

Podvody v kamionové dopravě nabírají na síle

Podvody v kamionové dopravě jsou smutnou skutečností naší doby a doplňují rostoucí škálu a četnost podvodů ve všech oblastech našeho života. V posledních letech a především v loňském a letošním roce však pozorujeme nárůst podvodů založených na falešné identitě dopravců. Tyto podvody bylo možné zaznamenat ojedinelé již v minulosti, co je však nové, je jednak množství, jednak propracovanost jejich metod.

Principiálně se nejedná o žádnou novinku – již v 90. letech minulého století bylo možné zaregistrovat celou řadu podvodů např. na teritoriu zemí bývalého SNS (falešní příjemci), na to navazovaly podvody s ukončením tranzitních celních prohlášení (např. ve Španělsku) nebo konečkonců aféry s LTO na našem území (byť větší část se odehrávala na železnici), popř. krádeže kamionů spojené s násilnými trestnými činy např. na území Itálie. V loňském a letošním roce však výrazně přibýlo podvodů založených na falešné identitě dopravců.

Dle údajů prezentovaných např. společností TimoCom na základě zdrojů z německých spedičních kruhů se např. roce 2011 ztratilo na 200 tis zásilek v hodnotě 8 mld. eur na území Evropy (jiné zdroje hovoří dokonce o sumě 10 mld. eur). Podle informací z RaalTransu můžeme jen na území ČR takových incidentů sledovat každý týden několik.

Tento typ podvodu naplňuje všechny znaky mezinárodního organizovaného zločinu. Podvodníci používají velice sofistikované metody, např. využívají technické vybavení (notebooky, mobily) na jedno použití. Na začátku podvodu často stojí personální infiltrace ke zdrojům informací. Důsledné odtržení „pěšáků“ od informací o organizátorech podvodu znesnadňuje vypátrání skutečných viníků.

PŘEDPOKLADY PROVEDENÍ PODVODU

Podvodník si vytipuje náklad nejčastěji prostřednictvím spediční databanky, neboli elektronické burzy nákladů. Aby se k těmto informacím dostal, musí nejprve získat možnost se do těchto databází „nabourat“. K tomu potřebuje získat přístupové mechanismy, což realizuje buď přes nastrčené osoby ve firmách, které mají ověřený přístup do těchto zdrojů (tj. obvykle spediční nebo dopravní firmy), nebo si firmu s takovými přístupy prostě koupí nebo ji nějakým způsobem převezme i s výpočetní technikou, tj. včetně počítačů prověřených pro přístup do tohoto elektronického zdroje.

Dále si podvodník musí vytipovat dopravce, za jehož identitu se schová. Musí získat věrohodné podklady pro to, aby přesvědčil svoji potencionální oběť, že je ten, za koho se vydává. K tomu slouží především sada věrohodných dokladů – výpis z OR, osvědčení o DIČ, různé jiné registrace a osvědčení, pojistná smlouva – nejčastěji v kvalitně naskenované podobě originálních dokumentů, nikoli pouze internetových verzí. Přístup

k těmto dokumentům nebývá jednoduchý, což nahrává podezření, že se často jedná o infiltraci podvodníků do institucí, které těmito doklady disponují.

Třetím předpokladem takového podvodu je přepravní kapacita včetně obsluhy, tedy kamionu s řidičem. I zde dochází k promyšlené činnosti. Původ vozidla může být rovněž zastřený – vozidlo může být zcizeno v jedné zemi, „aktivováno“ v jiné zemi s mírně řečeno volnějšími kontrolními mechanismy, převedeno do další země na osobu, která za malý peníz při patřičné míře nevědomosti ani netuší, jaká je v celé posloupnosti její úloha. Obdobně je tomu u návěsu. Vozidlo je opatřeno obvykle kradenými nebo falešnými registračními značkami. Při dokonalejším provedení podvodu koresponduje falešná nebo kradená RZ s RZ ze stejného typu vozidla, aby bylo případné podezření co nejmenší. Řidičem je obvykle osoba, která je naprosto neinformovaná o pozadí podvodu. Řidič bývá pouze najatý na zabezpečení nějakého dílčího úkonu spojeného např. s vyzvednutím zásilků. V případě zadržení kamionu i s řidičem na místě řidič de facto nic neví a celý zásah s ohledem na rozkrytí sítě ztrácí smysl.

MECHANIZMUS PODVODU

Podvodník osloví vytipovaného objednatele přepravy, tedy např. spediční firmu, která ve spediční databance nabízí přepravu. Nabídne volnou přepravní kapacitu (kamion splňující parametry na vytipovanou přepravu), sjedná podmínky přepravy za přiměřené výhodných cenových podmínek, sdělí RZ vozidla a realizační fáze podvodu může začít.

Falešný dopravce vyzvedne zásilku, pro získání času celý proces okoření nějakou účelovou lží (např. o poruše motoru a nutné opravě v řádu několika hodin). To objednatel přepravy respektuje a nechá falešnému dopravci nevědomky rozhodující čas k bezpečnému uklizení zcizeného nákladu.

Neprodleně po této operaci a po odložení takto ukradeného nákladu následuje další nakládka na jiném místě se stejným mechanismem. Poté se veškeré kontakty (což je obvykle mobilní telefon a e-mail, založený na některém z freemailových portálů, s neidentifikovatelnou IP adresou komunikujícího počítače) definitivně odmlčí a mobilní telefon a notebooky sloužící ke komunikaci jsou opuštěny nebo znehodnoceny. Kamion zmizí ze scény, resp. je dál používán jinde

pod jinými (možná i pravými) registračními značkami.

Dílo je dokonáno – ukradené zboží zmizí na černém trhu a odesílatel je rozhořčen na subjekt, u kterého objednal přepravu (např. spediční firmu). Jeho zboží není dodáno tam, kam dodáno být mělo. Tím mu vzniknou obchodní problémy, pokud identické zboží nemá na skladě, aby uspokojil neprodleně svého odběratele. Finančně se prostřednictvím náhrady škody uspokojí na spediční firmě, která přepravu obstarávala.

DŮSLEDKY A JEJICH PŘÍČINY

Spediční firma nese finanční tíhu celého podvodu. Uplatnit škodu nemá na kom, protože smluvní dopravce byl fiktivní, resp. ten pravý, jemuž byla podvodníkem totožnost ukradena, nic o podvodné přepravě netuší. Jedinou možností tak spediční firma má ve formě uplatnění pojistné události na pojišťovně z titulu pojištění odpovědnosti zasílatele.

Zde ovšem nastává další problém – pojišťovny logicky nehodlají slepě plnit a každý případ zevrubně posuzují. Riziko odmítnutí pojistného plnění pojišťovnou přitom spediční firmu svírá v kleštích ze dvou stran. Z jedné strany z důvodu obstarání přepravy bez vynaložení dostatečné péče a odborné způsobilosti, pokud spediční firma pochybila při výběru smluvního dopravce, protože vynaložení péče je jednou z podmínek pojistného plnění. Z druhé strany potom z důvodu vynaložení veškeré možné péče a odborné způsobilosti, čímž padá důvod pro výplatu pojistného plnění pojišťovnou, protože pojištění odpovědnosti zasílatele kryje spediční firmu proti škodám způsobeným třetím osobám z důvodu pochybení při její činnosti, tj. při obstarávání přeprav – k žádnému pochybení na straně spediční firmy přitom nedošlo a zásilka přesto zmizela.

Důvody, proč spediční firma „naletí“ podvodnému dopravci, jsou přitom několikolikeré. Může to být skutečně trestuhodná nedbalost při zadávání přepravy falešnému dopravci při absenci jakýchkoli bezpečnostních opatření na straně spediční firmy. Dalším důvodem může být skutečnost, že tato bezpečnostní opatření odpovídají danému stupni poznání a ekonomickým možnostem spediční firmy, resp. oboru jako celku.

Je zřejmé ve všech oblastech našeho života, že preventivní opatření jsou přizpůsobována realitě s jistým časovým odstupem. Neděje-li se delší dobu nic, co by význam-

ně upozornilo na nějaký typ podvodu, pak ostrážitost všech účastníků na přepravním trhu (odesílatelů, spedičních firem, dopravců, spedičních databank, pojišťoven) klesá nebo je obecně na nízké úrovni. Vše je přitom nutno tvrdě podřizovat efektivitě, mají-li jednotliví účastníci na trhu obstát, nemají prostor pro realizaci důkladných opatření, která jsou velmi drahá a která při obecně nízké úrovni povědomí o daném problému nikdo nezaplatí.

Tato situace je navíc umocněna neexistujícími, nedokonalými nebo neefektivními komunikačními kanály o podezřelých okolnostech, limitovanými navíc legislativním nadřazením ochrany osobních údajů nad možnou výměnou informací o podezřelých subjektech, nebo nefunkčními mechanismy řešení následků (především na straně státního zastupitelství a policie).

Finanční odpovědnost tak padá na relativně slabý článek na přepravním trhu – spediční firmy. To má za následek naprosto minimální obecné povědomí o tomto problému. Hledání řešení tak přesahuje možnosti omezeného okruhu zainteresovaných a nese s sebou i nízkou míru účasti na řešení problému ze strany dalších potencionálně ohrožených skupin účastníků na přepravním trhu, jako jsou především dopravci (v našich podmínkách reprezentovaných sdružením ČESMAD Bohemia), pojišťovny (mají jisté mechanismy, jak za spediční firmy následky nenést, nebo je nést pouze ve velmi omezené míře) nebo organizací propojujících v širším pojetí potenciálně ohrožené subjekty, jako je např. Svaz průmyslu a obchodu. Je nepochybné, že katalyzátorem těchto iniciativ musí být Svaz spedice a logistiky sdružující nejvíce ohrožené subjekty – tj. spediční firmy.

PŘÍZNIVÉ PODMÍNKY

Patrně bylo jen otázkou času, kdy se tento typ podvodu rozvine na stávající úroveň. Podmínky pro jeho vznik jsou totiž ideální.

Ideální podhoubí představuje Schengenský prostor, ve kterém neexistuje hranice pro zločin, ale pro zákon a výkon práva ano. O tom ví své policie, která může zasahovat pouze na teritoriu daného státu, její pravomoc se však zastaví na hranicích.

Neexistuje mezinárodní spolupráce, která by překonala výše uvedené nevýhody. Konkrétně dle policejních zdrojů nedošlo ke zřízení mezinárodního vyšetřovacího týmu (přes zájem Německa, Rakouska a ČR) z důvodu odmítnutí účasti na tomto týmu ze strany Slovenska. Přitom největší množství ukradených zásilek v teritoriu České republiky mají na svědomí dopravci s ukradenou identitou registrovaní na Slovensku. Je proto zarážející, že přes snahy Svazu logistiky a zasilatelstva Slovenskej republiky a takových akcí, jako je např. „Spolahlivý dopravca“, Slovensko vytváří největší bariéru pro případnou mezinárodní spolupráci.

Zákon o ochraně osobních údajů má vedle zajisté spousty pozitivních dopadů bohužel i negativní následky. Je velmi obtížné ověřování identity subjektu, např. podle RZ vozidla či pojistných smluv. (Zde se situace mírně zlepšila a rozhodující pojišťovny v ČR již poskytnou alespoň základní informaci o tom, zda předložená pojistná smlouva je platná či nikoli. Navíc se pojišťovny začaly tímto problémem již intenzivně zabývat, mimo jiné na zasedání dopravní sekce České asociace pojišťoven.) Je výrazně omezena možnost zveřejňování podezření na podvodné jednání (v tomto případě patrně připadá v úvahu i kolize s jinými právními normami).

Státní zastupitelství odmítá absolutně komunikovat, policejní prezident několik

měsíců nereaguje na podněty, vyšetřování nemá přes značné úsilí některých policejních složek efektivní celostátní systém ani pevnou organizační strukturu, která by byla schopna tuto problematiku efektivně šetřit nebo podvodům dokonce předcházet.

Svoji úlohu samozřejmě sehrávají i finanční tlaky na výrobce, obchodníky, speditéry, dopravce, kdy cena vítězí nad kvalitou, obava ze sankcí převažuje nad bezpečností, charakter dodávek just-in-time neúměrně přenáší rizika od výrobce a obchodníků na dopravce a speditéry.

CO S TÍM?

Expertní skupina Svazu spedice a logistiky prosazuje urychlené zavedení preventivních i restriktivních opatření, které by měly organizovaným zločincům znesnadnit činnost. Jedná se především o tato opatření:

1. Důsledně zavést do praxe a dodržovat preventivní opatření na straně spedičních firem – ověřování předložených dokumentů, ověřování kontaktů, prověřování jiných dostupných informací o dopravci, ověřování pojistných smluv a ověřování RZ vozidel (pokud je to možné).

2. Prosadit zavádění preventivních opatření na straně odesílatelů – důsledné ověřování kamionů přistavených k nakládce (tj. zda souhlasí RZ vozidla, provést fotodokumentaci kamionu, řidiče, dokladů řidiče a vozidla, pořídit video z nakládky).

3. Medializovat problém – za účelem důslednějšího dodržování preventivních opatření větším počtem účastníků přepravního řetězce a za účelem umožnění koncentrovaného nátlaku potenciálně ohrožených subjektů na orgány státní správy, popř. na evropské instituce.

4. Prosadit začlenění vyšetřování této problematiky v rámci PČR pod ÚOOZ (Útvar pro odhalování organizovaného zločinu), který jako jediná policejní složka je schopen efektivně tento problém na národní úrovni šetřit a systematicky pracovat s informacemi týkajícími se podezření na přípravu podvodu.

5. Pokusit se např. prostřednictvím europoslanců přispět k vytvoření obecného zájmu na podporu nesmělých snah institucí jako je CLECAT, EUROJUST a EUROPOL o vytvoření společných nástrojů pro zvýšení bezpečnosti v kamionové přepravě, včetně vzniku mezinárodního vyšetřovacího týmu umožňujícího strukturu činnosti policie přizpůsobit nadnárodnímu charakteru tohoto typu podvodů.

Dosažení těchto cílů však ještě bude předcházet mnoho práce, nepochopení a ukradených zásilek a uplyne ještě hodně času, než se podaří prosadit úspěšně alespoň některé z nich. Lze přitom bohužel předpokládat, že organizátoři těchto podvodů budou v té době zase o několik koňských délek napřed... ✘

Ing. Luboš Mervart,
vedoucí expertní skupiny SSL ČR



I takto někdy končí ukradené kamiony použité k podvodům. Podvodníci však stále častěji využívají mnohem sofistikovanějších metod

FOTO: SDH GOLČŮV JENÍKOV