

Проф. др Саша МИЈАЛКОВИЋ

Криминалистичко-полицијска академија, Београд

UDK – 343.71: 629.34/35 (471.11)

Оригинални научни рад

Примљено: 10.07.2013.

Квантитативна анализа временске и просторне дистрибуције крађа моторних возила на подручју града Београда*

Апстракт: У раду су приказани резултати квантитативне анализе временске и просторне дистрибуције крађа моторних возила на подручју града Београда у периоду од 1995. до 2012. године, односно у периоду од 2001. до 2011. године. До резултата се дошло применом методе анализе садржаја, компаративном методом и статистичком обрадом обимних података о крађама возила у Републици Србији и на подручју града Београда који су садржани у документима Министарства унутрашњих послова Републике Србије. Актуелне полемике о кривичноправном квалификовању крађа возила, као и квалитативна анализа (произвођач, тип, старост, боја, вредност и друга обележја) украдених возила биће предмет другог рада. Уместо тога, разјашњене су терминолошке дилеме појмовно-категоријалног апарата који се користи у криминалистичком, кривичноправном, а пре свега у научном истраживању крађа моторних возила.

Кључне речи: крађа моторних возила, град Београд, Полицијска управа за град Београд, временска и просторна дистрибуција крађа возила, научно истраживање, методологија и методи научног истраживања, језик науке.

Увод

Данас се краду разне врсте возила (бицикли, мотоцикли, путнички аутомобили, теретна возила, аутобуси, комбинована возила, пољопривредне и радне машине итд.), различите старости и произвођача (Мујановић,

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

Дељкић, 2012:216-218; Жарковић et al., 2011:159). Ако је веровати проценама Интерпола, у свету се годишње украде око три милиона возила. Истовремено, у земљама Европске уније годишње се украде око милион и триста хиљада возила. Од тог броја пронађе се између шездесет и седамдесет процената. Између четири стототине педесет хиљада и пола милиона возила никада се не пронађе. Она завршавају на нелегалном тржишту возила широм света. Крађом возила у Европи годишње се причињава штета од око двадесет милијарди америчких долара. Готово исти износ противправне имовинске користи остварују крадљивци возила (Guideline: *How to investigate Motor Vehicle Crime*, 2004:2). То сектор аутомафије чини неформалним центром транснационалне финансијске моћи.

Нажалост, овакве појаве нису заобишле ни нашу земљу. Због свог географског положаја и међународних друмских, железничких, ваздухопловних и речних саобраћајница, Србија је одувек била захвално међународно нелегално тржиште. Многи власници моторних возила, али и власници и радници осигуравајућих друштва и припадници националног система безбедности Републике Србије били би „срећни“ да је и данас актуелна констатација једног високог старешине Градског секретаријата унутрашњих послова Београд с почетка седамдесетих година прошлога века да „крађе моторних возила, посебно крађе путничких аутомобила, у многим индустријски развијеним земљама представљају веома раширену и врло озбиљну криминалну појаву, а да су код нас неразвијене и, у односу на остала кривична дела, малобројне“ (Станисављевић, 1973:37; в. Бановић, 1993).

Нестабилност и лоши безбедносни услови у последњој деценији XX века изражени, пре свега, у политичкој, нормативној, економској, социјалној и моралној кризи друштва, учинили су да Србија постане веома значајан фактор глобалне мреже организованог криминала (Мијалковић, 2012ц:99). Тиме су и активности у вези са крађом моторних возила на територији Србије заузеле значајно место у криминалној економији (ово треба преформулисати) и на нелегалним тржиштима транснационалног организованог криминала. При том се територија Србије појављује као земља из које се возила краду и кријумчаре у друге државе, али и као земља транзита, привремене или коначне дестинације возила која су украдена у другим државама.

Према подацима Министарства унутрашњих послова Републике Србије, у периоду од 1995. до краја августа 2012. године на подручју Републике Србије украдено је 78.004 возила. У истом периоду пронађено је 45.107 украдених возила. Од тог броја, 32.902 возила су пронађена у истој години у којој су украдена, док је 12.205 возила украдено у годинама које претходе години у којој су возила пронађена (*Преглед броја крадених и пронађених*

возила на територији Републике Србије у периоду од 1995. до августа 2012. године).

Табела 1 – Преглед броја украдених и пронађених возила на територији Републике Србије у периоду од 1995. до августа 2012. године

Година	Број украдених возила	Возила која су украдена и пронађена у истој години	Пронађена возила која су украдена у претходној и ранијим годинама	Укупан број пронађених украдених возила (3+4)
1	2	3	4	5
1995.	4.468	1.863	1.338	3.201
1996.	3.522	1.242	1.148	2.390
1997.	4.835	1.775	707	2.482
1998.	5.897	2.197	702	2.899
1999.	5.228	1.781	463	2.244
2000.	5.649	2.635	1.022	3.657
2001.	7.485	3.520	873	4.393
2002.	5.125	2.117	791	2.908
2003.	3.364	1.733	635	2.368
2004.	3.767	1.787	603	2.390
2005.	3.748	1.613	508	2.121
2006.	3.942	1.614	419	2.033
2007.	4.665	1.879	513	2.392
2008.	4.425	1.676	652	2.328
2009.	3.618	1.469	708	2.177
2010.	3.125	1.527	574	2.101
2011.	3.370	1.654	352	2.006
I - VIII 2012.	1.771	820	197	1.017
Укупно:	78.004	32.902	12.205	45.107

На основу података Министарства унутрашњих послова Републике Србије и Одсека за сузбијање деликата на моторним возилима Управе криминалистичке полиције Полицијске управе за град Београд биће учињена краћа анализа структуре и тенденција у вези са крађом моторних возила на територији ове полицијске управе. Београду је посвећена посебна пажња јер је у њему краћа возила најизраженија: од укупног броја украдених моторних возила на територији Републике Србије у просеку око 55 одсто украде се у Београду.

Појмовно-категоријални апарат истраживања краћа моторних возила

Претходно питање у разматрању параметара временске и просторне дистрибуције краћа моторних возила на подручју града Београда, али и у Републици Србији уопште, јесте дефинисање и дистанцирање основних појмова из предмета истраживања. Оправданост оваквог приступа црпи се из чињенице да пракса и комуницирање субјеката националног система безбедности Републике Србије, али и научни радови о овој проблематици, обилују недореченостима, непрецизностима, те термилошким конвергенцијама и дивергенцијама, нарочито у погледу коришћења извесних хомонима и синонима. У том смислу, неопходно је указати на обим и садржај појмова возило, деликти на моторним возилима, краћа возила, аутомафија, кривичноправно квалификовање краћа возила итд., те указати на значај овог безбедносног проблема.¹

Често се мешају појмови возило и моторно возило. Наиме, *возило* је средство које је по конструкцији, уређајима, склоповима и опреми намењено и оспособљено за кретање по путу. *Моторно возило* је возило које се покреће снагом сопственог мотора, које је по конструкцији, уређајима, склоповима и опреми намењено и оспособљено за превоз лица, односно ствари, за обављање радова, односно за вучу прикључног возила, осим шинских возила. Од моторних возила најчешће се краду:

- *moped* – моторно возило са два точка чија највећа конструктивна брзина, без обзира на начин преноса, не прелази 45 km/h, при чему радна запремина мотора, када возило има мотор са унутрашњим сагоревањем, не прелази 50 cm³, или са мотором чија највећа трајна номинална снага не прелази 4 kW када возило има електрични погон;
- *мотоцикл* – моторно возило са два точка или са три точка асиметрично распоређена у односу на средњу подужну раван возила (мотоцикл са бочним седиштем), чија највећа конструктивна брзина, без обзира на начин преноса, прелази 45 km/h, или са

¹ О неким од ових појмова детаљније у: Мијалковић, Бошковић, 2009: 201-213.

мотором чија радна запремина када возило има мотор са унутрашњим сагоревањем прелази 50 cm³, или са мотором чија највећа трајна номинална снага прелази 4 kW када возило има електрични погон;

- *возило за превоз путника* – моторно возило првенствено намењено за превоз лица, чија је маса већа од 400 kg и чија највећа ефективна снага, односно највећа трајна номинална снага мотора је већа од 15 kW;
- *путничко возило* – возило за превоз путника које има највише девет места за седење укључујући и место за седење возача;
- *аутобус* – возило за превоз путника које има више од девет места за седење укључујући и место за седење возача, и
- *теретно возило* – моторно возило са најмање четири точка које је намењено за превоз терета, односно вршење рада на начин да се возилом не може превозити никакав други терет, односно за вучу прикључних возила чија је маса већа од 550 kg и чија највећа ефективна снага, односно највећа трајна номинална снага мотора је већа од 15 kW (члан 7, тачка 31, 33, 34, 36, 40, 41, 42 и 44 Закона о безбедности саобраћаја на путевима).
- У кривичноправном смислу, *моторним возилом* сматра се свако саобраћајно средство на моторни погон у сувоземном, воденом и ваздушном саобраћају (чл. 112, т. 25 Кривичног законика Републике Србије).

Моторна возила су често предмети кривичних дела, у смислу да се над њима врше кривична дела (*објекти кривичних дела*), односно да се њима врше кривична дела (*средства извршења кривичних дела*). С тим у вези, у домаћој безбедносно-криминалистичкој пракси одомаћила се синтаagma *деликти на моторним возилима*. Она се користи и у званичној оперативној употреби Интерпола (енг. *motor vehicle crime*) за означавање случајева незаконитог поступања према туђим возилима (одузимање возила, крађа возила, крађа са возила и из возила, оштећење или уништење возила). Реч је о једном од најзаступљенијих видова криминала у многим земљама (Мијалковић, 2012а:177-186).

Оштећење и уништење возила најчешће су последица безобзирног и дрског понашања, вандализма, злочина против имовине, против опште безбедности или против уставног уређења и безбедности земље. Ови деликти неретко су један од видова „образаца“ понашања делинквентске – „поткултуре насиља (хулиганства, вандализма)“ и предузимају се у циљу испољавања личног незадовољства и бунта појединаца и група против поретка и поступака државе и друштва, и то наношењем штете власнику или кориснику возила, односно као посредни напад на тзв. противничку –

супротстављену страну (физичко или правно лице, државу и државне органе, страну државу, међународну организацију, верски, национални, расни, политички или други покрет, супарнички спортски тим итд.). Реализују се у појединачним акцијама, односно кроз спонтано или координирано колективно понашање, када добијају обележја масовне појаве, најчешће у оквиру грађанских нереда.

Одузимање (неовлашћено коришћење туђе) возила, крађа возила, крађа са возила и из возила спадају у тзв. лукративна кривична дела, која се врше у циљу стицања противправне имовинске користи за себе или за другог. Због тога су у безбедносној пракси и заступљенија него појаве уништења и оштећења возила.

Одузимање возила је заправо неовлашћена послуга туђим возилом: одузето возило се противправно запоседа и оставља када онај који га је одузео оствари сврху одузимања (сопствено превозење, превозење другог, превозење ствари, извршење кривичног дела као што је разбојништво, убиство и сл.).

Крађа возила је заправо противправно присвајање моторних возила која су у туђој својини, ради стицања противправне имовинске користи за себе или другог.² Нарочито су изражене крађе аутомобила, које су за злочинце и финансијски најисплативији деликти на моторним возилима. То образлаже појаву „драстичног растућег тренда крађа моторних возила последњих година на рачун њиховог одузимања ради послуге, којих је све мање“ (Алексић et. al, 2004:136).

У савременом криминалном и криминалистичком аргоу облици криминала који су повезани са незаконитим одузимањем и присвајањем туђих возила све чешће се називају „аутомафијом“. Наиме, *аутомафи(ј)а* је жаргонски назив за криминално деловање лица усмерено ка противправном присвајању моторних возила која су у туђој својини, ради стицања противправне имовинске користи за себе или другог. Овакве активности могу, али и не морају, да имају обележја организованог криминала; истовремено, могу да се одвијају у националним границама

² Право својине тесно је повезано са правом државине, па ваља направити дистинкцију. *Право својине (dominium, propriates)* је субјективно право из којег проистиче највиша правна и фактичка власт над ствари. Титулари права својине могу да буду физичка и правна лица и називају се власници. Они имају законска овлашћења држања, коришћења и располагања стварима чији су власници. *Државина (possessio)* је правно заштићена фактичка власт (*corpus possessionis*) неког лица над ствари. Фактичка власт лица над ствари је независна од постојања имовинског права на ствар и разликује се од правне власти коју има титулар субјективног права. Између осталог, може да буде законита и незаконита, па државину над возилом имају нпр., закупац, лице које има службено возило у задужењу, лице коме је возило позајмљено, али и лопов који је возило украо (Бабић, 1998:111, 122).

(жарг. *домаћице*), а могу да имају и међународну димензију (жарг. *странкиње*).

У *ширем смислу*, под аутомафијом се подразумева свака крађа моторних возила, као и све активности припреме крађе и активности даље експлоатације противправно одузетог возила. Овај феномен свакако треба разликовати од *друмске мафије* (*друмских пирата*, *карго мафије*), чија је делатност усмерена ка пљачкању (противправном присвајању) ствари (терета) које се транспортују у друмском саобраћају.³ У *ужем – правом смислу*, аутомафија подразумева да су наведене криминалне активности организоване и предузете од стране организоване групе, укључујући и лица која нису стални чланови, већ спољни сарадници организованог криминала.

Од *крађе возила* треба разликовати *крађе са возила* (нпр., крађа пнеуматика, крађа регистарских таблица, крађа делова каросерије, крађа украса итд.) и *крађе из возила* (нпр., крађа касетофона, крађа ствари које су остављене у возилу итд.).⁴

Најзад, потребно је нагласити и то да је недвосмислено *кривично-правно квалификовање крађе возила* веома тешко. Разлог је тај што је веома тешко да се недвосмислено утврди да ли је возило одузето ради вожње (жарг. *послуга*, *шетња туђим колима*, *вожња из забаве – joy riding*) или да би се његовим присвајањем остварила противправна имовинска

³ Реч је о деловању организованих криминалних група које на принудан или преваран начин заустављају теретна, ређе путничка возила на саобраћајницама или проваљују у товарне сандуке и у унутрашњост заустављених или паркираних возила како би противправно присвојили ствари које се њима транспортују. Овај вид криминалне делатности је у свету веома развијен и њиме се годишње на глобалном нивоу остварује противправни профит између 12 и 15 милијарди долара. Најчешће је реч о мањим групама (6 до 12 чланова), које су „лабавије“ организоване, делују повремено и засноване су на етничким критеријумима (*Пирати са аутопута*, 2011; види и: Coughlin, J. J., 2012). Овај термин свакако нема везе ни са феноменом друмске мафије у српском аргоу, где се под тим, „несрећним кумовањем“ новинара, назива организовани криминал злоупотребе система наплате путарина на аутопутевима Србије.

⁴ На пример, када је почетком 2011. године ступила на снагу обавеза издавања нових регистарских ознака, у Београду су почеле да се краду нове регистарске табlice. Власници возила су уцењивани да исплате 50 до 100 евра како би им табlice биле враћене. Захтевани откуп је номинално био већи од трошкова издавања нових регистарских ознака. Ова разлика је власницима возила објашњавана као „цена гаранције“ да откупљене табlice са њихових возила неће бити опет украдене. У противном, власницима је прећено да ће им и нове табlice бити украдене. Када је у новембру 2012. године почео да се примењује пропис о обавезном коришћењу зимских пнеуматика током зимског периода, у Београду су масовно почеле да се краду „зимске“ гуме са (и из) паркираних возила.

корист. Могућа је и честа ситуација да се возило одузме ради вожње али и да би се њиме извршило кривично дело (нпр., разбојништво, обијање банке као облик тешке крађе, убиство из возила у покрету итд.).

У зависности од намере лица које одузима возило, као и од околности извршења кривичног дела, али и од вредности возила, различите су и инкриминације под које би могао да се подведе догађај противправног одузимања возила, а то су кривична дела: Крађа, Ситна крађа, Утаја и превара, Тешка крађа, Разбојништво, Разбојничка крађа и Неовлашћено коришћење туђег возила. У зависности од кривичноправног квалификовања догађаја и конкретни случајеви ће бити различито евидентирани. У том смислу, уколико ситуације не буду темељно расветљене, може да се догоди да различити случајеви буду евидентирани као истоврсни догађаји, односно да истоврсни догађаји буду различито евидентирани (Мијалковић, 2012б:195-212). С тим у вези, предмет овог рада неће бити кривичноправно квалификовање крађа возила, већ само временска и просторна дистрибуција крађа возила, према подацима који су добијени од Министарства унутрашњих послова Републике Србије, а којима су приказани случајеви трајног противправног одузимања туђих возила у циљу остваривања противправне имовинске користи за себе или другог.

Крађа моторних возила на подручју града Београда

Подручје града Београда заузима површину од 322.268 ха (уже градско подручје 35.996 ха) и административно је подељено на 17 градских општина (Чукарица, Вождовац, Врачар, Нови Београд, Палилула, Раковица, Савски Венац, Стари Град, Земун, Звездара, Барајево, Гроцка, Лазаревац, Обреновац, Младеновац, Сопот, Сурчин). Највећа београдска општина је Палилула (44.661 ха), а најмања Врачар (292 ха) (<http://www.beograd.rs/cms/view.php?id=1195>). Према последњем попису на подручју Београда живи 1.659.440 становника (*Попис становништва, домаћинстава и станова 2011. у Републици Србији*, 2013:80).

Табела 2 – Површина београдских општина и града Београда

ПОВРШИНА (у хектарима)	Град Београд	Насеље Београд
УКУПНО	322.268	35.996
<i>Острва</i>	-	541
<i>Делови Саве и Дунава</i>	-	2.225
Барајево	21.312	-
Вождовац	14.864	3.242
Врачар	292	292

ОРИГИНАЛНИ НАУЧНИ РАДОВИ

Гроцка	28.923	-
Звездара	3.165	3.165
Земун	43.872	9.992
Лазаревац	38.351	-
Младеновац	33.900	-
Нови Београд	4.074	4.074
Обреновац	40.995	-
Палилула	44.661	4.536
Раковица	3.036	3.036
Савски Венац	1.400	1.400
Сопот	27.075	-
Стари Град	698	698
Чукарица	15.650	5.560

Према подацима Министарства унутрашњих послова Републике Србије, до 28. децембра 2011. године на регистарском подручју Београда регистровано је укупно 535.165 моторних возила и прикључних возила (приколица), а од тог броја је 6.435 аутомобила регистровано са „ТХ“ таблицама којима се означавају такси возила.⁵ Озбиљнија анализа временске и просторне дистрибуције крађа возила захтевала би упоређивање података о броју регистрованих и броју украдених возила на подручју сваке београдске општине. Међутим, таква анализа губи смисао због чињенице да се на подручју Београда украде велики број возила са других регистарских подручја (други градови и општине у Србији), односно да се возила са београдског регистарског подручја не краду увек на подручјима општина на којима су и регистрована (нпр., возило је регистровано на Старом Граду, а украдено у Младеновцу). Најзад, овакви подаци уопште нису лако доступни и захтевају анализу сваког случаја крађе возила понособ и посебне претраге евиденција Министарства унутрашњих послова Републике Србије.

Први део анализе стања криминала у вези са крађом возила на подручју града Београда од 2001. до 2011. године извршен је на основу интерних извештаја о резултатима сузбијања крађа возила Одсека за сузбијање деликата на моторним возилима Управе криминалистичке полиције Полицијске управе за град Београд (*Крађа возила 2007; Крађа*

⁵ Регистарско подручје Београда обухвата општине Младеновац, Лазаревац, Обреновац, Барајево, Гроцка, Сурчин, Сопот, Раковица, Вождовац, Звездара, Чукарица, Палилула, Савски Венац, Врачар, Стари Град, Земун и Нови Београд („У Београду регистровано више од 500.000 возила“).

возила 2008; Крађа возила 2009; Крађа возила 2010; Крађа возила 2011).⁶ Уз то, коришћени су и подаци из интерних докумената о крађама возила (из тзв. „ручних евиденција“) овог Одсека (*Број крађа моторних возила према произвођачу, типу и месецима на територији града Београда за 2007. годину; Број крађа моторних возила према произвођачу, типу и месецима на територији града Београда за 2008. годину; Број крађа моторних возила према произвођачу, типу и месецима на територији града Београда за 2009. годину; Број крађа моторних возила према произвођачу, типу и месецима на територији града Београда за 2010. годину; Број крађа моторних возила према произвођачу, типу и месецима на територији града Београда за 2011. годину*).

Иначе, овим подацима су обухваћени и случајеви из сфере тзв. „тамне бројке“ криминала, тј. и случајеви крађа возила који нису пријављени полицији. Реч је о више случајева у којима су власници откупили своја украдена возила, догађаје нису пријавили из страха од одмазде криминалних група или од поновне крађе возила, а полиција је до података о тим догађајима дошла оперативним радом. Стога се ови подаци и неће подударати са званичним статистичким подацима Министарства унутрашњих послова Републике Србије.

У периоду 2001-2011. године укупно је украдено 26.665 моторних возила, што је у просеку 2.424 украдена возила годишње или 6,6 возила дневно. Месеци у којима је у посматраном периоду било највише крађа моторних возила су октобар (2.395), мај (2.333) и јануар (2.309), а најмање их је било у јуну (2.071), августу (2.128) и фебруару (2.129).

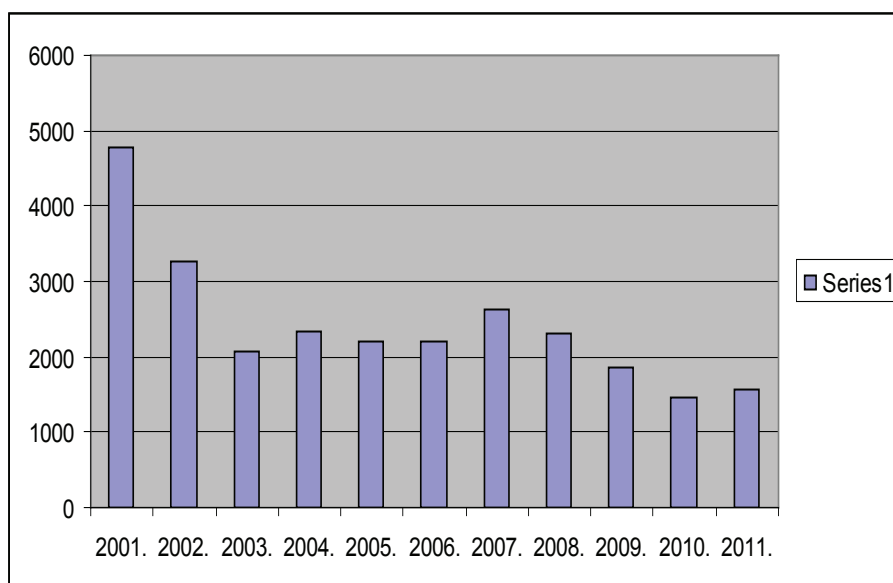
Табела 3 – Број крађа моторних возила по месецима на територији ПУ Београд од 2001. до 2011. године

Месец	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Укупно
Година													
2001.	545	436	483	435	462	382	383	287	346	374	374	280	4.787
2002.	324	266	232	272	234	219	240	287	306	336	271	266	3.253
2003.	213	232	133	58	105	191	209	199	192	181	181	170	2.064
2004.	139	170	196	196	218	180	241	178	183	184	228	211	2.324

⁶ Ова документа садрже податке о броју крађа возила почев од 2001. године и на основу њих је направљена табела број 3.

ОРИГИНАЛНИ НАУЧНИ РАДОВИ

2005.	163	121	174	170	206	146	190	197	197	235	169	224	2.192
2006.	144	132	135	138	191	171	182	197	194	219	231	280	2.214
2007.	224	211	215	200	236	181	226	224	239	260	235	187	2.638
2008.	168	211	226	230	215	192	174	153	181	185	190	174	2.299
2009.	161	124	185	200	192	140	117	170	173	157	149	99	1.867
2010.	120	114	120	143	152	135	114	105	113	127	118	107	1.468
2011.	108	112	131	124	122	134	137	131	133	137	143	147	1.559
Укупно	2 309	2 129	2 230	2 166	2 333	2 071	2 213	2 128	2 257	2 395	2 289	2 145	26.665



Графикон 1 – Број крађа моторних возила на територији ПУ Београд од 2001. до 2011. године

У периоду 2001-2011. године највећи број крађа моторних возила извршен је у 2001. години (4.787). То је скоро двоструко више у односу на просечан број годишњих крађа у посматраном периоду (2.424). Најмањи број крађа моторних возила за посматрани период извршен је у 2010.

години (1.468), што је драстично смањење крађа у односу на 2001. годину (за више од 2/3) и мање (за више од 1/3) у односу на просечан годишњи број крађа у посматраном периоду. Такође, уочава се да од 2001. до 2003. године постоји тенденција пада броја крађа возила; од 2003. до 2007. године постоји тенденција благог раста броја крађа моторних возила, од када број крађа возила опет пада, са изузетком благог пораста у 2011. години.

Други део анализе извршен је на основу бројчаних показатеља стања криминала у вези са крађом возила на подручју града Београда које поседује Управа за аналитику Сектора за аналитику, телекомуникационе и информационе технологије Министарства унутрашњих послова Републике Србије. Направићемо изузетак од ограничења у погледу предмета рада, па ћемо приказати и податке који се односе на поједине врсте украдених возила на подручју града Београда (*Табеларни преглед броја украдених и пронађених украдених возила на територији Републике Србије у периоду од 1995. до августа 2012. године*).⁷

Наиме, очигледно је да се збирни подаци Управе за аналитику Министарства унутрашњих послова Републике Србије не подударају са подацима Одсека за сузбијање деликата на моторним возилима Управе криминалистичке полиције Полицијске управе за град Београд, јер се за оба посматрана периода (први је једанаестогодишњи, а други осамнаестогодишњи) број евидентираних крађа возила само незнатно разликује (26.665, односно 26.730). Истовремено, ове податке је немогуће компарирати јер су наведени према различитим критеријумима. Међутим, подаци су интересантни са феноменолошког аспекта, па ће бити укратко анализирани.

Табела 4 – Број украдених возила на територији Полицијске управе Београд у периоду од 1995. до августа 2012. године

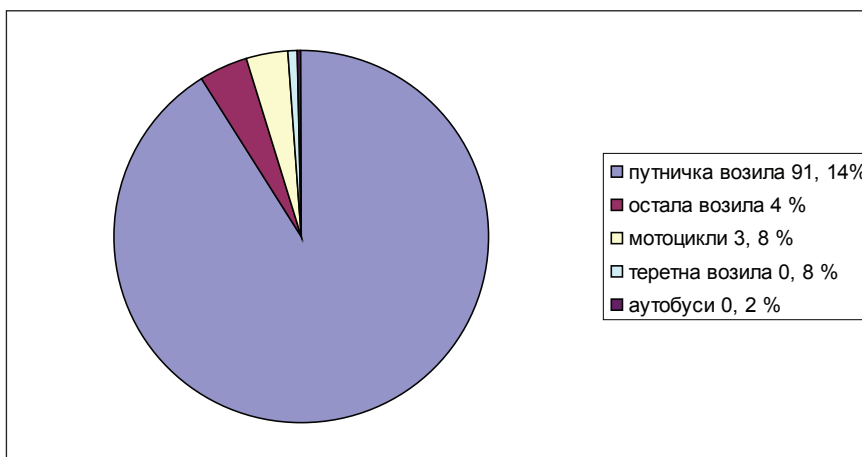
ОПШТИНА	укупно возила	путничка возила	мотоцикли	аутобуси	теретна возила	остала возила
Барајево	188	167	9	0	1	11
Насеље Београд	70	61	2	1	1	5
Гроцка	443	388	21	4	2	28
Лазаревац	628	526	29	2	10	61
Младеновац	491	436	23	1	2	29
Нови Београд	3.322	3.064	109	6	28	115
Обреновац	516	472	18	1	2	23
Палилула	3.301	2.878	256	2	36	129
Раковица	1.925	1.772	54	1	20	78

⁷ Приказани подаци су екстраховани из 40 табела са обимним статистичким подацима.

ОРИГИНАЛНИ НАУЧНИ РАДОВИ

Савски Венац	1.610	1.538	32	7	5	28
Сопот	103	90	2	0	4	7
Стари Град	2.567	2.391	95	2	12	67
Сурчин	100	79	4	0	3	14
Вождовац	1.980	1.839	40	4	23	74
Врачар	603	548	29	0	6	20
Земун	2.734	2.450	151	4	20	109
Звездара	2.558	2.392	50	10	22	84
Чукарица	3.591	3.272	104	4	30	181
УКУПНО	26.730	24.363	1.028	49	227	1.063

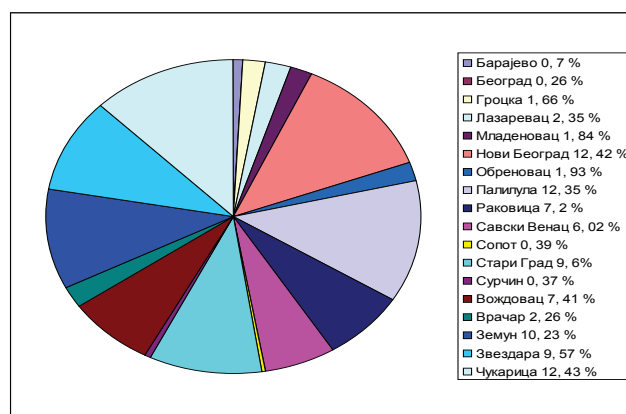
Према овим подацима, у посматраном непуном осамнаесто-годишњем периоду на подручју града Београда украдено је укупно 26.730 возила. У укупној маси евидентираних украдених возила највише је украдено путничких возила (24.363, односно 91,14%), па тзв. осталих возила (комби возила, радне машине и сл.) (1.063, односно око 4%), затим мотоцикала (1.028, односно 3,8%), теретних возила (227, односно 0,8%), а најмање аутобуса (49, односно 0,2%).



Графикон 2 – Врсте украдених возила на територији Полицијске управе Београд у периоду од 1995. до августа 2012. године

Највише возила украдено је на подручју Чукарице (3.591, односно 12,43%), Новог Београда (3.322, односно 12,42%) и Палилуле (3.301, односно 12,35%), а најмање на подручју насеља Београд (70, односно 0,26%), општина Сурчин (100, односно 0,37%) и Сопот (103, односно 0,39%).

Графикон 3 – Територијална дистрибуција украдених возила на територији Полицијске управе Београд у периоду од 1995. до августа 2012. године



Тражени подаци о украденим возилима која су пронађена достављени су само за период од 2010. до 2012. године, па стога нису ни анализирани.

Закључак

Крађа возила у Републици Србији и у Београду спада у ред развијенијих криминалних активности. Иако би могло да се прокоментарише и то да је број извршених кривичних дела у вези са крађом моторних возила мали у односу на нека друга кривична дела, овај вид криминала је изузетно друштвено штетан. Ово стога што је вредност украдених возила велика, и што је све чешће реч о организованом криминалу и криминалу који има транснационалне димензије.

Када је реч о крађама возила у Београду, ова анализа је значајна због тога што се ту изврши 50-60% свих крађа возила у Србији. Ова анализа је још значајнија са квалитативног – феноменолошког аспекта, али то овог пута није био предмет рада. Иако је заступљеност крађа возила по градским општинама променљива, генерално и по правилу, највише возила се претежно краде на подручју централних градских општина (Нови Београд, Земун, Вождовац, Палилула, Чукарица), а најмање на подручју тзв. географско-периферних општина (Сурчин, Сопот, Барајево). Истовремено, возила се највише краду у октобру, мају и јануару, а најмање у јуну, августу и фебруару.

У погледу статистичких показатеља очигледан је несклад података Одсека за сузбијање деликата на моторним возилима Полицијске управе за град Београд и Министарства унутрашњих послова о украденим во-

зилима на подручју Београда. Разлог је тај што се у Одсеку за сузбијање деликата на моторним возилима воде тзв. ручне евиденције у које се уписују и случајеви из тзв. тамне бројке криминала којих нема у званичним евиденцијама Министарства унутрашњих послова. Подаци похрањени у овим евиденцијама су добијени напорним оперативним радом и обухватају случајеве у којима су извршиоци кривичних дела признали крађу возила која су касније вратили власнику у замену за извесан новчани износ (тзв. откуп возила, заправо кривично дело Изнуда), или су саопштили такву информацију о неком другом извршиоцу кривичног дела, а оштећени никада није пријавио крађу свог возила због страха од одмазде крадљиваца возила. Истовремено, Министарство унутрашњих послова је имало озбиљних проблема током бомбардовања Југославије 1999. године, када су у пожару страдали многи подаци о криминалу. У том смислу, подаци Министарства унутрашњих послова су званични, а подаци Одсека за сузбијање деликата на моторним возилима су потпунији. Тачни су и једни и други, с тим што су први званични, а други су незванични. Најзад, поменути подаци о крађи возила су најкомплетнији подаци када је реч о стању овог вида криминала у Републици Србији.

Литература

1. Алексић, Ж., Шкулић, М., Жарковић, М., (2004). *Лексикон криминалистике*, самостално ауторско издање, Београд.
2. Бабић, И., (1998). *Привредно право*, Полицијска академија, Београд.
3. Бановић, Б., (1993). *Криминалистичка обрада кривичних дела одузимања и крађе моторних возила*, Безбедност, год. 34, број 2, Београд.
4. *Број крађа моторних возила према произвођачу, типу и месецима на територији града Београда у 2007. години* (интерни документ Одсека за сузбијање деликата на моторним возилима Управе криминалистичке полиције Полицијске управе за град Београд).
5. *Број крађа моторних возила према произвођачу, типу и месецима на територији града Београда у 2008. години* (интерни документ Одсека за сузбијање деликата на моторним возилима Управе криминалистичке полиције Полицијске управе за град Београд).
6. *Број крађа моторних возила према произвођачу, типу и месецима на територији града Београда у 2009. години* (интерни документ Одсека за сузбијање деликата на моторним возилима Управе криминалистичке полиције Полицијске управе за град Београд).
7. *Број крађа моторних возила према произвођачу, типу и месецима на територији града Београда у 2010. години* (интерни документ

- Одсека за сузбијање деликата на моторним возилима Управе криминалистичке полиције Полицијске управе за град Београд).
8. *Број крађа моторних возила према произвођачу, типу и месецима на територији града Београда у 2011. години* (интерни документ Одсека за сузбијање деликата на моторним возилима Управе криминалистичке полиције Полицијске управе за град Београд).
 9. *Gudideline: How to investigate Motor Vehicle Crime* (2004), Bavarian State Bureau of Investigation, Munich.
 10. Жарковић, М., Лајић, О., Ковачевић, Б., (2011). *Крађе моторних возила као савремени вид организованог криминала у домаћој криминалистичкој пракси*, Безбедност, год. 53, број 1, Београд.
 11. *Закон о безбедности саобраћаја на путевима*, Службени гласник РС, бр. 41/2009, са каснијим изменама и допунама.
 12. *Крађа возила 2007.* (интерни извештај о резултатима сузбијања крађа возила Одсека за сузбијање деликата на моторним возилима Управе криминалистичке полиције Полицијске управе за град Београд; аутор извештаја је шеф одсека Борислав Ковачевић).
 13. *Крађа возила 2008.* (интерни извештај о резултатима сузбијања крађа возила Одсека за сузбијање деликата на моторним возилима Управе криминалистичке полиције Полицијске управе за град Београд; аутор извештаја је шеф одсека Борислав Ковачевић).
 14. *Крађа возила 2009.* (интерни извештај о резултатима сузбијања крађа возила Одсека за сузбијање деликата на моторним возилима Управе криминалистичке полиције Полицијске управе за град Београд; аутор извештаја је шеф одсека Борислав Ковачевић).
 15. *Крађа возила 2010.* (интерни извештај о резултатима сузбијања крађа возила Одсека за сузбијање деликата на моторним возилима Управе криминалистичке полиције Полицијске управе за град Београд; аутор извештаја је шеф одсека Борислав Ковачевић).
 16. *Крађа возила 2011.* (интерни извештај о резултатима сузбијања крађа возила Одсека за сузбијање деликата на моторним возилима Управе криминалистичке полиције Полицијске управе за град Београд; аутор извештаја је шеф одсека Борислав Ковачевић).
 17. *Кривични законик Републике Србије*, Службени гласник РС, бр. 85/2005, 88/2005, 107/2005, 72/2009, 111/2009 и 121/2012.
 18. Мијалковић, С., (2012а). *Могућности коришћења службених података Интерпола и Европола у научном истраживању крађа моторних возила*, Евидентирање криминалитета: искуства из света и Србије, Прометеј, Београд, стр. 177-193;

19. Мијалковић, С., (2012б). *Актуелни проблеми коришћења евиденција Министарства унутрашњих послова Републике Србије у научном истраживању крађа моторних возила*, Евидентирање криминалитета: искуства из света и Србије, Прометеј, Београд, стр. 195-212.
20. Мијалковић, С., (2012ц). *Методолошки оквир једног научног истраживања организованог криминала и тероризма*, Безбедност, год. 54, број 2, Београд.
21. Мијалковић, С., Бошковић, Г., (2009). *Обавештајне информације и индиције од значаја за сузбијање крађа моторних возила*, Наука – безбедност – полиција, бр. 3, Београд, стр. 201-213.
22. Мујановић, Е., Дељкић, И., (2012). *Превенција крађа моторних возила: улога јавно-приватног партнерства*, Безбедност, год. 54, бр. 3, Београд, стр. 216-231.
23. *Пирати са аутопута*, DOQ Channel (документарна емисија), 11. мај 2011.
24. *Попис становништва, домаћинстава и станова 2011. у Републици Србији: Становништво* (2013), Републички завод за статистику, Београд.
25. *Преглед броја крадених и пронађених возила на територији Републике Србије у периоду од 1995. до августа 2012. године*, Министарство унутрашњих послова Републике Србије, Сектор за аналитику, телекомуникационе и информационе технологије, Управа за аналитику 04/2 број 667/12 од 9. 10. 2012. године. Документ је сачињен за потребе овог истраживања, а доставио га је начелник Управе за аналитику, др Милан Глигоријевић.
26. Станисављевић, Ј., (1973). *Криминалистичка обрада кривичних дела одузимање моторних возила, крађе са и из моторних возила и крађе моторних возила*, Савезни секретаријат за унутрашње послове, Београд.
27. *Табеларни преглед броја украдених и пронађених украдених возила на територији Републике Србије у периоду од 1995. до августа 2012. године*, документ Управе за аналитику Сектора за аналитику, телекомуникационе и информационе технологије Министарства унутрашњих послова републике Србије 04/2 бр. 787/12 од 13. 11. 2012. године. Документ је доставио начелник Управе за аналитику, др Милан Глигоријевић.
28. *Територија Београда*, <http://www.beograd.rs/cms/view.php?id=1195>, доступно 17. априла 2013.
29. *„У Београду регистровано више од 500.000 возила“*, <http://www.blic.rs/Vesti/Beograd/300097/U-Beogradu-registrovano-vise-od-500000-vozila>, доступно 17. априла 2013.

30. Coughlin, J. J., (2012). *Cargo Crime: Security and theft Prevention*, CRC Press, Boca Raton.

The Quantitative Analysis of the Temporal and Spatial Distribution in Cases of Motor Vehicle Theft in Belgrade

Abstract: *This paper presents the results of the quantitative analysis of the temporal and spatial distribution in cases of motor vehicle theft in the City of Belgrade in two observed periods: from 1995 to 2012 and from 2001 to 2011. The results were achieved using the method of content analysis, comparative methods, and statistical analysis of large-scale data on motor vehicle thefts in the Republic of Serbia and in the City of Belgrade, contained in the documents of the Ministry of Internal Affairs of the Republic of Serbia. The ongoing debates about the vehicle theft's qualification in the Criminal Code as well as a qualitative analysis (manufacturer, type, age, colour, value, and other characteristics) of stolen vehicles will be the subject of another paper. Instead, some terminological quandaries of the conceptual and category apparatus used in criminology, criminal justice and especially in scientific research in the cases of motor vehicle theft were clarified.*

Keywords: *theft of motor vehicles, the City of Belgrade, Police Department for the City of Belgrade, temporal and spatial distribution of vehicle theft, scientific research, methodology and methods of scientific research, the language of science.*