

Možnosti preventivních opatření při krádežích motorových vozidel v rámci Evropské unie

Options of Preventive Measures Thefts of Motor Vehicles Within
The European Union

Bc. Jan Chlachula

Diplomová práce
2014



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta aplikované informatiky

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně

Fakulta aplikované informatiky

akademický rok: 2013/2014

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Jan Chlachula**

Osobní číslo: **A12305**

Studijní program: **N3902 Inženýrská informatika**

Studijní obor: **Bezpečnostní technologie, systémy a management**

Forma studia: **prezenční**

Téma práce: **Možnosti preventivních opatření při krádežích motorových vozidel v rámci Evropské unie**

Téma anglicky: **Preventive Measures Against Motor Vehicle Thefts Within The European Union**

Zásady pro vypracování:

1. Popište význam prevence v s odkazem na Schengenský prostor.
2. Rozvedte význam primární prevence tohoto jevu.
3. Uvedte možnosti terciální a situační prevence.
4. Popište metody technické prevence, zabezpečovací a signalizační technika.
5. Zpracujte možnosti a význam médií ve spolupráci s veřejností.

Rozsah diplomové práce:

Rozsah příloh:

Forma zpracování diplomové práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

1. PORADA, V, a kol.: Kriminalistika. Brno : CERM, 2001. ISBN 80-7204-194-0.
2. STRAUS, J, a kol.: Kriminalistická metodika. Plzeň : Aleš Cenek s.r.o., 2006. ISBN 80-86898-66-0.
3. MUSIL, J; KONRÁD, Z; SUCHÁNEK, J.: Kriminalistika. Praha : C.H.BECK, 2001. ISBN 80-7179-362-0.
4. NEMEC, M.: Kriminalistická taktika. Praha : EUROUNION, 2004. ISBN 80-7317-036-1.
5. ZAPLETAL, J.: Prevence kriminality. Praha : Policejní akademie ČR, 2006. ISBN 80-7251-200-5
6. EUROSKOP.CZ: Co je Schengen. In: MACHOTKOVÁ, Šárka. [online]. Ministerstvo vnitra ČR, 2014 [cit. 2014-03-15]. Dostupné z: <https://www.euroskop.cz/300/sekce/co-je-schengen>.
7. Europa.cz: The Schengen area and cooperation. In: [online]. Europe Direct, 3.8.2009 [cit. 2014-03-15]. Dostupné z: www.europa.eu/legislation_summaries/justice_freedom_security/free_movement_of_persons

Vedoucí diplomové práce:

JUDr. Vladislav Štefka

Ústav bezpečnostního inženýrství

Datum zadání diplomové práce:

7. února 2014

Termín odevzdání diplomové práce:

27. května 2014

Ve Zlíně dne 7. února 2014

prof. Ing. Vladimír Vašek, CSc.
děkan



doc. RNDr. Vojtěch Křesálek, CSc.
ředitel ústavu

ABSTRAKT

Ve své diplomové práci se zabírám problematikou kradených vozidel s ohledem na preventivní praktiky při jejich ochraně. Poukazuji na identifikační znaky motorových vozidel, možnosti jejich změn a odhalování těchto pozměněných identifikátorů. Práce popisuje problematiku otevřených hraničních přechodu v rámci Evropské unie a mezistátní spolupráci v rámci odhalování krádeží. Část práce se také věnuje zkoumání možností médií ve spolupráci s veřejností.

Klíčová slova:

Krádež, motorové vozidlo, prevence, Evropská unie, Schengenský prostor

ABSTRACT

In my thesis I treat the problem of stolen vehicles with regard to preventive practices in their protection. I refer to identifiable features in motor vehicles, the possibility of detecting these changes and altered identifiers. This work describes the issue of open border crossing in the European Union and international cooperation in the framework of detecting theft. Part of the work is also dedicated to exploring the possibilities of media in conjunction with the public.

Keywords:

Theft, Motor Vehicle, Prevention, European Union, Schengen Area

Poděkování:

Tímto bych rád poděkoval všem, kteří při mně stáli během doby mého studia. Rodina, přátelé, ale také vyučující. Každému z těchto lidí patří velký dík za důvěru a motivaci, kterou mi dávali po dobu celého studia. Dále bych rád poděkoval vedoucímu své diplomové práce JUDr. Vladislavu Štefkovi za pomoc a vedení při zpracování této práce

Motto:

„Když po něčem opravdu toužíte, můžete toho dosáhnout. Chce to jen odhodlání, trpělivost a tvrdou dřinu.“

Margo Jones

Prohlašuji, že

- beru na vědomí, že odevzdáním diplomové/bakalářské práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby;
- beru na vědomí, že diplomová/bakalářská práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému dostupná k prezenčnímu nahlédnutí, že jeden výtisk diplomové/bakalářské práce bude uložen v příruční knihovně Fakulty aplikované informatiky Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně a jeden výtisk bude uložen u vedoucího práce;
- byl/a jsem seznámen/a s tím, že na moji diplomovou/bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3;
- beru na vědomí, že podle § 60 odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- beru na vědomí, že podle § 60 odst. 2 a 3 autorského zákona mohu užít své dílo – diplomovou/bakalářskou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen s předchozím písemným souhlasem Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše);
- beru na vědomí, že pokud bylo k vypracování diplomové/bakalářské práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tedy pouze k nekomerčnímu využití), nelze výsledky diplomové/bakalářské práce využít ke komerčním účelům;
- beru na vědomí, že pokud je výstupem diplomové/bakalářské práce jakýkoliv softwarový produkt, považují se za součást práce rovněž i zdrojové kódy, popř. soubory, ze kterých se projekt skládá. Neodevzdání této součásti může být důvodem k neobhájení práce.

Prohlašuji,

- že jsem na diplomové práci pracoval samostatně a použitou literaturu jsem citoval. V případě publikace výsledků budu uveden jako spoluautor.
- že odevzdaná verze diplomové práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

Ve Zlíně

.....
podpis diplomanta

OBSAH

ÚVOD	9
I TEORETICKÁ ČÁST	11
1 KRÁDEŽE MOTOROVÝCH VOZIDEL	12
1.1 POSTAVENÍ INTERPOLU K PROBLEMATICE KRADENÝCH VOZIDEL.....	14
1.2 PRACOVNÍ METODY ORGANIZOVANÝCH SKUPIN	15
1.3 PÁTRACÍ MOŽNOSTI V RÁMCI EVROPSKÉ UNIE	16
1.4 PŘÍKLADY KOOPERACE STÁTNÍCH A NESTÁTNÍCH SUBJEKTŮ.....	17
1.5 STATISTIKY KRÁDEŽÍ MOTOROVÝCH VOZIDEL	18
1.6 MOŽNÉ PŘÍČINY POKLESU KRÁDEŽÍ MOTOROVÝCH VOZIDEL.....	22
2 SCHENGENSKÝ PROSTOR	23
2.1 ČLENSKÉ STÁTY SCHENGENU.....	24
2.2 ČESKÁ REPUBLIKA A SCHENGEN	25
2.3 SCHENGENSKÝ HRANIČNÍ KODEX	26
3 PREVENCE PŘI KRÁDEŽÍCH MOTOROVÝCH VOZIDEL	27
3.1 SITUAČNÍ PREVENCE	28
3.1.1 Primární prevence	29
3.1.2 Terciární prevence.....	30
4 PREVENTIVNÍ ČINNOSTI	31
4.1 PREVENCE NA OSOBNÍ ÚROVNI.....	31
4.2 PREVENCE NA STÁTNÍ ÚROVNI.....	32
4.3 PREVENCE NA MEZISTÁTNÍ ÚROVNI.....	37
4.3.1 Schengenský informační systém	37
4.3.2 EUCARIS.....	39
5 IDENTIFIKAČNÍ ZNAKY MOTOROVÝCH VOZIDEL	43
5.1 MOŽNOSTI ZMĚNY VIN.....	45
5.1.1 Nahrazení VIN z jiného vozidla.....	46
5.1.2 Zásah do původního čísla VIN s cílem jeho změny.....	48
II PRAKTICKÁ ČÁST	52
6 METODY TECHNICKÉ PREVENCE	53
6.1 POKRÁDEŽOVÉ SYSTÉMY	55
6.1.1 Systém bezpečnostního značení skel	55
6.1.2 Zabezpečení pomocí holografických identifikátorů.....	58
6.1.3 Sledovací a vyhledávací systémy	60
6.1.4 Systém SAFE STOP 24	62
6.1.5 RFID systém.....	63
7 PREVENCE VE SPOLUPRÁCI S MÉDII	64
7.1 MÉDIA A JEJICH VÝZNAM	69
7.1.1 Oblasti prezentované médii.....	71
7.1.2 Média a prevence kriminality.....	72
ZÁVĚR	74
8 ZÁVĚR V ANGLIČTINĚ	76

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	78
SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK.....	81
SEZNAM OBRÁZKŮ	82
SEZNAM TABULEK.....	83

ÚVOD

Motorová vozidla jsou dnes součástí běžného života každého člověka. Každý člověk v civilizovaném světě přichází během svých běžných denních činností do styku s dopravními prostředky. Motorová vozidla se svou užitečností bezesporu zasloužila o rozvoj společnosti a usnadnění práce avšak vzhledem k jejich masovému rozšíření se stávají motorová vozidla také terčem páchaní trestných činů. Společně s automobilismem, jak je možné nazývat celé odvětví kolem motorových vozidel, se stále častěji setkáváme také s pojmem autokriminalita.

Stejně jako v jiných oblastech tak i v oblasti motorových vozidel dochází k početným krádežím samotných vozidel, příslušenství a jejich součástí. I přes neustále klesající trend krádeží motorových vozidel, jsou čísla stále alarmující a je nutné neustále vytvářet aktivity, které by těmto situacím předcházeli. Prevence je základním kamenem všech činností, vždy je lepší provést předběžná opatření proti zmírnění nebo zamezení jakékoliv situace, než později řešit vzniklé následky. Z toho pohledu se bezpečnostní složky snaží neustále vytvářet preventivní akce a motivovat veřejnost k vlastní ochraně. Nikdo nemůže nikomu přikázat, aby si své vozidlo chránil. Ochrana vozidla záleží čistě na jeho vlastníkově. Je nutné si však uvědomit, že v době kdy krádeže motorových vozidel jsou běžné v každodenním životě je se nad možností ochrany alespoň zamyslet. Existuje mnoho preventivních doporučení, které jsou zaměřeny především na chování vlastníka vozidla, tyto opatření jsou finančně nenáročné, jelikož se jedná především o dodržování bezpečnostních zásad. Dále jsou zde pak možnosti dodatečných bezpečnostních systému, které doplňují základní prvky ochrany vozidla, jako jsou přídatné zámky. Doplňkové bezpečnostní prvky jsou spojeny s dalšími investicemi, což může některé majitele od jejich pořízení odrazovat. Je nutné si však uvědomit, že náklady spojené s tímto pořízením nebudou z daleka odpovídat vynaloženým nákladům při odcizení vozidla.

Krádeže vozidel jsou v současné době především činností organizovaných skupin, které pracují jako dobře fungující firmy. Dávno se již auta nekradou pouze pro zábavu a zvýšení ega. Automobilová kriminalita je v současné době spíše o businessu. Vzhledem k tomu, že je stále více globalizovaná a nezastavuje se pouze na hranicích jednotlivých států, je nezbytné, aby se účinné vymáhání práva nezastavilo pouze na hranicích států a jurisdikcí. Otevřením hraničních přechodů v rámci Evropské unie nepřineslo pouze volný pohyb osob, ale také volný pohyb zboží. Vzhledem ke zrušení hraničních kontrol je potřeba tyto úkony nahradit jinými funkčními prvky, tak aby byla zachována práva

svobodného pohybu, ale zároveň nedošlo k narušení bezpečnosti. Je tedy nutné vyžadovat spolupráci jednotlivých členských zemí, která může být skutečným přínosem v boji s určitými druhy hrozeb, jenž vyžaduje vysokou úroveň koordinované činnosti. Spolupráce v boji proti těmto kriminálním jevům zahrnuje především systematickou výměnu informací, rozsáhlé využívání agentur Evropské unie, vyšetřovacích nástrojů a systémů, které jsou za tímto účelem vytvářeny.

Důležitost spolupráce na mezinárodní úrovni je nezpochybnitelná. Není možné však opomínat také spolupráci státních orgánů a veřejnosti, tyto subjekty jsou prvními, kteří se v případě krádeže dostávají do řešení při vzniklé situaci. Jak již bylo řečeno důležitá je především prevence a informovanost, obě tyto věci jsou spojeny se schopností přenášet informace. Tímto na scénu vstupují média, která mají tu moc šířit informace k lidem a případně je pozitivně či negativně ovlivňovat.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 KRÁDEŽE MOTOROVÝCH VOZIDEL

Krádeže motorových vozidel je možné stále za jednu z největších oblastí trestné činnosti nejen u nás ale také ve většině evropských států. Dávno jsou zapomenuty časy, kdy se kradla vozidla po kusech a za účelem pobavení či jiných povyražení. Dnešní trh s kradenými vozidly dávno přesáhl hranice států a jedná se především o precizně organizované skupiny zaměřující se na určité typy vozidel podle aktuálních požadavků černého trhu. Internacionalizace této činnosti dosáhla velmi vysoké úrovně. Kradená vozidla jsou většinou kradena na zakázku a jsou určena především k exportu do jiného státu nebo k rozebrání na součástky. Kradená vozidla jsou vyvážena především do zemí východní Evropy, není však žádnou výjimkou, kdy kradená vozidla putují na trhy na středním východě.

Metody páchaní krádeží vozidel jsou velmi rozmanité. Pachatelé jsou při jejich volbě ovlivněni řadou okolností, zejména značkou vozidla, zabezpečením, ale také například doplňkovým technickým vybavením. Posledním důležitým faktorem jsou také praktickými zkušenostmi či znalostmi pachatelů krádeží. Jak již bylo řečeno většina krádeží je prováděna organizovanými skupinami, se zaměřením právě na tuto činnost. Technická vyspělost a znalost systémů pachatelů je na velmi vysoké úrovni, ne-li srovnatelná s vybavením autorizovaných servisu. Obecně je možno konstatovat, že se snižuje počet krádeží, při kterých dochází k viditelnému poškození vozidla.

Početnou skupinu kradených vozidel tvoří v dnešní době i leasingové nebo úvěrové podvody. Ty jsou páhány přímo uživateli vozidel, často v součinnosti právě s organizovanou skupinou. Za auto zaplatí základní leasingovou či úvěrovou splátku, převezmou ho, vyvezou a nahlásí jako odcizené. Jde o vysoce latentní trestnou činnost, páchanou jak občany ČR, tak i cizinci. Stoupá také počet krádeží vozidel, ve kterých je vyžadováno takzvané "výpalné". Kromě vývozu mimo území ČR je část odcizených vozidel rozebírána na součástky, které jsou poté prodány přímo nebo prostřednictvím vrakovišť. [1] [2]

Vzhledem k tomu, že většina kradených vozidel končí za hranicemi státu, ve kterém byly ukradeny, pachatelé museli vymyslet způsob, jakým tyto auta dostat ven za hranice. Do jisté míry pro ně bylo jistým ulehčením zrušení hraničních kontrol při vstupu jednotlivých zemí do Schengenského prostoru. Z toho důvodu bylo nutné přijmout bezpečnostní opatření, která by částečně nahrazovala původní systém hraničních kontrol,

ale nebyla vůči účastníkům omezující. V rámci spolupráce bylo mezi jednotlivými státy vytvořeno několik společných informačních systémů, které se zabývají problematikou krádeží nejen motorových vozidel. [1] [2]

Pokud se zaměříme na samotný transport odcizených vozidel je možno dělit na převozy:

- **Po vlastní ose**

a) běžnými dopravními cestami, vozidla jsou většinou opatřena falešnými doklady, zároveň můžou být pozměněny původní identifikační znaky vozidla.

b) násilné přechody a přejezdy tzv. "zelené hranice". Převoz přes hranice mimo vyhrazené hraniční přechody

- **Na přívěsech či nákladových plochách**

Vozidla jsou většinou převážena bez státní poznávací značky, častým jevem může být vydávání vozidla za havarované či poškozené - přelepené okenní výplně, přičemž skla jsou pouze stažena.

- **V kontejnerech (kamiony, vlaky, lodě)**

Jedná se o skrytý způsob, běžně využívaný i u jiných druhů trestné činnosti. Je využívá zejména u vozidel vyšších cenových kategorií. V kontejneru je deklarováno různé zboží kusového charakteru, hmotnost bývá dovažována různě.

- **Rozebrání vozidla na součástky**

Kradené vozidlo je z části rozebráno na jednotlivé díly a vyvezeno po částech za hranice, kde dochází k jeho opětovnému složení. [3]

Nejvíce využívaný způsob přepravy odcizených vozidel je po vlastní ose najatými řidiči.

Pokud mluvíme o nejvíce využívaných směrech vývozu odcizených vozidel z území ČR, nelze je přesně kvantifikovat. K nejvíce používaným patří v dnešní době cesta severovýchodní - do Polska a dále pak do bývalých států SSSR (Bělorusko, Litvu, Ukrajinu, Rusko). V dalším případě možné vyznačit uvažovat cestu východní - na Slovensko a odtud na Ukrajinu nebo do Polska.

K méně frekventovaná pak patří cesta jihovýchodní - na Slovensko dále Maďarsko, Rumunsko, státy bývalé Jugoslávie či Bulharsko. Tyto trasy jsou využívány zejména pro přepravu po "vlastní ose". V posledních letech jsou zaznamenávány také informace o dalších cestách, a to cestách směřujících do severských států (Dánsko, Finsko), jedná se však o méně využívané cílové destinace. [1] [3]

1.1 Postavení Interpolu k problematice kradených vozidel

Kriminalita v oblasti motorových vozidel (krádeže vozidel, nezákonný obchod s vozidly, padělání dokumentů) začalo největší rozmach zejména v 90. letech. Zločinci využili především stoupající životní úroveň celé společnosti (množstvím užívaných vozidel), a také právě možnost volného příhraničního pohybu, který vedl k volnějším pravidlům při příhraničním styku pro běžné občany. Z hlediska bezpečnosti je tak považována za nutnost tvorba jednotných dokumentů k vozidlům co do formy, obsahu a právního významu. Jasným cílem je co nejrychlejší prosazení v rámci Evropské unie. Na národní úrovni pak jde o zvýšení bezpečnosti osvědčení o registraci vozidla (technický průkaz vozidla) proti padělání. Další nedílnou součástí komplexní informační činnosti, která povede k větší úspěšnosti v rámci odhalování odcizených vozidel je spolupráce státní orgánu se soukromými subjekty, jako jsou pojišťovny a jiné. Například Česká kancelář pojistitelů chce oznámit dopravním inspektorátům veškerá zcela zničená vozidla, jen tak budou moci dopravní inspektoráty odhalit manipulaci s vozidly. Vzhledem k neustále zvyšujícímu se počtu škodních událostí v oblasti pojistných podvodů je také významným požadavkem vyšší míra obezřetnosti a prověřování právě ze strany pojišťoven. Již v současné době je vidět, že se některé společnosti snaží bránit proti aktuálnímu trendu pojistných podvodů a poskytují u krádeží zánovních vozidel plné škodní plnění pouze v případech, kdy je vozidlo vybaveno některým z možných preventivních prvků zabezpečení. Další důležitou součástí celkové prevence a ochrany proti krádežím motorových vozidel je mimo jiné také komunikace s veřejností. Z tohoto pohledu musí být neustále veřejně opakováno, jasně definováno a důrazně trestněprávně posuzováno a odsuzováno protiprávní jednání. Dále také neustálá komunikace preventivních opatření a navádění k vlastní odpovědnosti a opatrnosti. [4]

1.2 Pracovní metody organizovaných skupin

Z hlediska metod, které ke své činnosti využívají organizované skupiny při krádežích motorových vozidel, tyto postupy můžeme shrnout do několika fází. Veškerá práce organizovaných skupin je úzce provázána s běžnými profesemi, ve kterých získají kontakty a následně je využívají. Mezi důležité kontakty patří například prodejci vozidel a osoby na vrakovištích, lidé pracující na dopravních inspektorátech, které mohou napomáhat při legalizaci odcizených vozidel. Lidé s těmito kontakty spolupracují právě se sítí lidí zapojených do padělání, pašování a jiných, přičemž často operují v rámci legální obchodní společnosti.

Počet osob zabývajících se majetkovou trestnou činností – krádežemi vozidel, je závislý na požadavcích trhu. Celá organizace je složena z několika úrovní, které vzájemně přesně spolupracují. Prvotním článkem v řetězci jsou tipaři, jejichž hlavním úkolem je vyhledat odcizené vozidlo podle zadání. Profesionál je schopen vloupat se do vozidla skoro každé značky a vyjet s ním během deseti sekund.

Ihned po krádeži je vozidlo předáno kurýrovi. Kurýři pak odcizená vozidla velmi rychle přepravují za hranice, mnohdy dříve, než je vozidlo hlášeno jako kradené. Vozidlu jsou vytvořeny fiktivní doklady, které znemožňují okamžitou a snadnou identifikaci odcizeného vozidla. [5]

Mimo samotné obchodování s celými vozidly se v posledních letech dostává do popředí také čilý obchod s náhradními díly jednotlivých vozidel na základě stále rostoucí poptávky hlavně z rozvojových zemí např. po motorech z nákladních aut. Mezi další části vozidel, které patří k velmi žádanému zboží na černém trhu, řadíme také světlometry, autorádia a další jednoduše odcizitelné díly motorových vozidel. Tento trend je v první řadě pozorován ve Velké Británii, nejsou ho ale ušetřeny ani jiné státy EU. [1] [6]

Vzhledem k neustále zvyšujícímu trendu nadstandardních prvků zabezpečení vozidel přicházejí pachatelé stále s novými druhy krádeží, jedním z nich může být také pronajmutí vozidla legitimní cestou, například za pomoci odcizených či podvodně získaných kreditních karet s úmyslem dopravit ho za hranice. Tento způsob je relativně jednoduchý a poskytuje pachatelům relativně dlouhou dobu pro krádež, která je dána prodlevou než postižená osoba nahlásí krádež. Z tohoto příkladu vyplývá, že krádeže motorových vozidel nejsou spojena pouze s vozidly, ale zasahují také do ostatních obrů trestné činnosti.

Další metodou je získání vozidla prostřednictvím předstírané krádeže, neboli spáchání pojistného podvodu, kdy je vozidlo odcizeno a na pojišťovně je požadována náhrada škody. Tato forma krádeže vyžaduje součinnost majitele nebo držitele vozidla s pachatelem a většinou přináší zisk pro obě strany. [1]

1.3 Pátrací možnosti v rámci Evropské unie

V rámci spolupráce a zkvalitnění ochrany v rámci Evropské unie vzniklo několik systémů, jejichž hlavní náplní je poskytovat snadno dostupné a přehledné informace o jednotlivých trestných činnostech všem účastníkům zapojeným do těchto programů. V první řadě můžeme jmenovat Schengenský informační systém (SIS). Ten obsahuje pátrací evidenci motorových vozidel z následujících států: Belgie, Francie, Lucemburska, Nizozemí, Španělska, Portugalska, Itálie, Řecka, Rakouska a Německa. Pátrací evidence SIS umožňuje rychlé dotazování a zadávání v ucelené databázi, která je dostupná všem policejním složkám v rámci celého území zúčastněných států. Jedním z dalších systémů byl generálním sekretariátem Interpolu vyvinut centrální databázový systém odcizených vozidel ASF (Automatic Search Facility). V experimentálním režimu byly do toho systému vloženy informace z databází Slovenska, Švédska, Lucemburska a Ruska. [7] [8]

Jako jeden z dalších systémů je možné považovat EUCARIS. Oproti dvěma dříve uvedeným systémům není tato databáze prvoplánově evidencí pátrací. Systém vznikl z iniciativy nizozemského ministerstva dopravy. Jedná se o datovou síť na on-line bázi. Cílem této databáze je získat veškeré potřebné informace před prvotním přihlášením vozidla do provozu v jiném státě, tzn. jednoznačně identifikovat vozidlo pomocí čísla podvozku (VIN) před provedením úkonu státní správy, přičemž jsou mj. indikovány také informace o eventuálním odcizení atd. Do systému se v první fázi zapojily státy Beneluxu, dále Velká Británie a Litva. Další evropské země se postupně přidružují. Do budoucna si tento projekt klade další cíle jako prověřování technické způsobilosti vozidel, rozpoznávání odcizených dokumentů, prověřování pojistných smluv apod. [9]

Prevence a účinný boj s kriminalitou v oblasti motorových vozidel, a to nejen s individuální a lokálně omezenou, ale také s mezinárodní a organizovanou, není a nemůže být jen záležitostí státních orgánů, zejména represivních orgánů. Vzhledem k postavení své činnosti mají na tomto poli významnou a nezastupitelnou úlohu také organizace nestátní povahy jako pojišťovny, leasingové společnosti, autopůjčovny, dopravci, výrobci vozidel, bezpečnostních systémů a zařízení, autoservisy a další. [7] [8]

1.4 Příklady kooperace státních a nestátních subjektů

1. Německé pojišťovny mají pro řešení situací s kradenými vozidly speciální organizaci, Svaz škodních pojistitelů (VdS), která má jako jediný nestátní subjekt přímý přístup do policejní pátrací evidence motorových vozidel.
2. Sdružení švédských pojišťoven společně založilo a provozuje akciovou společnost zabývající se investigativní problematikou motorových vozidel a úzce spolupracující s policejními a celními orgány.
3. V USA pracuje jako nezisková organizace National Insurance Crime Bureau dohledávající odcizená vozidla pro pojišťovny v USA. Má přístup ke všem informacím, co se týče čísel podvozků, odcizených vozidel a registrace, je schopna prověřit číslo podvozku každého vozidla vyrobeného v USA apod.
4. Nizozemské pojišťovny, leasingové společnosti a firmy pronajímající vozidla společně vyvinuly registr pohřešovaných vozidel. Ten je v základním přístupovém oprávnění propojen s centrálním registrem vozidel (Vermiste Auto Register - VAR), který zároveň obsahuje i pátrací evidenci. Ta může být formou prvotního signálu o odcizení vozidla přímo doplňována z registru VAR. Do tohoto registru může krádež vozidla nahlásit poškozený telefonicky, což znamená, že během několika minut po zjištění krádeže je vozidlo signalizováno jako odcizené. [10]

Mimo výše zmíněných systémů existuje také další databázový systém OCIS propojující dovozce, prodejce, opravce vozidel, pojišťovny, leasingové společnosti a další, v němž je vedena evidence ke každému vozidlu zadaném v registru. Do registru mohou být zadávány například údaje o opravách, technických kontrolách, haváriích apod. Kromě České Republiky jsou do aktivit systému OCIS již dnes zapojeny Německo, Rakousko, Švýcarsko, Itálie, Francie, Belgie, Dánsko, Finsko, Švédsko, Nizozemí, Slovensko, Polsko, Maďarsko, Portugalsko, Španělsko, Velká Británie, USA a Kanada. Jak je možné vidět, nejedná se pouze o systém Evropského rozsahu. [11]

Jak je možné pozorovat, snaha vytvářet bezpečné prostředí ke snížení počtu krádeží motorových vozidel a zvýšení objasňenosti v této problematice vede snahou vytvářet neustále sofistikovanější opatření v legislativní, organizační i řídicí oblasti, jakož i v materiálním vybavení pracovníků policie řešících danou problematiku. [11]

1.5 Statistiky krádeží motorových vozidel

Navzdory statistickým údajům, které jasně naznačují klesající trend v krádežích motorových vozidel je tato činnost neustále považována za jednu z vážnějších trestných činností, co se týká do velikosti způsobené škody. I přes to, že čísla odcizených vozidel každoročně klesají, objasněnost krádeží se pohybuje spíše konstantně. Objasnit jakoukoliv trestnou činnost zůstává stále stejně obtížné. Například za rok 2012 bylo v České republice odcizeno více než deset tisíc vozidel, což po převedení do časové osy představuje téměř jedno odcizené vozidlo za hodinu a celková škoda se vyšplhala téměř na jeden a půl miliardy českých korun. Svého původního majitele se poté dočkalo čtyři tisíce vozidel. [1]

Zjištěno krádeží	Dvoustopých motorových vozidel	Jednostopých motorových vozidel	Věcí z automobilů	Součástek motorových vozidel
2003	24 174	1 157	65 877	6 336
2004	23 133	1 097	59 459	6 344
2005	21 980	1 060	51 624	6 620
2006	20 175	821	48 747	6 267
2007	19 501	828	51 516	5 829
2008	18 011	782	49 430	6 450
2009	13 954	816	46 613	7 099
2010	12 349	760	39 455	8 794
2011	11 647	746	33 230	9 967
2012	10 403	724	28 751	9 577

Tabulka 1. Statistika odcizených vozidel v České Republice [1]

Z výše uvedené tabulky můžeme jednoduše vyčíst snižující se trend krádeží motorových vozidel. V případě jednostopých motorových vozidel, je jasný také patrný pokles, ovšem není tak výrazný jako v případě vozidel dvoustopých. Pokud srovnáme čísla reflektující hodnoty odcizených věcí z automobilů, vidíme více než poloviční pokles oproti krádežím uskutečněným o dekádu dříve, tento jev je do jisté míry zapříčiněn právě neustálou preventivní politikou, která je směřována k jednotlivým uživatelům motorových vozidel. I přes to, že v dnešní vyspělé době lidé využívají neustále více elektroniky a dražších věcí, krádeže v tomto segmentu klesají. Jediným velmi znepokojujícím ukazatel

v této tabulce jsou hodnoty odcizených součástí motorových vozidel, které za posledních deset let stouply téměř o jednu třetinu. Tento fakt jasně potvrzuje tvrzení, kdy organizované skupiny nezaměřují pouze na krádeže samotných motorových vozidel, ale také přímo na jejich jednotlivé součástky, které se v posledních letech stávají jedním s pilířů tohoto černého obchodu. I z toho důvodu je nutné při zabezpečení vozidla myslet na jeho komplexní ochranu společně s jeho součástmi. [1]

Objasněnost v %	Dvoustopá vozidla	Jednostopá vozidla	Věci z vozidel	Součástky vozidel
2003	15%	35%	10%	12%
2004	15%	25%	9%	13%
2005	16%	28%	9%	14%
2006	14%	25%	9%	13%
2007	14%	26%	8%	10%
2008	15%	26%	7%	9%
2009	16%	22%	8%	10%
2010	15%	17%	8%	9%
2011	17%	16%	7%	10%
2012	16%	20%	8%	10%

Tabulka 2. Objasněnost krádeží motorových vozidel [1]

Jak již bylo řečeno v začátku této kapitoly, i přes stále klesající se trendy v počtu krádeží motorových vozidel objasněnost jednotlivých trestných činů se během posledních let drží na konstantní hladině. Tento skutečnost má na svědomí především fakt, kdy ubylo samotných krádeží. Ubylo ovšem především, které nebyly páchaný profesionálně a primárně za účelem zisku, nýbrž krádeží, kdy při kterých šlo spíše o zkoušku dovedností jednotlivců, kteří si chtěli ověřit své zkušenosti, případně se předvést nebo uspokojit potřebu povyražení a vozidlo následně odstavili někde v okolí.

Rizikovitost krádeže při pořizování motorového vozidla ovlivňuje také fakt, o jakou značku vozidla se jedná. Z níže uvedené statistiky vyplývá, která vozidla jsou nejčastějším terčem zlodějů. [1]

typ	2011	2012
Škoda	4 092	3 926
VW	698	584
Ford	542	560
Renault	500	431
Peugeot	279	326
Mercedes	199	239
Fiat	204	234
Opel	235	228
BMW	213	226
AUDI	276	215
SEAT	165	151
Citroen	139	151

Tabulka 3. Odcizená vozidla podle typu [1]

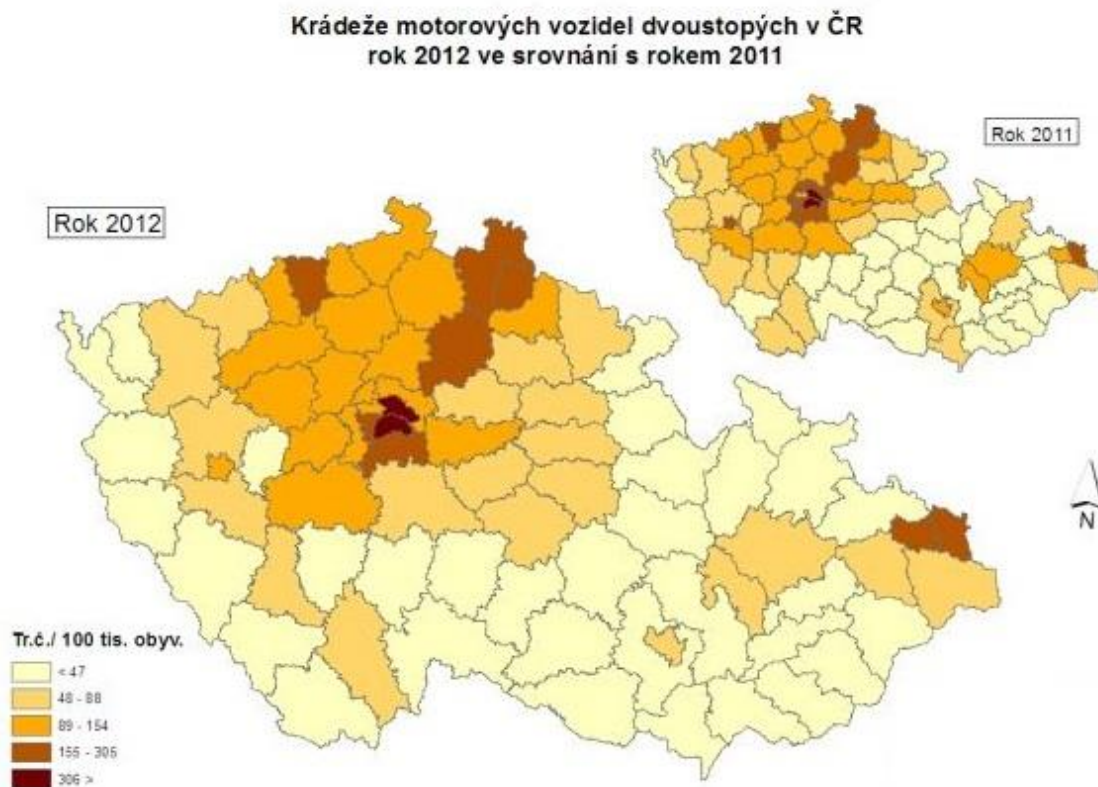
K odcizení dochází především u těch typů vozidel, které jsou nejčastěji v provozu a u kterých je největší poptávka po náhradních dílech. Naopak běžné typy vozidel japonské a korejské výroby a vozidla méně rozšířených továrních značek, například americké vozy, jsou dle statistických přehledů odcizovány nejméně.

V souvislosti se zvyšujícím se prodejem korejských a japonských vozidel v posledních letech lze ale předpokládat, že jak bude vozový park stárnout, bude se zvyšovat také poptávka po náhradních dílech těchto vozů, což může vést ke zvýšení krádeží vozidel uvedených koncernových značek. [1]

Počet motorových vozidel dvoustopých odvolaných z pátrání v %	
2005	35%
2006	34%
2007	53 %
2008	34%
2009	37%
2010	38%
2011	36%
2012	44%

Tabulka 4. Dohledaná vozidla [1]

Poslední tabulka zobrazuje každoročně zvyšující se počet nalezených vozidel, která jsou úspěšně vrácena zpět ke svým majitelům. Zvláštní výkyv v roce 2007 je způsoben revizí dat při připojení České Republiky do Schengenského informačního systému. [1]



Obrázek 1. Četnost krádeží v jednotlivých regionech [1]

Z mapy krádeží, která je sestavena základu počtu odcizených vozidel v rámci jednotlivých regionů je zřejmé, že velká část krádeží je páchána především ve středních a severních Čechách a také na severní Moravě.

Ke krádežím motorových vozidel dochází především v následujících exponovaných oblastech:

- městské aglomerace – sídliště,
- větší parkoviště u supermarketů, hotelových zařízení apod.,
- rekreační oblasti (např. lyžařská centra, okolí turistických cílů, koupaliště...),
- boční uličky s nedostatečným osvětlením,
- místa s malou frekvencí pohybu osob či vozidel. [8]

1.6 Možné příčiny poklesu krádeží motorových vozidel

K hlavní příčinám snižujícího trendu krádeží motorových vozidel patří především lepší zabezpečení vozidel a vyšší nároky na pachatele trestné činnosti, pachatelé musejí prokazovat stále větší zručnost a znalost moderních zabezpečovacích systémů. Neustála snaha o vytvoření nepříznivých podmínek pro páchaní trestné činnosti na určitém území nebo pro legalizaci odcizených vozidel, zejména: intenzívnější policejní činnost včetně mezinárodní policejní spolupráce (např. mezinárodní vyšetřovací týmy), výměna dat mezi státy (například Schengenský informační systém), vnitrostátní výměna dat mezi subjekty veřejného či privátního sektoru, instalace kamerových systémů v určité lokalitě, intenzívnější kontrolní činnost (evidenční kontrola, administrativní kontrola, kontrola provozoven, kde se nakládá s autovraky), přísnější legislativa a další faktory.

Nasyčená poptávka po ojetých vozidlech a snížení tržní ceny nových vozidel, nižší odbyt pro odcizená vozidla; poptávka po levných náhradních dílech však neklesá - podle kvalifikovaného odhadu českých kriminalistů je minimálně 60 – 70 % odcizených vozidel demontováno na náhradní díly, část je zlegalizována k dalšímu provozu s využitím padělaných či pozměněných dokladů a změny nebo výměny identifikačních znaků vozidla. Přibližně 10 - 20 % odcizených vozidel je následně určeno pro export (vozidla směřují zejména na Ukrajinu do Ruska přes sousední Polsko) v těchto případech jde zejména o vozidla luxusních značek. [5] [8] [12]

Jedním z dalších faktorů stojících za poklesem počtu krádeží motorových vozidel je také především skutečnost, že v souvislosti se vstupem České republiky do Schengenského prostoru se stále větší počet organizovaných skupin pachatelů zaměřuje na krádeže luxusních vozidel v zahraničí především v Německu a Rakousku. Česká republika je vnímána jako země, kam jsou vozidla odcizená v zahraničí dovážena za účelem legalizace. Toto tvrzení potvrzují mimo jiné i první výsledky z kontrolní akce „Čistka“, která je jednou z mnoha akcí pořádanou státními orgány za účelem snížení kriminální trestné činnosti v oblasti krádeží motorových vozidel. Tento fakt má za následek i koncentraci zahraničních pachatelů organizované trestné činnosti, především ze zemí bývalého Sovětského svazu, Polska, Slovenska a balkánských zemí na území České republiky. To, že se organizované skupiny pachatelů z České republiky zaměřují na krádeže vozidel v okolních zemích EU, negativně ovlivňuje i postavení ČR v mezinárodních vztazích. [5] [8] [12]

2 SCHENGENSKÝ PROSTOR

Počátky Schengenské spolupráce se datují do roku 1984, základem se stala tzv. Saarbüeckenská dohoda sjednaná mezi Spolkovou republikou Německo a Francií. Cílem této dohody bylo postupné rušení kontrol na vnitřních hranicích mezi těmito státy za účelem volného pohybu zboží a zároveň také volného pohybu osob. První Schengenská dohoda byla podepsána 14. Června 1985, po jednání o obdobných opatřeních se zeměmi Beneluxu. Hlavním důvodem k uzavření těchto smluv byla myšlenka vytvoření „otevřené Evropy“ ve smyslu geograficky a fyzicky hmatatelného prvku. Z pohledu názvosloví je v dnešní době běžně používáno zkracujících pojmu jako Schengen, státy Schengenu, Schengenský prostor, které jsou v rámci Evropské unie standardně používány v odborných i politických textech. Schengenský prostor popisuje právní nástroj, který umožňuje volný pohyb osob a zboží přes vnitřní hranice účastníků Schengenu. Tato volnost pohybu s sebou přináší samozřejmě maximální volnost obyvatelům členských států z pohledu cestování a komfortu žití, nicméně s bezpečnostního hlediska může představovat nemalou kriminální hrozbu. Z tohoto pohledu bylo nutné přijetí takových společenských opatření, které by zabraňovala ohrožení vnitřní bezpečnosti jednotlivých členských států.

Z pohledu časové osy je dalším velkým milníkem v rozvoji Schengenského prostoru rok 1990, kdy došlo k podpisu tzv. Schengenské prováděcí úmluvy, tento dokument zcela zásadním způsobem definuje podmínky a záruky, které umožňují bezpečné zavedení bez hraničních kontrol do běžné praxe. Z bezpečnostního hlediska mají přijatá opatření snížit možnosti zneužívání svobody pohybu ke kriminálním aktivitám. Schengenská prováděcí úmluva popisuje mimo jiné problematiku překračování vnitřních a vnějších hranic, vízovou povinnost, policejní spolupráci, právní pomoc v právních věcech a ustanovení ohledně fungování Schengenského informačního systému.

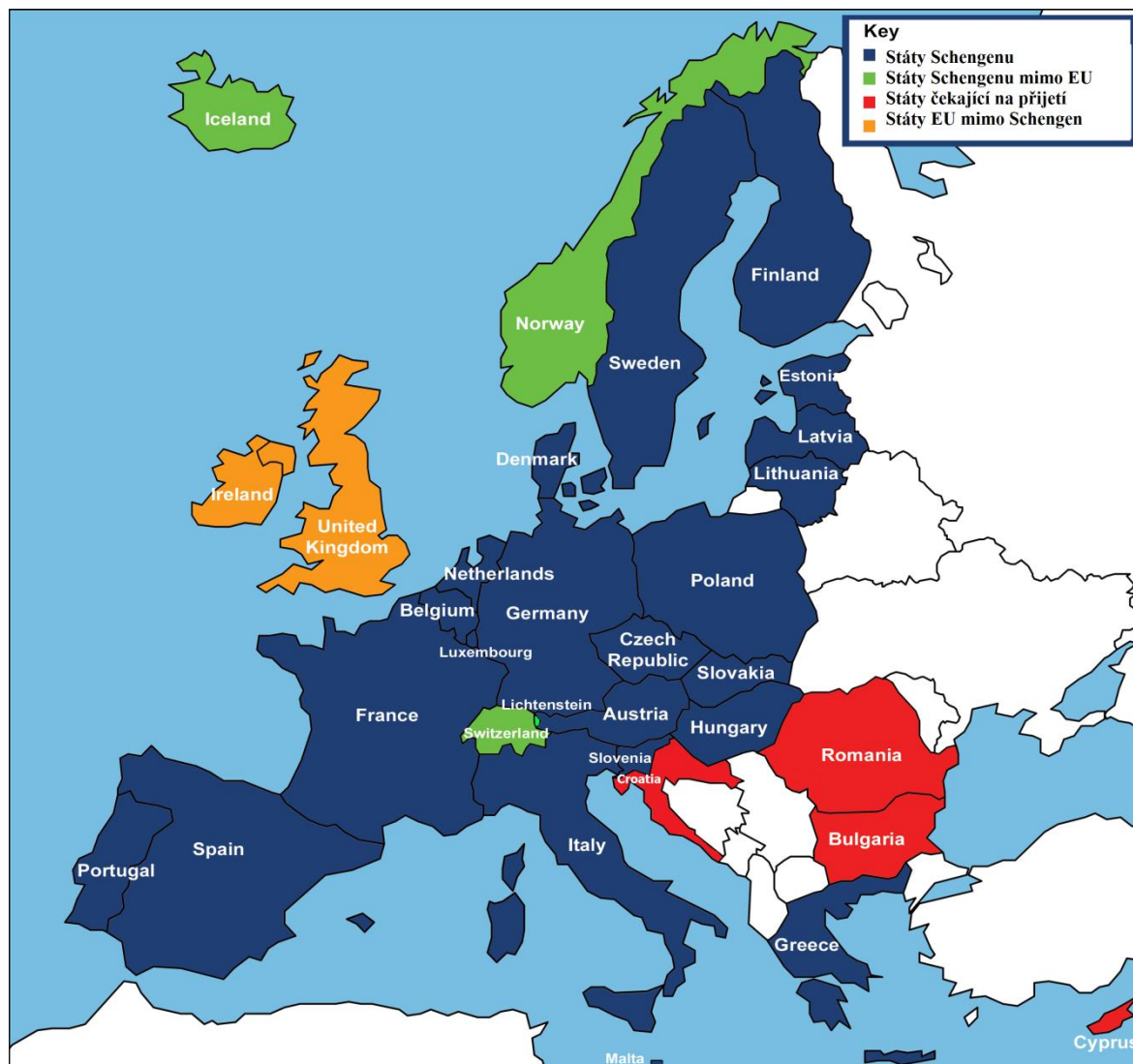
Za jednu z posledních zásadních etap Schengenu můžeme považovat dobu od roku 1999, kdy vešla v platnost tzv. Amsterodamská smlouva. Do roku 1999 byla Schengenská problematika řešena dříve popsány dohodami, které byly postaveny na bázi mezinárodních smluv. S podpisem Amsterodamské spolupráce došlo k začlenění Schengenu přímo do rámce Evropské unie, což přineslo z právního a prováděcího hlediska posun systému na kvalitativně vyšší stupeň. [7] [13] [14]

Hlavním cílem celého systému je tedy zrušení kontrol osob a zboží na vnějších hranicích včetně přístavů a letišť, posílení kontrol na vnějších hranicích, zlepšení organizace a vyšší schopnost spolupráce mezi jednotlivými složkami na poli bezpečnostní, soudní, celní a dalších orgánů členských států. Jedním z bezpečnostních prvků podporujících naplnění těchto cílů bylo zřízení Schengenského informačního systému jako společného pátracího a informačního systému pro potřeby potírání závažné trestné činnosti. [7] [14] [15]

2.1 Členské státy Schengenu

Schengenský prostor se v současné době skládá z 26 států, které jsou členy Evropské unie. Čtyř členských zemí, které nejsou členy Evropské unie (Norsko, Island, Švýcarsko, Lichtenštejnsko) a dvou členů ze zemí mimo EU (Island a Norsko). Island a Norsko jsou součástí Severské pasové unie a jsou oficiálně klasifikovány, jako státy spojené se Schengenskou aktivitou Evropské unie. Schengenský prostor zahrnuje také tři evropské mikrostáty Monako, San Marino a Vatikán, které udržují otevřené nebo částečně otevřené hranice s ostatními členskými státy Schengenského prostoru. Irsko a Velká Británie nejsou státy plně zapojeny do Schengenu, v tomto případě se jedná pouze o částečnou spolupráci a to v oblasti bezpečnosti a justice, zatímco hraniční a celní kontroly si tyto státy ponechaly.

Zbývající čtyři členské státy Evropské unie Bulharsko, Chorvatsko, Kypr a Rumunsko, jsou povinny se připojit k Schengenskému prostoru. V současnosti však tyto státy nesplňují stanovené požadavky pro bezproblémové začlenění a fungování a to zejména v těchto oblastech: vzdušné hranice, vízová povinnost, policejní spolupráce a ochrana osobních údajů. [14]



Obrázek 2. Schengenský prostor [14]

2.2 Česká republika a Schengen

Dne 21. prosince 2007 se Česká republika připojila k Schengenskému prostoru. Ve stejný den došlo také ke zrušení hraničních kontrol. Od prosince 2007 se Česká republika plně podílí na Schengenské spolupráci. Rozšíření Schengenského prostoru v roce 2007 lze chápat jako symbolický konec pomyslného rozdělení Evropy na "Západ" a "Východ", a to znamená, že lidé mohou překračovat pozemní hranice bez povinnosti předložit doklad totožnosti, na bývalé hranici - přechodech.

Skutečnost, že Česká republika je členským státem Schengenského prostoru znamená v praxi zrušení hraničních kontrol na pozemních hranicích, toto je jedna z nejviditelnějších změn, ve stínu otevření hranic došlo k různým kompenzačním opatřením zahrnujících širokou spolupráci všech členských států v mnoha aspektech, jako je

například nastavení společného vízového režimu, zlepšení koordinace mezi bezpečnostními složkami, celní a soudní spolupráce. Dále byla také přijata dodatečná opatření pro boj s problémy, jako je terorismus a organizovaný zločin. [7]

2.3 Schengenský hraniční kodex

Hraniční kodex je právním předpisem, který byl přijat v roce 2006 a stanovuje pravidla pro příhraniční pohyb osob. Hlavním účelem předpisu, je definice ostrahy hranic, které se z bezpečnostního hlediska dělí na tři části, kterými jsou ochrana proti nedovolenému překračování hranic, zamezení možnosti příhraniční trestné činnosti a přijmout opatření proti osobám, které překročily hranice nezákonně. [7]

3 PREVENCE PŘI KRÁDEŽÍCH MOTOROVÝCH VOZIDEL

Prevenici v rámci jakékoliv trestné činnosti můžeme definovat jako veškeré aktivity, které jsou vyvíjeny státními, veřejnoprávními i soukromými subjekty, jejichž cílem je snížení a potírání kriminálních jevů. Cílem preventivních opatření je zaměření na ovlivňování výskytu možných příležitostí k páčání trestné činnosti, zaměření na možné pachatele a mimo jiné také zvyšování faktického pocitu bezpečí ve společnosti. Právě v oblasti majetkové a násilné kriminality je zaznamenáván největší účinek v rámci vyvíjených preventivních opatření ze všech trestných aktivit.

Prevence kriminality představuje především soubor nerepresivních opatření, jedná se tedy o veškeré aktivity, které jsou vyvíjené státními, veřejnoprávními i soukromoprávními subjekty směřující k předcházení páčání kriminality a snižování obav z ní. Mezi preventivní opatření můžeme zařadit například opatření, jejichž cílem či důsledkem je zmenšování rozsahu a závažnosti kriminality a jejich následků, ať již prostřednictvím omezení kriminogenních příležitostí, nebo působením na potenciální pachatele a oběti trestných činů. Jedná se především o opatření primární prevence, situační prevence a terciární prevence, včetně informování veřejnosti o možnostech ochrany před trestnou činností a pomoci těm, kteří se stali oběťmi trestných činů. Prevence kriminality úzce souvisí také s prevencí dalších sociálně patologických jevů, z nichž k nejzávažnějším patří nejrůznější formy závislosti.

K základním preventivním opatřením v boji proti krádežím motorových vozidel, patří zabezpečovací zařízení vozidel, ať už se jedná o ty, které svým působením brání aktivní způsobem, nebo pasivním kam řadíme takzvané pokrádežové systémy. U těchto systémů mluvíme již o prevenci, která je iniciována samotným vlastníkem vozidla. Dále můžeme hovořit o prevenci v rámci spolupráce veřejnosti. V dnešní ovšem lidé stále více postrádají elementární zájem o dění kolem sebe v případě nenadále události. Většina lidí v případě, že spatří trestný čin, raději pokračuje dál v cestě, než aby si dělal problémy a upozornil na možný trestný čin. Toto je jedna z věcí, která nahrává kriminalitě v jakémkoliv odvětví. [2] [5] [8] [16]

Prevenici obecně můžeme strukturovat do tří kategorií z hlediska zaměření jednotlivých preventivních činností, které se vzájemně úzce prolínají. Prevenici dělíme:

- Sociální prevence,
- Situační prevence,
- Prevence viktimmnosti a pomoc obětem trestných činů.

Z hlediska práce se budeme zajímat především o problematiku situační prevence při krádežích motorových vozidel. Jednotlivé preventivní úkony je možné dělit do tří úrovní:

- Primární prevence,
- Sekundární prevence,
- Terciární prevence. [17]

3.1 Situační prevence

Situační prevence kriminality se zaměřuje na odstraňování příležitostí, podmínek a situací, které vedou pachatele k protiprávnímu jednání. Představuje volbu a realizaci nejrůznějších organizačních, ekonomických a technických opatření při využití všech možností klasické, technické, fyzické a režimové ochrany. Situační prevence vychází z předpokladu, že určité druhy kriminality se objevují v určité době, na určitých místech a za určitých okolností. Prostřednictvím opatření režimové, fyzické a technické ochrany se snaží kriminogenní podmínky minimalizovat. Neefektivněji působí při omezování majetkové trestné činnosti. Úspěšnost situační prevence je vysoká, je však podmíněna adekvátní volbou opatření a finančními a personálními prostředky do ní vložených. Těžiště odpovědnosti za opatření situační prevence nesou především občané a obce a v rámci vymezených kompetencí i Ministerstvo vnitra, respektive Policie ČR.

Principy situační prevence kriminality:

- Odstranění cíle (vyjímání autorádio, neponechání cenných věcí ve vozidle. Parkovat na bezpečném místě),
- Odstranění úmyslu spáchat trestný čin (maximalizovat pravděpodobnost úspěšného nalezení vozidla, například instalace elektronických zabezpečovacích systémů),
- Ztížení dostupnosti cíle (využití mechanických zábranných prostředků).

Jak je možné vypořádat z jednotlivých doporučení, situační prevence se snaží především eliminovat zájem pachatelů o páchaní trestné činnosti. [18]

Projekty situační prevence kriminality

- Městské kamerové dohlížecí, geografické, informační a vyhledávací systémy,
- Rozšiřování a zkvalitňování veřejného osvětlení a osvětlení nepřehledných míst,
- Bezpečná lokalita (vhodně využít urbanistické aspekty navrhování budov a veřejného prostranství. Možnosti přirozeného dohledu občanů nad jejich lokalitou,
- Hlídaná a zabezpečená parkoviště,
- Technické vybavení jednotlivých bezpečnostních složek,
- Informování občanů o možnostech zabezpečení majetku a ochrany zdraví.

Objekty a subjekty situační prevence kriminality

- Občané
- Obce a města.
- Obecní a městské policie.
- Ministerstvo vnitra.
- Policie České republiky.
- Soukromé bezpečnostní služby.
- Asociace technických a bezpečnostních služeb Grémium Alarm.
- Česká asociace pojišťoven – jednotlivé pojišťovny.
- Vysoké, střední a vyšší odborné školy zaměřené na výuku kriminologie a prevence kriminality atd. [18]

3.1.1 Primární prevence

Primární prevence obsahuje především výchovné, vzdělávací, volnočasové, osvětové a poradenské aktivity zaměřené zejména s ohledem na skutečnost zasáhnout touto činností co nejširší oblast veřejnost. Zvláštní pozornost je zaměřena na pozitivní ovlivňování příslušných hodnotových měřítek zejména dětí a mládeže (využívání volného času, možnosti kulturního, sportovního vyžití, předkládání odborných a adekvátních informací, seznámení i s trestnou odpovědností). Těžiště primární prevence spočívá v rodinách, ve školách a v rozšířených aktivitách příslušných orgánů a institucí. [17]

3.1.2 Terciární prevence

Terciární prevenci můžeme popsat jako snahu vyvíjet taková opatření, která povedou k úspěšné resocializaci kriminálně narušených osob. Toto obsahuje mimo jiné pracovní uplatnění vč. rekvalifikace, sociální a rodinné poradenství, pomoc při získávání sociální, sociologické a ekonomické samostatnosti, a podobně. Cílem terciární prevence je udržet dosažené výsledky předchozích intervencí a rekonstrukce nefunkčního sociálního prostředí. V podstatě můžeme říct, že terciární prevence se zaměřuje především na znovu napravení pachatelů trestných činů za účel jejich opětovného začlenění do společnosti.

Pokud odpovědnost za oblast primární a sociální prevence spadá především do působnosti rodiny, obce a Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy. Sekundární a terciární prevence je s ohledem na odbornou náročnost jednotlivých aktivit záležitostí resortu Ministerstva práce a sociálních věcí a v některých souvislostech i Ministerstva spravedlnosti a Ministerstva zdravotnictví. Ve specifické části populace působí i Ministerstvo obrany. [17]

4 PREVENTIVNÍ ČINNOSTI

Jak již bylo zmíněno dříve, prevence je v dnešní době důležitou součástí fungování společnosti. Úspěšné provádění preventivních opatření spočívá v jisté kombinaci mezi všemi odpovědnými články řetězce, ať už se jedná osoby, soukromé či státní subjekty.

4.1 Prevence na osobní úrovni

Z hlediska prevence, kterou může vytvářet sám vlastník vozidla, můžeme jednotlivé postupy definovat dvěma směry. Nejjednodušším opatřením jak je možné snížit riziko odcizení nebo vykradení je dbát jisté opatrnosti při samotném provozu motorového vozidla. Dodržováním zásad bezpečného chování při užívání motorového vozidla není možné jasně zamezit proti napadení, ale může přispět k vyšší pravděpodobnosti, že se dané vozidlo nedostane do hledáčku zlodějů. Ve většině případů se jedná o velmi jednoduché, levné a časově nenáročné věci – například:

- Parkování pokud možno na osvětleném místě v blízkosti obydlí,
- Využívání hlídaných parkovišť či garáží,
- Nenechávat důležité a cenné věci uvnitř vozidla. V nevyhnutném případě je alespoň uschovat na neviditelné místo,
- Používání přenosných a kódovaných autorádií,
- Řádné uzamčení všech zámků od vozidla, i pokud se jedná pouze o krátkodobé opuštění vozidla například u čerpací stanice

Druhou možností jak ochránit vozidlo představují možnosti pořízení doplňkových bezpečnostních systémů, jejichž cílem je snížení pravděpodobnosti odcizení vozidla. Investice do takového zabezpečení vozidla, představuje samozřejmě další výdaje, které jsou spojeny s pořízením a provozem vozidla. V dnešní době ovšem není dobré tuto investici podceňovat. U vozidel vyšších kategorií představují náklady na pořízení zabezpečovacího systému pouze zlomek jejich pořizovací ceny. Běžnou praxí pojišťoven zabývajících se pojištěním vozidel, je nabídka výhodnějších podmínek pojištění v případě, že je vozidlo vybavené některým z těchto systémů. Tato skutečnost pak na druhou stranu snižuje provozní náklady vozidla. [1] [5] [8]

Potřebou ochrany majetku jsou si jasně vědomi také výrobci automobilů a aktuální nabídka vozidel na trhu má tak již řadu bezpečnostních prvků zakomponovaných standardně při výrobě. Mezi tyto bezpečnostní prvky patří především imobilizér, centrální

kódové zajištění zámků, kódování skel apod. Mimo tyto dnes již běžné zabezpečení poskytující přímo z výroby je možné vozidlo dovybavit také dalšími přídavnými bezpečnostními systémy jako jsou:

- mechanickými zabezpečovacími systémy (např. blokace řadicí páky, blokování volantu apod.),
- elektronickými systémy (autoalarmy, imobilizéry, přerušení přívodu elektriky do zapalování),
- satelitními vyhledávacími systémy,
- kombinací výše uvedeného.

Na trhu je široká nabídka výrobců a druhů bezpečnostních systémů a opatření, kterými lze vozidlo kvalitně zabezpečit. Cenová relace zabezpečovacích systémů se pohybuje řádově ve stovkách až tisících korun s ohledem na konstrukční zpracování, náročnost na instalaci, kvalitu a spolehlivost. Kvalitní zařízení, které je opatřeno atestem nemůže být samozřejmě levné. Investice, kterou představuje pořízení takového systému, může v konečném důsledku znamenat odrazení potencionálního pachatele před krádeží. Neboť snižuje atraktivnost snadného odcizení vozidla a ve většině případů dochází také k úspoře peněžních prostředků na pojištění vozidla.

I přes veškerou snahu je však nutné si uvědomit, že stoprocentně spolehlivé zabezpečení vozidla před krádeží neexistuje. Vynalézavost a technické vybavení zlodějů motorových vozidel je stejně jako zabezpečení vozidel stále dokonalejší. V praktickém případě to znamená, že čím více úsilí k zabezpečení vozidla majitel vynaloží, tím více eliminuje riziko odcizení.

Jednotlivé možnosti a rozdělení ochrany vozidla pomocí doplňkových zabezpečovacích systémů jsou uvedeny v samostatné kapitole. [1] [5] [8]

4.2 Prevence na státní úrovni

K dalším subjektům, u kterých je důležité, aby se podílely na vytváření, a provádění preventivních opatření patří také orgány státní správy. Jedním z hlavních aktérů v oblasti prevence autokriminality je Ministerstvo vnitra ČR především prostřednictvím Policie České republiky. Níže je uvedeno několik programů, které byly v posledních letech spuštěny za účelem zvýšení bezpečnosti a snížení počtu kradených vozidel.

V roce 2010 byl spuštěn preventivní projekt „Rok zabezpečení vozidel“, který se zaměřuje na situační prevenci autokriminality formou aktivní komunikace s motoristickou veřejností. Jeho partnery jsou Policie České republiky, Ministerstvo vnitra České republiky, Obecní a městské policie, Asociace technických bezpečnostních služeb Grémium alarm, o. s. a Česká asociace pojišťoven. Cílem projektu je upozorňovat na konkrétní rizika krádeží motorových vozidel a krádeží věcí a dílů z nich a informovat o možnostech moderního zabezpečení motorových vozidel proti krádežím.

Cílem Ministerstva vnitra ČR je vytvoření takového prostředí, které by co nejvíce ztížilo páchaní trestné činnosti a legalizace odcizených věcí, což je úkol, který vyžaduje spolupráci celé řady subjektů – nejen orgánů činných v trestním řízení, ale i dalších orgánů státní správy (především Ministerstva dopravy) a samosprávy (zejména orgánů odpovědných za registrace vozidel a kontrolu registračního procesu).

Pod patronací Ministerstva vnitra byla mimo jiné proto také v roce 2008 založena Národní platforma subjektů složená ze zástupců státního i soukromého sektoru zapojených do řešení trestné činnosti na motorových vozidlech úkolem této skupiny je propojit všechny orgány zainteresované do problematiky krádeží motorových vozidel a vytvořit fungující skupinu, která bude společně vytvářet opatření pro bezpečnější prostředí. [1]

Od svého založení již skupina společně připravila několik nových zákonů. Které mají pomoci se snížením autokriminality. Například v roce 2012 se skupina zabývala následujícími otázkami:

- **Novela zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích, vč. prováděcích a souvisejících předpisů**

Změny se týkají zejména registrace vozidel a vyřazování vozidel z registru, registračních značek a činnosti STK. V rámci novely je navrženo například:

1. Registrace vozidel na základě ověřené plné moci, pokud ji nezajišťuje majitel,
2. Do registru se bude zapisovat číslo TP vydaného ve státě poslední registrace,
3. Změna dat prostřednictvím systému Eucaris,
4. Zákaz registrace vozidla, je-li vedeno v Schengenském informačním systému,
5. Depozita, trvalé vyřazení (žadatel dodá informace, které mohou být kontrolovány),
6. Tachometry, stav počítadla nesmí být pozměňován ani nesmí být do něj zasahováno (výjimkou jsou opravy nebo výměny oprávněným pracovníkem).
- 7.

- **Nový centrální registr silničních vozidel, informační systém EUCARIS**

V roce 2012 došlo také mimo jiného k přechodu na Nový registr vozidel. Ministerstvo dopravy spustilo registr začátkem druhé poloviny roku 2012. Spuštění nového Centrálního registru silničních vozidel se potýkalo s řadou potíží, které byly více méně do konce roku 2012 odstraněny.

Cílem registru bylo zejména k napojení Centrálního registru vozidel na základní registry, které by mělo zrychlit proces registrování vozidel a usnadnit práci registračním úředníkům. Občané tak nebudou muset dokládat údaje obsažené v základních registrech, např. trvalé bydliště nebo datum a místo narození, snížit by se měla i chybovost zápisů. Propojení Centrálního registru silničních vozidel se systémem Eucaris, který umožňuje výměnu dat mezi registry členských států, není však doposud provedeno. [1]

- **Kontrolní akce „Čistka“ zaměřená na registrační místa a kontrolu dokladů k vozidlům evidovaným v registru vozidel**

Úřad pro odhalování organizovaného zločinu společně s cizineckou policií začal v roce 2011 na popud Ministerstva vnitra České republiky zabývat kontrolou dokladů k vozidlům dovezeným ze zahraničí, zejména technických průkazů a osvědčení o registraci vozidla, na jejichž základě byla registrována vozidla v registru silničních vozidel České republiky.

Celý proces ověřování je veden pod názvem „Čistka“. Úkolem tohoto programu je kontrola vozidel dovezených ze zahraničí a registrovaných tuzemskými úřady. Za dobu trvání akce, tedy od konce roku 2011 do poloviny roku 2013 došlo k prověření ve 14 krajích na 127 registračních místech z celkového počtu 206 obcí s rozšířenou působností. Zkontrolováno bylo zatím 286 189 spisů, Cestou Interpolu či příhraniční spolupráce bylo prověřeno 6 448 podezřelých spisů, z nichž bylo dosud potvrzeno 3 628 neregulérních dokladů u 2 498 vozidel (u některých vozidel dochází ke změně více dokladů najednou. Kromě těchto spisů byly v rámci kontrolní akce „Čistka“ zjištěny i další závažné skutečnosti, jako jsou daňové úniky, které jsou řešeny s příslušnými orgány státní správy Vzhledem k výsledkům, které byly za dané období zjištěny se subjekty, které se podílejí na kontrolách, zaměřily zejména na hledání opatření, která by do budoucna výrazně zmenšila prostor pro legalizaci odcizených vozidel v registru vozidel České republiky prostřednictvím pozměněných, padělaných či zneužitých dokladů. [1] [19]



Obrázek 3. Padělaný registrační doklad [19]

Obrázek výše ukazuje jeden z odhalených padělků v rámci bezpečnostní akce „Čistka“. Velkou zajímavostí tohoto dokladu je skutečnost, že se jedná o původní tiskopis Vietnamského Úřadu pro kontrolu a hubení termitů, v konečném důsledku je poté doklad vyplněn z části anglicky a z části německy. Motocykl, který byl na tento doklad bez problému zaregistrován na příslušném Dopravním inspektorátu v ČR. [1] [19]

- **Zahájení diskuse o transparentním nakládání s náhradními díly**

Cílem této diskuse, která byla zavedena na popud Ministerstva vnitra České republiky, s ohledem na neustále zvyšující se problematiku krádeží jednotlivých vozidel bylo řešení transparentního nakládání s použitými náhradními díly. Problematika toho segmentu je také ve většině evropských zemí obtížně uchopitelná, a to zejména z důvodů složité identifikace jednotlivých dílů. Jednotlivé odnímatelné díly nejsou nijak označeny (především u starších vozidel), některé jsou označeny skrytými identifikátory samotnými výrobci vozidel. Bez možnosti jasné identifikace náhradních dílů není možné ztotožnit nalezený díl s odcizeným vozidlem nebo odcizeným dílem. Organizovaný obchod s neoznačenými díly pocházejícími z trestné činnosti je proto v současné době méně rizikový a stává se postupně lukrativnějším byznysem než zajištění legalizace celého odcizeného vozidla. Důvodem je především poptávka po levných náhradních dílech pro

havarovaná nebo opotřebovaná vozidla, která je v České republice relativně vysoká, průměrné stáří vozového parku se pohybuje v České republice kolem 14 let, náklady na opravu vozidla originálními, případně repasovanými díly mohou u starších vozidel tvořit významnou část aktuální hodnoty vozidla. Počet havarovaných vozidel na pozemních komunikacích České republiky rovněž není zanedbatelný (v roce 2013 bylo Policií ČR šetřeno přes 80 000 dopravních nehod, další nehody nepodléhaly oznamovací povinnosti a byly hlášeny pouze pojišťovnám nebo nebyly hlášeny vůbec). Doklady, případně identifikátory havarovaných vozidel využívají někteří pachatelé k legalizaci odcizených vozidel. [1]

Tento trend potvrzuje i značné množství odcizených starších vozidel (kvalifikovaný odhad hovoří o cca 2/3 všech odcizených vozidel) a stoupající počet odcizených součástí z vozidel. Policie České republiky proto navázala s některými výrobci vozidel spolupráci o poskytování informací o skrytých identifikačních znacích, které jí pomáhají při ztotožnění odcizeného vozidla se zajištěným. Zároveň se České republice podařilo po intenzivním jednání se zahraničními partnery získat pro vybrané policisty přístup do databáze pro identifikaci vozidel a jejich dílů.

Navázání spolupráce se zahraničními výrobci vozidel je kromě jiného i předmětem jednání rozšířené česko-německé řídicí skupiny jako součásti tzv. Hofského dialogu v oblasti policejní a celní spolupráce České republiky, Spolkové republiky Německo, Bavorska a Saska, která byla zahájena v roce 2012 a pokračuje i v roce letošním.

V březnu 2013 byl v rámci mezinárodní policejní spolupráce na úseku autokriminality založen společný vyšetřovací tým tzv. „JIT“. Jedná se o skupinu, která se skládá z policistů, státních zástupců a soudců České republiky, Německé spolkové republiky a Rakouska. Skupina je pověřena objasňováním konkrétní organizované trestné činnosti na úseku autokriminality ve smluvních státech.

Opravy havarovaných vozidel či vozidel s ukončenou životností pomocí odcizených náhradních dílů, náhradních dílů, které nesplňují technické požadavky na bezpečnost silničního provozu, ochranu života a zdraví člověka a životního prostředí i opravy provedené osobou, která není k takovéto činnosti oprávněna, mohou však mít i další negativní dopady, především na bezpečnost vozidla a jeho posádky v silničním provozu. Situaci se začala zabývat i vláda České republiky pro bezpečnost silničního provozu. [1]

4.3 Prevence na mezistátní úrovni

4.3.1 Schengenský informační systém

Schengenský informační systém (SIS) je ucelený informační systém zemí Evropské unie, který slouží zejména pro pátrání po osobách (hledaných, pohřešovaných, nežádoucích) a věcech (vozidla, registrační značky, cestovní a osobní doklady, registrační doklady k vozidlům, bankovky, zbraně a další). Do databáze systému přispívají všechny členské státy, do informačního systému jsou vkládány data přímo každou z členských zemí a to ze svých národních pátracích databází. Záznamy v SIS jsou po vložení členským státem dostupné příslušníkům bezpečnostních složek ostatních států do dvou minut. Záznamy jsou dostupné ve všech jazycích - tudíž srozumitelné pro všechny. V případě, že záznam obsahuje doplňující informace, které jsou nad rámec záznamů (nelze automatizovaně přeložit, nejsou důležité pro prvotní zásah) jsou zprostředkovány SIRENE¹. Členské státy mají povinnost kontrolovat osoby nebo věci v SIS kdykoliv tak činí vůči národním databázím. Příslušníci bezpečnostních složek členských států (policejní složky) mají povinnost neprodleně konat na základě záznamu v SIS (záznamy v SIS se mimo jiné rovná evropskému zatýkacímu rozkazu). Přístup do SIS mají i orgány provádějící registraci motorových vozidel, orgány zabývající se pobytem cizinců a justiční orgány pro řízení v trestních věcech (zpravidla nepřímý).

Prověření záznamů v SIS tvoří od 1. září 2007 standardní součást důkladné hraniční kontroly všech občanů třetích zemí překračujících státní hranice ČR, kteří nepožívají práva Společenství na volný pohyb.

Prověření v SIS je za určitých podmínek možné rovněž při kontrole osob požívajících práva Společenství na volný pohyb (to znamená občanů EU/Schengenu, Lichtenštejnska, Švýcarska a jejich rodinných příslušníků, kteří je na cestě doprovázejí) tak, jak byly doposud prověřovány v národních databázích. V rámci minimální kontroly je také možné vyhledávání v příslušných databázích z důvodů zjištění zda se nejedná o osobu či věc spojenou s páčáním trestné činnosti. Z pohledu odcizených vozidel je důležité dbát na důslednost kontrol právě v příhraničních oblastech jak na vnitřních tak i na vnějších

¹ Národní centrála SIRENE součástí Úřadu služby kriminální policie a vyšetřování Policejního prezidia ČR spolu s Národní jednotkou Europolu a Národní ústřednou Interpolu

hranicích celé oblasti. V rámci krádeží motorových vozidel je jejich vývoz přes hranice státu jednou z možností, která je využívána k maskování trestné činnosti. V rámci vnějších hranic jsou nejvíce postižená místa směrem na východ Evropy. Odcizená vozidla končí většinou ve státech bývalého Sovětského svazu, jako jsou Ukrajina, Bělorusko, Rumunsko.

Na nepravděelné bázi, tj. nikoliv systematicky, je možná kontrola osob požívajících práva Společenství na volný pohyb i za účelem ujištění, že jejich přítomnost na území ČR (resp. Schengenského prostoru) nepředstavuje skutečnou, aktuální a dostatečně vážnou hrozbu pro vnitřní bezpečnost nebo veřejný pořádek ČR nebo hrozbu pro veřejné zdraví nebo mezinárodní vztahy. Kontrola v SIS na rozdíl od jiných občanů třetích zemí není prováděna systematicky, tj. netýká se každé osoby překračující vnější Schengenské hranice. Oproti občanům třetích zemí, kteří nepožívají právo Společenství na volný pohyb, však není případný záznam v SIS nebo v jiné databázi sám o sobě důvodem k odepření vstupu. Odepřít vstup lze pouze z důvodu veřejného pořádku nebo veřejné bezpečnosti, to znamená, že pokud jejich osobní chování představuje skutečné, aktuální a dostatečně závažné ohrožení některého ze základních zájmů společnosti. [7] [13] [15]

Prověření v SIS může být prováděno rovněž v rámci standardních policejních kontrol ve vnitrozemí.

V roce 2013 došlo ke spuštění druhé generace Schengenského informačního systému (SIS II). Oproti první variantě má SIS II lepší funkce, jako je možnost používat biometrické prvky, nové typy záznamů (krádeže letadel, člunů, kontejnerů, platebních prostředků), možnost propojení různých výstrah (jako je například upozornění na osobu a vozidla) a zařízení pro přímé dotazy na systému. To také zajišťuje silnější ochranu dat. Jeden z největších světových IT systémů v oblasti, se skládá ze tří částí:

- centrální systém,
- národní systémy - v každém členském státě (vnitrostátní datové systémy, které budou komunikovat s centrálním SIS II),
- komunikační infrastruktura - poskytuje šifrovanou virtuální síť vyhrazenou pro údaje SIS II a výměnu údajů mezi orgány zodpovědnými za výměnu veškerých doplňujících informací (SIRENE). [15]

4.3.2 EUCARIS

Informační systém EUCARIS je jedním z dalších systému, který slouží členským zemím jednoduše se podílet, na vytváření databáze o vozidlech a registračních informacích nebo jiných údajích týkajících se přepravy vozidel mezi jednotlivými zeměmi, které pomáhají v boji proti krádežím vozidel a registračních podvodech. EUCARIS není pouhá databáze, ale jedná se také o funkční mechanismus výměny informací mezi jednotlivými uživateli v Evropě. EUCARIS je vyvinut společně vládními orgány.

Česká republika byla členem toho systému od roku 1996, v roce 1999 došlo však ze strany ministerstva dopravy k vypovězení této dohody a vystoupení ze systému EUCARIS. Změnou byla až tzv. Průmská úmluva, kterou ratifikovaly všechny členské země EU, včetně ČR. Na základě této úmluvy se všechny členské země zavázali využívat systém EUCARIS pro výměnu informací o vozidlech do konce srpna 2011. K podpisu této úmluvy došlo v roce 2008, pro technické přípravy na přechod a úspěšné zprovoznění celého systému byla stanovena lhůta tří let. Česká republika se však ani na základu podpisu Průmské úmluvy a stanoveného termínu do systému nezapojila. Vzhledem ke stále sílícímu tlaku po větší bezpečnosti a vzhledem ke skutečnostem vyplývajícím s výsledků bezpečnostních akcí se Česká republika připojuje k systému EUCARIS v září roku 2013. Odpovědným orgánem za správu systému na české straně je Ministerstvo dopravy.

EUCARIS přispívá nejen k prevenci, odhalování a stíhání pachatelů při porušení zákona. Hlavním významem celého systému spočívá v udržování informací o vozidle a jeho záznamech. Celý systém je založen na rychlé výměně dat, která je základním kamenem, který zvyšuje efektivitu, účinnost a přesnost. Data a informace ze systému jsou dostupná všem účastníkům a jejich původ je poskytován přímo z Národních registrů jednotlivých zemí. Toto zajišťuje, že jednotlivá data jsou vždy aktuální. [9] [20]

Samotné využívání systému EUCARIS je možné pozorovat odlišnou funkčnost například v porovnání s dříve představeným Schengenským informačním systémem. Většinou Policie začíná svou činnost teprve ve chvíli, kdy dojde k nahlášení trestného činu - krádeže, podvodu, nebo jiného trestného činu. V tomto případě může vzniknout zpoždění, které může být od několika hodin až po několik týdnů (majitel je např. na dovolené, služební cestě, dlouhodobě odstavené vozidlo apod.), než majitel zjistí ztrátu vozidla. K překročení státních hranic ve většině zemí však postačují doba kolem dvou hodin cesty. Navíc ne všechny policejní informační technologie fungují správně a dostatečně pružně.

Policie často nedostatečně rychle reaguje na nové praktiky organizovaných skupin zločinců.

Z pohledu EUCARISu je přístup zcela opačný. Každé vozidlo je možné registrovat teprve v případě, kdy je prokázán původ vozidla a prověřeno "povolení" jeho předchozího majitele s jeho prodejem do zahraničí. V centrálním registru motorových vozidel státu, ve kterém bylo vozidlo původně registrováno je nastaven příznak "VOZIDLO URČENÉ K EXPORTU". Toto je jedna z informací, kterou si musí administrativa dalšího státu prostřednictvím EUCARISu prověřit. Tento postup není oproti dosavadní praxi policie krátkodobě časově limitován. V každé zemi existuje právní pojem správního řízení, které ze zákona trvá řádově několik dní. Během této doby lze uskutečnit nezbytná opatření pro korektní administrativní přihlášení vozidla do své evidence. Stát - člen EUCARISu na základě bilaterálních dohod, nesmí registrovat vozidlo, jehož původ není garantován oficiálním partnerem. Tímto je vyloučena jakákoliv registrace vozidel tak zvaně bez původu. Dokud není zjištěn příznak povolení k exportu, nemůže být vozidlo přihlášeno v zemi nového majitele.

Vzhledem k tomu, že spojení je realizováno pomocí internetového propojení jsou v okamžiku vráceny informace, charakterizující motorové vozidlo, včetně informací, které by mohly popisovat závadnost vozidla. Tyto informace jsou nazývány příznaky. Takový příznak může mít formu například vozidlo odcizeno, pohřešováno, povolen, vozidlo sešrotováno, nebo propadá platnost technické prohlídky. Tyto příznaky nastavuje každý členský stát ve své centrální databance motorových vozidel a nese za ně odpovědnost. Aby mohlo být vozidlo legálně vyvezeno, musí být toto povolení zaneseno i v databázi. Tato skutečnost eliminuje právě situace, kdy dojde k odcizení vozidla v době, kdy je mimo kontrolu majitele, například dovolená. V tomto případě nemusí být krádež včas nahlášena a tedy i zanesena do běžných pátracích systémů. V registru vozidel je tak stále uveden původní majitel a není zde uveden příznak „povolení k exportu“ ale zůstává pořád původní, poškozený majitel. Není-li zde uveden příznak "povolení k vývozu vozidla", v tomto případě není možné zaevidování daného vozidla v cizí zemi a z největší pravděpodobnosti se jedná o některý z druhů trestné činnosti. [9] [20]

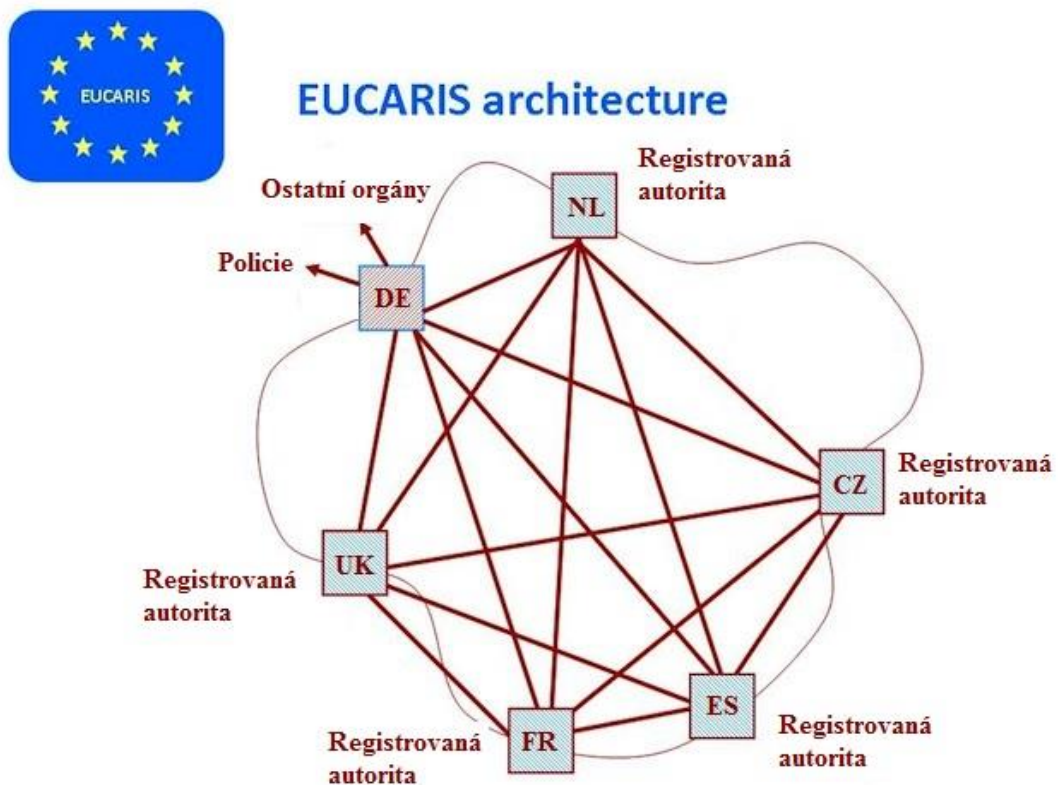
Špatným signálem může být také informace, že vozidlo bylo již úředně zničeno, to může znamenat, že původní číslo zničeného vozidla mohlo být přeneseno na odcizené vozidlo, čímž se dané vozidlo dostává z dosahu běžných policejních pátracích systémů, které evidují pouze odcizená nebo pohřešovaná vozidla.

EUCARIS je i jediný ze systémů, který je schopen na státní úrovni také efektivně zabránit rozsáhlým pojišťovacím podvodům, které jsou dnes velice běžné. Typickým případem takovéto činnosti může být níže uvedený příklad převzat přímo z praxe:

„Majitel luxusního vozidla, které je dobře pojištěno, vycestuje zcela legálně do zahraničí, kde vozidlo předá za úplatu překupníkovi. Poté, co od něj dostane zprávu, že vozidlo v cizí zemi bylo řádně zaregistrováno, ve své vlasti nahlásí odcizení vozidla. Policie vyhlásí pátrání, ale marně využívá všechny dostupné prostředky, informační systémy. Vozidlo uvnitř státu nebo na hranicích nemůže být nalezeno - v danou chvíli má již dávno nového zahraničního majitele. Po uplynutí zákonné lhůty policie oznámí, že vozidlo nebylo nalezeno a pojišťovna vyplatí podvodníkovi pojistné.“ [20]

Informační systém EUCARIS podobné podvody dokáže eliminovat. V systému lze totiž přirozeně prověřovat vozidla i podle zahraničních SPZ, což může pomoci odhalit i řidiče, jezdící nelegálně s SPZ cizího státu.

Schéma průběhu výměny informací o motorových vozidlech je možná jednoduše popsat následujícím modelem. V každé zemi existuje centrální evidence motorových vozidel. Z tohoto pohledu není důležité, kdo ji provozuje, záleží na pravidlech jednotlivých. V některých zemích je to policie nebo ministerstvo vnitra, v dalších pak ministerstvo dopravy, státem pověřený úřad apod. Vždy to ale je státní organizace. [9] [20]



Obrázek 4. Struktura systému EUCARIS [9]

Jak je možné vidět z výše uvedeného obrázku, komunikační architektura v rámci celého systému probíhá na základech komunikace „každý s každým“. Jednotlivé země mají mezi sebou uzavřeny dohody o postupech v případě nalezení závadových vozidel. Za registrovanou autoritu je považováno pracoviště zpracovávající data v systému. [9]

5 IDENTIFIKAČNÍ ZNAKY MOTOROVÝCH VOZIDEL

Jedinou možností jakým způsobem je možné jasně rozpoznat jednotlivá vozidla, jsou jejich jedinečné identifikační znaky, kterými jsou opatřeny z výroby. Jejich pozměňování tedy patří mezi hlavní zájmy pachatelů. Cílem je maximálně snížit možnost odhalit skutečnost, že se jedná o kradené vozidlo. Změnou těchto údajů dochází v podstatě ke změně identity vozidla. Tohoto je docíleno právě změnou jednotlivých individuálních identifikačních znaků motorového vozidla. Je pouze na zájmu každé ze zemí, které z identifikačních znaků budou v rámci svého systému evidovat. Jako jednoznačný identifikátor je možné považovat například právě číslo VIN (Vehicle Identification Number), neboli identifikační číslo vozidla, jediná se o jediný celosvětově unifikovaný identifikátor, který do svých informačních systémů zanášejí ve všech zemích. K dalším identifikátorům, které nemusejí být zaznamenávány do systému, patří například číslo motoru, převodovky a další.

Jak již vyplývá z předchozích informací k znovu zavedení kradeného vozidla do provozu je nutná především změna jeho identifikačních znaků a teprve poté je možná registrace vozidla. Změnu je možné provádět několika způsoby, většinou je nutný zásah pachatele do vozidla, dokladů a poté jejich úspěšný zápis do registru. Z hlediska legalizace odcizených vozidel patří pro pachatele zásadní změna identifikačních znaků na vozidle a získání nebo úprava odpovídajících dokladů pro jeho úspěšnou registraci. Tyto činnosti jsou většinou realizovány několika způsoby: [21]

- změna identifikačních údajů na vozidle a vytvoření „nových dokladů“,
 - využití starých dokladů (podobných odcizenému vozidlu) a následná změna, identifikátorů na vozidle,
 - úřední číslo.
- **Změna identifikačních údajů na vozidle a vytvoření nových dokladů**

Pokud mluvíme o vytvoření nových dokladů je tím myšleno vepsání pozměněných identifikátorů do nelegálně získaných dokumentů nebo změnou údajů v technickém průkazu tak, aby údaje odpovídaly identifikačním znakům vozidla. Rozsah změn, které jsou nutné provést pachateli je přímo úměrná nasazení státních orgánů při odhalování těchto skutečností. V případě, že je vozidlo odcizeno v zahraničí a nedochází k dostatečnému k systémovému prověření původu vozidla také v zahraničí.

Pachatelé nejsou nuceni měnit fyzické identifikátory vozidla, ale dochází pouze ke změnám informací v dokladech. Tímto způsobem dochází ke změně skutečného majitele vozidla. Pokud dochází ke změně fyzické identity vozidla, pachatel se vystavuje možnosti větší pravděpodobnosti odhalení například při namátkové nebo systémové kontrole, která zvyšuje možnost odhalení pozměněných identifikátorů. [21]

K využití tohoto postupu dochází pachateli v případě, že se nepředpokládá opětovné cestování s vozidlem do země, ve které došlo k jeho odcizení. V zemi ve které došlo k odcizení vozidla, může být vozidlo odhaleno právě na základě původních nezměněných identifikačních znaků vozidla, jako jsou VIN, číslo motoru a jiné. Tato situace je z praxe velmi známá – Vozidlo registrované v České republice je řádně evidováno a považováno za „čisté“, tedy nekradené, při cestě přes hranice je během namátkové kontroly odhaleno jako odcizené. V tomto případě dochází k zabavení vozidla místní policií a jeho majitel je bez pomoci daleko od svého domova.

Změnou údajů práce pachatelů nekončí, jejich záměrem je co největší snaha o zahlazení stop. V případech padělaní dokladů jsou ve většině případů doklady nahlášený jako poškozené, tyto doklady jsou poté nahrazeny novými, originálními doklady. Nové doklady jsou pak vystaveny příslušným statním orgánem. Dále pak dochází k opakujícím se přepisům vozidla v krátkém časovém horizontu mezi jednotlivými správními regiony, zároveň dochází také ke změně majitele. Toto je jeden z častých procesů legalizace odcizeného vozidla. Při každé přeregistraci jsou totiž statutárními orgány zapisovány nové legální údaje a dochází k zahlazování původních stop.

Proces častého přepisu vozidel a změny majitele může mít i sekundární význam. Domnělý kupec se může mylně domnívat, že při takové frekvenci přepisů by muselo dojít k odhalení skutku, kdy se jedná o odcizené vozidlo. Je nutné brát v úvahu možnosti a prováděné praktiky při těchto úkonech a z tohoto pohledu nemůžeme považovat takovou úvahu za směřodatnou. Kontrolní roli zde hraje hlavně lidský faktor, je jím tedy úředník dopravního inspektorátu. Záleží tedy pouze na jeho zodpovědnosti, ostražitosti, vytíženosti a morálce s jakou k těmto kontrolám přistupuje. [21]

- **Využití starých dokladu a změna identifikátorů na vozidle**

V běžné praxi můžeme narazit na poptávku po koupi dokladů ke konkrétnímu typu vozidla. Právě za pomoci těchto dokladů je možné odcizené vozidlo poměrně jednoduše zlegalizovat. K této činnosti využíván takzvaný institut „přestavby vozidla“. Tento pojem

znamená, že z jednoho typu vozidla lze přestavbou legálně učinit zcela jiný automobil. Nové nabitě doklady od zcela jiného vozidla tak poslouží k přestavbě závadového vozidla na vozidlo nové, které dále již nevyvolává žádné pochybnosti. Při přestavbě nebo opravě je možné pochopitelně vyměňovat jednotlivé díly, které jsou označeny unikátními identifikačními znaky, jako jsou výrobní čísla, čísla motoru, VIN a další. Je jasné, že tímto je možné velmi jednoduše z odcizeného vozidla vyrobit evidenčně úplně nový automobil.

V praxi je možné v evidenci nalézt vozidla, které byly papírově přestavěny třeba na novější model, případně nástupnický model. O proveditelnosti takovéto přestavby můžeme mít zákonitě pochybnosti. Ve skutečnosti došlo k zakoupení starých dokladů a následnou „přestavbou vozidla“ k legalizaci odcizeného vozidla.

- **Úřední číslo**

Z pohledu změny identifikačních údajů je úřední číslo číslem, které je přiděleno existujícímu vozidlu na základě rozhodnutí úředníka dopravního inspektorátu a to především z důvodu zjištění poškození původních identifikačních znaků. Úřední číslo tedy nahrazuje všechny standardní identifikátory vozidla. Za pomoci úředního čísla tak dochází k legalizaci odcizených vozidel.

„Jestliže se při technické prohlídce zjistí, že na vozidle u části podléhající evidenci je evidenční číslo nečitelné, poškozené nebo neúplné nebo není evidenční číslo vyraženo, požádá pracovník dopravního inspektorátu držitele o vysvětlení, nebrání-li tomu závažné skutečnosti, dopravní inspektorát přidělí místo takového evidenčního čísla úřední číslo.“² [21]

5.1 Možnosti změny VIN

Z předchozích informací vyplívá, že při legalizaci vozidel dochází především ke změnám identifikačních znaků vozidel, jako je právě VIN. Tato kapitola poukazuje na nejznámější možnosti změn, které jsou pachateli využívány pro změnu identifikačních znaků vozidel a možnosti odhalení takto pozměněných identifikátorů.

Ve většině případů jsou identifikátory umístěny přímo v těle karoserie vozidla, nebo na štítek, který je následně s vozidlem pevně spojen.

² Závazný pokyn policejního prezidenta, kterým se mění a doplňuje ZP PP č. 31/1996, ve znění ZP PP č. 6/1998, oddíl šestý „Přidělování úředních čísel“, čl. 90, odst. 1, s. 30.

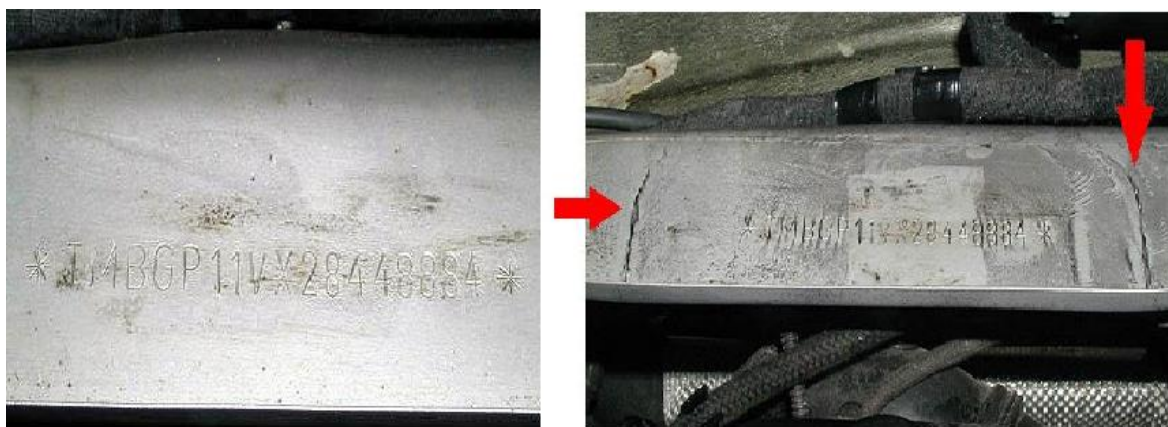
5.1.1 Nahrazení VIN z jiného vozidla

Jedná se o jeden ze základních způsobů změny identifikačních znaků vozidla. Jeho podstata spočívá v přenesení identifikačního čísla z jiného vozidla, které není zaneseno v evidenci hledaných vozidel, nefiguruje v žádném pátrání, či jiné trestné činnosti nebo při objasňování daňových podvodů. Ve většině případů jsou to vozidla havarovaná nebo vozidla, které měli být rozebrány ekologicky zničeny. Z původního vozidla je získán VIN. Může docházet k vyřezání části kategorie, v některých případech jsou vyjmuty celé části vozidla. Umístění těchto identifikátorů se liší v závislosti na výrobci vozidla (vozidla Ford mají VIN umístěn v podlahové části u spolujezdce, vozidla koncernu Volkswagen zase na dělící příčce mezi motorovým a užitným prostorem). Tento získaný kus s identifikačním znakem je následně implementován v odcizeném vozidle. Je zcela jasné, že po takovémto zásahu musí na vozidle vzniknout jasné stopy, které se pachatelé snaží všemožně maskovat. Po řezání či odseknutí a následném navaření dílu vznikají jasné stopy v původní celistvosti karoserie, která je následně lakována do původní barvy. Při snaze o odhalování trestné činnosti je právě v těchto momentech dbát zvýšené kontroly při registraci vozidla.

Tento druh padělání patří k jednomu nejčastěji využívanému. Schopnosti pachatel s tímto druhem padělání jsou hodnoceny na velmi vysoké úrovni. Svým jednáním se snaží o dosažení minimálního vizuálního rozdílu oproti původní podobě. V podstatě není v silách běžného uživatele, který nemá zkušenosti s odhalováním padělání identifikačních znaků rozpoznat pouhým pohledem, zda se jedná o původní či padělaný identifikátor.

Pro odhalení falsifikátu, je potřeba kontrolovat okolí čísla VIN především nerovnosti, jiný odstín laku, stopy po tmelení, probrus a jiné. V případě, že pachatelé navařují celý díl nesoucí číslo VIN, často kvůli menšímu finančnímu zatížení používají svařování autogenem (originálně je používáno bodového svařování), které po zahřátí materiálu způsobí jeho zbarvení. [11] [21]

Toto je sice možné odstranit smirkovým papírem, ale pachatelé na něj často zapomínají. Změněné oblasti karoserie jsou vždy nakonec opatřeny tmelem a nátěrem. Pro odhalení takového zásahu se používá tloušťkoměr laku.



Obrázek 5. Příklad padělaného čísla VIN [11]

Levá část obrázku zobrazuje číslo VIN na karoserii vozidla. Při první pohled není možné jasně určit, zda se jedná o padělek či ne. Druhá část obrázku ukazuje totéž místo po aplikaci jedné z technické metody, která slouží k odhalování padělání.

V současné době dochází u většiny automobilek k umístění čísla VIN na více místech. Jedním z často používaných míst může být například prostor ve spodní části čelního skla. Toto umístění je výhodné především s ohledem na možnost rychlé kontroly čísla VIN silniční hlídkou bez nutnosti přístupu do motorového prostoru či vyhledání na jiném místě dle každé automobilky.



Obrázek 6. Příklad VIN umístěného pod čelním sklem [11]

Obrázek číslo 6 zobrazuje alternativní umístění VIN pod čelním sklem. Na základě vizuální kontroly byla zjištěna pravděpodobná manipulace s tímto identifikátorem. V pravé části obrázku je vidět pohled ze spodní strany přístrojové desky. Tabulka s číslem VIN je přichycena pomocí plastových čepů. Bližší pohled ukazuje na poškození jednotlivých čepů a stopy po použití nástroje pro jejich vytlačení. [11] [21]

5.1.2 Zásah do původního čísla VIN s cílem jeho změny

Jako další možnost změny identifikačního čísla VIN je možná úprava původního přiděleného identifikátoru. Ve většině případů jsou původní čísla přidělená automobilu při jeho výrobě ražena strojově. Čísla motoru, převodovky a VIN bývají ohraničeny hvězdičkami nebo firemními symboly, které volí každý výrobce automobilů (např. koncern VW používá hvězdičku, Renault kosočtverec). Tak jako unikátní číslo VIN podléhá přesné specifikaci při jeho tvorbě toto již neplatí pro jeho samotnou aplikaci, která již nepodléhá žádné jednotné směrnici. Každý výrobce tak používá svůj vlastní typ (font) raznice. Jedná se o speciální raznice, které s těmito značkami nelze běžně zakoupit v žádných obchodech. Tímto je alespoň částečně znesnadněno jejich padělání.

VIN karoserie

originál

padělek



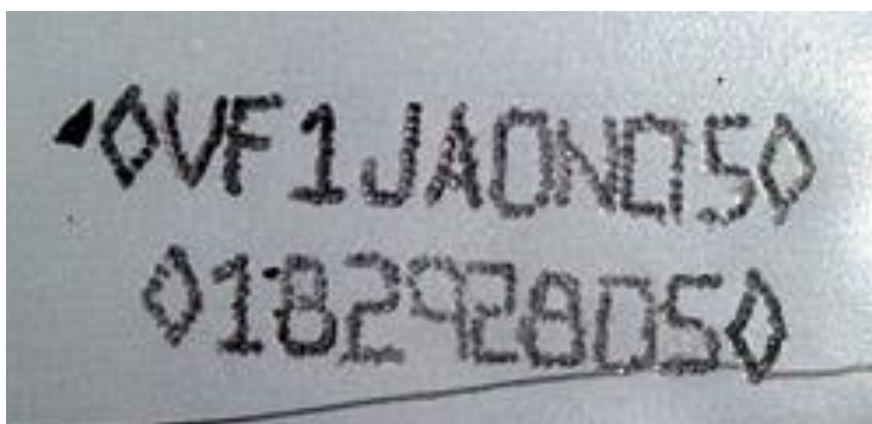
Obrázek 7. Příklad originálního a padělaného čísla VIN [11]

Obrázek výše zobrazuje poměrně kvalitní zpracování padělané čísla VIN. Po důkladnějším zkoumání je možné pozorovat drobné odlišnosti mezi jednotlivými vzorky. Tento příklad ukazuje na použití neoriginálního typu raznice. Automobilka Škoda používá pro ražení VIN raznice s větší tloušťkou znaků jak je patrné ze srovnání s originálním štítkem.

Často dochází také k výskytu stop po obrábění na povrchu materiálu, jako jsou jemné nebo hrubší rýhy, škrábance a zuby. Při vybrušování čísla úhlovou bruskou se v mnoha případech objevují stopy po sklouznutí brusky. Přímé falšování lze v praxi většinou odhalit bez pomocných prostředků. Použité raznice se liší od nástrojů používaných ve výrobě. Také části znaků, které se objevují mezi nově vyraženými znaky (dvojitě kontury), jsou jasným příznakem falšování. Při dodatečném ražení totiž plech pruží, protože není možné oproti prvotní výrobě jej podložit odpovídajícím nástrojem. V takovém případě dochází k odskočení raznice a jejímu dalšímu částečnému otisknutí. Tato skutečnost je pak také dobře viditelná i na lakované vrchní ploše ražby. V některých případech se může také stát, že síla použitá při ražbě je příliš velká, což vede k vyboulení plechu na rubu, tuto deformaci je poté možné rozpoznat hmatem. [11] [21]

Jako další možnost vzniku částí číslic a písmen může být nedostatečné odstranění původního značení, především na nepřístupných místech. Často se také vyskytují znaky šikmo nebo křivě vyražené - to vzniká tím, že raznice nestojí kolmo k ražené ploše a otisk je různě hluboký.

Vyražené znaky (čísllice i písmena) mají často odlišnou velikost nebo sklon ve srovnání se znaky původními nebo sousedními. Znaky také neleží v pomyslné rovině, ale některé mohou vystupovat nad, nebo pod ni. [21]



Obrázek 8. Příklad amatérské ražby čísla VIN [11]

Výše je možné vidět pokus o velmi amatérský pokus o změnu identifikačních údajů. Při tomto pokusu ražby nebylo dodrženo stejného odstup znaků, některé ze znaků jsou dokonce vychýleny z osy, a u opakujících se znaků je možné jasně pozorovat nestálost v podobnosti jednotlivých znaků.

Vzhledem k tomu, že při prohlídce vozidla zpravidla nejsou k dispozici identifikační podklady s odpovídajícím srovnávacím materiálem, doporučuje se podezřelé číslo srovnat se zaručeně správným číslem téhož typu.

- ***Druhy změn původního VIN***

Změnu čísla VIN pomocí přeražení můžeme realizovat v podstatě dvěma způsoby, přeražení kódu prosté, či do připravené plochy. Jedná se o jednu u z nejjednodušších a nejsnáze odhalitelných způsobů padělání raženého kódu. V drtivé většině případů dochází pouze k přeražení jen zčásti tvarově podobných znaků např. 8-6, 8-3, 8-9. V případě ražení nového kódu do připravené plochy se užívají převážně dva postupy úpravy plochy. Buď se daný identifikátor vybrousí a následně vyrazí nový, nebo se pomocí tepelné metody (navařením) dané místo převarí, a poté je zbroušeno na požadovanou kvalitu. Až poté je vyraženo číslo nové.

Jako další možnost je možné překrytí VIN. V tomto případě se jedná v podstatě o přenesení dané části dílu s již připravenou ražbou na místo stávající ražby. Výhodou v této metody z pohledu padělatelů je rychlost s jakou k pozměnění identifikátoru dochází, tato metoda totiž umožňuje předem a poměrně kvalitně připravit na daný díl falešnou ražbu. Tento díl se poté připevní na odcizené vozidlo. Uchycení je možné provádět různými tmely, lepidly, či bodovými svary. Zřídka se užívají k připevnění padělaného dílu nýty a šrouby. Při tomto způsobu padělání nedochází k nijaké změně originální ražby, která je jen následně překryta falešnou částí dílu.

Další možností jak padělat původní identifikační číslo může být také zalití nebo zatmelení původního čísla VIN. Tato metoda spočívá buď v úplném zakrytí původního identifikátoru, nebo jen určitých znaků. Do takto upravených míst jsou následně vyraženy nové znaky. K zamaskování původních znaků se užívá různých tmelů, popřípadě je možné znaky zalít pájkou. [11]



Obrázek 9. Ukázka přeražení čísla VIN [11]

Z obrázku je patrný pokus o změnu čísla VIN. Původní číslo bylo zbrúšeno a na jeho místo bylo vyraženo číslo nové.

- **Druhy ražeb**

Značení částí vozidel pomocí ražby je v automobilovém průmyslu jedním z nejpoužívanějších. K ražbě se využívá několik technologických postupů. Mezi hlavní druhy ražby patří především:

- ražba rytím,
- ražba úderem,
- bodová ražba.



Obrázek 10. Ukázka druhů ražeb [11]

Na obrázku výše vidíme ukázky jednotlivých ražeb. Jako první je ražba rytím. Z technologického hlediska se liší postupem výroby od zbylých dvou ražeb. Při této ražbě dochází k postupnému vyrývání znaků. K rytí je zapotřebí užít speciálních nástrojů, jedna z možností rytí je pomocí například diamantového nebo karbidového hrotu. Dalšími typy jsou ražba úderem a bodová ražba. První jmenovaná je realizovaná pomocí předem definovaných raznic. Bodová ražba využívá ražení pomocí bodových teček, ze kterých je vytvořen požadovaný znak. V případě automobilového průmyslu je ke značení využíváno strojové techniky, která zaručuje spolehlivost a rychlost provedení. [11]

II. PRAKTICKÁ ČÁST

6 METODY TECHNICKÉ PREVENCE

Zabezpečení vozidla je otázkou zodpovědnosti každého vlastníka. Nikdo není nucen k tomu, aby své vozidlo zabezpečil nadstandardními bezpečnostními prvky, nebo jej třeba jen zamykal. I přesto, že kriminalita v oblasti trestných činů krádeží motorových vozidel v posledních letech klesá, je důležité myslet na zabezpečení svého vozidla. Preventivní formy ochrany v tomto trendu hrají nemalou roli. Zamčený, ale jinak nezabezpečený vůz odolává zručnému zloději s vybavením od pouhého tenisáku po speciální rušičku za několik stovek eur jen několik málo minut. Odborníci radí kombinovat mechanické zabezpečení s elektronickým. Jako základní vodítko pro přiměřenou ochranu vozidla můžeme považovat poučku, že do techniky, která má ochránit vůz, je vhodné investovat částku do výše desetiny ceny vozu. Nemá smysl do auta v ceně pod sto tisíc montovat alarm, který by stejně rychle skončil na skládce, protože tohle auto rozeberou zloději na náhradní díly.

Většina nových vozidel je vybavena pouze základními bezpečnostními prvky, mezi které můžeme počítat dveřní zámky a imobilizér v závislosti na kategorii a výbavě automobilu můžeme připočítat ještě tovární autoalarm. Tyto prvky představují holý základ, který může majitel svému vozidlu dát. V případě dalších doplňkových systémů záleží čistě na majiteli vozidla, zda se rozhodně dovybavit vozidlo, těmito systémy. Investice do zabezpečení představuje další výdaje, které jsou spojeny s pořízením a provozem vozidla. V dnešní době ovšem není dobré tuto investici podceňovat. U vozidel vyšších kategorií představují náklady na pořízení zabezpečovacího systému pouze zlomek jejich pořizovací ceny. Běžnou praxí pojišťoven zabývajících se pojištěním vozidel, je nabídka výhodnějších podmínek formou sníženého pojistného pro vlastníky vozidel vybavených některým doplňkovým zabezpečovacím mechanismem, což na druhou stranu snižuje provozní náklady vozidla. [22] [23]

Z hlediska preventivních opatření v rámci krádeží motorových vozidel můžeme jednotlivé prvky rozdělit do několika kategorií. Každá z kategorií dělí zabezpečení podle daných kritérií. Jako první dělení můžeme definovat zabezpečení z časového pohledu vůči krádeži vozidla. Systémy dělíme takto:

- Preventivní zabezpečení,
- Pokrádežové zabezpečení.

V případě preventivních opatření mluvíme o systémech, které znemožňují pachateli odcizení vozidla. Jejich hlavní význam tedy spočívá v době před samotnou krádeží. Pokrádežové systémy můžeme definovat jako zařízení, které slouží k zjednodušení nalezení odcizeného vozidla a navrácení k jeho majiteli. Z hlediska preventivních opatření v rámci Evropské unie, se práce zaměří právě na ukázkou prvků pokrádežových systémů.

Další rozdělení můžeme chápat z pohledu provedení systémů a to na:

- Mechanické systémy,
- Elektronické systémy.

Mechanické zařízení chápe jako bezpečnostní zařízení, které brání v odcizení vozidla svou mechanickou funkcí, Mezi typické představitele můžeme zařadit zámkové systémy, trny řadící páky a další. Mechanické systémy jsou především preventivní prvky při ochraně vozidel proti jejich krádeži a plní předkrádežovou prevenci. Mezi elektronická zařízení řadíme systémy, které ke své funkci využívají elektronické prvky, jako jsou snímače, vyhodnocovací zařízení, mezi tyto zařízení patří například autoalarmy, imobilizéry či vyhledávací zařízení.

Jedním z dalších možností jakým způsobem dělit zabezpečovací systémy vozidel může být také dělení na:

- Aktivní prvky,
- Pasivní prvky.

Jako prvky aktivní prevence zabezpečování vozidel můžeme řadit veškerá zařízení instalována v motorovém vozidle za účelem snížení nebo maximálního znesnadnění odcizení vozidla. Hlavním cílem prvků aktivní prevence je znesnadnění odcizení nebo upozornění na pokus o odcizení vozidla v prvních momentech samotné krádeže. Při následném pátrání nejsou již tyto systémy žádným způsobem nápomocny. Pasivní prvky chápeme jako systémy, jejichž použití nebrání pachateli přímo při krádeži vozidla. Hlavní činnost těchto systému spočívá až při následném pátrání po odcizeném vozidle. Jako prvky pasivní prevence můžeme popsat systémy značení motorových vozidel sloužící k jejich identifikaci a dále různé vyhledávací a monitorovací systémy. [22] [23]

6.1 Pokrádežové systémy

Pokrádežové systémy můžeme definovat jako zařízení, které slouží především k zjednodušení identifikace a nalezení odcizeného vozidla a navrácení k jeho původnímu majiteli. Jako jeden z dalších významů těchto systémů můžeme považovat také ztížení opětovného znovu zavedení vozidla do oběhu a jeho následného prodeje.

K pokrádežovým systémům řadíme různé prvky dodatečného značení vozidel jako je například bezpečnostní značení skel, holografické etikety a jiné. V tomto případě můžeme mluvit o pasivních pokrádežových systémech, které se nijak nepodílejí na odhalení kradeného vozidla, v případě preventivních kontrol však mohou dopomoci k odhalení kradeného vozidla. Z aktivních pokrádežových systémů můžeme jmenovat například vyhledávací systémy či využití dopravní telematiky.

6.1.1 Systém bezpečnostního značení skel

Jedna z možností bezpečnostního zabezpečení vozidla spočívá právě v dodatečném značení všech skel nacházejících se na vozidle. Všechna skla automobilu jsou dodatečně opatřena speciálním kódem. V případě, že dojde k odcizení vozidla je pachatel nucen kromě jiných identifikačních znaků na vozidle právě i tyto. Vzhledem k tomu, že, na vozidle jsou označena všechna skla, jedná se o nemalý finanční náklad, což může vést také k odrazení pachatele před samotnou krádeží. V rámci pokrádežové prevence jsou pak tyto systémy schopny rychle naznačit, zda je s vozidlem něco v nepořádku. Toto jsou hlavní důvody, které zloděje odrazují od krádeží takto označených vozidel.

Principem této metody ochrany je faktické znehodnocení vozidla pro zloděje. Kompletní náklady na skleněné výplně celého vozidla se v závislosti na typu a vybavení můžou přesáhnout třicet tisíc korun. O tyto peníze zloděj nutně přichází, pokud odcizí vozidlo s označenými okny. Další pak ztrácí při samotném prodeji. Každé vozidlo má okna označena homologační značkou. Všechna okna na vozidle mají tak jako jiné součástky své označení, v případě oken toto označení obsahuje datum jeho výroby. V drtivé většině případů je odpovídající právě roku výroby vozidla, nebo se mu minimálně blíží. V případě odcizení označeného vozidla tak pachatel musí označená okna nahradit nejen kompletní sadou oken, ale také okny daného roku výroby vozidla. Zajistit kompletní sadu okenních výplní s danými parametry, tak aby výměna působila věrohodně, není jednoduchá záležitost, zejména u starších vozidel, můžou být rozdíly v časových údajích nezanedbatelné. Pachatel tak většinou nemá jinou možnost, nežli provést výměnu oken za

zcela nová (tj. s jiným rokem výroby). Takovou záměnu však odhalí prakticky každý automechanik a může znamenat pouze dvě věci, buď bylo vozidlo v minulosti hodně havarované, nebo je odcizené. V obou případech je cena prodávaného vozu hluboko pod běžnou cenou a pro zloděje nezajímavá. [11]

Jednou ze zavedených společností na českém trhu zabývajících se ochranou a prověřováním vozidel je společnost Cebia, spol. s r.o., V její nabídce najdeme tři možnosti bezpečnostního značení oken vozidla. Rozdíly v jednotlivých metodách spočívají zejména v rychlosti realizace a účinnosti ochrany vozidla. Z pohledu označení vozidla máme na výběr ze dvou možností, první varianta pracuje s metodou pískování, v druhém případě pak dochází ke značení skla pomocí leptání. Při značení dojde k označení pomocí kódů na okna vozidla, vylepení dvou samolepicích etiket OCIS, vystavení "Osvědčení o registraci údajů o vozidle do Systému OCIS" a identifikační karty OCIS.

Systém OCIS³ slouží ke shromažďování informací o odcizených vozidlech. V rámci tohoto systému byla vytvořena mezinárodní informační síť, určená pro výměnu údajů o vozidlech, ve kterém se evidují vozidla privátně preventivně registrovaná, registrovaná státními orgány, evidovaná jako odcizená, nalezená v některé ze zemí Systému OCIS. Služba prověřování původu vozidel je založena na výměně dat o vozidlech v síti smluvních partnerů mezinárodního informačního Systému OCIS. V současné době se v tomto systému nachází většina zemí působících v Schengenském prostoru a také země východního bloku, které jsou častým přístavištěm odcizených vozidel. Základním cílem OCIS je nalézat odcizená vozidla a navracet je původním majitelům. Systém neumožňuje výměnu osobních údajů, celý proces vyhledávání se týká pouze vozidla a základní dotaz se provádí prostřednictvím VIN vozidla. [11] [24]

³ Systém OCIS (Open Car Information System) otevřený informační systém

a) Systém SBZ OCIS (Systém Bezpečnostního Značení OCIS)

Provádí se technologií pískování, pro označení vozidla využívá speciální kód Cebia, který byl vyvinut v roce 1991 ve spolupráci s Policií ČR, kód obsahuje 7 číslic alfanumerických znaků. Lze jej realizovat okamžitě na počkání v celé síti autorizovaných pracovišť.



Obrázek 11. Značení systému SBZ OCIS [11]

b) Systém EUROVIN OCIS

Tato metoda značení je také založena na technologii pískování, pro označení vozidla využívá identifikační číslo karoserie vozidla – VIN. Z tohoto vyplývá, že každé vozidlo musí být označeno právě příslušným VIN, které mu náleží z výroby. Toto značení oproti předchozí variantě není možné realizovat na počkání, nýbrž je nutné nejprve objednat výrobu šablon dle VIN konkrétního vozidla.



Obrázek 12. Značení systému EUROVIN OCIS [11]

c) Systém SOZ OCIS (Systém Ochranného Značení OCIS)

Provádí se technologií leptání, pro označení vozidla se stejně jako v předchozím případě využívá identifikační číslo vozidla – VIN. Je zřejmé, že i tato možnost je realizována na objednávku. Na rozdíl od předchozí varianty je možné tuto metodu aplikace provádět při v domácím prostředí. Každý zákazník tak po své objednávce obdrží vlastní sadu SOZ OCIS, která obsahuje šablony a pomůcky pro vlastní leptání.

Z výše uvedených možností vyplývá, že můžeme volit mezi variantou okamžitého značení, nebo značení na počkání a dále také mezi dvěma technologiemi značení. Dalším rozdílem ve službách je použitý prostředek značení.

Značení pomocí pískování, probíhá pomocí speciální pistole a korundového písku, který je pod vysokým tlakem nanášen na šablonu, přes kterou vytváří ve skle potřebný otisk. Tato aplikace je možná pouze ve specializovaných pracovištích vybavených tímto zařízením. Tento systém aplikace zajišťuje hlubší aplikaci jednotlivého kódu do skleněné výplně a tím i složitější odstranitelnost. Zatímco metoda leptáním se provádí pomocí leptací pasty a šablony, která je součástí objednané služby. Výhodou této metody je možnost aplikace svépomocí v domácím prostředí. Z posledních testů společnosti Cebia, spol. s.r.o. však vyplývá, že za jistých okolností je možné vyleptané označení ze skla odstranit. Jak upozorňují i na svých stránkách nejedná se tak o trvalé zabezpečení, a kód je možné odstranit. Ovšem i takové odstranění zabere nějaký čas a z preventivního hlediska je jakékoliv značení lepší než žádné.

Nedílnou součástí značení oken SBZ OCIS, EUROVIN OCIS a SOZ OCIS je registrace vozidla v mezinárodním informačním Systému OCIS, který slouží mimo jiné policii a privátním organizacím pro identifikaci označených vozidel nejen v ČR, ale zvláště pak v zahraničí. [11] [24]

6.1.2 Zabezpečení pomocí holografických identifikátorů

Jednou z dalších možností doplňkového značení vozidel systém AUTODOT OCIS. Zabezpečení vozidla proti odcizením spočívá v instalaci nezaměnitelných a nepřenositelných identifikačních prvků systému AUTODOT OCIS, tyto prvky tvoří společně s identifikačním číslem vozidla VIN trvalou vazbu. Ochrana pomocí tohoto systému znamená umístění technologicky unikátních doplňkových identifikátorů na jednotlivé díly vozidla. Součástí je také registrace údajů o vozidle a jeho vlastníků v systému OCIS stejně jako u bezpečnostního značení skel. Tento typ ochrany představuje relativně levnou a dostupnou možnost dodatečného zabezpečení vozidel. Celý systém je dodáván jako kompletní sada pro montáž a je možné ji aplikovat svépomocí dle přiloženého návodu. Na vozidlo se umísťují technologicky unikátní kovové holografické etikety OV METAL (tj. speciální kovové hologramy s jedinečným kódem) a speciální lak s mikrotečkami OV DOT (každá mikrotečka nese také unikátní kód). Unikátní a pro každé vozidlo jedinečné kódy, jak na holografických etiketách, tak na mikrotečkách, jsou registrovány do systému OCIS a vždy ve vazbě na VIN daného vozidla. Cílem nasazení této ochrany je odrazení potencionálního pachatele od krádeže vozidla, v případě odcizení vozidla pak snížení možnosti pozměnit základní identifikační prvky vozidla. [24]

Holografické etikety jsou vyrobeny s ohledem na nemožnost jejich přenesení. Etiketa je opatřena destrukčními perforačními zónami, které v případě neoprávněné manipulace s etiketou zajistí její poškození. Samotná aplikace holografické etikety již probíhá podle přiloženého návodu. Kompletní sada obsahuje celkem 5 holografických etiket. Jednotlivé etikety musejí být vždy umístěny na nosné díly karoserie, respektive díly, které není možno běžně demontovat, a to vždy na kovové součásti (ne na krycí a plastové součásti karoserie a interiéru) v opačném případě může hrozit možnost jednoduché demontáže.



Obrázek 13. Aplikace holografické etikety [24]

Holografické mikrotečky jsou doplňkovým značením k etiketám. Nanášení se provádí v okolí aplikace etiket, nikoliv však přes ně. Dále je možné pomocí mikroteček označit také částí motoru a jiné vyměnitelné součástky vozidla, které mohou být odcizeny, případně nahrazeny za jiné. Každá mikrotečka obsahuje speciální kódovou informaci, stejně jako holografické etikety. Mikrotečky jsou uchovány v podobě laku, který se nanáší na karoserii vozidla. Jedno balení obsahuje cca 20 000 mikroteček, což je dostačující množství pro kvalitní označení celého vozidla. Mikrotečky jsou odolné vůči korozi a také leptání slabými kyselinami, což umožňuje bezproblémové nasazení těchto systému právě při ochraně vozidel. Při pokusu o odstranění by pachatel musel odstranit veškeré stopy po mikrotečkách, vzhledem, k množství, ve kterém jsou aplikovány se nejedná o jednoduchý a rychlou záležitost. [11] [24]

6.1.3 Sledovací a vyhledávací systémy

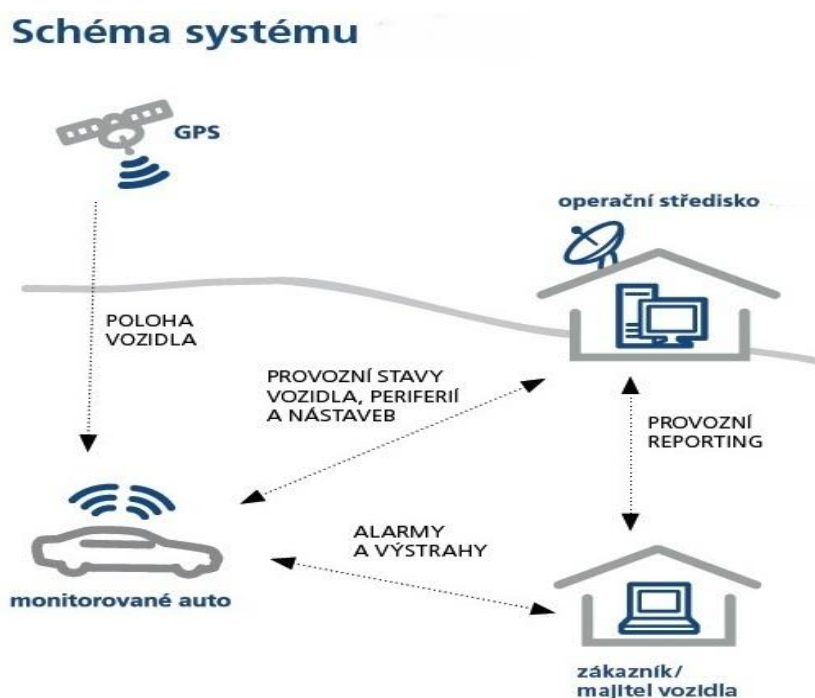
Jedná se o elektronické systémy, které slouží k určení aktuální polohy vozidla. Pomocí těchto systému je možné následně dohledat odcizené vozidlo. Služba je zajišťována soukromými společnostmi. Jako vzorové systémy jsou uvedeny prvky od společnosti SHERLOG, která je předním poskytovatelem služeb v tomto oboru. Do sledovaného vozidla je skrytě montována palubní jednotka, která je schopna vysílat signál na základě kterého je možné sledované vozidlo vystopovat. Většina služeb je poskytována ve dvojím provedení, základní s pasivní kontrolou, kdy k aktivaci poplachu a začátku samotné akce dochází až po nahlášení majitelem vozidla, nebo aktivní, kdy dochází k vyhlášení poplachu automaticky, při neoprávněné manipulaci s vozidlem. Neoprávněná manipulace je detekována na základě pohybu vozidla, bez předem provedené operace, např. přiložení čipu, zadání kódové sekvence a jiné. V rámci získávání palubních informací od vozidla je možné využít dvou technologií. Jednou z nabízených možností je detekce signálu pomocí radiových vln, druhá možnost poskytuje přenos informací pomocí GPS. [25]

Radiové vlny - systém pro vyhledávání odcizených vozidel postavený na rádiové síti, která je nezávislá na síti GPS/GSM. Je naprosto spolehlivý. SHERLOG využívá hustou síť více než 100 vlastních rádiových věží, které pokrývají celou Českou republiku. Každá z nich je schopna pokrýt oblast v okruhu 30 až 80 kilometrů. Systém je nezarušitelný, rádiový systém vyhledávání aut SHERLOG zarušit nejde – auto je možné vyhledat i v podzemních garážích nebo speciálních nákladních vozech. Základním prvkem systému jsou miniaturní vozidlové jednotky instalované skrytě vyškolenými technikami uvnitř vozidla. Systém využívá vlastní infrastrukturu rádiových vyhledávacích bodů, které zajišťují spolehlivou lokalizaci ukradeného vozidla. Celý tým zároveň přímo spolupracuje s jednotkami Policie České republiky. [25]

Druhou možností sledování je satelitní monitorováním, které je založeno na systému GPS - Globální Poziční Systém. V současné době je tvořen pomocí 32 družic, které obíhají kolem Země a vysílají informace o poloze. Na základě přijímaného GPS signálu tak vozidlové jednotky, mohou s velkou přesností určit svou aktuální polohu. Obecnou zásadou je, že čím více satelitů je v dosahu GPS přijímače (z kolika satelitů má signál), tím přesnější je schopnost jednotky zaměřit svou polohu. Nejmenší možný počet satelitních družic, kdy je možné provést zaměření polohy, jsou 2 družice. [26]

Ve chvíli kdy zařízení zjistí svou polohu, dojde k jejímu uložení do paměti, nebo okamžitému odeslání do systému. Toto je závislé na zvolené službě, standardem je uložení

do paměti a zasilání informací v určitých časových blocích. V případě přenosu v reálném čase dochází k přenosu informací okamžitě. Odeslání dat probíhá buď přes GSM síť – mobilní komunikace, nebo přes satelity. Nejčastějším a nejlevnějším způsobem odesílání je právě přes GSM síť a to službou GPRS (General Packet Radio Service), což je nejlevnější způsob, jak velké množství dat přenést na server - web stránku. Další obrázek zobrazuje schéma toku průběhu získávání a předání systémových informací. [26]



Obrázek 14. Schéma komunikace vyhledávacích systémů [27]

Varianta sledování v reálném čase (online) je využívána především v případě, které slouží pro řízení a kontrolu pohybu např. policejních či záchranářských týmů. Jedná se o službu, která zobrazuje pozici v aktuálním čase. Vzhledem k náročnosti na přenos dat se jedná o dražší variantu. V rámci pasivního sledování vozidel se záznamy o pohybu vozidla zaznamenávají do paměti zařízení. Jak bylo řečeno, tato varianta pak odesílá informace v předem daných intervalech. Dalšími možnostmi aktivace tohoto systému ochrany vozidla je nastavení určité oblasti, ve které se vozidlo běžně bude pohybovat. V případě překročení této hranice dojde k vyvolání poplachu.

V dnešní době jsou tyto systémy rozšířeny také o další doplňkové služby. Systém je schopen zaznamenat některé jízdní parametry jako poloha, rychlost, stav tachometru, stav palivové nádrže, stavy vstupů a další veličiny, Z těchto informací je systém schopen vypočítat průměrnou spotřebu a také vytvořit knihu jízd. Proto jsou tyto systémy v dnešní době hojně využívány také firmami pro kontrolu a optimalizaci nákladu jejich vozového parku. Celkový systém je možné přehledně spravovat přes jednoduché a přehledné webové rozhraní.

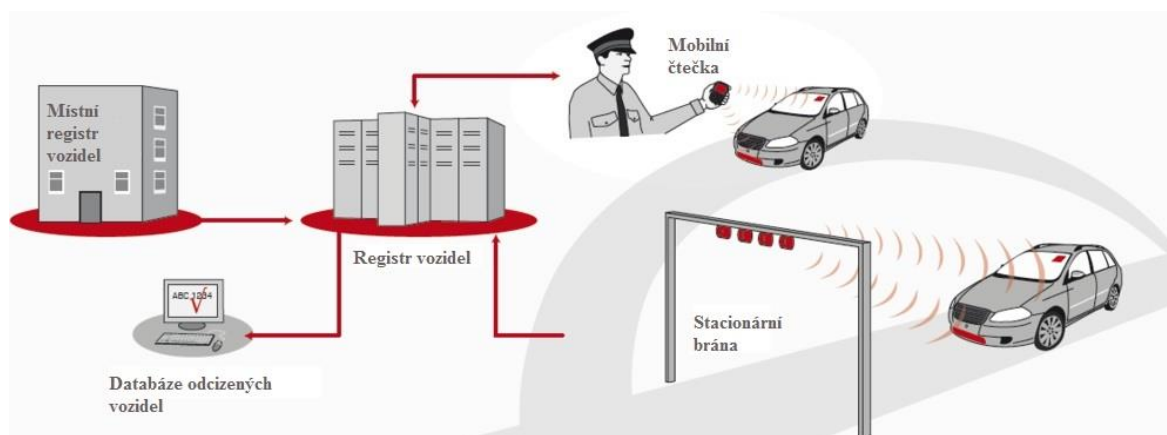
Každá z výše uvedených metod vyhledávání má své slabé a silné stránky. V rámci eliminace rizika odcizení respektive rychlého znovunalezení vozidla, je dobré tyto rizika eliminovat. Z toho pohledu je vhodná kombinace obou systémů, která v sobě skloubí výhody každé z nich a pokryje jednotlivé nedostatky. Společný systém kombinuje jak rádiové, tak satelitní vyhledávání, GPS/GSM technologii. Vozidlo je tak chráněno dvojnásobně. V rámci rychlého zásahu a jistoty zachycení signálu na území České Republiky je využíván rádiový signál. V případě překročení hranic dochází k lokalizaci vozidla pomocí GPS signálu. Systém tak funguje i za hranicemi, což zajišťuje ochranu nejen Evropě. [25]

6.1.4 Systém SAFE STOP 24

Systém SAFE STOP 24 je jedním z dalších systémů fungujících na bázi satelitního vyhledávání pomocí GPS. Jedná se tedy o satelitní zabezpečení motorových vozidel, které představuje originální řešení pro veškeré dopravní prostředky. Díky skryté montáži palubní jednotky je složité odhalení tohoto systému. Provoz systému a vlastní komunikace dispečinku při odcizení vozidla navazuje na spolupráci s Policií ČR. Výhodou tohoto systému je také 24 hodinová podpora dispečerského pracoviště a celoevropská působnost. V případě odcizení vozidla v zahraničí dochází k zahájení vyhledávání ve spolupráci s partnerskými pobočkami. Další zajímavou funkcí je funkce SAFE STOP 24, která dokáže ohlásit krádež v případě, že je s vozidlem pohnuto v době mezi půl nocí a pátou hodinou ranní, kdy dochází k velkému množství krádeží. [28]

6.1.5 RFID systém

RFID systémy využívají ukrytých pasivních RFID čipů na snímaném vozidle. Jedná se o jedno z mladých metod, která může být využívána k odhalování odcizených vozidel, stejně jako ke spoustě běžných činností. Telemetrie jako taková je nejen v dopravě ale v celém průmyslovém odvětví využíván pro kontrolu pohybu zboží a efektivní řízení průmyslových aplikací. V dopravě se Telemetrie využívá především ke kontrole pohybu při realizacích přepravních zásilek nebo také k zjištění provozu a řízení plynulosti provozu.



Obrázek 15. Schéma systému s RFID čipem [29]

Řešení německé společnosti Tönnjes přináší možnost využití dopravní telemetrie, jako preventivního prvku v odhalování odcizených vozidel. Jádrem systému je paměťový čip, který je integrován do hliníkové RZ vozidla přímo při výrobním procesu. Data uložená na tomto pasivní RFID čipu (UHF technologie) mohou být vyvolány kdykoliv pomocí pevných a mobilních čtecích zařízení podle radiového spojení, to znamená, že mohou být snímány přímo za pohybu vozidla pomocí stacionárních bran na silnicích. [29]

7 PREVENCE VE SPOLUPRÁCI S MÉDII

Jak již bylo zmíněno v předchozích kapitolách, prevence při krádežích motorových je možné realizovat v několika okruzích. Jedná se o osobní prevenci, státní prevenci a prevenci veřejnou, každá z těchto činností má z celkového hlediska nezastupitelný podíl na efektivní preventivní činnosti. S osobní prevencí musí začít každý člověk sám u sebe. Je pouze na něm na kolik si bude chránit svůj majetek. Co se týká základních činností, kterými může každý z občanů předcházet vytváření situacím, které by vedly ke zvýšení příležitostí lákajících pachatele k trestné činnosti, patří především základní a jednoduché úkony spojené s ochranou vozidla. Mezi tyto úkony patří především:

- neponechávejte ve vozidle doklady, cennosti a drahé zboží (elektronika a další),
- vestavěná autorádía chraňte dostupnými možnostmi, využívejte jejich ochranných prvků a funkcí (odnímaní ovládacího panelu, vyjmutí zásuvkového typu autorádía)
- parkovat na bezpečných místech (garáž, střežené parkoviště, přehledné veřejnosti přístupné a dobře osvětlené místa)
- před opuštěním vozidla - kontrolujte uzavření všech oken dveří vozidla
- neponechávat klíčky v zapalování ani v případech, kdy se vzdalujete od vozidla pouze na okamžik a na dohled,
- vždy využívejte veškeré mechanické elektronické zabezpečení,
- reakce na podezřelé chování cizích osob, ochota v případě podezření kontaktovat policii,
- inteligentní chování – chovat se obezřetně při ukládání cenností do vozidla.

Pro většinu lidí se můžou zdát tyto zásady jako běžná rutinní činnost spojená s provozem vozidla, najdou se však i tací, kterým tyto úkony nic neříkají.

V tomto případě přichází ke slovu druhý podstatný pilíř, který by se měl zasloužit o podporu preventivních činností, kterým je samotný stát. Z pohledu prevence kriminality jsou největšími přispěvateli především Ministerstvo vnitra ve spolupráci s Policií ČR. Co se týká preventivních činností vytvářených těmito složkami, můžeme je rozdělit na činnosti represivní, kam se řadí především bezpečnostní akce zaměřené na vyhledávání kriminálních aktiv, různé kontroly a jiné. Další činností jsou pak nerepresivního charakteru a mají snahu především informovat a podnítit vlastní zájem občanů. [8]

Mezi tyto projekty můžeme zařadit například bezpečností akci s názvem „Vaše auto není trezor“.

Pod názvem „Vaše auto není trezor“ se skrývá preventivní informační projekt Ministerstva vnitra ve spolupráci s Policií a městy. Jednoduše se dá popsat jako snaha o nabádání k bezpečnému chování při užívání motorového vozidla a aktivní činnosti při snižování pravděpodobnosti napadení. Celá akce spočívá v jednoduché informativní činnosti na exponovaných místech, kdy pomocí informačních cedulí dochází k informacím k řidiči, že jeho vozidlo není nedobytná pevnost.



Obrázek 16. Informační cedule k akci „Vaše auto není trezor“ [30]

Jak je možné pozorovat z ilustračního obrázku v rámci akce „Vaše auto není trezor“ dochází směrem od Ministerstva vnitra k samotným občanům k velmi jednoduché a nenásilné prezentaci skutečnosti, že vozidlo, potažmo jeho obsah je nutno co nejlépe chránit. Celá bezpečnostní akce směřuje především k dodržování právě veškerých pravidel, která byla popsána výše, jako preventivní možnosti osobní ochrany před krádeží motorových vozidel. [30]

Další bezpečnostní akcí, která byla realizována Policií ČR je bezpečnostní akce „STOP 24“. Jedná se o jednu z dalších bezpečnostních akcí, která je zaměřena na prevenci krádeží a vykrádání motorových vozidel. Z policejních statistik vyplývá, že k drtivé většině přepadení dochází především v nočních hodinách a to v časovém rozmezí mezi půlnocí pátou hodinou ranní, příčinou tohoto jevu je především skutečnost, že v tomto čase využívá vozidlo pouze zlomek motoristů, podle výzkumu toto číslo dosahuje hodnoty cca 8%. Celá bezpečnostní akce spočívá ve vylepení bezpečnostní nálepky na vozidlo majitele. Nálepka obsahuje informace o názvu akce a číslovku 24, která vyjadřuje hodinu, po které není vozidlo běžně, či jen zřídka provozováno.



Obrázek 17. Nálepka bezpečnostní akce STOP 24 [31]

V praxi tato akce funguje jako informativní prvek pro policisty, kterým tímto uživatel vozidla dává jasně najevo, že vozidlo označeno symbolem akce „STOP 24“ není běžně provozováno v čase s největší pravděpodobností odcizení vozidla. Pro policisty je to signál k tomu, že v případě kontroly vozidla v tomto čase musí věnovat zvýšenou pozornost při prověřování řidiče a samotné kontrole vozidla. [32]

Svým způsobem se jedná také o určitý psychologický efekt, vzniká zde předpoklad, že v případě použití tohoto označení nebude pro pachatele takovýto automobil natolik atraktivní z důvodu, že pachatel možná uvědomí několikanásobně větší pravděpodobnost kontroly noční policejní hlídkou. Co se týká akce „STOP 24“ ta je v současnosti účinná asi na dvou třetinách území České republiky. Zájemci si mohou samolepky, které jsou k dispozici zdarma, vyzvednout v podstatně většině míst, které jsou v České republice do tohoto systému zapojeni.

Samotný bezpečnostní projekt „STOP 24“ byl prvně realizován v již v roce 2000 v Brně. Díky úspěchům, které vykazoval a principiální jednoduchosti se za pomoci médií dostalo k jeho větší propagaci a rozšíření do ostatních měst. [32]

Dalším bezpečnostním projektem je projekt s názvem „Rok zabezpečení vozidel“. Cílem tohoto projektu je přispět ke zlepšení prevence majetkové kriminality v jednom z jejích nejzávažnějších oblastí, a to právě v oblasti autokriminalitu.



Obrázek 18 akce „Rok zabezpečení vozidel“ [33]

Vzhledem k neustálému boji s autokriminalitou bylo v roce 2010 rozhodnuto v rámci Poradního sboru situační prevence kriminality Ministerstva vnitra o realizaci projekt „Rok zabezpečení vozidel“.

Obecně lze říct, že za každé situace je mnohem výhodnější, efektivnější a levnější trestné činnosti předcházet než následně řešit její následky. Tímto heslem se řídí také preventivní projekt „Rok zabezpečení vozidel“, který se zaměřuje na situační prevenci autokriminality formou aktivní komunikace s motoristickou veřejností. Akce byla zaměřena na komunikaci s veřejností, kdy po celý rok docházelo k informativním akcím, které měly upozornit na konkrétní rizika krádeží motorových vozidel a krádeží věcí a dílů z nich, jako další si projekt kladl za cíl také seznámit veřejnost s možnostmi moderního zabezpečení motorových vozidel proti krádežím.

Akce „Rok zabezpečení vozidel“ se zaměřila především na tyto činnosti:

- realizace aktivní, trvalé komunikace k problematice prevence krádeží vozidel na několika úrovních,
- upozornění na rizika odcizení a finanční ztráty vyplývající z nezabezpečení majetku proti krádežím,
- zvýšení zájmu motoristické veřejnosti o zabezpečení vozidel,
- zvýšení povědomí občanů, motoristů o možnostech a způsobech zabezpečení motorových vozidel proti krádežím, tj. usnadnění výběru vhodného typu zabezpečení,
- snížení škodného průběhu pojistitelů z titulu krádeží pomocí zvýšené, státem doporučované a pojistiteli podporované prevence krádeží motorových vozidel.

Akce „Rok zabezpečení vozidel“ byla realizována za spolupráce Policie České republiky, Ministerstvo vnitra České republiky, obecní a městské policie, Asociace technických bezpečnostních služeb Grémium alarm, o. s. a Česká asociace pojišťoven.

Jak je vidět je nutné, aby všechny tři články (občané, stát, soukromý sektor) fungovali v rámci vzájemných synergií. Což může mít za následek schopnost dostatečně efektivně koordinovat své činnosti, za účelem zvýšení bezpečnosti. Pokud by neexistovaly média, byl by velmi složitý a zpomalený proces předávání a šíření informací. [33]

7.1 Média a jejich význam

Média můžeme obecně definovat jako komunikační prostředky, jež jsou užívány ke sdělování a šíření informací. Jako nejrozšířenější média můžeme považovat média tištěná, kam můžeme zařadit noviny, časopisy, letáky a jiné tiskové materiály a dále média elektronická, mezi tyto patří televize, rádio, a v poslední době také stále více rozšířený internet. Z pohledu širokého obsahu informací mluvíme v podstatě o tzv. masmédiích. Tato oblast médií představuje natolik širokou základnu, která je schopna poskytovat aktuální informace téměř v reálném čase.

Z hlediska moci, kterou v sobě média skrývají, se informace stávají v dnešním světě velmi ceněnou komoditou, se kterou se dát výhodně obchodovat. Není teda bez povšimnutí, když v dnešní době známý lidé chtějí kontrolovat mediální tok informací. Právě toto potvrzují skutečnosti, které se v poslední době odehrávají ve změnách vlastnických struktur některých významných českých mediálních domů.

V České republice jsou média považována za jednoho z hlavních aktérů při vytváření informací a jejich komunikaci dále mezi lidmi. Co se týká důvěryhodnosti, těší se média v České republice u společnosti velké popularitě, díky spojení důvěry a schopnosti obsáhnout velkou masu jsou právě media vhodným prostředkem pro šíření preventivních informací. Média mají dle názoru sociologů a politologů velikou moc, kterou uplatňují, ale zajímavý fakt je skutečnost, že za vyvolané důsledky velice často nesou zodpovědnost vlády a politikové. Média mají schopnost měnit veřejné mínění a mohou tedy i demokratickým způsobem prosadit realizaci jistého záměru. Funkci médií je možné rozdělit do třech stěžejních oblastí, jedná se o oblasti informační, zábavnou a reklamní. V dnešní době už je možné říct, že dochází k silnému průniku jednotlivých funkcí.

Z pohledu vnímání informací je v současnosti nejčastějším nosičem informace internet, rozmach těchto technologií zaznamenává v poslední době nebývalý rozměr. Je však nutné mít na paměti, že internet představuje otevřené názorové možnosti a ne všechny informace, které se na něm vyskytují, obsahují relevantní data, které odpovídají skutečnosti. Je nutné tak zprávám získaným právě z toho média přiřazovat především informativní charakter. Takto získané informace je ve většině případů nutné si ověřit v některém z médií, které se vyznačuje větší mírou relevantnosti. Z tohoto pohledu se jedná o tiskoviny, či televizní vysílání. Tyto informační kanály by měli vykazovat také jistou společenskou a morální odpovědnost za prezentované informace. [34]

Kriminalita je do jisté míry specifickou oblastí, u které je nutné v souvislosti s její prezentací v rámci médií věnovat zvýšenou pozornost a ohleduplnost. Jedná se totiž o oblast, které se média dotýkají jak s ohledem na pozitivní tak s ohledem na negativní důsledky na společnost. Kriminalita totiž svou škodlivostí ohrožuje společnost.

Pokud srovnáme jiné sociální jevy, tak kriminalita ve své celkové podstatě není vzhledem k dlouhodobému pohledu veřejnosti prudce se měnící. V společnosti je kriminalita chápána jako všude přítomný jev, který se nedaří zcela vymýtit, ale je nutné proti ní neustále bojovat. Vzhledem k tomu, že je kriminalita spojena s vnímáním něčeho špatného, vzbuzuje v lidech pocit strachu a nebezpečí. Tento jev nadále pramení v určitou neochotu společnosti, podílet se na utváření bezpečného prostředí. V případech kdy se stane osoba svědkem páchaní trestné činnosti z obavy o své zdraví a bezpečí tuto situaci raději přejde se zavřenýma očima.

Vliv a celkový význam médií spočívá tedy především v možnosti poskytovat lidem informace. Z pohledu získávání informací jsou pro nás důležité především informace, které nám zprostředkovávají běžné dění kolem nás. Média mají možnost informovat bezprostředně o kriminální činnosti a poskytovat tak rychlé informace pro velkou masu společnosti. Vzhledem k účelu médií mohou být využívány jako rychlý komunikační kanál, který bude informovat o možných hrozcích nebezpečích, což může vést k efektivní spolupráci mezi státní správou a občany při řešení nebezpečných situacích. Samotná média pak danou problematiku většinou sledují v celém jejím průběhu a přinášejí informace z celého procesu. I toto může mít pozitivní vliv na společnost. Veřejnost obecně pozitivně vnímá skutečnosti, kdy dochází k úspěšnému trestání pachatelů trestné činnosti.

Jak již bylo několikrát řečeno, média mají obrovskou moc ovlivňovat společnost, záleží pouze na každém osobně, jaké informace přijme a jak je v konečném důsledku dokáže zpracovat a vyhodnotit. Přínos médií je tak možné hodnotit z kladné i záporné stránky. Ke kladným stránkám můžeme bezesporu řadit právě výše zmiňované skutky, jako jsou cíle přinášet informace, zajišťovat rychlou komunikaci mezi jednotlivými články informačního řetězce. Obecně lze říct, že každé pozitivum, by se v mediálním světě dalo obrátit v negativní aspekt. Jako negativní přínos médií můžeme hodnotit, některé jejich produkční činnosti, které patří především do zábavní kategorie, ale lidé jsou jimi často dosti ovlivňováni, jedná se například o kriminální žánr, který je v dnešních médiích velmi často zařazen. Zajisté se jedná o velmi oblíbený žánr, z pohledu zábavního tak média v tomto pohledu splňují maximálně svůj účel. Druhým pohledem však může být pohled na

samotnou obsahovou stránku věci, kdy je společnosti předkládán určitý fiktivní svět, který není srovnatelný s běžnou praxí. Vzhledem k masovosti médií a možnostem ovlivňování však veřejnost může pojmout podezření, že dané situace jsou normální i v běžném životě, což může mít za následek špatné chápání reality.

Nicméně je nutné neupírat médiím tu možnost a snahu informovat o faktické trestné činnosti, která v podstatě přináší možnost nahlédnout veřejnosti do zákulisí problematiky páčání a objasňování trestných činů, čímž může docházet ke stimulaci veřejnosti při ochotě spolupracovat s orgány státní správy.

Kriminalisté jsou totiž do jisté míry závislí právě na podnětech, které přicházejí od široké veřejnosti. Ne vždy je nutné, aby fungoval tok informací i opačným směrem, to znamená směrem od vyšetřovatelů k občanům, protože to nemusí být v danou chvíli žádoucí, například pokud se jedná o vyšetřování, jehož medializací by došlo ke ztrátě utajení vyšetřování a pachatelé by tak mohli svou činnost pozastavit. Média však musí podporovat situace tak, aby se občané nebáli obracet na správní orgány i v případech, pokud se na první pohled nejedná o závažné trestné činy. Jakákoliv informace může totiž vést k rozkrytí na první pohled neviditelných problémů. [34] [35]

7.1.1 Oblasti prezentované médii

Z hlediska informací o trestné činnosti si média vybírají především příběhy, které jsou emočně zajímavé a přitahují zájem lidí. Média jsou především stále komerčními spolky, jejichž hlavním smyslem je vytvářet peníze. Míra získaných peněz roste s počtem uživatelů, což právě přináší větší možnost zisků z hlediska reklamy, která je tvůrcem peněžních prostředků. Z logiky věci je jasné, že média se tedy snaží připravit zprávy co nejvíce atraktivnější, tak aby zaujali širokou veřejnost, někdy tak dochází prezentaci ne úplně přesných, které jsou upraveny tak, aby působily na lidskou psychiku. Otázkou pak také zůstává, jaký význam má násilí prezentované v médiích na samotné uživatele a případný nárůst kriminality. V mnoha případech se stává, že média poskytují přesný návod k páčání trestné činnosti za účel objasnění trestného činu, je však nutné si uvědomit, že tímto dávají k dispozici návod jednoduchý návod pro další pachatele.

Závěrem se dá říct, že média svým jednáním mohou pomáhat a vytvářet pozitivní činnosti v boji proti kriminalitě, ale také svým jednáním mohou potírání kriminality nepřímo znesnadňovat. [34]

7.1.2 Média a prevence kriminality

Jak již bylo řečeno nutnost spolupráce při předávání informací mezi jednotlivými zájmovými skupinami, je velmi důležitá. Nyní budou popsány některé z preventivních akcí, nebo projektů, jejichž cílem je především upozornit na výskyt kriminality v České republice, a pomoci s jejím potíráním, které se odehrávají ve spolupráci s médii.

- **Bezpečnostní akce „Vaše auto není trezor“**

Bezpečnostní akce poukazující na nebezpečí vykradení vozidel. Hlavním cílem je motivovat uživatele motorových vozidel, aby nenechávali cennosti ve vozidlech a dbali na bezpečné chování při opouštění vozidel i na krátké časové úseky.

- **Bezpečnostní akce STOP 24**

Policejní akce zaměřená především na kontroly označených vozidel během nočních hodin, kdy je vysoká pravděpodobnost krádeží motorových vozidel.

- **Projekt „Rok zabezpečení vozidel“**

Projekt zaměřený na informování veřejnosti o možných způsobech páčání autokriminality a také informacích, jak se tomuto druhu trestné činnosti efektivně bránit

- **Televizní relace „Na Stopě“**

Pořad Na stopě je jedním z televizních pořadů, který se snaží pomáhat vyšetřovatelům a kriminalistům v odhalování kriminálních případů. Pořad Na stopě s Policií, Hasiči a dalšími záchrannými složkami, běžně dochází ke zveřejňování kriminálních případů, kdy kriminalisté prosí diváky o spolupráci. Cílem tohoto pořadu je tedy zprostředkovat kriminální informace veřejnosti a snaha o jejich případné zapojení do řešení trestných činů formou získávání informací. Mimo jiné je součástí pořadu také pátrání po hledaných a pohřešovaných lidech.

- **Televizní relace „112 V ohrožení života“**

Jedná se o publicistický pořad, ve kterém jsou zprostředkovávány reportáže ze záchrany životů, policejních zásahů a dalších život ohrožujících událostí. Pořad přinášel také pohledy do života obětí a samotných záchranářů.

- **Televizní relace „Na vlastní oči“**

Další z publicistických televizních pořadů, který se zabývá investigativní žurnalistikou. Reportéři pořadu pomohli k odhalení několika závažných trestních kauz, například kauzy Kinský a Berdychova gangu. V současné době došlo k přerušení tohoto vysílání

- **Televizní relace „Očima Josefa Klímy“**

Jeden z dalších publicistických pořadů, který je zaměřen na odhalování drobné kriminality a nekalých praktik, které se v České Republice dějí. Hlavním protagonistou je Josef Klímá, který patří k předním českým investigativním novinářům a stál také za projektem „Na vlastní oči“.

ZÁVĚR

Cílem této diplomové práce není pouze vytvořit učební pomůcku pro předmět Kriminologické systémy a technologie, ale také snaha popsat problematiku krádeží motorových vozidel s odkazem na Evropskou unii a volný pohyb osob a věcí v rámci jejího území.

Teoretická část je zaměřena především na seznámení čitatele s problematikou krádeží motorových vozidel, přináší také pohled na vývoj kriminality v odvětví majetkové trestné činnosti se zaměřením především na krádeže motorových vozidel. Práce také popisuje problematiku otevřeného pohybu osob a věcí v rámci Evropské unie a vymezuje pojmy jako Schengenský prostor. Vzhledem k celkovému problému globalizace jevu autokriminality je také poukázáno na možnosti spolupráci při odhalování této trestné činnosti mezi jednotlivými státy. Nedílnou součástí této části práce je také poukázání na problematiku prevence, její význam, formy a metody, které jsou nejčastěji využívány. Z části jsou zde také popsány praktické příklady realizovaných opatření, které jsou, nebo již byly realizovány. Část práce je věnována také změnám identifikačních znaků motorových vozidel a jejich následnému rozpoznávání, které jsou s problematikou krádeží v úzkém spojení. Pro lepší návaznost jsou tyto informace obsaženy již teoretické části, která se touto problematikou také zabývá.

Praktická část práce je zaměřena především na popis možností zabezpečení vozidla za účelem zvýšení jeho bezpečnosti a minimalizace pravděpodobnosti jeho odcizení. Vzhledem k praktické části, která je zaměřena především na ochranu, prevenci a odhalování trestné činnosti jsem se zaměřil především na popis tak zvaných pokrádežových systémů, jejichž hlavním smysl spočívá především v činnostech, které jsou využívány poté, kdy je vozidlo odcizeno a jsou započaty pokusy o jeho znovu nalezení a navrácení k původnímu majiteli. V poslední části jsem pak řešil problematiku médií ve vztahu k veřejnosti. V této kapitole jsem se zaměřil především na média samotná, a jejich vliv, který mají na společnost. Poukázal jsem význam médií jako sdělovacího kanálu a možnosti pozitivního a negativního ovlivňování. Tato kapitola obsahuje také praktické příklady realizovaných forem preventivních činností ve spolupráci s médii.

Závěrem celé práce je skutečnost, že problematika kradených vozidel představuje neustále velkou hrozbu pro společnost, i přes klesající čísla v oblasti této kriminality se jedná stále o alarmující hodnoty a je nutné s tímto druhem kriminální činnosti neustále bojovat. Jako pozitivní prvky v boji proti těmto trestným činnostem hodnotím především spolupráce jednotlivých zemí v rámci informačních systémů zaměřujících se na danou problematiku a také preventivní činnosti jednotlivých státní orgánu. Je nutné však apelovat na každé vlastníka motorového vozidla, jelikož se stále jedná pouze a jen o jeho majetek a proto musí být on, tím hlavním aktérem, který bude prevenci provozovat. Média považují jako vhodnou formu pro oslovení uživatelů a sdělení potřebných informací. Ať už se jedná o internet tiskoviny anebo televizní vysílání, média představují obrovský potenciál a sílu se kterou můžou oslovit společnost. Do jisté míry se dá říct, že média mají takovou moc, že dokážou s veřejností manipulovat. Ne nadarmo se říká, že dříve se války vedly pomocí zbraní, ale v dnešní době jsou jednou z nejefektivnějších zbraní právě média.

8 ZÁVĚR V ANGLIČTINĚ

The aim of this thesis is not only to create a teaching tool for object Criminological systems and technology , but also attempt to describe the problem of theft of motor vehicles with a reference to the European Union and free movement of persons and things within its territory.

The theoretical part focuses mainly on the introduction of the numerator to the issue of theft of motor vehicles , it also look at the development of crime in the property crime , focusing primarily on vehicle theft . The thesis also describes the problem of open movement of people and goods within the European Union and defines terms such as the Schengen area . Due to the overall problem autokriminality globalization phenomenon is also made to the possibility of cooperation in the detection of crime among the states. An integral part of this part is also pointing out the issues of prevention , its importance , forms and methods that are most commonly used . The parts are also described practical examples of implemented measures that are , or have already been implemented . Part of the work is also given to changes in identification signs for motor vehicles and their subsequent recognition that the issues with theft in close contact . For better continuity of this information is already contained theoretical part , which also deals with this issue .

Practical work is mainly focused on describing the security options of the vehicle in order to increase safety and minimize the likelihood of theft . Due to the practical part, which is focused on protecting, preventing and detecting crime , I focused mainly on the description of so-called after theft systems whose main purpose is primarily in activities that are used when the vehicle is stolen and attempts are initiated his newfound a return to the original owner . In the final part then addresses the media in relation to the public. In this chapter , I focused mainly on the media itself , and the impact they have on society. I pointed out the importance of the media as the communication channel and the possibility of positive and negative influence. This chapter also contains practical examples of real forms of preventive activities in cooperation with the media.

Finally, the entire work is the fact that the issue of stolen vehicles is a constantly great threat to society, despite declining numbers in this crime is still alarming about the value and need of this type of criminal activity constantly fighting. As the positive elements in the fight against these criminal activities primarily evaluate the cooperation of countries in the framework of information systems, focusing on the issue and preventive activity of individual state authority. It is necessary, however, to appeal to every owner of a motor vehicle, as it still is only and only on his property and therefore must be on, the key players who will run prevention. The media consider a suitable form to reach users and provide the necessary information. Whether it is printed on the internet or television broadcasting, media represent a huge potential and strength with which they can reach the company. To some extent, we can say that the media have such power that they can manipulate the public. No wonder it is said that before the war, in addition to using weapons, but today is one of the most effective weapons just the media.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

1. **Horáková, J.** Bezpečnostní politika. *Ministerstvo vnitra ČR*. [Online] 2014. [Citace: 26. Duben 2014.] <http://www.mvcr.cz/clanek/bezpecnost-a-prevence-kradeze-motorovych-vozidel.aspx>.
2. **Zapletal, J.** *Prevence Kriminality*. Praha : Policejní akademie ČR, 2006. 80-7251-200-5.
3. **Porada, V. a kolektiv.** *Kriminalistika*. Brno : CERM, 2001. ISBN 80-7204-194-0.
4. Vehical Crime. *web Interpol.int*. [Online] INTERPOL, 2014. [Citace: 11. Duben 2014.] <http://www.interpol.int/Crime-areas/Vehicle-crime/Vehicle-crime>.
5. **Verner, I.** Jak znesnadnit práci zlodějům aut. *web E15.cz*. [Online] Mladá Fronta, a.s., 2012. [Citace: 17. Duben 2014.] <http://vtm.e15.cz/aktuality/jak-znesnadnit-praci-zlodejum-aut>.
6. **Musil, J., Konrád, Z. a Suchánek, J.** *Kriminalistika*. Praha : C.H.BECK, 2001. ISBN 80-7179-362-0.
7. **Pikna, B.** *Evropský prostor svobody, bezpečnosti a práva*. Praha : Linde Praha, a.s., 2010. 978-80-7201-813-0.
8. Rady ke snížení rizika odcizení či vykradení vozidla. *web Policie ČR*. [Online] Policie ČR, 2014. [Citace: 26. Duben 2014.] <http://www.policie.cz/clanek/rady-ke-snizeni-rizika-odcizeni-ci-vykradeni-vozidla.aspx>.
9. European Car And Driving Licence Information System. *web Eucaris.net*. [Online] EUCARIS, 2014. [Citace: 6. Květen 2014.] <https://www.eucaris.net/>.
10. *Informace o plnění opatření vyplývajících z materiálu "Problematika objasnování krádeží motorových vozidel v ČR"*. [PDF] Praha : Ministerstvo vnitra ČR, 2012.
11. Produktová nabídka. *Cebia*. [Online] 2008. [Citace: 22. Březen 2014.] <http://www.cebia.cz/cz/vintest-fyzicka-proverka-vozidla>.
12. **Němec, M.** *Kriminalistická taktika*. Praha : EUROUNION, 2004. ISBN 80-7317-036-1.
13. European Of Free Movement - The Schengen Area. *web Europa.cz*. [Online] European Commision, 2012. [Citace: 15. Duben 2014.] http://ec.europa.eu/dgs/home-affairs/e-library/docs/schengen_brochure/schengen_brochure_dr3111126_en.pdf.

14. **Machotková, Š.** Co je Schengen. *web EUROSKOP.CZ*. [Online] Ministerstvo vnitra ČR, 2014. [Citace: 10. Květen 2014.] <https://www.euroskop.cz/300/sekce/co-je-schengen/>.
15. Schengenský informační systém. *web Policie ČR*. [Online] Policie ČR, 2014. [Citace: 20. Duben 2014.] <http://www.policie.cz/clanek/schengensky-informacni-system.aspx>.
16. **Straus, J. a kolektiv.** *Kriminalistická metodika*. Plzeň : Aleš Čeněk s.r.o., 2006. ISBN 80-86898-66-0.
17. Prevence kriminality. *Metodický portál*. [Online] Národní ústav pro vzdělání, 18. Duben 2012. [Citace: 16. Duben 2014.] http://wiki.rvp.cz/Knihovna/1.Pedagogick%C3%BD_lexikon/P/Preventivn%C3%AD_aktivity_M%C4%9Bstsk%C3%A9_policie_hl._m._Prahy.
18. **Kocábek, P.** Situační prevence. *web Městské policie Karlovy Vary*. [Online] Městská policie Karlovy Vary, 2014. [Citace: 8. květen 2014.] <http://www.mpkv.cz/index.asp?menu=308>.
19. *Zhodnocní akce "Čistka"*. [Prezentace] místo neznámé : Ředitelství služby cizinecké policie, 2013.
20. **Rak, R a Foltýn, P.** EUCARIS - lék na přetočené tacometry. *web Veciautomobilove.cz*. [Online] Věci automobilové, 6. Únor 2012. [Citace: 25. Duben 2014.]
21. **Rak, R.** Technické a informační možnosti odhalení změněné identity vozidla. *Ministerstvo vnitra ČR*. [Online] 27. leden 2000. [Citace: 21. únor 2012.] <http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/casopisy/kriminalistika/1999/9904/rak.html>.
22. **Koniček, T. a Kocábek, P.** Zabezpečení automobilů. *Městská policie Karlovy Vary*. [Online] 2012. [Citace: 24. duben 2012.] <http://www.mpkv.cz/index.asp?menu=316>.
23. Jak si zabezpečit vozidlo. *PONNY*. [Online] 2012. [Citace: 22. duben 2012.] <http://www.ponny.cz/index.php?id=jak-si-zabezpecit-vozidlo>.
24. AUTODOT. *web Ocis.hu*. [Online] OCIS, 2014. [Citace: 29. Březen 2014.] http://ocis.hu/index.php?page=products_autodot.
25. Zabezpečení vozidel. *web Sherlog.cz*. [Online] Secar Bohemia, 2014. [Citace: 18. Duben 2014.] <http://www.sherlog.cz/>.

26. Co je GPS. *GPS navigace*. [Online] 2012. [Citace: 20. duben 2014.] <http://www.gpsnavigace.cz/>.
27. CarNet. *Carnet sledování vozidel*. [Online] 2012. [Citace: duben. 20 2014.] http://www.sledovaniaut.cz/produkty/monitorovaci-system-carnet_5.html.
28. SAFE STOP 24. *web Altea.cz*. [Online] Altea Czech, 2014. [Citace: 15. Květen 2014.] <http://www.altea.cz/>.
29. RFID Vehicle Identification. *web společnost Tönnjes*. [Online] J.H. Tönnjes E.A.S.T GmbH & CO. KG, 2013. [Citace: 14. Květen 2014.] <http://www.toennjes.com/en/rfid-vehicle-identification/>.
30. **V, Součková.** Vaše auto není trezor. *web Policie ČR*. [Online] Policie ČR, 2014. [Citace: 18. Květen 2014.] <http://www.policie.cz/clanek/vase-auto-neni-trezor-241080.aspx>.
31. Akce STOP 24. *web Městské Policie Bílina*. [Online] Městská Policie Bílina, 2014. [Citace: 20. Květen 2014.] <http://www.mpbilina.cz/images/001stop24.jpg>.
32. STOP 24. *web Policie ČR*. [Online] Policie ČR, 2014. [Citace: 20. Květen 2014.] <http://www.policie.cz/clanek/sprava-stredoceskeho-kraje-odkazy-akce-a-projekty-stop-24.aspx>.
33. O projektu. *web Rok zabezpečení vozidel*. [Online] Rok zabezpečení vozidel, 2010. [Citace: 19. Květen 2014.] <http://www.rokzabezpecenivozidel.cz/uvod/>.
34. **Vesecká, R. a Chromý, J.** *Kriminalita, veřejnost a média*. Praha : LINDE, 2009. 978-80-7201-772-0.
35. **Hlaváček, J.** Jaká je role médií v boji s kriminalitou. *web Krimi servis Hlaváček*. [Online] 2008. [Citace: 19. Květen 2014.] <http://www.krimi-servis.cz/?p=135>.

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

ČR	Česká republika
SSSR	Sovětský svaz
EU	Evropská unie
EUCARIS	European Car Information Systém
SIS	Schengenský informační systém
ASF	Automatic Search Facility
VIN	Identifikační číslo vozidla
USA	Spojené státy americké
VAR	Vermieter Auto Registration
OCIS	Open Car Information Systém
GPS	Globální poziční systém
GSM	Globální systém pro mobilní komunikaci
GPRS	General Packet Radio Systém
RZ	Registrační značka
RFID	Radio Frequency Identification

SEZNAM OBRÁZKŮ

<i>Obrázek 1. Četnost krádeží v jednotlivých regionech [1]</i>	21
<i>Obrázek 2. Schengenský prostor [14]</i>	25
<i>Obrázek 3. Padělaný registrační doklad [19]</i>	35
<i>Obrázek 4. Struktura systému EUCARIS [9]</i>	42
<i>Obrázek 5. Příklad padělaného čísla VIN [11]</i>	47
<i>Obrázek 6. Příklad VIN umístěného pod čelním sklem [11]</i>	47
<i>Obrázek 7. Příklad originálního a padělaného čísla VIN [11]</i>	48
<i>Obrázek 8. Příklad amatérské ražby čísla VIN [11]</i>	49
<i>Obrázek 9. Ukázka přeražení čísla VIN [11]</i>	50
<i>Obrázek 10. Ukázka druhů ražeb [11]</i>	51
<i>Obrázek 11. Značení systému SBZ OCIS [11]</i>	57
<i>Obrázek 12. Značení systému EUROVIN OCIS [11]</i>	57
<i>Obrázek 13. Aplikace holografické etikety [24]</i>	59
<i>Obrázek 14. Schéma komunikace vyhledávacích systémů [27]</i>	61
<i>Obrázek 15. Schéma systému s RFID čipem [29]</i>	63
<i>Obrázek 16. Informační cedule k akci „Vaše auto není trezor“ [30]</i>	65
<i>Obrázek 17. Nálepka bezpečnostní akce STOP 24 [31]</i>	66
<i>Obrázek 18 akce „Rok zabezpečení vozidel“ [33]</i>	67

SEZNAM TABULEK

<i>Tabulka 1. Statistika odcizených vozidel v České Republice [1]</i>	18
<i>Tabulka 2. Objasněnost krádeží motorových vozidel [1]</i>	19
<i>Tabulka 3. Odcizená vozidla podle typu [1]</i>	20
<i>Tabulka 4. Dohledaná vozidla [1]</i>	20