

MODUS OPERANDI „AUTOMAFIJE” U SRBIJI

*Saša Mijalković**

Kriminalističko-policijska akademija u Beogradu

APSTRAKT

Autor u radu razmatra pojmove krađe motornih vozila i „nove automafije”, modele organizovanja, specijalizaciju i *modus operandi* pripadnika automafije u pripremanju i izvršenju krađe motornih vozila i u eksploataciji ukradenog vozila. Autor kroz analizu empirijske građe koja potiče iz policijske prakse ukazuje na trend diferenciranja novog sektora organizovanog kriminala poznatijeg kao „automafija”, koji se bavi protivpravnim oduzimanjem motornih vozila. Obim kriminalnih aktivnosti automafije je velik, a njihov sadržaj raznolik, pa je analiza fokusirana na aktivnosti pripreme za krađu vozila, radnje protivpravnog oduzimanja vozila i radnje eksploatacije ukradenog vozila kao dominantne oblasti delovanja automafije. Nagli razvoj mehanizama za fizičku i elektronsku zaštitu vozila usloveli su angažovanje profesionalaca i specijalista za izvršenje pojedinih radnji krivičnih dela kojima se manifestuje krađa vozila. Autor zaključuje da jedino veće ulaganje u resurse policije i jačanje bezbednosne kulture građana u odnosu prema sopstvenoj imovini mogu povećati efikasnost kontrolne politike ovog vida organizovanog kriminala.

Ključne reči: organizovani kriminal, automafija, krađa motornih vozila, *modus operandi*, bezbednost.

Oduzimanje vozila, krađa vozila, krađa sa vozila i iz vozila spadaju u tzv. lukrativna krivična dela, koja se vrše radi sticanja protivpravne imovinske koristi

* sasa.mijalkovic@kpa.edu.rs

za sebe ili drugog. Zbog toga su u bezbednosnoj praksi i zastupljenija nego pojave uništenja i oštećenja vozila. Najveća protivpravna korist stiže se krađom vozila, pa se krađu razne vrste vozila — bicikli, motocikli, putnički automobili, teretna vozila, autobusi, kombinovana vozila itd. Predmet ovog rada je krađa putničkih automobila (u daljem tekstu automobili ili vozila), mada je *modus operandi* krađe ostalih kategorija vozila isti, sličan ili se neznatno razlikuje.¹

Problem krađe vozila izražen je širom sveta, pa nije zaobišao ni naš region. Interpol i Evropol navodno potražuju oko 130 000 automobila za koje se osnovano sumnja da se nalaze na teritoriji zemalja Zapadnog Balkana. Prema navodima ovih dveju međunarodnih organizacija, polovina ukradenih vozila nalazi se na teritoriji Crne Gore, oko 30 000 na prostoru Bosne i Hercegovine, a oko 25 000 na području Kosova i Metohije. Ostatak od oko 15 000 vozila nalazi se na teritorijama Hrvatske, Makedonije i tzv. centralne Srbije. Od 1995. godine na teritoriji Republike Srbije nestalo je oko 18 000 vozila naših i stranih državljana, računajući i vozila naših državljana koja su nestala u inostranstvu. Reč je o organizovanoj kriminalnoj delatnosti međunarodnih razmera: vozila ukradena na teritoriji centralne Srbije završavaju u Hrvatskoj i Bosni i Hercegovini, gde se kod tamošnjeg organizovanog kriminala razmenjuju za vozila koja su tamo ukradena. Drugi deo vozila završava na teritoriji Kosmeta, Makedonije i Crne Gore. Jedan kanal krijumčarenja ukradenih automobila vodi ka Moldaviji, Ukrajini, Belorusiji i Rusiji, a drugi preko Bugarske ka Turskoj, Iraku i Siriji.²

Navedeni oblik kriminala u poslednje vreme poznatiji je pod žargonskim nazivom „automafija”, kojim se obuhvata kriminalno delovanje lica usmereno ka protivpravnom oduzimanju motornih vozila koja su u tuđoj svojini ili državi, radi sticanja protivpravne imovinske koristi za sebe ili drugog.³ Ovakve

1 „Vozilo” je sredstvo koje je po konstrukciji, uređajima, sklopovima i opremi namenjeno i osposobljeno za kretanje po putu. „Motorno vozilo” je vozilo koje se pokreće snagom sopstvenog motora, koje je po konstrukciji, uređajima, sklopovima i opremi namenjeno i osposobljeno za prevoz lica, odnosno stvari, za obavljanje radova, odnosno za vuču priključnog vozila, osim šinskih vozila. „Putničko vozilo” je vozilo za prevoz putnika koje ima najviše deset mesta za sedenje, uključujući i mesto za sedenje vozača (član 7, stav 1 tačke 31, 33 i 41 Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima, *Službeni glasnik RS*, br. 41/2009).

2 Iz izjave Božidara Stojiljkovića, glavnog policijskog inspektora Uprave kriminalističke policije Ministarstva unutrašnjih poslova Republike Srbije. „Interpol na Balkanu traži 130 000 ukradenih vozila”, *Blic*, 4. avgust 2007. Opširnije u: Saša Mijalković, „Obaveštajno-kriminalistički aspekti suprotstavljanja automafiji”, rad izložen na međunarodnoj konferenciji „Politika suprotstavljanja organizovanom kriminalu”, Centar za bezbednosne studije, 21–22. novembar 2008, Beograd.

3 „Državina” je pravno zaštićena faktička vlast (*corpus possessionis*) nekog lica na stvar, koja je nezavisna od postojanja imovinskog prava na stvar i razlikuje se od pravne vlasti koju ima titular subjektivnog prava. Između ostalog, može da bude zakonita i nezakonita. Pod „pravom svojine” podrazumeva se subjektivno pravo iz kojeg proističe najviša pravna i faktička vlast na stvar. Titulari prava svojine mogu biti fizička i pravna lica. Nazivaju se vlasnicima i imaju

aktivnosti mogu, ali i ne moraju da imaju obeležja organizovanog kriminala i mogu, ali ne moraju da imaju međunarodnu dimenziju. Tako se, u širem smislu, pod „automafijom” podrazumeva svaka krađa motornih vozila, kao i sve aktivnosti pripreme krađe i aktivnosti dalje eksploatacije protivpravno oduzetog vozila. Suprotno, u užem — pravom smislu, automafija podrazumeva da su navedene kriminalne aktivnosti preduzete od strane organizovane grupe, uključujući i lica koja nisu stalni članovi, već spoljni saradnici kriminalnih grupa. U kriminološkoj teoriji smatra se da automafija najčešće ima strukturu lanca sastavljenu iz tri komponente, odnosno podgrupe specijalizovane za: 1) tipovanje i krađu vozila; 2) za recikliranje vozila (izradu novog identiteta vozila falsifikovanjem isprava i identifikacionih oznaka vozila); i 3) transportovanje ukradenog vozila u inostranstvo. Navedene komponente ne moraju da ostvaruju direktne kontakte, već mogu da sarađuju posredstvom (svojih) određenih članova.⁴

Situacija u Republici Srbiji slična je, s tim što je primetna specijalizacija pripadnika kriminalnih grupa za pojedine nezakonite aktivnosti. Tako kradljivci automobila mogu da imaju ulogu: *tipera* (pronalazi vozilo pogodno za krađu), *stražara* (upozorava provalnika na nailazak vlasnika vozila ili trećih lica), *provalnika* (provaljuje u unutrašnjost vozila i onesposobljava mehanizme fizičke i elektronske zaštite), *vozača*, *čistača* (kreće se vozilom ispred ukradenog vozila i upozorava na prisustvo policijskih patrola na putu), *borca* (sa tzv. borbenim vozilom, koje ima pogon na sva četiri točka kreće se iza ukradenog vozila kako bi ga „pogurao” ukoliko ono iz nekog razloga stane na putu, pokvari se, nestane goriva itd.), *iznuđivača* (iznuđuje novac za povraćaj vozila licu od kojeg je ono ukradeno), *ucenjivača* (novčano ucenjuje lice koje je savesno kupilo vozilo ne znajući da je ono ukradeno), *posrednika* („živa javka” — lica kod kojih vlasnici ukradenih vozila ostavljaju novac za povraćaj svojih vozila), *majstora-automehaničara/limara* (menja izgled ukradenog vozila, falsifikuje njegove identifikacione oznake ili ga rastavlja u delove), *falsifikatora* (falsifikuje dokumentaciju ukradenog vozila) i *prodavca* (prodaje ukradena vozila).⁵

Pojedini pripadnici kriminalnih grupa često imaju više uloga pri krađi vozila. Osim toga, automafija ima i spoljne saradnike: pripadnike policije, carine,

ovlašćenja držanja, korišćenja i raspolaganja stvarju. To znači i da, npr. državinu nad vozilom imaju i zakupac, lice koje ima službeno vozilo u zaduženju, lice kome je vozilo pozajmljeno, ali i lopov koji je vozilo ukrao. Opširnije u: Ilija Babić, *Privredno pravo*, Policijska akademija, Beograd, 1998, str. 111, 122.

4 Gerben Bruinsma and Wim Bernasco, “Criminal groups and transnational illegal markets — A more detailed examination on the basis of Social Network Theory”, *European Journal on Criminal Policy and Research, Crime, Law & Social Change* 41, 2004, pp. 79–94.

5 Najveći deo informacija i podataka o *modus operandi* automafije dobijen je intervjuisanjem Željka Kovačevića, samostalnog policijskog inspektora Uprave policije Policijske uprave za Grad Beograd i Borislava Kovačevića, višeg policijskog narednika, šefa Odseka za suzbijanje delikata na motornim vozilima Uprave kriminalističke policije u Policijskoj upravi za Grad Beograd, te analizom sadržaja više krivičnih prijava koje su oni podneli protiv „kradljivaca automobila”.

osiguravajućih društava, radnike autopersona, automehaničare i autolimare, bravare, radnike parking-servisa itd., koji im pomažu u izvršenju krivičnih dela.

Obim kriminalnih aktivnosti automafije očigledno je velik, a njihov sadržaj raznolik. Načelno, dominantne oblasti kriminalnog delovanja automafije jesu pripreme radnje za krađu vozila, radnje protivpravnog oduzimanja vozila i radnje eksploataisanja ukradenog vozila. Reč je o čitavom „sistemu nezakonitih radnji” što automafiju, generalno, svrstava u red dobro organizovanih kriminalnih struktura.

Pripreme radnje

Savremeni kradljivci vozila se permanentno „edukuju” i usavršavaju taktiku i tehniku izvršenja krivičnih dela, te u nastojanju da inoviraju znanja sve više koriste popularnu, stručnu i naučnu literaturu. Informišu se kod stručnjaka različitih profila, pre svega kod automehaničara, radnika u auto-industriji, prodavaca auto-delova, vlasnika auto-pijaca i auto-otpada, profesionalnih vozača, vlasnika određenih kategorija automobila. Razmena znanja i iskustava sa „kolegama” veoma je značajna, naročito sa profesionalnim i specijalizovanim izvršiocima krivičnih dela koji su kralji vozila u inostranstvu, sa kojima se često susreću na odsluženju kazne zatvora. Takođe, sami kupuju određena sredstva za mehaničku i elektronsku zaštitu automobila da bi analizirali njihovo funkcionisanje, strukturu, „slabe tačke” i načine stavljanja van funkcije. Najzad, nisu retki ni slučajevi „eksperimentisanja” krađom određenih vozila (tzv. probne krađe). Prema „nepisanom” pravilu brojni kradljivci specijalizuju se za krađu određenih kategorija vozila (za tzv. mercedesov, folkswagenov, audijev, zastavin i druge „programe”) i predstavljaju profesionalne izvršioce krivičnih dela.

Savremeni mehanizmi fizičke i elektronske zaštite automobila zahtevaju od izvršilaca krivičnih dela da u protivpravnom oduzimanju vozila sve više koriste izvesna tehnička sredstva, koja mogu da se podele na „tradicionalna” i „moderna”. U tradicionalna sredstva za krađu vozila spadaju alati i oruđa koja se svakodnevno koriste u domaćinstvima, zanatskim radionicama i industriji, ali i podešene i prigodne stvari pomoću kojih se tradicionalno provaljivalo u auto napadom na staklo, vrata i bravu volana vozila. Reč je o odvrtki, čekiću, pajseru, polugama, metalnim palicama, sajlama na čijim su krajevima pričvršćene „svećice” skinute sa motora automobila, plastičnim trakama, podesnim (podešenim) ključevima, češljevima, čvakama, bušilicama, brusilicama, turpijama, šilima itd. Pored izviđača koji tradicionalno ima najširu primenu u krađi motornih vozila (za obijanje brava na vratima vozila, za razvaljivanje zaštitnih mehanizama ugrađenih u upravljače automobila, kao „kontakt ključ”), za otvaranje brave vrata automobila

i kontakt brave koriste se raznovrsna jednostavna i primitivna oruđa i predmeti. Reč je o metalnim cevima, montiračima guma, originalnim i podesnim ključevima, kalauzima, džepnim noževima, metalnim šnalama, turpijama i makazicama za oblikovanje noktiju, žicama različitih debljina itd. Za napadanje kontakt brave koriste se još metalni novčići, pincete ili makazice.⁶

Moderna sredstava izvršenja krivičnih dela jesu modernizovana tradicionalna sredstva (tzv. lomači brava, čupalica belgijanka), ali i određena savremena tehničko-tehnološka rešenja i sredstva (čipovi sa kodovima, elektronski deaktivator alarmnog sistema vozila, dekoderi kodiranih ključeva modernijih vozila i sl.). Najzastupljenija sredstva su tzv. podesni ključevi koji se dobijaju određenim fizičkim izmenama (brušenjem, struganjem, glodanjem) originalnih ključeva, a ređe njihovim livenjem. U domaćem „podzemlju” često se koristi „lomač”. Reč je o komadu čvrstog metala koji s jedne strane ima oblik ključa brave automobila, a s druge strane ima oblik pogodan za smeštanje u zglobni osmougaoni ili okasto-viljuškasti ključ iz automehaničarskog alatnog pribora. „Lomač” se ubacuje u bravu vrata automobila, koja se lomi dejstvom sile na polugu ključa. Na isti način se lome i kontakt brava automobila i brave nekih oblika mehaničke zaštite automobila.

„Čupalica belgijanka” jeste mehanizam koji radi na principu otvarača za flašu, tzv. vadičepa. Vrh ove sprave ubacuje se u otvor brave vrata automobila, mehaničke zaštite ili kontakt brave vozila. Okretanjem poluge u vidu slova „T”, vrh sprave prodire u unutrašnjost brave. Istovremeno, cilindar sprave onemogućuje dublji prodor vrha. S obzirom na to da je vrh sprave spiralan (u vidu bušilice i burgije), on čupa bravu iz njenog ležišta. Tome u dobroj meri doprinosi i mali teg koji se nalazi na sastavu poluga sprave „T” koji korisniku olakšava manipulisavanje spravom.

Do modernih sredstava za izvršenje krivičnih dela najčešće se dolazi od „kolega” iz inostranstva. U beogradskom kriminalnom miljeu i u policiji kruže priče o tome da su neki pojedinci, poznati distributeri (uvoz, prodaja, ugradnja i servisiranje) alarmnih uređaja, istovremeno kradljivcima automobila prodavali uređaje za deaktiviranje, odnosno za stavljanje van funkcije alarmnih sistema.

Automobil je najlakše otvoriti pomoću originalnog ključa ili njegove kopije. Do originalnog ključa dolazi se krađom prilikom provaljivanja u kuće, stanove i vikendice ili džepnim krađama. Tako se vrlo lako krađu čak i vozila koja se nalaze u garažama. Ukoliko je ključ kodiran njegovo dekodiranje vrši se pomoću odgovarajućeg softvera. Najveću mogućnost kopiranja ključa imaju lica kod kojih se

6 Jovan Stanisavljević, *Kriminalistička obrada krivičnih dela oduzimanje motornih vozila, krađe sa i iz motornih vozila i krađe motornih vozila*, Savezni sekretarijat za unutrašnje poslove, Beograd, 1973, str. 14, 16.

vozilo iz nekih razloga ostavlja na određeno vreme (automehaničari, radnici u auto-perionicama, radnici servisa za ugradnju alarma itd.). Koristi se odsustvo vlasnika vozila, ili lica kome je vozilo povereno, da se kopira originalni ključ.

Kradljivci automobila često sami izrađuju ili nabavljaju tzv. numeratore. Reč je o sredstvima koja se izrađuju od legura velike tvrdoće, pomoću kojih se ukucavaju i prekucavaju brojevi na motorima i šasijama vozila. Navedene radnje imaju obeležja krivičnog dela „izrađivanje i nabavljanje oružja i sredstava namenjenih za izvršenje krivičnog dela”.⁷

Odluka da se izvrši krivično delo može biti samoinicijativna, motivisana željom za „dokazivanjem svojih kvaliteta” pred kriminalnom grupom, odnosno neophodna „inicijacija”, „karta za ulazak u kriminalnu grupu”. Nisu retki ni slučajevi tzv. krađa vozila po narudžbini (određenog tipa, marke, performansi ili cene): postoje podaci da je ova delatnost tako razrađena da se naručeni automobil može dobiti za samo dva sata, što je dovoljno da se vozilo ukrade, da se uklone serijski brojevi motora i šasije i utisnu novi, kao i ugrade novi ili preinstaliraju postojeći softverski i alarmni sistemi.⁸

Načini izbora vozila, mete napada, takođe su različiti. Izvršioци krivičnih dela tragaju za vozilom obilazeći javne garaže i parkinge zgrada, ugostiteljskih objekata, sportskih i rekreativnih objekata i površina, površina za odmor i razonodu, velikih bolnica i zdravstvenih centara i slične javne i neobezbeđene parking površine koje su, po mogućstvu, bliže autoputevima ili saobraćajnicama kojima se može brzo pobeći sa lica mesta krađe. Kradljivci često obilaze grad, pre svega prometne ulice, ne bi li uočili vozila pogodna za krađu, a potom ih prate sve dok se ne zaustave ili parkiraju, kada preduzimaju izvršenje krivičnog dela. Ne postoje pravila, ali to se često događa noću, vikendom, u proleće i leti, tokom održavanja većih manifestacija (sportskih, kulturno-umetničkih i sl.).

U policijskoj praksi zabeleženo je protivpravno prisvajanje vozila koja su kradljivci, na osnovu falsifikovanih dokumenata za utvrđivanje identiteta, prethodno iznajmili od rentakar agencija. Sa iznajmljenog vozila skidaju se registarske oznake postavljaju se na ukradeno vozilo istog tipa i karakteristika, koje se potom, pomoću dokumentacije iznajmljenog vozila, odvozi iz zemlje. Potom se registarske oznake i dokumentacija iznajmljenog vozila vraćaju u zemlju i sa vozilom razdužuju agencijama.

7 Izrađivanje i nabavljanje oružja i sredstava namenjenih za izvršenje krivičnog dela čini lice koje oružje, eksplozivne naprave, sredstva potrebna za njihovo pravljenje ili otrov za koje se zna da su namenjeni za izvršenje krivičnog dela izrađuje, nabavlja ili drugom omogućava da do njih dođe (član 347 Krivičnog zakonika Republike Srbije, *Službeni glasnik RS*, br. 85/2005 sa kasnijim izmenama i dopunama).

8 Đorđe Ignjatović, *Organizovani kriminalitet*, Policijska akademija, Beograd, 1998, str. 78.

Veoma je zastupljena i pojava tzv. tipovanja vozila, odnosno ukazivanja kradljivcima na vozilo pogodno za krađu, na mesto, vreme ili čak i na pogodan način za krađu. Njihov motiv je finansijski: svoje „usluge” tiperi naplaćuju u iznosu i do 20 odsto vrednosti ukradenog automobila.⁹ Najbolji tiperi su lica koja imaju mogućnost kopiranja original ključa vozila, jer istovremeno imaju uvid u saobraćajnu ili vozačku dozvolu i u mehanizme zaštite vozila od krađe. Tiperi mogu da budu lica koja imaju pristup raznim bazama podataka o vozilu i vozaču, do kojih dolaze na osnovu uočene registarske oznake vozila: policajci, carinici, službenici koji rade na registraciji vozila, službenici osiguravajućih društava, radnici servisa za tehnički pregled vozila, radnici agencija za uvoz vozila iz inostranstva, radnici agencija za posredovanje pri registraciji i preregistraciji vozila, radnici agencija za posredovanje pri kupoprodaji vozila, radnici u fotokopirnicama koji kopiraju određenu dokumentaciju vozila i vozača, službenici opštinskih organa za prekršaje itd.

Pripadnici automafije u okviru pripreme krađe vozila preduzimaju i aktivnosti kojima će kasnije prikriti izvršenje krivičnog dela: priprema lažnog alibija, priprema prostora u kojem će se skladištiti ukradena vozila (tzv. štekovi — garaže, skladišta itd.), sklapanje „dila” sa određenim (najčešće „divljim”) automehaničarima koji će preuzeti vozila i rasklapati ih u delove itd. U pripremnoj fazi nabavljaju se isprave legalnih vozila, odnosno falsifikuju se isprave vozila. Do saobraćajnih dozvola legalnih vozila najčešće se dolazi krađom, provaljivanjem u vozila ili se kupuju od džeparoša koji su do njih došli krađom. Primetna je saradnja sa vlasnicima i radnicima auto-otpada od kojih se kupuje dokumentacija havarisanih vozila i/ili delovi takvih vozila na kojima se nalaze serijski i identifikacioni brojevi vozila. Uz pomoć ove dokumentacije i ugradnjom delova havarisanog vozila u ukradeno vozilo zamenice se identiteti vozila.

Prodaja ili potražnja havarisanih vozila oglašava se u medijima najčešće „zbog rezervnih delova”. Pravi cilj potražioca zapravo je saobraćajna dozvola za koju se „dobro plaća”. Najzad, i pojedini neprofesionalni pripadnici policije, istražne sudije, radnici preduzeća za puteve, sudski veštaci, radnici osiguravajućih društava i druga lica koja su na neki način informisana o učesnicima saobraćajnih nezgoda u mogućnosti su da dobave informacije o vlasnicima havarisanih vozila.

U navedenim situacijama stanje vozila prilagođava se činjenicama iz nabavljene dokumentacije. Praktikuje se i suprotan proces, odnosno falsifikuje se dokumentacija o poreklu vozila tako da se prikaže da je vozilo kupljeno na nekoj licitaciji, često od preduzeća u postupku stečaja ili državnih organa (npr. carine, vojske itd.). Popularno je i pravljenje tzv. automobila blizanaca, odnosno

9 Mićo Bošković, *Organizovani kriminalitet*, Policijska akademija, Beograd, 1998, str. 23.

falsifikovanje dokumentacije o vozilu čija je sadržina identična sadržaju dokumentacije o već postojećem, legalnom vozilu. U žargonu, ove se pojave nazivaju reciklažom vozila.

Načini protivpravnog oduzimanja vozila

Način delovanja kriminalnih grupa evoluirao zajedno sa promenama mnogih okolnosti. Do pre nekoliko godina bilo je mnogo jednostavnije provaliti u parkirani automobil, dok su danas brojna vozila opremljena modernim bravama, elektronskim alarmima, sistemima mehaničke i slične zaštite. Modeli protivpravnog oduzimanja vozila različiti su i ograničeni su maštom izvršilaca krivičnih dela.

Iz aspekta žrtve, najnaivniji su slučajevi krađe zaustavljenih vozila, pri čemu vozila ostanu otključana, često i sa ključevima u bravi volana ili sa aktiviranim pogonom motora. Kod slučajeva krađe parkiranih vozila prvi korak kradljivaca je da se uvere da ih niko neće „ometati u poslu”. Zbog toga postoji praksa praćenja žrtve, odnosno stražarenja, a sledeći korak je otvaranje vrata automobila. Vlasnici vozila često zaborave ili iz nekih razloga namerno ostave vozilo otključano. Takve slučajeve nije potrebno komentarisati.

Ukoliko je vozilo zaključano, u njega je najlakše prodreti ključem: originalnim ključem, „podesnim ključem”, „češljem” ili „čvakom”. Ukoliko kradljivci nemaju takva sredstva, tada se napada na vetrobransko staklo, staklo prozora automobila, na bravu vrata ili na kompjuter sigurnosnog sistema. Za razliku od lica koja kradu iz vozila, kradljivci vozila nastoje da pričine što manju štetu.¹⁰ Slučajevi lomljenja vetrobranskog stakla radi krađe automobila danas su retki. Ova je praksa česta u situacijama krađa stvari iz automobila. Staklo se lomi nekim prigodnim predmetom (palica, čekić, drvo, kamen i sl.), najčešće sajlom na čijem je kraju fiksirana svećica motora automobila. Zamahnuto u pravcu stakla, ovo prigodno sredstvo izuzetno je efikasno u njegovom razbijanju. Staklo se „flasteriše” — lepi lepljivom selotejp trakom, lepljivim platnom, folijom, gumom ili sličnom materijom, kako bi se prigušio zvuk lomljave, sprečilo rasipanje parčića stakla i umanjila mogućnost povrede provalnika.

Napadu na stakla prozora na vratima pribegava se u krajnjem slučaju. „Najjeftinije” je razbiti tzv. leptir staklo, provući ruku u automobil i iznutra otvoriti vrata. Ili, nekim tankim, črvstom i šiljatim oruđem (šilo, odvrtka, pajser) probija se dihtung-guma u predelu mehaničkog osigurača leptir stakla i, pravljenoj poluge, odvaljuje se staklo. Međutim, gotovo da nema modernijeg vozila sa

¹⁰ Šteta koju provalnici načine prilikom obijanja vozila kako bi iz njega otuđili neku stvar često je veća od vrednosti plena. Vidi u: Rudolf Ondruch, „Diebstahl aus Kraftfahrzeugen — das Massendelikt unserer Zeit”, *Kriminalistik*, No. 6, 1978, ss. 241–7, u: Zdenko Vernić, „Krađe iz motornih vozila — masovni delikt našeg vremena”, *Izbor*, br. 1–2, RSUP SR Hrvatske, 1979, str. 66).

takvim staklima. Stoga se pribegava drugim tehnikama: ukoliko mehanizam za spuštanje i podizanje stakla nije kvalitetan, moguće je da se provlačenjem tanog i čvstog oruđa (odvrtka, dleto, nož, pajser) kroz dihtung-gumu u koju staklo uleže svojim vrhom kada je zatvoreno i pritiskanjem na dole staklo spusti onoliko koliko je dovoljno da se ruka provuče u unutrašnjost automobila. Nekad je za to dovoljno prisloniti dlanove na staklo (tzv. vakumiranje) i pritiskati sa strane i na dole. „Šiber”, odnosno pokretni deo krova napada se na dva načina. Ukoliko je od stakla, napada se na isti način kao i vetrobransko, odnosno staklo na vratima vozila. Ako je od lima, odnosno od istog materijala kao i karoserija vozila, onda se najčešće napada nekom polugom, pajserom, odvrtkom i sličnim prigodnim sredstvom tako što se vrh ovih oruđa zabija što dublje kroz dihtung-gumu na spoju šibera i krova, a zatim povlačenjem oruđa prema površini krova vozila, po principu poluge, polako odiže iz svog ležišta. Pod pritiskom šiber se nekada odvali ili se podigne toliko da kroz načinjen otvor može da se provuče ruka kojom se deluje na polugu za mehaničko otvaranje šibera. Problem je veći kod šibera koji se pokreću elektronski, gde se ovaj deo automobila bukvalno odvaljuje.

Vrata nekih automobila (npr. stariji modeli „audija”) otvaraju se i pomoću poluge i plastične trake. Potrebno je da se nekom tanjom polugom (nož, odvrtka, pajser, palica) gornji desni ugao vrata malo odvoji od karoserije. Kroz tako načinjeni otvor provuče se omča napravljena od plastične trake. Omča se spušta sve dok se njome ne obuhvati dugme kojim se s unutrašnje strane automobila mehanički zaključavaju vrata. Zatezanjem omče i njenim podizanjem podiže se i dugme. S obzirom na to da je primena ove tehnike otežana kod modernijih automobila, izvršioi krivičnih dela za razbijanje brave vrata sve češće koriste lomač i „čupalicu belgijanku”.

U vozilo može nasilno da se prodre i prorezivanjem mekog — pokretnog krova vozila tipa kabriolet. Zbog toga što je mobilan, tj. sklapa se i postavlja mehanički ili automatski, krov mora da bude od veoma elastičnog, u isto vreme postojanog i vodootpornog materijala, kao što su posebna — gumirana platna, cirade itd. Za njihovo probijanje najčešće se koriste oštri predmeti poput noževa, skalpela, žileta, stakla, malih sekira, dleta i slični alati.

Jedan od najmodernijih načina otvaranja automobila jeste napadom na kompjuter sigurnosnog sistema vozila. Kutija sa kompjuterom sigurnosnog sistema, kod različitih vozila, nalazi se na različitim mestima. Na primer, u kriminalnom miljeu veoma je zastupljena krađa automobila *Volkswagen Touareg*, a bilo je i slučajeva krađa džipova *Porsche Cayen*. Izvršioi krivičnog dela znaju da se kutija sistema zaštite automobila nalazi ispod zadnjeg desnog sedišta automobila. Kutija se napada spolja bušenjem bušilicom ili drugim prigodnim sredstvom, odnosno zasecanjem lima karoserije vozila u obliku položenog ćiriličnog

slova „P”. U prvom slučaju, kutija i provodnici koji su u njoj buše se i prekidaju. U drugom slučaju, omogućava se pristup provodnicima koji su u kutiji i njihovo prekidanje. Na taj način otvaraju se sva vrata automobila i deblokiraju se točak upravljača automobila i kontakt brava za stavljanje motora vozila u pogon.

Drugi od najmodernijih načina otvaranja automobila jeste pomoću iskopirane frekvencije za aktiviranje i deaktiviranje elektronskog alarma vozila. Pomoću specijalnog elektronskog uređaja (tzv. skener) snima se frekvencija alarma u trenutku kada vozač daljinskim upravljačem aktivira ili deaktivira alarmni uređaj. Kradljivac sačeka da se vozač udalji, a onda pomoću istog elektronskog uređaja reprodukuje usnimljenu frekvenciju pomoću koje se alarmni uređaj deaktivira.

Po žrtvu su najopasniji slučajevi protivpravnog oduzimanja vozila na razbojnički način. Izvršioци krivičnih dela strpljivo vrebaju pogodnu priliku, najčešće na parkinzima, u javnim garažama i neosvetljenim ulicama, iznenadno se pojavljuju i uz primenu sile ili vatrenog oružja oduzimaju ključeve vozila i vozilo. Poznate su situacije oduzimanja vozila pod pretnjom upotrebe vatrenog oružja u trenutku kad su vozači zaustavili svoja vozila na raskrsnici i čekaju zeleno svetlo na semaforu ili da se podigne rampa na pruži, automatizovanom parkingu i slično. Takođe, u bezbednosno-kriminalističkoj praksi, npr. Italije, ima slučajeva oduzimanja vozila od strane tzv. drumskih razbojnika. Kriminalne grupe, pretežno Albanci, svojim vozilom, koje ne mora da bude ukradeno, izazivaju „blažu” saobraćajnu nezgodu sa vozilima visoke klase. Kada se vozač žrtva zaustavi da bi se uverio u stanje svog automobila, kriminalna grupa mu uz upotrebu sile oduzima vozilo.¹¹ Kod nas se ovakav modus u žargonu naziva „krađa vozila na čukanje”. Slične su situacije razbojničkih krađa kada sila prema vozaču biva upotrebljena tokom njegovog pokušaja da spreči oduzimanje vozila, nakon što su kradljivci ušli u vozilo ili prilikom pokušaja da u njega provale. Najneobičniji način krađe vozila svakako je odvoženje parkiranih vozila iznajmljenim tzv. pauk vozilima, kakve koriste moderne parking službe.¹²

Nakon otvaranja vrata i ulaska u automobil sledi uklanjanje sredstava mehaničke zaštite automobila. U poslednje vreme su veoma popularna i zastupljena zaštitna sredstva poznatija kao „Zeder” (blokada osovine točka ušravljača), „lavlja kandža” (blokada točka upravljača), blokada menjača stepena prenosa i blokada poluge „kvačila i volana”. Iako proizvođači garantuju apsolutnu zaštitu

11 Prema navodima italijanske policije, potrebno je četrnaest sati da se vozilo ukradeno u centralnoj Italiji isporuči u Tiranu, gde je potražnja za vozilima, naročito visoke klase, velika. Videti u: “An Overview of Motor Vehicle Crime from a European Perspective”, January 2006, Europol, www.europol.europa.eu/publications/Serious_Crime_Overviews/overview.Motor_vehicle_crime_2006_1.pdf.

12 Opisane praksu primenjivali su pripadnici tzv. Banjičko-miljakovačkog klana početkom 2000. godine u Beogradu i okolini.

vozila primenom pomenutih sredstava, u praksi se događalo da ih kradljivci automobila vešto uklone. „Zeder” blokada menjača stepena prenosa i blokada poluge „kvačila i volana” napadaju se tako što se alatom ili prigodnim sredstvom buše u predelu cilindra njihovih brava. Osovina — telo poluge „kvačila i volana” često bude presečena. „Lavlja kandža” se može otvoriti isključivo originalnim, a veome retko podesnim ključem, što se može koristiti i pri napadu na ostala sredstva mehaničke zaštite. Poznati su slučajevi „provaljivanja” ovog uređaja pomoću tečnog azota koji menja agregatno stanje materijala „kandže” tako da ona, poput ledenice, puca pod udarcem.

Sledeći korak je stavljanje motora vozila u pogon, što je najlakše učiniti ključevima. Pošto ih kradljivci automobila najčešće nemaju, oni za razbijanje kontakt brave na točku upravljača vozila najčešće koriste već pomenutu „čupalicu belgijanku” ili lomač. Lomačima se napada kontakt brava vozila koja nemaju kompjuter i imaju slabu mehaničku zaštitu. Neveštim rukovanjem lomačem može doći do kratkog spoja elektroinstalacija u kontakt bravi, čime se može uzrokovati požar na vozilu.

Nakon što je kontakt brava polomljena, pristupa se stavljanju motora vozila u pogon. Vešti izvršiocri krivičnih dela kod starijih modela vozila to čine spajanjem izvesnih provodnika električne struje direktnim prevezivanjem žica, spajanjem žica plastičnom štipaljkom ili izolir trakom (tzv. spajanje kablova). Da bi vozilom moglo da se upravlja, neophodno je da se razbije fabrički ugrađena blokada volana čija je uloga da onemogući okretanje točka upravljača ukoliko se kontakt ključ ne nalazi u kontakt bravi. To se postiže naglim i snažnim okretanjem volana u jednu stranu. Kada se polomi „zub blokade”, točak upravljača može nesmetano da se okreće.

Međutim, stvar je nešto komplikovanija kod modernijih automobila. Kod njih se koriste čipovi sa kodovima. „Razbijanjem” borda kompjutera i umetanjem čipova sa kodovima, preko laptop računara opremljenih posebnim softverom omogućava se stavljanje motora vozila u pogon. Do takvih računara najčešće se dolazi krađom iz nemačkih auto-fabrika, odnosno kupovinom od nemačke automafije koja do njih dolazi na razne nezakonite načine. Mnogi izvršiocri krivičnih dela sposobni su da pomoću posebnih uređaja za ometanje radio signala — statičnih i mobilnih ometača GPS sistema — isključe uređaj koji omogućava satelitsko praćenje i lociranje vozila u prostoru.

Pošto je motor stavljen u pogon, vozilo se odvozi do jedne od lokacija na kojima se skladišti i kamuflira (u tzv. štekovima). Sa tih lokacija počće tzv. eksploataisanje ukradenog vozila. Ukoliko je automobil „ukraden po narudžbini” odvozi se naručiocu, a ako je ukradeno radi rasturanja u delove vozilo se odvozi u određene registrovane ili divlje automehaničarske radionice.

Posebno je interesantna tehnika pseudokrađe automobila u inostranstvu. Reč je o automobilima koji su osigurani, pa krađa vozila ne predstavlja nanošenje naročite materijalne štete za vlasnike. Automafija od vlasnika vozila kupuje rezervni duplikat ključa vozila kojim ga oduzima i uz prateću falsifikovanu dokumentaciju krijumčari u drugu, najčešće zemlju u kojoj živi. Vlasnik prijavljuje krađu tek onda kada je pronalaženje vozila nemoguće, tj. kada vozač pređe državnu granicu. Po istom principu, vozilo može biti i „prodato u delovima”. Vlasnik navodno ukradenog vozila dobija premiju od osiguranja, a agenti osiguravajućih društava dobijaju zadatak da pronađu ukradeno vozilo. Takva tehnika poznatija je pod žargonskim nazivom skidanje vozila sa osiguranja.

Eksploatacija ukradenih vozila

Cilj krađe vozila je protivpravno sticanje imovinske koristi za sebe ili drugog. Ukoliko je krađa vozila naručena, vozilo se uz dogovorenu naknadu predaje „naručiocu posla”, ali se pre toga vozilo „pere” stvaranjem novog identiteta falsifikovanjem isprava o vozilu ili fizičkim promenama na vozilu i u njemu.¹³ Novi identitet vozila podrazumeva prilagođavanje ukradenog vozila činjenicama iz pripremljene ili ukradene lažne dokumentacije o vozilu, delimično (nekih) ili potpuno (svih cifara i slovnih oznaka) prekucavanje ili preinačenje brojeva motora i šasije (mehaničkim numeratorima ili električnom pisaljkom), koji su prethodno najčešće uklonjeni brušenjem, struganjem, turpijanjem ili grebanjem, ugradnju pločica sa identifikacionim brojevima havarisanih vozila, promenu enterijera vozila, prefarbavanje vozila, ugradnju nekih novih delova, dodatno ukrašavanje vozila i slično. Naručilac krađe automobila je ovim radnjama i posedovanjem ukradenog vozila izvršio krivično delo prikrivanja.¹⁴ U mnogim

13 Povećanje obima falsifikovanja isprava u zemljama Evropske unije se, između ostalog, dovodi u vezu sa krađom motornih vozila i stvaranja njihovog novog identiteta. Falsifikovanje se smatra tzv. sekundarnom delatnošću organizovanog kriminala koja je u funkciji primarnih kriminalnih aktivnosti, u ovom slučaju — krađa, krijumčarenja i eksploatacija ukradenih automobila. Opširnije u: “EU Organised Crime Threat Assessment 2007”, Europol, Hague, 2007, p. 17.

14 Krivično delo prikrivanja čini lice koje stvar za koju zna da je pribavljena krivičnim delom ili ono što je za nju dobijeno prodajom ili zamenom prikriva, protura, kupuje, prima u zalogu ili na drugi način pribavlja. Poseban oblik ovog dela čini i lice koje preduzme navedene radnje, a moglo je i bilo je dužno da zna da je stvar pribavljena krivičnim delom. Drugi poseban oblik ovog krivičnog dela čini onaj ko u nameri da sebi ili drugom pribavi protivpravnu imovinsku korist, zahteva naknadu za povraćaj stvari za koje zna ili je mogao ili bio dužan da zna da su pribavljene krivičnim delom, ukoliko time nisu ostvarena obeležja nekog drugog težeg krivičnog dela. Najzad, teži oblik prikrivanja postojaće ako se učinilac bavi vršenjem osnovnog ili drugog posebnog oblika krivičnog dela ili je delo izvršeno od strane grupe ili prikrivena stvar predstavlja kulturno dobro od izuzetnog ili velikog značaja, odnosno dobro koje uživa prethodnu zaštitu ili vrednost prikrivanih stvari prelazi iznos od milion i petsto hiljada dinara (član 221 Krivičnog zakonika Republike Srbije).

slučajevima „oprano vozilo” prodato je savesnom kupcu, čime je kupac postao žrtva prevare.¹⁵

Policijska praksa beleži trend specijalizacije pojedinaca i grupa za posredovanje u kupoprodaji ukradenih automobila. Takvu ulogu može da ima pripadnik automafije, što se u praksi ređe događa zbog straha od otkrivanja i krivične odgovornosti, već se osnivaju agencije (kao legalni pravni subjekti ili kao tzv. fantomska preduzeća) ili se koriste postojeće agencije za posredovanje u kupovini automobila. Agencije se specijalizuju za kupoprodaju ukradenih vozila primenom pomenute tehnike skidanja vozila sa osiguranja i često pripremaju falsifikovanu dokumentaciju o vozilu.

Među otkrivenim načinima delovanja automafije nalazi se metod kojim se za ukradeno vozilo formira dokumentacija tako što se u saobraćajnu dozvolu, koja je takođe ukradena, upisuju podaci ukradenog vozila. Zatim se lažnim pečatom overava ista dozvola i time potvrđuje da je vozilo objavljeno iz mesta gde je bilo registrovano. Uz saučesništvo lica iz preduzeća koje se bavi prometom motornih vozila omogućuje se da se vozilo proda istoj firmi bez prisustva lica koje je kao vlasnik upisano u saobraćajnu dozvolu. Ako to nije moguće, onda se izrađuju lažna punomoćja kojima se član kriminalne grupe ovlašćuje da u ime vlasnika izvrši ovu transakciju. Pri tome se može koristiti lažna lična karta. Kada je vozilo prodato na ovaj način, od preduzeća za promet motornim vozilima dobija se nalog za kupovinu i jedan od članova kriminalne grupe kupuje isti automobil. Za kupovinu koristi tuđu ili falsifikovanu ličnu kartu. Jedan član kriminalne grupe prodaje a drugi član grupe kupuje isti automobil, sve sa ciljem dobijanja legalne dokumentacije na osnovu koje će moći da registruju ukradeno vozilo. Po obavljenoj kupovini dobija se račun o kupovini koji glasi na ime lica čija je lična karta korišćena pri transakciji. Nakon toga, sa nalogom za kupovinu, računom o kupoprodaji, falsifikovanim saobraćajnom dozvolom i ličnom kartom vozilo se registruje, dobija novu (legalnu) saobraćajnu dozvolu i registarske tablice i spremno je da se ponudi na prodaju. Poznati su slučajevi u kojima nije bilo fiktivnih kupoprodaja preko preduzeća za promet motornih vozila, već se na neovlašćeni način dolazilo do blanko memoranduma i obrazaca ovih firmi, koji se potom popunjavaju potrebnim podacima i overavaju lažnim pečatima, nakon čega se vozilo registruje.¹⁶ Bezbednosno-kriminalističkoj praksi poznati su slučajevi u kojima su

15 Prevaru čini lice koje u nameri da sebi ili drugom pribavi protivpravnu imovinsku korist dovede koga lažnim prikazivanjem ili prikrivanjem činjenica u zabludu ili ga održava u zabludi i time ga navede da ovaj na štetu svoje ili tuđe imovine nešto učini ili ne učini. Teži oblik postoji ukoliko je prevara učinjena s ciljem da se drugo lice ošteti. Još teži oblik postojaće ukoliko je krivičnim delom pribavljena imovinska korist ili je naneta šteta u iznosu koji prelazi četrsto pedeset hiljada dinara, a najteži ukoliko taj iznos premašuje milion i petsto hiljada dinara (član 208 Krivičnog zakonika Republike Srbije).

16 Božidar Banović, „Kriminalistička obrada krivičnih dela oduzimanja i krađe motornih vozila”, *Bezbednost*, broj 2, Ministarstvo unutrašnjih poslova Republike Srbije, Beograd, 1993, str. 148.

kradljivci automobila prodavali vozila savesnim kupcima, od kojih bi odmah nakon toga opet krali vozila kako bi ih prodavali drugim licima — novim „žrtvama”.

Sledeći vid eksploatacije ukradenog vozila jeste iznuđivanje otkupa od vlasnika vozila radi povraćaja.¹⁷ Vozač se pronalazi na osnovu podataka iz saobraćajne dozvole ili preko pripadnika policije koji saraduju sa automafijom. Za povraćaj automobila zahteva se izvesna svota novca koja se dostavlja u ugovoreno vreme i na ugovorenom mestu, neposredno ili preko posrednog kontakta, tzv. javka (neko mesto, objekat, konobar, taksista). U ulozi posrednika između automafije i vlasnika ukradenog vozila pojavljuju se i privatni detektivi, vlasnici agencija za pronalaženje ukradenih vozila, lažni proroci i vidovnjaci i drugi.

U velikom broju slučajeva vozila se rasturaju radi prodaje delova. To rade specijalizovani automehaničari u „divljim”, ređe u registrovanim automehaničarskim radionicama. Delovi se odatle prevoze na druga mesta (na buvlje pijace, na auto-pijace, u prodavnice auto-delova) sa kojih se prodaju neposredno ili preko oglasa. Ostaci vozila koji ne mogu da se prodaju na tržištu auto-delova (ostaci šasije), prodaju se na otpadu kao staro gvožđe.

Ređi su, ali prisutni, slučajevi da su profesionalni i specijalizovani kradljivci automobila zadržavali ukradena vozila za sebe, zbog opasnosti od otkrivanja ne samo njih već i kriminalne grupe. Isto je i sa poklanjanjem automobila drugim licima (rođacima ili prijateljima). Ukradena vozila se koriste i pri izvršenju nekih drugih krivičnih dela iz oblasti nasilničkog, imovinskog i politički motivisanog kriminala.

Zaključak

Krađa motornih vozila jedan je od unosnijih vidova nezakonitog biznisa organizovanog kriminala na Balkanu i u Srbiji, na šta ukazuje razvijeno tržište ukradenih automobila i auto-delova sa ukradenih vozila. Istovremeno, ovo tržište je i „zahvalni sektor” transnacionalnih kriminalnih tržišta. Automafija spada u red bolje organizovanih kriminalnih struktura. U njenom sastavu najčešće su višestruki povratnici i to kriminalci-specijalisti i kriminalci-profesionalci, sa preciznom podelom poslova i zadataka. Automafiju odlikuje visoka sofisticiranost,

¹⁷ Iznudu čini lice koje u nameri da sebi ili drugom pribavi protivpravnu imovinsku korist, silom ili pretnjom prinudi drugog da nešto učini ili ne učini na štetu svoje ili tuđe imovine. Teži oblik postojaće ukoliko je tom prilikom pribavljena imovinska korist u iznosu koji prelazi četrdeset pedeset hiljada dinara. Još teži oblik postojaće ako taj iznos prelazi milion i petsto hiljada dinara. Sledeći teži oblik ogleđa se u bavljenju vršenja ovog krivičnog dela ili ako je delo izvršila grupa, a najteži ukoliko je delo izvršila organizovana kriminalna grupa (član 214 Krivičnog zakonika Republike Srbije).

složenost i brojnost protivpravnih aktivnosti, permanentno usavršavanje taktike i tehnike izvršenja krivičnih dela.

Modus operandi automafije u Srbiji uvažava primenu izvesnih „primitivnih” sredstava (mašinska i mehaničarska oruđa i alati i prigodna sredstva koja sami izrađuju), savremenih mehaničkih naprava (lomači brava, „čupalica belgi-janka”), ali i savremenih tehničkih dostignuća u sferama elektronike i automatike (čipovi sa kodovima, elektronski deaktivator alarmnog sistema vozila, dekoderi kodiranih ključeva modernijih vozila i sl.). U fazi protivpravnog oduzimanja vozila, kradljivci automobila specijalizovali su se za nasilno prodiranje u unutrašnjost automobila, savladavanje složenih mehaničkih i elektronskih sistema zaštite vozila, savladavanje borda kompjutera vozila, stavljanje motora vozila u pogon i za veću vožnju koja često zahteva bežanje od policijskih patrola. „Primitivnim” sredstvima stvaraju se uslovi za oduzimanje starijih modela vozila koja nemaju savremene sisteme zaštite, dok se savremena sredstva koriste za krađu modernih automobila.

Pripadnici policije su ozbiljno pristupili izazovu koji je pred njima — oni se edukuju; unapređena je saradnja sa tužilaštvom i istražnim sudijama; ostvaruje se saradnja na nivou policijskih uprava u Srbiji, odnosno međunarodna saradnja posredstvom Interpola; efikasno se primenjuju specijalne istražne radnje; unapređena je saradnja policije sa građanima itd. Međutim, brojnost i tehnička opremljenost policije nisu dovoljni da bi formalnu socijalnu kontrolu ovog zločina učinili efikasnijom. Neophodno je bolje tehnički opremiti i obučiti postojeće odseke i grupe kriminalističke policije za suzbijanje delikata na motornim vozilima reorganizovati u odeljenja i odseke. Takođe, ni bezbednosna kultura građana, pre svega u odnosu prema svojoj i tuđoj imovini, ne zadovoljava potrebe efikasnije neformalne socijalne kontrole krađa vozila. Ukoliko bi se pomenute komponente suprotstavljanja automafiji unapredile, povećale bi se i mogućnosti da se ovaj vid organizovanog kriminala efikasnije kontroliše.

Bibliografija

“An Overview of Motor Vehicle Crime from a European Perspective”, January 2006, Europol, www.europol.europa.eu/publications/Serious_Crime_Overviews/overview-Motor_vehicle_crime_2006_1.pdf.

Babić, Ilija, *Privredno pravo*, Policijska akademija, Beograd, 1998.

Banović, Božidar, „Kriminalistička obrada krivičnih dela oduzimanja i krađe motornih vozila”, *Bezbednost*, broj 2, Ministarstvo unutrašnjih poslova Republike Srbije, Beograd, 1993.

Bošković, Mićo, *Organizovani kriminalitet*, Policijska akademija, Beograd, 1998.

Bruinsma, Gerben, and Bernasco, Wim, “Criminal groups and transnational illegal markets — A more detailed examination on the basis of Social Network Theory”, *European Journal on Criminal Policy and Research, Crime, Law & Social Change* 41, 2004.

“EU Organised Crime Threat Assessment 2007 — OCTA 2007”, Europol, Hague, 2007.

Ignjatović, Đorđe, *Organizovani kriminalitet*, Policijska akademija, Beograd, 1998.

„Krivični zakonik Republike Srbije”, *Službeni glasnik RS*, br. 85/2005 sa kasnijim izmenama i dopunama.

Mijalković, Saša, „Obaveštajno-kriminalistički aspekti suprotstavljanja automafiji”, međunarodna konferencija „Politika suprotstavljanja organizovanom kriminalu”, Centar za bezbednosne studije, 20–21. novembar 2008, Beograd.

Ondruch, Rudolf, “Diebstahl aus Kraftfahrzeugen — das Massendelikt unserer Zeit”, *Kriminalistik*, No. 6, 1978, u prevodu: Vernić Zdenko, „Krađe iz motornih vozila — masovni delikt našeg vremena”, *Izbor*, br. 1–2, RSUP SR Hrvatske, 1979.

Stanisavljević, Jovan, *Kriminalistička obrada krivičnih dela oduzimanje motornih vozila, krađe sa i iz motornih vozila i krađe motornih vozila*, Savezni sekretarijat za unutrašnje poslove, Beograd, 1973.

„Zakon o osnovama bezbednosti saobraćaja na putevima”, *Službeni list SFRJ*, br. 50/1988 sa kasnijim izmenama i dopunama.

MODUS OPERANDI OF “AUTO THEFT MAFIA” IN SERBIA

The paper examines the notions of “auto theft-related crime” and “new auto theft mafia”, and analyses the *modus operandi* of organised crime groups in Serbia, specialised in preparing and carrying out motor vehicle theft. The analysis is based on empirical crime statistics, police files and prosecution cases. The illicit trafficking of vehicles is a form of organised crime that

generates enormous profits for the perpetrators (estimated at billions of american dollars), and a feeling of insecurity that affects the general public, particularly arising from the increased used of violence. The author focuses on the ever growing “expertise” of criminals in new technologies applied in the car industry, and emphasizes long-term investments in the constant development of a functional specialisation of organised crime groups involved in auto theft. The latest trend in the work of auto theft mafia is an increased “contracting” of professionals with an expertise in the new mechanisms for the physical and electronic protection of vehicles. The author urges that the constant development of police capacity for the efficient curbing of auto theft mafia is required, as well as is an efficient media campaign aimed at raising public awarness on the issue.

Key words: organised crime, auto theft-related crime, motor vehicle theft, structure of criminal organisations, Serbia.