



Univerza v Mariboru

*Fakulteta za varnostne vede*

## DIPLOMSKO DELO

# ODKRIVANJE IN PREISKOVANJE V TUJINI UKRADENIH MOTORNIH VOZIL, KI TRANZITIRAJO SLOVENSKO OZEMLJE

Januar, 2011

Študent: Davorin MAGLICA

Mentor:izr. prof. dr. Anton DVORŠEK

## ZAHVALA

Na tem mestu bi se rad zahvalil mentorju dr. Antonu Dvoršku za strokovno pomoč pri izdelavi diplomske naloge.

Iskreno pa se zahvaljujem tudi svoji družini in vsem ostalim za potrpežljivost in podporo v času študija in priprave diplome.

## KAZALO VSEBINE

1	UVOD .....	8
1.1	Opredelitev namena proučevanja .....	9
1.2	Raziskovalne hipoteze in metodologija dela.....	9
2	SPLOŠNO O AVTOMOBILSKI KRIMINALITETI .....	11
2.1	Statistični podatki o številu ukradenih vozil v Evropski uniji in R Sloveniji .....	16
2.2	Razlika med odvzemom in tatvino motornega vozila .....	18
3	VRSTE IN ZNAČILNOSTI UKRADENIH VOZIL, KI SO BILA ODKRITA PRI NAS..	19
4	TAKTIKA DELOVANJA POLICIJE PRI ODKRIVANJU IN PREISKOVANJU V TUJINI UKRADENIH MOTORNIH VOZIL.....	27
4.1	Schengenski informacijski sistem in sirene .....	33
5	NEGATIVNE OKOLIŠČINE, KI OTEŽUJEJO USPEŠNO ODKRIVANJE IN PREISKOVANJE UKRADENIH VOZIL.....	35
5.1	Problem zakonodaje .....	35
5.2	Pomanjkljivo strokovno znanje in usposobljenost policistov .....	36
5.3	Problem preverjanja vozil preko tujih varnostnih organov .....	38
5.4	Sodelovanje z državnim tožilstvom.....	39
5.5	Problemi z Rent-a-car vozili in »dobrovernimi kupci« .....	42
6	ANALIZA PRAKTIČNEGA PRIMERA .....	46
6.1	Opis primera in policijska preiskava .....	47
7	ZAKLJUČEK .....	49
7.1	Potrditev hipotez .....	50
8	LITERATURA IN VIRI .....	52

## KAZALO TABEL

Tabela 1: Število ukradenih vozil v državah Evropske unije za leto 2008 .....	17
Tabela 2: Število vseh ukradenih in odtujenih motornih vozil v R Sloveniji po kaznivih dejanjih v obdobju od leta 2000 do 2009.....	18

Tabela 3: Število ukradenih motornih vozil v R Italiji v obdobju med 2001 in 2008 .....	21
Tabela 4: Statistika zasegov motornih vozil na mejnih prehodih v Republiki Sloveniji .....	21
Tabela 5: Pregled držav v katerih so bila ukradena motorna vozila.....	23

## **KAZALO SLIK**

Slika 1: Transportne poti ukradenih vozil preko Slovenije .....	14
Slika 2: Najbolj iskane znamke osebnih vozil .....	20
Slika 3: Boks za odlaganje avtomobilskih ključev.....	27
Slika 4: Izgled številke šasije po kriminalistično tehnični obdelavi.....	31
Slika 5: Zamenjan kos pločevine z ponarejeno številko šasije.....	32
Slika 6: Fotografija zaseženega vozila znamke BMW X6 .....	47

## **KAZALO GRAFA:**

Graf 1: Zasežena motorna vozila 9/2010 .....	23
--	----

## POVZETEK

Predmet raziskovanja diplomske naloge je predstaviti učinkovitost in pomembnost delovanja policije pri preprečevanju avtomobilske kriminalitete. Ko govorimo o avtomobilski kriminaliteti, govorimo tudi o organiziranem kriminalu, saj je tihotapljenje in izvrševanje tatvin motornih vozil ena od številnih dejavnosti organiziranega kriminala. Zahtevnost in odgovornost policije je toliko bolj poudarjena od uvedbe schengenske meje, zunanje meje Evropske unije, zato je bistveno kvalitetno opravljanje nalog na državni meji, opravljanje mejne kontrole in preprečevanje čezmejne kriminalitete. Zaradi lastne motivacije in želje po vedno večjem in boljšem znanju, nameravam v nalogi uporabiti svoje praktično znanje in znanje tistih, ki mi pri delu vsakodnevno pomagajo

Uvodoma je predstavljena statistika iz katere je razvidna razširjenost avtomobilske kriminalitete, kazniva dejanja povezana z omenjeno problematiko in delovanje policije pri odkrivanju ukradenih vozil. V nadaljevanju je predstavljeno delo policistov in preiskovalcev ob najdbi ukradenega vozila.

Sledi osrednji del diplomskega dela, kjer so opisane negativne okoliščine, ki otežujejo uspešno odkrivanje in preiskovanje ukradenih vozil (problem zakonodaje, pomanjkljivo strokovno znanje in usposobljenost policistov, schengenski informacijski sistem in sirene, preverjanje vozil preko tujih varnostnih organov, sodelovanje z državnim tožilstvom, težave z rent a car vozili in dobrovernimi kupci) in predvideni ukrepi za preprečevanje tatvin motornih vozil.

V zaključku je prikazan primer iz prakse. Iz primera je razvidno kako pomemben je takojšnji razpis iskanja in strokovni pristop policistov k reševanju na videz enostavnega primera.

**KLJUČNE BESEDE:** kriminaliteta, kriminalna združba, avtomobilska kriminaliteta, tatvina motornega vozila, kontrola in preiskava ukradenega vozila, tranzit ukradenih vozil, identifikacija vozil, pregled sumljivega vozila, postopki z odkritimi ukradenimi vozili.

## **SUMMARY**

### **DETECTION AND INVESTIGATION OF FOREIGN STOLEN VEHICLE, TRANSITING THE SLOVENIAN TERRITORY**

The subject of this diploma thesis is to present the effectiveness and importance of police action at car criminality prevention.

When we talk about car crimes, we also talk about organized crimes, because smuggling and motor-vehicle thefts are one of numerous activities of organized crime. The introduction of Schengen border and external border of European Union emphasized the demanding work and responsibility of police. Therefore qualitative mission accomplishments on borderline, border controls and prevention of over-border crimes are of utmost importance.

For the sake of personal motivation and desire to improve and extend my knowledge, I intend to use my practical experiences and knowledge, with the help of those who help me on a daily basis.

In the introduction I present the statistics where I show obvious range of car crime industry, criminal offences connected with the topic and the work of police at detecting the stolen vehicles. Furthermore I present the work of policemen and investigators when finding a stolen vehicle.

The central part of this diploma thesis describes the negative circumstances that aggravate the successful finding and investigating of stolen vehicles (problem of legislation, lack in professional knowledge and qualification of policemen, Schengen informational system and sirens, verification of vehicles through foreign security organs, collaboration with state's prosecutor's office, problems with rent-a-car vehicles and naïve buyers) and expected measures to prevent thefts of motor vehicles.

In the conclusion I used a practical study case. The case shows the importance of immediate search notice and professional approach of policemen to tackle the seemingly simple case.

**KEY WORDS:** criminality, crime association, car crime industry, theft and dispossession of motor vehicle, control and investigation of stolen vehicle, transit of stolen vehicles, identification of the vehicle, examination of suspicious vehicle, professional assistance, authentication and examination of personal identifications, procedure with revealed stolen vehicles.

# 1 UVOD

Kriminaliteta povezana s tatvinami motornih vozil je tudi v svetu, in ne samo v Sloveniji, za storilce zelo »donosen posel«, zaradi česar so storilci povezani v mednarodno organizirane kriminalne skupine, ki se ukvarjajo s tatvinami in legalizacijo ukradenih vozil.

V zadnjem času predstavlja osebno vozilo statusni simbol v družbi. Nema lokrat gre za človekovo drugo največjo investicijo v življenju.

Dr. Dobovšek v svojem delu navaja, da je »organizirani kriminal težko videti v vsej njegovi organizirani razpredenosti. Da se ga sicer zaznati, a zelo težko odkriti in težje dokazati in prav zaradi tega je preučevanje organiziranega kriminala tematika, ki danes zaposluje vlade številnih držav«. (Dobovšek, 2002).

Kljub temu, da je predvsem zahodno evropskim policijam v zadnjih nekaj letih uspelo zmanjšati število ukradenih vozil, pa je škoda, ki s to kriminaliteto nastaja iz leta v leto večja, ker gre za tatvine vozil višjega oziroma visokega cenovnega razreda.

Evropske policije vključno z našo se ne srečujejo več le s tatvinami vozil, temveč z mednarodno organizirano trgovino z ukradenimi motornimi vozili.

Po ocenah policijskih strokovnjakov zahodnoevropskih držav je ilegalni zaslužek, pridobljen iz trgovine z ukradenimi vozili, na drugem mestu, takoj za ilegalno trgovino s prepovedanimi drogami in pred trgovino z orožjem. (Detiček, 2009).



## ***1.1 Opredelitev namena proučevanja***

Namen diplomskega dela je proučiti literaturo, predstaviti učinkovitost in pomembnost delovanja policije pri preprečevanju avtomobilske kriminalitete.

Z diplomskim delom želim :

opozoriti na problem organizirane kriminalitete in pojav organiziranih združb pri izvrševanju tatvin motornih vozil,

ugotoviti načine izvrševanja teh kaznivih dejanj in na tej osnovi prilagoditi ukrepe in aktivnosti za boj zoper te pojave,

poiskati načine zoperstavljanja tatvinam motornih vozil in njihovih storilcev, vplivati na zavest ljudi o nujnosti preventivnega delovanja, v smislu varovanja svoje lastnine,

opozoriti na spremembe taktike delovanja policije pri odkrivanju ukradenih vozil,

opozoriti na obveznost izpopolnjevanja in izobraževanja tako policistov kot tudi kriminalistov,

opozoriti na sodelovanje z zunanjimi institucijami in tujimi varnostnimi organi.

Diplomsko delo kot takšno je namenjeno vsem ljubiteljem kriminalističnega preiskovanja in je napisano po vzoru kriminalističnih učbenikov, ki so namenjeni predvsem preiskovalcem kaznivih dejanj in strokovni javnosti.

## ***1.2 Raziskovalne hipoteze in metodologija dela***

V diplomskem delu z naslovom » ODKRIVANJE IN PREISKOVANJE V TUJINI UKRADENIH MOTORNIH VOZIL, KI TRANZITIRAJO SLOVENSKO OZEMLJE« sem zastavil naslednje splošne hipoteze oziroma predpostavke:

Najpogostejši način odkrivanja ukradenih vozil je preverjanje preko Schengenskega informacijskega sistema.

Število zaseženih v tujini ukradenih vozil v Sloveniji narašča.

Ustrezna usposobljenost policistov vpliva na večjo uspešnost policije pri odkrivanju kaznivih dejanj povezanih z avtomobilsko kriminaliteto.

V Sloveniji so najpogosteje zasežena vozila, ki so bila ukradena v R Italiji in R Nemčiji.

Metodološki pristop pri izdelavi diplomske naloge je temeljil predvsem na podlagi metode analize in sinteze strokovne literature, prispevkov na medmrežju, ter normativnih aktov in drugih strokovnih mnenj kar je temelj diplomske naloge.

Vse metode se med seboj prepletajo in dopolnjujejo, med njimi ni ostrih ločnic.

S pomočjo analize statističnih podatkov sem preučeval gibanje avtomobilске kriminalitete in prihod le-te iz Evrope v Slovenijo.

Za opis praktičnega primera pa je bila uporabljena metoda razgovorov s preiskovalci opisanega primera.

V Sloveniji na leto izgine okoli 1.300 motornih vozil, od tega več kot 60 % na območju Ljubljane (glej Tabelo št. 2).

Kljub navedenim statističnim podatkom pa problematika tatvin motornih vozil v Sloveniji ni tako izrazita oziroma zaskrbljujoča kot v zahodnoevropskih državah, kjer npr. v Italiji in Franciji letno ukradejo približno 200.000 osebnih avtomobilov. Večji del vozil nižjega in srednjega cenovnega razreda ukradenih v Sloveniji ostane v Sloveniji in se uporabijo za rezervne dele, za popravilo poškodovanih vozil ali pa se legalizirajo na podlagi številk šasije in dokumentov totalno poškodovanih vozil. Raziskanost tovrstnih kaznivih dejanj je zelo majhna in sicer med 10 in 25 %, ter ako predstavlja precejšnjo črno polje policijske dejavnosti. (Garbajs, 2007).

## 2 SPLOŠNO O AVTOMOBILSKI KRIMINALITETI

Tatvine motornih vozil so klasičen premoženjski delikt, saj gre zato, da nekdo vzame nekomu tujo premično stvar (v tem primeru motorno vozilo) z namenom, da si jo protipravno prilasti. Po načinu storitve pa so tatvine motornih vozil vedno bolj organizirane, tudi mednarodno, zaradi česar spadajo v področje organiziranega kriminala. (Garbajs, 2007).

Če bi tatovi cenili trdo delo, se ne bi preživljali s krajo avtomobilov. (Pollard, 1994).

Kraje in tihotapljenje avtomobilov so značilne za razvite države, iz katerih tihotapijo ukradena vozila v nerazvite. (Dobovšek, 2002).

V avtomobilski industriji in zavarovalniškem gospodarstvu je v zadnjih letih prišlo do očitnih izboljšav pri preprečevanju kraje, velik uspeh je tudi prilagoditev zavarovalnih pogojev. Pravna ureditev bi morala biti standardizirana pa Evropi s skupnimi zavarovalniškimi standardi. Veliko več bi bilo potrebno storiti v zvezi z zavestjo prebivalstva, saj le-to predvsem v urbanem okolju premalo sodeluje pri preprečevanju kaznivih dejanj. Tudi preprečevanje preprodaje vozil ni samo naloga policije, ampak celotne družbe. Vedno več vozil je opremljenih z električno blokado vžiga, s čimer pada tudi število njihovih kraje, zato morajo storilci kaznivih dejanj najti druge možnosti, kot recimo »carjacking« in »homejacking«, kjer uporabnika oziroma lastnika vozila storilci navadno z orožjem prisilijo, da jim vozilo preda ali pa si z vstopom v stanovanje priskrbijo originalne ključe vozila, (Wikipedia, 2010).

Veliko v boju zoper tatove motornih vozil je mogoče doseči z represivnimi ukrepi. Le-ti pa se morajo prilagajati posameznemu regionalnemu okolju, stremeti k čim boljšemu sprejemu prijave, takojšnjemu ukrepanju ob prijavi

tatvine motornega vozila, sodelovanju med posameznimi službami in takojšnjemu ukrepanju ob morebitni najdbi vozila. Veliko več bo potrebno narediti na izobraževanju različnih kadrov na temo avtomobilske kriminalitete, od policistov, kriminalistov, tožilcev, itd., izboljšati informacijske sisteme, okrepljeno sodelovati na mednarodni ravni, uvesti enotne dokumente za motorna vozila, predvsem zaradi lažjega odkrivanja vozil, ter strukturirano in pravno podkrepljeno sodelovati med zavarovalnicami in privatnimi varnostnimi službami - detektivi.

Posebej je treba opozoriti na dejstvo, da mednarodna preprodaja vozil kljub določenemu zmanjšanju igra pomembno vlogo. V zakup je potrebno vzeti dejstvo, da bodo organizirane kriminalne združbe iznašle nove načine odvzemov motornih vozil, da bodo zadovoljile potrebe na zmeraj bolj »lačnem« trgu.

Zato bodo po vsej verjetnosti najbolj naraščali delikti navideznih kraj vozil s krajem storitve v tujini. V reševanje nastale problematike se bodo morale vključiti tudi zavarovalnice. Vedeti velja, da so v zahodni Evropi goljufije vozil izjemno razširjen pojav, ki zavarovalnim družbam povzroča velike težave.

Tudi Slovenija ni izjema, saj se kriminalne izkušnje zahodne Evrope hitro prenašajo tudi v naš prostor.

Motorno vozilo je vozilo, ki je namenjeno vožnji po cesti z močjo lastnega motorja (Zakon o varnosti cestnega prometa-1, v nadeljevanju ZVCP-1, 2009). Med motorna vozila ne spadajo tirna vozila in kolesa s pomožnim motorjem. (ZVCP-1, 2009). Vozila ukradena v zahodni Evropi, predvsem v Italiji, Franciji in Španiji, v Slovenijo vstopijo na območju Kopra in Nove Gorice. Pot nadaljujejo proti Ljubljani, naprej proti meji s Hrvaško in Madžarsko pa vodi več poti (fotografija št. 1).

Po uvedbi schengenskega režima in ukinitvi mejnih kontrol na notranjih evropskih mejah, so kriminalne združbe začele navedeno dejstvo izkoriščati pri prevozu ukradenih vozil.

Tako je znano, da kriminalne združbe za prevoze ukradenih vozil največkrat uporabljajo prometne poti v Poljski, Češki, Avstriji in Madžarski, saj med temi državami policisti na državni meji ne izvajajo mejnih kontrol. (Peršolja, 2010).

Odgovor Evropske unije na pojav organiziranega kriminala se je v zadnjih nekaj letih močno razvil. Oblikovala se je zelo obsežna strategija boja proti organiziranemu kriminalu, ki vključuje različne institucije, mehanizme in omrežja ter pravne instrumente.

Obremenjenost slovenskega prostora z avtomobilsko kriminaliteto se je po osamosvojitvi Republike Slovenije toliko povečala, da jo je mogoče obravnavati kot posebno obliko premoženjske kriminalitete. (Resolucija o preprečevanju in zatiranju kriminalitete, DZ RS, 31.03,2006).

Rezultati so vidni tudi v Sloveniji, saj so policisti v nekaj mesecih po tem, ko je bilo od 1. septembra 2007 v Sloveniji mogoče uporabljati podatke v schengenskem informacijskem sistemu (v nadaljevanju SIS), na mejnih prehodih na zunanji schengenski meji odkrili in zasegli več kot 150 ukradenih motornih vozil (Kerin, 2009).

Ob vsakem policijskem preverjanju ali ob registraciji je vozilo samodejno preverjeno tudi po SIS-u. SIS je bil uveden kot eden od izravnalnih ukrepov z namenom zmanjšanja varnostnega deficita po odpravi mejnih kontrol na notranjih mejah.

Da so prevozi ukradenih vozil iz zahoda na vzhod dejansko velik problem potrjujejo tudi nekatere informacije, da je na območju bivše Jugoslavije registriranih več 100.000 vozil ukradenih v zahodni Evropi. Po neuradnih podatkih naj bi imeli na našem trgu samo iz Italije ukradenih in registriranih okoli 7 000 vozil. (Peršolja, 2010).

Dejstvo je namreč, da so pri teh poslih z dragimi avtomobili pravi oškodovanci pravzaprav zavarovalnice, saj so najdražja vozila vselej zavarovana tudi za primer kraje. Vendar je kljub temu napačno mnenje, vsaj po izkušnjah slovenskih policistov, da bi naj bila večina teh kraj pravzaprav goljufij, da bi torej »lastniki« poizkušali prikriti svoje dolgove ali kaj podobnega. Ugotavljamo, da gre za goljufije le pri majhnem deležu ukradenih vozil.



Slika 1: Transportne poti ukradenih vozil preko Slovenije

Vir: MNZ, Policija, UUP GPU

Ugotavlja se, da se na ozemlju Slovenije odkrivajo in zasegajo vozila, ki so bila ukradena v zahodni Evropi, odkrivajo pa se tudi vozila, ki so bila legalizirana v Sloveniji. (Peršolja, 2010). Znano je dejstvo, da tatvine izvršujejo tako tujci, kot državljani Slovenije. Tujci praviloma strmiijo za tem, da ukradeno vozilo v čim krajšem času po izvršeni tatvini prepeljejo čez naše ozemlje, pri tem pa jim je zaveznik čas, saj oškodovanci nemalokrat tatvine

vozila še niso zaznali, posredno pa tudi sami o tatvini nismo seznanjeni. (Garbajs, 2007).

Zaradi neučinkovitosti policije pri odkrivanju ukradenih vozil je nujna sprememba taktike delovanja policije na tem področju, predvsem pri rednih cestnih kontrolah, pokrivanju cestnega križa, pokrivanju zelene meje in kontroli na mejnih prehodih. Za uspešno delo policije v boju proti organiziranim kriminalnim združbam tatov motornih vozil je potrebno okrepiti delo na terenu, v smislu zbiranja operativnih podatkov, saj le kvalitetne informacije dajejo policiji možnost za uspeh.

Kljub navedenemu pa kriminaliteta povezana z motornimi vozili ni tako zanemarljiva. Slovenija leži na tako imenovani »Balkanski poti«, po kateri se iz vzhodnega proti zahodnemu delu Evrope tihotapijo predvsem prepovedane droge in orožje, iz zahodnega proti vzhodnemu delu Evrope pa ukradeni avtomobili. (Garbajs, 2007).

Storilci so pri svojem delu vedno bolj organizirani, za izvrševanje tatvin vozil pa uporabljajo sodobne mehanske in elektronske pripomočke, ter izkoriščajo pomanjkljivosti v veljavni zakonodaji. Zaradi vse boljše tehnične zaščite vozil, predvsem višjega in visokega cenovnega razreda, se poslužujejo specialnih orodij za odpiranje in zagon vozil, oziroma drugih načinov s katerimi pridobijo originalne ključe vozila (ropi vozil, vlomi v hiše in tatvina vozila z originalnim ključem, tatvine ključev v garderobah, na javnih krajih, iz oblačil, itd,...). (Peršolja, 2010).

Ugotavlja se, da vozilo z dodatno vgrajenimi elektronskimi varovalnimi sistemi niso tarča storilcev oziroma se le-ti raje lotevajo vozil, ki dodatnega zavarovalnega sistema nimajo. Tatvine vozil v smislu »razbiti steklo« zlomiti volansko ključavnico, strgati in spojiti kontaktne žice skorajda ni več. (Podboj, 2009).

Zaradi navedenega je nujno potrebno sodelovanje z tujimi varnostnimi organi in ustanovami, ter kontinuirano izobraževanje policistov in kriminalistov, ki se ukvarjajo z avtomobilsko kriminaliteto. Vsakodnevno smo preko sredstev javnega obveščanja seznanjeni o tatvinah vozil, kar lahko razumemo kot problem družbe in ne samo policije, ki brez pomoči državljanov ne bo uspela zmanjšati oziroma odpraviti donosnega posla storilcem kaznivih dejanj.

Zavedati se moramo, da smo tudi mi kot lastniki motornih vozil potencialne žrtve in moramo v prvi vrsti storiti vse, da nebi bili oškodovani.

V zadnjem času se je pojavil nov trend pri legalizaciji ukradenih vozil. Storilci vozila ukradena v državah EU enostavno prepeljejo le na območje druge države v EU, kjer to vozilo legalizirajo na podlagi ponarejene dokumentacije za registracijo vozil. Ker znotraj EU ni carinskega nadzora je delo storilcem olajšano, prav tako pa le-ti izkoriščajo dejstvo, da si države EU medsebojno ne izmenjujejo informacij o registriranih vozilih oziroma, da ni enotnega sistema registracije motornih vozil in enotnega informacijskega sistema na tem področju. (Garbajs, 2007).

## ***2.1 Statistični podatki o številu ukradenih vozil v Evropski uniji in R Sloveniji***

Na svetu je vsakih deset sekund ukradeno motorno vozilo, to pomeni, da je na svetu letno ukradeno 3 milijone motornih vozil, na območju Evropske unije pa motorno vozilo ukradejo na vsakih 26 sekund, kar letno znaša okrog 1,2 milijona vozil, kar naj bi povzročilo za okoli 15 milijard evrov premoženjske škode. (Pollard, 1994).

Slovenija je v primerjavi z ostalimi državami Evropske unije po kriminalitetnem številu (število ukradenih ali odvzetih vozil na 100.000 prebivalcev) na zadnjem mestu (glej Tabelo št. 1).



Tabela 1: Število ukradenih vozil v državah Evropske unije za leto 2008

Vir: MNZ, Policija, UKP GPU

Država	Ukradena vozila	Štev. prebivalcev	Štev. KD na 100.000 prebivalcev	Še iskana vozila	Vrnjena vozila	Vrnjena vozila (%)
Avstrija	6827	8053106	84,77	2627	4200	61,52
Belgija	16676	10390725	160,49	6825	9851	59,07
Bolgarija	4481	7679290	58,35	2906	1575	35,15
Ciper	635	797100	79,66	340	295	46,46
Češka	43757	10230000	427,73	/	43757	100,00
Danska	27234	5383507	505,88	3803	23431	86,04
Estonija	387	1356045	28,54	187	200	51,68
Finska	8790	5219732	168,40	2565	6225	70,82
Francija	127850	59625919	214,42	53711	74139	57,99
Nemčija	57402	82536680	69,55	35034	22368	38,97
Grčija	38837	10939771	355,01	28616	10221	26,32
Madžarska	6888	10152000	67,85	6359	529	7,68
Irska	11345	3626087	312,87	6992	4353	38,37
Italija	167689	57728714	290,48	101458	66231	39,50
Latvija	2033	2336505	87,01	/	2033	100,00
Litva	2284	3460000	66,01	1296	988	43,26
Luksemburg	355	448300	79,19	160	195	54,93
Malta	393	410604	95,71	155	238	60,56
Nizozemska	15625	16192572	96,49	7628	7997	51,18
Poljska	22773	38195177	59,62	17852	4921	21,61
Portugalska	4799	10497500	45,72	2423	2376	49,51
Romunija	3845	22500000	17,09	1806	2039	53,03
Slovaška	4135	5500000	75,18	3221	914	22,10
Slovenija	614	1990094	30,85	519	95	15,47
Španija	77645	42717065	181,77	34679	42966	55,34
Švedska	30776	8909128	345,44	7185	23591	76,65
Velika Britanija	142321	52084900	273,25	70004	72317	50,81
<b>Skupaj</b>	<b>826.396</b>	<b>479.786.917</b>	<b>72,24</b>	<b>398.351</b>	<b>428.045</b>	<b>51,80</b>

V Sloveniji na leto izgine okoli 1.300 motornih vozil, od tega več kot 60 % na območju Ljubljane (glej Tabelo št. 2).

Kljub navedenim statističnim podatkom pa problematika tatvin motornih vozil v Sloveniji ni tako izrazita oziroma zaskrbljujoča kot v zahodnoevropskih državah, kjer npr. v Italiji in Franciji letno ukradejo približno 200.000 osebnih avtomobilov. Večji del vozil nižjega in srednjega cenovnega razreda ukradenih v Sloveniji ostane v Sloveniji in se uporabijo za rezervne dele, za popravilo poškodovanih vozil ali pa se legalizirajo na podlagi številke šasije in dokumentov totalno poškodovanih vozil. Raziskanost tovrstnih kaznivih dejanj je zelo majhna in sicer med 10 in 25 %, ter tako predstavlja precejšnjo črno polje policijske dejavnosti. (Garbajs, 2009).

Tabela 2: Število vseh ukradenih in odtujenih motornih vozil v R Sloveniji po kaznivih dejanjih v obdobju od leta 2000 do 2009

Vir: MNZ, Policija, UKP GPU

Leto	204 čl. KZ-1	205 čl. KZ-1	206 čl. KZ-1	207 čl. KZ-1	208 čl. KZ-1	210 čl. KZ-1	Skupaj
2000	383	472	7	0	19	245	1126
2001	276	550	3	0	21	182	1032
2002	388	653	6	0	23	137	1207
2003	432	622	3	0	24	88	1169
2004	455	654	7	1	28	95	1240
2005	459	743	4	0	40	76	1322
2006	489	736	3	3	31	63	1325
2007	410	694	7	0	38	48	1197
2008	366	444	4	0	51	39	904
2009	311	531	3	0	60	33	938
Skupaj	3969	6099	474	4	335	1006	11640

## **2.2 Razlika med odvzemom in tatvino motornega vozila**

Avtomobilsko problematiko Kazenski zakonik-1 (v nadaljevanju KZ-1) obravnava v naslednjih kaznivih dejanjih in sicer:

- Tatvina po členu 204,
- Velika tatvina po členu 205,
- Rop po členu 206,
- Roparska tatvina po členu 207,
- Zatajitev po členu 208,

- Odvzem motornega vozila po členu 210,
- Goljufija po členu 211,
- Prikrivanje po členu 217.

Najpogosteje govorimo o kaznivem dejanju tatvine oziroma velike tatvine, kar je odvisno od načina izvršitve tatvine in vrednosti vozila.

Šele kasneje, ko so ugotovljena nova dejstva in okoliščine, ki kažejo na to, da je imel storilec namen vozilo uporabiti le za vožnjo, se kaznivo dejanje prekvalificira v odvzem motornega vozila.

V kazenskem zakoniku Republike Slovenije je v 210. členu zapisano, da šteje za odvzem motornega vozila, kadar kdo vzame tuje motorno vozilo z namenom, da ga protipravno uporabi za vožnjo. Ker je poskus kazniv, pomeni, da že sam zagon motorja brez vožnje šteje za odvzem motornega vozila (KZ-1, 2009).

Teoretično bi morali biti vsi odvzemi 100 % raziskani, saj naj bi storilec po vožnji vozilo zapustil in bi bilo le-to najdeno (Garbajs, 2005).

### **3 VRSTE IN ZNAČILNOSTI UKRADENIH VOZIL, KI SO BILA ODKRITA PRI NAS**

V zadnjem času beležimo vse več primerov, ko so slovenski policisti na meji ali v notranjosti odkrili ukradena vozila, ki so bila odvzeta v Sloveniji ali v Evropski uniji.

Prav tako se je povečalo število odkritih ukradenih vozil ob postopku registracije na upravnih enotah oziroma pri pooblaščenih organizacijah za registracijo vozil.

Tako v Sloveniji kot v tujini so najpogosteje odtujeni avtomobili znamk Volkswagen in Renault, katerih je tudi največ na slovenskih cestah. Sledijo pa

vozila znamke Audi, BMW, Fiat, Toyota, Peugeot, Škoda in druge. (fotografija št. 2), (Tatvine vozil - statistični podatki, 2009).

## NAJBOLJ ISKANE ZNAMKE OSEBNIH VOZIL

 Volkswagen

 Renault

 Audi

 BMW

 Fiat

 Toyota

 Peugeot

 Škoda

 Opel

 Citroen



Slika 2: Najbolj iskane znamke osebnih vozil

Vir: MNZ, Policija, UKP GPU

Ker večina ukradenih vozil, ki jih policisti odkrijejo na območju Republike Slovenije izvira iz Italije nam spodnja tabela prikazuje dejansko stanje na področju avtomobilske kriminalitete v Italiji. (glej Tabelo št. 3).

Tabela 3: Število ukradenih motornih vozil v R Italiji v obdobju med 2001 in 2008

Vir: MNZ, Policija, UKP GPU

Leto	Število ukradenih mot.vozil	Število odkritih mot.vozil	Število ukradenih avtobusov	Število odkritih avtobusov	Število ukradenih mot. koles	Število odkritih mot.koles
2001	211208	101193	/	/	/	/
2002	203694	109901	/	/	/	/
2003	193670	107586	/	/	/	/
2004	182470	100388	/	/	/	/
2005	188540	91358	/	/	/	/
2006	171293	91594	/	/	/	/
2007	166215	87349	119	37	/	/
2008	139687	69324	152	32	43894	14596

V devetih mesecih 2010 so policisti pri opravljanju mejne kontrole na mejnih prehodih v Republiki Sloveniji zaradi suma storitve kaznivega dejanja zasegli skupaj 114 motornih vozil (2009-121, 2008-153, 2007-214). Od tega je bilo zaseženih največ osebnih avtomobilov, v devetih mesecih 2010-93 (2009-101, 2008-138, 2007-187). (glej Tabelo št. 4).

Tabela 4: Statistika zasegov motornih vozil na mejnih prehodih v Republiki Sloveniji

Vir: MNZ, Policija, UKP GPU

Leto	Osebn ni avto	Kombi	Tovorno vozilo	Motorno kolo	Plovila	Avtodom / Avtobus	Delovni Stroj	Skupaj
2003	32	0	2	0	0	0/0	0	34
2004	62	2	1	1	0	1/0	0	67
2005	110	2	3	4	0	0/0	0	119
2006	143	5	0	0	0	1/0	9	158
2007	187	9	6	10	0	0/1	1	214
2008	138	11	0	2	1	0/0	1	153
2009	101	12	2	2	0	0/0	4	121
2010	93	11	2	4	1	0/0	3	114

Policisti Policijskih postaj za izravnalne ukrepe in Specializirane enote za nadzor državne meje so v letu 2009 skupaj zasegli 200 ukradenih motornih vozil.

Med znamkami osebnih avtomobilov in kombijev, ki so bili zaseženi na mejnih prehodih je največ znamke proizvajalca VW - 37 (2009-45, 2008-66), BMW -24 (2009-19, 2008-26) in Audi -13 (2009-20, 2008-19).

Gre za osebne avtomobile in kombije srednjega in višjega cenovnega razreda, ki so v povprečju stari 5 let.

Pri mejni kontroli so policisti zaradi suma storitve kaznivega dejanja največkrat zasegli VW Passat - 12 (2009-18, 2008-32), VW Transporter - 9 (2009-11, 2008-9), BMW X5 - 8 (2009-9, 2008-3), VW Golf - 7 (2009-11, 2008-18) in AUDI A6 - 7 (2009-8, 2008-7).

Policisti so v devetih mesecih 2010 na mejnih prehodih zaradi suma storitve kaznivega dejanja v povezavi z motornimi vozili obravnavali 117 oseb (2009-125, 2008-154). Največkrat so bili obravnavani državljani Srbije - 18 (2009-11, 2008-17), Poljske - 18 (2009-14, 2008-9) in Bolgarije - 15 (2009-14, 2008-13).

Največji porast obravnavanih oseb v primerjavi z enakim obdobjem v letu 2009 predstavljajo državljani Srbije (2010-18, 2009-11), padec pa državljani Italije (2010-1, 2009-11) in Slovenije (2010-3, 2009-7).

Statistični podatki za leta 2010, 2009 in 2008 zajemajo le statistične podatke na zunanji evropski in schengenski meji z Republiko Hrvaško, medtem ko primerjalni podatki zajemajo tudi statistične podatke iz bivših mejnih prehodov na notranjih mejah z Republiko Italijo, Republiko Avstrijo in Republiko Hrvaško.

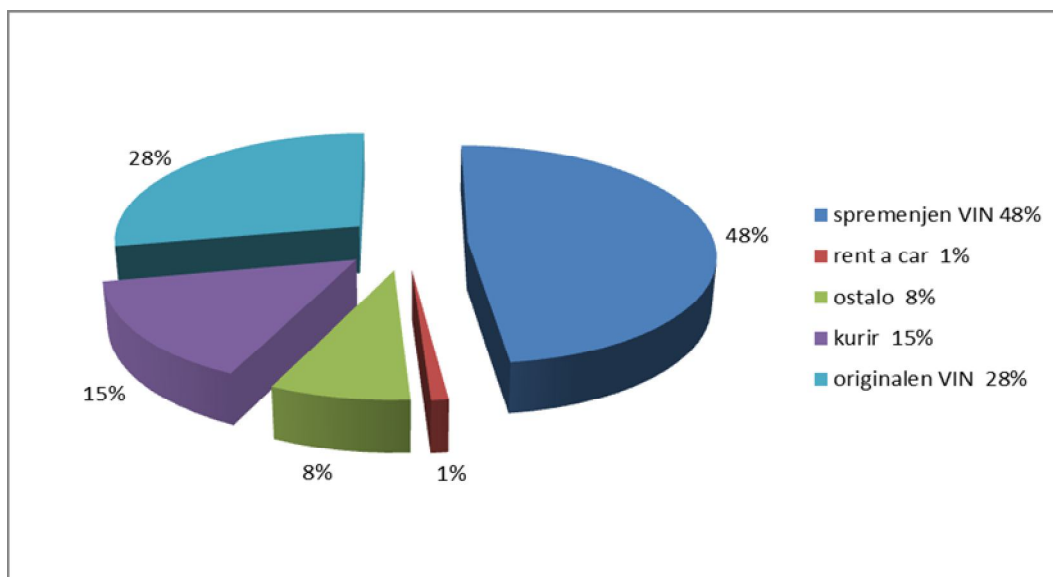
Po preverjanju izvora zaseženih vozil je bilo ugotovljeno, da je bilo največ zaseženih vozil ukradenih v Italiji - 25 (2009-39, 2008-39), sledita Nemčija - 23 (2009-22, 2008-22) in Slovaška - 7 (2009-6, 2008-3). (glej Tabelo št. 5).

Tabela 5: Pregled držav v katerih so bila ukradena motorna vozila

Vir: MNZ, Policija, UKP GPU

Leto/ Država	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Italija	13	17	28	57	38	39	25
Nemčija	8	25	49	39	22	22	23
Češka	2	13	21	36	18	10	6
Španija	4	5	4	6	15	11	5
Nizozemska	1	2	7	6	9	/	/
Avstrija	1	4	4	9	8	4	6
Slovaška	1	0	8	4	3	6	7
Slovenija	6	5	1	6	5	/	/
Belgija	2	0	2	4	5	/	/
Hrvaška	12	12	6	8	4	2	3
Poljska	1	0	8	10	3	3	5
Srbija	0	2	4	5	1	/	/
BIH	3	8	6	3	2	/	/
Skupaj	54	93	148	193	133	97	80

Policisti so se pri zaseženih motornih vozilih na mejnih prehodih največkrat srečevali z naslednjimi oblikami (modus operandi) avtomobilske kriminalitete: (glej Graf št. 1).



Graf 1: Zasežena motorna vozila 9/2010

V devetih mesecih 2010 so policisti zasegli največ motornih vozil, kjer so bile številka šasije in ostale identifikacijske označbe na vozilu manipulirane oz. spremenjene (48 %). V enakem obdobju leta 2009 je bil delež takšnih vozil 50 %. Največ vozil s spremenjenimi identifikacijskimi označbami je bilo opremljeno z registrskimi tablicami Poljske - 15, Češke - 10, Srbije - 7 in Slovaške - 7.

Pri 15 % zaseženih vozil (2009 - 14 %) je bilo ugotovljeno, da so jih prevažali tako imenovani kurirji iz zahodnoevropskih držav v smeri Republike Hrvaške. Pri 50 % t.i. »kurirskih« vozil (2009 - 41,6 %) so bile številke šasije in ostale identifikacijske označbe manipulirane oz. spremenjene.

Pri 28 % zaseženih vozil (2009 - 23 %) je bilo ugotovljeno, da številka šasije in ostale identifikacijske označbe na vozilu niso manipulirane oz. spremenjene.

Problematika odkrivanja ukradenih vozil na mejnih prehodih se v poletnih mesecih poveča. Gre za osebne avtomobile registrirane predvsem v Češki, Poljski in Slovaški, ki v poletnih mesecih potujejo na dopust v sosednjo Hrvaško.

Omenjena vozila imajo običajno spremenjeno identiteto (manipulirana številka šasije in ostale identifikacijske označbe).

V prometu se znajdejo tudi motorna kolesa in kolesa z motorjem, ki so po večini ukradena v Italiji. (Garbajs, 2007).

Na področju prevozov ukradenih vozil iz in preko Slovenije pa največji napredek uspeh dosega mejna policija in policijske postaje za izravnalne ukrepe.

Ker se kljub navedenemu po slovenskih cestah oziroma preko Slovenije prevažajo tako slovenska kot tudi tuja ukradena vozila je slovenska policija z



dnem 01.01.2006 uvedla akcijo, katere glavni namen je odkrivanje motornih vozil v cestnem prometu.

Policijske izkušnje govorijo, da obstajajo štiri skupine storilcev, ki se ukvarjajo s tatvinami vozil:

- tisti, ki zahtevajo odkupnino od lastnika,
- tisti, ki vozilo razstavijo in prodajo po delih.
- tisti, ki na podlagi ponarejenih listin, vozilo ponudijo na tržišču, in
- tisti, ki koristijo ukradeno vozilo za vožnjo ali za izvrševanje drugih kaznivih dejanj.

V zvezi tatvin motornih vozil oziroma kriminalnih združb, ki se ukvarjajo z tako imenovanimi naročenimi tatvinami imajo razdeljene svoje naloge, saj praviloma pred ukradenim vozilom potuje spremljevalno vozilo, ki vozi pred ukradenim in o policijskih patroljah obvešča voznika, ki vozi ukradeno vozilo po GSM in drugih zvezah, jih preusmerja, za prevoz uporabljajo manj frekventne ceste, nemalokrat pa se v primeru tovornih vozil in avtobusov vrinejo v kolono sorodnih vozil. (Garbajs, 2007).

Za storilce tatvin motornih vozil je značilno, da morajo ukradeno vozilo na nek način vrniti v cestni promet. Na ukradeno vozilo običajno že čaka nov kupec.

Možnosti je več:

- prevoz v tujino in prodaja,
- razrez v dele,
- zamenjava ali predelava številc šasije,
- ponarejanje dokumentacije vozila.

Pogosti so pojavi tatvin vozil, katera se takoj po tatvini odpeljejo v skrite avtomehanične delavnice, garaže ali druge objekte, kjer se takšna vozila razstavijo oziroma razrežejo in se pozneje prodajo po delih.

Pri nas se tovrstni primeri beležijo v večjih krajih po Sloveniji.

V takih primerih si lastniki kleparskih ali mehaničnih delavnic močno povečajo zaslužek, če za popravilo uporabljajo dele, ki izvirajo iz ukradenih vozil.

Nova, sodobna vozila je čedalje težje ukrasti, saj proizvajalci vanje vgrajujejo dovršene tehnološke rešitve, ki naj bi preprečevale krajo.

A krasti se da tudi drugače in druge stvari, da le imajo lopovi dobiček.

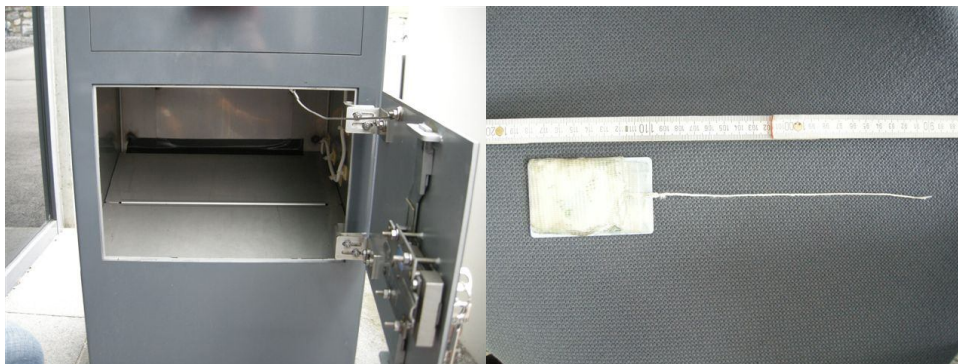
Aktualni so naslednji načini odtujevanja motornih vozil in dejanj v povezavi:

**CAR JACKING**, gre za krajo motornih vozil lastnikom z grožnjo uporabe ali uporabo sile pri odvzemu motornega vozila. Storilec lahko pride do originalnega ključa tudi tako, da pred semaforjem, na katerem je prižgana rdeča luč, počaka voznika, ga porine iz vozila, ter nadaljuje vožnjo z ukradenim vozilom (Dvoršek, 2008). Storilci omenjeni način uporabljajo pri tatvinah vozil, katera imajo boljšo zaščito, pridobijo si originalne ključe in listine vozila, na vozilu ni poškodb, kar jim omogoča lažjo prodajo ukradenega vozila;

**HOME JACKING**, gre za kraje vozil iz stanovanjskih enot. Storilci vlomijo v hišo, poiščejo originalne ključe in vozilo odpeljejo. Zaradi vse boljše tehnične zaščite vozil, predvsem novejših vozil višjega in visokega cenovnega razreda (BMW, Mercedes, Audi,...) je ta vozila praktično brez originalnih kontaktnih ključev nemogoče ukrasti. Trend tatvin takšnih vozil v zahodni Evropi ( v zadnjem času tudi v Sloveniji ) je, da storilci ključe pridobijo z ropom ali pa vlomijo v stanovanjsko hišo, kjer najprej poiščejo kontaktne ključe in nato odpeljejo še vozilo.

**SHOWROOM JACKING:** gre za kraje vozil iz avtosalonov ali iz stanovanjskih enot. Kraja avtomobilskih ključev iz t.i. boksa (Italija, Avstrija), (fotografija št. 3);

Kraja diagnostičnih naprav za motorna vozila iz avtosalonov.



Slika 3: Boks za odlaganje avtomobilskih ključev

Vir: MNZ, Policija, UKP GPU

#### **4 TAKTIKA DELOVANJA POLICIJE PRI ODKRIVANJU IN PREISKOVANJU V TUJINI UKRADENIH MOTORNIH VOZIL**

Policija ima največ možnosti, da odkrije ukradeno vozilo takoj po tatvini in sicer na podlagi kraja tatvine, registrske številke, znamke in tipa vozila, barve vozila, drugih zunanjih posebnosti vozila, ter znakov in poškodb, ki bi kazale na nasilno odpiranje in zagon vozila. (Garbajs, 2007).

Ko je ukradeno vozilo enkrat predelano, policist ob kontroli prometa nima skoraj nobene možnosti, da bi odkril sumljiv izvor zaustavljenega vozila.

Ravno zaradi neučinkovitosti policije pri odkrivanju ukradenih vozil je bila nujna sprememba taktike delovanja ne tem področju. Zlasti se je

neučinkovitost pokazala pri rednih cestnih kontrolah, pokrivanju cestnega križa, pokrivanja zelene meje in kontrole na mejnih prehodih.

Za odkrivanje ukradenih vozil imajo policisti na razpolago računalniško bazo podatkov, ki se nahaja na internem medmrežju policije. Gre za pripomoček imenovan »EuVID«.

EuVID - European Vehicle Identification Database

EuVid - navedeni katalog pripravljajo avstrijski in nemški varnostni organi v sodelovanju z Europolom

V tej bazi so slikovno in podatkovno prikazani vsi proizvajalci vozil, tipi vozil ter mesta, kjer se nahajajo identifikacijske oznake na posameznem tipu vozila.

Za pregled in preverjanje pristnosti dokumentov osebe in dokumentov o vozilu pa je na voljo naprava, imenovana »DOCUBOX« ali najnovejši sistem naprave »Foster Freeman« (video spectral comparator), ki deluje po enakem sistemu. Oba služita pregledu sumljivih dokumentov (presvetlitev, UV svetloba, povečava, idr.).

Za pregled težje dostopnih mest ali pregled skritih mest v vozilu se policisti poslužujejo endoskopa.

Pri kontroli sumljivega vozila je potrebno, da policisti od voznika zahtevajo prometno dovoljenje in podatke, ki so vpisani v prometnem dovoljenju primerjajo z dejanskimi podatki na vozilu, po potrebi zahtevati čim več listin o vozilu (kupoprodajne pogodbe, potne naloge, licence, najemne pogodbe, servisno knjigo, itd...). (Garbajs, 2007).

Prav tako je potrebno preko računalniških evidenc preveriti prometno dovoljenje in pravilnost vpisanih podatkov, vozilo preveriti tako po številki šasije kot po registrski tablici.

Pri vizualnem pregledu vozila je potrebno paziti na zunanje znake, ki bi kazali na nasilno odpiranje vozila (poškodbe ključavnic, razbito steklo, registrske

ploščice, vinjete, nalepke, ključi, poškodbe na vozilu vstavljeni neoriginalni ali predelani elektronski sklopi, ...).

Ob pregledu in primerjavi številč šasije polagati pozornost na morebiten pojav spreminjanja oziroma ponarejanja tako številč šasije, kot ostalih identifikacijskih oznak vozila in na morebiten pojav sumljivih predmetov v vozilu (orodje za vlome, orodje za vžig motorja, diagnostične naprave, prenosne radijske zveze, itd.). (Farkaš, 2010, razgovor).

Pozorni bodimo tudi na splošni vtis voznik-vozilo (npr. mlad fant v luksuznem vozilu, neurejen voznik,..), ta stopnja suma se poveča, če voznik ne zna ugasniti smerokaza, ne zna odpreti prtljažnika in podobno.

Velikokrat poizkuša voznik policista odvrniti od podrobnega pregleda vozila, nervoza voznika, nenehno telefoniranje voznika, voznik ne pozna osnovnih značilnosti vozila, ki ga vozi, itd....

V kolikor policija glede na zgoraj naštete dejavnike ugotovi, da ima v postopku manipulirano vozilo, le to zaseže in ga kriminalistično pregleda s ciljem ugotovitve prave identitete vozila. (Farkaš, 2010, razgovor).

Pri podrobnejšem pregledu vozila se ponovno pozornost preusmeri na zunanje znake, ki bi kazali nasilno odpiranje ali nasilni zagon vozila (poškodovane ali zlomljene ključavnice, vstavljeni neoriginalni ali predelani elektronski sklopi, drobci stekla v vozilu, idr.).

Opraviti je treba pregled ključev vozila. Originalni ključi imajo namreč običajno oznako podjetja, ki je vozilo izdelalo. S ključem vozila se preveri ali ključ odpira vse ključavnice na vozilu in ali deluje daljinski upravljalnik. Policist lahko zahteva, da voznik ugasne in nato ponovno vžge vozilo, pri čemer je potrebno biti pozoren na način zaganjanja motorja vozila.

Pri pregledu številč šasije in drugih identifikacijskih oznak ugotavljamo prenašanje le teh (neenakomernost številč, napačna tipografija, zarjavele številke, drugačen odtenek barve okoli številč šasije, sveža barva v okolici

vtisnjene številke šasije, s trkanjem preverimo dvojnost pločevine,...). (Garbajs, 2007).

Ponovne legalizacije ukradenega vozila na podlagi dokumentov in številke šasije razbitega vozila (t.i. totalke) so vedno bolj redke. Storilci imajo sicer zelo malo dela, saj iz razbitega vozila odstranijo del pločevine s številko šasije, ter ga nato privarijo v ukradeno vozilo. Ko mesto varjenja prebarvajo, brez podrobnega kriminalistično tehničnega pregleda vozila, le težko ugotovimo, da gre za predelano ukradeno vozilo.

Policija pridobiva podatke o »totalno« poškodovanih vozilih, ter nato te podatke primerja s seznamom ukradenih vozil.

V Sloveniji ne beležimo primera legalizacije ukradenih vozil na podlagi ponarejene dokumentacije.

Sistem registracije na Upravnih enotah in računalniški sistem na dopuščata registracije vozila katerega številka šasije je v evidenci ukradenih vozil. (Garbajs, 2007).

Številka šasije, v kolikor ni predelana ali prenašena, izkazuje identiteto vozila.

V kolikor pa je številka šasije predelana, pa lahko identiteto ugotavljamo s kriminalistično tehničnim pregledom številke šasije na podlagi drugih identifikacijskih znakov. (Garbajs, 2007).

Z nanašanjem kemičnih reagentov na številko povzročimo, da zgoščene v osnovnem materialu, ki nastanejo kot posledica vstavljanja številke v tovarni postanejo vidne in s tem, postane vidna tudi izbrisana ali prenašena številka šasije. (fotografija št. 4).



Slika 4: Izgled številke šasije po kriminalistično tehnični obdelavi

Vir: MNZ, Policija, UKP GPU

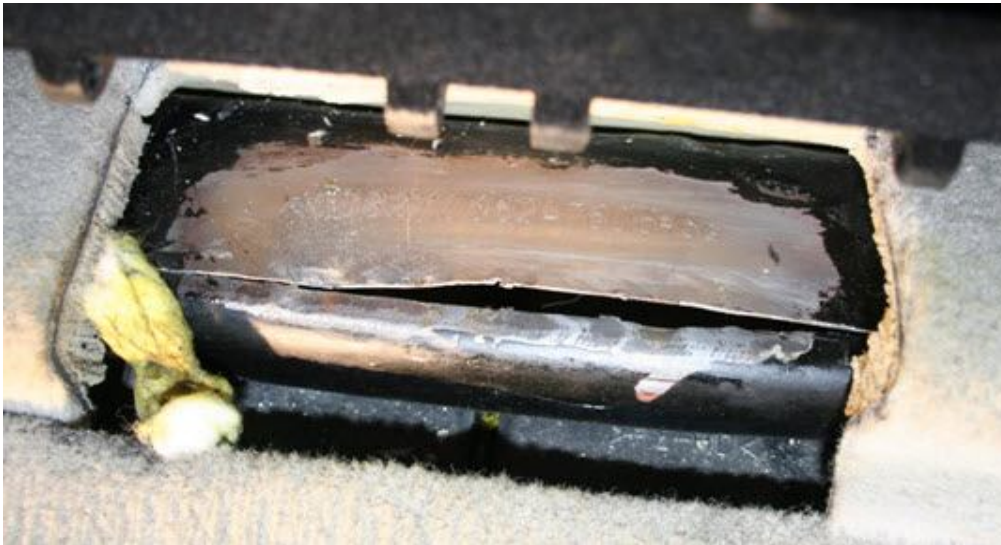
V primeru, da je bila številka šasije zbrušena pregloboko in so bile zgoščenine odstranjene tovrstna metoda ne velja.

Identiteto vozila se lahko potrdi na več načinov, npr. s pomočjo črtne kode, identifikacijske nalepke ali ploščice, raznih drugih števil, ...

Pogosto so oznake za identifikacijo vozila z samega vozila že odstranjene. Storilci se trudijo, da preko servisov, kleparskih delavnic in tudi preko podanih kazenskih ovadb in strokovnih mnenj ugotovijo, kje na posameznih vozilih so ti znaki.

Tako jih pri njihovem nadaljnjem delu odstranijo in s tem policiji povzročijo nemalo težav pri identifikaciji ukradenih vozil. (Garbajs, 2007).

Originalne identifikacijske oznake pogosto zamenjujejo s ponarejenimi in na ta način skušajo zavesti policijo pri identifikaciji vozila. (fotografija št. 5).



Slika 5: Zamenjan kos pločevine z ponarejeno številko šasije

Vir: MNZ, Policija, UKP GPU

Večina proizvajalcev že nekaj let na vozila pritrjuje identifikacijske nalepke, ki se izdelujejo lasersko. Ob poskusu odstranitve nalepke se le-te tako poškodujejo, da jih ni mogoče ponovno nalepiti na kakšno drugo vozilo. Pri izgubi ali poškodbi originalne tipske nalepke se lahko pri pogodbenem trgovcu naroči duplikat tipske nalepke, ki je registrirana v centralnem računalniku proizvajalca vozil. Nadomestna identifikacijska nalepka se od originala razlikuje v produkcijski številki vozila. (Kondrič, 2007, razgovor).

Pred zapustitvijo proizvodnega traka, pa vozilo dobi tudi nekatere druge oblike zaščite, ki se od proizvajalca do proizvajalca razlikujejo. Navadno so te zaščite v obliki samolepilnih etiket, postavljajo pa se na posebej odrejena skrita mesta.

To so produkcijske številke, tehnično servisne nalepke, številke motorja, računalniške nalepke,...

Pri odkrivanju ukradenih vozil so le-te najbolj pogost dokaz o izvoru vozila. Zaradi tega je ob sumu oziroma ugotovitvi nepravilnosti, potrebno opraviti



preverjanje pri tujih varnostnih organih in se posvetiti podrobnejšemu pregledu vozila.

Izkušnje so pokazale, da storilci pri predelavi vozil mnogokrat odstranijo takšno vrsto zaščite, vendar kljub temu na vozilu navadno ostanejo vidni znaki mesta (ostanki lepila od nalepke), kjer se je nahajala takšna nalepka. (Pilch, 2007, razgovor).

V kolikor pri preverjanju sumljivega vozila niso potrjena dejstva, ki kažejo na to, da je vozilo ukradeno, pa je kljub temu sumljivo, se lahko policisti odločijo za svetovanje ali kriminalistično tehnični pregled vozila. V delo lahko vključijo tudi strokovno pomoč delavcev Sektorja kriminalistične policije, ki so usposobljeni in opremljeni za ugotavljanje identitete motornega vozila.

Kriminalistični tehniki na podlagi kriminalistično tehničnega pregleda vozila ugotovijo, če so na vozilu vse identifikacijske oznake vozila originalne ali ponarejene. Nato izdelajo strokovno mnenje, na podlagi katerega je zadeva s poročilom ali kazensko ovadbo poslana okrožnemu državnemu tožilstvu. (Farkaš, 2011, razgovor).

Policisti na terenu ugotavljajo, da sama primerjava številke šasijske iz prometnega dovoljenja in vozila v današnjem času zaradi vse boljše organiziranosti storilcev le redko pripelje do odkritja ukradenega vozila..

#### ***4.1 Schengenski informacijski sistem in sirene***

Pomemben del schengenskega pravnega reda je Schengenski informacijski sistem (v nadaljevanju SIS), to je centralni računalniški sistem, ki policiji, carini, upravnim enotam in konzularnim uslužbencem iz držav podpisnic omogoča dostop do podatkov o osumljencih kaznivih dejanj, o pogrešanih osebah, državljanih tretjih držav, ki jim je zavrnen vstop, ipd.

SIS uporablja 17 držav schengenskega območja, zaradi njegovih omejenih zmogljivosti pa je za širitev schengenskega območja nujna njegova nadgradnja in posodobitev v sistem SIS II. Slednji naj bi služil ne le izmenjavi

podatkov o prestopu zunanjih meja in vizumski politiki, temveč naj bi bili vanj vključeni podatki o evropskem zapornem nalogu, izročitvi, biometrični podatki, podatki o iskanju za teroristične aktivnosti. Imel bi zmogljivost vključitve 30 držav z možnostjo nadaljnje razširitve (Schengenski informacijski sistem 2009).

SIS nam nudi naslednje kategorije podatkov:

- osebe, za katere se zaprosi zaradi izročitve (95. člen Schengenske konvencije),
- osebe, ki niso državljani držav članic, za katere je razpisana zavrnitev vstopa na schengensko območje (96. člen Schengenske konvencije),
- pogrešane osebe ali osebe, ki potrebujejo začasno policijsko zaščito, predvsem mladoletni (97. člen Schengenske konvencije),
- priče oziroma osebe, ki se morajo v okviru kazenskega postopka zglasiti na sodišču ali jim je treba vročiti sodbo ali vabilo na prestajanje kazni (98. člen Schengenske konvencije),
- osebe z namenom prikritega evidentiranja ali namenske kontrole (99. člen Schengenske konvencije),
- stvari, ki se iščejo zaradi zasega ali za zagotovitev dokazov v kazenskih postopkih (100. člen Schengenske konvencije).

Če želimo mejno kontrolo na zunanjih mejah v imenu vseh držav članic opravljati uspešno, moramo imeti tudi dostop do podatkov drugih držav o osebah, ki jim je prepovedan vstop na schengensko območje, ki se iščejo zaradi aretacije, izročitve, ki se pogrešajo, o ukradenih vozilih in dokumentih, denarju, orožju in tako naprej.

Omenjene podatke morajo imeti tudi pooblaščenice organizacije pri registraciji vozil.

SIRENE (Supplementary Information Request at National Entry - zahteve po dodatnih informacijah pri nacionalnih vnosih).

Vsaka pogodbenica imenuje organ z osrednjo odgovornostjo za njen nacionalni del schengenskega informacijskega sistema, in sicer SIRENE. Vsaka pogodbenica izdaja svoje razpise ukrepov samo s pomočjo tega organa.

SIRENE je odgovoren za nemoteno delovanje nacionalnega dela SIS in sprejema potrebne ukrepe za zagotovitev upoštevanja določb te konvencije.

Treba je poudariti, da je s sistemom SIS in njegovim pomožnim elementom doseženo zelo široko in boljše sodelovanje med policijami na osnovnem nivoju. (Sirene, 2009).

S pomočjo teh tehničnih in operativnih sistemov namreč krožijo vse informacije, ki jih bodo določili končni uporabniki v sistemu (v glavnem policisti na terenu).

SIRENE predstavlja temelj, na katerem stoji mednarodno policijsko sodelovanje na schengenskem področju (sistematično policijsko sodelovanje, ki bazira na medsebojni izmenjavi podatkov in razpisov za iskanje oseb in predmetov, ki jih država prosilka sproti dopolnjuje po načelu medsebojnega zaupanja, enako kot bi bile informacije obravnavane znotraj nacionalnega pravnega okvira). (Sirene, 2009).

Celotno poslovanje med uradi SIRENE je poenoteno (standardizirano) na podlagi priročnika SIRENE, ki se veskozi modificira in dopolnjuje v okviru Komisije EU (Sirene, 2009).

## **5 NEGATIVNE OKOLIŠČINE, KI OTEŽUJEJO USPEŠNO ODKRIVANJE IN PREISKOVANJE UKRADENIH VOZIL**

### ***5.1 Problem zakonodaje***

Zakonodaja, predvsem Zakon o kazenskem postopku (v nadaljevanju ZKP), v nekaterih primerih obravnavanja storilcev kaznivih dejanj, predvsem pa pri obravnavanju združb s področja avtomobilske kriminalitete, policijo pri delu

omejuje, zaradi česar je zoper posameznika ali združbo, vedno težje zbrati potrebne dokaze za nadaljnji predkazenski in nato kazenski postopek.

ZKP z izjemo kaznivega dejanja velike tatvine po členu 205/2 KZ-1, za kaznivo dejanje tatvin motornih vozil ali za drugo kaznivo dejanje povezano s tatvinami motornih vozil, policiji ne dovoljujejo uporabe prikritih preiskovalnih ukrepov.

Pogoj za uporabo prikritih preiskovalnih ukrepov je storitev kaznivega dejanja za katero je zagrožena zaporna kazen najmanj osem let.

Ko ima policija v postopku voznika ukradenega vozila je vozniku težko dokazati tatvino, saj voznik običajno ni storilec tatvine vozila, pa tudi če je, je to težko dokazljivo, saj na kraju dejanja ne najdemo sledi, ki bi kazale na storilca.

Skoraj vsi storilci se izgovarjajo, da vozijo vozilo za nekoga, ki jih je najel ali plačal oziroma, delajo uslugo za znanca katerega je težko identificirati.

Prav zaradi težav pri dokazovanju kaznivega dejanja tatvine se voznikom ukradenih vozil očita storitev kaznivega dejanja prikrivanja.

Zaradi tega storilci povratniki nemalokrat priznajo, da so vede peljali ukradeno vozilo, katerega jim je izročil neznanec. S tem priznajo storitev kaznivega dejanja prikrivanja, za katerega je zagrožena kazen do dveh let zapora in se na tak način izognejo strožjemu kaznovanju.

## ***5.2 Pomanjkljivo strokovno znanje in usposobljenost policistov***

Z avtomobilsko problematiko so se ukvarjali le redki policisti, pa še ti samo s statistiko. Od leta 2000 so se v policiji začela izvajati usposabljanja in izobraževanja določenih posameznikov, kateri so za tem pridobljeno znanje prenašali na sodelavce. Z strani tujih varnostnih organov so bila pridobljena gradiva in pripomočki, ki so služili kot pripomoček pri odkrivanju in

preprečevanju avtomobilske kriminalitete. Rezultati so se začeli kazati na mejnih prehodih, od ustanovitve policijskih postaj za izravnalne ukrepe pa se je število zaseženih motornih vozil drastično povečalo.

Velika večina odkritih in zaseženih motornih vozil je bila ukradena v tujini. (Kleindienst, 2011, razgovor).

Policisti splošnih in prometnih policijskih postaj se zaradi specifičnega dela z avtomobilsko problematiko ne ukvarjajo, čeprav je največ možnosti, da se odkrije ukradeno vozilo prav pri nadzoru cestnega prometa.

Upoštevati pa je treba dejstvo, da se pri nadzoru cestnega prometa kontrolira le odstotek vozil, ki so v prometu na cestah v Sloveniji, zato je verjetnost, da bi v tem odstotku bilo zajeto še ukradeno motorno vozilo, zelo majhna. (Garbajs, 2008).

Teoretično znanje pridobljeno na usposabljanjih, brez lastne angažiranosti posameznika ne obrodi rezultatov. Odkrivanje in preiskovanje ukradenih motornih vozil od policista zahteva veliko znanja tudi s področja listin, ki pa ga kljub raznim evidencam policisti, z izjemo policistov na mejnih prehodih in na postajah za izravnalne ukrepe nimajo.

Lokalno se z avtomobilsko problematiko ukvarjajo policisti-kriminalisti s policijskih postaj, regionalno pa kriminalisti z področnih Sektorjev kriminalistične policije.

Bistvo kriminalističnega dela je zbiranje informacij tako o storilcih oziroma skupinah storilcev, kot tudi o »črnih«delavnicah, garažah in o vozilih (ukradenih, razbitih). (Ranisavljevič, 2009).

Sodelovanje policistov na izobraževanjih in usposabljanjih tako doma kot v tujini je nujno potrebno, če želimo držati korak z avtomobilsko problematiko. Ker je teoretično in praktično znanje pogoj za uspešno delo na področju

avtomobilske kriminalitete policija tesno sodeluje z tujimi varnostnimi organi, še posebej z avstrijskimi z sedežem v Spielfeldu, s katerimi si izmenjujemo informacije, novice in izkušnje.

Žal pa so med policisti tudi posamezniki, ki pridobljeno znanje in zaupanje sodelavcev obrnejo v svojo korist.

Iz pripomb oziroma namigov številnih lastnikov, ki so jim bila vozila ukradena in tudi iz opažanj zavarovalnic, izhaja sum o možnosti vključenosti v to izjemno obliko kriminalnih dejanj tudi tistih, ki bi morali preganjati oziroma raziskovati ta dejanja. Ta sum izhaja tudi iz občutkov, da le-ti ne namenijo dovolj strokovne in delovne pozornosti za raziskavo teh dejanj. (Cankar, 2008).

### ***5.3 Problem preverjanja vozil preko tujih varnostnih organov***

Policiji je vsekakor cilj, da odkrije ukradeno vozilo in ga v čim krajšem možnem času vrne oškodovancu, saj so stroški hrambe vozil enormni.

Boj proti kriminalu, povezanemu z vozili je v pristojnosti organov pregona držav članic. Vendar pa je za soočanje s čezmejnimi oblikami te vrste kriminala potreben in sorazmeren skupen pristop, ki vključuje sodelovanje med državami članicami in organi pregona držav članic.

Za policista je najlažje če pri preverjanju vozila preko evidenc ugotovi, da je za omenjeno vozilo razpisano iskanje (100. člen Schengenske konvencija). V tem primeru obvesti urad SIRENE, kateri preveri veljavnost razpisa.

Mednarodno policijsko sodelovanje s tujimi varnostnimi organi poteka preko centrov za sodelovanje, Interpola in Europol, s policijami sosednjih držav pa tudi preko bilateralnih sporazumov.

V primeru, da ima policist razloge za sum, da vozilo v postopku izvira iz kaznivega dejanja in s pomočjo razpoložljivih evidenc ne more potrditi suma se odloči za preverjanje preko tujih varnostnih organov.

Preverjanje poteka običajno s pomočjo centrov kot so Center za sodelovanje varnostnih organov v Dolgi vasi, vrata Megvarje in kontaktna postaja Freilassing.

Poizvedba o vozilu se opravi po predhodno pripravljenih obrazcih, kateri se posredujejo zgoraj omenjenim centrom. Na naše zaprosilo lahko pridobimo zelo obsežne podatke o vozilu, kar nam je ključnega pomena za identifikacijo vozila v postopku. Tudi proizvajalcem vozil je interes, da so njihova vozila čim bolj zaščitena in s tem storilcem onemogočijo tatvine njihovih vozil.

Odgovori na naša zaprosila lahko trajajo od nekaj minut pa tudi do nekaj dni. Težave se pojavljajo pri preverjanju vozil čez vikende, praznike in v nočnih urah.

V skladu s svojim nacionalnim pravom države članice sprejemajo potrebne ukrepe za krepitev vzajemnega sodelovanja med pristojnimi nacionalnimi organi v boju proti čezmejnemu kriminalu, povezanemu z vozili, na primer s pomočjo sporazumov o sodelovanju (Sklep sveta EU, 2004).

Največji problem preverjanja vozil je preko držav bivše Sovjetske zveze in Jugoslavije.

#### **5.4 Sodelovanje z državnim tožilstvom**

Policisti so takoj po odkritju vozila za katero je razpisano iskanje v Schengenskem informacijskem sistemu dolžni na podlagi določbe a. točke, 1. odstavka, 4. člena Uredbe o sodelovanju državnega tožilstva in policije pri odkrivanju in pregonu storilcev kaznivih dejanj (Uradni list RS, št. 116/03) obvestiti pristojno državno tožilstvo.

V primeru odkritja ukradenega vozila policija postopa v skladu z določili ZKP, pri tem pa mora upoštevati tudi 39. in 100. člen konvencije o izvajanju Schengenskega sporazuma (v nadaljevanju konvencija).

39. člen konvencije opredeljuje dolžnost policijskih organov pogodbenic, da v skladu z nacionalnim pravom in v okviru svojih pooblastil pomagajo drug

drugemu pri preprečevanju in odkrivanju kaznivih dejanj, če po nacionalnem pravu pomoč ne poteka preko sodnih organov.

V 100. členu konvencije pa je določeno, da če se pri preverjanju ugotovi, da v SIS-u obstaja razpis o iskanju stvari zaradi zasega ali za zagotovitev dokazov v kazenskem postopku, se organ, ki je to ugotovil poveže z razpisnim organom, da uskladita potrebne ukrepe.

Zgoraj povzeti določbi konvencije sami po sebi ne predstavljata pravne podlage za zaseg vozila. Dejstvo, da je določeno vozilo v SIS-u zabeleženo kot iskano vozilo, predstavlja dejansko podlago za uporabo ustreznih določb domačega pravnega reda o zasegu predmetov.

Ko se v policijskem ali upravnem postopku ugotovi, da je motorno vozilo zavedeno v SIS-u, je potrebno postopati skladno z zgoraj navedenima 39. in 100. členoma konvencije.

Tako se ukrepi države pogodbenice, ki je takšno vozilo odkrila sprejmejo v skladu z njenim nacionalnim pravom.

Po 220. členu ZKP se predmeti, ki se morajo po kazenskem zakonu vzeti (to so določeni predmeti, ki so bili uporabljeni ali namenjeni za kaznivo dejanje ali so nastali s kaznivim dejanjem, ter vsi predmeti, ki so s kaznivim dejanjem protipravno pridobljena korist) ali, ki utegnejo biti dokazilo v kazenskem postopku, zasežejo, kar lahko stori policija, ko postopa po 148 in 164 členu ZKP, če so podani razlogi za sum, da je bilo storjeno kaznivo dejanje, za katero se storilec preganja po uradni dolžnosti. V tem primeru je dolžnost policije, da takšno vozilo zaseže in postopa na podlagi 148. člena ZKP.

O dogodku in vseh ugotovitvah je policija dolžna, v skladu z Uredbo o sodelovanju državnega tožilstva in policije pri odkrivanju in pregonu storilcev kaznivih dejanj, o tem obvestiti pristojno državno tožilstvo.



V kolikor je po posvetu s pristojnim državnim tožilstvom ugotovljeno, da obstaja podlaga za nadaljnji kazenski pregon, je potrebno v skladu z navodili oziroma usmeritvami pristojnega okrožnega državnega tožilstva podati kazensko ovadbo ali poročilo v dopolnitev kazenske ovadbe, na pristojno državno tožilstvo oziroma vozilo skupaj s kazensko ovadbo izročiti pristojnemu dežurnemu preiskovalnemu sodniku.

O zaseženem vozilu, vozniku in dogodku je potrebno obvestiti pristojni organ - Sektor za mednarodno policijsko sodelovanje urada kriminalistične policije generalne policijske uprave.

Omenjeni sektor na podlagi 100. člena konvencije obvesti državo pogodbenico, ki je tak razpis o iskanju stvari vnesla v SIS. V tem primeru, ko gre za sum kaznivega dejanja posestnika vozila je državno tožilstvo tisto, ki izvaja usmerjanje in je zato tudi odločanje o vrnitvi zaseženega vozila v njihovi pristojnosti.

V primeru, ko je že iz poročila policije razvidno in v nadaljevanju tudi s strani državnega tožilstva potrjeno, da ni podlage za kazenski pregon zoper posestnika vozila, za katero je razpisano iskanje v SIS-u, pa odločanje o zasegu in vrnitvi vozila ni v pristojnosti državnega tožilstva.

V takih primerih mora policija postopati v skladu z 224. členom ZKP in zaseženo vozilo vrniti lastniškemu posestniku.

Policija vrne vozilo tisti osebi, ki ji je bilo vozilo tudi zaseženo (Strokovno navodilo MNZ, 2008).

Policija niti z zasegom, niti z vrnitvijo predmeta, ne sme odločati o lastninski pravici oziroma drugačnem stvarno ali obligacijsko pravnem upravičenju (npr. leasing) na podlagi katerega ima oseba, kateri je bil predmet zasežen, le tega v posesti.

Kadar je govora o postopkih z zaseženimi vozili, nikakor ne moremo govoriti o šablonskem ravnanju policistov, saj je potrebno proučiti vsak konkreten

primer ter se o odločitvah in nadaljnjih postopkih posvetovati z državnim tožilstvom.

S pravosodjem (sodiščem in tožilstvom) bi bilo potrebno doseči dogovor, glede obravnavane problematike, zaradi katere je povzročena velika materialna škoda, da spremenijo kaznovalno prakso tako, da bi sodniki za kazniva dejanja prikrivanja izrekli strožje kazni.

### **5.5 Problemi z Rent-a-car vozili in »dobrovernimi kupci«**

Del avtomobilske kriminalitete so tudi tatvine vozil last Rent a car družb.

Pri tem je zanimiva ugotovitev, da najemnik najame motorno vozilo s svojimi ali ponarejenimi dokumenti in ga odpelje v tujino.

Priskrbi si ključ za vozilo, katerega po ustaljenih kriminalnih »kanalih« proda.

Ko je vozilo na določenem kraju ali že prodano, prijavijo tatvino v tujini ali v naši državi, originalni ključ pa vrne podjetju, kjer je vozilo najel.

Druga oblika se kaže, ko storilec ali kakšna druga oseba, legalno najame vozilo pri »rent a car« podjetju na podlagi legalnih, ponarejenih ali prenašenih osebnih dokumentov. Med posedovanjem vozila izdelajo ključ - dvojnik za odpiranje vrat oziroma za ključavnico za zagon motorja. Tako najeto vozilo kasneje vrnejo in ga čez krajši čas ukradejo. (Garbajs, 2007).

Pri kontroli vozil last raznih rent a car organizacij je potrebno posebej pri izstopu iz države preverjati in od voznika zahtevati najemno pogodbo, ki jo mora imeti voznik pri sebi.

Iz najemne pogodbe so razvidni podatki, kot so:

- najemnik vozila,
- način plačila,
- voznik (osebe, ki so upravičene do vožnje vozila),
- datum in kraj najema vozila,

- območje na katerem se lahko voznik giblje z vozilom.

Voznikom teh vozil je potrebno posvetiti posebno pozornost, saj je znano, da vozniki ukradenih vozil praviloma za svojo identiteto uporabljajo takšne ali drugačne ponarejene dokumente.

Državo lahko zapusti le tisti, ki ima veljavno pogodbo ali pooblastilo, da uporablja tuje vozilo. Vse take in podobne primere je potrebno beležiti, saj se bo lahko naknadno izkazalo, da so bili dokumenti uporabljeni ob najemu vozila ponarejeni. (Garbajs, 2007).

Nesporno pa je treba ugotoviti pravo identiteto voznika.

Najbolj svetovno znane rent a car družbe, katere imajo tudi pri nas svoja predstavništva so Hertz, Sixt, Avis, Europcar.

Rent a car hiše na podlagi lastnih izkušenj in družbenih razmer, določajo rizična območja in na ta način omejujejo gibanje vozil višjega in visokega cenovnega razreda na omenjena območja.

V policijskih postopkih z vozniki rent a car vozil, je ugotovljeno, da vozila niso manipulirana, voznik običajno potuje sam, poseduje vse potrebne listine in je brez prtljage.

Preverjanje vozil preko obstoječih evidenc policije le redko kdaj obrodi sadove, saj je znano, da imajo storilci namen vozilo v čim krajšem času prepeljati na varno območje. V takih primerih ima policija možnost samo poklicati na predstavništvo rent a car družbe in se pozanimati o konkretnem primeru. (Garbajs, 2007).

Brez razpisa o iskanju vozila in v primeru kršitve najemne pogodbe nima policija nobenih pristojnosti za zaseg vozila.

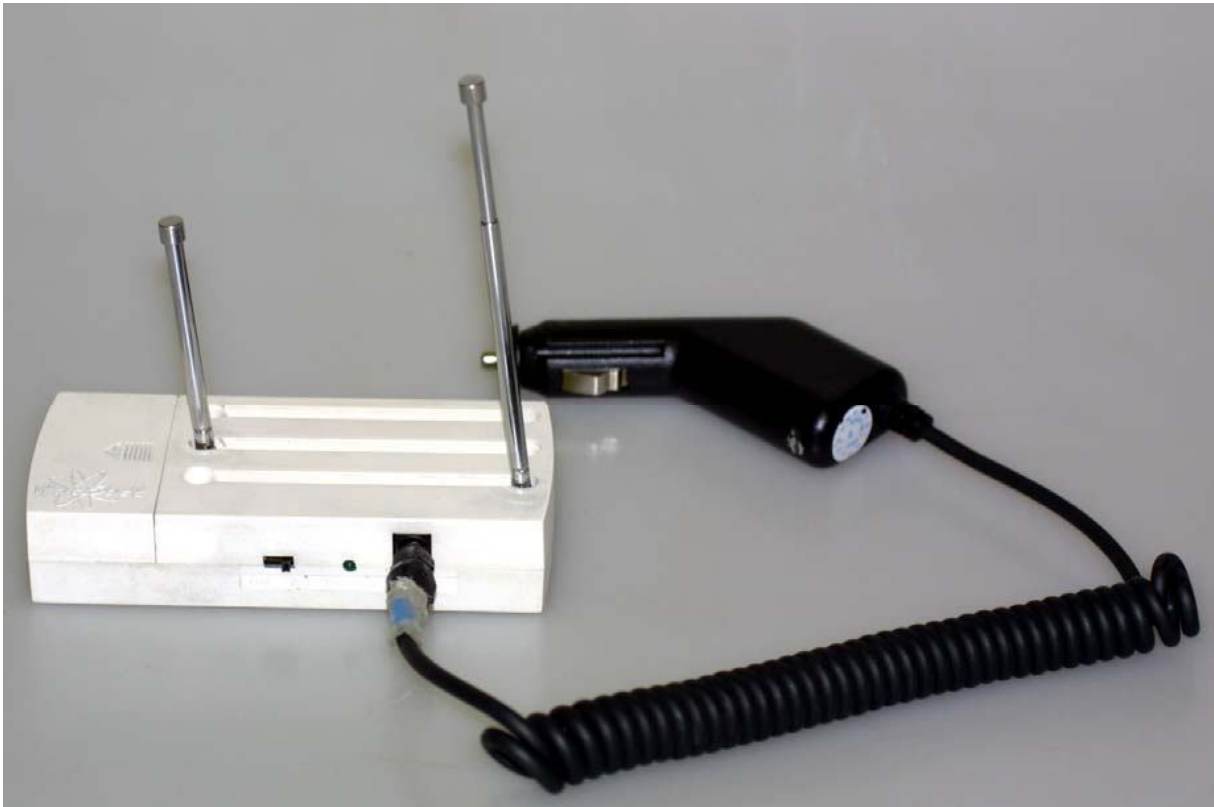
Rent a car hiše imajo v nekatera svoja vozila vgrajene sisteme za satelitski nadzor vozila. Satelitski nadzorni sistem vozila ima namen »nadzirati« vozilo in lastniku oziroma dežurnemu v centru, ki upravlja s tovrstnim sistemom, sporočati trenutno lokacijo vozila. Sistem prav tako preko satelitov, po principu delovanja sistema GPS (Global Positioning System), sprejema

koordinate o tem kje se vozilo nahaja v določenem trenutku, nato pa s pomočjo oddajnika (običajno je to telefon GSM ali pa satelitski telefon) koordinate sporoča lastniku oziroma nadzorniku vozila v dežurnem centru. (Garbajs, 2007).

V praksi pa se satelitski nadzor lahko kombinira tudi z alarmnim sistemom vozila. S tem vozilo ob sprožitvi alarmnega sistema, svoje koordinate sporoča nadzorniku, le ta pa nato policiji, katera skuša vozilo locirati s pomočjo računalniškega sistema GIS (Geographic Information System), ga nato izslediti ter ustaviti. Poleg tega pa nekateri tovrstni sistemi omogočajo tudi komuniciranje nadzornika z voznikom v vozilu, lahko pa vozilo tudi »na daljavo« ugasnejo oziroma blokirajo delovanje motorja vozila. (Garbajs, 2007).

V primeru sledenja vozila s satelitskim nadzornim sistemom lahko v vsakem trenutku pridobimo podatek o tem, kje se vozilo nahaja, lahko pa dobimo tudi pot, ki jo je vozilo opravilo v času nadzora (koordinate dobimo iz nadzornega programa, lahko jih vnesemo tudi na zemljevid).

V primeru, da storilci ugotovijo, da je vozilo nadzorovano z satelitskim nadzornim sistemom, lahko z ustrezno elektronsko napravo motijo delovanje GSM telefona v vozilu, preko katerega vozilo sporoča koordinate nadzorniku (fotografija št. 6). (Garbajs, 2007).



Slika 6: Naprava za motenje delovanja GSM telefona satelitskega nadzora vozila

Vir: MNZ, Policija, UKP GPU

V praksi so najtežje rešljivi primeri tako imenovanih dobrovernih kupcev, kateri kupijo vozilo v dobri veri (lat. bona fide) in sploh ne vedo, da je to vozilo predmet kaznivega dejanja.

V takih primerih imamo dva oškodovanca in sicer prvi je ponavadi oškodovanec kaznivega dejanja tatvine, drugi oškodovanec pa je dobroverni kupec, ki je ponavadi oškodovanec kaznivega dejanja goljufije (vozilo kupi v posredniški prodaji).

V takih primerih policija vrača vozilo dobrovernemu kupcu, če na vozilu niso ponarejene identifikacijske označbe ali listine in če je tak kupec plačal za vozilo tržno ceno.

Če temu ni tako, pa takemu »dobrovernemu« kupcu vozilo proti potrdilu in zapisniku zasežemo in zoper njega podamo kazensko ovadbo bodisi zaradi suma storitve kaznivega dejanja Ponarejanja listin po 251. členu KZ-1, bodisi zaradi suma storitve kaznivega dejanja Prikrivanja po 217. členu KZ-1, vozilo pa vrnemo oškodovancu kaznivega dejanja tatvine.

Stvarno pravni zakonik (SPZ) v 28.členu razlaga pomen dobre vere posestnika na naslednji način. Posestnica oziroma posestnik (v nadaljevanju posestnik) ni v dobri veri, če je vedel ali mogel vedeti, da ni upravičen do posesti (Ur. l. RS, št. 87/2002).

Dobroverna posest (lat. bone fidei possessio).

## **6 ANALIZA PRAKTIČNEGA PRIMERA**

V poglavju je prikazan resnični primer odkritega ukradenega vozila pri tranzitu čez območje Republike Slovenije, katerega je aprila 2010 obravnavala policijska postaja za izravnalne ukrepe Murska Sobota. V omenjenem primeru bi rad predstavil pomembnost in pravočasnost vnosa podatkov o ukradenem vozilu.

## 6.1 Opis primera in policijska preiskava



Slika 6: Fotografija zaseženega vozila znamke BMW X6

Vir: [http://www.prlekija-on.net/uploaded/thumb\\_zasegli-ukraden-bmw-x-6\\_20352195520.jpg](http://www.prlekija-on.net/uploaded/thumb_zasegli-ukraden-bmw-x-6_20352195520.jpg)

22.4.2010 ob 09.10 je policist Policijske postaje za izravnalne ukrepe Murska Sobota opravljal dela na avtocesti na relaciji Murska Sobota - Pince. Policist je opazil pred seboj vozeče vozilo visokega cenovnega razreda in se preko vodje izmene odločil za preverjanje vozila preko registrske tablice. Zaradi težav z povezavo je s strani vodje izmene z krajšim časovnim zamikom dobil odgovor, da ja za vozilo preko registrske tablice z dne 22.4.2010 razpisan v SIS-u ukrep s strani Italijanskih varnostnih organov in sicer zaseg vozila na podlagi 100. Člena Schengenske konvencije.

O ugotovitvah je bil obveščeni Operativno komunikacijski center Policijske uprave Murska Sobota, ki je zaradi prevelike oddaljenosti patrolje iz enote za

izravnalne ukrepe poslal v Pince patroljo iz Policijske postaje Lendava z namenom zaustavitve omenjenega vozila.

Policistom je uspelo vozilo zaustaviti na bencinskem servisu v Pincah, kar je samo 100 metrov pred Madžarsko mejo. (fotografija št. 8).

Pri postopku je bilo ugotovljeno, da se v vozilu nahaja samo voznik, državljan Romunije, ki je na zahtevo policista izročil pristno prometno dovoljenje Italije izdano na Italijanskega državljana.

Opravljen je bil pregled listin, identifikacijske nalepke in številke šasije pri čemer je bilo ugotovljeno, da se številke ujemajo in da ni vidnih znakov manipulacije.

Vozilo je bilo prazno, letnik 2009 z prevoženimi 15.000 km, vredno 65.000 EUR.

Preko tujih varnostnih organov smo opravili vse potrebne preverke in ugotovili, da je bilo vozilo odtujeno 22.4.2010 v večernih urah z roparsko tatvino (car jacking).

Lastnik vozila pove, da se je 22.4.2010 v večernih urah vrnil iz službe, parkiral vozilo pred stanovanjsko hišo z namenom odpiranja garažnih vrat.

Ko je izstopil iz vozila mu je neznanec na hrbet naslonil neznan predmet (nož, pištolo,..), ter zahteval da mu izroči kontaktne ključe in prometno dovoljenje.

V istem trenutku je na dvorišču opazil njemu neznano osebo.

O celotnem postopku sta bila obveščena državni tožilec in preiskovalni sodnik, kateri je zoper voznika 24.4.2010 odredil pripor.

Storilec je bil obravnavan za kaznivo dejanje velike tatvine po členu 205/2 KZ-1.

Omenjeni primer je eden izmed redkih, kjer so italijanski varnostni organi izkazali interes.



Za voznika, drž. Romunije smo ugotovili, da je bil tako v Italiji kot v Romuniji že večkrat obravnavan za kazniva dejanja napada na pooblaščenno uradno osebo, tatvine, ter na ostala kazniva dejanja z elementi nasilja.

Iz omenjenega primera lahko ugotovimo kako pomembna je pravočasnost in natančnost vnosa ukradenega vozila v policijske evidence.

V nasprotnem primeru bi policist opravil kontrolo listin, vozila, prtljage, preveril osebo in vozilo po evidencah, ter vozniku dovolil nadaljevati pot v smeri Madžarske.

Če voznik na znake policistov nebi zaustavil, patrolja ne sme zasledovati ukradenega vozila na območje Madžarske, razen pod določenimi pogoji.

Policistom bi bilo pri delu veliko lažje če bi v SIS-u pri razpisu bil naveden način storitve kaznivega dejanja.

## **7 ZAKLJUČEK**

Problematika tihotapljenja in organiziranega kriminala je zelo kompleksno področje, ki problemsko zajema veliko število udeleženi subjektov. Zato je tudi zoperstavljanje tovrstnim problemom in težavam kompleksno in jih je treba reševati z udeležbo in sodelovanjem vseh vpletenih.

Analiza stanja v Republiki Sloveniji na področju odkrivanja ukradenih vozil prikazuje, da je število odkritih vozil v porastu. Vendar je kljub prizadevanju policistov pri rednem delu kot pri poostrenih nadzorih, to število še vedno premajhno, zlasti glede na število vozil ukradenih v Republiki Sloveniji.

Višjo kvaliteto dela pri odkrivanju ukradenih vozil bi lahko dosegli z okrepljenim sodelovanjem na več ravneh, in sicer na državni, regionalni in lokalni ter ravni Evropske unije, zlasti s pospešitvijo mednarodnega sodelovanja na podlagi bilateralnih sporazumov med posameznimi državami,

kar zajema izmenjavo informacij o tatvinah in trgovini z ukradenimi vozili ter drugimi oblikami organiziranega kriminala. Uveljaviti bi bilo potrebno usklajen pristop h kaznovalni politiki, predvsem z doslednim zasegom in odvzemom premoženja, pridobljenega s kaznivimi dejanji s področja tatvin in trgovine z ukradenimi vozili.

Veliko več bo potrebno storiti tudi na področju izobraževanja različnih kadrov, od policistov do tožilcev, in zagotoviti storitve zmogljivega informacijskega sistema, okrepljeno sodelovati na mednarodni ravni ter uvesti enotne dokumente za motorna vozila.

Izzivov in ciljev pri delu policije ne bo zmanjkalo. Osnovni cilj pa tudi v prihodnje ostaja enak, zagotavljanje najvišjega standarda varnosti oseb in premoženja, ne samo v naši državi, temveč na celotnem schengenskem območju.

## ***7.1 Potrditev hipotez***

Hipotezo, da je najpogostejši način odkrivanja ukradenih vozil preverjanje preko Schengenskega informacijskega sistema sem preverjal s pridobljenimi podatki iz opisne statistike Letnih poročil o delu policije za čas od 1.9.2007 (uvedba SIS-a) do leta 2010. Pri tem sem ugotovil, da so policisti zasegli največ ukradenih motornih vozil, kjer so bile spremenjene številke šasije in ostale identifikacijske označbe, na drugem mestu so tako imenovani kurirji in šele na tretjem mestu je preverjanje preko Schengenskega informacijskega sistema (Graf 1).

Hipotezo zaradi opisanih ugotovitev, lahko ovržemo.

Hipotezo, da v Sloveniji število zaseženih vozil ukradenih v tujini narašča sem preverjal s pridobljenimi podatki iz letnih poročil o delu policije za čas od leta 2003 do leta 2010, Tabela št. 4. Ugotovljeno je bilo, da število zaseženih motornih vozil na mejnih prehodih v R Sloveniji upada, z deležem, ki ga pa

prispevajo Policijske postaje za izravnalne ukrepe in Specializirana enota za nadzor državne meje pa to število narašča.

Hipotezo, zaradi opisanih ugotovitev lahko potrdimo.

Hipotezo, da ustrezna usposobljenost policistov vpliva na večjo uspešnost policije pri odkrivanju kaznivih dejanj povezanih z avtomobilsko kriminaliteto, lahko potrdimo. Zaradi neučinkovitosti policije pri odkrivanju ukradenih vozil se je spremenila taktika delovanja policije, okrepilo se je delo na terenu v smislu zbiranja operativnih podatkov, uvedlo se je sodelovanje z tujimi varnostnimi organi, ter kontinuirano izobraževanje policistov in kriminalistov. Rezultati so se začeli kazati na mejnih prehodih, od ustanovitve policijskih postaj za izravnalne ukrepe pa se je število zaseženih motornih vozil drastično povečalo.

Zadnjo četrto hipotezo katera pravi, da so v Sloveniji najpogosteje zasežena vozila, ki so bila ukradena v R Italiji in R Nemčiji, sem preverjal s pridobljenimi podatki iz letnih poročil o delu policije za čas od leta 2004 do leta 2010, Tabela št. 5.

Pri tem sem ugotovil, da je v Sloveniji odkritih največ ukradenih motornih vozil iz Italije, na drugem mestu pa iz Nemčije.

Hipotezo, zaradi opisanih ugotovitev lahko potrdimo.

## 8 LITERATURA IN VIRI

- Cankar, B. (2008). *Tatvine motornih vozil in zavarovalniške goljufije*. Diplomsko delo. Ljubljana: Fakulteta za varnostne vede.
- Deisinger, M. (2002). *Kazenski zakonik s komentarjem (posebni del)*. Ljubljana: GV Založba. (Deisinger, 2002).
- Detiček, M. (2009). *Schengenski informacijski sistem in odkrivanje ukradenih motornih vozil v Sloveniji in Evropski uniji*. Diplomsko delo. Ljubljana: Visoka - policijsko varnostna šola.
- Dobovšek, B. (2002). *Organizirani kriminal*. Ljubljana: Unigraf. (Dobovšek, 2002).
- Dvoršek, A. (2008). *Kriminalistična metodika*. Ljubljana: Fakulteta za varnostne vede. (Dvoršek, 2008).
- Farkaš, D., kriminalistični tehnik v Sektorju kriminalistične policije PU Murska Sobota, razgovor.
- Garbajs, D. (1998). *Tatvine motornih vozil, načini in trendi pri raziskovanju tovrstne kriminalitete*. Ljubljana: Ministrstvo za notranje zadeve.
- Garbajs, D. (2007). *Posebnosti in novosti pri raziskovanju tatvin motornih vozil*. Ljubljana: Ministrstvo za notranje zadeve.
- Garbajs, D. (2008). *Odkrijejo okoli 20 odstotkov ukradenih vozil*. Pridobljeno 29.1.2011, s <http://schnuy.wordpress.com/2008/04/14/odkrijejo-okoli-20-odstotkov-ukradenih-vozil/>.
- Garbajs, D., kriminalistični inšpektor v Sektorju kriminalistične policije GPU, razgovor.
- Kazenski zakonik Republike Slovenije (KZ-1), Ur. list RS, št. 55/2008.*
- Kleindienst, D., policijski inšpektor na SUP PU Murska Sobota, razgovor.
- Kondrič, M., policijski inšpektor v Sektorju uniformirane policije, GPU, razgovor.

- Pavlič, D. (2002). *Operativna kriminalistična tehnika*. Ljubljana: Ministrstvo za notranje zadeve, Policija, Generalna policijska uprava, Policijska akademija. (Pavlič, 2002).
- Peršolja, T. (2010). *Čezmejna kriminaliteta*. Ljubljana: Ministrstvo za notranje zadeve.
- Pilch, R., policist v enoti za izravnalne ukrepe Spielfeld (Avstrija), razgovor.
- Podboj, A. (2009). *Avtomobilska kriminaliteta s poudarkom na mejnih prehodih*. Diplomsko delo. Ljubljana: Fakulteta za upravo.
- Policija, *Letna poročila o delu policije*. Pridobljeno 29.1.2011, s <http://www.policija.si/index.php/statistika>.
- Policija, *Kriminaliteta-statistika*. Pridobljeno 29.1.2011, s <http://www.policija.si/index.php/statistika/kriminaliteta>.
- Pollard, D. (1994). *Varovanje avtomobila: kako obvarovati vozilo pred tatovi*. Ljubljana: Tehnična založba Slovenije. (Pollard, 1994).
- Problematika tatvin motornih vozil - usmeritve in napotilo za delo*. (2004). Ljubljana: Ministrstvo za notranje zadeve Republike Slovenije, Policija, Generalna policijska uprava.
- Ranisavljevič, L. (2009). *Tatvine motornih vozil v Evropski uniji*. Diplomsko delo. Ljubljana: Visoka - policijsko varnostna šola.
- Sirene. (2008). Pridobljeno 29.1.2011, s <http://www.policija.si/index.php/mednarodno-sodelovanje/sirene>.
- Sobotainfo. (2010). *Romun z ukradenim BMW X6*. Pridobljeno 29.1.2011, s <http://sobotainfo.com/novice/ogled/9437/>.
- Uredba o sodelovanju državnega tožilstva in policije pri odkrivanju in pregonu storilcev kaznivih dejanj*, Ur. list RS, št. 52/2004.
- Uredba Evropskega parlamenta in sveta št. 562/2006. (Zakonik o Schengenskih mejah)*.
- Uredba o postopku upravljanja z zaseženimi predmeti, premoženjem in varščinami*, Ur. list RS, št. 48/2007.
- Wikipedija, prosta enciklopedija, *Carjacking*. Pridobljeno 29.1.2011, s <http://en.wikipedia.org/wiki/Carjacking>.

Wikipedija, prosta enciklopedija, *Organizirani kriminal*. Pridobljeno 29.1.2011, s [http://sl.wikipedia.org/wiki/Organizirani\\_kriminal](http://sl.wikipedia.org/wiki/Organizirani_kriminal).

*Zakon o kazenskem postopku (ZKP)*, *Ur. list RS*, št. 63/1994, 72/1998, 6/1999, 66/2000, 111/2001, 56/2003, 43/2004, 101/2005, 14/2007 in 68/2008.

*Zakon o policiji (ZPol-UPB6)*, *Ur. list RS*, št. 107/2006 in 42/2009.