

DEAN SAVIĆ*, DRAGUTIN VURNEK**, ANTE DUJMOVIĆ***

Strateški pristup suzbijanju krađa motornih vozila – pet godina poslije

Sažetak

Na temelju analize statističkih podataka o krađama motornih vozila u Republici Hrvatskoj, koja je provedena 2015. godine (v. Savić i sur., 2015), te na temelju tada obavljene studije slučaja u svezi sa strateškim pristupom toj problematici, izneseni su zaključci prema kojima policija može u značajnoj mjeri utjecati na dodatno smanjenje broja otuđenih i povećanje udjela pronađenih motornih vozila. U spomenutoj studiji također je zaključeno kako se usmjerenim strateškim pristupom može aktivno utjecati na sigurnosne trendove, odnosno učinkovitije suzbijati pojedine sigurnosne prijetnje. Rezultate takvog pristupa moguće je i adekvatno mjeriti. Cilj ovog rada bio je dati odgovor na pitanje kakvo je stanje i kretanje ove vrste kriminaliteta u razdoblju koje je uslijedilo nakon njegove posljednje evaluacije 2015. godine. Kako bi se dao odgovor na postavljeno pitanje, rabljena je kvantitativna metoda (deskriptivno statistička) u odnosu na dostupne statističke pokazatelje. Dobiveni su rezultati prema kojima broj krađa motornih vozila stagnira uz blagi porast, ali je istovremeno udio pronađenih motornih vozila izrazito visok, uz stalni trend rasta. U usporedbi s drugim europskim državama stopa krađa motornih vozila ostala je izrazito niska, te je dugoročni trend pada značajno veći. Na temelju toga izneseni su zaključci prema kojima zadržavanje trenda pada broja otuđenih motornih vozila više nije strateški cilj, te da se više pozornosti posvećuje reaktivnom djelovanju koje je uspješno zahvaljujući postojanju specijaliziranih ustrojstvenih jedinica i policijskih službenika zaduženih za ovu problematiku.

ključne riječi: motorna vozila, krađa i krijumčarenje motornih vozila, policija, organizirani kriminal, strateški pristup.

* dr. sc. Dean Savić, profesor na Visokoj policijskoj školi, vanjski suradnik.

** Dragutin Vurnek, predavač na Visokoj policijskoj školi, vanjski suradnik.

*** Ante Dujmović, predavač na Visokoj policijskoj školi, vanjski suradnik.

1. UVOD

Od početka 1990-ih do sredine 2010-ih godina problematika krađa motornih vozila u Republici Hrvatskoj predstavljala je iz godine u godinu sve manji sigurnosni problem - što je bilo u skladu s europskim i svjetskim trendovima. S tim u svezi, aktivnosti koje je policija poduzimala tijekom čitavog tog razdoblja odigrale su značajnu ulogu u stalnom smanjenju broja kaznenih djela povezanih s otuđenjem motornih vozila. Odličnu analizu ove pojave tijekom devedesetih dali su Žarković i Rajkovača (1998:625-40). Kasnije su Savić, Dujmović i Hasel (2015) istražili tezu prema kojoj policija svojim aktivnostima može u značajnoj mjeri utjecati na dodatno smanjenje broja otuđenih i povećanje udjela pronađenih motornih vozila. Na temelju provedene analize statističkih podataka i aktivnosti koje su poduzimane na strateškoj razini u odnosu na cjelokupnu problematiku, u tom je istraživanju iznesen zaključak kako aktivnosti mjerodavnih tijela u značajnoj mjeri utječu na stanje i kretanje kriminaliteta. Pri tome je uočeno kako jasna strategija i konkretno definirani ciljevi, uz uspješno motiviranje komponenti sustava na operativnoj razini – a ovdje valja izdvojiti i postojanje specijaliziranih ustrojstvenih jedinica i policijskih službenika zaduženih za ovu problematiku – mogu dovesti do postizanja značajnih rezultata na ovome polju.

Ono što najviše ide u prilog prethodno spomenutom zaključku jest činjenica da je postignut značajan pad broja ukradenih motornih vozila nakon što su na strateškoj razini u prvoj polovici 2010-ih poduzeti konkretni naponi u tom smjeru u suradnji s policijskim upravama koje su bile najugroženije ovom problematikom. Iako u spomenutoj studiji nije provedeno istraživanje koje bi nedvojbeno utvrdilo uzročno-posljedičnu vezu između poduzetih aktivnosti i ostvarenih rezultata, trendovi koji su zabilježeni jasno upućuju na osnovanost izvedenog zaključka.

U svezi s navedenim, cilj je ovog rada dati odgovor na pitanje kakvo je stanje i kretanje ove vrste kriminaliteta u razdoblju koje je uslijedilo nakon njegove posljednje evaluacije 2015. godine. Kako bi se dao odgovor na postavljeno pitanje bit će primijenjena kvantitativna metoda (deskriptivno statistička) u odnosu na dostupne statističke podatke koje javnosti prezentira Ministarstvo unutarnjih poslova Republike Hrvatske i druga mjerodavna tijela u Hrvatskoj i inozemstvu.

2. STATISTIČKI PODACI

Prema rezultatima uvodno spomenute studije, pad broja otuđenih motornih vozila od 2005. do 2014. godine bio je značajan i stalan; uz manje iznimke poput blagog porasta od 3 % u 2007. godini. Tako je u rekordnoj 2014. pad iznosio visokih 22 % u odnosu na prethodnu, 2013. godinu. Od ukupnog broja otuđenih vozila godišnje ih se pronalazilo preko 50 %, a tijekom 2013. i 2014. godine taj je udio bio čak veći i od 60 % (v. tablicu 1 i 2).

U razdoblju od 2015. do 2019. godine bilježi se izravnavanje trenda te njegov blagi rast. Međutim, ni u jednom trenutku situacija nije postala lošija od one koja je zabilježena 2013. godine. No, rezultat ostvaren 2014. godine, kada su zabilježene 803 krađe motornih vozila, nije nadmašen. Nakon toga, 2020. godine dolazi do rekordnog pada broja otuđenih vozila od 31 %. Te ih je godine otuđeno svega 648, što je vidljivo iz tablice 1 i 2 te grafikona 1.

Tablica 1: Broj otuđenih i pronađenih motornih vozila u Hrvatskoj u razdoblju od 2005. do 2020. godine s udjelom pronađenih u odnosu na otuđena vozila

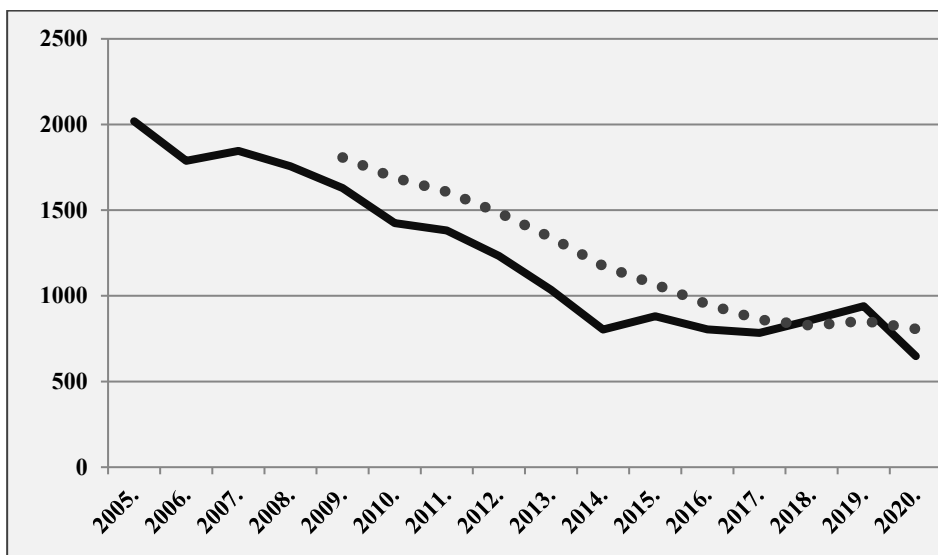
Izvor: Savić i sur. 2015:213 (za razdoblje 2005.-2014.); Statistika MUP-a i Bilteni o sigurnosti cestovnog prometa (2015.-2020.)

	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.	2019.	2020.
Otuđena	2019	1788	1846	1756	1629	1425	1382	1233	1035	803	881	804	784	859	940	648
Pronađena	968	950	977	976	906	836	769	737	645	518	552	516	536	556	677	475
Udio (%)	47,9	53,1	52,9	55,6	55,6	58,7	55,6	59,8	62,3	64,5	62,7	64,2	68,4	64,7	72,0	73,3

Tablica 2: Kretanje broja otuđenih i pronađenih motornih vozila u Hrvatskoj u razdoblju od 2005. do 2020. izraženog u postocima

Izvor: Izračunato prema podacima iz tablice 1

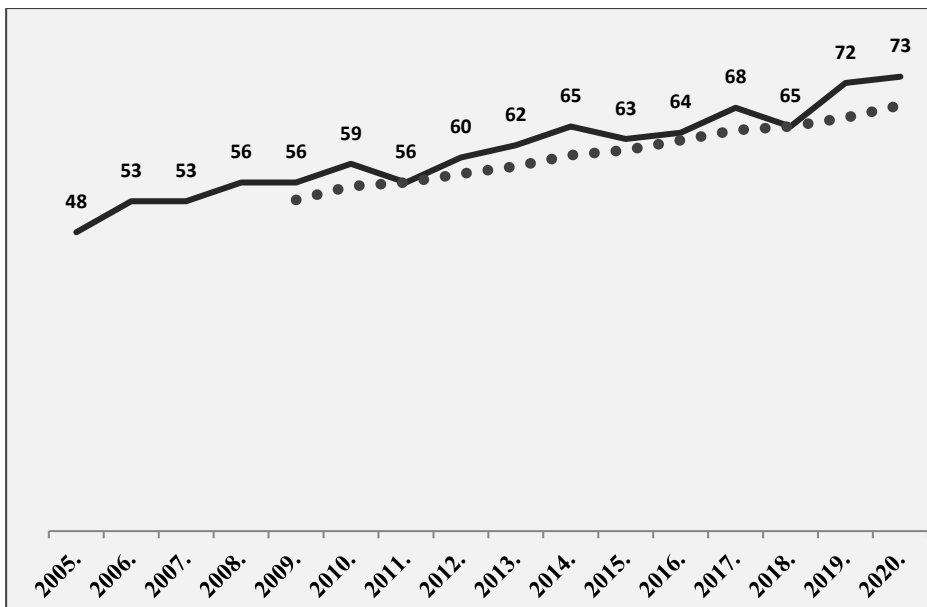
	05/04	06/05	07/06	08/07	09/08	10/09	11/10	12/11	13/12	14/13	15/14	16/15	17/16	18/17	19/18	20/19
Otuđena	-8,2	-11,4	+3,2	-4,9	-7,2	-12,5	-3,0	-10,8	-16,0	-22,4	+9,7	-8,7	-2,5	+9,6	+9,4	-31,1
Pronađena	-0,7	-5,2	-0,2	-2,7	-7,1	-3,1	-8,0	-4,2	-12,5	-19,7	+6,6	-6,5	+3,9	+3,7	+21,8	-29,8



Grafikon 1: Kretanje broja otuđenih vozila u Hrvatskoj u razdoblju od 2005. do 2020. godine s iskazanom crtom trenda (petogodišnji prosjek)

Izvor: Savić i sur. 2015:213 (za razdoblje 2005.-2014.); Statistika MUP-a i Bilteni o sigurnosti cestovnog prometa (2015.-2020.)

Unatoč stagnaciji i blagom porastu broja otuđenih motornih vozila u zadnjem petogodišnjem razdoblju (2015.-2019.), nije došlo do promjene u trendu vezanom uz udio pronađenih u odnosu na otuđena motorna vozila. Taj je trend nastavio rasti (što je vidljivo iz grafikona 2), te je u 2019. godini dosegao visokih 72 %, a u 2020. rekordnih 73 %.

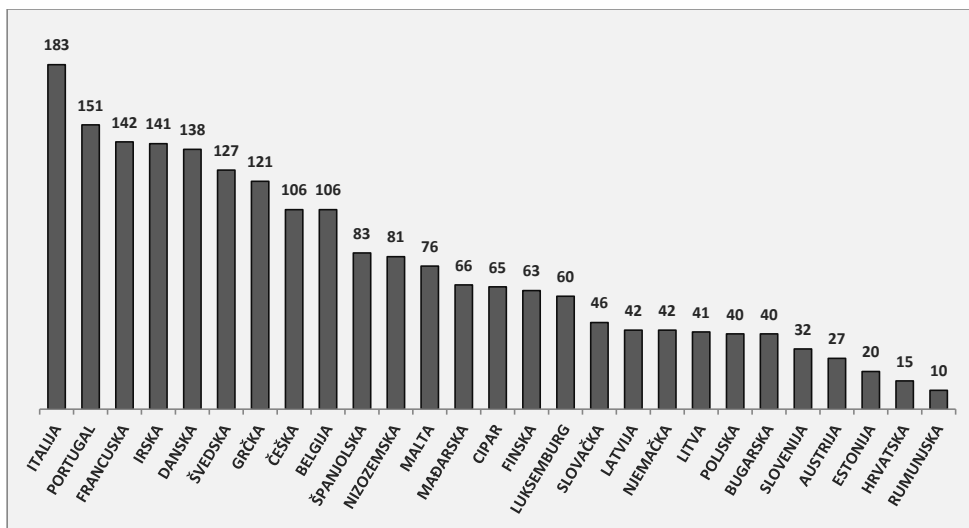


Grafikon 2: Udio pronađenih motornih vozila u Hrvatskoj izražen u postocima u odnosu na otuđena vozila u razdoblju od 2005. do 2020. godine s iskazanom crtom trenda (petogodišnji prosjek)

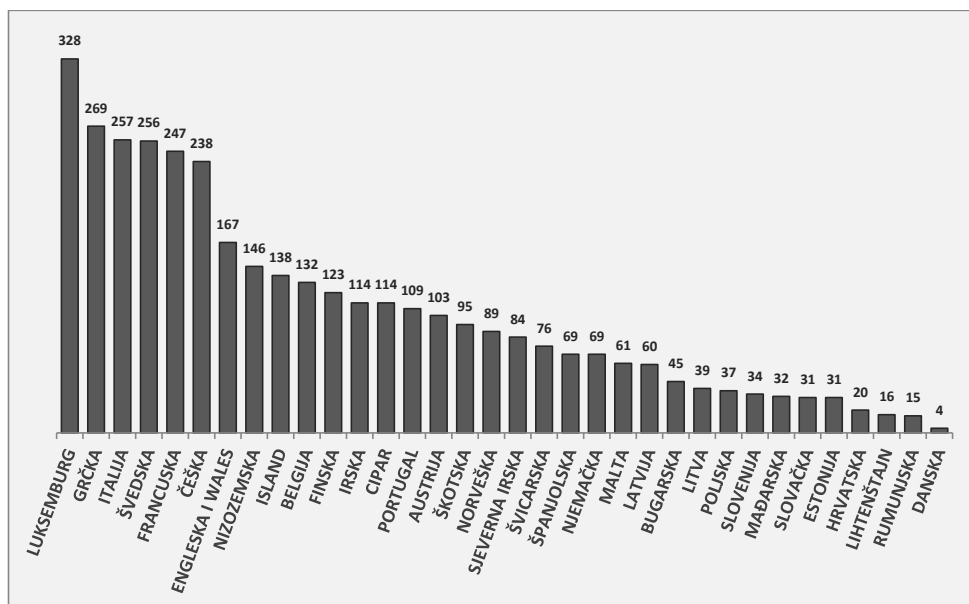
Izvor: Savić i sur. 2015:213 (za razdoblje 2005.-2014.); Statistika MUP-a i Bilteni o sigurnosti cestovnog prometa (2015.-2020.)

Kada se uspoređi broj otuđenih motornih vozila na 100.000 stanovnika u Hrvatskoj s tim istim brojem u ostalim članicama Europske unije i drugim europskim državama, razvidno je kako se Hrvatska i dalje nalazi među slabije ugroženim zemljama. To je vidljivo iz grafikona 3 i 4. Prema recentnijim podacima Eurostata (2019), u Hrvatskoj trogodišnji prosjek stope otuđenja iznosi 20 motornih vozila na 100.000 stanovnika. Najugroženiji je Luksemburg (328 otuđenih vozila), a slijede ga Grčka (269), Italija (257), Švedska (256) Francuska (247) i Češka (238). U boljoj situaciji od Hrvatske samo su Lihtenštajn (16), Rumunjska (15) i Danska (4).¹

¹ Ovdje valja navesti kako se podaci za Dansku trebaju uzeti s određenom dozom opreza budući da postoji veliki nesklad između podataka Europolu iz 2012. godine iznesenih u grafikonu 3, kada se ta država nalazila među ugroženijim članicama Europske unije ovom vrstom kriminaliteta, i podataka Eurostata iz 2019. godine prikazanih u grafikonu 4 prema kojima je ova država u petogodišnjem razdoblju praktički uspjela u potpunosti riješiti ovaj sigurnosni problem. Moguće je da je riječ o metodološkim nedosljednostima u prikupljanju i prijavi statističkih podataka, što zahtijeva dodatno istraživanje u svezi sa stopom otuđenja vozila u toj državi.



Grafikon 3: Broj otuđenih motornih vozila (do 3500 kg dopuštene mase – bez motocikala i mopeda) u 2012. godini na 100.000 stanovnika u državama Europske unije (bez Velike Britanije)
 Izvor: Motor Vehicle Crime 2013., Europol, 2014:7

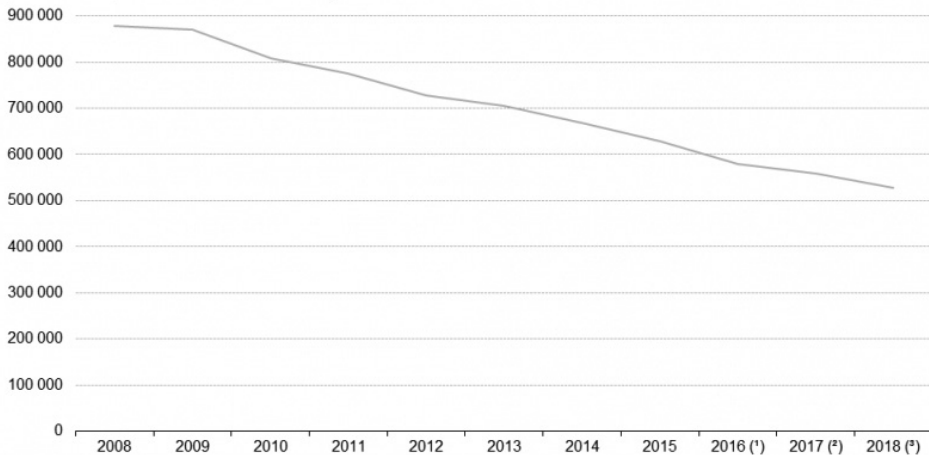


Grafikon 4: Prosječan broj otuđenih motornih vozila (uključujući motocikle, autobuse, teretna vozila, radne strojeve i sl.) na 100.000 stanovnika u europskim državama u razdoblju od 2015. do 2017. godine (podaci za Sjevernu Irsku, Škotsku te Englesku i Wales prikazani su odvojeno zbog razlika u jurisdikciji)
 Izvor: Eurostat, 2019.

Vežano uz kretanje ukupnog broja otuđenih motornih vozila na europskoj razini, prema dostupnim podacima bilježi se stalni trend pada (s blizu 900.000 u 2008. na oko 528.000 u 2018. godini), što je vidljivo iz grafikona 5.² U promatranom razdoblju od 2008. do 2018. godine taj pad iznosi oko 40 %. U istom razdoblju u Hrvatskoj pad broja otuđenih motornih vozila iznosio je oko 50 %. Dakle, u Hrvatskoj je praktički prepolovljen broj otuđenih motornih vozila (sa 1756 u 2008. na 859 u 2018. godini – v. gore tablicu 1), te je zabilježen značajno veći pad u odnosu na europski trend.

Theft of a motorized land vehicle, EU-27, 2008-2018

(number of police recorded offences)



(*) Due to missing reports, the EU total includes the 2015 figure for Hungary.

(†) Due to missing reports, the EU total includes the 2016 figure for France and the 2015 figure for Hungary.

(‡) Due to missing reports, the EU total includes the 2016 figure for France, the 2017 figure for Cyprus and the 2015 figure for Hungary.

Source: Eurostat (online data code: crim_off_cat)

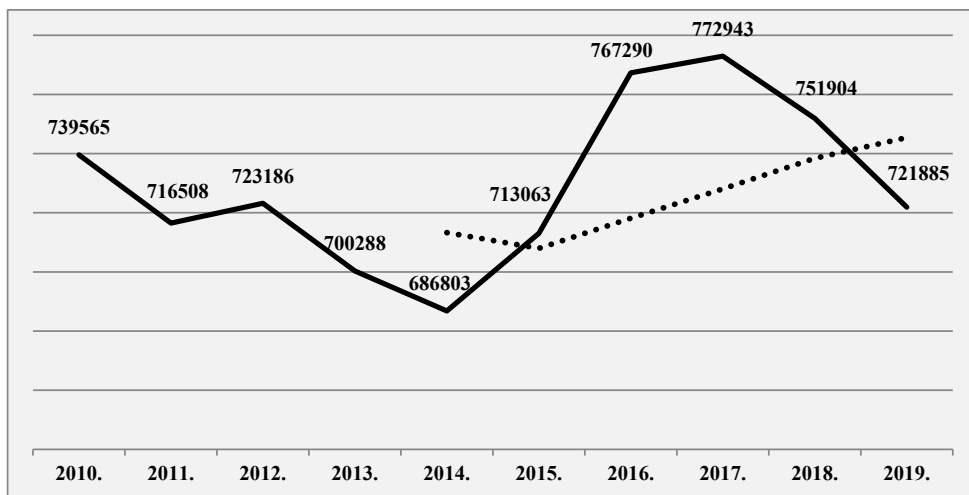
eurostat

Grafikon 5: Ukupan broj otuđenih motornih vozila u 27 država članica Europske unije u razdoblju od 2008. do 2018. godine prema službenim policijskim evidencijama

Izvor: Eurostat, 2020.

S druge pak strane, Sjedinjene Američke Države ne bilježe stalni trend pada broja otuđenja motornih vozila u posljednjih deset godina, što je vidljivo iz grafikona 6. U toj su državi prisutne oscilacije. Tako se u razdoblju od 2010. do 2014. bilježi trend pada, da bi zatim do 2016. uslijedio snažni rast, te potom ponovno stagnacija i pad broja ukradenih vozila. Ukupni je trend za desetogodišnje razdoblje uzlazni, za razliku od onog koji je zabilježen na području Europe. Isto tako, prema preliminarnim podacima američkog NICB-a (*National Insurance Crime Bureau*) u 2020. godini zabilježen je snažan rast broja ukradenih vozila od oko 9 % u odnosu na 2019. godinu. Te je godine, prema analizi tog instituta, otuđeno 873.080 motornih vozila (Insurance Information Institute, 2021). No, dugoročno gledajući, SAD također bilježi silazni trend od 1991. godine, kada je zabilježeno oko 1.700.000 ukradenih vozila, do 2019. godine kada ih je otuđeno blizu 722.000, što iznosi pad od značajnih 58 % (ib).

² Valja naglasiti kako bi stvarni trend mogao biti nešto drugačiji budući da podaci za neke države (Mađarsku, Francusku i Cipar) nisu bili dostupni u cijelosti za pojedine godine od 2015. do 2018. (v. objašnjenje u sklopu grafikona 5).



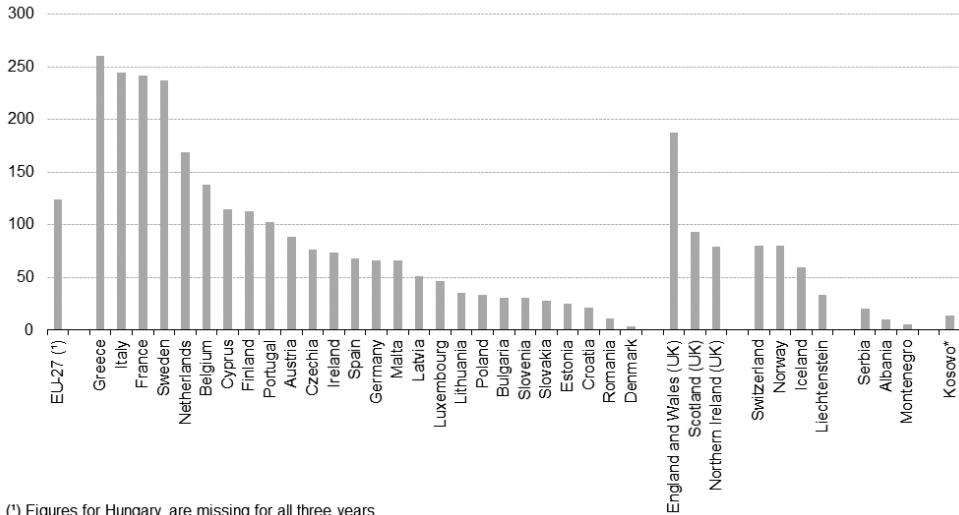
Grafikon 6: Kretanje broja otuđenih vozila u Sjedinjenim Američkim Državama u razdoblju od 2010. do 2019. godine s iskazanom crtom trenda (petogodišnji prosjek)

Izvor: Ministarstvo pravosuđa SAD-a, Savezni istražni ured (FBI), Uniform Crime Reports (2011.-2020.)

Vežano uz trendove u pojedinim državama, postoje znatne poteškoće u svezi s njihovom usporedbom zbog različitih metodologija prikupljanja i obrade podataka. Tako, primjerice, podaci Europol prikazani u grafikonu 3 sadrže podatke o broju otuđenih motornih vozila mase do 3.500 kg, ali bez motocikala i mopeda; dok Eurostatovi podaci iz grafikona 4 uključuju širi krug motornih vozila. Iz tog se razloga ti podaci ne mogu uspoređivati, osim načelno.³ Prema recentnijem izvješću Eurostata (2020) koje uključuje prosjek broja otuđenih motornih vozila u razdoblju od 2016. do 2018. godine, Hrvatska se i dalje nalazi među zemljama koje su najslabije ugrožene ovom problematikom (v. grafikon 6).

³ Istraživanje ove problematike ne olakšava ni činjenica da su Europolova izvješća povjerljive prirode i nisu javno dostupna, a mjerodavne hrvatske službe ne raspolažu dokumentima u kojima bi relevantni podaci bili komparativno prikazani.

Theft of a motorized land vehicle, average 2016-2018
(police recorded offences per hundred thousand inhabitants)



(*) Figures for Hungary are missing for all three years.

* This designation is without prejudice to positions on status, and is in line with UNSCR 1244/1999 and the ICJ Opinion on the Kosovo declaration of independence.

Source: Eurostat (online data code: crim_off_cat)

eurostat

Grafikon 7: *Prosječan broj otuđenih motornih vozila (uključujući motocikle, autobuse, teretna vozila, radne strojeve i sl.) na 100.000 stanovnika u europskim državama u razdoblju od 2016. do 2018. godine*
Izvor: Eurostat, 2020.

U opisnom dijelu spomenutog Eurostatova izvješća u svezi s trogodišnjim prosjekom broja otuđenih motornih vozila u razdoblju od 2016. do 2018. godine navode se konkretni podaci o pojedinim državama koje su najviše i najmanje pogođene ovom vrstom kriminala. Tako su najviše vrijednosti zabilježene u Grčkoj (260), Italiji (244), Francuskoj (242), Švedskoj (237) i Nizozemskoj (169); a najniže u Slovačkoj (28), Estoniji (25), Hrvatskoj (21), Rumunjskoj (11) i Danskoj (4). Izdvojen je i podatak za Švicarsku koja je imala 81 krađu motornih vozila na 100.000 stanovnika. Te je podatke moguće usporediti s onima navedenim u izvješću Eurostata (2019) za razdoblje od 2015. do 2017. godine pa su oni prikazani u tablici 3. Također, pridodani su i podaci za Sjedinjene Američke Države koje u razdoblju od 2016. do 2018. godine imaju 233 otuđena motorna vozila na 100.000 stanovnika.⁴

⁴ U Sjedinjenim Američkim Državama bilježe se krađe i pokušaji krađe automobila, kamiona, autobusa, motocikala, mopeda, motornih saonica i drugih vozila (Insurance Information Institute, 2021).

Tablica 3: Usporedni prikaz trogodišnjeg prosjeka broja otuđenih motornih vozila na 100.000 stanovnika za 2016.-2018. u odnosu na 2015.-2017. godinu u europskim državama koje su najviše i najmanje ugrožene ovim kaznenim djelima, te u Sjedinjenim Američkim Državama

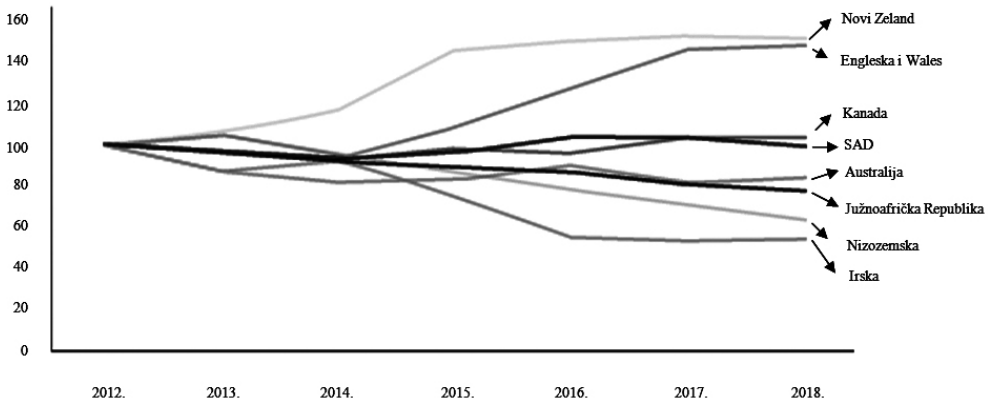
Izvor: Eurostat, 2020. (prema podacima iz grafikona 4 i 7); Ministarstvo pravosuđa SAD-a (prema podacima iz grafikona 6)

Država	2015.-2017.	2016.-2018.	Porast/pad (%)
Rumunjska	15	11	-27
Estonija	31	25	-19
Slovačka	31	28	-10
Švedska	256	237	-7
Italija	257	244	-5
Grčka	269	261	-3
Francuska	247	242	-2
Danska	4	4	0
Hrvatska	20	21	+5
Švicarska	76	81	+7
Nizozemska	146	169	+16
Sjedinjene Američke Države	229	233	+2

U promatranih jedanaest europskih zemalja trend promjene broja otuđenih motornih vozila kreće se u rasponu od pada od 27 % u Rumunjskoj do porasta od 16 % u Nizozemskoj. U Hrvatskoj je zabilježen porast trogodišnjeg prosjeka od 5 % u razdoblju 2016.-2018. u odnosu na 2015.-2017. godinu. Po broju otuđenih motornih vozila Sjedinjene Američke Države mogu se usporediti s najugroženijim europskim državama.

Nadalje, prema izvješću australskog Nacionalnog vijeća za smanjenje krađa motornih vozila (*National Motor Vehicle Theft Reduction Council*) za 2019. godinu, u Australiji je u izvještajnom razdoblju od 1. srpnja 2018. do 30. lipnja 2019. ukradeno 55.293 motorna vozila, što je povećanje od 5 % u odnosu na prethodno razdoblje 2017./18. godinu (National Motor Vehicle Theft Reduction Council, 2019:7). Dakle, i ta država bilježi blagi porast broja otuđenih vozila na godišnjoj razini, i to je u skladu s njihovim petogodišnjim trendom (*ib.*, 8). U spomenutom izvješću dan je i zanimljiv prikaz broja krađa motornih vozila u devet usporedivih država članica Organizacije za ekonomsku suradnju i razvoj (OECD) koji su vidljivi u grafikonu 8 (*ib.*, 22).⁵

⁵ U australskom izvješću naglašeni su problemi u svezi s usporedbom stanja u različitim državama koji proizlaze iz nedostataka u kontinuitetu izvješćivanja, kao i razlikama u načinu prikupljanja podataka te samoj definiciji motornih vozila i kriminala koji je povezan s njihovim otuđenjem (v. National Motor Vehicle Theft Reduction Council, 2019:22). To je identično sa zaključcima iznesenim u ovom radu (v. gore t. 2 i fusnotu 3).



Grafikon 8: Usporedan prikaz broja otuđenih motornih vozila u 9 država članica OECD-a u razdoblju od 2012. do 2018. godine na 100.000 stanovnika

Izvor: National Motor Vehicle Theft Reduction Council, 2019:22

Iz prezentiranih podataka razvidno je kako europske države Irska i Nizozemska, te Južnoafrička Republika bilježe trend pada broja otuđenih motornih vozila⁶, dok brojke u Australiji, Sjedinjenim Američkim Državama i Kanadi stagniraju uz blagi porast. Značajniji trend rasta zabilježen je i Engleskoj i u Walesu, te na Novom Zelandu.

Na temelju provedene analize statističkih pokazatelja mogu se izdvojiti sljedeći trendovi koje je potrebno protumačiti:

- broj krađa motornih vozila u Hrvatskoj stagnira uz blagi porast u petogodišnjem razdoblju;
- u 2020. godini u Hrvatskoj je zabilježen snažan pad broja otuđenih motornih vozila;
- udio pronađenih motornih vozila u Hrvatskoj ostao je visok uz stalni trend rasta;
- stopa krađa motornih vozila u Hrvatskoj ostala je izrazito niska u odnosu na druge europske države;
- na europskoj razini bilježi se konstantni trend pada broja otuđenih motornih vozila;
- u brojnim drugim zapadnim državama bilježi se porast broja otuđenih motornih vozila;
- u Hrvatskoj je ukupni trend pada broja otuđenih motornih vozila značajno veći u odnosu na europski prosjek.

⁶ Ovdje se trend za Nizozemsku razlikuje od onog koji je prikazan u tablici 3, što je najvjerojatnije povezano s metodološkim razlikama u prikupljanju i obradi podataka.

3. TUMAČENJE I RASPRAVA

Na temelju uočenih trendova u svezi s otuđenjem motornih vozila u Republici Hrvatskoj u petogodišnjem razdoblju od 2015. do 2019. godine, te nakon toga u 2020. godini, moguće je iznijeti sljedeće zaključke:

1. zadržavanje trenda pada broja otuđenih motornih vozila u Hrvatskoj više nije strateški cilj;
2. proaktivno djelovanje u odnosu na čitavu problematiku otuđenja motornih vozila u Hrvatskoj više nije primarno;
3. u Hrvatskoj je nastavljeno uspješno reaktivno postupanje nakon počinjenja kaznenog djela, te operativno postupanje prema osobama koje su nositelji ove vrste kriminaliteta;
4. uspješno proaktivno i reaktivno postupanje u Hrvatskoj rezultiralo je dugoročnim trendom pada koji je znatno veći u odnosu na europski prosjek;
5. promjena trenda u Hrvatskoj još nije dovela do mjerljivog pogoršanja ugroženosti ovom vrstom kriminala u odnosu na druge europske države.

Vežano uz prvi, drugi i peti zaključak može se prokomentirati kako se s obzirom na činjenicu da problematika otuđenja motornih vozila u Republici Hrvatskoj predstavlja malu prijetnju – što je vidljivo iz prezentiranih podataka i iz usporedbe sa stanjem u drugim državama – može opravdati fokusiranje pozornosti mjerodavnih tijela na druge sigurnosne izazove. Pri tome valja biti oprezan i pažljivo pratiti trendove kako se situacija ne bi nastavila pogoršavati te kako pojedinci i skupine koje se bave ovom vrstom kriminala ne bi dodatno ojačali do točke iza koje bi borba protiv njih iziskivala više napora i teškoća nego što je to prethodno bio slučaj.

Ovdje treba uzeti u obzir i to da se značajan pad broja otuđenih vozila u 2020. godini može pripisati mjerama koje se poduzimaju u svezi sa suzbijanjem širenja bolesti COVID-19 (zatvaranje granica, ograničavanje kretanja i sl.).

U svezi s trećim i četvrtim zaključkom valja napomenuti kako je iz vremena kada je ova vrsta kriminala predstavljala veliku sigurnosnu prijetnju, baštinjeno postojanje specijaliziranih ustrojstvenih jedinica i policijskih službenika nadležnih isključivo za ovu problematiku. Kao najbolji primjer može se navesti Policijska uprava zagrebačka u kojoj, u sklopu Službe organiziranog kriminaliteta, još uvijek djeluje Grupa za krađe vozila (tzv. Grupa za FIN). Bez obzira na izrazito poboljšanje sigurnosne situacije – do kojeg je došlo prije svega zahvaljujući aktivnostima specijaliziranih policijskih službenika – operativni sastav zadužen za tu problematiku nije oslabljen u značajnijoj mjeri. Rezultat toga je uspješno provođenje kriminalističkih istraživanja koja su nesumnjivo doprinijela zadržavanju trenda rasta udjela pronađenih vozila.

Upravo postojanje specijaliziranih ustrojstvenih jedinica i policijskih službenika koji izučavaju, prate i suzbijaju pojedine vrste kriminala, kako na operativnoj, tako i na strateškoj razini, jamstvo su učinkovite borbe protiv svih sigurnosnih izazova. Njihovim slabljenjem, gašenjem (ali i propuštanjem ustrojavanja kada je to potrebno), otvara se prostor organiziranim kriminalnim skupinama koje u povoljnim uvjetima šire svoje aktivnosti i nesmetano jačaju. Tada borba protiv njih postaje izrazito teška, a u pojedinim slučajevima može postati i sasvim neučinkovita zbog simbioze organiziranog kriminala s njegovim društvenim okruženjem. S tim

u svezi može se upozoriti na to da su krađe vozila vrsta kriminala kojim se uz mali rizik od otkrivanja financira ili omogućuje poduzimanje drugih, daleko opasnijih kriminalnih aktivnosti. To je prepoznao i Interpol (2021) koji u svojem sažetku u svezi s krađama vozila navodi kako je ta vrsta kriminala povezana s krijumčarenjem droge, oružja i ljudi te s međunarodnim terorizmom, što samo po sebi predstavlja dovoljan razlog za dodatni oprez.

Povoljni trendovi u svezi s ovom problematikom koji su vidljivi na razini Europe rezultat su relativne zasićenosti ilegalnog tržišta u određnim zemljama i sve veće razine tehnološke zaštite od otuđenja novih motornih vozila. No, oni su i rezultat učinkovitosti policije te drugih mjerodavnih tijela, posebice kada govorimo o Republici Hrvatskoj. Upravo je taj faktor presudan za pozitivno stanje i kretanje ove vrste kriminaliteta budući da je evidentna osjetna razlika u kratkoročnim i srednjoročnim europskim trendovima u odnosu na američke te u odnosu na one koji su zabilježeni u pojedinim prekomorskim zemljama zapadne civilizacije.

4. ZAKLJUČAK.

Vežano uz pitanje kakvo je stanje i kretanje kriminaliteta povezanog s krađama motornih vozila u razdoblju koje je uslijedilo nakon njegove posljednje evaluacije 2015. godine, može se izvesti zaključak kako ova vrsta kriminala i dalje ne predstavlja značajnu sigurnosnu prijetnju. Unatoč tome što je zabilježen blagi trend porasta broja ovih kaznenih djela, udio pronađenih vozila i dalje je vrlo visok. Isto tako, u usporedbi s drugim europskim državama Hrvatska i dalje bilježi vrlo nisku stopu otuđenja motornih vozila te značajno veći dugoročni trend pada. U skladu s time, eventualna promjena strateških ciljeva i stavljanje većeg naglaska na reaktivno postupanje, u ovom trenutku nije dovela do značajnijih negativnih učinaka.

Odgovor na pitanje jesu li uistinu i u kojoj mjeri promijenjeni strateški prioriteti, te na koji je način zadržana operativna učinkovitost u odnosu na otkrivanje otuđenih vozila, moguće je dati uz uporabu kvalitativne metode, odnosno studije slučaja uz primjenu strukturiranog upitnika i intervjuiranja rukovoditelja i specijaliziranih policijskih službenika zaduženih za operativni rad po ovoj problematici na regionalnoj i nacionalnoj razini. S tim u svezi potrebna su daljnja istraživanja.

LITERATURA

1. Europol (2014). *Motor Vehicle Crime 2013*.
2. Eurostat (2019). *Fewer cars stolen in most Member States*. Dostupno na internetskoj stranici https://ec.europa.eu/eurostat/documents/4187653/9451024/Car_thefts.png, pristupljeno 31.3.2021.
3. Eurostat (2020). *Statistički podaci o kriminalu, 528 000 krađa automobila u EU-27 u 2018*. Dostupno na internetskoj stranici https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Crime_statistics/hr, pristupljeno 29. travnja 2021.
4. Insurance Information Institute (2021). *Motor vehicle theft*. Dostupno na internetskoj stranici <https://www.iii.org/fact-statistic/facts-statistics-auto-theft>, pristupljeno 3. svibnja 2021.
5. Interpol (2021). *Vehicle crime*. Dostupno na internetskoj stranici <https://www.interpol.int/Crimes/Vehicle-crime>, pristupljeno 3. svibnja 2021.

6. Ministarstvo pravosuđa SAD-a, Savezni istražni ured (FBI) (2011-20). *Uniform Crime Reports*. Dostupno na internetskoj stranici <https://www.fbi.gov>, pristupljeno 3. svibnja 2021.
7. National Motor Vehicle Theft Reduction Council (2019). *Better collaboration through unification, Annual Report 2019*. Dostupno na internetskoj stranici <https://www.budgetdirect.com.au/car-insurance/research/car-theft-statistics.html>, pristupljeno 3. svibnja 2021.
8. Savić, D. (2015). *Organizirani kriminal: (ne)prepoznata prijetnja*. Zagreb: Naklada Jesenski & Turk.
9. Savić, D.; Miloš Hasel, D.; Dujmović, A. (2015). *Strateški pristup suzbijanju krađa vozila. Policija i sigurnost (Zagreb), godina 24, broj 3, str. 211-225.*
10. *Statistika MUP-a i Bilteni o sigurnosti cestovnog prometa (2015.-2020.)*. Dostupno na internetskoj stranici <https://mup.gov.hr/pristup-informacijama-16/statistika-228/statistika-mup-a-i-bilteni-o-sigurnosti-cestovnog-prometa/283233>, pristupljeno 31.3.2021.
11. Žarković, S.; Rajkovača, A. (1998). *Otuđenje i krijumčarenje motornih vozila, Hrvatski ljetopis za kazneno pravo i praksu, vol. 5., broj 2/98., Zagreb, str. 625-640.*

Abstract

Dean Savić, Dragutin Vurnek, Ante Dujmović

A Strategic Approach to the Suppression of Vehicle Theft – Five Years Later

Based on the analysis of statistical data on thefts of motor vehicles in the Republic of Croatia conducted in 2015 (see Savić et al., 2015), and based on a case study related to the strategic approach to this issue, conclusions were made that the police can have a significant influence on the further reduction of the number of stolen motor vehicles and increase the percentage of recovered motor vehicles. The aforementioned study also concluded that a focused strategic approach can actively influence security trends, i.e. more effectively combat certain security threats. The results of such an approach can also be adequately measured. The aim of this paper was to answer the question of the present state and future trends of this type of crime in the period following its last evaluation in 2015. In order to answer the questions asked, a quantitative method (descriptive statistical method) was used in relation to the available statistical indicators. The results obtained show that the number of motor vehicle thefts has stagnated with a slight increase, but at the same time the share of found motor vehicles has been extremely high, with a constant growth trend. Compared to other European countries, the theft rate of motor vehicles has remained extremely low, and the long-term downward trend is significantly more pronounced. Based on this, it has been concluded that maintaining the declining trend in the number of stolen motor vehicles is no longer a strategic goal, and that more attention is being paid to reactive action, which has proved successful, thanks to the existence of specialized organizational units and police officers in charge of this issue.

Keywords: theft of motor vehicles, motor vehicle smuggling, police, organized crime, strategic approach