

Prof. dr Milan ŽARKOVIĆ,
vanredni profesor Kriminalističko-
-policijske akademije u Beogradu
Mr Oliver LAJIĆ,
predavač Kriminalističko-
-policijske akademije u Beogradu
Aleksandra Ilić,
asistent Fakulteta bezbednosti
Univerziteta u Beogradu

UDK: 343.71 (4)
Primljeno: 28. februara 2011. god.

KRIVIČNOPRAVNA REPRESIJA KAO INSTRUMENT ZAŠTITE MOTORNIH VOZILA U KRIVIČNOPRAVNOJ I KRIMINALISTIČOJ PRAKSI*

U radu je iznet uporednopravni prikaz odredaba kojim se u nekoliko evropskih zakonodavstava, kao i zakonodavstvima bivših jugoslovenskih republika, daje krivičnopravna zaštita motornih vozila. Autori, zatim, iznose kratak istorijat i aktuelno stanje vezano za ovu problematiku u zakonodavstvu Republike Srbije, a zatim ukazuju na nekoliko spornih pitanja koja se odnose na njihovu praktičnu primenu, pre svega od strane policije i tužilaštva. Oni ukazuju na činjenicu da policijsko postupanje u kojem se nestanak vozila kvalifikuje skoro bez izuzetaka kao neovlašćeno korišćenje vozila, u odsustvu informacije o stvarnoj nameri učinioca, nažalost, predstavlja standard. Zbog toga smatraju da se radi o okolnosti koja ide na ruku učiniocima, ako se ima u vidu razlika između zaprećene kazne za ovo delo i krivično delo teške krađe, kao i stvarna namera učinilaca koja je obično usmerena u pravcu sticanja imovinske koristi. Pri tome apostrofiraju da se ova dela uglavnom vrše od strane kriminalnih grupa koji se na organizovan način bave tim poslom. Autori istražuju moguće uzroke ovakvog policijskog postupanja i ukazuju na potrebu redefinisavanja policijske i tužilačke prakse u ovom segmentu delovanja. U završnom delu rada dat je kratak prikaz savremenih tendencija kriminalnog delovanja koje

* Članak predstavlja rezultat rada na projektu Ministarstva za nauku i tehnološki razvoj Republike Srbije koji se vodi pod brojem 179045.

se odnose na krađe vozila i novijih pravaca policijskog postupanja usmerenih na njihovo rasvetljavanje i obezbeđivanje dokaza.

Ključne reči: motorna vozila, Republika Srbija, krivičnopravna zaštita, kriminalistička praksa.

1. Uvod

Opšti napredak tehnike i tehnologije nužno se reflektuje i kroz sve veću brojnost motornih vozila, a zanačaj koji ona imaju za savremenog čoveka nesumnjivo je uticao i na karakter njihove krivičnopravne zaštite. Nastojanja proizvođača motornih vozila koji ulažu značajne napore i sredstva da sve bolje opremljenim proizvodima zainteresuju potencijalne kupce, neminovno podrazumevaju i unapređenje sistema njihove zaštite od neovlašćenog korišćenja, odnosno krađe. Istovremeno, razvija se i tržište sistema i sredstava elektronske i mehaničke zaštitnih motornih vozila. S druge strane, sve atraktivnija, bezbednija i luksuznija, a po logici stvari i skupa vozila, predstavljaju sve veći izazov za potencijalne izvršioce krivičnih dela, organizovane kriminalne grupe, pa i pojedine kriminalne organizacije. Objekti napada izvršilaca delikata na motornim vozilima su i druga, ne tako skupa i atraktivna motorna vozila (najčešće putnička). Generalno, ciljevi delikata nad motornim vozilima ostvaruju se na neki od tri načina. Vozila se protivpravno oduzimaju radi „rekreacije“, prevoza ili radi sticanja novčane dobiti. „Rekreacija“ kao cilj izvršilaca realizuje se kroz zabavu, tj. uzbudljivu vožnju, a često i vrlo rizičnu vožnju, kroz nastojanje sticanja određenog statusa i kao odgovor na izazov da se savlada bezbednosna zaštita određenog automobila. Krađe zbog prevoza vrše se u cilju dolaska do automobila potrebnog za jedno putovanje, za upotrebu pri izvršenju drugog krivičnog dela (posle čega se ostavlja napušteno, a neretko i uništava), ili kako bi se ono zadržao za dužu upotrebu. Delikti nad vozilima koji se vrše „radi sticanja novčane dobiti“ obuhvataju krađe pri kojima izvršioци krađu radio-uređaje i druge vredne delove automobila, „komadanje“ (rastavljanje ukradenih vozila na delove i naknadno prodavanje tih delova), „menjanje oznaka“ (pri kojima se ukradenim vozilima daje nov identitet korišćenjem dokumenata koja pripadaju havarisanim, neispravnim vozilima), kao i krađe vozila radi njihovog izvoza od strane profesionalaca (v. Challinger, 1987).

Delikti na motornim vozilima, od svoje pojave na našim prostorima, beleže tendenciju stalnog porasta, usled čega u strukturi imovinskog kriminaliteta zauzimaju sve značajnije mesto, a istovremeno izazivaju sve veće angažovanje organa otkrivanja i gonjenja na njihovom sprečavanju i suzbijanju. Formiranje većeg broja samostalnih država na teritoriji bivše Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije, praćeno teškoćama uspostavljanja efikasnih mehanizama kontrole kriminaliteta, pogodovalo je delovanju brojnih organizovanih kriminalnih grupa i organizacija, uključujući i one specijalizovane za krađu vozila i njihovu preprodaju.

U nastavku rada biće analizirane, za ovo pitanje, relevantne odredbe iz nekoliko evropskih zakonodavstava i zakonodavstava bivših jugoslovenskih republika, a zatim će biti ukazano na aktuelna rešenja u domaćem pravnom sistemu, kao i na nekoliko spornih pitanja koja se odnose na njihovu praktičnu primenu, a potom i na tendencije kriminalnog delovanja koje se odnose na krađe vozila i pravce policijskog postupanja usmerene na njihovo rasvetljavanje i obezbeđivanje dokaza.

2. Motorna vozila kao objekat krivičnopravne zaštite u zakonodavstvu drugih država

Kao objekat posebne krivičnopravne zaštite motorna vozila se na vrlo sličan, ali ne i na identičan način tretiraju u brojnim zakonodavstvima. Prikaz i upoređivanje krivičnopravnih odredaba kojima se poseban režim zaštite vezuje za motorna vozila u nekadašnjim članicama SFRJ otkriće sličnosti i ukazati na razlike između ovih pravnih sistema koji su, u ne tako davnoj prošlosti, počivali na sličnim osnovama. Zajednička odlika svih normativnih odgovora ne ogleda se i u činjenici da se, uz poseban režim zaštite, krivičnopravna zaštita motornih vozila ostvaruje i nizom drugih inkriminacija. Pre svega, u pitanju su opšta krivična dela protiv imovine, odnosno dela u kojima se motorna vozila ne izdvajaju kao poseban objekat zaštite, već se podvode pod opšti režim zaštite pokretnih stvari. Reč je o krivičnim delima krađe, teške krađe, razbojništva, razbojničke krađe, oštećenja i uništenja tuđe stvari i brojnim drugim.

Krivično delo kojim se motorna vozila tretiraju kao specifičan zaštitni objekat Krivični zakonik Crne Gore (KZ CG),¹ nosi naziv oduzimanje vozila (čl. 248. KZ CG). Osnovni oblik ovog dela inkriminiše protivpravno oduzimanje motornog vozila sa namerom da se ono upotrebi za vožnju. Ovako postavljen normativni okvir zaštite prihvata rešenje koje je i u Republici Srbiji postojalo u KZ-u iz 1976. godine. Međutim, za razliku od tadašnjeg rešenja iz KZ-a Srbije, u Krivičnom zakoniku Crne Gore propisana kazna za ovo delo je znatno niža – novčana kazna ili zatvor do dve godine. S obzirom da pokušaj ovog krivičnog dela nije kažnjiv primenom opštih odredaba, u st. 3. istog člana propisano je kažnjavanje za pokušaj. Kvalifikovani oblik postoji ako učinilac osnovnog oblika krivičnog dela na motornom vozilu iz nehata prouzrokuje štetu koja prelazi iznos od hiljadu eura ili omogući da to drugi učini (čl. 248. st. 2. KZ CG). Iznos štete koji prelazi hiljadu eura postavljen kao uslov *sine qua non* postojanja ovog oblika krivičnog dela, predstavlja u stvari objektivni uslov inkriminacije koji nije obuhvaćen umišljajem učinioca. S druge strane, reč je težoj posledici koju iz nehata prouzrokuje učinilac osnovnog oblika, odnosno neko drugi uz uslov da učinilac to omogući. Nesporno je da, u skladu sa logikom krivičnog dela kvalifikovanog težom posledicom, u situaciji kada učinilac sam prouzrokuje posledicu mora postojati nehat, što i sam

1 „Službeni list RCG“, br. 17/2003, 70/2004, 47/2006 i „Službeni list CG“, br. 40/2008 i 25/10.

zakonodavac izričito predviđa, ali se postavlja pitanje kakav oblik krivice treba da postoji na strani učinioca osnovnog oblika u drugom slučaju, odnosno kada neko drugi prouzrokuje štetu. Način na koji je formulisana odredba ostavlja dilemu u pogledu toga da li se od učinioca zahteva umišljaj ili je i u ovakvim situacijama dovoljan nehat. Za ovaj teži oblik predviđena je alternativno novčana kazna ili zatvor do tri godine.

Članom 247 KZ CG predviđeno je krivično delo oduzimanje tuđe stvari. Delo postoji ako je izvršeno protivpravno oduzimanje tuđe pokretne stvari bez namere pribavljanja imovinske koristi. Ova inkriminacija mogla bi da se odnosi i na motorno vozilo, pod uslovom da kod učinioca ne postoji namera da se vozilo upotrebi za vožnju. U protivnom, postojalo bi samo krivično delo oduzimanje vozila, jer bi se radilo o prividnom idealnom sticaju po osnovu specijaliteta. Za osnovni oblik krivičnog dela oduzimanje tuđe stvari propisana je alternativno novčana kazna ili zatvor do šest meseci (st. 1). Međutim, ako vrednost stvari prelazi iznos od tri hiljade eura postojaće teži oblik za koji je propisana kazna zatvora do dve godine (st. 2). Najteži oblik postojaće ako vrednost oduzete stvari prelazi iznos od trideset hiljada eura i tada je predviđena kazna zatvora od tri meseca do tri godine (st. 3). To znači da je moguće da se, s obzirom na vrednost motornog vozila, u slučaju da se utvrdi da nije postojala namera da se vozilo upotrebi za vožnju, učinilac strožije kazni nego kada se ta namera utvrdi.

Za razliku od KZ-a Crne Gore, Krivični zakon Federacije Bosne i Hercegovine (KZ FBiH)² mnogo manje pažnje posvećuje posebnoj krivičnopravnoj zaštiti motornih vozila. U čl. 291. st. 1. KZ FBiH inkriminisano je protivpravno oduzimanje ili zadržavanje tuđe pokretne bez namere pribavljanja imovinske koristi, a za učinjeno se mogla izreći novčana kazna ili kazna zatvora do jedne godine. U odredbi st. 2. istog člana pružena je pojačana zaštita tuđem motornom vozilu jer je predviđeno kažnjavanje i za pokušaj. Vidljivo je i to da zakonodavac ne traži da se oduzimanje ili zadržavanje motornog vozila vrši u nameri da se isto upotrebi za vožnju, kao što je npr. slučaj sa crnogorskim KZ-om i Krivičnim zakonikom Srbije. Iako je u st. 3. predviđeno da se učinilac krivičnog dela iz stava 1. koji oduzetu stvar vrati oštećeniku, pre nego sazna da je otkriven, može se osloboditi kazne, istom odredbom naglašeno je da se ona neće primenjivati ako je reč o motornom vozilu.

Krivični zakon Republike Srpske³ takođe sadrži krivično delo oduzimanje motornog vozila predviđeno u čl. 237. Osnovni oblik ovog krivičnog delapodrazumeva oduzimanje motornog vozila u nameri da se protivpravno upotrebi za vožnju (st. 1). Zakonodavac je ovde očigledno omaškom napravio grešku u formulisanju norme, jer bi protivpravnost kao bitno obeležje trebalo da se odnosi na oduzimanje vozila, a ne na nameru da se upotrebi za vožnju. Teži oblik krivičnog dela oduzimanje motornog vozila postoji ako je upotreba vozila trajala duže vreme ili je

2 „Službeni novine Federacije BiH“, br. 36/03, 37/03, 21/04, 69/04, 18/05 i 42/10.

3 „Službeni glasnik Republike Srpske“, br. 49/03, 108/04, 37/06, 70/06 i 73/10.

prouzrokovana veća šteta kada se može izreći zatvor od tri meseca do tri godine (st. 2). Nema sumnje da su izrazi „duže vreme“ i „veća šteta“ veoma neprecizni. Naročito je nejasno, kada se radi o prvom slučaju, koliko vremena treba da prođe da bi se radilo o ovom težem obliku, a da se sa druge strane to ne tretira kao krivično delo krađe. Zakonodavac je poput rešenja u drugim državama bivše Jugoslavije u st. 3. izričito predvideo da se za pokušaj ovog krivičnog dela kažnjava, s obzirom da primenom opštih odredaba to ne bi bilo moguće.

Krivično delo oduzimanje motornog vozila koje sadrži Krivični zakonik Makedonije⁴ (čl. 242) je identično prethodno spomenutom rešenju iz Krivičnog zakona Republike Srpske, s tom razlikom što u ovom slučaju nije napravljena greška u formulaciji. Takođe, i u odnosu na ovo rešenje mogle bi da se upute iste primedbe u pogledu nepreciznih standarda koje će, kao i u prethodnom slučaju, morati da odredi sudska praksa.

I Krivični zakonik Slovenije⁵ iz 2004. godine pružao je posebnu krivičnopravnu zaštitu motornom vozilu propisivanjem krivičnog dela oduzimanje motornog vozila (čl. 216). Urađeno je to na uprošćen način uz predviđanje samo osnovnog oblika i to uz istu grešku u formulaciji koja je već apostrofirana u osvrtnu na rešenje u zakonodavstvu Republike Srpske. Za onoga ko uzme tuđe motorno vozilo sa namerom da ga protivpravno upotrebi za vožnju kazniće se zatvorom do dve godine. I ovim zakonom predviđeno je kažnjavanje za pokušaj. Aktuelno krivično zakonodavstvo Republike Slovenije predviđa istoimeno krivično delo i to u članu 210.⁶ Osnovni oblik krivičnog dela i kažnjavanje za pokušaj postavljeni su na istovetan način kao i u zakoniku iz 2004. godine. U stavu 3. kazna do tri godine predviđena za učinioca osnovnog oblika dela koji motorno vozilo uništi, učini ga neupotrebljivim, ili ga ostavi na nepoznatom mestu.

Zakonodavac u Republici Hrvatskoj je poslednjih desetak godina često vršio izmene Kaznenog zakona (KZH) u pogledu krivičnopravne zaštite motornog vozila.⁷ Prvobitno, ta zaštita se ostvarivala u okviru krivičnog dela oduzimanje tuđe pokretne stvari (čl. 221. KZH), pri čemu je, kada se radilo o motornom vozilu kao objektu dela zaštita bila pojačana (u tom slučaju se odgovaralo i za pokušaj – st. 2). Međutim, krivično gonjenje je tada bilo moguće jedino podnošenjem privatne tužbe ako se radi o motornom vozilu koje je u privatnom vlasništvu (st. 3), što je u praksi daleko najčešći slučaj. Potom su 2000. godine usledile izmene⁸ koje su predviđale da će se krivični postupak za krivično delo oduzimanje tuđe pokretne stvari, kada se odnosi na motorno vozilo, preduzimati po službenoj dužnosti (čl. 221. st. 4.

4 „Služben vesnik na Republika Makedonija“, br. 04/02, 43/03, 19/04, 60/06, 7/08, 139/98 i 114/09.

5 Kazenski zakonik, Uradni list Republike Slovenije, št. 95/2004.

6 Kazenski zakonik, Uradni list Republike Slovenije, št. 55/08, 66/08, 39/09.

7 Kazneni zakon, Narodne novine, br. 110/97, 27/98, 50/00, 129/00, 51/01, 111/03, 190/03, 105/04, 84/05, 71/06, 110/07 i 152/08.

8 Zakon o izmenama i dopunama Kaznenog zakona, Narodne novine, br. 129/00.

KZH), što je predstavljalo unapređenje krivičnopravne zaštite motornih vozila. Iako je Zakonom o izmenama i dopunama Kaznenog zakona iz 2003. godine⁹ izvršena značajna izmena u pogledu načina postavljanja krivičnopravne zaštite motornih vozila (kroz promenu u nazivu dela i njegovoj sadržini), ovo rešenje bilo je kratkog daha, a u pogledu krivičnopravne zaštite motornih vozila i danas je važeće rešenje ustanovljeno 2000. godine. Naime, odlukom Ustavnog suda zakon kojim je 2003. godine uvedeno i krivično delo neovlašćena upotreba tuđeg motornog vozila (čl. 221. KZH), ukinut je u celosti.¹⁰ Kako je veće rečeno, prethodno usvojenim rešenjima, a u skladu sa promenjenim nazivom krivičnopravna zaštita je pružena isključivo motornom vozilu, dok su ostale pokretne stvari ostavljene van sfere krivičnopravne zaštite. Postojanje dela vezivano je za činjenicu da je motorno vozilo neovlašćeno upotrebljeno, bez preciziranja svrhe upotrebe. Za ovako predviđeno krivično delo bila je predviđena novčana kazna ili zatvor do tri godine. Pokušaj dela je takođe bio kažnjiv.

Poseban režim krivičnopravne zaštite motornih vozila prisutan je i u Krivičnom zakonu Nemačke.¹¹ Inkriminacijom predviđenom u članu 248b pod nazivom neovlašćena upotreba vozila, krivičnopravna zaštita se pruža motornom vozilu, ali i biciklu. Istim članom precizirano je značenje izraza „motorno vozilo“ pod kojim se podrazumevaju vozila koja se pokreću na motorni pogon, kao i kopnena vozila pod uslovom da se ne kreću po šinama. Za osnovni oblik dela iz stava 1. kojim je inkriminisana upotreba motornog vozila ili bicikla protiv volje ovlašćenog lica, propisana je novčana kazna ili zatvor do tri godine (osim ako nekim drugim propisima nije predviđeno da se za to delo može izreći mnogo teža kazna, pri čemu je nejasno o kojim se to drugim propisima radi). Izričito se predviđa da se za pokušaj ovog krivičnog dela kažnjava, a krivično gonjenje se preduzima isključivo po prijavi oštećenog.

Krivično delo neovlašćeno oduzimanje automobila ili drugog prevoznog sredstva bez namere da se izvrši krađa prisutno je i u Krivičnom zakonu Ruske federacije.¹² U članu 166. stav 1. osnovni oblik ovog krivičnog dela je predviđen i postavljen tako da suštinski i sadržinski odražava njegov naziv. Izvršilac dela može biti kažnjen novčanom kaznom ili kaznom koja podrazumeva različite oblike ograničenja, odnosno lišenja slobode predviđene u krivičnopravnom sistemu Rusije. Pritom, novčana kazna može se izreći takođe na nekoliko načina, bilo u određenom

9 Zakon o izmjenama i dopunama Kaznenog zakona, Narodne novine, br. 111/03.

10 Narodne novine, br. 190/03.

11 Criminal Code (Strafgesetzbuch, StGB) As promulgated on 13 November 1998 (Federal Law Gazette I, p. 945, p. 3322), dostupno na: <http://www.iuscomp.org/gla/> (21. 01. 2011. godine).

12 Федеральный закон от 13 июня 1996 N 63-ФЗ (принят GD FS RF 24.05.1996) (red. ot 29.12.2009), dostupno na:

http://www.tamognia.ru/doc_base/document.php?f&a=1&b=ipodsna&id=1496045&r1=direct_yandex_ru&r2=uk_rf&_openstat=ZGlyZWN0LnlnhbmRleC5ydTsxNjMyMTc4OzcyNjk5NTQ7d3d3LmFsbHByYXZvLnJlOmdlYXJhbnRlZQ (21. 01. 2011. godine).

iznosu do sto dvadeset hiljada rubalja, bilo u iznosu koji se utvrđuje u odnosu na platu ili druge prihode osuđenog u periodu do godine dana. Kažnjavanje kroz ograničenje, odnosno lišenje slobode podrazumeva sankcije poput kućnog zatvora, koje može trajati do tri godine, zatim zatvaranje u uslovima stroge izolacije u odnosu na spoljašnji svet (od tri do šest meseci) i klasično lišenje slobode do pet godina.

Pored osnovnog, predviđena su i tri teža oblika, za koja je specifično da se preduzimaju pod određenim kvalifikatornim okolnostima. Prvi od njih, predviđen u st. 2. sadrži dve alternativno postavljene kvalifikatorne okolnosti: činjenje dela od strane grupe lica po unapred postignutom dogovoru ili primenom nasilja koje nije opasno za život i zdravlje ljudi ili pretnjom da će se takvo nasilje primeniti. Za ovaj teži oblik propisana je novčana kazna koja se može izreći u iznosu do dvesta hiljada rubalja ili u iznosu koji se utvrđuje u skladu sa platom ili drugim prihodom u ovom slučaju za period do osamnaest meseci. Takođe, umesto novčane kazne može se izreći kazna lišenja slobode do sedam godina. Teži oblik iz st. 3. postoji ukoliko je pod uslovima predviđenim u st. 1. ili 2. krivično delo učinjeno od strane organizovane grupe ili je pričinjena naročito velika šteta pri čemu se učiniocima može izreći isključivo kazna lišenja slobode u rasponu od pet do deset godina. Najteži oblik ovog krivičnog dela postoji ako je pod uslovima predviđenim u st. 1, 2. ili 3. delo učinjeno upotrebom nasilja koje je opasno po život ili zdravlje ili se pretilo upotrebom takvog nasilja. I u ovom slučaju se može izreći samo kazna lišenja slobode u rasponu od šest do dvanaest godina.

Za razliku od nemačkog i ruskog KZ-a, francuski Krivični zakonik¹³ ne sadrži inkriminaciju kojom bi se pružala zaštita motornom vozilu u slučaju kada se ono oduzima samo radi vožnje, odnosno bez namere sticanja protivpravne imovinske koristi. To znači da se ta zaštita pruža isključivo putem primene opštih krivičnih dela protiv imovine kao što je npr. krađa. Postavlja se pitanje da li je razlog ovakvog odstupanja stvarno nepostojanje društvene opasnosti u Francuskoj od oduzimanja vozila radi vožnje. Rezultati istraživanja kojim su obuhvaćeni mladi pokazuju upravo suprotno, tj. postojanje oduzimanja motornog vozila radi vožnje. U najvećem broju slučajeva, vozilo je ukradeno da bi bilo neposredno upotrebljeno od strane mladih: njegovo korišćenje odgovara jednoj trenutnoj potrebi (kasno vraćanje kući, bekstvo od kuće, delo u izgledu ili, najčešće, obična vožnja); zadovoljenjem potrebe, vozilo je napuštano; radi se u suštini o šetnji radi igre ili ostvarivanja praktične potrebe. To nije krađa prisvajanja; njena opasnost je pre svega u činjenici da maloletnici izazivaju udese (Mucchielli, 2008:11). Posledica ovakvog zakonskog rešenja je što se svi slučajevi oduzimanja vozila, sa i bez namere da se pribavi imovinska korist, podvode pod krivično delo krađe, što svakako nije isto.

13 Code pénal Version consolidée au 12 mars 2010, dostupno na: http://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?sessionId=A1D702F9DC776AF71F3BA1F08E953F1A.tpdjo04v_2?idArticle=LEGIARTI000006418127&cidTexte=LEGITEXT000006070719&dateTexte=20100425 (18. 04. 2010. godine).

Iz ovog sažetog pregleda rešenja koja pojedini evropski krivični zakonic i sadrže uočljiva je izuzetna raznolikost oblika krivičnopravne zaštite motornih vozila. Iako su različita zakonska rešenja dobrim delom rezultat specifičnih društvenih prilika, njihova analiza i upoređivanje može biti od velikog značaja i za unapređivanje krivičnopravne zaštite motornih vozila u našoj zemlji.

3. Krivičnopravna zaštita motornih vozila u aktuelnom krivičnom zakonodavstvu Republike Srbije

Normativni okvir krivičnopravne zaštite motornih vozila u Republici Srbiji definisan je u dvadeset prvoj glavi Krivičnog zakonika,¹⁴ koja je usmerena ka imovini kao grupnom zaštitnom objektu. Praktično, vozila se, zavisno od vrednosti i načina izvršenja, mogu pojaviti kao objekat krivičnog dela krađe (čl. 203. KZ) i krivičnog dela teške krađe (čl. 204. KZ), odnosno razbojništva (čl. 206. KZ) i razbojničke krađe (čl. 205. KZ). U pitanju su krivična dela koja su u različitim vidovima oduvek prisutna u krivičnom pravu, te ih po našem mišljenju nije neophodno posebno elaborirati. Pored toga, u čl. 213. Zakonika predviđeno je, po mnogo čemu, specifično krivično delo, neovlašćeno korišćenje tuđeg vozila. Delo se sastoji u korišćenju tuđeg motornog vozila bez pristanka ovlašćenog lica. Ova inkriminacija sadrži i teži oblik (st. 2), koji se sastoji u vršenju osnovnog dela provaljivanjem ili obijanjem motornog vozila, ili upotrebom sile ili pretnje. Za teži oblik zaprećena je kazna zatvora od šest meseci do pet godina i novčana kazna. Pokušaj osnovnog oblika, za koji je zaprećena novčana kazna ili kazna zatvora do tri godine, je kažnjiv, što je predviđeno izričitim odredbom stava 3. istog člana. Pokušaj težeg oblika, s obzirom na zaprećenu kaznu, kažnjiv je po opštim odredbama Krivičnog zakonika o kažnjavanju za pokušaj.

Inače, treba napomenuti da je u krivičnopravnoj istoriji većine Republika bivše SFRJ dugo bilo prisutno krivično delo oduzimanja vozila, koje je u Republici Srbiji bilo određeno u čl. 174. Krivičnog zakona iz 1976. godine.¹⁵ Delo se sastojalo u protivpravnom oduzimanju tuđeg motornog vozila u nameri da se ono upotrebi za vožnju, a zaprećena je bila kazna zatvora od tri meseca do pet godina. U skladu s tim, pokušaj je bio kažnjiv. Izmenama krivičnog materijalnog zakonodavstva tokom 2003. godine¹⁶ ovo krivično delo određeno je na kvalitativno drugačiji način, s obzirom da je tada promenilo naziv u „krađa vozila“, pri čemu je radnja izvršenja bila određena alternativno, kao oduzimanje tuđeg vozila u nameri pribavljanja protivpravne imovinske koristi ili oduzimanje tuđeg vozila u nameri da

14 „Sl. glasnik RS“, br. 85/05, 88/05, 107/05, 72/09 i 111/09.

15 Krivični zakon Republike Srbije, „Sl. glasnik SRS“, br. 26/77, 28/77, 43/77, 20/79, 24/84, 39/86, 51/87, 6/89, 42/89, 21/90, „Sl. glasnik RS“, br. 16/90, 26/91, 75/91, 9/92, 49/92, 51/92, 23/93, 67/93, 47/94, 17/95, 44/98, 10/02, 11/02, 80/02.

16 Zakon o izmenama i dopunama Krivičnog zakona Republike Srbije, „Sl. glasnik RS“, br. 39/03.

se ono upotrebi za vožnju. Očigledno, naslov krivičnog dela nije u potpunosti odgovarao njegovoj sadržini, s obzirom da oduzimanje vozila u nameri upotrebe za vožnju nije predstavljalo krađu, kako je to navedeno u naslovu. Ovakav postupak zakonodavca ocenjen je kao kontroverzan (Stojanović, 2009:526), što je i predstavljalo jedan od razloga za njegovo drugačije opredeljenje prilikom rešavanja ovog pitanja odredbama aktuelnog Krivičnog zakonika, koji je stupio na snagu 1. januara 2006. godine.

Da bi vozilo bilo objekat ovog krivičnog dela ono mora biti tuđe. U teoriji je opšteprihvaćen stav prema kojem se tuđim vozilom smatra svako vozilo koje nije u svojini učinioca. Moguće je čuti i drugačija mišljenja, pa je, prema Lazareviću, tuđe vozilo svako ono vozilo koje nije registrovano na ime učinioca dela (Lazarević, 2006:595), a na istom stanovištu stoji i Delić (Stojanović, Perić, 2009:157). Ovo mišljenje bi se moglo kritikovati ako se ima u vidu da sticanje prava svojine nad vozilom ne mora biti odmah i nužno registrovano u odgovarajućim javnim ispravama koje nadležni državni organi vode o vlasnicima motornih vozila, te je kao takvo isuviše restriktivno. Iako se saglasno odredbi čl. 112. st. 25. Krivičnog zakonika, pod pojam motornog vozila podvodi svako saobraćajno sredstvo na motorni pogon u suvozemnom, vodenom i vazdušnom saobraćaju, praksa je pokazala da se najčešće vrši neovlašćeno korišćenje vozila u drumskom saobraćaju, pre svega putničkih automobila.

Radnja izvršenja osnovnog oblika sastoji se, dakle, u korišćenju tuđeg motornog vozila bez pristanka ovlašćenog lica. Korišćenje podrazumeva upotrebu motornog vozila u njegovoj osnovnoj funkciji (radi vožnje, ne i za npr. držanje stvari ili spavanje u kabini vozila), pri čemu učinilac ne mora lično upravljati vozilom, ali mora biti prisutan u vozilu za vreme vožnje (Stojanović, 2009:526). Za postojanje neovlašćenog korišćenja irelevantan je način na koji je učinilac prethodno došao u posed vozila. To može biti pravom dozvoljeno sticanje državnine, na osnovu nekog pravnog posla (popravka, tj. ugovor o delu ili ugovor o čuvanju vozila i sl.¹⁷), nakon čega učinilac bez odobrenja koristi vozilo, ali i pravno nedozvoljen akt, tj. oduzimanje vozila i kasnije njegovo korišćenje. U tom smislu, granice krivičnopravne zaštite proširene su u odnosu na rešenje iz čl. 174. KZ/76. Prethodno pomenuto rešenje pružalo je krivičnopravnu zaštitu samo u slučaju oduzimanja vozila, dok je odredbama aktuelnog Krivičnog zakonika ta zaštita omogućena i u slučajevima upotrebe vozila bez saglasnosti vlasnika ili ovlašćenog lica (tj. zloupotrebom poverenja), nakon pravom dozvoljenog sticanja državnine nad objektom napada.

U pogledu vinosti, krivično delo može biti izvršeno samo s umišljajem, s tim što mora postojati i namera da se vozilo upotrebi za vožnju, što je bitno obeležje koje ga razlikuje od krivičnog dela krađe (Čejović, 2007:484). Ovde se, dakle, radi o korišćenju plodova stvari (*furtum usus*). Ukoliko bi namera bila usmerena na sti-

17 Pri čemu se ne misli na formalne ugovore sačinjene u obliku odgovarajućih dokumenata, već na ugovore u smislu saglasnosti volja, koji nastaju predajom stvari, tzv. konsensualni ugovori.

canje protivpravne imovinske koristi, radilo bi se o već pomenutom krivičnom delu krađe. Kao što je prethodno izneto, pokušaj osnovnog oblika krivičnog dela je kažnjiv (st. 3), bez obzira na relativno blagu kaznu (novčana kazna ili zatvor do tri godine), dok je pokušaj kvalifikovanog oblika krivičnog dela kažnjiv saglasno odredbama Krivičnog zakonika o kažnjavanju za pokušaj.

4. Praktični aspekti postupanja u slučajevima prijave nestanka motornog vozila i pravna kvalifikacija izvršenog dela

Posebnu pažnju u vezi sa krivičnim delom neovlašćeno korišćenje tuđeg vozila zaslužuje nekoliko pitanja koja su se pokazala kao sporna u praksi nadležnih državnih organa povodom nestanka vozila. Logično je da se najpre razmotri reagovanje policije i pravosudnih organa na prijavljeni nestanak vozila. Naime, kada vlasnik prijavi nestanak vozila koje je prethodno parkirao, u prvi mah nije moguće utvrditi da li je u pitanju uopšte krivično delo ili, ako jeste, da li je u pitanju neovlašćeno korišćenje tuđeg vozila ili krađa. Iako na mestu na kojem je bilo parkirano vozilo najčešće nema vidljivih materijalnih tragova na osnovu kojih bi se mogla sa sigurnošću utvrditi priroda nastalog događaja, a samim tim ni dati pravna kvalifikacija dela, nestanak vozila se od strane policije najčešće kvalifikuje kao neovlašćeno korišćenje vozila. Ovu kvalifikaciju iz krivične prijave protiv nepoznatog učinioca kasnije preuzima i koristi i javni tužilac. Ukoliko vozilo odmah ili u narednih par dana ne bude pronađeno, što bi ukazivalo da je ono samo upotrebljeno za vožnju, osnovano bi se moglo zaključiti da je namera izvršioca bila pribavljanje protivpravne imovinske koristi, odnosno dalo bi se zaključiti da je u pitanju (teška) krađa vozila. U slučaju kada vlasnik vozila u kratkom vremenskom periodu posle nestanka vozila bude kontaktiran od strane kriminalne grupe koja od njega traži „otkup vozila”, dilema je definitivno otklonjena, s obzirom da očiglednost namere sticanja imovinske koristi na opisani način potpuno isključuje postojanje namere usmerene na prosto korišćenje vozila.

I pored iznete tvrdnje da izostanak pronalaska vozila u kratkom vremenskom periodu po njegovom oduzimanju osnovano ukazuje da se radi o krađi vozila, u praksi se, kako smo pomenuli, nastali događaj kvalifikuje kao neovlašćeno korišćenje vozila. Razloge bismo mogli tražiti u više činilaca. Delimično, oni bi se mogli pronaći u inertnosti koja se ogleda u težnji za primenom recepta iz ranijih vremena i isključenju mogućnosti eventualne greške ukoliko se radi na način „kako je to činjeno godinama unazad”. Drugi i verovatno značajniji razlog nalazi se u pogrešnoj percepciji činjenica vezanih za izvršenje dela. Zabluda, naime, nastaje usled toga što svaka krađa, odnosno oduzimanje vozila s koristoljubivom namerom, prividno u sebi konzumira neovlašćeno korišćenje vozila. Kako bi uopšte bila izvršena krađa, učinilac preduzima radnju koja je po svojim objektivnim obeležjima ista kao i radnja neovlašćenog korišćenja vozila. Zbog toga se, po nama, u nedostatku informacije o stvarnoj nameri učinioca, pogrešno uzima da je svaki nes-

tanak vozila, u suštini, njegovo neovlašćeno korišćenje. Pri tome se ova oboriva pretpostavka zasniva na prethodno pomenutom prividnom idealnom sticaju. Međutim, kako nastalu pretpostavku može pobiti samo pronalazak vozila ili neka druga okolnost, koja bi sa većim stepenom verovatnoće mogla ukazati da vozilo zaista nije ukradeno, nego samo upotrebjeno za vožnju, a što po pravilu izostaje, dešava se da većina krađa vozila ostaje prijavljena i evidentirana kao neovlašćeno korišćenje vozila.

Nema sumnje da ovakvo postupanje ne odgovara faktičkom stanju i da ono, zapravo, predstavlja svojevrсно falsifikovanje realnosti. Štaviše, ova okolnost ide na ruku učiniocima krivičnih dela, s obzirom na okolnost da je za ovo krivično delo zaprećena blaža kazna nego za krivično delo teške krađe (zaprećena kazna zatvora od jedne do osam godina), te se, na primer, u slučajevima zaticanja *in flagranti*, kada još uvek nije moguće na osnovu objektivnih elemenata sagledati da li se radi o krađi ili neovlašćenom korišćenju vozila, omogućava učiniocima da zasnivaju svoju odbranu na navodnoj okolnosti da je njihova namera bila usmerena u pravcu vožnje, a ne prisvajanja vozila. Treba napomenuti da je u pojedinim policijskim upravama, u saradnji sa nadležnim tužilaštvima, ranije postojala praksa prekvalifikovanja krivičnog dela oduzimanja vozila, iz čl. 174. KZ/76, u krivično delo krađe, odnosno teške krađe (čl. 165, tj. čl. 166. KZ/76), ukoliko u određenom vremenskom periodu po nestanku ono ne bi bilo pronađeno. Takvo postupanje je na tragu prethodno iznetog shvatanja.

Po nama, trebalo bi odnos prividnog idealnog sticaja između neovlašćenog korišćenja i krađe tumačiti u korist krađe vozila uvek kada ne postoje okolnosti koje bi mogle jasno ukazivati na to da se radi o neovlašćenom korišćenju. Takvim okolnostima bi se mogao smatrati nestanak vozila manje vrednosti koje se obično koristi za vožnju i nakon toga ostavlja napušteno, kao što je to dugi niz godina bila popularna Zastava 750, ili druga vozila obično starija od 20 godina, ili ostavljanje neobezbeđenog vozila s ključem u kontakt bravi itd. Sa druge strane, u faktičkoj proceni činjenica koje opredeljuju stav da je u pitanju krađa ili neovlašćeno korišćenje vozila trebalo bi ceniti i okolnost vezanu za vrednost vozila i zaštitne mehanizme obezbeđenja vozila koji stoje kao prepreka na putu učinioca. Čini se nelogičnim da neko ulaže nesrazmerno velik napor da bi savladao složene mehanizme zaštite na skupocanim luksuznim automobilima samo da bi „neovlašćeno koristio vozilo” koje vredi desetine hiljada evra, kada na ulicama bilo kojeg većeg mesta postoji mnoštvo vozila koje je daleko lakše upotrebiti za vožnju. Trud koji učinilac mora upotrebiti za onesposobljavanje ovakvih sistema zaštite, uz posedovanje odgovarajućih alata, uključujući i sofisticirane elektronske uređaje, ne bi se mogao opravdati istančanim ukusom i, sa tim u vezi, visokim zahtevima izvršioca u pogledu marke i tipa vozila „koje se želi provozati“, ali bi se lako mogao opravdati velikom imovinskom korišću koja se može ostvariti njegovom prodajom. Ne treba zanemariti i činjenicu da se u ovakvim slučajevima obično radi o sinhronizo-

vanom delovanju više učinilaca od kojih svaki ima unapred određen zadatak („tipovanje“, onesposobljavanje zaštitnih uređaja, odvoženje vozila itd.).

Nedoslednost u praktičnom postupanju može se pronaći u okviru reagovanja na kvalifikovani oblik istog krivičnog dela. Naime, ukoliko se vozilo oduzme od oštećenog upotrebom sile ili pretnje, krivično delo se evidentira kao razbojništvo, sa čim će biti usaglašeno i neposredno praktično postupanje usmereno na pronalazak učinioca i njegovo lišenje slobode,¹⁸ bez obzira što bi se u prvi mah moglo tretirati i kao teži oblik dela neovlašćeno korišćenje vozila iz st. 2. (osnovni oblik izvršen upotrebom sile ili pretnje), s obzirom da nije poznato da li će učinilac vozilo samo koristiti za vožnju ili želi steći materijalnu korist. Zbog toga bi bilo neophodno napustiti sistem delovanja po ustaljenim šablonima i svestrano sagledati sve navedene okolnosti pre nego se odredi pravna kvalifikacija dela.

Ukoliko posmatramo neke od statističkih pokazatelja do kojih su autori došli zahvaljujući ljubaznosti pripadnika kriminalističke policije PU Novi Sad i PU za Grad Beograd, možemo primetiti da su krivična dela krađe motornih vozila zastupljenija od krivičnih dela njihovog neovlašćenog korišćenja. Tako, već duži niz godina broj „stvarnih” neovlašćenih korišćenja vozila učestvuje u ukupnom broju nestalih vozila u PU Novi Sad izuzetno sa 10%, a obično na nivou od oko 5%. U ostalim slučajevima vozila su pronađena tokom kriminalističke obrade kriminalnih grupa, kod kojih je očigledno postojala namera sticanja profita prodajom vozila, ili uopšte nisu pronađena, te se, sledstveno tome, u 90%-95% slučajeva radilo o krađi vozila, odnosno teškoj krađi, mada su, inicijalno, sva ova dela bila ranije prijavljivana kao oduzimanje vozila (čl. 174. KZ/76), tj. kao neovlašćeno korišćenje vozila (čl. 213. KZ). Sa druge strane, u PU za Grad Beograd beleži se nešto više slučajeva oduzimanja motornih vozila radi upotrebe za vožnju. Ipak i dalje je udeo krivičnog dela krađe veći i to u odnosu 60:40.

Treba pomenuti i činjenicu da je zakonodavac u skorijoj prošlosti uvideo da postoji izvesna nelogičnost u međusobnom odnosu krivičnog dela oduzimanja vozila i krađe, pa je 2003. godine nespretno intervenisao time što je, kako je prethodno pomenuto, ranije krivično delo „oduzimanje vozila” nazvao „krađa vozila” i odredio da se biće dela sastoji u oduzimanju vozila u nameri da se ono upotrebi za vožnju (što, uzgred budi rečeno, ne predstavlja krađu), ili u oduzimanju vozila radi sticanja imovinske koristi (što jeste krađa, ali je kao takva već bila predviđena u čl. 165. ili 166. KZ/76, zavisno od načina izvršenja i vrednosti vozila). Time je postignuto da se svaki nestanak vozila zaista tretira kao krađa, ali ne zbog toga što ona to suštinski jeste, s obzirom na nameru učinioca, nego zbog naslova krivičnog dela, koji, inače, nije odgovarao propisanoj sadržini. Smatramo da je primena postojećih

18 Tzv. policijske mere prvog zahvata koje podrazumevaju pojačanu policijsku aktivnost kroz postavljanje blokada saobraćajnica, racije, pojačanu pozorničku i patrolnu delatnost, obaveštavanje susednih policijskih organa i preduzimanje drugih mera i radnji usmerenih na eventualni pronalazak i lišenje slobode učinioca.

odredaba o krađi i teškoj krađi sasvim dovoljna da pruži krivičnopravnu zaštitu vozila kada postoji namera pribavljanja imovinske koristi, te da intervencija nije neophodna u krivičnopravnoj regulativi, već u doslednijoj primeni propisa i pravilnoj proceni činjenica i okolnosti koje doprinose blagovremenom prepoznavanju stvarne namere izvršioca, a time i ispravnoj pravnoj kvalifikaciji izvršenog krivičnog dela.

Druga okolnost koja je privukla našu pažnju, vezuje se za kvalifikovani oblik krivičnog dela neovlašćeno korišćenje tuđeg vozila. Teži oblik, kako je prethodno pomenuto, postoji ukoliko je osnovni oblik izvršen obijanjem ili provaljivanjem ili upotrebom sile ili pretnje. Pojmove „obijanje” i „provaljivanje” treba uzeti u istom značenju kao i kod teške krađe (čl. 204. KZ), a „silu i pretnju” u smislu krivičnog dela prinude iz čl. 135. Krivičnog zakonika (Lazarević, 2006:596). Što se tiče obijanja i provaljivanja, izvesno je da veći broj izvršenja ovog krivičnog dela podrazumeva savladavanje prepreka kako bi se ušlo u vozilo i motor stavio u pogon, kao i primenu pomenutih načina radi ostvarenja tog cilja. Međutim, sa silom i pretnjom, po našem mišljenju, stvari stoje nešto drugačije.

Ovom stavu u prilog ide i iskustvo pripadnika kriminalističke policije u prethodno pomenutim Policijskim upravama, od uvođenja ovog normativnog rešenja nije zabeleženo izvršenje ni jednog krivičnog dela koje bi se sastojalo u primeni sile ili pretnje radi neovlašćenog korišćenja vozila. Činjenica je da su u proteklom periodu, a naročito 90-ih godina prošlog veka, na našim prostorima učestalo bila beležena krivična dela u kojima su učinioci u pogodnom trenutku prilazili vozilu u kojem se nalazio vlasnik ili drugo lice, a zatim, najčešće pretnjom vatrenim oružjem, oduzimali vozilo. Međutim, ovde namera nije bila da se vozilo upotrebi za vožnju, nego se radilo o razbojništvu. Iz iznetog se može zaključiti da kvalifikovani oblik krivičnog dela neovlašćeno korišćenje tuđeg vozila koji se odnosi na upotrebu sile ili pretnje ne odgovara stvarnim potrebama krivičnopravne zaštite, imajući u vidu stav zakonodavca eksplicitno izražen u čl. 3. KZ, prema kojem su osnov i granice krivičnopravne prinude određeni, između ostalog, nužnošću za suzbijanjem dela. Dakle, krivično pravo i krivičnopravna represija moraju biti opravdani i nužni, što im, između ostalog, i obezbeđuje legitimnost (Stojanović, 2009:37). Opravdanost i nužnost krivičnopravne prinude bi se u ovom slučaju mogli dovesti u pitanje.

Uvažavajući prethodno iznete pokazatelje o međusobnom odnosu krivičnih dela neovlašćenog korišćenja i krađe motornih vozila, u delu rada koji sledi pažnju ćemo posvetiti načinima postupanja pripadnika organizovanih kriminalnih grupa čije je kriminalno delovanje uvek usmereno na pribavljanje imovinske koristi, bilo prodajom ukradenih vozila, njegovih delova ili iznuđivanjem novca od vlasnika vozila, a samo izuzetno na pribavljanje vozila kao obezbeđenje sredstva za izvršenje nekog drugog krivičnog dela. Saglasno rečenom, u daljem tekstu govorićemo o postupanju izvršilaca krađe vozila i pojedinim načinima realizacije kriminalne dobiti, a ukazaćemo i na neke od okolnosti koje se vezuju za dokazivanje izvršenih krivičnih dela. Sve ovo samo u meri, na način i sa ciljem da doprinesemo definisanju

kriterijuma za razlikovanje slučajeva krađe motornih vozila od onih u kojima se radi o njihovom neovlašćenom korišćenju.

U najvećem broju slučajeva izvršioци krivičnog dela krađe vozila su specijalizovani delinkventi, često organizovani u grupe, sa strogo podeljenim ulogama, zastupljenom hijerarhijom i pravilima ponašanja. Iako se pojedini članovi grupe, posebno u slučajevima delovanja organizovanih kriminalnih struktura, neretko i ne poznaju, svaki njihov član obavlja unapred određen deo posla i za njega dobija određeni procenat novca od konačne dobiti. Posledično, ovo se u slučaju lišenja slobode bilo kog člana grupe, posebno nekog ko je direktni izvršilac krađe vozila ili je na nekoj drugoj hijerarhijski nižoj poziciji, reflektuje kroz odsustvo spremnosti i mogućnosti saradnje koja može doprineti rasvetljavanju izvršenih krivičnih dela i obezbeđenju dokaza o kriminalnom delovanju kriminalne grupe ili organizacije, a posebno u odnosu na organizatora i njemu bliska lica. Organizator je lice koje ima uticaj na ostale članove kriminalne organizacije, a delokrug njegovog posla obuhvata i organizaciju rada, odnosno izdavanje konkretnih zadataka članovima grupe. Uz to, on održava i saradničko-prijateljske veze sa pripadnicima drugih organizovanih grupa za krađu vozila. Najviši vid saradnje i povezanosti kod različitih kriminalnih grupa koje vrše krađe vozila jeste u delu otkupa ukradenih vozila. Pojedini članovi ovih grupa stupaju u međusobni kontakt radi pronalaska ukradenog vozila, a potom posreduju u otkupu istog od strane vlasnika i za svoje usluge dobijaju deo novca koji se plaća za otkup vozila.

U sastavu grupe specijalizovane za krađu motornih vozila najčešće su i lica zadužena za nabavku alata i opreme za izvršenje krivičnog dela, kao i tzv. „tiperi“ koji su zaduženi da pronađu vozilo koje će biti predmet krađe, zatim da prate i opserviraju vozilo i vlasnika. Kada najpogodnije mesto i vreme za krađu vozila bude utvrđeno pojedini članovi grupe vrše opservaciju okoline, drugi slušaju frekvenciju policije, treći nasilno otvaraju vozilo i neutrališu alarm. Zatim u vozilo ulazi lice specijalizovano za savladavanje elektronske zaštite vozila i startovanje motora istog. Nakon startovanja motora, vozilo preuzima lice koje je dobar vozač i odvozi ga do unapred pripremljenog mesta. U najvećem broju slučajeva to su iznajmljene garaže. U zavisnosti da li ukradeno vozilo ostaje u zemlji ili ne, ili se vraća vlasniku za novac, ili se „rastura“ i prodaje u delovima, grupa ima i lica zadužena za falsifikovanje oznaka šasije, lica za izradu falsifikovane dokumentacije, lica za prodaju u zemlji ili inostranstvu, lica zadužena za stupanje u kontakt sa vlasnikom vozila i vraćanje istog za novac, lica za demontiranje i prodaju delova vozila.

Koja motorna vozila će biti objekt napada ne zavisi samo od opredeljenja izvršilaca za modus realizacije kriminalne dobiti iz krađe vozila, a time i od vrste i marke vozila koja se krađu, već i od njihovih konstrukcionih osobenosti i ugrađenih dodatnih uređaja za zaštitu od krađe (lavlja kandža, lavlja šapa, „zeder“, razne vrste alarma i sl.), ali i od znanja, veština, raspoloživih sredstava za izvršenje, navika i izgrađenog načina izvršenja (MOS). Automobili se najčešće krađu sa otvorenih,

javnih, neobezbeđenih prostora, kao što su parkirališta ispred stambenih zgrada, ustanova, ugostiteljskih i sportskih objekata, velikih tržnih i zdravstvenih centara, javnih garaža, a u poslednje vreme i iz garaža građana, preduzeća i ustanova. Iako postoje i znatna odstupanja, zapaženo je da se vozila više krađu u proleće i tokom leta, a u pogledu doba dana, vozila se češće krađu noću nego danju. Varijacije u pogledu mesta i vremena izvršenja vezuju se za događaje i okolnosti koji dovode do veće koncentracije vozila na nekom prostoru u određeno vreme (sajmovi, vašari, sportske i kulturne manifestacije, politički skupovi i sl.).

Od značaja za sagledavanje specifičnosti načina izvršenja krivičnog dela krađe vozila, a delom i za pravnu kvalifikaciju učinjenog, je razlikovanje vozila koja poseduju elektronsku zaštitu i onih koja ne poseduju elektronsku zaštitu. Pod elektronskom zaštitom podrazumeva se i fabrički ugrađen „bord kompjuter“ koji je kodiran i preko kog se kontrolišu sve elektronske komponente vozila, pa je i startovanje motora nemoguće dok se prethodno ne savlada elektronska zaštita. Ipak i kod skupocenih vozila novije proizvodnje, kao što su Folksvagen Tuareg, Porše Kajen ili Audi Q7, kod kojih postoje tzv „čorave brave“, izvršiocu vrše mehaničko prodiranje sečenjem lima u donjem delu vozačevih vrata kako bi došli do rebrastog creva kroz koje prolazi snop kablova koji vode od kontrolne table do komandi smeštenih u zadnjem delu vozila. Pošto se kod navedenih vozila u zadnjem delu nalazi vakum pumpa za otvaranje centralne brave, kroz to crevo prolaze i kablovi za centralnu bravu. Nakon sečenja lima, izvršiocu presecaju kablove za centralnu bravu i njihovim spajanjem je otključavaju. Otvaranjem centralne brave deaktivira se i fabrički ugrađen alarm na vozilu. Postupak sečenja lima i kablova, otvaranje centralne brave i savladavanja elektronske zaštite je veoma kratak (u slučaju koji je zabeležen sigurnosnim kamerama tokom krađe „Tuarega“, sečenje lima i otvaranje vozila trajalo je 12, a dekodiranje i startovanje motora 11 sekundi).

Za startovanje motora vozila novije proizvodnje, koja poseduju elektronsku zaštitu povezanu sa bord kompjuterom u vozilu, potrebno je poznavati sofisticiranu tehnologiju i posedovati opremu za dekodiranje zaštitnog koda. Moguće je razlikovati više vrsta elektronskog alata koji služi za savladavanje elektronske zaštite. Jedan od njih je tzv. „imobilajzer“, koji se ručno izrađuje za svaki tip i marku vozila. Nakon prodiranja u vozilo, izvršiocu ispod volana demontiraju plastičnu zaštitu za originalni imobilajzer, koji se nalazi ispod instrument table, demontiraju originalni imobilajzer, a zatim montiraju svoj imobilajzer. Na taj imobilajzer se priključuje „elektronski čip“, pomoću kojeg se učitava novi kod i oslobađa elektronska zaštita, što omogućava startovanje motora. Pomoću navedenog čipa moguće je neograničeno puta startovati motor vozila.

Sledeći način pokretanja motora od strane izvršilaca krivičnog dela krađe vozila, koji se i najčešće koristi, podrazumeva korišćenje „dekodera“, odnosno tzv. „kutijice sa čipom“. U suštini, reč je o posebno izrađenoj elektronskoj napravi za otkrivanje zaštitnog koda kompjutera vozila, dekodiranje i učitavanje novog koda.

Ovo je moguće jer svako vozilo koje ima fabrički bord kompjuter ima i izlaz za utvrđivanje kvara vozila koji je smešten na različitim mestima u unutrašnjosti vozila (u zavisnosti od vrste i tipa vozila) na koji se u ovlašćenim servisima priključuje „OBD kabl“. Na drugom kraju ovog kabla nalazi se „USB“ izlaz koji se priključuje na kompjuter za dijagnostiku. Obzirom da se, bez obzira na vrstu vozila i proizvođača, koristi standardni „OBD kabl“, izvršioци nakon priključivanja „OBD kabla“ na izlaz za utvrđivanje kvara u vozilu, priključuju dekodер na drugi kraj kabla putem kojeg se uklanja elektronska zaštita. Dekoder se najčešće koristi jer je najmanjih gabarita, pa je podesan za nošenje i lako skrivanje. Pored navedenih, postoje i vozila koja ne poseduju ključ za startovanje motora, već kartice (npr. kod Reno vozila novije generacije), te se nakon nasilnog ulaska u vozilo, pronalazi kontrolni izlaz i na njega priključuje „OBD kabl“ na čiji se drugi kraj priključuje dekodер u koji se stavlja blanko kartica. Pomoću navedenog uređaja u karticu se za par sekundi učitava novi zaštitni kod vozila, a potom se pomoću nje startuje motor vozila. Blanko kartica se ne može napraviti, već se nabavlja od proizvođača i u Srbiji njena cena na crnom tržištu iznosi oko 85 evra.

Za utvrđivanje frekvencije zaštitnog koda centralne brave izvršioци koriste razne skenere koji u momentu kada vlasnik otključava/zaključava vozilo registruju i memorišu frekvenciju uređaja. Nakon skeniranja frekvencije, pristupa se izradi daljinskog upravljača pomoću kojeg se u cilju krađe centralna brava otključava, a vozilo potom stavlja u pogon i odvozi.

S obzirom da poznaju trendove u razvoju tehnologije, izvršioци krivičnog dela krađe vozila koriste i tzv. „GPS ometače“ koji stvaraju jako magnetno polje i tako onemogućavaju prenos podataka od uređaja koji je ugrađen u vozilo ka satelitima i obrnuto, a time i određivanje geografske pozicije uređaja, odnosno mesto na kom se vozilo nalazi, tj. na koje je nakon krađe odvozen ili odlažen.

U slučaju da vozilo nema elektronsku zaštitu, prodiranje u motorno vozilo vrši se nasilnim putem i to uklanjanjem mehaničkih prepreka koje onemogućavaju slobodan ulazak u vozilo. To se najčešće čini napadom na brave na vratima, zatim na leptir stakla ili pokretne prozore, provaljivanjem preko krova, kod tzv. „kabrioleta“ ili preko krovnog prozora, odnosno pokretnog dela na krovu vozila. Uklanjanje prepreka može se izvršiti na više načina, od kojih bi se neki mogli označiti tradicionalnim (lomljenjem stakla, upotrebom lomača brave, tzv. „ruskog ključa“, ili tzv. „radapcigera“ kojim se čupa cilindrični uložak brave, itd.).

Realnost rečenog o merama elektronske i mehaničke zaštite koje proizvođači vozila, a potom i njihovi vlasnici preduzimaju kao bi osujetili neovlašćeno ulaženje u vozila i njihovo odvoženje (pre svega njihovu krađu), o primeni specijalnih uređaja za njihovo neutralisanje, o izboru mesta, vremena i načina izvršenja smatramo valjanim argumentom za zaključak da se, npr. slučaj prijave nestanka vozila opremljenog nekim od sistema zaštite čije neutralisanje podrazumeva primenu posebno izrađenih ili adaptiranih uređaja od prvog momenta evidentiranja

i u postupku otkrivanja, rasvetljavanja i dokazivanja tretira kao krađa, odnosno kao teška krađa čiji je objekt motorno vozilo. Valja imati na umu i to da modalitete u načinima prodiranja u vozilo i njihovu krađu prate i različitosti načina realizacije kriminalne dobiti. Neki od izvršilaca falsifikuju identifikaciona obeležja vozila i prateću dokumentaciju, nakon čega vozilo prodaju u zemlji ili inostranstvu, drugi od vlasnika vozila traže „otkup vozila“, a ima i onih koji vozilo demontiraju i prodaju ga u delovima.

Adekvatna pravna kvalifikacija izvršenog, kao i poznavanje načina delovanja organizovanih kriminalnih grupa specijalizovanih za krađe vozila i sa njima povezanim krivičnim delima (različiti oblici falsifikovanja, iznude, prevare, prikrivanja i sl.), preduslov su delotvornijeg kriminalističkog i krivičnoprocesnog postupanja (uključujući i primenu posebnih odredaba o postupku za krivična dela organizovanog kriminala, korupcije i druga izuzetno teška krivična dela iz glave XXIXa Zakonika o krivičnom postupku Republike Srbije), a time uspešnijeg rasvetljavanja i dokazivanja krivičnih dela čiji su objekt motorna vozila. Nema sumnje da će pozitivni efekti mera krivičnoprane represije i aktivnosti nadležnih državnih organa u adekvatnije postavljenim normativnim okvirima imati i značajne preventivne implikacije u oblasti zaštite motornih vozila od krađe.

5. Zaključna razmatranja

Definisanje adekvatnijeg odgovora na sve prisutniji problem krađe motornih vozila svakako da podrazumeva mnogo više od preduzimanja mera represije i angažovanja državnih organa koji jedan od svojih osnovnih zadataka realizuju kroz krivičnoprocesnu i kriminalističku praksu otkrivanja, rasvetljavanja i dokazivanja krivičnih dela, a potom i lišenja slobode njihovih učinilaca i suđenja i presuđenja konkretne krivične stvari. Nažalost, praksa pokazuje da se i na ovom planu mora učiniti znatno više. Ovo posebno u delu koji se manifestuje u vidu neadekvatne pravne kvalifikacije krivičnog dela izvršenog nad motornim vozilom. Da je tako govori i to što nasuprot izuzetno velikoj zastupljenosti krivičnih dela neovlašćenog korišćenja tuđeg vozila u statističkim podacima o prijavljenim krivičnim delima, stoji činjenica sve organizovanijeg pristupanja izvršenju krivičnih dela nad motornim vozilima sa namerom da se njihovim prisvajanjem pribavi protivpravna imovinska korist. Obaveza zaštite imovine vlasnika motornih vozila od krađe podrazumeva praksu državnih organa primerenu kriminalnim aktivnostima pojedinaca, kriminalnih grupa i organizacija koje te krađe vrše. Unapređenje takve prakse podrazumeva i definisanje što preciznijih indikatora za pouzdanije primarno razlikovanje krivičnog dela neovlašćenog korišćenja motornog vozila od krivičnog dela krađe vozila, a time i za procenu postojanja uslova za primenu adekvatnih mera rasvetljavanja i dokazivanja, uključujući i primenu specijalnih istražnih tehnika u slučajevima kriminalnog delovanja organizovanih kriminalnih grupa specijalizovanih za krađu motornih vozila. Predstavljanjem specifičnih načina izvršenja i

drugih okolnosti koje odlikuju ili prate krađe motornih vozila autori su pokušali da doprinesu unapređenju onog segmenta kriminalističke prakse koji je usmeren na postupanje u slučajevima u kojima su motorna vozila objekat napada.

6. Literatura

- Čejović, B. (2007), *Krivično pravo*. Beograd, Dosije.
- Stojanović, Z.; Perić, O., (2009), *Krivično pravo – posebni deo*, Beograd, Pravna knjiga.
- Lazarević, L.J. (2006), *Komentar Krivičnog zakonika Republike Srbije*, Beograd, Savremena administracija.
- Mucchielli, L. (2008), *Une societe plus violente? Une analyse socio-historique des violences interpersonnelles en France, des annees 1970 a nos jours*. In: *Déviance et Société*, Paris, 2008/2 (Volume 32), prevodilac Ilić, G. P., U: *Anali Pravnog fakulteta u Beogradu*, 2008/2, 5-24.
- Stojanović, Z. (2009), *Komentar Krivičnog zakonika*, Beograd, Službeni glasnik.

*

*

*

Dr Milan Žarković, Associated professor, The Academy of Criminalistic and Police Studies, Belgrade

Mr Oliver Lajić, Lecturer, The Academy of Criminalistic and Police Studies, Belgrade

Aleksandra Ilić, Teaching assistant, The Faculty of Security Studies, University of Belgrade

CRIMINAL REPRESSION AS AN INSTRUMENT FOR THE PROTECTION OF MOTOR VEHICLES IN CRIMINAL LEGAL AND CRIMINALISTIC PRACTICE

This paper presents comparative analysis of the provisions which provide criminal legal protection of motor vehicles in several European and ex-Yugoslavian legislations. Furthermore, the authors give short historical overview and current situation related to this issue in legislation of the Republic of Serbia. Also, they highlight several contested issues related to the practical enforcement of those provisions specifically in the work of the police and prosecution office. They point out

to the unfortunate police practice in which the vehicle theft has almost without exception been qualified as unauthorized use of another's vehicle in the absence of evidence about the offender's intent. Accordingly, it has been asserted that those circumstances are particularly favourable to the offenders having considered the difference between sentences prescribed for this crime and that of serious theft and the real intent of the offenders which is usually focused on acquiring unlawful material gain. It has been emphasized that those offences are usually committed by organized criminal groups which have been specialized for this type of crime. Authors further explore the potential reasons for this kind of police conduct and point out to the necessity for re-defining of police and prosecutorial practice in this segment of their actions. The final part of the article offers a short overview of contemporary tendencies in criminal activities related to the vehicle thefts and new course of police practice focused on their detection and providing evidence.

Key words: *Motor vehicles, Republic of Serbia, Criminal Legal Protection, Criminalistic practice*