

ELDAN MUJANOVIĆ\*, DARKO DATZER\*\*, ADNAN FAZLIĆ\*\*\*

## Heuristički aspekti kriminalističkog istraživanja krađa motornog vozila

### **Sažetak**

*U radu je obrađena tema krađe motornog vozila, s aspekta općih karakteristika pojave vrlo učestalog i opstojnog oblika imovinskog kriminaliteta te naročito heurističke komponente kriminalističkog istraživanja ove kategorije kaznenih djela. Prikazane su tipične izvidne radnje policije koje se provode po dobivenom saznanju o krađi motornog vozila te specifičnosti nekih od tih radnji koje utječu na učinkovitost otkrivanja. Također je obrađeno pitanje otkrivanja lažnih prijava krađa motornih vozila, koje su vrlo česte u praksi. Rad se bazira na pregledu i analizi ranijih istraživanja, kriminalističkoteorijske i praktične provenijencije, kao i drugih izvora koji se bave kriminalističkim postupanjem u odnosu na krađe motornih vozila. Ključna pretpostavka korištena u radu polazi od toga da temeljito i djelotvorno postupanje u inicijalnoj, heurističkoj fazi kriminalističkog istraživanja krađa motornih vozila utječe na kvalitetu i ishod cjelokupnog postupanja, koji se ogledaju u pravovremenom pronalaženju otuđenih vozila, identifikaciji počinitelja, rasvjetljavanju lažnih prijava, uočavanju jednoobraznih ili sličnih načina otuđenja (koji upućuju na organiziranost i specijalizaciju počinitelja) i dr.*

**Ključne riječi:** *krađe motornih vozila, imovinski kriminalitet, kriminalističko istraživanje, lažno prijavljivanje, kognitivni intervju.*

---

\* prof. dr. sc. Eldan Mujanović, Sveučilište u Sarajevu, Fakultet za kriminalistiku, kriminologiju i sigurnosne studije.

\*\* prof. dr. sc. Darko Datzler, Sveučilište u Sarajevu, Fakultet za kriminalistiku, kriminologiju i sigurnosne studije.

\*\*\* Adnan Fazlić, MA, Sveučilište u Sarajevu, Fakultet za kriminalistiku, kriminologiju i sigurnosne studije.

## UVOD

Pojava masovne proizvodnje i upotrebe vozila na motorni pogon u značajnoj je mjeri utjecala na razvoj društva i nesumnjivo su motorna vozila jedan od najvećih izuma čovječanstva. Ne postoji značajniji aspekt suvremenog života a da nije na određeni način povezan s upotrebom motornog vozila. Postoje višestruki i različiti učinci razvoja automobilske industrije na razvoj društva u cjelini i kreću se od socioloških, psiholoških pa sve do najvažnijih ekonomskih, jer je automobilska industrija treća najrazvijenija grana privrede, odmah iza farmaceutske i vojne. S druge strane, automobili su donijeli i niz negativnih utjecaja koji su opteretili ljudsku egzistenciju, a među njima se naročito izdvaja prometna akcidogeneza, koja se često označava kao jedna od najvećih pošasti suvremenog čovječanstva. Velik broj ljudi svakodnevno stradava u prometu i smatra se da je to najveća negativna posljedica masovne automobilizacije društava. Motorna vozila enormno utječu i na zagađenje okoliša, pa se ekološki utjecaj također ubraja u negativne oblike ove pojave.

Velike materijalne vrijednosti motornih vozila vrlo su rano privukle pozornost počinitelja kaznenih djela. Pojave kaznenih djela u vezi s motornim vozilima raznovrsne su, vrlo brojne, s tendencijom rasta. Među njima su se posebno složenim pokazale krađe motornih vozila, naročito onda kad imaju transnacionalno obilježje. Krađe motornih vozila predstavljaju oblik imovinskog kriminaliteta čija je ekspanzija, posebno u razvijenim demokratskim državama, zabilježena krajem prošlog stoljeća (Brown, 2010). Motorna vozila jedan su od najmanje zaštićenih oblika imovine, iako se radi o veoma ranjivom dobru u smislu postojanja prilika za njegovo otuđenje. Čimbenici koji pridonose visokim stopama krađa motornih vozila mogu se svesti na (a) sveprisutnost automobila, (b) njihovu nedovoljnu zaštitu i (c) atraktivnost koja privlači počinitelje (Clarke i Harris, 1992). U kaznenopravnom smislu, krađa motornog vozila<sup>1</sup> zbog morfoloških obilježja i posebnih okolnosti počinjenja koje se smatraju kvalificirajućim, predstavlja kazneno djelo teške krađe (Babić, 2005). Klasifikacija krađa motornih vozila počiva na strukturalnim obilježjima ovih kaznenih djela, pri čemu opći kriterij njihova razlikovanja predstavlja zakonski opis inkriminacije teške krađe. U tradicionalnoj podjeli kriminaliteta na imovinski i nasilni, krađe motornih vozila pripadaju prvoj skupini kaznenih djela. U isto vrijeme utemeljeno je promatrati ovaj oblik kriminaliteta i kao ekonomski, odnosno hibridni kriminalitet s obzirom na to da u nekim slučajevima uključuje upotrebu nasilja, prinude prilikom oduzimanja tuđeg motornog vozila (Longman, 2006). Morfološka klasifikacija ima najveću važnost za kriminalistička, fenomenološka razmatranja, kao i za taktiku u cjelini, dakle, za operativnu i procesnu djelatnost. Na njoj se izravno temelje metodička pravila istraživanja pojedinih kaznenih djela (Pavišić, Modly i Veić, 2006).

Gledajući s fenomenološkog aspekta, krađe motornih vozila podrazumijevaju širok dijapazon modaliteta kriminalnog ponašanja i motiva. Posljednji element najčešće se promatra kao poseban kriterij klasifikacije ovih pojava. Drugim riječima, radi se o sintetičkom kriteriju koji prepoznaje zakonski opis kaznenog djela uz uzimanje u obzir motiva za počinjenje konkretnih kaznenih djela. Takav pristup omogućava stvaranje funkcijskog modela istraživanja pojava kaznenih djela krađa motornih vozila koji je primjenjiv u području kriminalističkih

---

<sup>1</sup> U navedenom smislu, pod pojmom motornog vozila podrazumijeva se "vozilo koje se pokreće snagom sopstvenog motora i koje je prvenstveno namijenjeno za prevoz lica ili tereta na putevima, ili vuču priključnog vozila, osim vozila koja se kreću po šinama i pomoćnih pješačkih sredstava" (Zakon o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini, 2017., čl. 9., toč. 30.).

istraživanja. Uzimajući u obzir motiv počinjenja kaznenog djela, Brown (2010) krađe motornih vozila dijeli na privremene i trajne.<sup>2</sup> Nadalje, pozivajući se na motivaciju počinitelja, Siegel (2015) navodi detaljniju klasifikaciju krađa motornih vozila koja u biti proizlazi iz prethodno navedene dihotomne podjele: (1) vožnja u svrhu zabave (eng. *joyriding*); (2) kratkotrajni prijevoz; (3) dugotrajni prijevoz; (4) preprodaja radi zarade; (5) počinjenje drugog kaznenog djela. Sličnu klasifikaciju navode Hess i Hess Orthmann (2010) koje, pored spomenutih stavki, kao jedan od oblika navode i "demontriranje/skidanje dijelova i dodatne opreme".

*Modus operandi* pratio je dinamiku razvoja sigurnosnih sustava motornih vozila. Za razliku od ranijeg razdoblja, kada su dominirale različite metode obijanja i provaljivanja u motorna vozila, pojava sustava elektroničke imobilizacije vozila dovela je do povećanja stope razbojništava počinjenih nad vozačima (eng. *carjacking*) i teških krađa provaljivanjem u kuće i stanove, koji su korišteni kao način dolaska do ključa neophodnog za počinjenje krađe (Brown, 2010). Recentni izvori ukazuju na to da se prilikom počinjenja ovih delikata koriste i suvremeni tehnološki uređaji (npr. elektromagnetski releji), koji omogućavaju krađu motornog vozila bez posjedovanja ključa (Sky News, 2017). Iako su krađe motornih vozila ranije bile pod kontrolom (statistički je bio zabilježen trend opadanja kaznenih djela u vezi s krađama vozila), posljednji pokazatelji ukazuju na povećanje broja ovih kaznenih djela u razvijenim zapadnim državama. Tako je posljednji izvještaj o kriminalitetu u Engleskoj i Walesu pokazao da je tijekom 2017. došlo do povećanja broja prijavljenih slučajeva krađa motornih vozila od 22 %, odnosno 15 % krađa iz motornih vozila, i smatra se da "ovo povećanje oslikava stvarno stanje jer se radi o pojavama koje se najčešće prijavljuju policiji i pouzdano se od strane policije vode evidencije o tome" (Office for National Statistics, 2018). S druge strane, ponekad načini vođenja službene statistike kriminaliteta protiv imovine ne omogućavaju pouzdanu procjenu stvarnog opsega, postotka i dinamike krađa motornih vozila jer se, naprimjer, u pravosudnim statistikama ova kaznena djela utapaju u masu prijavljenih i procesuiranih kaznenih djela teških krađa (Mujanović, Datzer i Budimlić, 2012).

Na osnovi izloženog, nesporno proizlazi potreba da se pojave krađa motornih vozila razmatraju sa znanstvenog, naročito kriminalističkog aspekta, posebice zato što nedostaje istraživanja na temu kriminalističkog (operativnog) modela istraživanja predmetnih inkriminacija, i to onih koji sustavno izlažu radnje otkrivanja i dokazivanja u odnosu na vrlo složene pojavne oblike ovih djela.

Dakle, imajući u vidu heterogenost, rasprostranjenost i mali postotak otkrivenosti krađa motornih vozila, u ovome će radu biti prezentirani heuristički aspekti kriminalističkog istraživanja ovih delikata, naročito pripremne faze istraživanja, načina saznanja, tipičnih verzija te specifičnosti inicijalnog kriminalističkogotaktičkog postupanja radi razjašnjavanja ovih delikata.

---

<sup>2</sup> Spomenuti autor ističe da se razlika među spomenutim oblicima krađe motornog vozila ogleda u činjenici da se kod privremene krađe dokazuje samo oduzimanje motornog vozila bez odobrenja vlasnika, dok je kod trajne, pored spomenutog, potrebno dokazati da je postojala namjera počinitelja za trajnim oduzimanjem.

## 1. POČETNA ISTRAŽNA SITUACIJA KOD RAZJAŠNJAVANJA KRAĐA MOTORNIH VOZILA

Krađe motornih vozila iznimno su rasprostranjeni pojavni oblici imovinskog kriminaliteta čija je stopa rasvijetljenosti prilično niska. Kao razloge za navedeno stanje Osterburg i Ward (2014) navode: (a) krađe motornih vozila jednostavne su za počinjenje, većina je motornih vozila nezaštićena od krađe, (b) teško je identificirati demontirane dijelove vozila koji se nalaze na nezakonitom tržištu, (c) većina počinitelja brzo napušta otuđeno vozilo i (d) činjenica da ove krađe predstavljaju kaznena djela protiv imovine reducira operativne resurse policije kod istraživanja ovih kaznenih djela.<sup>3</sup> Maxfield (2004), izlažući karakteristike krađa motornih vozila, upućuje na sljedeće: (a) ne radi se o jednoobraznim djelima, tj. postoji niz potkategorija krađa motornih vozila uvjetovanih tehnikama počinjenja, motivima i vrstama "napadnutih" vozila, (b) problemom krađa motornih vozila bave se različiti subjekti, od vlasnika, policijskih tijela i ureda za registraciju vozila, preko proizvođača, osiguravajućih društava i prodavača vozila, pa sve do niza komercijalnih subjekata koji nude usluge održavanja, čuvanja i parkiranja vozila, (c) motorna su vozila mobilna i otuđenim vozilom brzo se prelaze administrativne i državne granice, što otežava procesuiranje počinitelja, (d) podaci o krađama vozila dostupni su ali ograničeni za primjenu, naročito prevenciju, i (e) krađe motornih vozila uzrokuju enormne štete vlasnicima i industriji osiguranja. I mjere prevencije krađa motornih vozila uvjetovane su navedenim karakteristikama ove pojave, uslijed čega danas dominiraju mehanizmi suradnje javnog i privatnog sektora u svladavanju krađa motornih vozila (Mujanović i Deljković, 2012; Carroll, 2004).

U svakome slučaju, traganje za oduzetim vozilom mora se odvijati u skladu s kriminalističkim načelima brzine i operativnosti, jer počinitelji vrlo vješto i brzo sakrivaju oduzeto vozilo, falsificiraju originalne brojeve na motoru i šasiji te u sklopu toga pribavljaju odgovarajuću krivotvorenu dokumentaciju. Osim toga, počinitelji ovih delikata čine određene izmjene na vozilu, tj. rastavljaju ga na dijelove, što svakako otežava, a u nekim slučajevima i onemogućava, njegovo pronalaženje. Ove činjenice upućuju na to da vozilo nije oduzeto u namjeri da se upotrijebi za vožnju, već u namjeri da se njegovim prisvajanjem pribavi protupravna imovinska korist (Bošković, 1998). Iz toga proizilazi da je cjelokupno kriminalističko istraživanje krađa motornih vozila determinirano dokazivanjem temeljne razlike koja se odnosi na namjeru počinitelja. Ako je vozilo otuđeno s namjerom njegova trajnog korištenja, onda je samo istraživanje znatno kompleksnije i zahtjevnije od slučajeva kada se radi o privremenim krađama motornih vozila.

---

<sup>3</sup> Naime, istraživanja pokazuju da na taktičkom nivou postoje očigledni problemi u dobivanju saznanja o stvarnom opsegu i aktivnostima ove vrste kriminalnog djelovanja. Ovim je, ponovno, aktualizirano pitanje jesu li krađe motornih vozila prioritet u radu za tijela za provođenje zakona. Drugim riječima, na osnovnom lokalnom nivou nije uočen dovoljan nivo zainteresiranosti za istraživanje krađa motornih vozila, čime je smanjen udio resursa za lokalno smanjenje opsega kriminaliteta. Nasuprot tome, drugim je istraživanjima utvrđeno da se opseg problema krađa motornih vozila može znatno smanjiti implementiranjem kriminalističko-obavještajnog pristupa, intenzivnije djelujući s lokalnog nivoa (Brown, Cannings i Sherriff, 2004).

## 1.1. Početna saznanja o krađi motornog vozila

Kriminalističko istraživanje krađa motornih vozila započinje dobivanjem saznanja o mogućem počinjenju kaznenog djela, a najčešći je način saznanja prijava oštećenog. Ranije je navedeno da se radi o jednom od najčešće prijavljivanih oblika kriminaliteta, jer se skoro svi slučajevi prijavljuju nadležnima (Van Dijk, Van Kesteren i Smit, 2007). Policijski službenici koji prvi provjeravaju prijavu krađe motornog vozila bivaju upućeni na mjesto događaja gdje se vozilo posljednji put nalazilo prije otuđenja, radi utvrđivanja svih činjenica i okolnosti vezanih za navedenu prijavu te razjašnjavanja temeljne dvojbe – je li prijava istinita ili lažna (Hess i Hess Orthmann, 2010). Stoga, tzv. preliminarno istraživanje prijave krađe motornog vozila treba smjerati dobivanju odgovora na sljedeća pitanja (Lyman, 2011): 1. Gdje je vozilo posljedni put viđeno? 2. Tko je posljednji koristio vozilo? 3. Gdje se nalaze ključevi vozila? 4. Je li vozilo bilo zaključano? 5. Je li oštećeni u financijskim problemima povezanim s otplatom vozila? 6. Je li drugim osobama dopušteno koristiti se vozilom? 7. Je li vozilo bilo opremljeno dodatnom opremom i uređajima, kao što su posebni kotači, svjetla za maglu, posebni audiosustavi i sl.?

U okviru ove faze istraživanja potrebno je utvrditi stvarno vlasništvo nad vozilom te s osobom koja prijavljuje krađu motornog vozila obaviti razgovor i pokušati dobiti što detaljnije podatke o vozilu. Cilj navedenih aktivnosti jest provjera činjenica poznaje li osoba zaista detalje o otuđenom vozilu za koje tvrdi da je njeno vlasništvo. Pored toga, podaci dobiveni od oštećenog koji se odnose na posebne karakteristike vozila, oštećenja i sl., omogućit će razlikovanje tog vozila od sličnih prilikom daljnjih provjera i potražne djelatnosti. U inicijalnim fazama postupanja neke od policijskih službi koriste standardizirane protokole kako bi odredile čimbenik uspjeha razjašnjavanja kaznenog djela (eng. *solvability factor*). Na ovaj se način diferenciraju slučajevi koji imaju malu vjerojatnost razjašnjavanja od slučajeva čije razjašnjavanje zahtijeva hitno angažiranje raspoloživih resursa i usmjerava se pozornost na slučajeve koji imaju veću vjerojatnost razjašnjavanja u inicijalnim fazama postupanja.

S druge strane, u nekim slučajevima do saznanja o krađi motornog vozila dolazi se operativnom djelatnošću policijskih službenika, pa tako Janjić (1995) navodi sljedeće mogućnosti: (a) zatjecanjem počinitelja na počinjenju, (b) u okviru poduzimanja operativne mjere zasjede, (c) prilikom provjere operativnih informacija, (d) kontrolom u prometu, (e) provođenjem racije i (f) blokade.

Poseban oblik otkrivanja krađa motornih vozila veže se uz poduzimanje mjera nadzora i kontrole prelaska državne granice, prilikom kojeg službene osobe policije ili carine otuđena vozila otkrivaju provjerom identifikacijskih oznaka na vozilu ili pratećim ispravama kroz baze podataka otuđenih vozila. Prilikom kontrole registracijskih isprava za vozilo, potrebno je uzeti u obzir opća pravila o načinu kontrole putnih isprava prilikom prelaska državne granice. Trajkovski (1972) ističe da se otkrivanje krivotvorenih registracijskih isprava ili identifikacijskih oznaka na vozilu obavlja vizualnim pregledom isprave od strane ovlaštene osobe, uz korištenje tehničkih sredstava prikladnih za navedenu namjenu.<sup>4</sup> S tim u vezi, provje-

---

<sup>4</sup> Iako postoje terminološke razlike u pojmovima krivotvorenje i falsificiranje, ipak treba uzeti u obzir činjenicu da se u pravnoj terminologiji isključivo koristi termin krivotvorenje. S obzirom na to da se radi o sinonimima, korisno je uzeti u obzir podjelu prema kojoj postoje (a) djelomično krivotvorene (b) potpuno krivotvorene i (c) neispravne putne isprave (Bojanić, 2004).

re identifikacijskih oznaka na vozilu, kao i provjere vjeodostojnosti registracijskih isprava, omogućavaju spoznaju da se radi o otuđenom motornom vozilu. Za te potrebe od posebne su važnosti računalne baze podataka (npr. SIS, ASF-SMV, EuVID, *Blanco Document Database* i sl.) u kojima je moguće provoditi istovremene automatizirane provjere podataka iz registracijskih isprava s graničnog prijelaza u smjeru pronalaska vozila za kojima su raspisane objave. Radi se o tipičnim mehanizmima međunarodne policijske suradnje, točnije razmjene podataka i informacija o otuđenim predmetima, tj. motornim vozilima (Mujanović, 2015), i tom se prilikom najčešće razmjenjuju dvije osnovne skupine informacija o saznanjima vezano uz krađe motornih vozila (Barbier, 2006): 1) sudske informacije o krađi motornog vozila i 2) administrativne informacije koje se tiču podataka o samom vozilu. Ova saznanja mogu imati opći karakter, čime se stvara potreba za provjerom takvih informacija.

Nadalje, za otkrivanje krađa motornih vozila iznimno je značajna aktivnost službenih osoba prilikom kontrole prometa. U tom smislu, izdvajaju se izvjesne indicije koje se odnose na: (a) registracijske oznake na vozilu, (b) isprave o registraciji vozila, (c) ključeve vozila i (d) izgled pojedinih dijelova vozila. Isto tako, u slučaju da vozilu nije mijenjan identitet, sposobnost opažanja policijskih službenika prilikom obavljanja redovitih poslova i zadataka krucijalna je za razlikovanje otuđenog vozila od mnoštva vozila koja su svakodnevno u prometu. U vezi s tim, Terp (2006) smatra da je posebno značajno odabrati: (a) odgovarajuću lokaciju gdje će se tragati za otuđenim vozilom i (b) karakteristike koje upućuju na mogućnost da je vozilo otuđeno.

Nadalje, Berg (2008) navodi indikatore koji se odnose na ponašanje vozača vozila ili njegove karakteristike, a koji mogu izazvati sumnju da se radi o otuđenom vozilu. U pogledu navedenog, preporučuje se da se, nakon zaustavljanja i kontrole vozila od strane ovlaštenih službenih osoba, pažljivo obavi razgovor s vozačem i potrebne provjere. U okviru pregleda vozila, potrebno je provjeriti generalni izgled vozila te obratiti pozornost na posebna područja koja treba provjeriti s ciljem utvrđivanja podatka radi li se o otuđenom vozilu. Posebnu pozornost potrebno je iskazati ako vozač vozila raspolaže podvostručenim ključem vozila, jer postoji vjerojatnost da je do originalnog ključa došao na nezakonit način. Isto tako, u okviru pregleda vozila potrebno je provjeriti područje gdje je utisnut VIN broj vozila, posebice jesu li vidljiva neka oštećenja, preinake, razlike u boji, prisutnost tragova nastalih djelovanjem uređaja za varenje limenih površina u širem području gdje se nalazi VIN broj i sl. Također, s pozornošću treba utvrditi radi li se o pripadajućim registracijskim oznakama, postoje li vidljiva oštećenja ili preinake na samim oznakama i sl. Nakon završetka pregleda, policijski službenici putem dostupnih baza podataka trebaju provjeriti radi li se o uredno registriranom vozilu; trebaju usporediti vjerodostojnost podataka u ispravama vozila i radi li se o vozilu ili registracijskim oznakama za kojima je raspisana potraga ili objava.<sup>5</sup> U slučaju da se prvo-

---

<sup>5</sup> U kriminalističkoj praksi Sjedinjenih Američkih Država za navedene potrebe primjenjuje se tzv. *PlateScan* sustav koji koristi tehnologiju neuronske mreže utemeljenu na korištenju sofisticiranih algoritama za identifikaciju karakteristika registracijskih pločica. Sustav funkcionira tako što skenira registracijske pločice i automatski ih upoređuje s podacima pohranjenim u bazi podataka. Ako se radi o registracijskim pločicama za kojima se traga po bilo kojoj osnovi, sustav odmah upozorava dežurnog dispečera. S druge strane, ako sustav nije prepoznao pločice, one se automatski pohranjuju u bazu podataka, zajedno s podacima o vremenu i mjestu na kojem su skenirane, do kojih se dolazi putem GPS sustava. Osim toga, ovaj sustav može obavljati identifikaciju nepotpunih pločica te instaliranjem dodatnih kamera može omogućiti snimanje cjelokupnog vozila i njegove karakteristike automatski pohraniti u bazu podataka (Hess i Hess Orthmann, 2010).

bitna sumnja pokaže istinitom, potrebno je zadržati vozilo, vozača i ostale osobe te odmah osigurati mjesto događaja zbog toga što vozilo postaje objekt očevida.

## 1.2. Tipične verzije kod razjašnjavanja krađa motornih vozila

Osnovu planiranja kriminalističkog istraživanja i utvrđivanja svih okolnosti krađe motornog vozila čine početna saznanja o ovom kaznenom djelu i utvrđene činjenice koje ukazuju na to da je došlo do otuđenja vozila. Kod razjašnjavanja krađa motornih vozila, planiranje kriminalističkog istraživanja predstavlja praktičnu realizaciju temeljnog kriminalističkog načela metodičnosti, pa je planiranje izraz konceptijske strategije tijela pretkaznenog i kaznenog postupka te je negacija stihijskom i spontanom pristupu u sprečavanju, otkrivanju i dokazivanju kaznenih djela.<sup>6</sup>

Imajući u vidu prethodno navedeno, evidentno je da verzije predstavljaju osnovu planiranja konkretnog postupanja u povodu saznanja da je počinjeno kazneno djelo i, kao takve, imaju iznimnu važnost za cjelokupnu djelatnost kriminalističkog istraživanja. S teorijskog stajališta, Pavišić i dr. (2006) verziju određuju kao kriminalističku hipotezu, odnosno jednu od više hipoteza koja objašnjava nastanak, svojstva, međusobne veze, odnose i okolnosti pojave kaznenog djela, značajki, stanja i odnosa počinitelja i žrtve te druge okolnosti u vezi s predmetom kriminalističkog istraživanja. Kriminalističke verzije temelje se na indicijama u kriminalističkom smislu.

Planiranje verzija ima dvije funkcije u kaznenom procesnom pravu i kriminalistici. Kao prvo, one su metoda putem koje se pronalaze nove činjenice i, kao drugo, daju objašnjenja za već pronađene. Teorijska kriminalistika poznaje različite vrste podjela verzija i različite pristupe u objašnjavanju načina provjeravanja verzija.<sup>7</sup> Za predmetnu analizu važno je naglasiti da kriminalističko istraživanje krađa motornih vozila prije svega treba dati odgovore na opće kriminalističke verzije. Radi se o općoj i osnovnoj, složenoj metodološkoj verziji temeljnih pitanja kriminalistike koja stvara sustav pretpostavki ustrojen prema pojedinim temeljnim ili "zlatnim" pitanjima kriminalistike. To se uzima i kao opća, glavna, središnja, temeljna, složena i cjelovita kriminalistička verzija.

Među kriminalističkim verzijama praktično veliko značenje imaju modelski ustrojene tipične verzije, kao vrsta općih verzija, u koje ulaze verzije o 1) biću kaznenog djela, 2) radnji i posljedici te njihovim sastojcima, 3) subjektivnoj strani kaznenog djela, 4) postupanju žrtve, 5) tragovima na mjestu događaja itd. (Pavišić i dr., 2006). Tipične verzije postavljaju se na osnovi minimalnog broja informacija i obuhvaćaju sva moguća objašnjenja konkretnog

<sup>6</sup> Planiranje kriminalističkog istraživanja zasniva se i na određenim specifičnim načelima, kao što su: (a) načelo konkretnosti, (b) načelo individualnosti i (c) načelo dinamičnosti planiranja. Stoga, Vodinić (1978) upućuje na neraskidivu povezanost primjene kriminalistike kao znanosti s planiranjem pretkaznenog i kaznenog postupka kao njene opće metode. On smatra da je bez planiranja nemoguće objektivno, svestrano i potpuno otkrivanje, istraživanje i razjašnjavanje kaznenog djela i krivnje počinitelja, jer se u takvom slučaju pretkazneni i kazneni postupak odvijaju kao spontani proces s velikim udjelom slučajnosti.

<sup>7</sup> Tako se prema metodološkom kriteriju razlikuju preliminarne, radne i pomoćne verzije. Prema ovom kriteriju verzije se mogu podijeliti i na glavne i sporedne, odnosno osnovne i dopunske. Posebnu kategoriju verzija u heurističkoj kriminalistici predstavljaju fiktivne verzije. Nadalje, kriminalistički kriteriji uvjetuju podjelu verzija na opće, verzije bića kaznenog djela i posebne verzije (Pavišić, 1997).

kaznenog događaja. Svaka je od tih verzija hipotetičko, nesigurno tumačenje, ali sve zajedno daju jedino moguća objašnjenja konkretnog kaznenog događaja; sve zajedno predstavljaju sigurno znanje (Krivokapić, Žarković i Simonović, 2003). Opće pravilo postavljanja verzija temelji se na principu najvećeg mogućeg broja verzija, odnosno zabrani postavljanja isključivo jedne verzije. U vezi s tim, važno je imati na umu da je prilikom postavljanja većeg broja verzija potrebno odabrati strukturu koja će u svom sastavu imati podudarne i konkurentske verzije.<sup>8</sup>

Prilikom kriminalističkog istraživanja krađa motornih vozila, polazište za postavljanje tipičnih verzija predstavlja morfološka podjela na privremene i trajne krađe motornih vozila. Nadalje, proces postavljanja tipičnih verzija zasniva se na poznatim i utvrđenim činjenicama o kaznenom djelu, odnosno kvaliteti indicija do kojih se došlo tijekom inicijalne faze provjere sumnje o krađi motornog vozila. Ovu djelatnost karakterizira intenzivna misaona aktivnost, koja počinje od trenutka prvih saznanja o indicijama koje ukazuju na to da je počinjeno neko kazneno djelo ili od saznanja za kazneno djelo i traje sve do konačnog potvrđivanja neopravdanosti sumnje, odnosno do konačnog rasvjetljavanja kaznenog djela.<sup>9</sup> U tom smislu, može se reći da činjenice na osnovi kojih se u pretkaznenom postupku stvaraju verzije nisu procesno određene i uokvirene.

Podaci prikupljeni operativno-taktičkim mjerama imaju iznimnu važnost za nastavak istražnog postupka, čime se ostvaruje organsko ugrađivanje operativno-taktičke djelatnosti u istragu i osigurava potreban kontinuitet (Vodinić i Aleksić, 1990). Tako se u okviru privremenih krađa motornih vozila tipične verzije mogu postaviti na sljedeći način: (a) da je krađa motornog vozila lažno prijavljena radi prevare osiguranja, (b) da je motorno vozilo zaista ukradeno, ali radi njegova privremenog korištenja u svrhu zabave ili za vožnju do nekog mjesta te (c) da je motorno vozilo otuđeno s namjerom korištenja prilikom počinjenja nekog drugog kaznenog djela. Kao poseban oblik privremenih krađa motornih vozila javljaju se slučajevi gdje se vozila otuđuju kao sredstvo iznuđivanja novca od zakonitih vlasnika, gdje govorimo o tzv. otkupu vozila (Gunev i Bezlov, 2008), pa prilikom postavljanja verzija treba voditi brigu i o postojanju indicija koje upućuju na to da je riječ o mogućoj iznudi kao specifičnoj inkriminaciji protiv imovine. Dakle, prva skupina verzija uglavnom se postavlja na temelju indicija koje proizlaze iz razgovora s prijaviteljem krađe, izostanka određenih tragova koji inače postoje kod krađa motornih vozila, uživanja materijalne koristi koju je počinitelj stekao naplatom osiguranja za lažno prijavljeno vozilo, pronalaska napuštenog otuđenog vozila u relativno kratkom razdoblju nakon otuđenja, poznavanja određenih okolnosti

---

<sup>8</sup> Srž podudarnih verzija ogleda se u tome da one obuhvaćaju postojeće informacije o kaznenom djelu jedinstvenim objašnjenjem, dok su sve verzije samo varijante jedinstvenog objašnjenja jednog kompleksa informacija. Tada će opće verzije i pripadajuće im posebne verzije, kao i verzije o elementima bića kaznenog djela biti u suglasnosti. Ako su, s druge strane, operativno-taktičkim mjerama i istražnim radnjama prikupljene informacije čiji je sadržaj proturječan, potrebno je postaviti verzije koje međusobno konkuriraju, kako bi hodogram operativne djelatnosti, odnosno istrage, razjasnio koja od suparničkih verzija odgovara stvarnosti (Vodinić, 1985).

<sup>9</sup> Aleksić (1985) ukazujući na proceduru planiranja i izvođenja pojedinih operativnih i istražnih radnji, predlaže hodogram istraživanja koji se sastoji od: (a) misaone obrade raspoloživih podataka koje u konkretnom slučaju predstavljaju indicije o bitnim činjenicama i okolnostima, (b) postavljanja više verzija o kaznenom djelu i počinitelju, (c) planiranja poduzimanja određenih operativno-taktičkih mjera i istražnih radnji (radi potvrde ili eliminiranja postavljenih verzija) i (d) planiranja vremena, mjesta i načina poduzimanja svake od tih mjera i radnji.

koje drugima nisu poznate i sl. S druge strane, kod trajnih krađa motornih vozila tipične verzije postavljaju se na način: (a) vozilo je otuđeno radi njegova rastavljanja te prodaje dijelova i komponenti vozila, (b) vozilo je otuđeno radi njegova krijumčarenja i prodaje na nezakonitim tržištima drugih država, odnosno (c) radi korištenja u državi gdje je otuđeno uz mijenjanje identiteta vozila.

Način počinjenja kaznenog djela može predstavljati indiciju, ali samo u odnosu na specijalizirane počinitelje kaznenih djela koji ponavljaju vlastiti način počinjenja kaznenih djela. Tako Aleksić (1985) navodi da se jedan broj profesionalnih počinitelja kaznenih djela specijalizirao za činjenje određenih vrsta kaznenih djela i da prilikom počinjenja, zbog stečenih navika, upotrebljavaju istovrsna sredstva, primjenjuju istu tehniku i napadaju istorodne objekte. Druge indicije, poput nazočnosti na mjestu otuđenja, uživanja materijalne koristi stečene počinjenjem djela, posjedovanja stvari koje su proizašle iz počinjenja kaznenih djela, tjelesnih i psihičkih svojstava, znanja, zanata, profesionalnog iskustva počinitelja i sl. - također su značajne kod postavljanja tipičnih verzija prilikom kriminalističkog istraživanja trajnih krađa motornih vozila. Ove vrste indicija, koje se pojavljuju u vezi s kaznenim djelima krađa motornih vozila, naročito se trebaju uzeti u obzir prilikom kriminalističkog istraživanja kriminalnih aktivnosti organiziranih skupina koje se bave ovom vrstom kriminala. Sposobnosti, resursi i organizacija koja im omogućava da u kraćem vremenskom razdoblju otuđe veći broj motornih vozila, svakako je važna odrednica prilikom postavljanja verzija i, općenito, istraživanja.

## **2. KRIMINALISTIČKOTAKTIČKI NAČIN RAZJAŠNJAVANJA KRAĐA MOTORNIH VOZILA**

Kriminalističkotaktički način predstavlja najracionalniji, najsvrsishodniji i najučinkovitiji način poduzimanja operativno-taktičkih i dokaznih radnji u konkretnoj operativnoj ili procesnoj situaciji (Deljkić, 2016). Postoje opći i posebni kriminalističkotaktički načini istraživanja kaznenih djela. U ovisnosti o strukturi sadržaja oni su jednostavni ili složeni.<sup>10</sup> Analogno tome, razjašnjavanje krađa motornih vozila implicira poduzimanje radnji prije i tijekom formalnog početka kaznenog postupka koje su uvjetovane postavljenim verzijama o mogućem načinu počinjenja ovih kaznenih djela. S tim u vezi, moguće je prihvatiti klasifikaciju spomenutih radnji na opće operativne radnje tijela unutarnjih poslova i anticipirane radnje dokazivanja kaznenih djela krađa motornih vozila. Kod prve skupine radnji najznačajnije mjesto svakako zauzima kriminalistička kontrola objekata i osoba koji bi se mogli dovesti u vezu s ovim kaznenim djelima. Kroz ovaj oblik operativne djelatnosti pozornost treba usmjeriti na provjeru ispravnosti odgovarajuće dokumentacije i pregledom vozila provjeriti postojanje sumnje u falsificiranje brojeva šasije i motora (Bošković, 1998). Tu naročito dolazi do izražaja kontrola prostora i objekata gdje bi se otuđena motorna vozila mogla privremeno pohraniti tj. različiti parkirni prostori, javne i privatne garaže, skrovišta mjesta na periferiji gradskih područja i sl. Radi sustavnog izlaganja, opće operativne mjere i radnje treba izložiti prema naravi radnje i morfološkim karakteristikama pojava kaznenih djela krađa motornih vozila.

---

<sup>10</sup> Tako, Pavišić i dr. (2006) navode da taktička kombinacija predstavlja konkretni plan postupanja, operativnu osnovu djelovanja. Ovaj plan može obuhvatiti jednu ili više radnji, situacija itd. Te su radnje ili istovrsne (pojedini izvodi kaznenih djela) ili raznovrsne (izvodi i istražne radnje).

## 2.1. Opće operativne radnje prilikom razjašnjavanja krađa motornih vozila

S gledišta njihova otkrivanja, razjašnjavanja i dokazivanja krađa motornih vozila, moguće je zaključiti da postoje (a) kratkoročna i (b) dugoročna kriminalistička istraživanja krađa motornih vozila. Prva su primarno povezana s privremenim krađama motornih vozila, u kojima počinitelji koriste otuđeno vozilo za neke druge potrebe izvan motiva stjecanja imovinske koristi. U drugom slučaju, često se radi o organiziranom činjenju ovih kaznenih djela, pa je sklop mjera i radnji koje se poduzimaju radi razjašnjavanja ovih krađa mnogo kompleksniji, raznovrsniji i zahtijeva duži vremenski angažman.

Kada je izvor spoznaje oštećena osoba, kriminalističko istraživanje krađa motornih vozila započinje obavljanjem razgovora s vlasnikom ili ovlaštenim korisnikom otuđenog vozila koji je krađu prijavio. Ako ovu radnju obavljaju službene osobe tijela unutarnjih poslova, onda je riječ o procesnom zaprimanju prijave (sastavljanju zapisnika o prijmu usmene prijave) kao obliku tzv. posrednog prijavljivanja. Navedeni način prijavljivanja kaznenog djela krađe motornog vozila ima dvostruku važnost. Naime, sastavljena zapisnička isprava primarno služi kao formalni instrument obavještavanja tužitelja o počinjenom kaznenom djelu. U sporednom smislu, ona služi kao dokaz ispravom, ako se naknadnim provjeravanjem istinitosti sadržaja prijave ustanovi da se radi o lažnom prijavljivanju kaznenog djela (koje je dosta često uzimajući u obzir značajnu materijalnu vrijednost vozila i činjenicu da su ona u pravilu osigurana od krađe).

Opća pravila prikupljanja obavijesti od osobe koja prijavljuje krađu motornog vozila nalažu sustavan i sveobuhvatan pristup. Ako se ovaj razgovor s prijaviteljem promatra sa sudskopsihološkog stajališta, važno je pažljivo motriti osobu koja podnosi prijavu, obratiti pozornost na njeno ponašanje, prisutnost nerвозe, kontradikcija u samoj prijavi i dr. Vrlo često kod lažnih prijava krađa motornih vozila počinitelji unaprijed pripremaju svoju verziju događaja s puno detalja kojih se u naknadnom ispitivanju često ne sjećaju ili su njihove izjave u pogledu tih pojedinosti značajno proturječne. Kako bi se otklonila sumnja u vjerodostojnost prijave, od prijavitelja je potrebno zatražiti na uvid sve kopije ključeva za vozilo. S obzirom na to da se prijavitelj krađe motornog vozila (obavijesno/informativno) ispituje kao vjerojatni svjedok, potrebno je vrlo detaljno provjeriti gdje je bio u vrijeme kada je prijavio krađu vozila.

Vrlo važan segment zaprimanja prijave jest i detaljan opis mjesta događaja gdje je vozilo posljednji put bilo parkirano. Tako izlazak na mjesto događaja uz nazočnost osobe koja prijavljuje krađu motornog vozila može poslužiti provjeravanju istinitosti same prijave.<sup>11</sup> Obavijesno ispitivanje prijavitelja krađe motornog vozila moguće je obaviti (Chevalley i Poza, 2006): (a) na mjestu gdje je vozilo bilo posljednji put parkirano, (b) u službenim prostorijama policije ili tužiteljstva i (c) na drugim različitim lokacijama. Nakon zaprimanja i detaljne provjere prijave krađe motornog vozila moguća su dva ishoda: (a) da se radi o lažnom prijavljivanju krađe motornog vozila i (b) da je prijava istinita. U prvom slučaju kriminalističko se istraživanje usmjerava prema utvrđivanju svih okolnosti povezanih s po-

---

<sup>11</sup> Iako činjenica da se motorna vozila otuđuju s javnih površina otežava pronalazak korisnih tragova na mjestu događaja, ona ipak može ići u prilog razjašnjavanju samog kaznenog djela. Naime, u novije vrijeme sve veći broj objekata i javnih površina posjeduje nadzorne videokamere koje ponekad, bez znanja počinitelja, snimaju i mjesto odakle je vozilo otuđeno.

činjenjem kaznenog djela lažnog prijavljivanja, dok se u drugom slučaju proces istraživanja nastavlja s utvrđivanjem svih bitnih okolnosti samog djela krađe vozila.<sup>12</sup>

Ako je vrlo vjerojatno da je prijava krađe motornog vozila istinita, s prijaviteljem je potrebno obaviti što detaljniji razgovor, uz pridržavanje kriminalističkih pravila o ispitivanju vjerojatnih svjedoka. Tom se prilikom najčešće primjenjuje tehnika sustavnog intervjua, zato što se u kriminalističkoj praksi koriste tipizirani obrasci za obavljanje razgovora s osobom koja prijavljuje krađu motornog vozila. Prilikom obavljanja razgovora s prijaviteljem preporučuje se primjena spoznajnog intervjua (eng. *cognitive interview*) koji se temelji na četiri polazne točke: obnova konteksta događaja, cjelovitost prisjećanja, prikaz različitim redosljedom i u pojedinostima te promjena načina zapažanja. U praksi se ovaj oblik ispitivanja provodi u pet faza: uvod, otvoreno izlaganje, analiza pamćenja, revizija sadržaja i završetak. Potrebno je osigurati udobnu atmosferu tijekom ispitivanja i time s osobom koja prijavljuje krađu motornog vozila stvoriti odnos međusobnog povjerenja (Chevalley i Poza, 2006). Iako se s formalnog gledišta o prijavi sastavlja zapisnik u koji se sukcesivno unosi izjava prijavitelja, o okolnostima intervjua dopušteno je načiniti službenu zabilješku u koju se unose sporedne činjenice (npr. držanje osobe, prisutnost nerveze i sl.).

U sadržajnome smislu, obavijesno ispitivanje osobe koja prijavljuje krađu motornog vozila smjera dobivanju informacija o: (a) otuđenom vozilu, (b) krađi predmetnog vozila i (c) pronalasku otuđenog vozila<sup>13</sup>, ako osoba prijavljuje da je pronašla svoje vozilo. Podaci koji se prikupljaju o otuđenom motornom vozilu impliciraju opća i posebna obilježja pripadnosti predmetnog motornog vozila.<sup>14</sup> Posebna skupina informacija koja se prikuplja obavijesnim ispitivanjem referira se na broj originalnih ključeva i kopija ključeva vozila koje je vlasnik imao prije krađe, te koliko od tih ključeva ima u trenutku prijavljivanja kaznenog djela. Provjerama kroz baze podataka provjerava se istinitost prijave, a pojedinosti o otuđenom vozilu imaju značajnu ulogu kod potražne djelatnosti za otuđenim vozilima. Nadalje, od prijavitelja je potrebno dobiti informacije o krađi motornog vozila, točnije - datum i vrijeme kada je vozilo posljednji put vidio i kada je primijećena krađa vozila.<sup>15</sup>

Isto tako, vrlo značajan podatak odnosi se na mjesto gdje je vozilo posljednji put bilo parkirano. Ono je značajno s traseološkog, ali i taktičkog stajališta u smislu provjere istinitosti prijave. Druge važne informacije odnose se na činjenicu je li vozilo bilo zaključano u vrijeme otuđenja, postoje li svjedoci događaja, jesu li se u vozilu nalazile neke vrijedne stva-

<sup>12</sup> Uzimajući u obzir opća kriminalističkotaktička pravila, moguće je prilikom zaprimanja prijave o krađi motornog vozila odabrati metodu poligrafskog testiranja radi utvrđivanja istinitosti same prijave.

<sup>13</sup> Nerijetko se u praksi događa da kod slučajeva krađe motornog vozila počinitelji kontaktiraju s vlasnikom i nude mu povrat vozila uz novčanu naknadu. Ako se takav "aranžman" uspješno realizira, vlasnici po uputama počinitelja, ali i zbog drugih za njih nepovoljnih okolnosti, prijavljuju da su sami pronašli svoje vozilo.

<sup>14</sup> Radi se o sljedećim podacima: 1. vrsta vozila, 2. proizvođač, marka i model, 3. broj registracijskih oznaka, 4. VIN broj, 5. godina proizvodnje, 6. boja, 7. broj prijeđenih kilometara, 8. serijska i dodatna oprema na vozilu, 9. procijenjena vrijednost, 10. prisutna oštećenja na vozilu, 11. postojanje zaštitnih sustava od krađe, 12. vrsta osiguranja za vozilo s navođenjem osiguravajućeg društva i predočavanjem police osiguranja za vozilo i sl.

<sup>15</sup> U nekim je slučajevima vrijeme otuđenja vrlo važan element provjeravanja istinitosti prijave krađe motornog vozila. Radi provjeravanja navoda iz prijave službene osobe mogu obavljati provjere na graničnim prijelazima, koristiti se sustavima videonadzora javnog prometa, obavljati provjere putem ureda avioprijevoznika i autobusnih prijevoznika kada se sumnja da je osoba otišla u drugu državu s namjerom da lažno prijavi otuđenje vozila i sl. (Chevalley i Poza, 2006).

ri, koje stvari točno i koja je njihova procijenjena vrijednost, sumnja li prijavitelj na nekoga kao mogućeg počinitelja, koji je mogući *modus operandi* i sl. Na kraju, od osoba se mogu prikupiti informacije o pronalasku otuđenog vozila. Stoga, potrebno je utvrditi vrijeme i mjesto pronalaska vozila, točne podatke o identitetu osobe koja je pronašla vozilo, podatak o zatečenom stanju brojača kilometara, stanje mehanizma za zaključavanje vozila, opće stanje vozila te informaciju o zatečenim predmetima u pronađenom vozilu.

Kada je riječ o privremenim krađama motornih vozila, očividno je da će se mjerama pozorno-patrolne djelatnosti, potom specijalnom kriminalističkom kontrolom, otkriti ova kaznena djela, počinitelji zateći na djelu ili pronaći otuđeno vozilo koje su počinitelji ostavili napušteno, nakon privremenog korištenja. Osim toga, poslovi i zadaci kontrole sigurnosti prometa sadržajno obuhvaćaju kriminalističku kontrolu isprava za motorna vozila i samih vozača, koju treba usmjeriti na uočavanje oduzetih i ukradenih automobila, kao i automobila ostavljenih uz ceste i sl. (Papeš i Pavlek, 1973). U te svrhe koriste se i podaci o zemljopisnoj i vremenskoj distribuciji krađa motornih vozila kako bi se ove mjere mogle pravilno usmjeriti i povećati stopu pronađenih vozila.<sup>16</sup> U tom smislu, nužno je poznavati trendove otuđenja motornih vozila, tipični *modus operandi* počinitelja, imati na raspolaganju pristup relevantnim bazama podatka, ostvarivati suradnju s privatnim kompanijama koje pružaju usluge satelitskog praćenja vozila i sl. Kod ove skupine krađa motornih vozila, vrlo se često prilikom zatjecanja počinitelja na djelu kombiniraju kriminalističkotaktičke radnje i mjere blokade, potjere i zasjede kako bi se onemogućio bijeg počinitelja. Specifičnost je ovih mjera u tome što vrlo često počinitelji odbijaju postupiti po izdanim naređenjima službenih osoba da zaustave vozilo te pokušavaju pobjeći s otuđenim vozilom, a tom prilikom vrlo često počine i neko drugo kazneno djelo protiv sigurnosti javnog prometa s teškim posljedicama. U nekim slučajevima vozilo za kojim je poduzeta potjera može prijeći međunarodnu granicu, pa tom prilikom dolaze do izražaja radnje prekogranične potjere kao oblici međunarodne policijske suradnje (Joubert i Bevers, 1996). Nakon što vozilo bude uspješno zaustavljeno, potrebno je obaviti provjeru identiteta svih osoba koje se nalaze u vozilu, provjeriti identitet vozila te obaviti pregled samog vozila i putnika. Ako se provedenim pregledom u unutrašnjosti vozila ili kod zatečenih osoba uoče predmeti koji se trebaju oduzeti, potrebno je provesti radnje pretrage i privremenog oduzimanja tih predmeta. Najčešće se radi o predmetima kojima je počinjeno kazneno djelo krađe vozila, predmetima koji su poslužili za počinjenje ovog djela, odnosno drugim predmetima čije je oduzimanje obavezno. Potvrđivanje početne sumnje da se radi o ukradenom vozilu predstavlja osnovu za lišenje slobode zatečenih osoba i njihovo privođenje u službene prostorije radi ispitivanja, dok vozilo postaje predmet očevida. Ako je, pak, otuđeno vozilo pronađeno napušteno, primarno je potrebno utvrditi identitet vozila, provjeriti postoji li potraga za tim vozilom, osigurati mjesto događaja, obaviti pregled užeg i šireg područja oko mjesta događaja, obaviti razgovor s eventualnim svjedocima i načiniti kratki *ad hoc* izvještaj do dolaska tijela za očevid.

---

<sup>16</sup> U tom smislu, vrlo se često govori o preventivnom učinku ove vrste mjera nadziranja specifičnih područja na kojima najčešće dolazi do počinjenja krađa motornih vozila.

### 3. ZAKLJUČAK

Poznato je kako su u ukupnoj masi službeno registriranog kriminaliteta delikti protiv imovine dominantno zastupljeni i često zauzimaju preko dvije trećine svih počinjenih kaznenih djela. Specifičnost ovog oblika kriminaliteta jest u tome što se u svim ili gotovo u svim slučajevima radi o ponašanjima koja su potaknuta i vođena isključivom ili pretežnom namjerom stjecanja imovinske koristi za počinitelje ili s njima povezane osobe. Motorna vozila često se dovode u vezu s kaznenim djelima, počevši od razbojništava, krijumčarenja opojnih droga, drugih supstancija i predmeta, pa sve do terorizma. Ipak, najveći broj protupravnih i kažnjivih radnji u vezi s motornim vozilima odnosi se na otuđenja motornog vozila. Ova su kaznena djela opetovana i postojana, ponajprije zahvaljujući velikoj materijalnoj vrijednosti koja je atraktivna za počinitelje, kako za oportuniste tako i za organizirane kriminalne skupine koje se redovito bave ovim oblikom kriminala, koji donosi enormnu zaradu. Dakle, permanentna zastupljenost krađa motornih vozila u fenomenologiji kriminaliteta, s posljedicama koje se ogledaju u visokim materijalnim štetama za vlasnike i osiguravajuću industriju, kao i strahom stanovništva, zahtijeva razmatranje i iznalaženje znanstveno utemeljenog pristupa koji će omogućiti sustavno i plansko provođenje kriminalističkog istraživanja delikata otuđenja motornih vozila.

Iako se radi o jednom od najčešće prijavljivanih kaznenih djela, otkrivačka djelatnost policije u inicijalnim fazama ovog istraživanja i dalje je zamjetna i bitna za uspješnost nastavka istraživanja. To što se radi o naglašeno opetovanim kaznenim djelima s jedne strane, koja se u skoro svim slučajevima prijavljuju tijelima kaznenog progona, s druge strane ima svoje pozitivne i negativne čimbenike. Prvi se odnose na činjenicu da odmah ili neposredno po otuđenju motornog vozila policija posjeduje potrebna saznanja i podatke o vozilu za kojim se traga, tj. moguće je odmah pristupiti traganju za otuđenim vozilom primjenjujući temeljne kriminalističke postupke i procedure iz domena taktike potražne djelatnosti. Razvoj suvremenih informacijskih tehnologija, baza podataka, uređaja za skeniranje i provjeru registracijskih oznaka na graničnim prijelazima, prometnicama i parkirnim prostorima, naprava za satelitsko praćenje vozila i dr., svakako olakšavaju potragu za otuđenim vozilima. Negativna strana masovnog počinjenja i formalnog prijavljivanja krađa motornih vozila sastoji se u tome da često policijska tijela ne raspolažu dovoljnim resursima da svim tim slučajevima pristupe na jednak način, uza svu potrebnu pozornost i odgovarajuće postupanje. Ranija istraživanja uputila su na to da zbog različitih razloga krađe motornih vozila nisu u vrhu prioriteta rada policije, pa i taj čimbenik utječe na kvalitete mjera i radnji koje se odmah trebaju poduzeti radi provjere istinitosti prijave i poduzimanja hitnih radnji traganja. U takvim okolnostima policija se nerijetko susreće i s pojavom lažnog prijavljivanja krađa motornih vozila, uglavnom radi prevare osiguranja. To je dodatni razlog da se u heurističkoj fazi istraživanja krađa motornih vozila primijene sva pravila, procedure i radnje ispitivanja istinitosti prijave kojima se bavio i ovaj rad. Cilj otkrivačke djelatnosti u odnosu na ove delikte jest točno utvrditi preliminarnu kriminalističku diferencijalnu dijagnozu koja će nepobitno potvrditi da se radi o krađi motornog vozila; te osigurati inicijalne spoznaje o kojem se tipu, pojavnom obliku ovog kaznenog djela radi kako bi kriminalističko istraživanje u nastavku moglo pravilno usmjeriti i planirati.

Dakle, operativni model istraživanja krađa motornih vozila najprije se prilagođava temeljnoj klasifikaciji ovih pojava u odnosu na motivaciju i stupanj organizacije počinitelja. Kratkotrajne krađe i krađe motornih vozila koje nisu motivirane namjerom stjecanja imo-

vinske koristi, u biti su jednostavnije za istraživanje i često omogućavaju pozitivan ishod, za razliku od dugotrajnih i organizirano počinjenih krađa motornih vozila, koje zahtijevaju drugačije strateške orijentacije policije i drugih tijela kaznenog progona, specijalizaciju i posebne tehnike i metode rada. Često se s kriminalističkog aspekta ovaj model prilagođava metodičkim pravilima istraživanja organiziranog kriminala, sa svim specifičnostima krađa motornih vozila.

## LITERATURA

1. Aleksić, Ž. (1985). *Kriminalistika, treće izmjenjeno i dopunjeno izdanje*. Beograd: Savremena administracija.
2. Babić, M. (2005). Krivična djela protiv imovine. U: Babić, M., Filipović, Lj., Marković, I. i Rajić, Z. (ur.). *Komentari krivičnih/kaznenih zakona u Bosni i Hercegovini*, knjiga II (1654-1700). Sarajevo: Savjet/Vijeće Evrope i Evropska komisija.
3. Barbier, G. A. (2006). International Collaboration through Interpol (u: *Forensic Investigation of Stolen-Recovered and Other Crime-Related Vehicles*, ur. Stauffer, E., Bonfanti S. E.), Oxford: Elsevier, 543.-564.
4. Berg, B. (2008). *Criminal Investigation, 4th. Edition*. New York: McGraw-Hill Higher Education.
5. Bojanić, N. (2004). *Otkrivanje krivotvorenih putnih isprava pri prelasku državne granice*. Sarajevo: Fakultet kriminalističkih nauka.
6. Bošković, M. (1998). *Kriminalistika - Metodika I*. Beograd: Policijska akademija.
7. Brown, R., Cannings, A. i Sherriff, J. (2004). *Intelligence-Led Vehicle Crime Reduction: An Evaluation of Operation Gallant*, Home Office Online Report, OLR 47/4. London: Home Office.
8. Brown, R. (2010). Vehicle Crime. U: Brookman, F., Maguire, M., Pierpoint, H. i Bennett, T. (ur.). *Handbook on Crime* (26-47). Devon: Willan Publishing.
9. Carroll, R. (2004). Preventing Vehicle Crime in Australia through Partnership and National Collaboration (u: *Understanding and Preventing Car Theft*, ur. Maxfield, G. M., Clarke, V. R.), Crime Prevention Studies, Vol. 17, Monsey-Devon: Criminal Justice Press&Willan Publishing, 45.-65.
10. Chevalley, J-F. i Poza, M. (2006). Victim and Witness Interviews and Collection of Circumstantial Information. U: Stauffer, E. i Bonfanti, S. E. (ur.). *Forensic Investigation of Stolen-Recovered and Other Crime-Related Vehicles* (23-36). Oxford: Elsevier.
11. Clarke, V. R. i Harris, M. P. (1992). Auto Theft and Its Prevention, *Crime and Justice*, vol. 16, 1.-54.
12. Deljković, I. (2016). *Kriminalistička taktika*. Sarajevo: Fakultet za kriminalistiku, kriminologiju i sigurnosne studije Univerziteta u Sarajevu.
13. Hess, K. M. i Hess Orthmann, C. (2010). *Criminal Investigation, 9th edition*. Clifton Park, NY: Delmar/Cengage Learning.
14. Janjić, Ž. (1995). Teške krađe motornih vozila. *Policija i sigurnost*, 4, 277.-299.
15. Joubert, C. i Bevers, H. (1996). *Schengen Investigated - A Comparative Interpretation of the Schengen Provisions on International Police Cooperation in the Light of the European Convention on Human Rights*. Hague: Kluwer Law International.

16. Katterwe, H. (2006). Restoration of Serial Numbers. U: Stauffer, E. i Bonfanti, S. E. (ur.). *Forensic Investigation of Stolen-Recovered and Other Crime-Related Vehicles* (177-205). Oxford: Elsevier.
17. Krivokapić, V., Žarković, M. i Simonović, B. (2003). *Kriminalistička taktika*. Beograd: Visoka škola unutrašnjih poslova.
18. Longman, M. (2006). The Problem of Auto Theft, (u: *Forensic Investigation of Stolen-Recovered and Other Crime-Related Vehicles*, ur. Stauffer, E., Bonfanti S. E.), Oxford: Elsevier, str. 1.-21.
19. Lyman, D. M. (2011). *Criminal Investigation: The Art and the Science*. New Jersey: Prentice Hall
20. Maxfield, G. M. (2004). Introduction. (u: *Understanding and Preventing Car Theft*, ur. Maxfield, G. M., Clarke, V. R.), Crime Prevention Studies, Vol. 17, Monsey-Devon: Criminal Justice Press&Willan Publishing, 1.-23.
21. Mujanović, E., Datzler, D. & Budimlić, M. (2012). Imovinski kriminalitet u Bosni i Hercegovini prema zvaničnim statistikama, *Kriminalističke teme*, XII (1-2), 1.-27.
22. Mujanović, E. & Deljić, I. (2012). Aktuelni trendovi u prevenciji krađa motornih vozila: uloga javno-privatnog partnerstva. *Bezbednost*, LIV (3), 216.-231.
23. Mujanović, E. (2015). *Međunarodna policijska saradnja*. Sarajevo: Fakultet za kriminalistiku, kriminologiju i sigurnosne studije.
24. Office for National Statistics (2018). Crime in England and Wales: Year ending September 2017. file:///D:/!%20Personal%20data/Downloads/Crime%20in%20England%20and%20Wales%20year%20ending%20September%202017.pdf, preuzeto 28. 1. 2018.
25. Osterburg, J. W. i Ward, R. H. (2014). *Criminal Investigation: A Method for Reconstructing the Past, 7th Edition*. Waltham: Anderson Publishing.
26. Papeš, D. i Pavlek, I. (1973). *Kako se provodi kriminalistička kontrola*. Beograd: Savezni sekretarijat za unutrašnje poslove.
27. Pavišić, B. (1997). *Kriminalistika 1 – Uvod*. Rijeka: Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci.
28. Pavišić, B., Modly, D. i Veić, P. (2006). *Kriminalistika*, prva knjiga. Zagreb: Golden marketing/Tehnička knjiga.
29. Siegel, L. J. (2015). *Criminology: Theories, Patterns and Typologies, Twelfth Edition*. Boston, MA: Cengage Learning.
30. Sky News (2017). 'Relay Crime': Police Release Footage of New Type of Vehicle Robbery. Dostupno na: <https://news.sky.com/story/amp/relay-crime-police-release-footage-of-new-type-of-vehicle-robbery-11145015>, preuzeto 27. 12. 2017.
31. Terp, G. (2006). Investigation from the Public Side, (u: *Forensic Investigation of Stolen-Recovered and Other Crime-Related Vehicles*, ur. Stauffer, E., Bonfanti S. E.), Oxford: Elsevier, 457.-480.
32. Trajkovski, G. (1972). *Kontrola putničkog saobraćaja preko državne granice*. Beograd: Savezni sekretarijat za unutrašnje poslove.
33. Van Dijk, J., Van Kesteren, J., i Smit, P. (2007). *Criminal Victimization in International Perspective: Key Findings from the 2004-2005 ICVS and EU ICS*. The Hague: Tilburg University, UNICRI, UNODC, Ministry of Justice i WODC.
34. V. (1978). *Kriminalistika (udžbenik za operativne radnike službi JB i DB, Vojnu policiju, Javne tužioce, Istražne i raspravne sudije, advokate i druge pravnike, studente pravnih fakulteta i aktiviste DZS)*, četvrto izdanje. Beograd: Savremena administracija.

35. Vodinelić, V. (1985). *Kriminalistika, otkrivanje i dokazivanje (Teoretski i praktični kriminalistički i dokazni problemi)*, I tom. Skopje: Centar za obrazovanje na kadri za bezbednost i opštествena samozaštita "Elisie Popovski-Marko".
36. Vodinelić, V. i Aleksić, Ž. (1990). *Kriminalistika (udžbenik za studente pravnih i kriminalističkih fakulteta, viših škola unutrašnjih poslova, operativne radnike javne i državne sigurnosti, vojnu policiju, radnike izvršenja krivičnih sankcija, javne tužioce, istražne i raspravne suce, advokate, carinike, socijalne pedagoge i sve ostale koji se bave utvrđivanjem istine)*. Zagreb: Informator.
37. Zakon o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini, *Službene novine Bosne i Hercegovine*, 6/06., 75/06., 44/07., 84/09., 48/10., 18/13., 8/17. (2017).

---

Summary

**Eldan Mujanović, Darko Datzer, Adnan Fazlić**

**Heuristic Aspects of Criminal Investigation of Motor Vehicle Thefts**

This paper deals with the issue of motor vehicle theft, as very frequent and pervasive form of property crime, from the point of view of the general features of the phenomenon, and in particular the heuristic aspects of the criminal investigation of this category of criminal offenses. Typical police investigative actions are being carried out following the information on the motor vehicle theft and the specificity of some of these actions that affect the effectiveness of detection. The issue of detecting fraudulent motor vehicle thefts that is very common in practice has also been addressed. The work is based on an overview and analysis of previous research, both theoretical and practical, as well as other sources dealing with criminal investigation of motor vehicle thefts. The key assumption used in the paper is that thorough and efficient handling of the initial, heuristic phase of criminal investigation of motor vehicle theft affects the quality and outcome of the overall criminal procedure, which is reflected in the timely detection of stolen vehicles, the identification of the perpetrator(s), revealing of false complaints, the detection of uniform or similar *modus operandi* (indicating the organization and specialization of the perpetrators), etc.

**Key words:** motor vehicle thefts, crimes against property, criminal investigation, false reporting, cognitive interview.