

DEAN SAVIĆ\*, DANIJELA MILOŠ HASEL \*\*, ANTE DUJMOVIĆ\*\*\*

## Strateški pristup suzbijanju krađa vozila (studija slučaja)

### *Sažetak*

*U odnosu na rane devedesete, krađe motornih vozila danas više ne predstavljaju značajan sigurnosni problem i trendovi u svezi s ovom vrstom kriminala sve su povoljniji. U ovom radu nudi se odgovor na pitanje u kojoj mjeri policija može svojim aktivnostima utjecati na trendove u svezi s krađama motornih vozila. U skladu s time naglasak je stavljen na analizu statističkih podataka i aktivnosti koje su u odnosu na cjelokupnu problematiku poduzimane na strateškoj razini. Na temelju provedene analize zaključeno je kako policija može u značajnoj mjeri utjecati na dodatno smanjenje broja otuđenih i povećanje udjela pronađenih motornih vozila. U skladu sa zaključkom da se usmjerenim strateškim pristupom može aktivno utjecati na sigurnosne trendove, te da učinkovitost mjerodavnih tijela uvijek može biti na višoj razini, izneseno je stajalište prema kojem bi dugoročne strategije mogle biti usmjerene na potpuno suzbijanje pojedinih vrsta kriminala u Hrvatskoj.*

**Ključne riječi:** *krađa motornih vozila, krijumčarenje motornih vozila, organizirani kriminal, strateški pristup.*

### 1. UVOD

Problem krađa motornih vozila bio je izrazito velik početkom 1990-ih godina. Situacija se do danas znatno popravila tako da ta vrsta kriminala više ne predstavlja značajnu sigurnosnu prijetnju. U tome su odlučujuću ulogu imale policijske aktivnosti koje su poduzete sredinom i u drugoj polovici 1990-ih. Glavni pojavni oblici krađa motornih vozila povezuju se s njihovim otuđenjima radi krijumčarenja i preprodaje u inozemstvu, zatim radi opskrbe ilegalnog trži-

---

\* dr. sc. Dean Savić, voditelj projekata u Uredu glavnog ravnatelja policije.

\*\* Danijela Miloš Hasel, policijska službenica Službe za suzbijanje korupcije i organiziranog kriminaliteta, MUP, studentica na Visokoj policijskoj školi u Zagrebu.

\*\*\* Ante Dujmović, voditelj Odjela posebnih kriminalističkih poslova Zagreb, PNUKOK.

šta rezervnim dijelovima te radi korištenja prilikom počinjenja drugih kaznenih djela (više o tome v. Žarković, Rajkovača, 1998:625-40 te Savić, 2015:114-16).

Bez obzira na povoljne sigurnosne pokazatelje, postavlja se pitanje može li učinkovitost mjerodavnih tijela biti na još višoj razini, odnosno može li se usmjerenim strateškim pristupom aktivno utjecati na sigurnosne trendove. S tim u svezi može se postaviti teza prema kojoj *policija svojim aktivnostima može u značajnoj mjeri utjecati na dodatno smanjenje broja otuđenih i povećanje udjela pronađenih motornih vozila.*

Kako bi se dao odgovor na postavljena pitanja bit će analizirani i protumačeni statistički podaci o otuđenim motornim vozilima u Republici Hrvatskoj i na razini Europske unije, te će biti izvršena analiza recentnih strateških dokumenata i aktivnosti koje su u Hrvatskoj poduzete u odnosu na promatranu problematiku.

Vezano uz ključne pojmove, u ovom radu pod "motornim vozilom" smatra se svako vozilo koje se pokreće snagom vlastitog motora, osim vozila koja se kreću po tračnicama i pomoćnih pješćkih sredstava (v. *Zakon o sigurnosti prometa na cestama*, 2008:2.1.33). Pojam "krađa motornog vozila" odnosi se na svako otuđenje motornog vozila bez obzira na to o kojem se kaznenom djelu radi (krađa, teška krađa, oduzimanje motornog vozila, utaja, prijevarena, razbojništvo, razbojnička krađa i slično). Pod "krijumčarenjem motornog vozila" smatra se transportiranje otuđenog vozila preko granične crte. Pojam "organizirani kriminal" odnosi se na kaznena djela i problematike koje su u nadležnosti Službe organiziranog kriminaliteta na nacionalnoj razini, a pod "strateškim pristupom" podrazumijevaju se aktivnosti spomenute službe usmjerene na suzbijanje kriminaliteta za koji je mjerodavna.

## 2. STATISTIČKI POKAZATELJI

Nakon prikaza relevantnih statističkih podataka bit će ponuđena tumačenja uočenih trendova. Na temelju najvažnijih rezultata bit će izdvojeni bitni elementi u odnosu na koje će biti provedena analiza strateških aktivnosti koje su poduzimane i njihovog utjecaja na stanje i kretanje kriminaliteta povezanog s krađama motornih vozila.

### 2.1. Analiza statističkih pokazatelja

Prema službenim stajalištima Ministarstva unutarnjih poslova statistički pokazatelji u svezi s krađama motornih vozila su povoljni i u skladu su s europskim trendovima (v. *Organizirani kriminal – godišnje izvješće za 2013.*, 2014:25-30). Pad broja otuđenih motornih vozila kreće se u proteklih pet godina između 3% i 22%. Od ukupnog broja otuđenih vozila godišnje ih se pronađe preko 50%, a u posljednje dvije godine i preko 60%.<sup>1</sup> Najrelevantniji statistički podaci za proteklih deset godina prikazani su u tablicama 1 i 2 te grafikonima 1 i 2.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Radi se o svim pronađenim motornim vozilima (bez obzira na to tko ih je pronašao te bez obzira na to jesu li otuđena u Hrvatskoj ili inozemstvu).

<sup>2</sup> Valja napomenuti kako postoje određene nedorečenosti u analitičkoj obradi podataka zbog čega podaci ustrojstvene jedinice zadužene za problematiku vozila (Služba organiziranog kriminaliteta PNUKOK-a) nisu u potpunosti sukladni s podacima koje se mogu generirati iz Informacijskog sustava MUP-a RH. Radi veće

Tablica 1: Broj otuđenih i pronađenih motornih vozila u desetogodišnjem razdoblju s udjelom pronađenih vozila

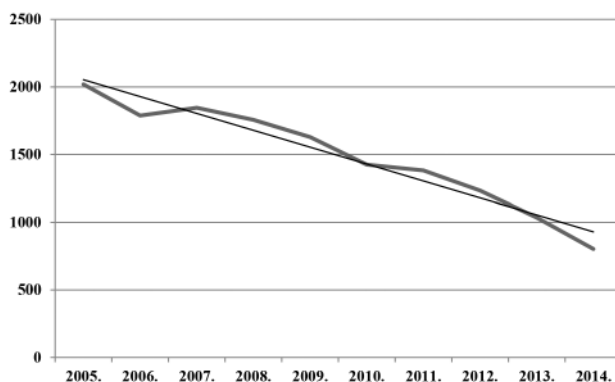
	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.
<b>Otuđena</b>	2019	1788	1846	1756	1629	1425	1382	1233	1035	803
<b>Pronađena</b>	968	950	977	976	906	836	769	737	645	518
<b>Udio</b>	47,9%	53,1%	52,9%	55,6%	55,6%	58,7%	55,6%	59,8%	62,3%	64,5%

Izvor: Interne evidencije Službe organiziranog kriminaliteta PNUSKOK-a.

Tablica 2: Kretanje broja otuđenih i pronađenih motornih vozila u desetogodišnjem razdoblju u postocima

	05/04	06/05	07/06	08/07	09/08	10/09	11/10	12/11	13/12	14/13
<b>Otuđena</b>	-8,2	-11,4	+3,2	-4,9	-7,2	-12,5	-3,0	-10,8	-16,0	-22,4
<b>Pronađena</b>	-0,7	-5,2	-0,2	-2,7	-7,1	-3,1	-8,0	-4,2	-12,5	-19,7

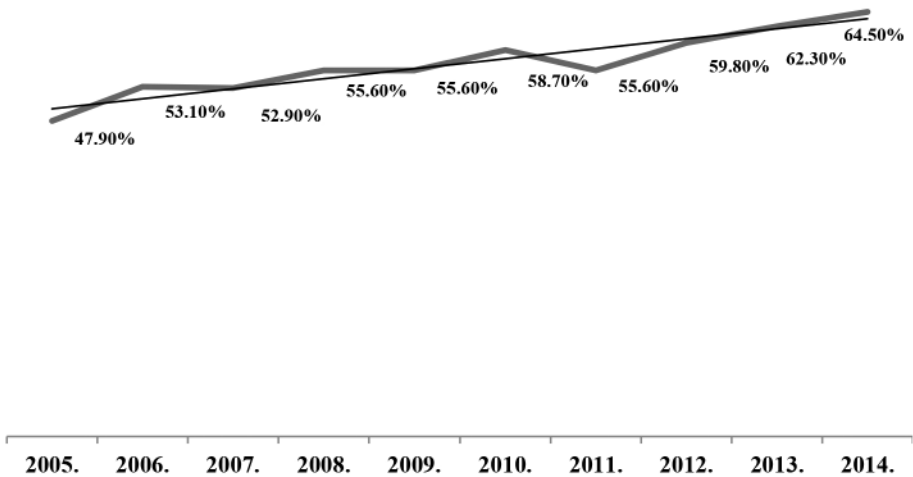
Izvor: Interne evidencije Službe organiziranog kriminaliteta PNUSKOK-a.



Grafikon 1: Kretanje broja otuđenih vozila u desetogodišnjem razdoblju

Izvor: Interne evidencije Službe organiziranog kriminaliteta UKP-a.

pouzdanosti, ova analiza napravljena je na temelju podataka mjerodavne službe, iako i u svezi s njima postoje određene nedosljednosti. Tako je, na primjer, u godišnjem izvješću Uprave kriminalističke policije za 2005. navedeno kako se pod otuđenjima motornih vozila u obzir uzimaju "krađe, teške krađe, oduzimanja, utaje, prijevare i dr.", prema izvješću za 2006. u obzir su uzete "krađe, teške krađe, oduzimanja i utaje", a u daljnjim izvješćima "krađe, teške krađe i oduzimanja" (v. *Preglede kriminaliteta i rezultata rada kriminalističke policije 2005-14*). S tim u svezi poželjna je detaljnija interna analiza koja nadilazi ambicije ovog rada pa će se dostupni statistički podaci za ovu priliku uzeti kao potpuno pouzdani.



Grafikon 2: Udio pronadenih motornih vozila u desetogodišnjem razdoblju

Izvor: Interne evidencije Službe organiziranog kriminaliteta PNUSKOK-a.

Iz strukture otuđenih motornih vozila razvidno je kako se najviše krađu putnička i terenska vozila, te motocikli i mopedi. Udio otuđenih autobusa, kombija i teretnih vozila te ostalih vozila kreće se ispod 10%.

Može se primijetiti da u posljednjih deset godina kretanje broja otuđenih motocikala i mopeda ne prati ukupni trend. U razdoblju od 2005. do 2009. godine znatno se povećao broj otuđenih motornih vozila te vrste, da bi se trend potom uskladio s brojem krađa putničkih i terenskih vozila. U skladu s time, udio otuđenih motocikala i mopeda kretao se od 20% 2005. do 50% 2010. godine. Od tada je taj broj u laganom padu i 2014. godine iznosio je oko 44% od ukupnog broja otuđenih motornih vozila (v. tablice 3 i 4, te grafikon 3).

Tablica 3: Ukupan broj otuđenih motornih vozila u desetogodišnjem razdoblju prema kategorijama

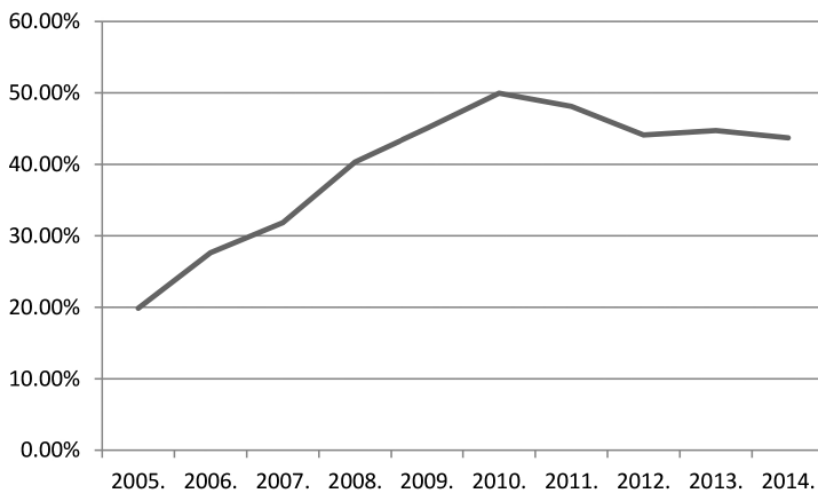
	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.
<i>putnička i terenska vozila</i>	1423	1077	1062	930	781	614	616	588	498	393
<i>motocikli i mopedi</i>	401	494	588	708	734	712	665	544	463	351
<i>autobusi, teretna i kombi vozila</i>	170	186	178	89	97	81	73	77	56	36
<i>ostala vozila</i>	25	31	18	29	17	18	28	24	18	23
<b>Ukupno</b>	<b>2019</b>	<b>1788</b>	<b>1846</b>	<b>1756</b>	<b>1629</b>	<b>1425</b>	<b>1382</b>	<b>1233</b>	<b>1035</b>	<b>803</b>

Izvor: Interne evidencije Službe organiziranog kriminaliteta PNUSKOK-a.

Tablica 4: Udio otuđenih motornih vozila u desetogodišnjem razdoblju prema kategorijama

	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.
<b>putnička i terenska vozila</b>	70,48%	60,23%	57,53%	52,96%	47,94%	43,09%	44,57%	47,69%	48,12%	48,94%
<b>motocikli i mopedi</b>	19,86%	27,63%	31,85%	40,32%	45,06%	49,96%	48,12%	44,12%	44,73%	43,71%
<b>autobusi, teretna i kombi vozila</b>	8,42%	10,40%	9,64%	5,07%	5,95%	5,68%	5,28%	6,24%	5,41%	4,48%
<b>ostala vozila</b>	1,24%	1,73%	0,98%	1,65%	1,04%	1,26%	2,03%	1,95%	1,74%	2,86%

Izvor: Interne evidencije Službe organiziranog kriminaliteta PNUŠKOK-a.



Grafikon 3: Kretanje udjela otuđenih motocikala i mopeda u desetogodišnjem razdoblju

Izvor: Interne evidencije Službe organiziranog kriminaliteta UKP-a.

Što se tiče starosti putničkih i terenskih motornih vozila, koja su s kriminalističkog aspekta najznačajnija kategorija, najmanje se krađu nova vozila. Tijekom 2013. otuđeno je samo petnaest vozila mlađih od dvije godine, a tijekom 2014. otuđeno ih je dvadeset (*Organizirani kriminal – godišnje izvješće za 2014., 2015.*).

Kada se analizira problematika na razini policijskih uprava razvidno je da su krađama motornih vozila najugroženije policijske uprave Primorsko-goranska, Splitsko-dalmatinska i Zagrebačka, te druge primorske policijske uprave osim Dubrovačko-neretvanske i Ličko-senjske. Prosječna petogodišnja stopa u najugroženijim policijskim upravama je veća od četiri ukradena vozila na 10.000 stanovnika, dok se u najmanje ugroženim policijskim upravama kreće ispod jednog otuđenog motornog vozila. Detaljni statistički podaci po policijskim upravama prikazani su u tablici 5.

*Tablica 5: Ukupan broj otuđenih vozila u petogodišnjem razdoblju po policijskim upravama s izraženim stopama na 10.000 stanovnika (u odnosu na ukupno stanovništvo s područja koje pokriva pojedina policijska uprava) – poredano prema petogodišnjoj stopi*

Policijska uprava	2010.	Stopa	2011.	Stopa	2012.	Stopa	2013.	Stopa	2014.	Stopa	Prosjek	Stopa
primorsko-goranska	118	3,98	178	6,01	133	4,49	149	5,03	79	2,67	131	4,44
splitsko-dalmatinska	262	5,76	232	5,10	195	4,29	191	4,20	115	2,53	199	4,38
zagrebačka	604	5,45	578	5,22	490	4,42	345	3,11	283	2,55	460	4,15
šibensko-kninska	52	4,75	43	3,93	49	4,48	39	3,57	31	2,84	43	3,91
istarska	116	5,58	66	3,17	75	3,60	67	3,22	64	3,08	78	3,73
zadarska	57	3,35	52	3,06	50	2,94	42	2,47	33	1,94	47	2,75
karlovačka	29	2,25	32	2,48	40	3,10	19	1,47	11	0,85	26	2,03
dubrovačko-neretvanska	22	1,79	28	2,28	17	1,39	14	1,14	15	1,22	19	1,56
bjelovarsko-bilogorska	15	1,25	24	2,00	23	1,92	13	1,09	14	1,17	18	1,49
ličko-senjska	8	1,57	5	0,98	4	0,79	10	1,96	10	1,96	7	1,45
sisačko-moslavačka	16	0,93	18	1,04	23	1,33	27	1,57	30	1,74	23	1,32
koprivničko-križevačka	15	1,30	21	1,82	20	1,73	9	0,78	9	0,78	15	1,28
osječko-baranjska	36	1,18	36	1,18	46	1,51	40	1,31	25	0,82	37	1,20
međimurska	15	1,32	1	0,09	21	1,85	15	1,32	15	1,32	13	1,18
virovitičko-podravska	13	1,53	9	1,06	6	0,71	6	0,71	11	1,30	9	1,06
varaždinska	14	0,80	19	1,08	11	0,63	15	0,85	16	0,91	15	0,85
vukovarsko-srijemska	16	0,89	9	0,50	17	0,95	11	0,61	16	0,89	14	0,77
brodsko-posavska	11	0,69	11	0,69	6	0,38	16	1,01	7	0,44	10	0,64
krapinsko-zagorska	4	0,30	11	0,83	5	0,38	4	0,30	13	0,98	7	0,56
požeško-slavonska	2	0,26	9	1,15	2	0,26	3	0,38	6	0,76	4	0,56
<b>UKUPNO</b>	<b>1425</b>	<b>3,33</b>	<b>1382</b>	<b>3,23</b>	<b>1233</b>	<b>2,88</b>	<b>1035</b>	<b>2,42</b>	<b>803</b>	<b>1,88</b>	<b>1067</b>	<b>2,75</b>

*Izvor: Interne evidencije Službe organiziranog kriminaliteta PNUSKOK-a.*

Kada se usporedi broj otuđenih motornih vozila u svim članicama Europske unije razvidno je kako je Hrvatska pri samom dnu što se tiče ugroženosti ovom vrstom kriminaliteta, što je vidljivo iz tablice 6. Prema raspoloživim podacima visina trenda pada u skladu je s europskim prosjekom (v. tablicu 7).

*Tablica 6: Usporedni prikaz broja otuđenih motornih vozila (do 3500 kg dopuštene mase – bez motocikala i mopeda) u 2012. na području država Europske unije (bez Velike Britanije) s izraženom stopom na 100.000 stanovnika*

	DRŽAVA	OTUĐENA VOZILA	STOPA
1.	ITALIJA	111749	183,44
2.	PORTUGAL	15900	151,00
3.	FRANCUSKA	93500	142,31
4.	IRSKA	6492	141,47
5.	DANSKA	7717	138,05
6.	ŠVEDSKA	12060	126,72
7.	GRČKA	13638	120,90
8.	ČEŠKA	11180	106,37
9.	BELGIJA	11814	106,05
10.	ŠPANJOLSKA	39274	83,08
11.	NIZOZEMSKA	13573	80,94
12.	MALTA	318	76,01
13.	MAĐARSKA	6548	65,85
14.	CIPAR	735	65,10
15.	FINSKA	3428	63,32
16.	LUXEMBURG	319	60,03
17.	SLOVAČKA	2462	45,51
18.	LATVIJA	850	41,98
19.	NJEMAČKA	34176	41,73
20.	LITVA	1233	41,29
21.	POLJSKA	15368	39,88
22.	BUGARSKA	2911	39,85
23.	SLOVENIJA	657	31,92
24.	AUSTRIJA	2306	27,25
25.	ESTONIJA	271	20,24
26.	HRVATSKA	619	14,51
27.	RUMUNJSKA	2178	10,21

*Izvor: Motor Vehicle Crime 2013, Europol, 2014:7.*

Tablica 7: Usporedni prikaz ukupnog broja otuđenih motornih vozila u 2012. u odnosu na 2011. na području država Europske unije (bez Velike Britanije)

DRŽAVA	2011.	2012.	12/11. %
ČEŠKA	31786	12316	-61,25
NIZOZEMSKA	34033	15719	-53,81
DANSKA	22037	10365	-52,97
FINSKA	7490	4184	-44,14
ŠVEDSKA	23620	14251	-39,67
FRANCUSKA	166908	130821	-21,62
IRSKA	9172	7275	-20,68
RUMUNJSKA	3125	2560	-18,08
POLJSKA	20885	17285	-17,24
MAĐARSKA	9141	7810	-14,56
LITVA	1632	1420	-12,99
BUGARSKA	4006	3486	-12,98
ESTONIJA	359	317	-11,70
LATVIJA	1142	1010	-11,56
HRVATSKA	1382	1233	-10,78
AUSTRIJA	4361	3897	-10,64
SLOVAČKA	2699	2562	-5,08
BELGIJA	16732	16142	-3,53
NJEMAČKA	45343	44040	-2,87
GRČKA	32557	32217	-1,04
MALTA	368	366	-0,54
ITALIJA	154294	157637	+2,17
LUXEMBURG	304	319	+4,93
SLOVENIJA	693	793	+14,43
ŠPANJOLSKA	48069	62592	+30,21
PORTUGAL	12156	16572	+36,33
CIPAR	915	1500	+63,93
UKUPNO	<b>655209</b>	<b>568689</b>	<b>-13,20</b>

Izvor: Interne evidencije Službe organiziranog kriminaliteta PNUŠKOK-a.

Na temelju provedene analize statističkih pokazatelja mogu se izdvojiti sljedeći trendovi koje je potrebno protumačiti te ih dovesti u vezu s rezultatima analize mjera i radnji koje su u svezi s problematikom krađa motornih vozila poduzimane na strateškoj razini:



- trend krađa motornih vozila u stalnom je padu
- udio pronađenih motornih vozila je visok uz stalni trend rasta
- stopa krađa motornih vozila izrazito je niska u odnosu na druge članice Europske unije, a trend pada je u skladu s europskim prosjekom
- kretanje broja krađa motocikala i mopeda nije u skladu s ukupnim trendom
- najugroženije policijske uprave prema petogodišnjoj stopi ukradenih vozila su Primorsko-goranska, Splitsko-dalmatinska i Zagrebačka, a prema stopi iz 2014. još i Istarska, te Šibensko-kninska.

## 2.2. Tumačenje i rasprava

Vezano uz mogućnost da policijske aktivnosti mogu kreirati sigurnosne trendove mogu se čuti razmišljanja prema kojima to jednostavno nije moguće budući da na njih utječe mnoštvo objektivnih i subjektivnih faktora na koje policija ne može imati utjecaja. Prema takvim tumačenjima policija može tek pokušati više ili manje učinkovito "držati stvari pod kontrolom". U prilog toj tezi ide i činjenica da se i bez poduzimanja posebnih napora broj krađa motornih vozila neprestano smanjuje u proteklih petnaestak godina, što je u skladu s kretanjima na europskoj razini (v. tablicu 7). Na temelju toga može se činiti kako su redovne aktivnosti na tom polju bile sasvim dovoljne da se problematika stavi i zadrži pod nadzorom.

Prema suprotnim stajalištima, kvalitetne preventivne i represivne mjere, uključujući i one administrativne prirode, mogu značajnije utjecati na stanje i kretanje kriminaliteta. Promotri li se ponovno tablica 7 vidjet će se kako je u 2012. godini raspon između maksimalnog povećanja i smanjena broja krađa vozila u odnosu na prethodnu godinu izrazito širok: kreće se od dramatičnih +64% na Cipru do vrlo ohrabrujućih -61% u Češkoj. Kada bi europska policija i druga mjerodavna tijela bila jednako učinkovita i imala iste prioritete, tada bi se ove oscilacije mogle pripisati vanjskim faktorima (stanje na nacionalnom i međunarodnom ilegalnom tržištu, suvremena tehnička protuprovalna rješenja, vremenske prilike, trenutačno bavljenje drugim, isplativijim kriminalnim aktivnostima od strane počinitelja ove vrste kaznenih djela i slično). Kako to nije slučaj nameće se zaključak prema kojem mjere i radnje koje poduzimaju nadležna tijela itekako mogu utjecati na broj kaznenih djela određene vrste.

Tome u prilog ide i kretanje broja krađa motocikala i mopeda u Hrvatskoj u proteklih deset godina. Naime, trend krađa ovih vrsta motornih vozila upravo je suprotan u odnosu na ostale pokazatelje. To je rezultat činjenice da se krađe motocikala i mopeda nisu percipirale kao kaznena djela koja bi bila u nadležnosti ustrojstvenih jedinica zaduženih za organizirani kriminal. Na internetskim stranicama MUP-a RH (*Ustroj Ministarstva unutarnjih poslova*) dostupne su informacije prema kojima je Služba organiziranog kriminaliteta nadležna za "krijumčarenje vozila", ali ne i za krađe i slična kaznena djela u svezi s otuđenjem vozila. Takva formulacija u skladu je s neformalnim tumačenjima nekih stručnjaka prema kojima bi se službe zadužene za organizirani kriminal na nacionalnoj i regionalnim razinama trebale baviti samo "ozbiljnijim" i "težim" slučajevima krađa motornih vozila "povezanim s organiziranim kriminalom", odnosno "počinjenim u sastavu zločinačkih udruženja". U skladu s takvim razmišljanjima krađe motocikala, a pogotovo mopeda, percipiraju se kao "bagatelna" kaznena djela o kojima bi brigu trebale voditi policijske postaje. Neujednačenostima u poimanju "nadležnosti" u prilog ide i činjenica da su prema važećem katalogu za veliku većinu

kaznenih djela povezanih s ovom problematikom mjerodavne ustrojstvene jedinice zadužene za suzbijanje općeg i gospodarskog kriminaliteta, pa se konkretna učinkovitost na ovom polju statistički pripisuje njima (v. *Katalog kaznenih djela po linijama rada kriminalističke policije*, 2013).

Možemo iznijeti stajalište da se ovdje radi o pogrešnom razumijevanju strateške uloge mjerodavnih ustrojstvenih jedinica, to jest neprihvatanja potrebe za strateškim pristupom problematici (više o tome v. Savić, 2015). Naime, odgovornost za čitavu problematiku u strateškom smislu ne bi trebalo značiti i konkretno operativno postupanje u svakom predmetu. Tijelo nadležno za usmjeravanje, nadziranje i koordiniranje (bez obzira na to radi li se o službama na nacionalnoj ili regionalnim razinama) dužno je stvoriti okvir unutar kojeg će se suzbijati čitava problematika, a postupanje po konkretnim događajima ovisi o drugim okolnostima. U skladu s time nema zapreka da se obveza operativnog djelovanja disperzira na čitav operativni sastav policije, bez obzira na to što je za ukupnu problematiku zadužena linija rada koja se bavi suzbijanjem organiziranog kriminala.

Upravo to nije bio slučaj s krađama motocikala i mopeda. Žarište djelovanja Službe organiziranog kriminala bilo je usmjereno na ozbiljnije slučajeve krađa novijih vozila visoke klase koja su krijumčarena u inozemstvo od strane pripadnika organiziranih kriminalnih skupina. Krađe drugih vrsta motornih vozila ostale su u nadležnosti ustrojstvenih jedinica na lokalnoj razini bez ikakvog strateškog usmjeravanja s razina policijskih uprava, odnosno Ravnateljstva policije. Samo zahvaljujući takvom necjelovitom pristupu suzbijanju problematike može se dobrim dijelom objasniti trend rasta ukradenih motocikala i mopeda u razdoblju od 2005. do 2009. godine i povećanje njihovog udjela sa 20 na preko 40%.

Vezano uz prezentirane statističke podatke može se zamijetiti i kako su sve tri policijske uprave, koje su prepoznate kao najugroženije ovom vrstom kriminaliteta (Primorsko-goranska, Splitsko-dalmatinska i Zagrebačka), ostvarile izuzetan napredak u smanjenju stope kaznenih djela krađa motornih vozila u posljednjih nekoliko godina (v. tablicu 5). Štoviše, te policijske uprave su u 2014. godini ostvarile bolje rezultate od PU šibensko-kninske i PU istarske (koje su još uvijek u boljoj poziciji kada se u obzir uzme prosječna petogodišnja stopa). Značajni napredak ostvarile su i visoko ugrožena PU zadarska i PU karlovačka. Kod ostalih policijskih uprava promjena u trendovima uglavnom nije toliko značajna.

Tezu da policijske aktivnosti mogu u značajnoj mjeri utjecati na sigurnosne pokazatelje bit će moguće potvrditi ili odbaciti na temelju analize recentnih mjera i radnji, i u odnosu na pojedine objekte napada i u odnosu na područja policijskih uprava koje su prepoznate kao najugroženije ovom vrstom kriminaliteta.

### **3. ANALIZA PODUZETIH AKTIVNOSTI NA STRATEŠKOJ RAZINI**

Tijekom 1990-ih godina na državnoj razini je pokrenuta Operativna akcija Fin na temelju koje se, između ostalog, započelo sustavno suzbijati krađe vozila. Ustanovljen je i model internog statističkog praćenja problematike koji se pokazao pouzdanijim, detaljnijim i informativnijim u odnosu na automatizirani sustav obrade podataka.

Sredinom 2000-ih strateške aktivnosti su osvježene izradom *Plana intenziviranja aktivnosti u svrhu sustavnog i učinkovitijeg suzbijanja otuđenja i krijumčarenja motornih vozila* (2004). U njemu je obavljena analiza problematike, dana presudba kretanja te vrste

kriminaliteta te naznačene mjere i radnje koje je potrebno poduzeti. Konkretni aktivnosti odnosile su se na ažuriranje kriminalističkih prosudbi policijskih uprava, izradu provedbenih planova postupanja, provođenje edukacije policijskih službenika te komunikaciju, koordinaciju i razmjenu obavijesti. Kako je primijećen diskontinuitet u nadzoru, praćenju i suzbijanju ove problematike naloženo je da potpuni nadzor nad postupanjem preuzme linija rada za suzbijanje organiziranog kriminaliteta.

U jasnom je definiranju nadležnosti i najveća vrijednost ovog plana budući da se preuzimanjem nadležnosti nad čitavom problematikom, neovisno o kataloškoj podjeli kaznenih djela, jedino i mogao ostvariti značajniji napredak na ovom polju. Nedostaci analiziranog plana očitavaju se u njegovoj općenitosti i nedostatku jasno postavljenih ciljeva koji se žele postići. Naime, nakon dijela u kojem je dana prosudba kretanja kriminaliteta odmah su definirane mjere i radnje. Nedostaje središnji dio plana u kojem je bilo potrebno definirati ciljeve, te taktiku i strategiju njihovog postizanja. U skladu s time, a bez odlučnijeg strateškog pritiska na teren sa svrhom generiranja održivog entuzijazma u odnosu na suzbijanje cjelokupne problematike, mogli su se očekivati samo prosječni rezultati na koje su prije svega utjecali vanjski faktori, a tek djelomično aktivnosti mjerodavnih tijela.

Vezano uz aktivnosti koje su poduzimane u novije vrijeme može se primijetiti kako su u posljednjih nekoliko godina one usmjeravane vrlo široko, od pokušaja automatiziranja načina statističkog izvješćivanja do osmišljavanja i pokretanja konkretnih operativnih akcija (v. *Organizirani kriminal – godišnje izvješće za 2013.*, 2014:25).

Kako se udio krađa motocikala i mopeda popeo na preko 40% na državnoj razini, a u pojedinim policijskim upravama i na 70%, sredinom 2013. pokrenuta je Operativna akcija Tajfun (v. *Operativna akcija. Tajfun*, 2013). Njezin glavni cilj bio je usmjerenim djelovanjem ostvariti značajnije smanjenje trenda krađa motornih vozila i povećanje udjela pronađenih vozila. Akcija je provedena na području Policijske uprave istarske, primorsko-goranske, zadarske, šibensko-kninske i dubrovačko-neretvanske, u trajanju od 1. srpnja do 31. listopada 2013. godine. Tijekom nje su, između ostalog, obavljane pojačane kontrole mopeda i motocikala, te nadzor pravnih i fizičkih osoba koje se bave otkupom, prodajom ili popravkom te kategorije vozila i njihovih rezervnih dijelova. Analizom postignutih rezultata nisu zamijećene značajnije promjene u trendovima, što upućuje na zaključak da spomenuta operativna akcija nije dala rezultate. Glavni razlog tome leži u činjenici da je plan ove akcije, kao i onaj iz 2004., bio preopćenit te da se tijekom njegove realizacije nije uspjelo motivirati širi operativni sastav na postizanje zacrtanih ciljeva. S druge strane, vrijednost tog plana ogleda se u jasnom isticanju činjenice da je linija rada za suzbijanje organiziranog kriminala strateški nadležna i za suzbijanje krađa motocikala i mopeda, što ponegdje – i ponekad – nije prihvaćano. U skladu s time, a uzevši u obzir činjenicu da je Operativna akcija Tajfun trajala samo četiri mjeseca tijekom 2013. godine, mogla su se očekivati poboljšanja u srednjoročnom razdoblju.

Početak 2014. započelo je Operativna akcija Mreža (v. *Operativna akcija Mreža*, 2014). Njezin glavni cilj bio je značajno povećanje broja pronađenih motornih vozila koja su otuđena u Hrvatskoj i inozemstvu. Planirane aktivnosti odnosile su se na pojačanu kontrolu motornih vozila te na ostale mjere i radnje (opservacija ugroženih lokacija, kontrola automehaničarskih radionica i slično). Predviđeno je da policijske uprave samostalno aktiviraju planove u skladu s vlastitom procjenom ili da se aktivnosti provode u sklopu zajedničkih operacija na nacionalnoj ili međunarodnoj razini na temelju zapovijedi s razine Uprave kri-

minalističke policije. Na taj način željela se izbjeći dotadašnja praksa prema kojoj su se slične akcije provodile na temelju prigodnih planova, u sklopu većih međunarodnih operacija u čiju se uspješnost moglo sumnjati. Naime, jedno od glavnih obrazloženja za pokretanje akcije "Mreža" bila je želja da operativne akcije tog tipa ne budu same sebi svrha, odnosno da se izbjegne da ostvareni rezultati ne budu značajniji od onih ostvarenih tijekom redovnog postupanja.

Zapovijed za pokretanje Operativne akcije Mreža bila je jasna i provediva, no nije se očekivalo da će se samo na temelju jednog takvog raspisa moći posve ostvariti zacrtani cilj. Bilo je potrebno poduzeti dodatne aktivnosti, prije svega na području motiviranja policijskih službenika. Stoga je Služba organiziranog kriminaliteta postavila interni, neformalni cilj smanjenja broja krađa motornih vozila za čak 25% na godišnjoj razini (koji nije naveden ni u jednom službenom dokumentu, osim na radnoj ploči u prostorijama Službe), a policijskim upravama koje su najugroženije krađama vozila određen je prioritet postupanja po ovoj problematici (v. *Zapisnik s radnog sastanka policijskih službenika linije rada suzbijanja organiziranog kriminaliteta*, 2014). Na temelju toga najznačajniji rezultati očekivali su se od PU karlovačke, PU šibensko-kninske, PU splitsko-dalmatinske, PU primorsko-goranske i PU zagrebačke. Spomenuti prioritet nije čvrsto nametnut, već je prije svega trebao probuditi natijecateljski duh budući da se nastojalo pridobiti policijske uprave da s entuzijazmom pristupe suzbijanju problematike pri čemu će ostvareni rezultati biti mjerljivi i usporedivi s drugim prioritetima i drugim policijskim upravama.

Takav pristup polučio je dobre rezultate pa je u prvih osam mjeseci 2014. zabilježeno smanjenje broja otuđenih vozila upravo za planiranih 25%. Najbolje rezultate ostvarile su Policijska uprava zagrebačka, PU splitsko-dalmatinska, PU primorsko-goranska i PU zadarska, od kojih su neke zabilježile pad broja otuđenih vozila u kolovozu 2014. za otprilike 80% u odnosu na isti mjesec prethodne godine. Na temelju toga, početkom listopada 2014. od spomenutih policijskih uprava zatraženo je izvješće o mjerama i radnjama koje su poduzele te njihovu procjenu o ostalim čimbenicima koji su mogli doprinijeti značajnom poboljšanju ionako povoljnih trendova. U skladu s tim izvješćima planirala se provesti adekvatna analiza i definirati spektar mjera i radnji primjenjiv na sve policijske uprave u cilju dodatnog smanjenja broja kaznenih djela, odnosno utvrditi model na temelju kojeg bi se mogla zahtijevati održivost postignutih rezultata (v. *Krađe i krijumčarenje motornih vozila*, 2014). U svojim odgovorima navedene policijske uprave prihvatile su zasluge za značajno poboljšanje rezultata i objasnile ih pojačanim i kvalitetno provedenim aktivnostima na polju prevencije, represije i edukacije. Razina postignutog uspjeha blago je pala do kraja godine koja je zaključena s evidentiranim padom broja otuđenih motornih vozila za 22,4%, što je još uvijek najbolji rezultat u proteklih deset godina.

Na ostvareni uspjeh u značajnoj mjeri svakako su utjecale i konkretne operativne akcije, odnosno kriminalistička istraživanja, od kojih se prvenstveno može izdvojiti Operativna akcija Tuna koja je imala međunarodni karakter zbog sudjelovanja policija Srbije, te Bosne i Hercegovine, a sve u koordinaciji s centrom SELEC. Akcija je provedena tijekom 2013. i 2014. godine nad zločinačkim udruženjem čiji su se članovi bavili krađama motornih vozila srednje i više klase (BMW X6, VW Golf, Škoda Yeti i slično). Počinitelji su vozila uglavnom krali na riječkom i zagrebačkom području, zatim ih odvozili u pojedine automehaničarske radionice i na druge lokacije gdje su ih rastavljali, te su potom rezervne dijelove prodavali ili ih koristili za popravljavanje vozila koja su prethodno kupili. Kriminalističkim istraživa-

njem obuhvaćene su 34 osobe, a u konačnici ih je kazneno prijavljeno devet. Počinitelji su osumnjičeni da su u sklopu zločinačkog udruženja počinili četiri kaznena djela teške krađe, a među osumnjičenima je bio i policijski službenik kojega se teretilo za počinjenje kaznenog djela zloporabe položaja i ovlasti (v. *Osumnjičeni za teške krađe motornih vozila srednje i više klase*, 2014). Tijekom nastavka postupanja, nakon uhićenja počinitelja pronađeno je još nekoliko ukradenih vozila što je učvrstilo optužnicu, te su članovi spomenutog zločinačkog udruženja osuđeni na temelju nagodbe s tužiteljstvom na višegodišnje zatvorske kazne.

U opisanoj akciji osnovnu ulogu odigrale su PU istarska i PU zagrebačka, ali odlučujuće poteze povukla je strateška razina, kako u smislu osiguranja uspješne završne realizacije kriminalističkog istraživanja od strane zagrebačke operativne službe Policijskog nacionalnog ureda za suzbijanje organiziranog kriminaliteta, tako i u smislu kvalitetne koordinacije policije s tužiteljstvom. Zajedničkim je naporima ova akcija kvalitetno privedena kraju i problemi koji su se putem javljali uspješno su prevladani.

Može se zaključiti da konkretne operativne akcije ove vrste, zajedno s drugim mjerama i radnjama koje se poduzimaju, mogu imati utjecaja na stanje i kretanje kriminaliteta povezanog s krađama motornih vozila. Tome u prilog ide i činjenica da je izrazito pozitivan trend nastavljen, pa je tijekom prva četiri mjeseca 2015. godine zabilježen pad krađa vozila od vrlo visokih 25,8%.

#### 4. ZAKLJUČAK

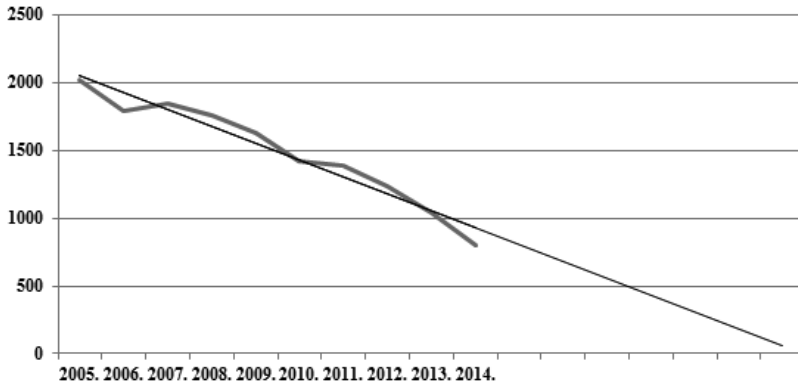
Vežano uz uvodno postavljeno pitanje – može li se usmjerenim strateškim pristupom aktivno utjecati na sigurnosne trendove – na temelju provedene analize može se iznijeti zaključak kako aktivnosti mjerodavnih tijela u značajnoj mjeri utječu na stanje i kretanje kriminaliteta. Jasno definiranje ciljeva i strategije djelovanja, uz nastojanje da se u širem operativnom sastavu pobudi i održi entuzijazam za postizanjem onog što je dogovoreno, u konačnici može dovesti do iznimnih rezultata.

Glavni dokaz koji ide u prilog toj tvrdnji jest to što je postignut značajni pad broja ukradenih motornih vozila nakon što su na strateškoj razini poduzeti konkretni naponi u tom smjeru prema policijskim upravama koje su bile najugroženije ovom problematikom. Doduše, u radu ove vrste nije provedeno istraživanje koje bi nedvojbeno utvrdilo uzročnu posljednu vezu između poduzetih aktivnosti i ostvarenih rezultata te se stoga ne može tvrditi da među njima postoji korelacija, ali sa stručnog stajališta, kao što bi postojala odgovornost da su trendovi bili negativni, tako policija može preuzeti i zasluge u ovom slučaju kada je u kratkom vremenu ostvaren iznadprosječan uspjeh.

Isto tako, u prilog prethodno navedenom ide i ćudljivo kretanje trendova u svezi s krađama motocikala i mopeda kojima mjerodavna tijela ranije nisu posvećivala maksimalnu pažnju. To je područje na kojem bi se u narednom periodu mogla dodano potvrditi ili eventualno odbaciti postavljena teza. Naime, ona bi bila dodatno potvrđena ukoliko bi se odlučnijim djelovanjem udio ukradenih motocikala i mopeda uspio vratiti na 20% koliko je iznosio 2005. godine, uz to da se visoki trend pada krađa vozila i dalje održi ili čak poveća.

Nadalje, pitanje u svezi s time može li učinkovitost mjerodavnih tijela biti na još višoj razini potiče na pokretanje pomalo provokativne diskusije o tome u kojoj mjeri postavljanje ciljeva može biti maksimalno inspirativno, a da ujedno ostane u granicama realnosti. Može li

se kao strateški cilj predvidjeti "potpuno suzbijanje krađa motornih vozila"? Ovakvu raspravu ohrabruje činjenica da kada bi se sadašnji trend održao, u roku od sedam godina broj krađa vozila sveo bi se gotovo na nulu, što je vidljivo iz grafikona 4.



Grafikon 4: Kretanje broja otuđenih vozila u desetogodišnjem razdoblju s dodanom crtom trenda i predviđanjem njezina kretanja u sedmogodišnjem razdoblju

Izvor: Tablica 1

Je li uistinu moguće u roku kraćem od deset godina u potpunosti riješiti problema krađa vozila u Hrvatskoj? Možemo ustvrditi kako je taj cilj jednako moguće (ili nemoguće) ostvariti kao i strateški cilj Europske unije prema kojem se nastoji do 2020. dvostruko smanjiti broj poginulih na cestama, **a do 2050. potpuno iskorijeniti nesreće sa smrtnim ishodom** (v. *Kratki vodič o Europskoj uniji – Cestovni promet: odredbe o cestovnom prometu i sigurnosti*). Tu europsku viziju prihvatila je i Hrvatska (v. *Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske 2011.-2020. godine*, 2011.)

Uvijek se može sa skepsom gledati na ovakvu, možda i pretjeranu ambicioznost, ali maksimalni ciljevi na sposobne ljude mogu djelovati izuzetno motivirajuće, a težnja za njihovim postizanjem dovesti do zadovoljstva u obavljanju redovnih poslova i omogućiti uspjehe do kojih se ne bi došlo da ljestvica nije (pre)visoko postavljena. U odnosu na to može se u potpunosti razumjeti često citirana izjava prema kojoj: "Pobjeda nije sve – ali želja za pobjedom je." (v. Denning, 2009:234). Ovaj citat možemo parafrazirati i reći da "cilj nije sve – ali želja za njegovim postizanjem jest".

Zaključno se može kazati kako je potvrđena teza prema kojoj policija svojim aktivnostima može u značajnoj mjeri utjecati na dodatno smanjenje broja otuđenih i povećanje udjela pronađenih motornih vozila. Usmjerenim strateškim pristupom može se aktivno utjecati na sigurnosne trendove te učinkovitost mjerodavnih tijela podizati na još višu razinu. To ohrabruje na izradu dugoročnih strategija u kojima se čak može predvidjeti i potpuno suzbijanje pojedinih oblika kriminala.

## LITERATURA

1. Denning, S. (2009). *Tajni jezik liderstva*. Zagreb: Lider press d.d.
2. *Katalog kaznenih djela po linijama rada kriminalističke policije*, Ravnateljstvo policije, Uprava kriminalističke policije, dokument broj 511-01-75/20-3-183-161/2-12 od 1. ožujka 2013.
3. *Krađe i krijumčarenje motornih vozila*, raspis Uprave kriminalističke policije broj 511-01-72/9-91877-13 od 1. listopada 2014.
4. *Kratki vodič o Europskoj uniji – Cestovni promet: odredbe o cestovnom prometu i sigurnosti*, [http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/hr/displayFtu.html?ftuId=FTU\\_5.6.5.html](http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/hr/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.5.html), 8. svibnja 2015.
5. *Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske 2011.-2020. godine*, Narodne novine 59/11.
6. *Operativna akcija Mreža*, raspis Uprave kriminalističke policije broj 511-01-72/9-91877/13 od 11. veljače 2014.
7. *Operativna akcija Tajfun*, raspis Policijskog nacionalnog ureda za suzbijanje korupcije i organiziranog kriminaliteta broj 511-01-72/9-44211-13 od 17. lipnja 2013.
8. *Osumnjičeni za teške krađe motornih vozila srednje i više klase*, <http://www.mup.hr/196042.aspx>, članku pristupljeno 5. svibnja 2015.
9. *Plan intenziviranja aktivnosti u svrhu sustavnog i učinkovitijeg suzbijanja otuđenja i krijumčarenja motornih vozila*, raspis Ravnateljstva policije broj 511-01-32/8-11146/1-04 od 24. veljače 2004.
10. Savić, D. (2015). *Organizirani kriminal: (ne)prepoznata prijetnja*. Zagreb: Naklada Jesenski & Turk.
11. *Ustroj Ministarstva unutarnjih poslova, Nadležnost Službe organiziranog kriminaliteta*, [http://www.mup.hr/UserDocsImages/minstarstvo/USTROJ\\_MUP\\_RH/Sluzba\\_organiziranog\\_kriminaliteta.pdf](http://www.mup.hr/UserDocsImages/minstarstvo/USTROJ_MUP_RH/Sluzba_organiziranog_kriminaliteta.pdf), 30. travnja 2015.
12. *Zakon o sigurnosti prometa na cestama*, Narodne novine, 67/08., 48/10. – Odluka USRH, 74/11., 80/13., 158/13. – Odluka USRH 92/14.
13. *Zapisnik s radnog sastanka policijskih službenika linije rada suzbijanja organiziranog kriminaliteta*, Služba organiziranog kriminaliteta, broj 511-01-72/8(14)-44759/14 od 4. lipnja 2014.

Summary

---

**Dean Savić, Danijela Miloš Hasel, Ante Dujmović**

### **A Strategic Approach to the Suppression of Vehicle Theft (Case Study)**

In comparison to the early nineties, theft of motor vehicles no longer poses a significant safety problem and trends related to this type of crime are more favourable. This paper provides the answer to the question of the extent to which police can through their activities affect trends in connection with the theft of motor vehicles. Accordingly, emphasis is placed on analysis of statistical data and activities in relation to the overall problems undertaken at the strategic level. Based on the analysis, it was concluded that the police may have a significant impact on the further reduction of the number of stolen motor vehicles and the increase in the proportion of found vehicles. In accordance with the conclusion that the targeted strategic approach can actively influence the security trends, and that the effectiveness of the competent authorities can always be at a higher level, it presents a point of view according to which the long-term strategy could be aimed at the total eradication of certain types of crime in Croatia.

**Key words:** theft of motor vehicles, motor vehicles smuggling, organized crime, strategic approach.