

**OTKRIVANJE KRAĐA MOTORNIH VOZILA NA OSNOVU
KRIVOTVORENIH REGISTRACIJSKIH ISPRAVA - STUDIJA
SLUČAJA KANTON SARAJEVO (2003-2008)**

Izvorni naučni rad

**RECOVERY OF STOLEN VEHICLES BY DETECTION OF FORGED
REGISTRATION DOCUMENTS-CASE STUDY OF SARAJEVO
CANTON (2003-2008)**

Original scientific paper

**Eldan MUJANOVIĆ
Nebojša BOJANIĆ
Ismet KATANA**

Sažetak

Krađe motornih vozila predstavljaju pojavu koja je sa brojnim pojavnim oblicima značajno prisutna na teritoriju Bosne i Hercegovine, posebno na području Federacije BiH i Kantona Sarajevo. Kao izrazito složen oblik krađa motornih vozila se javljaju profesionalne, trajne krađe vozila koje su specifične po tome što počinitelji otuđenim vozilima mijenjaju identitet radi sprečavanja njihovog otkrivanja od strane tijela kaznenog progona. Rad se bavi utvrđivanjem korelacija između otkrivanja krivotvorenih registracijskih isprava za motorna vozila i pronalaskom ukradenih vozila od strane policije u Kantonu Sarajevo. Dobiveni rezultati ukazuju da ove varijable uzajamno ne koreliraju te da je potrebno unaprijediti praksu otkrivanja krivotvorenih isprava za motorna vozila od strane policije u Kantonu Sarajevo. Preporuke iznesene u radu se tiču poboljšanja stanja u području policijske edukacije, obuke i razmjene iskustava radi povećanja efikasnosti pronalaska ukradenih vozila od strane policije, posebno kada je riječ o profesionalnim, organiziranim krađama motornih vozila.

Ključne riječi:

krađe motornih vozila, krivotvorenje isprava, otkrivanje krivičnih djela, policijska edukacija i obuka

Abstract

Motor vehicle thefts are multiple presented phenomena in the territory of Bosnia and Herzegovina, especially in Federation of BiH and Sarajevo Canton. Among many of its forms, professional or permanent types of vehicle thefts are particularly complex since they include altering of vehicles identity for purposes of concealment of stolen vehicles from criminal justice authorities. The article is dealing with identification of correlations between detection of forged

registration documents for motor vehicles and recovery of stolen vehicles by police forces in Sarajevo Canton. Findings suggest that these variables do not correlate and practice of detection of forged vehicle registration documents in Sarajevo Canton must be improved. The recommendations from the article are focused on improvements in the field of police education, training and exchange of expertise for purposes of efficient recovery of stolen vehicles by police, especially in the cases of professional, organized motor vehicle thefts.

Key words

motor vehicle thefts, documents counterfeiting, crime detection, police education and training

1. Uvod

Pronalazak vozila na motorni pogon i njihova masovna proizvodnja (popularno nazvana "Fordizam") s početka XX stoljeća, u velikoj mjeri unaprijedili su kvalitet života i društva u cjelini. Učinci upotrebe motornih vozila u čovjekovom svakodnevnom životu mogu se posmatrati iz pozitivne, odnosno, negativne perspektive. Pozitivni učinci masovne upotrebe motornih vozila su vidljivi na socijalnom, psihološkom, ekonomskom, sportskom i dr. planu. U sociologijskom smislu, njihova pojava je znatno utjecala na intenziviranje urbanizacije, povećanje društvene interakcije i mobilnosti, razvoj društvene infrastrukture i općenito na zbližavanje među ljudima. Na psihološkom planu, pojava automobila je utjecala na ideale osobne slobode i individualnosti, odnosno, individualnog životnog stila. Također, automobili su ubrzo postali simboli društvenog statusa i prestiža. Njihovom pojavom, automobili također postaju modni detalj i simbol bogastva. Osim navedenog, automobili imaju i ulogu sredstva za rekreaciju, čime je stvoreno jedno novo područje (automobilskog) sporta. U smislu ekonomskog razvoja, pojava automobila je dovela do razvoja sasvim nove grane industrije koja je, između ostalog, doprinijela i značajnijoj upotrebi nafte i njenih derivata, čiji pronalazak do tada nije imao značajniju svrhu. U tom smislu je pojava automobila direktno doprinjela i razvoju naftne industrije.¹ Sumirajući značaj motornih vozila za razvoj čovječanstva, Warnes (2004) ističe da su ona "bez ikakve dvojbe, drastično promijenila tehnološki i društveni razvoj američke i svjetske historije" (s. 65), čime je u najkraćem sažet stvarni značaj motornih vozila za modernu civilizaciju. Međutim, masovna upotreba motornih vozila, prije svega automobila, dovela je do niza drugih negativnih socijalnih učinaka. Općenito govoreći, višestruki efekti povećanja broja motornih vozila u smislu prometne zagušenosti, onečišćenja okoliša i kvalitete

¹ Sekundarne grane industrije su također značajno profitirale razvojem proizvodnje automobila, primarno industrija čelika, hemijska, industrija gume kao i različite uslužne djelatnosti (benzinske stanice, restorani, hoteli i osiguravajuća društva). Indirektno, i oglašivačka industrija bilježi svoj razvoj pojavom automobila i cestovne infrastrukture. U vezi sa ekonomskim učincima pojave motornih vozila treba istaći da proizvodnja automobila spada među tri najrazvijenije grane industrije u svijetu, odmah nakon farmaceutске i vojne idustrije

života, uključujući veliki broj slučajeva stradanja ljudi u prometnim nezgodama, mogu se uzeti kao negativni aspekti razvoja globalnog automobilskeg sistema (Featherstone, 2004: s. 2).² Među ovim faktorima, posebno treba istaći negativne aspekte posebne novovjekovne pošasti, tj. prometne akcidentogeneze, koja sva-svakodnevno uzrokuje gubitak velikog broja života ljudi koji stradavaju kao učesnici u prometu.

Ilustracije radi, procjenjuje se da je samo tokom 2002. godine širom svijeta u prometnim nesrećama smrtno stradalo 1.180.000 osoba. Svakodnevni gubici života i učestalo tjelesno ozljeđivanje učesnika u prometu, uveliko su prihvaćeni kao nešto što je neizbježno. Štaviše, ova pojava je postala banalna, nešto o čemu ne vrijedi izvještavati u medijima, osim ako se ne radi o slučajevima dramatičnih, ljudima interesantim tragedija, poput onih u kojima su stradali tek vjenčani parovi ili djeca, odnosno, nesreća koje su rezultirale velikim brojem smrtno stradalih (Featherstone, 2004: s. 4).

Osim toga, velike materijalne vrijednosti motornih vozila vrlo su rano privukle pažnju počinitelaca kaznenih djela. Pojave kaznenih djela u vezi sa motornim vozilima su raznovrsne i vrlo brojne. Među njima se posebno iskazuju krađe motornih vozila. Pojava krađa motornih vozila datira skoro od samog početka njihove proizvodnje i upotrebe (Fivaz, Bonfanti, 2006). Uz krađe automobila vezuju se i druga brojna kaznena djela, čijim počinjenjem nastaju velike materijalne i nematerijalne štete (vlasnicima vozila, osiguravajućim društvima, društvenoj zajednici, tijelima kaznenog progona itd.). Motorna vozila se ne otuđuju isključivo radi stjecanja imovinske koristi. Trgovinom otuđenih motornih vozila se mogu financirati počinjenja drugih kaznenih djela, ona se mogu koristiti i kao sredstvo za počinjenje terorizma (Interpol, 2009). Naprimjer, krađe motornih vozila u SAD-u predstavljaju najobimniji oblik imovinskog kriminaliteta (Adler, Mueller, Laufer, 2006).

Ipak, motorna vozila su i dalje jedan od najmanje zaštićenih oblika imovine, iako se radi o veoma "ranjivom" materijalnom dobru u smislu postojanja prilika za njegovo otuđenje (Terp, 2006). Kako ističu Clarke i Harris (1992) "faktori koji doprinose visokim stopama krađa motornih vozila se mogu svesti na: (a) ubikvitet automobila, (b) njihovu nedovoljnu zaštitu i (c) atraktivnost koja privlači počinioc" (s. 2), usljed čega svjedočimo permanentnoj stabilnosti ovog oblika imovinskog kriminaliteta.³

² U svom istraživanju negativnih implikacija masovne upotrebe motornih vozila Crouse (2000) iznosi kategorizaciju troškova/šteta koja se zasniva na sljedećim faktorima: „ prometne nezgode, ekonomske štete, implikacije po zdravlje stanovništva, gubitak zemlje, troškovi porodičnih budžeta, troškovi parkirališta, zavisnost o nafti i vojne implikacije, onečišćenje okoliša, izgradnja saobraćajnica i socijalni troškovi" (s. 367-372).

³ Usp. Clarke (1999) koji na osnovu razmatraja teorije rutinske aktivnosti u kriminologiji, razvija koncept atraktivnih dobara (egn. *hot products*) koja privlače počinioc imovinskih kaznenih djela. Prema njemu, neka dobra su privlačna počiniocima: (a) ako se lako mogu prikriti, (b) prenijeti, (c) ako su dostupna, (d) vrijedna, (e) ako se u njima može uživati i (f) raspolagati. Ovaj teoretski koncept se na neki način odnosi i

Ako se govori o općim karakteristikama krađa motornih vozila treba istaći klasifikaciju koju iznosi Longman (2006) prema kojem u "tipičnoj podjeli kriminaliteta na imovinski i nasilni, krađe motornih vozila pripadaju prvoj skupini kaznenih djela, mada je utemeljeno posmatrati ovaj vid kriminaliteta i kao ekonomski, odnosno hibridni kriminalitet, budući da u nekim slučajevima uključuje upotrebu nasilja, prinude prilikom oduzimanja tuđeg motornog vozila" (s. 1), čime ukazuje na pojedine pojavne oblike kaznenih djela razbojništava, kod kojih je predmet oduzimanja tuđe motorno vozilo. Na sličan način Hagan (2007) smatra da se među kaznena djela nasilničkog kriminaliteta mogu uvrstiti: (a) fizički napadi na život i tijelo, (b) razbojništva, (c) provalne krađe i (d) krađe motornih vozila. Na osnovu pomenutog, može se zaključiti da krađe motornih vozila predstavljaju masovnu, raznovrsnu i u nekim slučajevima profitabilnu (lukrativnu) kriminalnu aktivnost.

S obzirom na raznovrsnost pojavnih oblika krađa motornih vozila, od posebnog je značaja njihova morfološka klasifikacija koja služi jasnom razvrstavanju u pojedine skupine djela na temelju zajedničkog kriterija razlikovanja. Naime, kriminalistička morfologija, kao dio kriminalističke fenomenologije, istražuje karakteristike stvarne pojave kaznenih djela s ciljem sustavne analize i razvrstavanja u grupe srodnih djela radi stvaranja osnove za svrhovito istraživanje (Pavišić, Modly, Veić, 2006: s. 183). Postoje brojne klasifikacije pojavnih oblika krađa motornih vozila. Najčešće se ova kaznena djela razvrstavaju prema kriteriju subjektivne strane djela, tačnije namjere počinitelja.⁴ Na taj način u jednoj od ranijih podjela, Challinger (1987) iznosi trostepenu klasifikaciju, koja razlikuje krađe motornih vozila počinjenje radi: (a) rekreacije, (b) transporta (prijevoza), i (c) stjecanja imovinske koristi. Na temelju takve distinkcije pojavnih oblika krađa motornih vozila Clarke i Harris (1992) sugeriraju „da bi se trebale razlikovati tri osnovne kategorije krađa motornih vozila: a) krađe vozila radi privremenog korištenja od strane počinitelja (gdje spadaju korištenja vozila radi zabave, užitka ili kratkotrajnog prijevoza), b) profesionalne krađe (koje se čine radi trajnog oduzimanja vozila od njegovog vlasnika, odnosno, radi dugoročne upotrebe od strane počinitelja ili radi preprodaje, krijumčarenja u druge države ili rastavljanja i prodaje dijelova vozila) i c) krađe iz vozila (uključujući krađe manjih komponenti vozila poput audio uređaja ili ličnih stvari koje se nalaze u vozilu)„ (s.6), čime su ponovno ukazali na značaj razlikovanja motiva počinitelja prilikom razlikovanja velikog broja pojavnih oblika krađa motornih vozila. Naime, postoje brojni motivi za počinjenje krađa motornih vozila. U većini slučajeva oni se mogu podijeliti u pet glavnih kategorija: (a) otuđenja motornih vozila bez namjere pribavljanja protivpravne imovinske koristi, a u svrhu zabave, korištenja radi utrkivanja, užitka (eng. *joyriding*), (b) krađe počinjenje radi upotrebe vozila kao

na motorna vozila kao jedno od materijalnih dobara koje privlači počinitelje kaznenih djela.

⁴ Ovim kriterijem se koristi i zakonodavac u BiH prilikom razlikovanja kaznenih djela teške krađe (čl. 287. Krivičnog zakona FBiH, čl. 232. Krivičnog zakona RS i čl. 287. Krivičnog zakona Brčko Distrikta BiH) kod kojih je objekt napada tuđe motorno vozilo od kaznenih djela oduzimanje motornog vozila (čl. 237. Krivičnog zakona RS) odnosno oduzimanja tuđe pokretnine (čl. 291 Krivičnog zakona FBiH, čl. 291. Krivičnog zakona Brčko Distrikta BiH).

prijevoznog sredstva, (c) krađe vozila koje se čine radi počinjenja nekog drugog kaznenog djela, (d) krađe vozila kojima su cilj prevare povezane sa osiguranjem vozila i (e) krađe vozila koje se vrše radi demontaže, rastavljanja vozila i prodaje njegovih dijelova (Berg, 2008; Becker, 2005; Bennet, Hess, 2007).⁵ Tipična kriminalistička podjela razlikuje dvije osnovne grupe pojava oblika krađa motornih vozila: (1) privremena otuđenja motornih vozila i (2) profesionalne krađe motornih vozila (O'Hara, C., O'Hara, G., 1994). Ponekad počinioci krađu motorna vozila i radi poboljšanja performansi vlastitog vozila, tako što trajno otuđuju specifične komponente sa ukradenih vozila (Antonopoulos, Papanicolaou, 2009: s. 141). U novije vrijeme, kao poseban oblik krađa motornih vozila, javljaju se slučajevi gdje se vozila otuđuju kao sredstvo iznuđivanja novca od zakonitih vlasnika (Gunev, Bezlov, 2008). Za predmetnu analizu je posebno značajna kategorija profesionalnih (koje još možemo nazvati i trajne) krađa motornih vozila u koju, osim prodaje dijelova otuđenog vozila, spadaju i slučajevi gdje počinioci vrše ova kaznena djela s isključivom namjerom pribavljanja imovinske koristi od prodaje otuđenog vozila u cjelini. U odnosu na mjesto trajnog korištenja otuđenog vozila, razlikuju se dva osnovna modaliteta ostvarenja nezakonite imovinske koristi: (a) prodaja vozila radi njegovog nezakonitog korištenja na području države gdje je ono ukradeno i (b) nezakoniti promet otuđenih motornih vozila radi njihove prodaje na tržištima drugih država.⁶ Iz toga slijedi zaključak da u odnosu na raniji period, kada je većina otuđenih motornih vozila bila pronađena i vraćena vlasnicima, današnju fenomenologiju krađa motornih vozila karakteriše dosta niža stopa pronalaska i njihovog vraćanja zakonitim vlasnicima (posebno ako se radi o krijumčarenju otuđenih vozila u druge države). Profesionalne (trajne) krađe motornih vozila privlače počinioce jer su u suštini vrlo profitabilne (Gilbert, 2007: s. 314). Nadalje, nezakoniti profit koji se ostvaruje u području krađa i preprodaje otuđenih vozila postaje sve veći i sve ga više kontroliraju organizirane kriminalne grupe (Stauffer, Bonfanti, 2006). Danas se u okviru transnacionalnih organiziranih kriminalnih aktivnosti krijumčare tradicionalna (opojne droge, cigarete i naftni derivati) i moderna (otuđena motorna vozila, krivotvorine, hemijski prekursori i ljudi) materijalna i druga dobra (Europol, 2007). Morfologiju ovih vrsta krađa motornih vozila u pravilu

⁵ Vrlo često se za označavanje većeg broja pojava oblika kaznenih djela povezanih sa krađama motornih vozila koristi generički pojam „*auto-kriminal*“. Treba znati da se ovaj pojam (eng. *vehicle-crime*) koristi prilikom izrada studija o stanju kriminaliteta u Engleskoj i Velsu (eng. *British Crime Survey*) te da obuhvata tri kategorije kaznenih djela u vezi sa motornim vozilima: 1) krađe motornih vozila, 2) krađe iz motornih vozila, i 3) pokušaje krađe motornih vozila ili predmeta iz motornih vozila (Home Office, 2008: s. 96).

⁶ Na ovom mjestu, potrebno je ukazati da se u vezi profesionalnih (trajnih) krađa motornih vozila često koristi pojam „*međunarodna nezakonita trgovina motornim vozilima*“ kojim su obuhvaćene različite vrste kažnjivih radnji, poput: (1) krađa motornih vozila, (2) prikrivanja, (3) utaja, (4) lažnih krađa motornih vozila u vezi sa prevarama osiguravajućih društava, (5) raznih poreznih i carinskih prekršaja, (6) krađa i zloupotreba registracijskih pločica (oznaka), (7) krivotvorenja dokumenata na vozilima i o vozilima, (8) krađa dokumenata i provalnih krađa iz ureda ovlaštenih za izdavanje prometne dokumentacije, (9) korupcija (posebno primanje i davanje mita) kao gotovo neizbježni prateći delikti, (10) razne vrste prisila, iznude, ucjene, (11) nasilnički delikti, (12) pranje novca, (13) utaje poreza i sl. (Žarković, Rajkovača, 1998: s. 626; Aleksić, Milovanović, 1999: s. 126).

karakteriše i to što počinioci, radi onemogućavanja otkrivanja ukradenih vozila, vrše preinake na njihovim identifikacijskim oznakama. Primarni cilj počinioca u okviru ove faze krađa motornih vozila je davanje sasvim novog identiteta otuđenom vozilu. Razlog tome leži u činjenici da svaki automobil posjeduje, osim općih, izvjesne individualne karakteristike koje se ogledaju u (a) jedinstvenom identifikacijskom broju vozila (eng. *Vehicle Identification Number* - „VIN“), (b) pripadajućim registracijskim ispravama i oznakama, (c) individualnim karakteristikama stanja vozila, boje, oštećenja, oznaka na vozilu i sl.⁷ Općeniti cilj davanja novog identiteta otuđenom vozilu leži u činjenici da su podaci o otuđenim vozilima pohranjeni u različitim evidencijama policije, carine, osiguravajućih kompanija na nacionalnom i međunarodnom nivou koje služe za otkrivanje otuđenih vozila. Takvo stanje je prisutno i u BiH, gdje se falsifikovane i ukradene registracijske tablice, krivotvoreni dokumenti za vozila, lažne „identifikacijske oznake“ (kojima se osigurava novi identitet vozila), koriste se za nesmetan prolaz kroz policijske i carinske kontrole, a isto tako evidentna je i dobra povezanost kriminalaca sa službenicima koji rade na graničnim prijelazima (Ministarstvo sigurnosti BiH, 2009: s. 10). U vezi s tim treba istaći da su registracijske isprave za motorna vozila neposredno povezane sa identifikacijskim oznakama vozila (primarno VIN brojem) i registracijskim oznakama (tablicama, pločicama) na vozilu. Uloga registracijskih isprava za motorna vozila je dvojaka: (a) njima se dokazuje vlasništvo ili pravo raspolaganja sa vozilom i (b) zakonite registracijske isprave su dokaz da se radi o osiguranom i tehnički ispravnom vozilu koje učestvuje u prometu. Tako se, pod registracijom motornog vozila podrazumijeva upravno ovlaštenje za upotrebu motornog vozila u javnom prometu koje uključuje adekvatnu identifikaciju motornog vozila i izdavanje registracijskog broja za vozilo (Ombelli, 2006: s. 390).⁸ U većini slučajeva otuđena motorna vozila kojima je izmijenjen identitet posjeduju registracijske isprave koje su krivotvorene ili autentične (koje su, međutim, izdate na osnovu krivotvorenih uvoznih i drugih isprava). Načini krivotvorenja ovih isprava se ogledaju u preinakama podataka u ispravama, kako onih o vlasniku vozila, tako i o samom vozilu. U tom smislu, govorimo o materijalnim krivotvorinama (Stajić, Vešović, 1987: s. 192). S druge strane, u praksi su mogući slučajevi izdavanja originalnih isprava sa lažnim podacima i lažnim ovjerama. Riječ je o intelektualnim krivotvorinama, kod kojih isprava nije lažna, ali se krivotvori njena sadržina

⁷ Usp. Göth (1993) koji među identifikacijska obilježja na motornim vozilima ubraja: (a) identifikacijski (VIN) broj vozila, (b) identifikacijsku pločicu, (c) specifične oznake pojedinih proizvođača, (d) kodne pločice, (e) broj motora, (f) mjenjačku kutiju, (g) mjenjač uz stražnju osovinu na vozilu, (h) druge brojeve, (i) oznake datuma lijevanja plastičnih i željeznih dijelova, (j) oznake na sigurnosnim pojasevima, (k) opremu vozila, (l) boju vozila, (m) podatke o servisiranju vozila, (n) naplatke vozila, (o) gume-pneumatike i (p) ostakljenje vozila. U novije vrijeme se posebno ističe značaj identifikacijskih oznaka motornih vozila koje se nalaze na sigurnosnim zračnim jastucima koje kao osnovnu opremu posjeduju skoro svi modeli automobila (Smylie, 2006: s. 155).

⁸ Najčešće se u pravnom prometu koriste sljedeće vrste registracijskih isprava za vozila: (1) saobraćajne dozvole, (2) vlasničke knjižice, (3) „zeleni“ kartoni, (4) punomoći za korištenje vozila, (5) polise osiguranja i dr.

(Jovašević, 1996: s. 49).⁹ Poseban problem za otkrivanje obje vrste "lažnih" registracijskih isprava za motorna vozila predstavlja činjenica da trenutno ne postoje međunarodni standardi za izradu registracijskih isprava, čime se otežava otkrivanje krivotvorenih isprava za vozila (Clarke, Brown, 2003: s. 205). Isto tako, Liukkonen (1997) je u svom istraživanju o problemu krađa motornih vozila u Evropi došao do zaključka da "jedan od najvećih problema uključuje postojanje mnoštva različitih registracijskih i drugih sa vozilima povezanih isprava" (s. 22), što dodatno otežava pronalazak otuđenih vozila koja se koriste pod lažim identitetom.

Osim svih poteškoća, policijski službenici mogu vlastitom operativnom aktivnošću doći do saznanja o profesionalnim (trajnim) krađama motornih vozila, pri čemu se kao značajne mjere i radnje heurističkog (otkrivačkog) karaktera ističu: (a) zaticanje počinioca na izvršenju, (b) poduzimanje operativne mjere zasjede, (c) provjera operativnih informacija, (d) kontrola vozila u prometu, (e) provođenje racije i (f) blokade (Janjić, 1995: s. 287). Indicije na osnovu kojih službenici policije mogu otkriti otuđena motorna vozila se odnose na: (a) identifikacijske oznake na vozilu (primarno VIN broj), (b) registracijske isprave za vozila, (c) ključeve vozila, (d) registracijske oznake (pločice) vozila i (e) izgled pojedinih dijelova vozila (Terp, 2006; Berg, 2008). Bez obzira na karakter službene radnje u okviru koje se mogu otkriti otuđena motorna vozila, vrlo je važno da službenici policije raspolažu adekvatnim znanjima o načinima prepoznavanja krivotvorenih registracijskih isprava. U pravilu je krivotvorene registracijske isprave za vozila moguće otkrivati vizuelnim pregledom isprave, koju vrši ovlaštena osoba, uz korištenje odgovarajućih tehničkih sredstava podobnih za ustanovljavanje neispravnosti u ispravama (Trajkovski, 1972: s. 93). Cilj tih radnji je otkrivanje krivotvorenih registracijskih isprava za vozila, odnosno, dolaženje do sumnje da su identifikacijske oznake na vozilu krivotvorene.¹⁰ U svakom slučaju, to zahtijeva posebna znanja o metodama krivotvorenja isprava, odnosno, indikatorima na temelju kojih se takve isprave prepoznaju. Analizom prakse policijskih tijela na području Kantona Sarajevo u otkrivanju otuđenih motornih vozila na temelju otkrivanja krivotvorenih registracijskih isprava, nastoji se ukazati na značaj proaktivnih mjera policije koje su usmjerene na dobijanje saznanja o kaznenim djelima (teških) krađa motornih vozila koje su najčešće dio organiziranih kriminalnih aktivnosti. Indirektno, rezultati ovog rada nastoje ukazati na značaj stalne edukacije, obuke i razmjene iskustava policijskih službenika na nacionalnom i

⁹ Preinake na originalnim registracijskim ispravama se odnose na osobne podatke o vlasniku vozila, identifikacione tehničke podatke o samom vozilu, te podatke o registraciji i osiguranju vozila. Prepravke navedenih podataka mogu se izvršiti na slijedeće načine: (1) mehanički, uklanjanjem koje s vrši brisanjem ili radiranjem, (2) dodavanjem u praznine teksta ili slova, (3) hemijskim putem, tj. upotrebom odgovarajućih otapala i agenasa za izbljeđivanje, ili (4) izrezivanjem i ubacivanjem podataka lijepljenjem (Bojanić, 2004: s. 54).

¹⁰ Iako postoje terminološke razlike u pojmovima krivotvorenje i falsificiranje ipak treba uzeti u obzir činjenicu da se u pravnoj terminologiji isključivo koristi termin krivotvorenje. Obzirom da se radi o sinonimima korisno je uzeti u obzir podjelu prema kojoj općenito postoje (a) djelimično krivotvorene, (b) potpuno krivotvorene, i (c) neispravne isprave (Bojanić, 2004).

međunarodnom nivou, o savremenim metodama otkrivanja krivotvorenih registracijskih isprava za motorna vozila.

2. Metodološki pristup

Prilikom izrade ovog rada, korišten je tzv. neeksperimentalni istraživački pristup (nacrt, dizajn) kojim se isključivo nastoji za posmatrani period evaluirati utjecaj djelatnosti kriminalističkih vještačenja iz domena grafologije (grafoskopije) na efikasnost pronalaska otuđenih motornih vozila u Kantonu Sarajevo. Cilj ovog rada je da se putem analize prikupljenih podataka izvrši deskripcija stanja krađa motornih vozila u BiH, sa posebnim osvrtom na stanje ovog problema u Kantonu Sarajevo, te da se iznese klasifikacija obima i strukture povrata otuđenih motornih vozila na ovom području. Istovremeno, u radu se nastoji dati opis djelatnosti grafoloških kriminalističkih vještačenja koja se poduzimaju u okviru MUP-a Kantona Sarajevo, te izvršiti klasifikacija pojedinih kategorija ovih vještačenja koja se odnose na isprave za motorna vozila. Isto tako, ovaj rad se bavi ispitivanjem korelacija između otkrivanja pojedinih kategorija krivotvorenih registracijskih isprava, koja vrše policijski službenici na području Kantona Sarajevo i otkrivanja otuđenih vozila koja su pronašla policijska tijela na ovom području. U tom smislu je u radu korištena metoda bivarijatne korelacije između varijabli vještačenja registracijskih isprava i pronalaska otuđenih vozila u Kantonu Sarajevo za period od 2003. do 2008. godine (N=6), s ciljem utvrđivanja utjecaja pojedinih modaliteta varijabli vještačenih isprava (primarno saobraćajnih dozvola) na ukupan odnos između vještačenja registracijskih isprava i pronalaska otuđenih vozila. Logički je očekivati da varijacije u broju otkrivenih krivotvorenih registracijskih isprava za motorna vozila imaju neku vrstu veze sa varijacijama u broju otkrivenih motornih vozila u Kantonu Sarajevo, tako da je u bivarijatnoj analizi korišten tzv. "one-tailed" metod bivarijatne korelacije.

Problem istraživanja u ovom radu je postavljen tako da se njime nastoji dobiti odgovor na istraživačko pitanje "da li je otkrivanje krivotvorenih registracijskih isprava za motorna vozila koja vrše policijski službenici u Kantonu Sarajevo statistički značajno za ukupan obim pronalaska ukradenih motornih vozila"? Na taj način se želi sveobuhvatno sagledati stvarni udjel kriminalističkih vještačenja registracijskih isprava za motorna vozila (mjeren kroz šestogodišnju praksu policijskih tijela u Kantonu Sarajevo), na efikasno pronalaženje i povrat otuđenih motornih vozila.

Provedenim analizama se nastoji ispitati održivost hipoteze da otkrivanje krivotvorenih registracijskih isprava za motorna vozila znatno doprinosi efikasnom otkrivanju krađa motornih vozila, posebno profesionalnih kategorija ovih delikata.

Sve varijable korištene u predmetnim analizama su mjerene na intervalnoj razini mjerenja. Istraživanje u ovom radu se zasniva na podacima iz policijske statistike kriminaliteta koji su prikupljeni iz različitih izvora (MUP RS, Policija Brčko Distrikta, MUP FBiH). Tako su podaci o obimu krađa i povrata otuđenih motornih vozila u

FBiH dobijeni od strane Federalnog ministarstva unutrašnjih poslova Uprava policije, dok su podaci o broju, vrsti i ishodu kriminalističkih vještačenja iz oblasti grafologije dobijeni od MUP-a Kantona Sarajevo Uprava policije. Istraživanje u ovom radu obuhvata period od 2003. do 2008. godine, dok je prostor istraživanja uglavnom ograničen na administrativno područje Kantona Sarajevo.

3. Rezultati

Tabela 1. Prikaz stanja krađa motornih vozila na nivou BiH sa prikazom geografske distribucije po entitetima i Brčko Distriktu BiH.

R.Br	Godina	Broj otuđenih motornih vozila u FBiH	Broj otuđenih motornih vozila u RS	Broj otuđenih motornih vozila u BD	Broj otuđenih motornih vozila u BiH
1	2003	1592	520	43	2155
2	2004	2271	682	37	2990
3	2005	1718	559	46	2323
4	2006	1931	472	36	2439
5	2007	1659	425	51	2135
6	2008	1401	339	26	1766
7	UKUPNO	10572	2997	239	13808
8	Prosjek	1762	499	40	2301
	Udio	76,56%	21,70%	1,73%	100%

Tabela 2. Analitički prikaz obima krađa motornih vozila u FBiH i Kantonu Sarajevo sa osvrtom na obim i strukturu pronalaska otuđenih vozila (2003-2008).

Godina	Otuđena vozila u FBiH	Otuđena vozila u Kantonu Sarajevo (%)	Pronađena vozila u Kantonu Sarajevo (%)	Struktura pronalaska vozila u Kantonu Sarajevo		
				Način/subjekt pronalaska	Broj vozila	Procenat
2003	1592	927 (58,2%)	420 (45,3%)	Policija KS	148	35,2 %
				Vlasnici otuđenih vozila	79	18,8 %
				Otkup vozila (iznuda)	155	36,9%
				Ostala policijska tijela (GP, FMUP, MUP RS, KMUP-ovi)	38	9%
2004	2271	1468	811	Policija KS	242	29,8 %

		64,6%)	(55,2%)	Vlasnici otuđenih vozila	234	28,8 %
				Otkup vozila (iznuda)	279	34,4 %
				Ostala policijska tijela (GP, FMUP, MUP RS, KMUP-ovi)	56	6,9 %
2005	1718	1020	524	Policija KS	137	26,1 %
		(59,3%)	(51,3%)	Vlasnici otuđenih vozila	179	34,1 %
				Otkup vozila (iznuda)	169	32,2 %
				Ostala policijska tijela (GP, FMUP, MUP RS, KMUP-ovi)	39	7,4 %
2006	1931	894	406	Policija KS	71	17,4 %
		(46,2%)	(45,4%)	Vlasnici otuđenih vozila	142	34,9 %
				Otkup vozila (iznuda)	131	32,2 %
				Ostala policijska tijela (GP, FMUP, MUP RS, KMUP-ovi)	62	15,2 %
2007	1659	873	380	Policija KS	119	31,3 %
		(52,6%)	(43,5%)	Vlasnici otuđenih vozila	165	43,4 %
				Otkup vozila (iznuda)	96	25,2 %
				Ostala policijska tijela (GP, FMUP, MUP RS, KMUP-ovi)	0	0 %
2008	1401	799	324	Policija KS	84	25,9 %
		(57,1%)	(40,5%)	Policija CSB i. Sarajevo	24	7,4 %
				Vlasnici otuđenih vozila	130	40,1 %
				Otkup vozila (iznuda)	75	23,1 %
				Ostala policijska tijela (GP, FMUP, MUP RS, KMUP-ovi)	8	2,4 %
Prosjek	1762	997	477	Policija KS	134	28%
				Vlasnici otuđenih vozila	155	32,5%
				Otkup vozila (iznuda)	151	31,7%
				Ostala policijska tijela	37	7,8%
Σ	10572	5981	2865	Policija KS	802	28%
				Vlasnici otuđenih vozila	930	32,5%

	(56,5%)	(47,9%)	Otkup vozila (iznuda)	905	31,7%
			Ostala policijska tijela	228	7,8%

Tabela 3. Analitički prikaz djelatnosti grafoloških kriminalističkih vještačenja koja su provedena u MUP-u Kantona Sarajevo (2003-2008) sa posebnim osvrtom na obim i strukturu vještačenja isprava za motorna vozila.

Godina	Broj grafoloških vještačenja u MUP-u Kantona Sarajevo	Broj vještačenih isprava za motorna vozila (%)	Broj krivotvorenih isprava za motorna vozila (%)	Struktura otkrivenih krivotvorenih isprava za motorna vozila u Kantonu Sarajevo		
				Vrsta isprave	Broj	Procenat
2003	193	54 (27,9%)	41 (75,9%)	Saobraćajne dozvole	28	68,3%
				Zeleni kartoni	3	7,3%
				Punomoći korištenje M/V	7	17,1%
				Identifikacijske naljepnice	3	7,3%
2004	314	68 (21,6%)	49 (72,1%)	Saobraćajne dozvole	35	71,5%
				Zeleni kartoni	5	10,2%
				Punomoći korištenje M/V	9	18,3%
				Identifikacijske naljepnice	0	0%
2005	344	90 (26,2%)	54 (60%)	Saobraćajne dozvole	39	72,2%
				Zeleni kartoni	4	7,5%
				Punomoći korištenje M/V	8	14,8%
				Identifikacijske naljepnice	3	5,5%
2006	314	68 (21,7%)	49 (72%)	Saobraćajne dozvole	41	83,7%
				Zeleni kartoni	2	4,1%
				Punomoći korištenje M/V	5	10,2%
				Identifikacijske naljepnice	1	2%

2007	198	51	39	Saobraćajne dozvole	29	74,3%
		(25,7%)	(76,5%)	Zeleni kartoni	4	10,2%
				Punomoći korištenje M/V	5	12,9%
				Identifikacijske naljepnice	1	2,6%
2008	229	65	48	Saobraćajne dozvole	28	58,3%
		(28,4%)	(73,9%)	Zeleni kartoni	11	22,9%
				Punomoći korištenje M/V	6	12,5%
				Identifikacijske naljepnice	3	6,3%
Prosjek	265	66	46	Saobraćajne dozvole	33	71,4%
				Zeleni kartoni	5	10,3%
				Punomoći korištenje M/V	6	14,3%
				Identifikacijske naljepnice	2	4%
Σ	1592	396	280	Saobraćajne dozvole	200	71,4%
		(24,5%)	(70,7%)	Zeleni kartoni	29	10,3%
				Punomoći korištenje M/V	40	14,3%
				Identifikacijske naljepnice	11	4%

Tabela 4. Detaljni prikaz vještačenih saobraćajnih dozvola za motorna vozila razvrstanih prema kriterijima autentičnosti i porijekla isprave.

Godina	Vještačene saobraćajne dozvole		Domaće	Strane
	Krivotvorene	Autentične		
2003	Krivotvorene	28	23	5
	Autentične	13	10	3
2004	Krivotvorene	35	21	14
	Autentične	19	13	6
2005	Krivotvorene	39	15	24
	Autentične	36	18	18
2006	Krivotvorene	41	22	19
	Autentične	19	7	12
2007	Krivotvorene	29	7	22
	Autentične	12	7	5
2008	Krivotvorene	28	15	13
	Autentične	17	5	12

Tabela 5. Sumarni prikaz vještačenih saobraćajnih dozvola za motorna vozila razvrstanih prema kriterijima autentičnosti i porijekla isprave.

	Krivotvorene saobraćajne dozvole	Autentične saobraćajne dozvole	Σ
Domaće	103	60	163
Strane	97	56	153
Σ	200	116	316

p > .005.

Tabela 6. Prikaz analize bivarijatne korelacije između otkrivenih krivotvorenih registracijskih isprava za motorna vozila i pronađenih ukradenih motornih vozila od strane policije Kantona Sarajevo.

	Broj krivotvorenih registracijskih isprava za M/V u Kantonu Sarajevo	Broj pronađenih motornih vozila od strane policije KS
Broj krivotvorenih registracijskih isprava za M/V u Kantonu Sarajevo	1,000	,056
Pearson Correlation		,458
Sig. (1-tailed)		6
N	6,000	6
Broj pronađenih motornih vozila od strane policije KS	,056	1,000
Pearson Correlation	,458	
Sig. (1-tailed)	6	6,000
N	6	6,000

p > .005.

Tabela 7. Prikaz analize bivarijatne korelacije između otkrivenih krivotvorenih saobraćajnih dozvola za motorna vozila i pronađenih ukradenih motornih vozila od strane policije Kantona Sarajevo.

	Broj krivotvorenih saobraćajnih dozvola za motorna vozila u Kantonu Sarajevo	Broj pronađenih motornih vozila od strane policije KS
Broj krivotvorenih saobraćajnih dozvola za motorna vozila u Kantonu Sarajevo	1,000	-,016
Pearson Correlation		,488
Sig. (1-tailed)		6
N	6,000	6
Broj pronađenih motornih vozila od strane policije KS	-,016	1,000
Pearson Correlation	,488	
Sig. (1-tailed)	6	6,000
N	6	6,000

p > .005.

4. Analize

Deskriptivna statistika

Analiza obima krađa i povrata motornih vozila u Kantonu Sarajevo: U periodu nakon okončanja rata područje Bosne i Hercegovine se često označava kao odredišna, a posebno kao tranzitna zemlja za vozila ukradena u zemljama Zapadne Evrope, kao i u zemljama u tranziciji (Ministarstvo sigurnosti BiH, 2006). S druge strane, ako bi se teritorij BiH posmatrao kao područje porijekla ukradenih vozila, vidjelo bi se da je u posmatranom periodu bilo otuđeno ukupno 13.808, vozila što svakako nije zanemariv podatak (*Tabela br. 1*). Istovremeno, izneseni podaci o obimu ovog problema u BiH, ukazuju na njegove dvije veoma važne karakteristike. Prva se odnosi na činjenicu da ova pojava na državnom nivou, gledajući u prosjeku, ima tendenciju blagog smanjenja, dok podaci o rasprostranjenosti krađa motornih vozila ukazuju da je područje FBiH (sa prosječnim udjelom od 76,56%) u značajnoj mjeri opterećeno ovim problemom u odnosu na drugi entitet i Brčko Distrikt BiH. Zvanični pokazatelji ukazuju na zabrinjavajuće stanje ovog problema u FBiH, primarno zbog posljedica ovog oblika kriminala i posebno zbog učestalije pojave iznude novca od vlasnikā vozila, čime je ovaj „novi“ oblik kriminala teško kontrolirati, otkrivati ili dokazivati (Federalna uprava policije, 2007: s. 19). Iz prezentiranih podataka (*Tabela br. 2*) je vidljivo da je problem krađa motornih vozila u FBiH vrlo prisutan, sa ukupnim brojem od 10572 otuđena vozila u posmatranom periodu (2003-2008.). Najviše vozila je bilo otuđeno 2004. ($n=2271$), a najmanje 2008. godine ($n=1401$). U prosjeku, u FBiH bila su otuđena 1762 vozila godišnje. Prosječna stopa krađa motornih vozila na ovom području u odnosu na 100.000 stanovnika iznosi 1,762 godišnje. Nadalje, područje Kantona Sarajevo je izrazito opterećeno ovim problemom. Ukupan broj ($n=5981$) otuđenih vozila u Kantonu Sarajevo ima značajno učešće u obimu krađa motornih vozila u FBiH (u prosjeku 56,5% godišnje), odnosno, cijeloj BiH (u prosjeku 43,3% godišnje). Najmanje vozila u Kantonu Sarajevo bilo je otuđeno 2008. godine ($n=1401$). Prosječna stopa krađa motornih vozila u Kantonu Sarajevo, u odnosu na 100.000 stanovnika, iznosi 0,997 godišnje. Treba imati na umu činjenicu da je u Kantonu Sarajevo ukupno registrirano 13,4% svih motornih vozila u BiH (Agencija za identifikacione dokumente, evidenciju i razmjenu podataka, 2009). U tom smislu, sa sigurnošću se može reći da ova pojava u značajnoj mjeri utječe na stanje sigurnosti u glavnom gradu države. Osim toga, podaci o povratu (pronalasku) ukradenih vozila, ukazuju na činjenicu da skoro polovina, odnosno u prosjeku 47,9% vozila na ovom području bude vraćena svojim vlasnicima (ukupno $n=2865$). Struktura načina povrata ukradenih vozila ukazuje na jednu zabrinjavajuću, i po svojoj prirodi izrazito negativnu tendenciju. Naime, policija Kantona Sarajevo je u posmatranom periodu u prosjeku pronašla 28% ukradenih vozila (ukupno $n=802$) godišnje. S druge strane vlasnici su u prosjeku pronašli preko dvije trećine ili 64,2% ukradenih vozila (ukupno $n=1835$) godišnje. Iako se statistika povrata vozila, koju vrše vlasnici odvojeno vodi za iznude i ostale načine povrata (slučajni pronalazak), moguće je pretpostaviti da većina od tih slučajeva obuhvata povrat vozila uz plaćanje novčane naknade

počiniocima. Naime, opravdano je pretpostaviti da je izvjestan broj građana koji su platili povrat svog vozila zbog straha, nepovjerenja prema državnim institucijama i sl., prijavio povrat vozila bez iznošenja pojedinosti o plaćanju otkupa tako da su takvi slučajevi u policijskoj statistici prikazani kao povrat vozila koji su izvršili vlasnici. Na kraju, podatak da su u prosjeku 7,8% ukradenih vozila u Kantonu Sarajevo godišnje (ukupno $n=228$) pronašla druga policijska tijela u BiH može biti različito interpretiran. On može ukazivati na obim policijske saradnje unutar BiH, njime je moguće mjeriti efikasnost rada drugih policijskih tijela u ovom području, odnosno, ovaj podatak može služiti kao indikator obima krijumčarenja otuđenih vozila iz Kantona Sarajevo u druge države.

Kriminalistička vještačenja isprava za motorna vozila u Kantonu Sarajevo: Obim djelatnosti kriminalističkih vještačenja iz domena grafologije (grafoskopije) u okviru Uprave policije MUP-a Kantona Sarajevo je takav da je u posmatranom periodu bilo 1592 vještačenja ove vrste, od čega se četvrtina ili 24,5% ($n=396$) odnosila na vještačenja isprava za motorna vozila (*Tabela br. 3*). U prosjeku je izvršeno 66 takvih vještačenja godišnje. Od ukupnog broja dostavljenih isprava na vještačenje, značajan dio ili 70,7% ($n=280$) u prosjeku su bile krivotvorene isprave za vozila. Ovaj podatak bi mogao ukazati na to da su službenici policije sa velikom sigurnošću prepoznavali sumnjive registracijske isprave čija neautentičnost je dokazana naknadnim kriminalističkim vještačenjima. U posmatranom periodu je u prosjeku bilo otkriveno 46 krivotvorenih isprava za motorna vozila godišnje. Struktura otkrivenih krivotvorenih isprava za vozila ukazuje da dominiraju saobraćajne dozvole koje, očigledno, počinioci najčešće koriste u pravnom prometu, kao (navodni) dokaz zakonite registracije motornog vozila. Tako je u posmatranom periodu, na godišnjem nivou, u prosjeku bilo otkriveno 71,4% krivotvorenih saobraćajnih dozvola ($n=200$), dok ostatak čine druge vrste isprava koje su počinitelji koristili kao registracijske dokumente za motorna vozila. Tu se prvenstveno misli na tzv. „zelene kartone“, kojih je u prosjeku otkriveno 10,3% godišnje (ukupno $n=29$), zatim punomoći za korištenje motornih vozila koje su u prosjeku bile zastupljene sa 14,3% u odnosu na ukupan broj krivotvorenih isprava (ukupno $n=40$) te identifikacijske naljepnice na vozilima kojih je u prosjeku pronađeno 4% u odnosu na sve krivotvorene isprave (ukupno $n=11$). S obzirom na dominantnu zastupljenost saobraćajnih dozvola među krivotvorenim ispravama za motorna vozila u Kantonu Sarajevo, bilo je interesantno razvstati ih prema kriteriju porijekla isprave i njihovoj autentičnosti (*Tabela br. 4*). Na prvi pogled je primjetna približno jednaka zastupljenost između domaćih i stranih (krivotvorenih) saobraćajnih dozvola čija distribucija je, u odnosu na pojedine godine analize, neravnomjerna (*Tabela br. 4*). Kako bi se utvrdila eventualna statistička razlika između navedenih modaliteta varijable saobraćajnih dozvola, izračunata je vrijednost *chi kvadrat* testa koja je pokazala da ne postoji statistički značajna razlika između domaćih i stranih, odnosno, autentičnih i krivotvorenih saobraćajnih dozvola ($p > .005$) otkrivenih u praksi MUP-a Kantona Sarajevo (*Tabela br. 5*). Drugim riječima, prisutna je pojava podjednakog krivotvorenja, odnosno, upotrebe kako domaćih tako i stranih saobraćajnih dozvola za motorna vozila. Na kraju, može

se reći da udio otkrivenih krivotvorenih registracijskih isprava za motorna vozila u posmatranom periodu na području Kantona Sarajevo, u odnosu na ukupan broj vozila koja je pronašla policija (35%), otvara mogućnost za analizu korelacija između ove dvije varijable.

Bivarijatna korelacija

Analiza korelacije između otkrivenih krivotvorenih registaracijskih isprava za motorna vozila i pronađenih ukradenih motornih vozila koja je pronašla policija Kantona Sarajevo: U ovoj analizi je bilo interesantno ispitati postoji li statistički značajna veza između varijacija ukupnog broja otkrivenih krivotvorenih registracijskih isprava za motorna vozila u Kantonu Sarajevo i broja pronađenih vozila koja je pronašla policija na ovom području. Prema dobijenim rezultatima, vidljivo je da u posmatranom periodu ($N=6$) ne postoji statistički značajna veza između ove dvije varijable ($p > .005$), odnosno, da djelatnost otkrivanja krivotvorenih isprava nužno ne dovodi do promjena u broju pronađenih ukradenih vozila (*Tabela br. 6*). Prilikom interpretacije ovakvog nalaza treba imati na umu da se radi o analizi odnosa između isključivo dvije varijable te da postoji latentna mogućnost da na ovaj odnos utječu i neke druge pojave čiji uticaj nije u konkretnom slučaju mjeran (primarno iz razloga nepostojanja podataka o strukturi/načinu pronalaska vozila od strane policije u Kantonu Sarajevo). Ipak, radi se o objektivnom nalazu koji jasno ukazuje da se, prema dostupnim podacima, otkrivanje ukradenih motornih vozila u Kantonu Sarajevo dominantno ne zasniva na otkrivanju krivotvorenih registracijskih isprava nego na nekim drugim oblicima heurističke djelatnosti policije. Drugačija interpretacija ovog nalaza bi mogla ići u pravcu tvrdnje da još uvijek izvjestan broj profesionalnih (trajnih) krađa motornih vozila u Kantonu Sarajevo ostaje neotkriven zahvaljujući činjenici da pravi identitet ukradenih vozila ostaje nepoznat tijelima kaznenog progona.

Analiza korelacije između otkrivenih krivotvorenih saobraćajnih dozvola za motorna vozila i pronađenih ukradenih motornih vozila koja je pronašla policija Kantona Sarajevo: Obzirom na značajan udio krivotvorenih saobraćajnih dozvola u ukupnom broju krivotvorenih isprava koje su otkrili policijski službenici u Kantonu Sarajevo, bilo je potrebno provjeriti da li postoji značajan odnos između te varijable i broja otkrivenih vozila od strane policije u Kantonu Sarajevo (*Tabela br. 7*). Dobijeni rezultati ukazuju da ove dvije varijable u posmatranom period ($N=6$) negativno koreliraju, ali bez statističke značajnosti ($p > .005$) čime je ponovno potvrđen raniji nalaz da otkrivačka djelatnost policije u ovom području nije determinirana otkrivanjem krivotvorenih registracijskih isprava za vozila. Kao i u predhodnom slučaju, vrijedi pomenuti da se radi o analizi bivarijatne korelacije na čiji rezultat potencijalno mogu uticati neke druge varijable koje nisu bile uključene u predmetne analize.

5. Diskusija

Iako se radi o veoma učestalom obliku kaznenih djela protiv imovine, krađe motornih vozila ipak predstavljaju jedno od najčešće prijavljivanih djela tijelima kaznenog progona (primarno policiji). Primjera radi, pojedine studije koje su se bavile istraživanjem viktimizacijskih iskustava ispitanika iz 80 evropskih država su, u pogledu iskustava za krađama motornih vozila, došle do podatka da se skoro svi slučajevi krađa vozila prijavljuju policiji (Van Dijk, Van Kesteren, Smit, 2007). Ranije je naglašeno da policijska tijela mogu doći do saznanja o krađama motornih vozila poduzimanjem pojedinih službenih radnji koje su opće-operativnog karaktera kojim prilikom se provjerama registracijskih isprava za vozila može pojaviti sumnja da se radi o krivotvorenim ispravama. Razjašnjenje takve početne sumnje je moguće daljnim poduzimanjem (preliminarnih) kriminalističkih vještačenja, koja imaju široku primjenu i veliki značaj u kaznenom postupku. To je posebno važno, budući da se ova vrsta vještačenja, u pravilu, poduzima prije pokretanja samog postupka, čime je izražen njihov operativni karakter (Aleksić, 1985: s. 114).¹¹ Formalno-pravno gledajući, iako je vještačenje istražna (dokazna) radnja koja se u pravilu provodi tokom istrage, u pojedinim, konkretnim slučajevima može postojati potreba da se ono obavi još prije započinjanja kaznenog postupka, neposredno pošto se zbio događaj u kojem bi moglo biti sadržano kazneno djelo (Bayer, 1995: s. 331).¹² Upravo ta vjerovatnoća otkrivanja kaznenih djela krađa motornih vozila ukazuje na značaj kriminalističkih vještačenja registracijskih isprava za vozila. Generalno govoreći, ona imaju identifikacijski ali i dijagnostički značaj (Krivokapić, Žarković, Simonović, 2005: s. 363). Prema svojoj svrsi, ove vrste vještačenja prvenstveno služe utvrđivanju preliminarne diferencijalne kriminalističke dijagnoze, odnosno utvrđivanju vjerovatnoće (koja se formalno može označiti kao osnovi sumnje) o postojanju kaznenih djela krađa motornih vozila. Istovremeno, rezultati ovih vještačenja omogućavaju dokazivanje odlučnih činjenica o načinima počinjenja predmetnih kaznenih djela i stepenu kaznene odgovornosti počinitelja.¹³ To je

¹¹ U tom smislu se govori o kriminalističkim ekspertizama (provode se radi utvrđivanja činjenice da li se radi o kaznenom djelu i identifikacije počinitelja) poduzetim prije formalnog pokretanja kaznenog postupka od strane tijela unutrašnjih poslova. Osnov kriminalističkih vještačenja čine spoznaje iz područja kriminalističke identifikacije. S obzirom na svrhu možemo načelno razlikovati kriminalistička vještačenja koja se poduzimaju radi dokazivanja određenih činjenica i kriminalistička vještačenja radi otkrivanja i dokazivanja do tada neotkrivenih kaznenih djela i njihovih počinitelja (Pavišić, Modly, Veić, 2006: s. 501).

¹² Potreba hitnog vještačenja postojat će onda kada se vještačenje kasnije (u vrijeme vođenja istrage) ne bi moglo uopšte obaviti ili bi njegovo obavljanje bilo spojeno sa velikim poteškoćama, a rezultat bi bio neizvjestan. U tom smislu se vještačenje kao hitna istražna radnja provodi na osnovu naredbe ovlaštene službene osobe.

¹³ Osnovni metod grafološko-grafoskopskog vještačenja dokumenata za vozila bazira se na nedestruktivnim ispitivanjima koja se poduzimaju u cilju provjere zaštitnih elemenata koja takva dokumenta moraju imati. Da bi se izvršilo jedno takvo nedestruktivno vještačenje neophodno je izvršiti komparaciju spornih sa nespornim uzorcima konkretne isprave (tzv. „specimen“). Samo vještačenje se provodi primjenom fizikalnih metoda uz upotrebu raznih pomagala radi davanja ocjene da li je neki dokument krivotvoren i metoda baziranih na principima utvrđivanja neovlaštenih izmjena originalnih dokumenata kako bi se utvrdilo falsifikovanje. Fizikalno vještačenje dokumenata zasnovano je na

posebno važno uzme li se u obzir da je kod otkrivanja i dokazivanja kaznenih djela krađa motornih vozila ključno pitanje povezano sa postojanjem posebne namjere, posebnog oblika direktnog umišljaja (kvalificiranog, specijalnog, lat. *dolus directus*) koji je u konkretnom slučaju zakonski opis kaznenog djela (teška krađa) i koji ga istovremeno razlikuje od drugih sličnih djela (oduzimanje motornog vozila ili oduzimanje tuđe pokretne kao oblika tzv. krađe upotrebe, lat. *furtum usus*).¹⁴ Osim pobrojanih funkcija kriminalističkih vještačenja registracijskih isprava za motorna vozila, ona služe i u pragmatičke svrhe pronalaska i vraćanja otuđenog vozila njegovom vlasniku.¹⁵

Prezentirani nalazi u radu trenutno ukazuju na nekoliko tendencija. Prva se odnosi na obim i kretanje problema krađa motornih vozila u FBiH gdje se iz prezentiranih podataka vidi da se, gledajući u prosjeku, radi o stabilnoj pojavi koja i dalje opterećuje sigurnosnu situaciju u ovom dijelu BiH. Nadalje, prosječni udjel krađa motornih vozila (oko 50%) na području Kantona Sarajevo u odnosu na ostatak FBiH zaslužuje posebnu pažnju i adekvatnu reakciju cjelokupnog sistema kaznenog pravosuđa. Istovremeno, činjenica da skoro polovina svih otuđenih motornih vozila na posmatranom području bude vraćena vlasnicima naizgled djeluje optimistično. Međutim, osvrt na strukturu načina povrata otuđenih vozila nepobitno opovrgava takvu konstataciju. Činjenica je da su u prosjeku dvije trećine otuđenih vozila u Kantonu Sarajevo pronašli i vratili sami vlasnici, nerijetko na način da su plaćali otkup (bili iznuđivani) za svoja vozila, što, vjerovatno, može uticati na stepen povjerenja građana spram efikasnosti rada policije. S druge strane, policija je svojim aktivnostima uspjela, u prosjeku, pronaći nešto manje od trećine svih otuđenih vozila. To svakako nije zanemariv nalaz, pri čemu treba uzeti u obzir sve poteškoće sa kojima se policijski službenici u Kantonu Sarajevo susreću u svom

temeljnim principima i metodologiji kriminalistike i optike, što podrazumjeva i sveobuhvatnu primjenu odgovarajućeg instrumentarija, kao što su lupe različite jačine, stereomikroskop, različito osvjetljenje (prirodno, vještačko, difuzno, polarizovano, izravno, koso i prodirujuće svjetlo), forenzično svjetlo i ultra-violetna lampa i drugi izvori svjetala, ali isključujući bilo kakvu primjenu destruktivnih metoda i postupaka, tako da se sporni materijal vraća u potpuno istom stanju u kakvom je i dostavljen na vještačenje (Aleksić, 1996).

¹⁴ Na ovom mjestu treba naglasiti da se kod kaznenih djela teške krađe (kako se u pravilu pravno kvalifikuju radnje krađe motornog vozila) ne može govoriti o izjednačavanju umišljaja (lat. *dolus*) kao općeg subjektivnog elementa kaznenog djela (koji u pravilu postoji kod ovih inkriminacija) i specifične namjere koja se manifestira kao pribavljanje, sebi ili drugome, protivpravne imovinske koristi. Tu dinstinkciju uočava Bačić (1989) prema kojem „*postoje kaznena djela kod kojih je namjera jedan posebni element u njihovom zakonskom opisu djela (tzv. ciljna, namjerna kaznena djela). Kod njih je to posebno određena namjera jedan posebni subjektivni zahtjev koji se mora razlikovati od namjere koja može biti sadržaj dolusa*“ (s. 234), čime jasno ukazuje na potrebu dokazivanja posebne namjere za pribavljanjem protivpravne imovinske koristi iz krađa motornih vozila. Ovim se značaj kriminalističkih vještačenja registracijskih isprava za motorna vozila iskazuje u svim fazama kaznenog postupka.

¹⁵ Naime, ukoliko se dokaže da se radi o krivotvorenoj ispravi za vozilo realno je očekivati da će se daljnim mjerama i radnjama kriminalističkog karaktera doći do spoznaje da se radi o vozilu kojem su izmijenjene (krivotvorene) identifikacijske oznake. Metodama restauracije originalnih oznaka te provjerama utvrđenih podataka o identitetu vozila u nacionalnim i međunarodnim bazama podataka potraga za otuđenim vozilima, moguće je identifikovati stvarnog vlasnika te izvršiti povrat vozila (Barbier, 2006).

radu. Analizom odnosa između djelatnosti kriminalističkih vještačenja registracijskih isprava i pronalaska otuđenih vozila koja je pronašla policija u Kantonu Sarajevo, došlo se do zaključka da ove pojave pozitivno ne koreliraju. Drugim riječima, heuristička djelatnost policije u području otkrivanja krivotvorenih registracijskih isprava za motorna vozila nema značajan utjecaj na efikasnost pronalaska otuđenih vozila od strane policije. Ipak, postoje mogućnosti da se takvo stanje unaprijedi. Potencijalno je to moguće postići moderniziranjem edukacijskih programa i sadržaja permanentnih stručnih obuka policijskih tijela koji bi, između ostalog, bili fokusirani na izučavanje metoda prepoznavanja indikatora krivotvorenih registracijskih isprava za motorna vozila. Takva vrsta stručne edukacije je imperativ, uzimajući u obzir da se metode mijenjanja identiteta otuđenih motornih vozila stalno inoviraju što se svakako odnosi i na krivotvorenje isprava za vozila. Ciljna populacija ove vrste edukacije i obuke bi prevashodno trebali biti policijski službenici temeljne policije, posebno oni koji su svakodnevno angažirani na poslovima i zadacima kontrole sigurnosti saobraćaja (na taj način govorimo o općoj kriminalističkoj kontroli s ciljem sprečavanja korištenja otuđenih motornih vozila odnosno proaktivnog otkrivanja predmetnih kaznenih djela). Istovremeno, djelatnici kriminalističke policije koji se bave suzbijanjem ovih delikata zajedno sa stručnim osobama koje provode kriminalistička grafološka vještačenja mogu nadograditi svoja znanja u ovom području, posebno ako je govorimo o međunarodnoj razmjeni iskustava (ekspertiza).

Nedostaci ovog rada su prevashodno povezani sa metodologijom vođenja policijske statistike kriminaliteta u odnosu na pojave kaznenih djela krađa motornih vozila. Naime, iz dostupnih podataka je nemoguće precizno utvrditi odakle potječu pronađena vozila u Kantonu Sarajevo, odnosno, nije poznato gdje su ona ukradena jer se statistika povrata vozila vodi prema mjestu pronalaska otuđenog vozila. Osim toga, kao jedan od najvećih problema se javlja nedostatak u statističkom prikazu broja pronađenih vozila koja je pronašla policija u Kantonu Sarajevo, jer nedostaju precizni podaci o načinu pronalaska (otkrivanja) otuđenih vozila. Postoji vjerovatnoća da je značajan broj ukradenih vozila pronađen od strane policije upravo zahvaljujući otkrivanju krivotvorenih isprava za vozila. Ipak, na temelju generalnog upoređivanja broja otkrivenih krivotvorenih isprava za vozila sa brojem pronađenih vozila je teško izvesti takav zaključak. Istovremeno, iz statičkih podataka o broju, vrsti i ishodu grafoskopskih kriminalističkih vještačenja nije moguće precizno utvrditi na koji način se došlo do sumnje da se radi o krivotvorenim ispravama za vozila, poduzimanjem koje operativne ili dokazne radnje su policijski službenici pronašli sumnjive isprave, da li je, u svakom slučaju dostavljanja isprave na vještačenje, pronađeno i otuđeno vozilo itd. Kao posljednji nedostatak, moglo bi se iznijeti saznanje da iz dostupnih podataka nije moguće zaključiti jesu li krivotvorene registracijske isprave za vozila bile otkrivene samostalno (prepoznavanjem indikatora krivotvorenja i vještačenjima isprava) ili u okviru sveobuhvatnog vještačenja svih identifikacijskih oznaka na vozilima (posebno VIN broja). Odgovore na pobrojane dileme i druga slična pitanja bi mogla dati buduća istraživanja u ovom području.

LITERATURA

- ADLER, F., MUELER, S. W., LAUFER, S. W. (2006). *Criminology and criminal justice system*, New York: McGraw Hill.
- AGENCIJA ZA IDENTIFIKACIONE DOKUMENTE, EVIDENCIJU I RAZMJENU PODATAKA (2009). (Neobjavljeni izvještaj o broju registrovanih vozila u BiH, podaci odgovaraju stanju na dan 16.03.2009 godine).
- ALEKSIĆ, Ž. (1985). *Kriminalistika* (treće izmjenjeno i dopunjeno izdanje), Beograd: Savremena administracija.
- ALEKSIĆ, Ž. (1996). *Veštačenje falsifikata dokumenata, rukopisa i novca*. Beograd: Glosarijum;
- ALEKSIĆ, Ž., MILOVANOVIĆ, Z. (1999). *Leksikon kriminalistike*, Beograd: Glosarijum.
- ANTONOPOULOS, A. G. & PAPANICOLAOU, G. (2009). „Gone in 50 Seconds“- The social organisation and political economy of the stolen car market in Greece, (u: *Crime, money and criminal mobility in Europe*, ur. Van Duyn, C. P., et al.), Nijmegen: Wolf Legal Publishers, str. 141-174.
- BAČIĆ, F. (1989). *Kazneno pravo-opći dio*, Zagreb: Informator.
- BARBIER, G. A. (2006). *International Collaboration Through Interpol*, u: Stauffer, E., Bonfanti S. E. (ur.), *Forensic Investigation of Stolen-Recovered and Other Crime-Related Vehicles*, (str.543-564). Oxford: Elsevier.
- BAYER, V. (1995). *Kazneno procesno pravo-odabrana poglavlja* (Knjiga I. Uvod u teoriju kaznenog procesnog prava), Zagreb: Pravni fakultet.
- BECKER, F. R. (2005). *Criminal Investigation-2nd. edition*, Massachusetts: Jones and Bartlett Publishers.
- BENNET, W. W., HESS, M. K. (2007). *Criminal Investigation- 8th. edition*, Belmont: Thomson Wadsworth.
- BERG, B. L. (2008). *Criminal Investigation- 4th. edition*, New York: McGraw-Hill Higher Education.
- BOJANIĆ, N. (2004). *Otkrivanje krivotvorenih putnih isprava pri prelasku državne granice*, Sarajevo: Fakultet kriminalističkih nauka.
- CHALLINGER, D. (1987). *Car Security Hardware- How Good Is It?*, u: *Car Theft: Putting on the Brakes, Proceedings of Seminar on Car Theft*, May 21. Sydney: National Roads and Motorists' Association and the Australian Institute of Criminology.
- CLARKE, V. R. (1999). *Hot Products: understanding, anticipating and reducing demand for stolen goods*, Police Research Series Paper 112 (pristupljeno putem: <http://www.homeoffice.gov.uk/rds/prgpdfs/fprs112.pdf>, datum pristupa: 03.03.2009.).
- CLARKE, V. R., BROWN, R. (2003). *International Trafficking in Stolen Vehicles*, u: M. Tonry (ur.), *Crime and Justice: A Review of Research* (vol. 30). Chicago, IL: University of Chicago Press.

- CLARKE, V. R., HARRIS, M. P. (1992). Auto Theft and Its Prevention, *Crime and Justice*, vol. 16: 1-54.
- CROUSE, D. (2000). The Real Costs of the Automobile: A Report on Recent Research, *Bulletin of Science Technology Society*, vol. 20: 366-378.
- EUROPOL (2007). Organized Crime Threat Assessment. (pristupljeno putem: <http://www.europol.org>, datum pristupa: 25.03.2009 god.).
- FEATHERSTONE, M. (2004). Automobilities: An Introduction, *Theory, Culture & Society*, Vol. 21(4/5): 1-24, doi: 10.1177/0263276404046058.
- FEDERALNA UPRAVA POLICIJE (2007). Informacija o stanju sigurnosti u 2007. godini. Neobjavljeni izvještaj pripremljen za potrebe Parlamenta FBiH.
- FIVAZ, E., BONFANTI, S. M. (2006). Examination of Vehicle Keys, u: Stauffer, E., Bonfanti S. E. (ur.), *Forensic Investigation of Stolen-Recovered and Other Crime-Related Vehicles*, (str.259-282). Oxford: Elsevier.
- GILBERT, N. J. (2007). *Criminal investigation-7th edition*, New Jersey: Pearson education.
- GÖTH, M. (1993). Identifikacija motornih vozila, *Policija i sigurnost*, vol. 2 (1/2): 113-122.
- GUNEV, P. & BEZLOV, T. (2008). From the economy of deficit to the black market: Car theft and the vehicle trafficking in Bulgaria, *Trends in Organised Crime (special issue on „Illegal Markets in the Balkans“)*, vol. 11/4, str. 410-429;
- HAGAN, E. F. (2007). "Crime Trends." *Encyclopedia of Law & Society: American and Global Perspectives*. 2007. SAGE Publications. 3 Mar. 2009. (pristupljeno putem: http://sage-ereference.com/law/Article_n146.html, datum pristupa: 20.02.2010).
- HOME OFFICE. (2008). *Crime in England and Wales*. (pristupljeno putem: <http://www.homeoffice.gov.uk/rds/pdfs08/hosb0708.pdf>, datum pristupa: 04.03.2010).
- INTERPOL (2009). Vehicle crime. (pristupljeno putem: <http://www.interpol.int/Public/ICPO/FactSheets/DCO02.pdf>, datum pristupa: 25.02.2010.).
- JANJIĆ, Ž. (1995). Teške krađe motorih vozila, *Policija i sigurnost*, Vol. 4 (4): 277-299.
- JOVAŠEVIĆ, D. (1996). Falsifikovanje isprave u Jugoslovenskom krivičnom pravu, Beograd: Policijska Akademija.
- KRIVOKAPIĆ, V., ŽARKOVIĆ, M., SIMONOVIĆ, B. (2005). *Kriminalistička taktika*, Beograd: Viša škola unutrašnjih poslova.
- LIUKKONEN, M. (1997). *Motor Vehicle Theft in Europe (International Cooperation in the Prevention and Control of and Illicit Trafficking in Motor Vehicles)*, Helsinki: The European Institute for Crime Prevention and Control.
- LONGMAN, M. (2006). The Problem of Auto Theft, u: Stauffer, E., Bonfanti S. E. (ur.), *Forensic Investigation of Stolen-Recovered and Other Crime-Related Vehicles*, (str.1-22). Oxford: Elsevier.

- MINISTARSTVO SIGURNOSTI BIH (2006). Akcioni plan na sprečavanju i suzbijanju krivičnih djela u vezi sa motornim vozilima (Neobjavljeni dokument izrađen za potrebe Vijeća Ministara BiH).
- MINISTARSTVO SIGURNOSTI BIH (2009). Strategija Bosne i Hercegovine za borbu protiv organizovanog kriminala (period 2009-2012. godine), Sarajevo, septembar 2009. godine (pristupljeno putem: <http://www.msb.gov.ba/docs/strategija2.pdf>, datum pristupa 13.03.2010.)
- O'HARA, C. E., O'HARA, G. L., (1994). Fundamentals of Criminal Investigation, Illinois: Charles C. Tomas Publisher.
- OMBELLI, D. (2006). Examination of Vehicle Registration Documents, u: Stauffer, E., Bonfanti S. E. (ur.), Forensic Investigation of Stolen-Recovered and Other Crime-Related Vehicles, (str. 389-416). Oxford: Elsevier.
- PAVIŠIĆ, B., MODLY, D., VEIĆ, P. (2008). Kriminalistika (Treće izmijenjeno i dopunjeno izdanje), Zagreb: Golden marketing- Tehnička knjiga.
- SMYLIE, T. W. (2006). Vehicle Identification, u: Stauffer, E., Bonfanti S. E. (ur.), Forensic Investigation of Stolen-Recovered and Other Crime-Related Vehicles, (str.127-176). Oxford: Elsevier.
- STAJIĆ, A., VEŠOVIĆ, M., (1987). Krivično pravo (posebni dio), Sarajevo: Svjetlost.
- STAUFFER, E., BONFANTI, S. E. (2006). Forensic Investigation of Stolen-Recovered and Other Crime-Related Vehicles, Oxford: Elsevier.
- TERP, G. (2006). Investigation from the public side, u: Stauffer, E., Bonfanti S. E. (ur.), Forensic Investigation of Stolen-Recovered and Other Crime-Related Vehicles, (str. 457-480). Oxford: Elsevier.
- TRAJKOVSKI, G. (1972). Kontrola putničkog saobraćaja preko državne granice, Beograd: Savezni sekretarijat za unutrašnje poslove.
- VAN DIJK, J., VAN KESTEREN, J., SMIT, P. (2007). Criminal Victimization in International Perspective, Den Haag: WODC.
- WARNES (2004). "Automobile." Encyclopedia of White-Collar & Corporate Crime. 2004. SAGE Publications. 23 Sep. 2009. (pristupljeno putem: http://sage-ereference.com/corporatecrime/Article_n33.html, datum pristupa: 24.02.2010).
- ŽARKOVIĆ, S., RAJKOVAČA, A. (1998). Otudjenje i krijumčaranje motornih vozila, Hrvatski ljetopis za kazneno pravo i praksu, vol. 5 (2): 625-640.

Biografije

Eldan Mujanović je docent na Fakultetu za kriminalistiku, kriminologiju i sigurnosne studije. U svojstvu saradnika je angažovan na predmetima "Kriminalistika I-Uvod", "Kriminalistika IV-Strategija" i "Metodika istraživanja imovinskog kriminaliteta". Trenutno priprema doktorsku disertaciju na temu "Međunarodna policijska saradnja-s posebnim osvrtom na saradnju u otkrivanju i dokazivanju krađa motornih vozila".

emujanovic@fknbih.edu

Nebojša Bojanić, docent na Fakultetu za kriminalistiku, kriminologiju i sigurnosne studije od 2007. godine. Član Nezavisnog odbora za izbor i reviziju policijskog komesara Kantona Sarajevo. Na Fakultetu angažovan od 1999. godine. U periodu od 2001. do 2006. godine bio angažovan u svojstvu predavača po pozivu u Centru za obuku Državne granične službe.

nbojanic@fknbih.edu

Katana Ismet je po zanimanju diplomirani kriminalista, trenutno polaznik Postdiplomskog studija "Aplikativna kriminalistika" na Fakultetu za kriminalistiku, kriminologiju i sigurnosne studije. Zaposlen je u MUP-u Kantona Sarajevo-Uprava policije, u Odjeljenju kriminalističke tehnike, na poslovima forenzičar iz oblasti grafološko-grafoskopskih vještačenja i poligrafskih ispitivanja. Stalni je sudski vještak iz oblasti grafologije i vještačenja dokumenata i stalni edukator Centra za edukaciju sudija i tužilaca FBiH.

ismet.katana@gmail.com