

Крађе моторних возила као вид организованог криминала у домаћој криминалистичкој пракси

Проф. др *Милан ЖАРКОВИЋ*
Криминалистичко-полицијска академија, Београд
мр *Оливер ЛАЈИЋ*
Криминалистичко-полицијска академија, Београд
Борислав КОВАЧЕВИЋ
МУП РС, ПУ за Град Београд

UDK 343.71::343.9.02

Стручни рад

Примљено: 30.08.2011.

Крађе моторних возила као савремени вид организованог криминала у домаћој криминалистичкој пракси*

Апстракт: У првом делу рада аутори указују на нормативно-правни оквир којим се обезбеђује кривичноправна заштита моторних возила и на проблеме који се појављују у његовој практичној примени од стране полиције и правосуђа. Централни део рада третира *modus operandi* организованих криминалних група везан за ову врсту кривичних дела, а у првом реду организацију криминалне активности и примену различитих електронских алата у циљу савлађивања електронске заштите присутне на новијим типовима возила. На крају, аутори указују на чињеницу да криминалистичка делатност разоткривања организованих криминалних група оформљених за вршење кривичних дела крађа возила, њихове структуре и улоге појединих чланова, захтева другачији приступ у односу на друга кривична дела, те указују на основне правце полицијске делатности која се предузима у том циљу.

Кључне речи: крађа возила, организовани криминал, полиција, откривање и доказивање крађе возила.

Увод

Појава криминала код којег се као објекат напада јавља моторно возило у западноевропским земљама везана је за период после другог светског рата, док се у нашој земљи ова врста криминала појавила крајем педесетих година, упоредо с развојем и модернизацијом индустриј-

* Рад је резултат реализације научноистраживачког пројекта под називом Развој институционалних капацитета, стандарда и процедура за супротстављање организованом криминалу и тероризму у условима међународних интеграција. Пројекат финансира Министарство науке и технолошког развоја Републике Србије (бр. 179045), а реализује Криминалистичко-полицијска академија у Београду (2011–2014). Руководилац пројекта је проф. др Саша Мијалковић.

ске производње и експанзијом аутомобилске индустрије и друмског саобраћаја (Бановић, 1993:138).

Од тог времена различити облици криминалног понашања из овог домена, као што су употреба одузетог возила за возњу, крађа из возила или крађа возила у циљу прибављања материјалне користи, бележе махом тенденцију раста. Захваљујући разнородности објеката напада и примамљивости за учиниоце ових деликата, с обзиром на могућност зараде великих новчаних средстава, кривична дела везана за моторна возила заузимају значајно месту у структури имовинског криминала.

У актуелном тренутку чини се још важнијим истицање новије форме организоване криминалне делатности, усмерене на крађу скупочених или вреднијих возила, у циљу стицања имовинске користи од продаје возила или изнуђивања новца у замену за враћање возила власнику. Овакве активности бележе се у значајнијој мери на територији наше земље од почетка деведесетих година прошлог века, а носе могућност брзе и лаке зараде за криминалне организације. У општим напоменама везаним за генезу поменутих криминалних форми треба поменути и околност да су ратови на просторима бивше СФРЈ спречавали међународну полицијску сарадњу, уз истовремену несметану сарадњу лица из криминалног миљеа, што је додатно погодновало увећању обима тог вида криминалне активности како на домаћој територији, тако и у земљама окружења.

Нема сумње да је неповољном стању на овом плану у претходном периоду допринела и лоше уређена правна регулатива, као и други фактори који су омогућили да наведени проблем на моменте поприми и епидемијске размере.

Поменуте околности несумњиво оправдавају истраживање феномена крађе моторних возила као значајне сфере деловања припадника организованих криминалних група. У складу с тим, предмет излагања која следе биће релевантни нормативно-правни оквир, његове практичне реперкусије, као и савремени *modus operandi* организованих криминалних група, који готово по правилу подразумева (зло)употребу савремених алата у реализацији криминалних циљева. На крају, дати су и основни правци полицијске делатности усмерене ка ефикасном сузбијању овог вида криминала.

Нормативно-правно одређење крађе и неовлашћеног коришћења моторних возила

Одредбе којима се пружа кривичноправна заштита моторних возила у кривичном праву Републике Србије садржане су у Глави двадесетпрвој *Кривичног законика* (Сл. гласник РС, бр. 85/05, 88/05, 107/05 и

72/09), која се односи на имовину као групни заштитни објекат. Возила се, зависно од вредности и начина извршења, појављују као објекат кривичног дела крађе (чл. 203 КЗ) и кривичног дела тешке крађе (чл. 204 КЗ), која су у различитим видовима одувек присутна у кривичном праву, те их, по нашем мишљењу, није неопходно посебно елаборирати. Поред тога, чланом 213 *Законика* предвиђено је по много чему специфично кривично дело, неовлашћено коришћење туђег возила, које се састоји у коришћењу туђег моторног возила без пристанка овлашћеног лица. Ова инкриминација садржи и тежи облик (ст. 2), који се састоји у вршењу основног дела проваљивањем или обијањем моторног возила, или употребом силе или претње. За тежи облик запрећена је казна затвора од шест месеци до пет година и новчана казна.

Покушај основног облика, за који је запрећена новчана казна или казна затвора до три године, је кажњив, што је предвиђено изричитом одредбом става 3 истог члана. Покушај тежег облика, с обзиром на запрећену казну, кажњив је по општим одредбама *Кривичног законика* о кажњавању за покушај. Треба поменути и да се вршење кривичног дела неовлашћено коришћење туђег возила по правилу не јавља као примарни вид деловања криминалних организација, о чему ће касније бити више речи. У том смислу, ово кривично дело помињаће се само у циљу разграничења од дела крађе, односно адекватног подвођења фактичких околности у случају нестанка возила у релевантне нормативне оквире.

Поглед на блиску кривичноправну историју указује да је у кривичним законима већине република бивше СФРЈ дуго било присутно кривично дело одузимања возила. Ово дело је у Републици Србији било одређено у чл. 174 *Кривичног закона* из 1976. године (*Кривични закон Републике Србије*, *Сл. гласник СРС*, бр. 26/77, 28/77, 43/77, 20/79, 24/84, 39/86, 51/87, 6/89, 42/89 и 21/90; *Сл. гласник РС*, бр. 16/90, 26/91, 75/91, 9/92, 49/92, 51/92, 23/93, 67/93, 47/94, 17/95, 44/98, 10/02, 11/02, 80/02, 39/03 и 67/03).

Дело се састојало у противправном одузимању туђег моторног возила у намери да се оно употреби за вожњу, а запрећена је била казна затвора од три месеца до пет година. У складу с тим, покушај је био кажњив. Изменама кривичног материјалног законодавства током 2003. године (*Закон о изменама и допунама Кривичног закона Републике Србије*, *Сл. гласник РС*, бр. 39/03) ово кривично дело одређено је на квалитативно другачији начин, с обзиром да је тада променило назив у „крађа возила“, при чему је радња извршења била одређена алтернативно, као одузимање туђег возила у намери прибављања противправне имовинске користи или одузимање туђег возила у намери да се оно употреби за вожњу. Очигледно, наслов кривичног дела није у потпуности одговарао његовој садржини, с обзиром да одузимање возила у намери употребе за вожњу није представљало крађу, како је то сугери-

сано у наслову. Овакав поступак законодавца оцењен је као контроверзан (Стојановић, 2009:526), што је засигурно представљало један од разлога за његово другачије одређење приликом решавања овог питања одредбама актуелног *Кривичног законика*, који је ступио на снагу 1. јануара 2006. године.

Проблеми у практичној примени нормативно-правног оквира

Могло би се рећи да постоји начелна сагласност око већине питања теоријског карактера која су везана за законско одређење овог кривичног дела.¹ Ипак, по нашем мишљењу, посебну пажњу у вези с овим кривичним делом заслужује неколико питања која су везана за њихову практичну примену, односно за рад надлежних државних органа. Што се тиче њиховог поступања, мислимо да би оно требало да буде измењено у појединим сегментима, при чему је упитна применљивост неких од одредаба из квалификованог облика.

Прво ћемо се осврнути на реаговање надлежних државних органа на пријављени нестанак возила, у првом реду полиције. Наиме, када власник пријави нестанак возила, у први мах није могуће утврдити да ли је уопште у питању кривично дело или, ако јесте, да ли је у питању неовлашћено коришћење туђег возила или крађа. На месту на којем је било паркирано возило најчешће нема било каквих видљивих материјалних трагова на основу којих би се могла са сигурношћу утврдити природа насталог догађаја, а самим тим ни дати правна квалификација дела. Ипак, обично се нестанак возила квалификује од стране полиције као неовлашћено коришћење возила, а ову квалификацију из кривичне пријаве против непознатог учиниоца касније преузима и користи и јавни тужилац. Уколико возило одмах или у наредних неколико дана не буде пронађено, што би указивало да је оно само употребљено за вожњу, основано би се могло закључити да је намера извршиоца била прибављање противправне имовинске користи, односно дало би се закључити да је у питању (тешка) крађа возила. У случају када власник возила у кратком временском периоду после нестанка возила буде контактиран од стране организоване криминалне групе која од њега тражи „откуп возила“, дилема је дефинитивно отклоњена, с обзиром да очигледност намере стицања имовинске користи на описани начин потпуно искључује постојање намере усмерене на просто коришћење возила.

И поред изнете тврдње да изостанак проналаска возила у кратком временском периоду по његовом одузимању основано указује да се

¹ Више о питањима теоријског значаја: Жарковић, М., Лајић, О., Илић, А., (2010). *Кривичноправна репресија као инструмент заштите моторних возила у кривичноправној и криминалистичкој пракси*, Ревизија за криминологију и кривично право, 48(3), стр. 71-87.

ради о крађи возила, у пракси се, како смо поменули, настали догађај квалификује као неовлашћено коришћење возила. Разлоге бисмо могли тражити у више чинилаца. Делимично, они би се могли пронаћи у инертности која се огледа у тежњи за применом рецепта из ранијих времена и искључењу могућности евентуалне грешке уколико се ради на начин „како је то чињено годинама уназад“. Други и вероватно значајнији разлог налази се у погрешној перцепцији чињеница везаних за извршење дела. Заблуда, наиме, настаје услед тога што свака крађа, односно одузимање возила с користољубивом намером, привидно у себи конзумира неовлашћено коришћење возила. Да би уопште могао да изврши крађу, учинилац предузима радњу која је по својим објективним обележјима иста као и радња неовлашћеног коришћења возила. Због тога се, по нашем мишљењу, у недостатку информације о стварној намери учиниоца, погрешно узима да је сваки нестанак возила, у суштини, његово неовлашћено коришћење. При томе се ова оборива претпоставка заснива на претходно поменутом привидном идеалном стицају. Међутим, како насталу претпоставку може побити само проналазак возила или нека друга околност, која би са већим степеном вероватноће могла указати да возило заиста није украдено, него само употребљено за вожњу, а што по правилу изостаје, дешава се да већина крађа возила остаје пријављена и евидентирана као неовлашћено коришћење возила.²

Нема сумње да овакво поступање не одговара фактичком стању. Шта више, ова околност иде на руку учиниоцима кривичних дела, с обзиром на околност да је за ово кривично дело запређена блажа казна него за кривично дело тешке крађе (запређена казна затвора од једне до осам година), те се, на пример, у случајевима затицања *in flagranti*, када још увек није могуће на основу објективних елемената сагледати да ли се ради о крађи или неовлашћеном коришћењу возила, омогућава учиниоцима да заснивају своју одбрану на наводној околности да је њихова намера била усмерена у правцу вожње, а не присвајања возила. Однос привидног идеалног стицаја између неовлашћеног коришћења и крађе требало би тумачити у корист крађе возила увек када не постоје околности које би могле јасно указивати на то да се ради о неовлашћеном коришћењу. Таквим околностима би се могао сматрати нестанак возила мање вредности које се обично користи за вожњу и након тога оставља напуштено, као што је то дуги низ година била популарна застава 750, или друга возила обично старија од 20 година, или остављање необезбеђеног возила с кључем у контакт брави итд.

² Каснија преквалификација у крађу или тешку крађу обично следи уколико фактичке околности, откривене по проналаску возила (нпр. измена бројева мотора и шасије), јасно указују да је мотив одузимања стицање користи, а не коришћење возила за вожњу.

С друге стране, у фактичкој процени чињеница које опредељују став да је у питању крађа или неовлашћено коришћење возила требало би ценити и околност везану за вредност возила и заштитне механизме обезбеђења возила који стоје као препрека на путу учиниоца. Чини се нелогичним да неко улаже несразмерно велик напор да би савладао сложене механизме заштите на скупоценим луксузним аутомобилима само да би „неовлашћено користио возило“ које вреди десетине хиљада евра, када на улицама било којег већег места постоји мноштво возила које је далеко лакше употребити за возњу. Труд који учинилац мора да употреби за онеспособљавање оваквих система заштите, уз поседовање одговарајућих алата, укључујући и софистициране електронске уређаје, не би се могао оправдати истанчаним укусом и, с тим у вези, високим захтевима извршиоца у погледу марке и типа возила „које се жели провозати“, али би се лако могао оправдати великом имовинском коришћу која се може остварити његовом продајом. Не треба занемарити ни чињеницу да се у оваквим случајевима најчешће ради о синхронизованом деловању више учинилаца, припадника исте криминалне групе, од којих сваки има унапред одређен задатак („типовање“, онеспособљавање заштитних уређаја, одвожење возила итд.).

Треба поменути и чињеницу да је законодавац у скоријој прошлости увидео да постоји извесна нелогичност у међусобном односу кривичног дела одузимања возила и крађе, па је 2003. године неспретно интервенисао тиме што је, како је претходно поменуто, раније кривично дело „одузимање возила“ назвао „крађа возила“ и одредио да се биће дела састоји у одузимању возила у намери да се оно употреби за возњу (што, узгред буди речено, не представља крађу), или у одузимању возила ради стицања имовинске користи (што јесте крађа, али је као таква већ била предвиђена у чл. 165 или 166 КЗ/76, зависно од начина извршења и вредности возила). Тиме је постигнуто да се сваки нестанак возила заиста третира као крађа, али не због тога што она то суштински јесте, с обзиром на намеру учиниоца, него због наслова кривичног дела, који, иначе, није одговарао прописаној садржини. Сматрамо да је примена постојећих одредаба о крађи и тешкој крађи сасвим довољна да пружи кривичноправну заштиту возила када постоји намера прибављања имовинске користи, те да интервенција није неопходна у кривичноправној регулативи, него у примени прописа.

Друга околност која је привукла нашу пажњу током истраживања нормативног одређења кривичноправне заштите моторних возила односи се на квалификовани облик кривичног дела неовлашћено коришћење туђег возила. Тежи облик, како је претходно поменуто, постоји уколико је основни облик извршен обијањем или проваљивањем или употребом силе или претње.

Појмове „обијање“ и „проваљивање“ треба узети у истом значењу као и код тешке крађе (чл. 204 КЗ), а „силу и претњу“ у смислу кривичног дела принуде из чл. 135 *Кривичног законика* (Лазаревић, 2006:596). Што се тиче обијања и проваљивања, извесно је да већи број извршења овог кривичног дела подразумева савладавање препрека како би се ушло у возило и мотор ставио у погон, као и примену поменутих начина ради остварења тог циља.

Међутим, са силом и претњом, по нашем мишљењу, ствари стоје нешто другачије. Употреба силе и претње чини нам се несразмерна циљу који се жели остварити применом ових средстава, јер премашује уобичајену озбиљност ситуације код извршења ових кривичних дела, под претпоставком да је намера учиниоца заиста усмерена у правцу употребе возила за возњу, а не у правцу стицања материјалне користи, специфичном за припаднике криминалних организација. У другом случају не би се ни радило о овом кривичном делу, него о кривичном делу разбојништво из чл. 206 КЗ.

Из изнетог се може закључити да квалификовани облик кривичног дела неовлашћено коришћење туђег возила који се односи на употребу силе или претње не одговара стварним потребама кривичноправне заштите, имајући у виду став законодавца експлицитно изражен у чл. 3 КЗ, према којем су основ и границе кривичноправне принуде одређени, између осталог, нужношћу за сузбијањем дела.

Дакле, кривично право и кривичноправна репресија морају бити оправдани и нужни, што им, између осталог, и обезбеђује легитимност (Стојановић, 2009:37). Оправданост и нужност кривичноправне принуде би се у овом случају могли довести у питање.

Уважавајући претходно изнете показатеље о међусобном односу кривичних дела неовлашћеног коришћења и крађе моторних возила, у делу рада који следи нећемо помињати неовлашћено коришћење, с обзиром на чињеницу да је намера припадника организованих криминалних група увек усмерена на прибављање користи, било продајом возила, делова или изнуђивањем новца од власника возила, а само изузетно на прибављање возила као обезбеђења средства за извршење неког другог кривичног дела. У складу с тим употребљаваћемо израз крађа возила.

Специфичности устројства и деловања организованих криминалних група које се баве овом врстом деликата

Када говоримо о извршиоцима кривичног дела крађа возила, можемо рећи да се ради о специјализованим лицима, често организованим у групе, са строго подељеним улогама и заступљеном хијерархијом. Сва-

ки члан групе обавља унапред одређен део посла и за њега добија одређени проценат новца од коначне добити. Поједини чланови у овом криминалном ланцу често се међусобно и не познају. Организована криминална група може да постоји и опстане само под условом да се у њој поштују правила и дисциплина које одређује организатор криминалне групе. Сви чланови групе одговорни су организатору, а подразумева се да у случају лишења слободе било ког члана не сме доћи до одавања других чланова групе, нити њихове улоге у послу везаном за крађе возила. У противном, члан групе или неко од његове породице може бити сурово кажњен, што подразумева и знатан степен физичког насиља, па и лишење живота. Организатор криминалне групе која се бави крађом возила је лице које има ауторитет и утицај на остале чланове криминалне организације, а делокруг његовог посла обухвата организацију рада, односно издавање конкретних задатака осталим члановима. Он обично одржава сарадничко-пријатељске везе са припадницима других организованих група за крађу возила.

У саставу групе налазе се и лица задужена за набавку алата и опреме за извршење кривичног дела. Ту су и тзв. „типери“, који су задужени да пронађу возило које ће бити предмет крађе, затим да прате и опсервирају возило и власника. Када утврде најпогодније место и време за крађу возила, долази већи број извршилаца, при чему свако од њих има конкретан задатак. Једни врше опсервацију околине, други путем радио станица слушају дешавања на полицијском радном каналу, трећи насилно отварају возило и неутралишу аларм. Затим у возило улази лице специјализовано за савладавање електронске заштите возила и стартовање мотора. Након тога, возило преузима лице које је добар возач и одвози га до унапред припремљеног места. У највећем броју случајева то су изнајмљене гараже. Како, по правилу, такве организације гараже изнајмљују у различитим деловима града, возило се најкраћим путем одвози у најближу. У зависности од тога да ли украдено возило остаје у земљи или не, да ли се враћа власнику за новац или се „растура“ и продаје у деловима, постоје лица задужена за фалсификовање ознака шасије и мотора, за израду фалсификоване документације, за продају у земљи или иностранству, за ступање у контакт са власником возила и враћање истог за новац, за демонтажу и продају делова возила итд.

Криминалне групе које се баве крађом возила немају унапред одређену територију на којој врше крађе, а запажа се и међусобна сарадња. Најчешћи вид повезаности међу криминалним групама које врше крађе возила проналази се приликом откупа украдених возила. Чланови ових група ступају у међусобни контакт ради проналаска украденог возила, а потом посредују у откупу истог од стране власника. За своје услуге добијају део новца који се плаћа за откуп возила.

Радња извршења крађе возила

Питање реализације криминалног напада на возило у директној је вези с радњом извршења, објектом напада, средствима извршења, као и са временом и местом извршења. Што се тиче објекта напада, то су најчешће путнички аутомобили свих марки и типова, који због својих техничких карактеристика и луксузне опреме имају велику вредност. Које моторно возило ће бити присвојено не зависи само од врсте и марке возила, већ и од његових конструкционих особености и уграђених додатних уређаја за заштиту од крађе (лавља канца, лавља шапа, „зедеp“, разне врсте аларма и сл.), али и од знања, вештина, расположивих средстава за извршење, навика и изграђеног начина извршења (МОС).

Место и време извршења ових кривичних дела условно су повезани и могу се посматрати са различитих аспеката. Аутомобили се најчешће присвајају (краду) са отворених, јавних, необезбеђених простора, као што су паркиралишта испред стамбених зграда, установа, угоститељских и спортских објеката, великих тржних и здравствених центара, јавних гаража, а у последње време и из гаража грађана, предузећа и установа. Када је у питању време извршења, запажено је да се возила више краду у пролеће и током лета него зими. У погледу доба дана, возила се чешће краду ноћу него дању (Бошковић, Бановић, 2001:159). Треба имати на уму и то да ова правилност трпи знатна одступања. Место и време извршења могу варирати и зависно од одређених догађаја и околности који доводе до веће концентрације возила на неком простору у одређено време (сајмови, вашари, спортске и културне манифестације, политички скупови и сл.). Међутим, независно од ових варијација времена и места извршења, неопходно је да полиција редовно прати и анализира податке везане за време и место најчешћих криминалних напада, у циљу утврђивања нарочито угрожених простора, као и критичног времена извршења. Сходно томе, укрштањем ових података, неопходно је усмерити полицијску делатност на спречавање извршења ових дела или бар на њихово сузбијање, хватањем извршилаца на делу.

Од значаја за сагледавање специфичности начина извршења кривичног дела крађе возила је разликовање две групе возила: (1) возила која поседују електронску заштиту и (2) возила која не поседују електронску заштиту. Под електронском заштитом подразумева се фабрички уграђен „борд компјутер“ преко ког се контролишу све електронске компоненте возила. Овај „електронски мозак аутомобила“ захтева ауторизован приступ корисника, односно његову идентификацију како би се мотор могао стартовати, а возило користити. У редовном току ствари ауторизовани приступ се остварује путем оригиналног код-кључа, од стране власника, односно путем одговарајуће софтверске апликације, од стране овлашћеног серви-

сера возила. Код ових возила немогуће је стартовати мотор док се претходно не савлада електронска заштита. У другу групу спадају возила која не поседују овакав вид електронске заштите.

Као што је раније поменуто, крађу возила у већини случајева врше обучени и професионални извршиоци организовани у криминалне групе. Сама радња извршења овог кривичног дела траје веома кратко, што се постиже дуготрајном обуком, чиме се смањује могућност затицања и хватања приликом извршења кривичног дела. Уобичајено се у теорији радња извршења крађе моторног возила дели у две фазе, и то: (1) продирање у моторно возило и (2) покретање моторног возила. Извршиоци кривичног дела крађе возила настоје да улазак у возило, односно савладавање механичких препрека траје што краће, отприлике као када власник возила улази у своје возило, како не би побудили пажњу лица из окружења.

Продирање у моторно возило врши се насилним путем и то уклањањем механичких препрека које онемогућавају слободан улазак у возило. То се најчешће чини нападом на браве на вратима, затим на лептир стакла или покретне прозоре, проваљивањем преко крова, код тзв. „кабриолета“, или преко кровног прозора, односно покретног дела на крову возила (Бошковић, Бановић, 2001:159-160). Уклањање препрека може се извршити на више начина, од којих би се неки могли означити као традиционални (ломљење стакла, употреба ломача браве, тзв. „руског кључа“, или тзв. „радапцигера“ којим се чупа цилиндрични уложак браве итд.). Како су предмет овог рада савремене тенденције у овој области, пажњу ћемо у даљем тексту усмерити на специфичне начине извршења доминантне у актуелној криминалној пракси, о којима има мало писаног трага у домаћој криминалистичкој литератури.

Савладавање „ћораве браве“

Код скупочених возила новије производње, као што су фолксваген Туарег, порше Кајен или ауди Q7, постоје тзв. „ћораве браве“, односно возило нема браву у класичном смислу. Због тога извршиоци секу лим у доњем делу возачевих врата и долазе до ребрастог црева кроз које пролази сноп каблова који воде од контролне табле до команди смештених у задњем делу возила. Кроз то црево пролазе и каблови помоћу којих се могу откључати врата. Наиме, након сечења лима извршиоци пресецају каблове и њиховим спајањем их откључавају. Отварањем врата деактивира се и фабрички уграђен аларм. Поступак сечења лима и каблова, отварање централне браве и савладавање електронске заштите је веома кратак.³

³ У случају који је забележен сигурносним камерама током крађе Туарега, сечење лима и отварање возила трајало је 12 секунди, а декодирање и стартовање мотора 11 секунди.

Употреба „имобајлзера“ и декодера за савладавање заштите коју пружа „борд-рачунар“

Следећа фаза у раду учинилаца јесте стартовање мотора. За стартовање мотора возила новије производње, која поседују електронску заштиту повезану са борд компјутером у возилу, потребно је познавати софистицирану технологију и поседовати опрему за декодирање заштитног кода. Могуће је разликовати више врста електронског алата који служи за савладавање електронске заштите. Један од њих је тзв. „имобајлзер“, који се ручно израђује за сваки тип и марку возила. Након продирања у возило, извршиоци испод волана демантирају пластичну заштиту за оригинални имобајлзер, који се налази испод инструмент табле, и демантирају га, а затим монтирају свој имобајлзер. На овај се прикључује „електронски чип“ помоћу којег се учитава нови код и деактивира електронска заштита, што омогућава стартовање мотора. Помоћу наведеног чипа могуће је неограничено пута стартовати мотор возила. У случају поновног монтирања оригиналног имобајлзера, помоћу њега се не би могао стартовати мотор возила, јер му је унет и сачуван нови сигурносни код.

Следећи начин покретања мотора од стране извршилаца кривичног дела крађе возила, који се и најчешће користи, подразумева коришћење „декодера“, односно тзв. „кутијицу са чипом“. У суштини, реч је о посебно израђеној електронској направи за откривање заштитног кода компјутера возила, декодирање и учитавање новог кода. Декодер има вишекратну употребу, при чему се за стартовање мотора различитих возила користи нови чип у декодеру (у жаргону „шналица“). Свако возило с фабричким борд компјутером има излаз за утврђивање квара возила, намењен првенствено овлашћеним сервисерима. Овај излаз може бити смештен на различитим местима у унутрашњости возила, у зависности од врсте и типа возила. На овај излаз прикључује се тзв. OBD кабл, на чијем се другом крају налази USB излаз који се прикључује на компјутер са инсталираним софтвером за дијагностику. Без обзира на врсту возила и произвођача, користи се стандардни OBD кабл. Извршиоци путем овог кабла прикључују декодер преко којег се уклања електронска заштита. Декодер је погодан због малих габарита (многа је мањи од лап топ рачунара), па је подесан за ношење и лако скривање.

Поред наведених, постоје и возила која не поседују кључ за стартовање мотора, већ картице.⁴ Код крађе ових возила прво се насилно врши улазак у возило, а затим се проналази контролни излаз и на њега прикључује OBD кабл. На други крај овог кабла прикључује се декодер

⁴ Такав случај је са возилима из новијег Реноовог програма.

у који се ставља се бланко картица. Помоћу наведеног уређаја у картицу се учитава нови заштитни код возила. Поступак учитавања траје веома кратко, свега неколико секунди, а картицом се касније стартује мотор возила. Бланко картица се не може направити, већ се набавља од произвођача и у Србији њена цена на црном тржишту износи око 85 евра.

Скенери за читавање фреквенције уређаја за даљинско закључавање возила и његовог заштитног кода

Пошто већина возила поседује централну браву на даљинско закључавање и откључавање, извршиоци користе различите врсте скенера за откривање фреквенције уређаја и читавања заштитног кода. У моменту када власник возила притисне тастер за даљинско закључавање централне браве, извршилац притисне тастер на скенеру, након чега се у том уређају прочита фреквенција, односно заштитни код послат од стране уређаја власника возила. Овај поступак се понови и приликом даљинског откључавања возила од стране власника. Након скенирања фреквенције учиниоци израђују даљински уривљач помоћу којег се касније откључава централна брава на возилу. Након откључавања стартује се мотор возила на неки од већ описаних начина и возило се одвози.

Онеспособљавање сателитског праћења возила (GPS уређаја)

Већина скупочених аутомобила поседује GPS систем за сателитско праћење. GPS уређај који се налази у возилу је у основи сличан мобилном телефону и састоји се од SIM картице, антене, каблова за повезивање са напајањем и батерије за самонапајање, која може да напаја уређај 72 сата. Овај уређај из возила шаље сигнал према најмање три сателита, а потом се из сателита шаље повратни сигнал. На основу времена путовања сигнала се у GPS центру одређује географска позиција уређаја, односно одређује се место где се налази возило, а затим се подаци о томе шаљу оператеру путем GSM сигнала. С обзиром да су упућени и у ове технолошке иновације, извршиоци кривичног дела крађе возила користе тзв. GSM ометаче. Ометањем GSM мреже путем јаког магнетног поља онемогућава се пренос података од уређаја према провајдеру који прати возило и обрнуто, а тиме се омогућава безбедно одвожење и одлагање украденог возила. Постоје разне врсте ових ометача, од оних намењених транспорту украденог возила, до оних који се користе у гаражама у којима је возило сакривено.

Треба поменути и да у склопу припремних радњи, односно набављања алата и опреме за извршење кривичног дела, поједини извршиоци набављају и тзв. „радио скенере“ у циљу праћења полицијских радио

фреквенција. Када дођу до места где се налази возило које имају намеру да украду, учиниоци проналазе радио фреквенцију коју полиција користи у оквиру система радио веза, тј. радни канал полицијске станице на чијој се територији налазе. Помоћу овог уређаја они слушају дешавања на радном каналу како би знали да ли у близини има полицијских патрола и да ли је неко од грађана приметио крађу возила и пријавио је полицији. У групи лица која врше крађу возила обично се налазе и она чији је искључиви задатак да прате поменута дешавања и да их јављају другим члановима групе чији је задатак одвожење возила.

Поступак са украденим возилом

Поступање криминалне групе са украденим возилом може бити различито, зависно од начина на који се жели остварити имовинска корист. Уобичајено се (1) фалсификују идентификациона обележја возила и пратећа документација, након чега се возило продаје у земљи или иностранству. Поред тога, могуће је (2) да се од власника возила тражи „откуп возила“, или да се (3) возило демонтира и продаје у деловима. Како су прва и последња могућност присутне од када се бележи криминал везан за моторна возила, наша пажња била је посвећена првенствено „откупу возила“ као новијој тенденцији у криминалном деловању.

Када изврше крађу аутомобила, чланови криминалне групе често покушавају да на разне начине ступе у контакт са власником возила како би му понудили његово враћање у замену за одређену суму новца. На руку учиниоцима иде то што се у украденом возилу често налазе разна документа са подацима власника, као што је пословна документација, бројеви телефона, визит карте и сл. Учиниоци неретко ступају у контакт са власником возила преко посредника, најчешће из криминогене средине. Комуникација са власником возила остварује се искључиво преко телефона, при чему се користе нови мобилни телефони и нове картице, који бивају уништени по извршеној размени. Након успостављеног контакта са оштећеним нуди му се враћање возила у замену за одређену суму новца, која се обично креће око 1/3 тржишне вредности возила, под условом да догађај не пријављује полицији. Уколико оштећени пристане да му се за новац врати возило, од њега се захтева да поступа у складу са упутствима која се односе на место, време и начин размене новца и возила. Након постигнутог договора о месту и времену размене и доласка оштећеног до тог места, извршиоци га позивају телефоном и више пута мењају место примопредаје, како би били сигурни да оштећени није обавестио полицију. Када се увере да је то за њих безбедно, чланови организоване криминалне групе оштећеном саопштавају где да остави новац, а потом и локацију на којој је остав-

љено возило. У већини случајева власнику се у први мах дају погрешне информације о месту где се налази возило, док учиниоци не буду сигурни да су добили уговорену суму новца. Међутим, забележени су и случајеви када се од оштећеног захтевају додатне суме новца.

Основни правци полицијске делатности предузете у циљу расветљавања дела и обезбеђења доказа

Криминалистичка делатност разоткривања организованих криминалних група, оформљених за вршење кривичних дела крађа возила, њихове структуре и улоге појединих чланова, захтева другачији приступ у односу на друга кривична дела. Уколико би се рад органа усмерио само на доказивање кривичних дела и њихових непосредних извршилаца, органима кривичног гоњења остале би непознате криминалне организације и њихови организатори. С обзиром на то да организатори криминалних удружења нису непосредно укључени у извршење кривичног дела, класичним методама није могуће утврдити њихово учешће у криминалној делатности. Потребно је открити криминалну организацију, њену криминалну делатност и утврдити улогу појединих чланова криминалне групе. Поред идентификовања криминалне групе, где је најзначајнији и најтежи посао идентификовати њихове организаторе, потребно је и уочавање непосредних извршилаца ових кривичних дела, њихова опсервација и уочавање веза и односа које имају са другим лицима (Бошковић, 1998:140).

Након идентификовања криминалне групе наставља се са тајном опсервацијом коришћењем разних криминалистичких средстава и метода, како би се прикупили докази о криминалној активности, идентификовали организатори и помагачи и прибавили докази о везама, контактима и структури криминалне организације. Да би се ти криминалистички циљеви постигли, потребно је користити специјалне криминалистичко-тактичке и техничке методе и средства: тајну опсервацију, снимање разговора и међусобних контаката, снимање примопредаје украдених возила итд. Значајно је, такође, и коришћење оперативних веза (информатор и сарадник), чије информације имају искључиво оперативни карактер, али представљају значајан допринос у раду на откривању и доказивању криминалне делатности лица која врше крађу моторних возила (Маринковић, 2007:7). Основни принцип је да се лишавање слободе одлаже све док се не прикупе докази о постојању криминалне организације, њеној мрежи послова и чланова, и док се не идентификују организатори криминалног удружења (Бошковић, 1998:149). Рад полиције у циљу обезбеђења доказа подразумева познавање лица из криминогене групе, њихову специјализацију за одређену

марку возила, територијалну повезаност, начин извршења и слично. Такође, значајно је, у мери у којој је то могуће, располагати сазнањима о месту и времену кретања и боравка појединих чланова криминалне групе, што се најчешће постиже ангажовањем оперативних веза (информатор, сарадник) или праћењем познатих чланова групе (Попара: 2006:304). На тај начин, након пријаве крађе возила може се сузити круг осумњичених лица.

Код откривања кривичних дела крађа возила полиција користи следеће стандардне криминалистичко-тактичке мере и радње:

- прикупљање обавештења;
- праћење;
- осматрање;
- проверу;
- преглед;
- увид у документацију;
- проверу алибија;
- утврђивање идентитета;
- потражну делатност;
- контролу одређених категорија лица, објеката и пунктова;
- полиграфско тестирање и др.

Од радњи доказивања нарочито је битно поменути увиђај. С обзиром да је обим овог рада ограничен, није могуће посебно говорити о свакој од наведених радњи, а имајући у виду да је тежиште рада у првом реду усмерено ка новијим тенденцијама у криминалном деловању организованих криминалних група и супротстављеној полицијској пракси, у наставку ће бити говора о увиђају и значају који ова радња има у циљу обезбеђења материјала који се касније може користити за идентификацију непосредних учинилаца кривичних дела крађе возила путем ДНК отиска.

Општа је криминалистичка препорука да се увиђај врши када је у питању покушај извршења крађе, посебно скупочених возила и возила која су *каска* осигурана, као и возила чије би покретање и одвожење до гараже у којој се налази комплетна криминалистичко-техничка опрема могло уништити трагове. Поред тога, увиђај се обавезно врши и у свим случајевима проналаска украденог возила. Од изузетног значаја је да увиђај буде извршен стручно и професионално јер трагови и предмети пронађени на месту догађаја, односно на возилу које је било предмет покушаја крађе, могу бити од пресудне важности као доказна средства у судском поступку (трагови папиларних линија, биолошки трагови, предмети осумњичених и сл.). По доласку увиђајне екипе на место догађаја, обавља се разговор са оштећеним и евентуалним сведоцима. Затим се врши фотографисање затеченог стања, и приступа обради

видљивих предмета и трагова, као и изазивању невидљивих трагова (Žarković et al., 2010:82). Веома је важно да се сви трагови, укључујући и микротрагове, који се пронађу на лицу места, изузму на адекватан начин, како би могли послужити за идентификацију извршиоца и доказивање његове кривице. Најважнији су трагови папиларних линија и биолошки трагови, као што су крв, длака, пљувачка, трагови зноја и делови коже (Жарковић, 2005:162-167).

Након увиђаја на месту догађаја, возило које је било предмет покушаја крађе или које је пронађено након крађе, помоћу специјализованог возила се превози до гараже с одговарајућом криминалистичко-техничком опремом. На том месту постоје много бољи услови за криминалистичко-техничку обраду возила. Криминалистички техничар приликом рада обавезно носи рукавице и другу неопходну опрему, како не би контаминирао и/или уништио трагове. Изузети трагови папиларних линија уносе се у јединствену базу података дактилоскопираних лица, ради евентуалне идентификације извршилаца (АФИС). Трагови који су носиоци ДНК профила изузимају се одговарајућом методом и достављају Националном криминалистичко-техничком центру МУП-а Републике Србије, односно форензичкој ДНК лабораторији, где се врши њихово вештачење и одређивање поменутог профила. Када криминалистички техничар заврши обраду возила, сачињава службену белешку о криминалистичко-техничком прегледу возила, која је саставни део кривичне пријаве.

Са друге стране, неопходно је обезбедити неспорни узорак осумњиченог из којег је могуће установити ДНК профил. Изузимање узорка предузима се у службеним просторијама, уз његов добровољан пристапак, о чему се сачињава службена белешка коју потписују овлашћено службено лице и осумњичени. Осим тога, узорак је могуће узети и на основу наредбе истражног судије, у скаладу са одредбама чл. 113, чл. 114 и чл. 131 *Законика о кривичном поступку* (Сл. лист СРЈ, бр. 70/01 и 68/02 и Сл. гласник РС, бр. 58/04, 85/05, 115/05, 85/05, 49/07, 20/09 и 72/09). У оба случају од стране криминалистичког техничара узима се брис усне дупље. Поступак с узетим брисом исти је као и у случају проналаска трага – носиоца ДНК профила на возилу. Брис се, уз наредбу истражног судије надлежног суда, доставља Националном криминалистичко-техничком центру МУП-а Републике Србије, односно њиховој форензичкој ДНК лабораторији, где се врши утврђивање ДНК профила осумњиченог лица и његово упоређивање са ДНК профилима изолованим из брисева који су изузети приликом прегледа пронађеног (одузетог) возила, а који су констатовани у службеној белешци о криминалистичко-техничком прегледу. О извршеном вештачењу сачињава се записник који се, у случају поклапања ДНК профила осумњиченог са

изузетим ДНК профилом, користи као доказ у даљем поступку пред правосудним органима.

Закључак

У домену практичног поступања полиције и правосуђа постоје значајни проблеми везани за примену нормативно-правног оквира којим се обезбеђује кривичноправна заштита моторних возила, а нарочито у контексту вршења ове криминалне делатности од стране организованих криминалних група. Ови проблеми се у првом реду односе на квалификовање дела као неовлашћено коришћење туђег возила, иако би се у највећем броју случајева, у недостатку сазнања о субјективној намери учиниоца, а на основу познатих објективних околности (нестанак возила велике вредности, са софистицираним заштитним механизмима), пре могло говорити о крађи, односно тешкој крађи.

Описана околност омогућава припадницима организованих криминалних група који буду затечени на делу лакшу одбрану и блажи третман пред правосудним органима, а када се има на уму њихова стриктна подељеност у извршењу задатака, употреба савремених електронских алата и „закон ћутања“ у оквиру исте групе, као и добра међусобна сарадња група у оквирима криминалног миљеа, логична последица склопа наведених околности огледа се у чињеници да стандардан приступ утврђивања кривичноправне одговорности појединаца неће дати готово никакве резултате на сузбијању ове криминалне појаве. Изнете чињенице јасно указују да се императив криминалистичке делатности која претендује да буде успешна на плану откривања организованих криминалних група оваквог типа, утврђивању њихове структуре и улоге појединих чланова, и укупне криминалне делатности, огледа у другачијем приступу у односу на класична кривична дела. То очигледно мора бити проактивна делатност која, између осталог, подразумева и употребу истражних метода који су у складу са савременим тенденцијама криминалистичке науке.

Литература:

1. Бошковић, М., Бановић, Б., (2001). *Криминалистичка методика*, Виша школа унутрашњих послова, Београд.
2. Бошковић, М., (1998). *Криминалистика методика I*, Полицијска академија, Београд.
3. Бановић, Б., (1993). *Криминалистичка обрада кривичних дела одузимања и крађе возила*, Безбедност, год. 35, бр. 2, стр. 138-148.
4. Žarković, M., Lajić, O., Ilić, A., (2010). *Krivičnopravna represija kao instrument zaštite motornih vozila u krivičnopravnoj i kriminalističkoj*

- praksi*, Revija za kriminologiju i krivično pravo, vol. 48, бр. 3, стр. 71-87.
5. Žarković, M. et al. (2010). *Polijsko postupanje prilikom obezbeđenja mesta krivičnog događaja kao preduslov za uspešnu forenzičku identifikaciju*, NBP – Žurnal za kriminalistiku i pravo, vol. 14, бр. 2, стр. 71-86.
 6. Лазаревић, Љ., (2006). *Коментар Кривичног законика Републике Србије*, Савремена администрација, Београд.
 7. Маринковић, Д., (2007). *Информатори као криминалистичко-тактички институт*, Безбедност, год. 49, бр. 3, стр. 5-35.
 8. Попара, В., (2006). *Тајно праћење: нови аспекти*, Безбедност, год. 48, бр. 2, стр. 303-320.
 9. Стојановић, З., Перић, О., (2009). *Кривично право – посебни део*, Правна књига, Београд.
 10. Стојановић, З., (2009). *Коментар Кривичног законика*, Службени гласник, Београд.
 11. Чејовић, Б., (2007). *Кривично право*, Досије, Београд.

Motor Vehicle Theft as Contemporary Form of Organized Crime in Serbian Crime Investigation Practice

***Abstract:** The first part of the paper outlines the normative and legal framework within which criminal law provides protection of motor vehicles and lists the problems encountered by the judiciary in the practical implementation of legal provisions. The central part of the paper focuses on the modus operandi of organized criminal groups engaged in the perpetration of such criminal acts, particularly in the organization and deployment of various electronic tools used to overcome electronic protection of modern vehicle makes. Finally, the authors emphasize the fact that investigative activities aimed at tracking down organized criminal groups and identifying the roles of their members call for an approach that differs from that used for detecting other criminal acts and point out to the main guidelines for police activities aimed at dealing with such cases.*

***Key Words:** car theft, organized crime, police, detecting and proving vehicle theft.*