

**UNIVERZA V LJUBLJANI  
FAKULTETA ZA UPRAVO**

**Diplomsko delo  
visokošolskega programa**

**AVTOMOBILSKA KRIMINALITETA  
S Poudarkom NA MEJNIH PREHODIH**

**Anja Podboj**

**Ljubljana, marec 2009**

**UNIVERZA V LJUBLJANI  
FAKULTETA ZA UPRAVO**

Diplomsko delo  
visokošolskega programa

**AVTOMOBILSKA KRIMINALITETA  
S Poudarkom NA MEJNIH PREHODIH**

kandidatka: Anja Podboj  
št. indeksa: 04029965

mentor: višji pred. mag. Slavko Debelak

Ljubljana, marec 2009

## **POVZETEK**

V sodobni družbi si skoraj ne moremo več predstavljati življenja družine brez prevoznega sredstva – motornega vozila, ki ni le materialna dobrina, ampak tudi najpogostejše prevozno sredstvo, zlasti pri dnevni (delovni) migracijah kljub zaskrbljujočemu negativnemu vplivu na okolje.

Motorno vozilo se tako vse bolj pojavlja kot tarča nezakonitega prisvajanja.

Ko govorimo o avtomobilski kriminaliteti, govorimo tudi o organiziranem kriminalu, saj je tihotapljenje in izvrševanje tatvin motornih vozil ena od številnih dejavnosti oziroma področje organiziranega kriminala pri nas. Predmet raziskovanja diplomske naloge je predstaviti učinkovitost in pomembnost delovanja policije na mejnih prehodih pri preprečevanju avtomobilske kriminalitete. Zahtevnost in odgovornost nalog državne meje je toliko bolj poudarjena od uvedbe schengenske meje, zunanje meje Evropske unije, zato je bistveno kvalitetno opravljanje nalog na državni meji, opravljanje mejne kontrole in preprečevanje čezmejne kriminalitete. Zaradi lastne motivacije in želje po vedno večjem in boljšem znanju, nameravam v nalogi uporabiti svoje praktično znanje in znanje tistih, ki mi pri delu vsakodnevno pomagajo.

Ključne besede: Kriminaliteta, kriminalna združba, avtomobilska kriminaliteta, tatvina in velika tatvina, mejna kontrola, odvzem motornega vozila, kontrola in preiskava prevoznega sredstva, tihotapstvo, tranzit ukradenih vozil, načini in trendi tatvin, organizacija in smernice policije, državna meja, splošne in konkretne naloge, pripomočki in orodja, usposabljanja, strategija dela na državni meji, načini prevozov ukradenih vozil čez državno mejo, identifikacijske oznake, pregled sumljivega vozila, strokovna pomoč, preverka in pregled dokumentov, računalniške baze in dodatne preverke, postopki z odkritimi ukradenimi vozili, zasežena vozila, ukrepi za preprečevanje tatvin vozil.

## **RIASSUNTO**

La società moderna quasi non può più immaginarsi la vita di una famiglia senza un mezzo di trasporto – un autoveicolo che oltre ad essere un bene materiale è soprattutto il mezzo di trasporto più usato nei movimenti quotidiani (di lavoro) malgrado il suo influsso negativo sull'ambiente sia tanto preoccupante.

Come conseguenza l'autoveicolo è sempre più bersaglio di appropriazione indebita.

Sotto il termine di criminalità automobilistica si intende anche il criminale organizzato, poiché il contrabbando ed i furti di autoveicoli sono tra le numerose attività del criminale organizzato ossia la sfera del criminale organizzato in Slovenia. L'oggetto della ricerca della mia tesi di laurea è illustrare l'efficienza e l'importanza delle attività della polizia ai valichi di confine nel prevenire la criminalità automobilistica. Dall'introduzione del confine di Schengen, il confine esterno dell'Unione europea, le esigenze e la responsabilità delle funzioni del confine statale sono ancora più evidenti, per questo è essenziale compiere bene i doveri al confine di stato, eseguire i controlli di confine e prevenire criminalità d'oltreconfine. Per propria motivazione e voglia di una conoscenza sempre più larga mi sono proposta di utilizzare nella ricerca le mie conoscenze pratiche e le conoscenze di quelli che quotidianamente mi aiutano nel compimento del mio lavoro.

Parole chiave: criminalità, associazione criminale, criminalità automobilistica, furto e furto grosso, controllo di confine, sequestro di autoveicolo, controllo e perquisizione del mezzo di trasporto, contrabbando, transito di veicoli rubati, modi e tendenze dei furti, organizzazione e direttive della polizia, confine di stato, doveri generici e concreti, arnesi e strumenti, addestramento, strategie lavorative al confine di stato, modi di trasporto di veicoli rubati oltre il confine di stato, indicazioni identificative, ispezione di veicolo sospetto, assistenza professionale, verifica e controllo dei documenti, basi di computer e verifiche ulteriori, procedure con veicoli rubati individuati, veicoli sequestrati, provvedimenti per impedire furti di veicoli.

## KAZALO:

<b>POVZETEK.....</b>	<b>ii</b>
<b>RIASSUNTO .....</b>	<b>iii</b>
<b>1 UVOD .....</b>	<b>1</b>
<b>1.1 NAMEN IN CILJ DIPLOMSKE NALOGE.....</b>	<b>2</b>
<b>1.2 METODE DE LA .....</b>	<b>3</b>
<b>2 KRIMINALITETA.....</b>	<b>4</b>
<b>2.1 OPREDELITEV ORGANIZIRANE KRIMINALITETE .....</b>	<b>4</b>
<b>2.2 KONVENCIJA ZDRUŽENIH NARODOV IN NJEN POGLED NA     KRIMINALNO ZDRUŽBO.....</b>	<b>5</b>
<b>2.3 OPREDELITEV ORGANIZIRANE KRIMINALNE ZDRUŽBE.....</b>	<b>5</b>
<b>2.4 OPREDELITEV POJMA AVTOMOBILSKE KRIMINALITETE.....</b>	<b>6</b>
<b>2.4.1 Tatvina in velika tatvina.....</b>	<b>7</b>
<b>2.4.3 Odvzem motornega vozila .....</b>	<b>7</b>
<b>2.4.4 Ponarejanje listin .....</b>	<b>8</b>
<b>3 MEJNA KONTROLA IN PRAVNA UREDITEV .....</b>	<b>9</b>
<b>3.1 ZAKON O NADZORU DRŽAVNE MEJE IN MEJNA KONTROLA .....</b>	<b>10</b>
<b>3.2 ZAKON O KAZENSKEM POSTOPKU .....</b>	<b>11</b>
<b>3.2.1 Predkazenski postopek .....</b>	<b>11</b>
<b>3.2.2. Preiskovalna dejanja.....</b>	<b>11</b>
<b>4 AVTOMOBILSKA KRIMINALITETA.....</b>	<b>12</b>
<b>4.1 TIHOTAPSTVO .....</b>	<b>12</b>
<b>4.2 AVTOMOBILSKA KRIMINALITETA V SLOVENIJI.....</b>	<b>13</b>
<b>4.3. SMERI TRANZITA ČEZ REPUBLIKO SLOVENIJO .....</b>	<b>15</b>
<b>4.4 AVTO LAHKO »UKRADEJO« TUDI PO DOGOVORU .....</b>	<b>16</b>
<b>5 RAZVOJ ILEGALNE TRGOVINE Z MOTORNI MI VOZILI V TUJINI .....</b>	<b>17</b>
<b>6 NAČINI IN TRENDI TATVIN .....</b>	<b>19</b>
<b>6.1 NAČINI STORITVE.....</b>	<b>21</b>
<b>6.1.1 Izdelava kontaktnega ključa na podlagi vložka ključavnice .....</b>	<b>22</b>
<b>6.1.2 Uporaba specialnega ključa za izvlečenje ključavnic – »top« ....</b>	<b>22</b>
<b>6.1.3 Uporaba jeklenega ključa .....</b>	<b>22</b>
<b>6.1.4 Lomljenje volanske ključavnice .....</b>	<b>22</b>
<b>6.1.5 Najem vozila kot način storitve .....</b>	<b>23</b>
<b>6.1.6 Drugi načini storitve.....</b>	<b>23</b>
<b>7 ORGANIZACIJA IN SMERNICE POLICIJE ZA UČINKOVITO ODKRIVANJE UKRADENIH VOZIL.....</b>	<b>25</b>
<b>7.1 SPREMEMBA TAKTIKE DELOVANJA POLICIJE PRI ODKRIVANJU     UKRADENIH VOZIL.....</b>	<b>25</b>
<b>7.2 NALOGE GENERALNE POLICIJSKE UPRAVE – DRŽAVNA RAVEN .....</b>	<b>25</b>

<b>8 ORGANIZACIJA DELA POLICIJE ZA UČINKOVITO ODKRIVANJE VOZIL NA DRŽAVNI MEJI .....</b>	<b>27</b>
<b>8.1 USMERITVE UPRAVE KRIMINALISTIČNE POLICIJE GENERALNE POLICIJSKE UPRAVE .....</b>	<b>27</b>
8.1.1 Splošne naloge .....	27
8.1.2. Konkretizacija nalog .....	28
<b>8.2 ORODJE, OPREMA IN PRIPOMOČKI .....</b>	<b>29</b>
<b>8.3 USPOSABLJANJA .....</b>	<b>29</b>
<b>8.4 ANALITIČNO SPREMLJANJE IN PRILAGAJANJE USMERITEV .....</b>	<b>29</b>
<b>9 STRATEGIJA DELA POLICIJE NA DRŽAVNI MEJI .....</b>	<b>30</b>
<b>10 PRIPOMOČKI ZA ODKRIVANJE UKRADENIH VOZIL .....</b>	<b>31</b>
<b>10.1 POLICIJSKE EVIDENCE – INFORMACIJSKI SISTEM MINISTRSTVA ZA NOTRANJE ZADEVE REPUBLIKE SLOVENIJE .....</b>	<b>31</b>
<b>10.2 INTERNETNE STRANI .....</b>	<b>31</b>
<b>11 PREVOZI UKRADENIH VOZIL PREKO DRŽAVNE MEJE IN KAZALCI ODKRIVANJA .....</b>	<b>33</b>
<b>11.1 ŠTEVILKA ŠASIJE .....</b>	<b>33</b>
<b>11.3 IDENTIFIKACIJSKA NALEPKA – PLOŠČICA .....</b>	<b>36</b>
11.3.1 Identifikacijska ploščica .....	36
11.3.2 Identifikacijska nalepka .....	37
<b>11.4 DRUGE VRSTE ZAŠČITE VOZILA .....</b>	<b>38</b>
<b>12 PREGLED SUMLJIVEGA VOZILA .....</b>	<b>39</b>
<b>12.1 PREGLED VOZILA .....</b>	<b>39</b>
<b>12.2 PREVERKA IN PREGLED DOKUMENTOV .....</b>	<b>40</b>
<b>12.3 PRIMERJAVA PODATKOV V DOKUMENTIH S PODATKI NA VOZILU .....</b>	<b>40</b>
<b>12.4 PODROBNEJŠI PREGLED VOZILA .....</b>	<b>41</b>
<b>12.5 RAČUNALNIŠKE BAZE IN DODATNE PREVERKE .....</b>	<b>41</b>
12.5.1. Preverka pri tujih varnostnih organih .....	41
12.5.2 Trilateralni center .....	42
<b>12.6 STROKOVNA POMOČ .....</b>	<b>42</b>
<b>13 POSTOPKI Z ODKRITIMI UKRADENIMI VOZILI .....</b>	<b>43</b>
<b>14 USMERITVE V POSTOPKIH Z ZASEŽENIMI VOZILI .....</b>	<b>44</b>
<b>15 UKREPI ZA PREPREČEVANJE TATVIN MOTORNIM VOZIL .....</b>	<b>46</b>
<b>16 ZAKLJUČEK .....</b>	<b>48</b>
<b>LITERATURA .....</b>	<b>50</b>
<b>VIRI .....</b>	<b>51</b>
<b>SEZNAM SLIK .....</b>	<b>53</b>
<b>IZJAVA O AVTORSTVU IN NAVEDBA LEKTORJA .....</b>	<b>54</b>

## 1 UVOD

V sodobni družbi si skoraj ne moremo več predstavljati življenja družine brez prevoznega sredstva – motornega vozila, ki ni le materialna dobrina, ampak tudi najpogostejše prevozno sredstvo zlasti dnevnih (delovnim) migracij kljub zaskrbljujočemu negativnemu vplivu na okolje. Določena zasebna podjetja celo pogojujejo sklenitev delovnega razmerja z lastništvom osebnega avtomobila.

V zadnjem času predstavlja osebni avto tudi statusni simbol v družbi. Nemalokrat gre za človekovo drugo največjo investicijo v življenju.

Kdor si danes ne more privoščiti osebnega avtomobila ali pa ga mora iz finančnih razlogov prodati, je pogosto uvrščen med finančno podpopprečne.

Zaradi tega se motorno vozilo vse bolj pojavlja kot tarča nezakonitega prisvajanja. V razviti Evropi je ta pojav prisoten že dalj časa in predstavlja velik problem, saj se je težko zoperstaviti tovrstnemu kriminalu. Tatvine motornih vozil spadajo med klasična premoženjska dejanja. Nikakršnega dvoma ni več, da je tatvina motornih vozil na območju Republike Slovenije posledica prisotnosti organiziranega kriminala, kjer gre za precejšnje zasluzke. Po ocenah policijskih strokovnjakov je ilegalni zaslužek pridobljen iz trgovine z ukradenimi vozili na drugem mestu, takoj za ilegalno trgovino s prepovedanimi drogami in pred trgovino z orožjem.

Tatvine motornih vozil in druga kazniva dejanja, pri katerih je predmet kaznivega dejanja motorno vozilo, so že nekaj let resen varnostni problem. Tu ne gre samo za odvzeta vozila. Sem spadajo tudi vlomi v vozila, tatvine iz vozila, kraja delov vozila in tako naprej.

Kriminal je kompleksen pojav, ki zadeva različne plasti družbenega življenja. Za boj proti kriminalu je potreben zakonit, strokoven, predvsem pa celovit pristop družbe. Največje naloge odkrivanja in preprečevanja tovrstnih negativnih pojavov, med katere spadajo tudi tatvine motornih vozil, opravlja v naši družbi policija.

Slovenija je bila nekako do svoje osamosvojitve imuna na tovrstno obliko kriminala. Po letu 1991 pa se je ta oblika kriminala zelo razširila po naši državi in še vedno narašča. Razloge za tako zaskrbljujoče stanje lahko iščemo predvsem v odprtju meja v Evropi in meja z Vzhodno Evropo, naraščanje števila brezposelnih in ustanavljanje kriminalno organiziranih skupin, ki se ukvarjajo s krajo in prekupčevanjem motornih vozil.

Ko govorimo o avtomobilski kriminaliteti, govorimo tudi o organiziranem kriminalu, saj je tihotapljenje in izvrševanje tatvin motornih vozil ena od številnih dejavnosti oziroma področje organiziranega kriminala pri nas.

## **1.1 NAMEN IN CILJ DIPLOMSKE NALOGE**

Predmet raziskovanja diplomske naloge je predstaviti učinkovitost in pomembnost delovanja policije na mejnih prehodih pri preprečevanju avtomobilske kriminalitete. Kot policistka se skupaj s svojim delom prizadevam prispevati k izboljšanju varnostnih razmer v okolju, kjer trenutno opravljam naloge policije in da le te opravljam strokovno, učinkovito in zakonito ter tako sledim razvojnim ciljem in nalogam slovenske policije.

Z nalogo želim zlasti:

- opozoriti na problem organizirane kriminalitete in pojav organiziranih združb pri izvrševanju tatvin motornih vozil,
- ugotoviti načine izvrševanja teh kaznivih dejanj in na tej osnovi prilagoditi ukrepe in aktivnosti za boj zoper te pojave,
- poiskati načine zoperstavljanja tatvinam motornih vozil in njihovih storilcev,
- vplivati na zavest ljudi o nujnosti preventivnega delovanja, v smislu varovanja svoje lastnine (v konkretnem primeru – motornih vozil),
- opozoriti na spremembe taktike delovanja policije pri odkrivanju ukradenih vozil,
- opozoriti na obveznost kontinuiranega izpopolnjevanja in izobraževanja tako policistov kot tudi kriminalistov,
- opozoriti na sodelovanje z zunanjimi institucijami in tujimi varnostnimi organi.

Zahtevnost in odgovornost nalog državne meje je toliko bolj poudarjena od ukinitve notranjih meja Evropske unije od uvedbe schengnske meje. Prav zato je bistvena kvaliteta opravljanja nalog državne meje, to je opravljanja mejne kontrole in preprečevanja čezmejne kriminalitete. Zaradi lastne motivacije in želje po vedno večjem in boljšem znanju, nameravam v nalogi uporabiti svoje praktično znanje in znanje tistih, ki mi pri delu vsakodnevno pomagajo.



## **1.2 METODE DELA**

V diplomski nalogi nisem jasno postavljala meja pri uporabi metod ob proučevanju tatvin motornih vozil. Vse metode se med seboj prepletajo in dopolnjujejo, med njimi ni ostrih ločnic.

V zgodovinsko teoretičnemu delu bom predstavila razvoj ilegalne trgovine in raziskala, kako in kdaj smo se pri nas začeli srečevati s trendom avtomobilske kriminalitete. Opazovala sem trende števila ukradenih in najdenih motornih vozil v primerjavi z leti.

S pomočjo metodološkega pristopa sem proučevala gibanje avtomobilske kriminalitete in prihod le-te iz Evrope v Slovenijo.

V analitično eksperimentalnem delu se bom posvetila ugotovitvam v zvezi z raziskovanjem avtomobilske kriminalitete pri nas, lastnim ugotovitvam in spoznanjem. Predstavila bom zbrane podatke, informacije in stališča obravnavane vsebine te naloge. Predstavila bom različna tehnična sredstva in druge ukrepe, potrebne za zaščito motornih vozil pred tatvinami ali odvzemi.

Opisala bom sam postopek opravljanja mejne kontrole, konkretno pregled vozila, za katerega obstaja utemeljen sum da je ukradeno. Predlagala bom rešitve in na koncu podala zaključek, kakšno stanje je na podlagi ugotovitev pričakovati na področju avtomobilske kriminalitete pri nas.

## 2 KRIMINALITETA

### 2.1 OPREDELITEV ORGANIZIRANE KRIMINALITETE

Zaradi spreminjajočih se značilnosti organizirane kriminalitete in okolja, v katerem deluje, še ni splošno sprejete definicije organizirane kriminalitete. Še najmanj sporna je definicija, ki pravi, da se v kriminalnih organizacijah zadržujejo osebe zaradi ukvarjanja s kriminalnimi dejavnostmi. Njihovo delovanje je povezano s poslovnim kriminalom. Njihov namen je pridobivanje nezakonitega blaga ter storitev ali nezakonitega blaga, ki je pridobljeno na nezakonit način, npr. s krajo ali goljufijo. Pri tem člani združbe upoštevajo temeljno podjetniško pravilo, ki ga ustvarja logika trga, s poudarjanjem, da je treba svoj tržni delež obdržati ali razširiti. (po Meško et al., str. 5, 2006)

*»Organiziran kriminal je ekonomska aktivnost organizirane skupine, katere cilj je ustvariti dobiček iz kriminalnih dejanj, zlasti nabavljati dobrine in jih dostavljati na tako imenovani »črni trg«. Vse te aktivnosti so planirane z uporabo sile in korupcije, za zagotovitev monopola bodisi na področju podjetništva ali v geografskem smislu.«* (Abadinsky, 1983, str. 62 - 63)

Organizirane kriminalne skupine morajo za izvajanje svojih strokovnih aktivnosti razviti visoko stopnjo sodelovanja in organiziranosti. Kot to velja v vsakem podjetju, tudi kriminalno poslovanje zahteva poznavanje podjetništva, specializacijo in sposobnost usklajenega delovanja, pri čemer je dovoljena uporaba sile in podkupovanja za lažje vodenje vseh dejavnosti. S podkupovanjem uslužbencev v varnostnih organih, z infiltracijo v oblastne strukture, z novačenjem prikritih sodelavcev v političnih krogih uspevajo organizirane kriminalne skupine zaščititi svoje interese, izognejo se pritiskom in neovirano vodijo nezakonite posle.

*»Organiziran kriminal se pojavlja kot vzporedni sistem državnemu sistemu in ga lahko označimo kot družbo, ki kriminalno deluje zunaj kontrole javnosti in oblasti.«* (Dobovšek, 1997, str. 25)

*»Dobiček je glavno gonilo organiziranega kriminala.«* (Dobovšek, 1997, str. 30)

Analiza kriminalnih skupin kaže, da se organizirane kriminalne skupine po svoji strukturi razlikujejo. To pomeni, da ne obstaja nek univerzalni model. Lahko so večje ali manjše, z rahlo mrežno ali strogo hierarhično strukturo. Nekatere pa kombinirajo obe strukturi, tako lahko na višji ravni spoštujejo hierarhijo, medtem ko na nižji ravni velja spreminjajoča se mrežna struktura. Pri tem je treba upoštevati tudi značilnosti, ki izvirajo iz razvoja in trajnosti obstoja skupin.

## **2.2 KONVENCIJA ZDRUŽENIH NARODOV IN NJEN POGLED NA KRIMINALNO ZDRUŽBO**

Decembra leta 2000 je bila v Palermu sprejeta Konvencija Organizacije združenih narodov o boju proti transnacionalnem organiziranemu kriminalu (United Nations Convention against Transnational Organised Crime, 2000). Gre za sporazum in soglasje več kot 120-ih držav o tem vedno bolj perečem problemu, ki ogroža mednarodno varnost. Konvencija je prvi poskus, da se v en sam obvezujoč dokument vključijo vsi pojmi in predstave proti transnacionalnemu organiziranemu kriminalu na globalni ravni. Namen je boj proti tovrstni kriminaliteti ter določitev načinov meddržavnega sodelovanja za doseg omenjenega cilja.

Ta konvencija organizirano kriminalno združbo definira po štirih glavnih elementih:

- določena struktura (ni potrebno, da so vloge članov strogo definirane),
- število članov združbe (najmanj trije),
- trajanje skupine (zadostuje, da struktura obstaja določeno obdobje),
- cilj skupine (izvaja kazniva dejanja, z namenom pridobivanja finančnih in drugih materialnih koristi).

## **2.3 OPREDELITEV ORGANIZIRANE KRIMINALNE ZDRUŽBE**

Zakon o ratifikaciji konvencije združenih narodov proti mednarodnemu organiziranemu kriminalu (Uradni list RS-MP, št. 14/2004) opredeljuje organizirano kriminalno združbo kot strukturirano skupino treh ali več oseb, ki v daljšem časovnem obdobju usklajeno deluje, z namenom storitve enega ali več hudih kaznivih dejanj, da bi neposredno ali posredno pridobila finančne ali druge premoženjske koristi.

## 2.4 OPREDELITEV POJMA AVTOMOBILSKE KRIMINALITETE

Avtomobilska kriminaliteta je klasična oblika kriminalitete, saj gre v večini primerov za pridobitev protipravne premoženjske koristi. Po slovenskih cestah vozijo vedno boljša vozila, tako da na tem področju ne zaostajamo za razvitejšimi evropskimi državami. Največji problem v avtomobilski kriminaliteti so tatvine motornih vozil. Storilci si trajno protipravno prilastijo tuje motorno vozilo in s tem povzročijo materialno škodo lastniku oziroma zavarovalnici, ki krije riziko tatvine.

*»Kraje in tihotapljenje avtomobilov so značilne za razvite države, iz katerih tihotapijo ukradena vozila v nerazvite.«* (ANSA v: Dobovšek, 1995, str. 50)

Na razmah avtomobilske kriminalitete v naši državi so poleg že naštetih vplivali še nekateri dejavniki, ki jih je potrebno izpostaviti:

- povečanje števila motornih vozil višjega cenovnega razreda,
- odprtost meja ( ukinitve notranjih meja med državami članicami Evropske unije),
- nekooperativnost organov pregona in sojenja,
- nizke kazni,
- neenotni kriteriji pri zavarovanju,
- možnost hitrega transporta ukradenega vozila iz naše države zaradi svoje majhnosti.

Pri tem majhnost države ni nobena ovira, ampak celo vzpodbuda. Storilci lahko v dobrih dveh urah z ukradenim vozilom prevozijo celotno državo, tako da lahko prečkajo mejo, še preden lastnik vozila sploh opazi tatvino in o tem obvesti policijo.

Za odpravljanje avtomobilske kriminalitete bo potrebno še veliko narediti. Osnovna predpostavka učinkovitejšega dela policije je dobro informiranje policije o vseh dogajanjih s tega področja, vsekakor pa je temelj v zakonodaji, ki ureja področje avtomobilske kriminalitete.

Avtomobilska kriminaliteta je inkriminirana v naslednjih kaznivih dejanjih:

#### **2.4.1 Tatvina in velika tatvina**

Kazenski zakonik Republike Slovenije v triindvajsetem poglavju govori o kaznivih dejanjih zoper premoženje, kamor spadata tudi tatvina in velika tatvina.

Kaznivo dejanje tatvine in velike tatvine (odvisno od načina storitve in vrednosti motornega vozila) stori: *»Kdor vzame tujo premično stvar z namenom, da si jo protipravno prilasti.«* (Kazenski zakonik Republike Slovenije, člen 204. in 205.)

Storilec vozilo ukrade z namenom, da ga proda naprej ali predela (ponaredi številke šasije ali motorja) in si s tem pridobi protipravno premoženjsko korist.

V večini primerov avtomobilske kriminalitete govorimo o kaznivem dejanju tatvine, saj lastnik ob izginotju svojega vozila policiji prijavi dejanje (dogodek), ki ga naš Kazenski zakonik opredeljuje kot kaznivo dejanje tatvine oziroma velike tatvine, kar je odvisno od vrednosti vozila in samega načina izvršitve. Že sam način storitve kaznivega dejanja nam v veliki meri da odgovor ali gre za organizirano skupino ali zgolj za posameznega storilca kaznivega dejanja.

#### **2.4.2 Zatajitev**

Lahko pa se kaznivo dejanje tatvine oziroma velike tatvine ob zbranih obvestilih in ugotovitvah, kasneje prekvalificira v zatajitev: *»Kdor si protipravno prilasti tujo premično stvar, ki mu je zaupana«* (Kazenski zakonik Republike Slovenije, 208. člen) ali v odvzem motornega vozila.

#### **2.4.3 Odvzem motornega vozila**

O kaznivem dejanju odvzema motornega vozila govorimo, ko storilec *»vzame tuje motorno vozilo z namenom, da ga protipravno uporabi za vožnjo.«* (Kazenski zakonik Republike Slovenije, 210. člen)

Pri navedenem kaznivem dejanju, gre za primere, ko nekdo uporabi tuje motorno vozilo za prevoz brez lastnikove privolitve. Storilec vozilo uporabi le za vožnjo, nato pa ga zapusti in le redko vrne na prvotno mesto.

#### **2.4.4 Ponarejanje listin**

Kaznivo dejanje ponarejanja listin je opredeljeno v petindvajsetem poglavju Kazenskega zakonika Republike Slovenije.

Kaznivo dejanje stori: *»Kdor ponaredi listino ali spremeni pravo listino, zato da bi se taka lista uporabila kot prava, ali kdor ponarejeno ali spremenjeno listino uporabi kot pravo.«* (Kazenski zakonik Republike Slovenije, 251. člen)

Pri tem kaznivem dejanju gre torej za ponarejanje – prenašanje številke podvozja in motorja na motornem vozilu ter dokumentov, potrebnih za registracijo motornega vozila (račun, uvozna carinska deklaracija, potrdilo o opravljenem tehničnem pregledu, dokumenti o homologaciji). Storilci ponaredijo listine, ko želijo registrirati ukradeno vozilo ali se izogniti plačilu potrebnih dajatev (carina, davki).

### **3 MEJNA KONTROLA IN PRAVNA UREDITEV**

Mejna kontrola je temeljno pooblastilo za učinkovit sistem nadzora državne meje. Zagotovo je prehod državne meje in izvedba mejne kontrole tista točka, kjer sta si v neposredni koliziji interes posameznika po zagotavljanju njegovih pravic in temeljnih svoboščin in interes države po zagotavljanju dovolj visoke stopnje varnosti. Ravno slednje se je v času intenzivnega boja zoper kriminaliteto v marsikateri državi pokazalo kot nujno potrebno.

V skladu s sklepom sveta EU je Republika Slovenija z 21. 12. 2007 ukinila mejne kontrole na notranjih schengenskih kopenskih mejah. Dne 30. 3. 2008 pa je sledila tudi ukinitvev mejnih kontrol na notranjih zračnih mejah. S tem je Slovenija prevzela odgovornost za nadzor velikega dela schengenske zunanje meje EU ter uspešno končala enega večjih projektov po osamosvojitvi in s tem prevzela veliko odgovornost za strokovno, zakonito in učinkovito opravljanje mejne kontrole in tako postala pomemben element preprečevanja čezmejne kriminalitete.

Za izvajanje nalog na državni meji imajo policisti za odkrivanje prevoza ukradenih vozil pooblastila, ki jih predpisuje Zakon o nadzoru državne meje (Uradni list RS št. 60/07 str. 8325) in Zakon o kazenskem postopku (Uradni list RS, št. 32/2007). Prav tako morajo policisti upoštevati določila in priporočila, ki izhajajo iz Strategije dela na državni meji (publikacija MNZ RS, Ljubljana, oktober 1996) ter Zakonik o schengenskih mejah (Uredba Evropskega parlamenta in sveta EU št. 562/2006), ki določa standarde in postopke, po katerih se morajo ravnati članice pri izvajanju osebne kontrole na notranjih in zunanjih mejah Unije in je v državah članicah EU stopil v veljavo 13. 10. 2006. Glede opravljanja mejnega nadzora zakonik ne prinaša novosti, ampak združuje že obstoječo schengensko zakonodajo.

Nadzor meje ni samo v interesu države članice, na čigar zunanjih mejah se opravlja, temveč je tudi v interesu vseh držav članic, ki so na svojih notranjih mejah odpravile nadzor. Nadzor meje pomaga v boju proti nezakonitemu priseljevanju in trgovini z ljudmi, pri preprečevanju katere koli grožnje notranji varnosti, javnemu redu, javnemu zdravju in mednarodnim odnosom držav članic.

### 3.1 ZAKON O NADZORU DRŽAVNE MEJE IN MEJNA KONTROLA

Zakon o nadzoru državne meje v 28. členu 5. poglavja, z naslovom »Mejna kontrola«, predpisuje:

*Policist, ki opravlja mejno kontrolo sme :*

- *zahtevati predložitev veljavnih dokumentov, ki so potrebni za prestop državne meje za osebe in predmete,*
- *vnesti v dokumente za prestop državne meje podatke o okoliščinah vstopa ali izstopa iz države,*
- *opraviti kontrolo potnikov, kontrolo prevoznega sredstva in kontrolo stvari, ki jih ima oseba s seboj,*
- *zadržati osebo za nujno potreben čas, vendar največ za 48 ur.*

Osebno kontrolo, kontrolo prevoznega sredstva in kontrolo stvari pa predpisuje 29. člen Zakona o nadzoru državne meje:

- *Kontrolo prevoznega sredstva je kontrola, ki zajema zunanji in notranji vidni pregled prevoznega sredstva in preiskavo prevoznega sredstva.*  
(3. odstavek, 29. člena Zakona o nadzoru državne meje - 2)
- *V primeru suma, da oseba v prevoznem sredstvu prevaža prepovedane predmete ali stvari, ki bi pripomogle k ugotavljanju njene identitete ali identitete drugih potnikov, ter zaradi preprečevanja nedovoljenega vstopa v Republiko Slovenijo, sme policist preiskati prevozno sredstvo, kar pomeni podroben pregled vseh delov, vključno z razstavljanjem posameznih delov prevoznega sredstva.*  
(4. odstavek, 29. člena Zakona o nadzoru državne meje – 2)
- *Pri opravljanju kontrole potnikov, kontrole prevoznega sredstva in kontrole stvari sme policist uporabljati ustrezne tehnične pripomočke.*  
(7. odstavek, 29. člena Zakona o nadzoru državne meje – 2)

V pooblastilu mejne kontrole je opredeljena tudi uporaba tehničnih sredstev za pomoč pri identifikaciji oseb (preverjanje prstnih odtisov, odtisov dlani in drugih telesnih identifikacijskih značilnosti). Natančno pa je ločena mejna kontrola od osebne preiskave, ki je ukrep po kaznovalni zakonodaji. V tem delu je tudi jasno postavljena ločnica med tem zakonom in uporabo drugih veljavnih predpisov (Zakon o kazenskem postopku), s katerimi se ne sme ob drugačnih pogojih posegati v pravice in temeljne svoboščine posameznika.



## **3.2 ZAKON O KAZENSKEM POSTOPKU**

### **3.2.1 Predkazenski postopek**

V primeru, ko ima policist pri mejni kontroli v postopku voznika, bodisi slovenskega državljan ali tujca, za katerega obstaja sum, da upravlja vozilo, ki izvira iz kaznivega dejanja storjenega v Sloveniji ali v tujini, mora na podlagi 148. člena Zakona o kazenskem postopku izvesti vse potrebne ukrepe, na podlagi katerih bo lahko potrdil sum, da vozilo dejansko izvira iz kaznivega dejanja.

Zakon o kazenskem postopku v 1. in 2. odstavku 148. člena, XV. poglavja, navaja:

- *Če so podani razlogi za sum, da je bilo storjeno kaznivo dejanje, za katero se storilec preganja po uradni dolžnosti, morajo organi za notranje zadeve ukreniti potrebno, da se izsledi storilec kaznivega dejanja, da se storilec ali udeleženec ne skrije ali ne pobegne, da se odkrijejo in zavarujejo sledovi kaznivega dejanja in predmeti, ki utegnejo biti dokaz in da se zberejo vsa obvestila, ki bi utegnila biti koristna za uspešno izvedbo kazenskega postopka.*
- *Da bi izvršili naloge iz prejšnjega odstavka, smejo organi za notranje zadeve zahtevati potrebna obvestila od oseb; opraviti potreben pregled prevoznih sredstev, potnikov in prtljage; za nujno potreben čas omejiti gibanje na določenem prostoru; ukreniti, kar je potrebno v zvezi z ugotavljanjem istovetnosti oseb in predmetov; razpisati iskanje osebe in stvari, ki se iščejo; v navzočnosti odgovorne osebe opraviti pregled določenih objektov in prostorov podjetij in drugih pravnih oseb in pregledati določeno njihovo dokumentacijo ter ukreniti in storiti drugo, kar je potrebno. O dejstvih in okoliščinah, ki se ugotovijo pri posameznih dejanjih in utegnejo biti pomembne za kazenski postopek, in o predmetih, ki so bili najdeni ali zaseženi, se napravi zapisnik ali uradni zaznamek.*

### **3.2.2. Preiskovalna dejanja**

Zakon o kazenskem postopku v 6. odstavku 215. člena, XVII. poglavja, navaja:

- *Določbe tega in ostalih členov, ki se nanašajo na hišno in osebno preiskavo, se smiselno uporabljajo tudi za preiskavo skritih prostorov prevoznih sredstev.*

## 4 AVTOMOBILSKA KRIMINALITETA

### 4.1 TIHOTAPSTVO

Tihotapstvo je ena izmed oblik nedovoljene trgovine, katere predmet je po pravilu večinoma blago tujega porekla. Je oblika trgovine, s katero prihajajo predmeti v določeno državo. Lahko je neka država le določen transfer in ni ciljna država, promet pa poteka ilegalno.

Tihotapstvo je skrito, nezakonito prenašanje blaga ali valute preko carinske črte s ciljem, da se izogne plačilu carinskih in drugih dajatev, ter da se blago spravi v promet. Ločimo:

- organizirano in
- individualno tihotapstvo.

Ravno organizirano tihotapstvo je tisto, ki je družbi najnevarnejše. Organizirani tihotapci tihotapijo predvsem blago, katerega promet je bodisi urejen s posebnimi predpisi ali je prepovedan. Tako blago je največkrat tudi iskano na trgu, policija in drugi organi pa navadno budno pazijo na pojavljanje takšnega blaga.

Predmeti organiziranega tihotapstva so največkrat mamila, orožje, strelivo, eksplozivne snovi, cigareti, alkoholne pijače, plemenite kovine, motorna vozila in blago, ki predstavlja državni monopol, ali drugo blago, katerega prodaja pomeni dober zaslužek. *»Če bi tatovi cenili trdo delo, se ne bi preživljali s krajo avtomobilov.«* (Pollard, 1994, str. 9)

## 4.2 AVTOMOBILSKA KRIMINALITETA V SLOVENIJI

Tudi v Sloveniji se srečujemo s tovrstno problematiko, tako s krajami vozil, kakor tudi s transportom le teh preko ozemlja Republike Slovenije. Ravno geografska lega in majhnost naše države, v povezavi z dokaj dobro infrastrukturo, predstavljata dva izmed glavnih vzrokov, da sta v Sloveniji prisotna oba vidika.

V Sloveniji letno ukradejo in odvzamejo približno od 1100 do 1300 motornih vozil. Statistike kažejo, da se v povprečju vsakih 20 sekund v svetu zgodi vlom v avtomobil. (po Pollardu, 1994, str. 15)

Tatvine vozil so pogostejše v tistih predelih večjih mest, kjer je gostota prebivalstva in s tem tudi gostota parkiranih vozil večja. Največ vozil je ukradenih v Ljubljani. Največjemu mestu pa sledijo Maribor, Celje in druga manjša slovenska mesta.

Najpogosteje odtujeni osebni avtomobili so znamke Volkswagen in Renault, katerih je tudi največ na slovenskih cestah. Sledijo pa vozila znamke Audi, BMW, Fiat, Toyota, Peugeot, Škoda in druge. (Tatvine vozil – statistični podatki, 2009)

### Slika 1: Najbolj iskane znamke osebnih vozil



VIR: Internet: [www.policija.si/si/szj/doc](http://www.policija.si/si/szj/doc)

Kljub zgoraj navedenim statističnim podatkom pa problematika tatvin motornih vozil v Sloveniji ni tako izrazita oziroma zaskrbljujoča kot v zahodno evropskih državah, kjer npr. v Italiji ali Franciji letno ukradejo približno 200.000 osebnih avtomobilov.

Zelo velik problem predstavlja zelena meja, saj je veliko cest, ki povezujejo Slovenijo s sosednjimi državami, brez stalnega nadzora mejnih organov. To je še posebej pereče na meji z Republiko Hrvaško in ravno te cestne povezave se uporabljajo za transport vozil, ki so bila ukradena v tujini, kot tudi tistih, ki so bila ukradena v Sloveniji.

Po slovenskih cestah je iz leta v leto opaziti vozila višjega cenovnega razreda, tako da v tem smislu ne zaostajamo za bolj razvitimi evropskimi državami. Zato naša parkirišča postajajo vse bolj zanimiva za dobro organizirane mednarodne skupine t. i. avtomobilske tatove. Pri tem pa ne smemo pozabiti na domače tatove, ki se hitro prilagajajo novim trendom na področju avtomobilske kriminalitete.

Iz leta v leto se povečuje število premoženjskih kaznivih dejanj z veliko materialno škodo, kamor sodijo tudi kazniva dejanja "avtomobilske kriminalitete". Storilci teh kaznivih dejanj so vse bolj drzni, organizirani in povezani s tujimi kriminalnimi združbami. Združujejo se v organizirane skupine, opremljeni so s sodobno tehniko za tatvine vozil (specialno orodje in elektronski pripomočki za tatvine vozil, pripomočki za nočno opazovanje). Obremenjenost slovenskega prostora z avtomobilsko kriminaliteto se je po osamosvojitvi Republike Slovenije toliko povečala, da jo je mogoče obravnavati kot posebno obliko premoženjske kriminalitete. (Resolucija o preprečevanju in zatiranju kriminalitete. DZ RS, 31.03.2006)

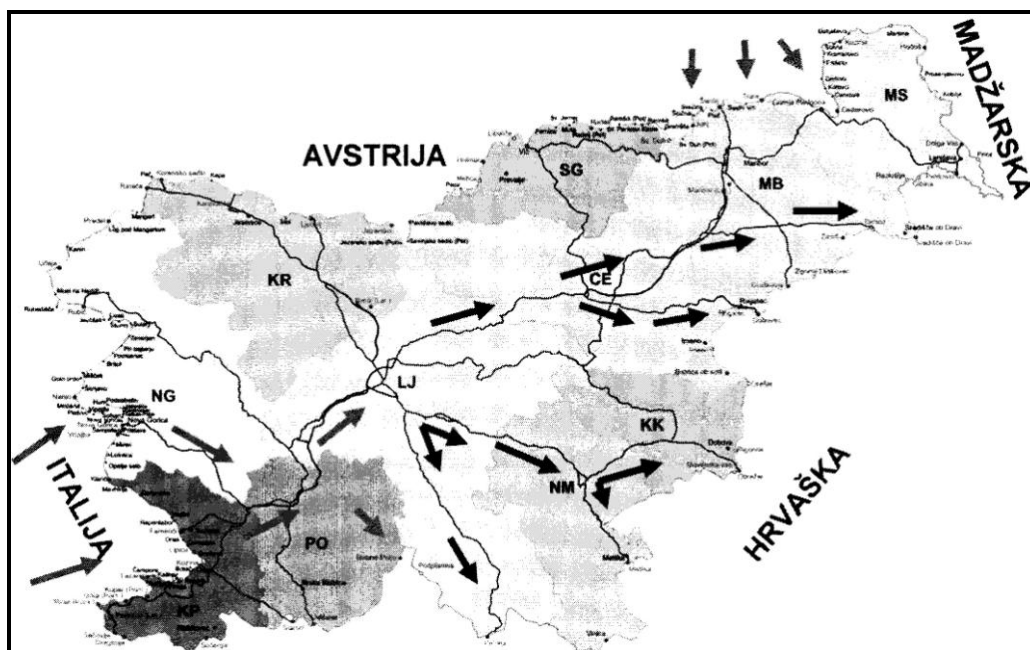
### 4.3. SMERI TRANZITA ČEZ REPUBLIKO SLOVENIJO

V Sloveniji imajo kazniva dejanja v zvezi z motornimi vozili pomembno mesto in delež v strukturi premoženjskih deliktov. Ta postaja resen družbeni problem. Slovenija je majhna in preden se oškodovanec zave, da mu je bilo vozilo ukradeno, je le-to lahko že izven območja države. Naši tatovi so povezani s tatovi iz tujine in vozila takoj po tatvini opremijo z lažno dokumentacijo o izvoru in jih nato preprodajajo na črnem trgu doma in v tujini. Mnogi tatovi iz slovenskega prostora so prevzeli vlogo organizatorjev teh poslov. Vozila, ukradena v Sloveniji, posamezniki odvažajo na območja Hrvaške, Bosne in Hercegovine ali v druge republike bivše Jugoslavije ter v druge države bivšega »socialističnega« bloka.

Opazna je velika profesionalnost storilcev (tatovi vozil, prevozniki, avtomehaniki, preprodajalci ali posredniki prodaje, uslužbenci pooblaščenih delovnih organizacij – podjetij za prodajo vozil ipd.) v veliki dinamičnosti in gibljivosti ter hitri prilagodljivosti spremembam zakonskih predpisov in ukrepov.

Tatovi so že zdavnaj spoznali, da so tatvine dobičkonosen posel z relativno malo tveganja. Kot prvo je tatvino težko dokazati, saj se skoraj vsi tatovi izgovarjajo, da vozijo vozila za nekoga, ki ga je najel ali plačal oziroma, da delajo uslugo za znanca, katerega je težko identificirati. (po Pirjevcu et al., 1997)

**Slika 2: Smeri tranzita ukradenih vozil čez RS**



Vir: Ministrstvo za notranje zadeve Republike Slovenije, Urad uniformirane policije, Generalne policijske uprave

#### **4.4 AVTO LAHKO »UKRADEJO« TUDI PO DOGOVORU**

V Evropi sta dve glavni poti, po katerih potujejo ukradena vozila. Prva vodi skozi Poljsko v Rusijo, druga, po kateri največkrat potujejo vozila iz Italije, Slovenije, Hrvaške in tudi od drugod, pa vodi skozi naše kraje proti Srbiji in Črni gori - ter vse pogosteje od tam naprej proti jugu oziroma vzhodu. Policijske izkušnje in izkušnje tistih, ki poskušajo spremljati ta vozila, kažejo, da se tatovi odločijo za dve poti prevoza ukradenega vozila, ki ga želijo prepeljati čez naše kraje. Če vredno vozilo ukradejo pri nas, potem ga običajno v tujino spravijo mimo mejnih prehodov, torej čez kakšno polje ali gozd, lahko tudi po istih ovinkih kot v nasprotno smer pripeljejo ilegalne pribežnike. Organiziran kriminal v Italiji in Franciji je bolj premeten. Tam poskrbijo za na videz povsem zakonite dokumente in ponarejene številke, zato lahko mejo prečkajo povsem zakonito. Kako dobro je lahko opremljena taka združba, ki prevažata ukradena vozila, priča tudi primer iz Italije, kjer so policisti razkrinkali tolpo, ki je imela pravo majhno tovarno registrskih tablic.

Slovenija je le redko končna postaja ukradenih vozil, med drugim predvsem zaradi svoje majhnosti. Ukradeno blago se pri nas pojavlja le občasno. Običajno so to avtomobili iz Italije. Vozila, ukradena v Sloveniji in tudi drugod, še vedno (zelo) rada pristanejo na trgu Srbije in Črne gore. Po srbskih in črnogorskih cestah naj bi vozilo več kot 100.000 ukradenih vozil, kar je precej visoko število.

Dejstvo je namreč, da so pri teh poslih z dragimi avtomobili pravi oškodovanci pravzaprav zavarovalnice, saj so najdražja vozila vselej zavarovana tudi za primer kraje. »Vendar je kljub temu napačno mnenje, vsaj po izkušnjah slovenskih policistov, da naj bi bila večina teh kraj pravzaprav goljufij, da bi torej "lastniki" poskušali prikriti svoje dolgove ali kaj podobnega. »Ugotavljamo namreč, da gre za goljufije le pri majhnem deležu ukradenih vozil.« (po FRANZU, 2004)

Slovenija ni samo na razpotju evropskih trgovskih poti, ampak je tudi na stičišču pomembnih tihotapskih poti. Tudi tistih, po katerih potujejo najbolj vredna, drugod po Evropi ukradena vozila. In prav zato so slovenski tatovi so zaradi dobrega poznavanja terena pomemben člen v tej verigi.

## **5 RAZVOJ ILEGALNE TRGOVINE Z MOTORNIMI VOZILI V TUJINI**

Začetek ilegalne trgovine z motornimi vozili v tujini se je začel v letih od 1950 do 1960, ko so takratni politični dogodki v tujini in prevzem naftne industrije od Kuvajta do Združenih arabskih emiratov pospešili potrebo po dragih avtomobilih. Prvi prodajni trgi so bili Bližnji vzhod, Združene države Amerike, kasneje severna Afrika in zahodnoevropske države. Že v teh letih so italijanske pomorske luke igrale pomembno vlogo v kontejnerskem prevozu ukradenih osebnih avtomobilov. Zelo pomembna pomorska pot takrat pa je bila tudi Velika Britanija in pomorske luke v Severnem morju. (po Sehru, 1995, str. 75)

V letih od 1960 do 1970 so se odprla nekatera tržišča za prodajo ukradenih osebnih vozil, predvsem Jugoslavija in Turčija. Zanimivo za to obdobje je to, da se je že pojavila ponarejena dokumentacija za ukradena vozila, ki je bila tudi visoko kvalitetna. V teh letih je bilo večje število motornih vozil ilegalno prodanih v Francijo, Avstrijo in Švedsko. Zanimiva za preprodajo vozil je bila tako imenovana »avtocesta« čez Avstrijo in Jugoslavijo ali pa čez Madžarsko in Bolgarijo ter naprej preko Turčije do Bližnjega vzhoda.

S prilagajanjem trga, z razvojem trgovine med državami Evropske skupnosti in z vse bolj svobodno trgovino so se izboljšale in povečale možnosti ilegalne trgovine z motornimi vozili z vse manjšo nevarnostjo odkritja. (po Sehru, 1995, str. 76)

Razmere so postale dinamične šele z letom 1990, ko so se odprle meje srednjeevropskih in vzhodnoevropskih držav. Tega leta se je tudi spremenila slika ilegalne trgovine z motornimi vozili.

Z odprtjem mej proti Poljski ter s prihodom ljudi, nemške narodnosti, iz območja Poljske so se zelo hitro vzpostavile kriminalne vezi. V Nemčiji so se pojavile najprej v Berlinu in Hamburgu, nato še v Hannoveru in na območju severnega Ruhra, kjer je nastal profesionalni kader Nemcev in Poljakov, ki so začeli krasti osebne avtomobile in jih tranzitirati v Poljsko. Že čez nekaj mesecev so te poljske zločinske družine dosegale tako visoko stopnjo organiziranosti, da je njihov glavni šef, imenovan tudi »boter«, organiziral v Gdansku v nekem hotelu seminarje o hitrem vlamljanju v najbolj iskane tipe avtomobilov. (po Sehru, 1995, str. 77)

Danes so poljski vlomilci območje nabave vozil že razširili preko severne Nemčije, velikega območja Kölna, pa vse do Pariza. Od leta 1993 pa je bilo potrjenih vse več poljskih vlomilcev tudi na drugih območjih Nemčije, prav tako pa tudi v Avstriji, Švici, severni Italiji in na Madžarskem.

Poleg poljske skupine so od leta 1991 registrirane tudi bolgarske in romunske skupine vlomilcev. Bolgarske skupine so se osredotočile predvsem na območje Belgije, romunske skupine pa so delovale na območju Frankfurta.

Od leta 1993 pa sta bili registrirani madžarska in češka kriminalna skupina. Z začetkom vojne, na območju bivše Jugoslavije, je mogoče na ta krizna območja potrditi večji obseg ilegalne preprodaje motornih. Prodajo na ta območja pa kontrolirajo predvsem kosovski Albanci in Srbi. (po Sehru, 1995, str. 77-78)

Leta 1992 so se odprli novi ilegalni trgi v bivši Sovjetski zvezi. Moskva, Petrograd, Baltske republike, Ukrajina, kot država tranzita proti Kavkazu, so dale svoj pečat k razvoju ilegalne trgovine z osebnimi avtomobili. Prišlo je do močnejšega povezovanja kriminalnih skupin bivše Sovjetske zveze s poljskimi skupinami. Zaključimo lahko z ugotovitvijo, da se zgodovinski razvoj ilegalne trgovine z motornimi vozili konča z letom 1989. Od tega leta naprej pa lahko govorimo o novonastalem razvoju. (po Sehru, 1995, str. 78)

Z razvojem trgovine med državami takratne Evropske gospodarske skupnosti in ostalimi državami v Evropi ter Bližnjim Vzhodom so se povečale možnosti ilegalne trgovine z ukradenimi vozili. Možnost odkritja nedovoljene dejavnosti pa je bila vse manjša.

Po razpadu ZSSR in nastanku številnih samostojnih držav na njenem območju ter po razpadu Jugoslavije, je problematika zajela tudi našo državo.



## 6 NAČINI IN TRENDI TATVIN

Storilci se delu policije, potrebam tržišča, tehničnim spremembam vozil ter drugim okoliščinam zelo hitro prilagajajo. Iz izvrševanja posamičnih tatvin so se tudi v Sloveniji razvile dobro organizirane kriminalne združbe, ki se organizirano ukvarjajo s tatvinami vozil. Tatvine vozila, v smislu "razbiti steklo, zlomiti volansko ključavnico, strgati in spojiti kontaktne žice", skorajda ni več. Storilci za izvršitev tatvine uporabljajo specialno izdelana orodja in elektronske pripomočke. Za predelavo ukradenih vozil pa običajno najamejo prostore na obrobju mest, katere nato opremijo kot avtomehanične delavnice. (Tatvine vozil – statistični podatki, 2009)

Tovarniško vgrajena zaščita osebnih vozil zajema blokado motorja, lahko pa tudi alarmni sistem. Pri tem je potrebno poudariti, da morajo imeti od leta 1998 vsa vozila na evropskem trgu že tovarniško vgrajen sistem blokade motorja, ki naj bi preprečil oziroma otežil zagon motorja vozila brez originalnega kontaktnega ključa. Poleg navedene zaščite pa nekateri proizvajalci vozil dodatno ponujajo še alarmne sisteme za bolj celovito zaščito vozila. Slabost tovarniško vgrajenih varovalnih sistemov ni v slabi kvaliteti, temveč v njihovi razširjenosti. Storilci namreč izkoriščajo dejstvo, da proizvajalec vozil izdelava večjo količino vozil, ki vsebujejo enak sistem zaščite. Zaradi večje razširjenosti enega sistema varovanja, storilci lažje ugotovijo način tatvine. S prirejenimi oziroma posebej izdelanimi elektronskimi pripomočki storilci zaobidejo serijsko vgrajen varovalni sistem ter nato na klasičen način (lomljenje kontaktne ključavnice) zaženejo motor in vozilo odpeljejo.

Kot dodatna zaščita so priporočljiva tako mehanska kot elektronska varovala, le da so dovolj kvalitetna. Varovalni sistemi slabše kvalitete storilcem običajno ne povzročajo velikih težav. Nevšečnosti zaradi nezanesljivega delovanja, povzročajo lastniku vozila.

V primeru dodatno vgrajenih elektronskih varovalnih sistemov, se storilec ob tatvini sooči z neznanim tipom varovanja, kar mu pri tatvini povzroča težave. Ker na kraju samem storilec običajno ne more izdelati oziroma prilagoditi orodja, običajno odstopi od tatvine oziroma pristopi k tatvini vozila, ki dodatnega varovanja nima.

Za varnost svojega vozila lahko največ stori prav lastnik. Dodatno vgrajeni varovalni sistemi so sicer strošek nekaj sto evrov, vendar nam certifikat o kvaliteti lahko prinese določen popust pri kasko zavarovanju vozila. Zmanjšamo pa tudi verjetnost, da nam bodo vozilo ukradli. V Sloveniji namreč ne beležimo tatvine vozila z dovolj kvalitetno dodatno vgrajeno elektronsko varovalno napravo, ki je bila v času poskusa tatvine vključena.

Izbor med najboljšimi elektronskimi napravami, ki bi ustrezale osebnim potrebam uporabnika, ni lahek, saj mora vsakdo upoštevati svoje denarne zmožnosti, kar seveda omejuje izbiro. (po Pollardu, 1994, str. 32)

Največji problem v zadnjih letih v EU je kroženje ukradenih vozil znotraj EU. Storilci vozilo odtujijo v eni državi, legalizirajo pa ga v drugi državi EU.

**Slika 3: Tranzit ukradenih vozil v Evropi**



VIR: Internet: [www.policija.si/si/szj/doc](http://www.policija.si/si/szj/doc)

Pri tem storilci običajno ponaredijo račun oziroma kupoprodajno pogodbo in uporabijo originalno prometno dovoljenje vozila. V kolikor je ukradeno vozilo brez prometnega dovoljenja, pa največkrat uporabijo italijanska »bianco« ukradena prometna dovoljenja. V zadnjem času je vse več primerov, ko slovenski policisti na meji ali v notranjosti odkrivajo ukradena vozila, ki so bila odvzeta v tujini in nato registrirana v Republiki Sloveniji. Prav tako se je povečalo število odkritih ukradenih vozil ob postopku registracije na upravnih enotah oziroma pri pooblaščenih organizacijah za registracijo vozil. (Tatvine vozil – statistični podatki, 2009)

## 6.1 NAČINI STORITVE

Pri tatvinah vozil je potrebno poudariti, da gre za kazniva dejanja, kjer storilec v zelo kratkem času pride do velike količine denarja. Tako pridobljeni denar storilec kasneje uporabi za financiranje in nakup mamil, ponarejenega denarja in orožja. To kaže na dejstvo, da se storilci s področja organiziranega kriminala, med seboj poznajo in drug za drugega opravljajo »svoje usluge«. Tovrstna kazniva dejanja sestavljajo nekakšen niz kaznivih dejanj ali dejavnosti, ki jih lahko storilci izvršijo v naslednjem zaporedju:

- tatvina vozila,
- nastavitev nepripadajočih registrskih števil,
- transport ukradenega avtomobila,
- skladiščenje in odstranjevanje osebnih karakteristik iz vozila,
- registracija oziroma legalizacija vozila s pomočjo dokumentov,
- prodaja vozila.

Vse manj tatvin je storjenih na star, klasičen način, ko storilec vlomi v vozilo (razbije steklo, vlomi vrata tako, da poškoduje ključavnico itd.), zlomi volansko ključavnico in nato s spajanjem žic na ključavnicah pravi vozilo v pogon.

Storilci so danes bolj »modernizirani«. Uporabljajo druge načine in posebej prirejeno vlomilsko orodje. Poškodbe na vozilu so tako manj opazne, vozilo se lažje proda. Zaradi manj opaznih poškodb pa se ukradeno vozilo tudi težje odkrije.

### **6.1.1 Izdelava kontaktnega ključa na podlagi vložka ključavnice**

Na vozilih, ki imajo za vse ključavnice isti ključ (vrata vozila, pokrov prtljažnika, pokrovček za gorivo), storilec odstrani vložek ključavnice na vratih vozila, na prtljažniku ali pa na pokrovčku za gorivo. Na podlagi izvlečene ključavnice nato storilec ročno izdelava ključ. Lahko pa mu ključ izdelava strokovnjak na ključavničarskem servisu, seveda za primerno plačilo. S tako izdelanim ključem vozilo odklene in spravi v pogon.

Kadar so na delu izkušeni tatovi vozil, skušajo prikriti nastale poškodbe na vozilu. Odstranjen pokrovček za gorivo nadomestijo z drugim, namesto izvlečene ključavnice vstavijo drugo, mesto poškodbe prekrijejo z nalepko (SLO, reklamne nalepke ...). Značilno za zamenjan pokrovček ali ključavnico je, da se odklepata z vsakim ključem, pa tudi z izvijačem. Pogosto je nadomestna ključavnica v vrata vozila zalepljena s sekundnim lepilom.

### **6.1.2 Uporaba specialnega ključa za izvlečenje ključavnic – »top«**

»Top« je specialno orodje, s katerim storilec izvleče vložek ključavnice na vratih vozila ali pa na pokrovčku za gorivo. Na podlagi izvlečene ključavnice nato storilec naredi kontaktni ključ za vozilo. Ker pa je za nekatera vozila zelo težko ali nemogoče ročno izdelati ključ, lahko storilec s »topom« izvleče tudi kontaktno ključavnico in nato namesto ključa za zagon uporabi izvijač.

### **6.1.3 Uporaba jeklenega ključa**

To orodje je narejeno iz ustreznega visokolegiranega okroglega jekla, ki ima na enem koncu obliko ključa, na drugem pa je navadno šesterokotne oblike. Če je »top« univerzalno orodje za vse tipe vozil, pa je v tem primeru potrebno za vsako znamko ali tip vozila izdelati drug jekleni ključ, saj so kontaktni ključi vozil različni. Storilec jekleni ključ vstavi v ključavnico, na drugi konec namesti natični ključ in na vzvod (tako kot z originalnim ključem) obrne ključavnico. Na ta način zlomi vse zaporne čepke v ključavnici in vozilo odklene oziroma spravi v pogon. Ključavnico je nato mogoče odkleniti z vsakim ključem ali z izvijačem, navzven pa poškodbe niso vidne. Način je dokaj enostaven, potrebno je le nekaj prakse. Naključni opazovalec ne bi opazil nič posebnega, saj je odpiranje vrat vozila praktično isto kot z originalnim ključem, le nekaj več moči, občutka in vaje je potrebno.

### **6.1.4 Lomljenje volanske ključavnice**

Storilec na nek način vlomi v vozilo (razbitje stekla, krivljenje vrat, sproščanje zapaha pod kljuko, sproščanje zapaha v vratih s pomočjo lamele, itd.), nato s silo zlomi volansko ključavnico in s spajanjem kontaktnih žic spravi vozilo v pogon.

### **6.1.5 Najem vozila kot način storitve**

Najem vozila kot način tatvine osebnega avtomobila se kaže v dveh specifičnih pojavnih oblikah, ki sta bili ugotovljeni pri preiskovanju le-teh s strani delavcev policije in kriminalistične službe v Republiki Sloveniji. Ena oblika se kaže, ko storilec ali kakšna druga oseba, legalno najame vozilo pri »rent a car« podjetju na podlagi legalnih, ponarejenih ali prenašenih osebni dokumentov. Med posedovanjem vozila izdelajo ključ – dvojnik za odpiranje vrat oziroma za ključavnico za pogon motorja. Tako najeto vozilo kasneje vrnejo in ga čez krajši čas ukradejo.

Druga oblika pa je ta, da storilec pri »rent a car« podjetju vozilo najame in z njim odpotuje iz države. Priskrbi si ključ za vozilo, katerega po ustaljenih kriminalnih »kanalih« proda. V tujini oziroma v Republiki Sloveniji prijavi tatvino vozila, originalni ključ pa vrne podjetju, kjer je vozilo najel.

### **6.1.6 Drugi načini storitve**

Storilci lahko tudi na razne druge načine pridejo do ključev vozila. Zelo pogosto se dvojniki ključev naredijo v času, ko je vozilo v avtopralnici, pri mehaniku ali vulkanizerju. Kasneje, ko je vozilo zopet pri lastniku, ga enostavno odklenejo in se z njim odpeljejo.

Znano je, da morajo imeti vsa vozila, ki so shranjena v delavnicah in skladiščih (avtomobilske delavnice, carinska skladišča), nekje v vozilu kontaktni ključ. Če je tako skladišče slabo varovano, storilec ni težko odpeljati vozil.

Načini in orodja se z iznajdljivostjo storilcev spreminjajo in izpopolnjujejo. Največ se storilci naučijo spretnosti od svojih kolegov. Na žalost do takih poznanstev in izmenjave izkušenj pride v zaporih, kamor jih pošljejo organi pregona, ki se v veliki meri ukvarjajo s tovrstno problematiko.

**Slika 4: Pripomočki za vlamljanje v vozila, najdeni pri hišnih preiskavah leta 2007**



Vir: internet, URL:

[http://www.policija.si/portal/szj/szj\\_prikaz\\_det.php?id=1386](http://www.policija.si/portal/szj/szj_prikaz_det.php?id=1386), 17.01.2009

## **7 ORGANIZACIJA IN SMERNICE POLICIJE ZA UČINKOVITO ODKRIVANJE UKRADENIH VOZIL**

Policija ima največ možnosti, da odkrije ukradeno vozilo pri nadzoru cestnega prometa. Upoštevati pa je treba dejstvo, da se pri nadzoru cestnega prometa kontrolira le odstotek vozil, ki so v prometu na cestah v Sloveniji, zato je verjetnost, da bi v tem odstotku bilo zajeto še ukradeno motorno vozilo, zelo majhna. Seveda pa ima policija največ možnosti, da izsledi ukradeno motorno vozilo, če zanj izve takoj po storjeni tatvini, zato je hitrost obveščanja zelo pomembna. Tudi mejna kontrola je ob dejstvu, da je vse več ukradenih vozil v Sloveniji, pripeljanih iz države oziroma ukradenih v tujini, prepeljano v tranzitu preko Slovenije, eden izmed pomembnih elementov pri odkrivanju ukradenih vozil. Za zagotovitev učinkovitega dela policije na mejnih prehodih bi bilo vsekakor potrebno, da imajo policisti ustrezna znanja in pripomočke za delo na tem področju.

### **7.1 SPREMEMBA TAKTIKE DELOVANJA POLICIJE PRI ODKRIVANJU UKRADENIH VOZIL**

Ravno zaradi neučinkovitosti policije pri odkrivanju ukradenih vozil je bila nujna sprememba taktike delovanja na tem področju. Zlasti se je neučinkovitost pokazala pri rednih cestnih kontrolah, pokrivanju cestnega križa, pokrivanja zelene meje in kontrole na mejnih prehodih.

UKP GPU je izdal smernice za delo policije, ki so pripomogle k učinkovitejšemu pristopu pri obravnavi tovrstne problematike:

### **7.2 NALOGE GENERALNE POLICIJSKE UPRAVE – DRŽAVNA RAVEN**

- Izdelava načrta, po katerem bodo uniformirani policisti pri svojem rednem delu in v sklopu drugih akcij (cestni promet, mejni prehodi) več pozornosti posvečali odkrivanju ukradenih vozil,
- dogovor s Carinsko upravo Republike Slovenije (CURS), da carina konstantno posreduje podatke o pretoku vozil preko pristanišča v Kopru ter o posredovanju podatkov o začasno uvoženih vozilih,
- okrepitev dela policije na terenu, v smislu zbiranja operativnih podatkov in informacij ter vzpostavitev informatorske mreže,
- izdaja usmeritev za hrambo in ravnanje z zaseženimi vozili,
- sodelovanje z zunanjimi institucijami, tujimi varnostnimi organi in v policiji,
- s ciljem učinkovitejšega dela drugih državnih organov, ki so posredno ali neposredno vpleteni v preiskovanje tovrstne kriminalitete (carina, tožilstvo in sodišča), je potrebno nuditi navedenim izobraževanje na tem področju,
- priprava navodil in priporočil za delo z zavarovalnicami,

- priprava navodil in priporočil za delo s privatnimi preiskovalci in drugimi privatnimi institucijami,
- izobraževanje kriminalistov in policistov na področju kazensko materialne in procesne zakonodaje, zbiranja obvestil in delo z informatorji,
- seznanjanje kriminalistov in policistov z načini in trendi, orodji in pripomočki za izvrševanje tatvin motornih vozil,
- usposabljanje kriminalistov in policistov o uporabi informacijskega sistema policije,
- izdelava strokovnega gradiva, ki bo služilo kriminalistom in policistom pri preiskovanju tovrstne problematike. (Avtomobilska kriminaliteta – smernice dela policije – konkretizacija nalog, 2002)



## **8 ORGANIZACIJA DELA POLICIJE ZA UČINKOVITO ODKRIVANJE VOZIL NA DRŽAVNI MEJI**

### **8.1 USMERITVE UPRAVE KRIMINALISTIČNE POLICIJE GENERALNE POLICIJSKE UPRAVE**

Za bolj učinkovito in uspešno delo policije na področju preprečevanja organizirane trgovine z ukradenimi motornimi vozili oziroma preprečevanja avtomobilske kriminalitete na državni meji so bile preko Urada kriminalistične policije Generalne policijske uprave policistom in kriminalistom posredovane usmeritve in smernice za nadaljnje delo.

Le te usmeritve policistom in kriminalistom omogočajo lažjo preglednost in lažje delo na terenu, saj so v usmeritvah združene glavne smernice, ki predstavljajo temelj za nadaljnje delo na tem področju.

#### **8.1.1 Splošne naloge**

Policiste in kriminaliste te usmeritve v prvi vrsti seznanjajo s problematiko tatvin motornih vozil v Sloveniji in z mednarodno organizirano trgovino z ukradenimi motornimi vozili. Urad kriminalistične policije Generalne policijske uprave je po opravljenih analizah in ugotovljenih informacijah o dejanskem stanju te problematike ugotovil, da večji del vozil nižjega in srednjega cenovnega razreda, ukradenih v Sloveniji. Potem se ali se uporabijo za rezervne dele, popravilo poškodovanih vozil ali pa se legalizirajo na podlagi številčk šasije in dokumentov totalno poškodovanih vozil. Ukradena vozila višjega in visokega cenovnega razreda pa se prepeljejo v tujino, najpogosteje na Hrvaško in nato naprej v vzhodnoevropske države. (Avtomobilska kriminaliteta – smernice dela policije – konkretizacija nalog, 2002)

Na podlagi teh ugotovitev policisti in kriminalisti na mejnih prehodih opravljajo naslednje naloge, ki se lahko opredelijo kot splošne:

- sprememba taktike delovanja policije pri odkrivanju ukradenih vozil,
- sodelovanje z zunanjimi institucijami, tujimi varnostnimi organi ter
- zbiranje obvestil in delo z informatorji.

### 8.1.2. Konkretizacija nalog

Usmeritve Urada kriminalistične policije Generalne policijske uprave določajo naloge in navodila za delo vseh policijskih enot, tako v notranjosti države kakor tudi na mejnih prehodih.

Na podlagi dosedanjih analiz je trend ukradenih vozil v Sloveniji pokazal, da se kradejo vozila proizvajalcev Audi, BMW, Mercedes, Volkswagen ter Renault, zato policisti na mejnih prehodih ob vsakodnevnem delu in poostrenih nadzorih opravljajo kontrolo še posebej nad vozili omenjenih proizvajalcev. Zanimiva so vozila stara približno 5 let.

Vse manj tatvin motornih vozil je izvršenih na star, klasičen način, pri katerem storilec vlomi v vozilo (razbije steklo, vlomi v vrata, tako, da poškoduje ključavnico na vratih itd.), zlomi volansko ključavnico in nato s spajanjem žic na kontaktni ključavnici spravi vozilo v pogon. Storilci so danes »v koraku s časom«, saj uporabljajo druge načine in posebej prirejeno vlomilsko orodje. Poškodbe na vozilu so tako manj opazne, vozilo se lažje proda. Zaradi manj opaznih poškodb pa se ukradeno vozilo težje odkrije. Zato so policisti usmerjeni, da opravljajo detajlni pregled samega vozila in njegove zunanosti (iskanje vlomilskega orodja, vdrtine in praske v okolici ključavnice itd.).

Konkretne usmeritve:

- dnevna seznanitev s tekočo problematiko tatvin motornih vozil,
- subjektivni pristop pri obravnavanju kriminalnih združb,
- izvajanje povečanih aktivnosti in poostrenih nadzorov nad vozili srednjega in visokega cenovnega razreda,
- posvetitev pozornosti pregledu samega vozila,
- ugotovitev izvora sumljivega vozila,
- identifikacija oseb v vozilu (operativno zanimive osebe, iskane osebe preko tiralice),
- polagati pozornost na sumljive predmete v vozilu (predmeti, ki izvirajo iz kaznivih dejanj ali so namenjeni za izvrševanje kaznivih dejanj),
- izvajati priporočen postopek policista s sumljivim vozilom,
- uporabljati vse razpoložljive računalniške evidence in preverjanja preko tujih varnostnih organov,
- vključitev strokovne pomoči Sektorja Kriminalistične policije policijske uprave ter zbiranje obvestil in delo z informatorji.

(Avtomobilaska kriminaliteta – smernice dela policije – konkretizacija nalog, 2002)

Iz predstavljenih korakov je razvidno, da problematika tatvin motornih vozil zahteva, da so policisti in kriminalisti na mejnih prehodih za odkrivanje tovrstne kriminalitete primerno usposobljeni. To usposobljenost oziroma profesionalnost pa lahko pridobijo samo s kontinuiranim izobraževanjem.

## **8.2 ORODJE, OPREMA IN PRIPOMOČKI**

Za odkrivanje ukradenih vozil na državni meji imajo policisti na razpolago računalniško bazo podatkov, ki se nahaja na internem medmrežju policije. Gre za pripomoček imenovan »EuVID«. V tej bazi so slikovno in podatkovno prikazani vsi proizvajalci vozil, tipi vozil ter mesta, kjer se nahajajo identifikacijske oznake na posameznem tipu vozila.

Za pregled in preverjanje pristnosti dokumentov osebe in dokumentov o vozilu pa je na voljo naprava, imenovana »DOCUBOX«, ali najnovejši sistem naprave »FosterFreeman« (video spectral comparator), ki deluje po enakem sistemu. Oba služita pregledu sumljivih dokumentov (presvetlitev, UV svetloba, povečava idr.).

Za pregled težje dostopnih mest ali pregled skritih mest v vozilu se policisti poslužujejo endoskopa.

## **8.3 USPOSABLJANJA**

Usposabljanja v okviru odkrivanja ukradenih vozil se za policiste in kriminaliste opravljajo po letnem delovnem načrtu Urada kriminalistične policije Generalne policijske uprave. Nosilci usposabljanj so delavci tega urada ali delavci sektorja kriminalistične policije policijske uprave. Na usposabljanju se policisti seznanijo s problematiko odkrivanja ukradenih vozil:

- katera vozila se kradejo,
- tipi vozil,
- načini vloma,
- pregled vozila,
- pregled dokumentov o vozilu in pregled dokumentov osebe idr.

Usposabljanja se vodijo v izobraževalnih centrih, kjer se policistom predstavi kriminalni pojav kot tak, nove informacije o ukradenih vozilih, načinih in trendih tatvin, spremljanje dejanskega stanja tovrstne kriminalitete in nova navodila za nadaljnje delo.

## **8.4 ANALITIČNO SPREMLJANJE IN PRILAGAJANJE USMERITEV**

Urad kriminalistične policije Generalne policijske uprave na podlagi izdanih usmeritev analitično spremlja in zbira povratne informacije iz policijskih enot, ki se nanašajo na delovanje storilcev, za katere obstajajo razlogi za sum, da sodelujejo pri izvrševanju tovrstnih kaznivih dejanj. Na podlagi povratnih informacij, znotraj sistema policije, ta urad ugotavlja, ali so usmeritve pravilno zastavljene oziroma ali usmeritve zagotavljajo uspešno zatiranje tovrstne kriminalitete.

## **9 STRATEGIJA DELA POLICIJE NA DRŽAVNI MEJI**

Strategijo dela za izvajanje temeljnih aktivnosti na državni meji pripravlja Sektor za državno mejo in tujce ter Uprave policije z izdajo publikacij.

Po strategiji je osnovni namen dela policije na državni meji zagotavljanje varnosti Republike Slovenije in njenih državljanov oziroma prebivalcev. Uspešnost izvajanja nalog je odvisna od zagotavljanja zakonitosti ter strokovnosti pri vseh postopkih.

Sestavni del le-te je tudi preprečevanje, odkrivanje in preiskovanje kaznivih dejanj, odkrivanje in prijemanje storilcev kaznivih dejanj in drugih iskanih oseb ter njihovo izročanje pristojnim organom.

Racionalnost in učinkovitost dela pri odkrivanju ukradenih vozil na državni meji se lahko zagotovi samo, če so pristojnosti in nosilci aktivnosti pravilno razdeljeni. Z izvajanjem usmeritev, za kar je potrebno zagotavljati ustrezno usposabljanje, opremo in materiale, ter z analitičnim spremljanjem ukrepov, aktivnosti in problematike, so zagotovljeni pogoji za stalno prilagajanje usmeritev in dinamični odziv policije na pojavne oblike in obseg posameznih kaznivih dejanj.

Pri avtomobilski kriminaliteti to pomeni, da usmeritve, izobraževanja, usposabljanja, opremo in materiale pripravlja oziroma zagotavlja Urad kriminalistične policije Generalne policijske uprave. Na podlagi posredovanih varnostnih ocen policijskih enot in Sektorjev kriminalističnih policij policijskih uprav, Urad kriminalistične policije Generalne policijske uprave opravi analize in po potrebi izda ustrezne usmeritve in smernice za preprečevanje in odkrivanje tovrstne kriminalitete.

Poudariti pa je treba, da ima pri odkrivanju in preprečevanju kaznivih dejanj na meji veliko vlogo policija ter da je vloga Urada kriminalistične policije »sekundarna«. Nujno pa je seveda sodelovanje obeh služb, torej policije in Urada kriminalistične policije.

## **10 PRIPOMOČKI ZA ODKRIVANJE UKRADENIH VOZIL**

Najpogostejši pripomočki policistov pri odkrivanju ukradenih vozil so različne že obstoječe policijske evidence, podatki v bazah schengenskega informacijskega sistema (SIS) ter podatki, ki jih lahko pridobimo s pomočjo intraneta (medmrežja policije).

### **10.1 POLICIJSKE EVIDENCE – INFORMACIJSKI SISTEM MINISTRSTVA ZA NOTRANJE ZADEVE REPUBLIKE SLOVENIJE**

Posebno mesto v razvoju policijskih evidenc pripada Fonetičnemu indeksu oseb (FIO), katerega razvoj se je začel leta 1992 in je do danes postopno zajel vse segmente policijskega dela. Fonetični indeks oseb je postal del informacijsko – telekomunikacijskega sistema policije. Hkrati je postal tudi vir podatkov za med-organizacijsko povezovanje policije znotraj državne uprave in tudi zunaj nje. Policisti imajo možnost, da preko tega sistema preverijo sumljivo vozilo po registrski številki, številki šasije, vrsti in tipu vozila, vključujoč še bazo iskanja Interpolovih razpisov za ukradena vozila.

### **10.2 INTERNETNE STRANI**

Na interni medmrežni strani (Intranet) ima Policija možnost vpogleda v podatkovno bazo oziroma zbirko podatkov »EuVID 2007« (European Vehicle Identification Database).

V zadnjih letih se je kriminaliteta motornih vozil zelo spremenila, čemur je botroval predvsem razvoj in uporaba elektronskih pripomočkov, ki jih proizvajalci serijsko vgrajujejo v vozila in preprečujejo nepooblaščen uporabo in tatvine, kakor tudi zavoljo novih metod dela in preprečevanja tovrstne kriminalitete s strani kriminalističnih policij.

Nekoč so storilci odtujili vozilo z namenom uporabe za vožnjo, medtem ko je v današnjih dneh namen storilcev povsem drug, in sicer na podlagi trgovanja z ukradenimi vozili ali njihovimi deli pridobiti čim večjo premoženjsko korist. Iz tega so nastale različne kriminalne združbe, ki delujejo ne samo znotraj ene države, temveč čezmejno. Govorimo o mednarodnih razsežnostih tovrstnega kriminala, ki pri svojem delovanju uporablja visoko stopnjo znanja, predvsem zavoljo dobre opremljenosti vozil z različnimi elektronskimi pripomočki, ki preprečujejo tatvino vozila. Ko je neko vozilo ukradeno mu storilci z namenom, da ni odkrito, najpogosteje spremenijo identiteto in ga predelajo. Kot odziv na navedeno, je nemška in avstrijska policija oblikovala to podatkovno bazo oziroma zbirko podatkov, ki služi kot pomoč policistom

in kriminalistom, ki se ukvarjajo s tovrstno kriminaliteto pri identifikaciji ukradenih vozil. ( Intranet Policije. URL: <http://intranet.policija.si/intranet> )

V sodelovanju z EUROPOLOM je bil EuVID preveden še v druge jezike, tudi v Slovenski jezik, z namenom narediti ga dostopnega vsem potencialnim uporabnikom. V tej bazi so podani podatki o proizvajalcih, tipih vozil in njihovih identifikacijskih oznakah, kar pomeni, da je zbirka „ključni katalog“ za vozila in motorna kolesa. Pri uporabi te baze je mejna kontrola in identifikacija vozila s pripadajočimi dokumenti olajšana.

## **11 PREVOZI UKRADENIH VOZIL PREKO DRŽAVNE MEJE IN KAZALCI ODKRIVANJA**

Prevoz ukradenih vozil se izvaja na več načinov, in sicer:

- vozilo se z originalno tablico in identifikacijsko številko prepelje preko „zelene meje“,
- vozilo se prepelje v tujino z originalno identifikacijsko številko, vendar z njej prilagojenimi tujimi ponarejenimi tablicami in prometnim dovoljenjem,
- vozilo se prepelje čez državno mejo kot vozilo – dvojnik s popravljeno identifikacijsko številko in avtentičnimi oziroma originalnimi ali ponarejenimi prometnimi dokumenti in originalnimi ali ponarejenimi registrskimi tablicami,
- pri prevozu vozila čez državno mejo se uporablja sila, ne oziraje se na zdravje in življenje neudeleženih tretjih oseb (mejnih delavcev), pri čemer storilci prevozijo mejni prehod brezobzirno in z največjo hitrostjo,
- ena izmed metod je tudi podkupovanje carinikov oziroma policistov.

V Sloveniji se srečujemo z večino zgoraj naštetih primerov. Da bi se takšna kazniva dejanja uspešneje odkrila je pri mejni kontroli potrebno poznati načine in tehnike identificiranja vozila.

### **11.1 ŠTEVILKA ŠASIJE**

Vozila se lahko identificira na podlagi FIN oznake (izhaja iz nemške besede „FAHRZEUGIDENTIFIEZIRUNGSNUMMER“, številka šasije), na podlagi ostalih identifikacijskih oznak, ki posedujejo FIN oznako (identifikacijska nalepka – ploščica, produkcijska številka vozila, tehnično servisna nalepka idr.), na podlagi zunanjih in notranjih karakteristik vozila (vrsta in identifikacijska številka motorja, vrsta napajanja, karakteristika pogona, karakteristike in identifikacijska številka menjalnika).

Številka šasije je predpisana s standardom Mednarodne organizacije za normizacijo ISO 3779 iz leta 1977. S tem standardom je ustaljena vsebina in struktura edinstvene sestave šifre vozila. (po Mršiču, 1998)

Številka šasije ima sedemnajst znakov in se deli na tri osnovne dele. Sestavljena je lahko samo iz naslednjih arabskih črk in velikih številk latinice:

- arabske številke: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 0,
- črke latinice: A, B, C, D, E, F, G, H, J, K, L, M, N, P, R, S, T, U, W, X, Y, Z.

Velike črke latinice I, O in Q se v številki šasije ne smejo uporabljati.

V kolikor proizvajalec nekatera mesta številke šasije ne želi označevati, lahko ta mesta zapolni z enakimi znaki (npr. FORD XX ali FIAT 0000).

Številka šasije ima tri dele:

1. WMI (World Manufacture Identifier) – mednarodna šifra proizvajalca.

Prvi del FIN oznake je mednarodna identifikacijska šifra proizvajalca in vsebuje znake (črke ali številke), ki izražajo proizvajalca vozila. Iz tega dela FIN oznake se lahko prebere kontinent in država, v kateri je vozilo proizvedeno, proizvajalec in tovarna proizvajalca.

2. VDS (Vehicle Descriptor Section) – opisni del številke šasije označuje vozilo in karakteristike tega vozila.

Drugi del FIN oznake ima šest znakov, ki označujejo vozilo in njegove karakteristike. Ta del FIN oznake se imenuje opisni del. Proizvajalci lahko, ni pa nujno, izkoristijo ta del FIN oznake za označevanje karakteristike vozil. Če pa tega dela proizvajalec ne želi izkoristiti, mora na ta mesta postaviti zapolnitvene znake. V tem delu je mogoče razbrati, kakšno vozilo in kakšen tip vozila imamo pred sabo.

3. VIS (Vehicle Indikator Section) – identifikacijski del številke šasije (karakterističen za vsako vozilo posebej).

Tretji del vsebuje zadnjih osem znakov, ki v kombinaciji z opisnim delom varuje edinstveno označevanje vseh vozil, katere je proizvajalec proizvedel v zadnjih 30-ih letih. Ta del se imenuje VIS, sestavljen pa je iz črk ali števil. (po Mršiču, 1998)



### Slika 5: Primer številke šasije za vozilo, znamke AUDI



Vir: W. Messner. Misija FRONTEX, lasten arhiv

Razen navedenih črk in števil se lahko proizvajalec sam odloči ali bo v FIN oznako vstavil še kakšen drugi znak, ki se od proizvajalca do proizvajalca razlikuje (znaki v obliki trikotnika, zvezde idr.)

Položaj in način vtisnjenja številke šasije na vozilu je definiran z mednarodno normo ISO 4030 iz leta 1983. Navedena norma določa, da morajo biti FIN oznake vtisnjene na prednjem delu vozila z leve strani. Ta označba mora biti postavljena na takšnem mestu, kjer je zavarovana in je ni mogoče izbrisati ali uničiti. Izbrano mesto vtisnjene oznake mora biti v tehničnem priročniku vozila. (po Mršiču, 1998)

Označba se lahko postavi na dva načina, in sicer s trajnim vtisnjenjem na čvrsti del vozila (šasija in na nosilnih delih vozila, ki se težko odvajajo iz konstrukcije vozila) ali pa se postavlja na posebno čvrsto identifikacijsko ploščico, ki se na trajen način pritrdi na vozilo. Običajno je, da proizvajalci vozil medsebojno kombinirajo oba načina postavljanja.

Na mestu, kjer je vtisnjena številka šasije, ne sme biti zaznanih nobenih sprememb na površini, katerih koli kleparskih posegov, kot so: brušenje, razne odrgnine, razna sumljiva popravila pločevine ali raztezanja kovine. Proizvajalec vtisne številko šasije strojno (redko ročno). Številke in črke pa so postavljene v določeni višini in razmaku.

Če so opazna popravila na delih okrog označbe, je možno posumiti, da je bila celotna številka zamenjana. Katera koli anomalija je tako indikator za podrobnejši pregled vozila.

### **11.3 IDENTIFIKACIJSKA NALEPKA – PLOŠČICA**

Poleg FIN oznake se vsa vozila iz tekočega traka proizvajalca opremijo še z identifikacijsko ploščico ali identifikacijsko nalepko, ki je lahko pritrjena z zakovicami ali vijaki oziroma prilepljena. Identifikacijske ploščice/nalepke niso mednarodno normirane in se zaradi tega od proizvajalca do proizvajalca razlikujejo.

Identifikacijske ploščice ali nalepke nam predstavljajo velik vir podatkov o vozilu, saj se na njih nahajajo pomembni podatki.

Splošno velja, da mora vsaka tipska ploščica oziroma nalepka vsebovati naslednje podatke:

- FIN – identifikacijska številka vozila,
- proizvajalec vozila,
- skupna teža in osna obremenitev.

#### **11.3.1 Identifikacijska ploščica**

Identifikacijska ploščica je iz aluminija in je obojestransko eloksirana. Pri ploščicah iz aluminija je značilno, da pri proizvodnji na njeni spodnji strani nastane vdolbina. Ta podatek nam je v pomoč pri primerjavi originalne in ponarejene tipske ploščice. V primeru, da je le ta spraskana v območju zakovic, je to pokazatelj, da je bila identifikacijska ploščica zamenjana.

### 11.3.2 Identifikacijska nalepka

Že nekaj let večina proizvajalcev vozil na vozila pritrjuje identifikacijske nalepke, ki se izdelujejo lasersko. Ob poskusu odstranitve nalepke se le-te tako poškodujejo, da jih ni mogoče ponovno nalepiti na kakšno drugo vozilo. Pri izgubi ali poškodbi originalne tipske nalepke se lahko pri pogodbenem trgovcu naroči duplikat tipske nalepke, ki je registrirana v centralnem računalniku proizvajalca vozil. Nadomestna identifikacijska nalepka se od originala razlikuje v produkcijski številki vozila.

**Slika 6: Primer identifikacijske nalepke, za vozilo znamke AUDI**



Vir: W. Messner. Misija FRONTEX, lasten arhiv

#### **11.4 DRUGE VRSTE ZAŠČITE VOZILA**

Pred zapustitvijo proizvodnega traka, pa vozilo dobi tudi nekatere druge oblike zaščite, ki se od proizvajalca do proizvajalca razlikujejo. Navadno so te zaščite v obliki samolepilnih etiket, postavljajo pa se na posebej odrejena skrita mesta. To so produkcijske številke, tehnično servisne nalepke, številke motorja, računalniške nalepke ...

Pri odkrivanju ukradenih vozil so le-te najbolj pogost dokaz o izvoru vozila. Zaradi tega je ob sumu oziroma ugotovitvi nepravilnosti, potrebno opraviti preverjanje pri tujih varnostnih organih in se posvetiti podrobnejšemu pregledu vozila.

Izkušnje so pokazale, da storilci pri predelavi vozil mnogokrat odstranijo takšno vrsto zaščite, vendar kljub temu na vozilu navadno ostanejo vidni znaki mesta (ostanki lepila od nalepke), kjer se je nahajala takšna nalepka.

Te vrste zaščit vsebujejo v svojih oznakah določene podatke o vozilu (FIN oznako, številko motorja, proizvajalca, ...)

V primeru, ko se ti podatki ne ujemajo, je to lahko indic, da je vozilo predelano.

## **12 PREGLED SUMLJIVEGA VOZILA**

Ob prihodu vozila na mejni prehod morajo biti policisti pozorni na različne znake na vozilu, osebi ali dokumentih, če le-ti vzbujajo sum, da je bilo vozilo ukradeno. Policist pregleda sumljivo vozilo po sledečem zaporedju:

- pregled vozila in pregled dokumentov,
- primerjava podatkov v dokumentih s podatki na vozilu,
- podrobnejši pregled vozila,
- preverka po računalniških bazah,
- ostale preverke.

### **12.1 PREGLED VOZILA**

Pri mejni kontroli je treba biti pozoren na izvor sumljivega vozila, na sumljive osebe v vozilu (iskane osebe, operativno zanimive osebe) in na sumljive predmete v vozilu (predmeti, ki izvirajo iz kaznivih dejanj in so namenjeni izvrševanju kaznivih dejanj, prepovedane droge, vlomilsko orodje idr.)

Več pozornosti je treba posvetiti pregledu samega vozila, v prvi fazi zunanosti vozila:

- znaki, ki kažejo na nasilno odpiranje ali nasilni zagon vozila (poškodovane ali zlomljene ključavnice, vstavljeni neoriginalni ali predelani elektronski sklopi ...),
- steklo na vozilu (razbito steklo, delci stekla na sedežih ali prostoru za noge, razpoke ali odrgnine na steklu ...),
- vrata vozil (praske na barvi, manjkajoča tesnila vrat ...)
- kljuge in ključavnice (luknja ali nalepka v bližini kljuge ali ključavnice, poškodovani cilindri ključavnice),
- električne inštalacije vozila (v vozilu ni ključavnice za vžig ali pa je ta zgolj navidezno vstavljena, sledovi orodja na ključavnici za vžig ali sledovi v neposredni bližini, sledovi orodja na pokrovu rezervoarja goriva),
- registrske tablice na vozilu (ali sta prvi in zadnji registrski tablici identični, ali je registrska tablica originalna, ponarejena ali prenašana, ali so registrske tablice čiste, vozilo pa je umazano).

(Problematika tatvin motornih vozil - usmeritve in napotila za delo, 2004)

## **12.2 PREVERKA IN PREGLED DOKUMENTOV**

Policist opravi običajen postopek mejne kontrole in zahteva v izročitev dokumente o vozilu (prometno dovoljenje), svojo pozornost pa usmeri tudi na druge dokumente, kot so kupoprodajne pogodbe, pogodbe o najemu vozila, zelena zavarovalna karta, zavarovalna polica, pooblastila za vožnjo vozila in druge dokumente o vozilu in osebne dokumente voznika, ki so pogosto ponarejeni. (Problematika tatvin motornih vozil - usmeritve in napotila za delo, Generalne policijska uprava, 2004)

Policist preveri lastništvo, registrsko številko in veljavnost registracije vozila. Pri pregledu pozornost usmeri na ponarejenost ali prenarejenost dokumentov in uporabi vsa razpoložljiva tehnična sredstva in pripomočke (ultravijolična svetila in napravo DOCUBOX). Med postopkov je potrebno opazovati vedenje voznika in ostalih oseb v vozilu.

Ob ugotovitvi nepravilnosti na dokumentih se vozilo zaseže, z voznikom pa opravi razgovor. V delo se vključi tudi lokalna kriminalistična enota ali kriminalisti sektorja kriminalistične policije iz policijske uprave.

Če v postopku pregleda dokumentov ne ugotovimo nepravilnosti, obstaja pa sum, da z vozilom ni vse v redu, se nadaljuje postopek primerjave podatkov v dokumentih s podatki na vozilu.

## **12.3 PRIMERJAVA PODATKOV V DOKUMENTIH S PODATKI NA VOZILU**

Podatke, ki so vpisani v prometno dovoljenje, policist primerja s podatki na vozilu. Primerja pa številko šasije, barvo vozila, znamko in tip vozila, obliko karoserije.

Podatke je potrebno primerjati s podatki na identifikacijski ploščici ali nalepki ter drugih identifikacijskih oznakah, kot so tehnično servisna nalepka, številka motorja in računalniška nalepka.

## **12.4 PODROBNEJŠI PREGLED VOZILA**

Pri podrobnejšem pregledu vozila se ponovno pozornost preusmeri na zunanje znake, ki bi kazali na nasilno odpiranje ali nasilni zagon vozila (poškodovane ali zlomljene ključavnice, vstavljeni neoriginalni ali predelani elektronski sklopi, drobci stekla v vozilu idr.)

Opraviti je treba pregled ključev vozila. Originalni ključi imajo namreč običajno oznako podjetja, ki je vozilo izdelalo. S ključem vozila se preveri ali ključ odpira vse ključavnice na vozilu in ali deluje daljinski upravljalnik. Policist lahko zahteva, da voznik ugasne in nato ponovno vžge vozilo, pri čemer je potrebno biti pozoren na način zaganjanja motorja vozila.

Pri pregledu številke šasije in drugih identifikacijskih oznak ugotavljamo prenašanje le teh (neenakomernost številke, zarjavele številke, drugačen odtenek barve okoli številke šasije, sveža barva v okolici vtisnjene številke šasije, s trkanjem preverimo dvojnost pločevine ...) Številka šasije, v kolikor ni predelana ali prenašena, izkazuje identiteto vozila. V kolikor pa je številka šasije predelana, pa lahko identiteto ugotavljamo s kriminalistično tehničnim pregledom številke šasije na podlagi drugih identifikacijskih znakov.

## **12.5 RAČUNALNIŠKE BAZE IN DODATNE PREVERKE**

Podatke v prometnem dovoljenju preverimo v računalniško podprtih upravnih evidencah. Ti podatki so: lastništvo, znamka, tip motorja, številka šasije, barva vozila, datum registracije, številka obrazca prometnega dovoljenja, datum izdaje dokumenta idr.)

Vozilo se preveri v policijskih operativnih evidencah in hkrati v Schengenskem informacijskem sistemu (SIS). V kolikor voznik ni tudi lastnik vozila, se lahko opravi telefonska preverka pri lastniku vozila.

### **12.5.1. Preverka pri tujih varnostnih organih**

Po dogovoru z nemškimi varnostnimi organi je od leta 1996 možno preverjanje tujih vozil pri mejni kontroli, v kolikor je podan utemeljen sum, da je vozilo ukradeno. To sodelovanje poteka v skladu z veljavnimi mednarodnimi bilateralnimi sporazumi oziroma pogodbami, ki jih je Slovenija sklenila na področju notranjih zadev. Z omenjenimi pogodbami je med drugim opredeljeno tudi policijsko sodelovanje. Zbirka mednarodnih pogodb je objavljena na internetu.

### **12.5.2 Trilateralni center**

Na podlagi dogovora med Vlado Republike Italije, Zvezno vlado Republike Avstrije in Vlado Republike Slovenije o sodelovanju v policijskem centru v Vratih – Megvarje (Uradni list RS št. 4/2005) je bil ustanovljen center za policijsko sodelovanje (CPS), ki je začel leta 2003 tudi operativno delovati.

Gre za spodbujanje in krepitev čezmejnega policijskega sodelovanja in izmenjavo informacij, usklajevanje skupnih nalog ter drugih operacij.

Namen tega centra je izmenjava informacij, potrebnih pri operativnem delu policije, ki jih je mogoče pridobiti iz evidenc, do katerih imajo dostop avstrijska in italijanska policija. To omeni, da lahko policisti iz mejnih prehodov v Republiki Sloveniji preko tega centra preverijo podatke oziroma opravijo poizvedbo o *»sumljivi osebi in sumljivem vozilu«*, katerega imajo v policijskem postopku.

### **12.6 STROKOVNA POMOČ**

V kolikor pri preverjanju sumljivega vozila nismo potrjena dejstva, ki kažejo na to, da je vozilo ukradeno, pa je kljub temu sumljivo, se lahko policisti odločijo za svetovanje ali kriminalistično tehnični pregled vozil. V delo lahko vključijo tudi strokovno pomoč delavcev Sektorja kriminalistične policije, ki so usposobljeni in opremljeni za ugotavljanje identitete motornega vozila.

Kriminalistični tehniki na podlagi kriminalistično tehničnega pregleda vozila ugotovijo, če so na vozilu vse identifikacijske oznake vozila originalne ali ponarejene. Nato izdelajo strokovno mnenje, na podlagi katerega je zadeva s poročilom ali kazensko ovadbo poslana okrožnemu državnemu tožilstvu.



## **13 POSTOPKI Z ODKRITIMI UKRADENIMI VOZILI**

Po vstopu Slovenije v Schengensko območje so policisti pri svojem delu pričeli uporabljati Schengenski informacijski sistem (SIS), preko katerega preverjajo tudi ukradena vozila. Vozilo se tudi ob registraciji preveri preko SIS tudi ob registraciji. V primeru »zadetka« mora organ za registracijo o tem obvestiti policijo, ki prevzame nadaljnji postopek. Policija najprej preveri, da ne gre za t. i. »lažni zadetek«. V primeru veljavnega razpisa policisti postopajo v skladu z Zakonom o kazenskem postopku, kar pomeni, da vozilo zasežejo in o tem, s kazensko ovadbo ali poročilom, obvestijo pristojno okrožno državno tožilstvo.

Priporočeno je, da vsi bodoči kupci vozila kupujejo pri pooblaščenih prodajalcih motornih vozil. Prav tako pa naj obišejo spletno stran policije, kjer lahko preverijo status vozila v Sloveniji in v nekaterih drugih državah. (Tatvine vozil – statistični podatki, 2009)

Policija v primeru odkritih ukradenih vozil postopa skladno z določili Zakona o kazenskem postopku, pri tem pa mora upoštevati tudi 39. in 100. člen Konvencije o izvajanju Schengenskega sporazuma (v nadaljevanju - konvencija) .

39. člen konvencije opredeljuje dolžnost policijskih organov pogodbenic, da v skladu z nacionalnim pravom in v okviru svojih pooblastil pomagajo drug drugemu pri preprečevanju in odkrivanju kaznivih dejanj, če po nacionalnem pravu pomoč ne poteka preko sodnih organov.

V 100. členu konvencije pa je določeno, da če se pri preverjanju ugotovi, da v Schengenskem informacijskem sistemu obstaja razpis o iskanju stvari zaradi zasega ali za zagotovitev dokazov v kazenskem postopku, se organ, ki je to ugotovil, poveže z razpisanim organom, da zagotovita potrebne ukrepe.

Zgoraj naštetih določbi pa ne pomenita pravne podlage za zaseg vozila. Dejstvo, da je določeno vozilo v sistemu SIS iskano, predstavlja dejansko podlago za uporabo ustreznih določb domačega pravnega reda o zasegu predmetov.

Ko se v policijskem ali upravnem postopku ugotovi, da je motorno vozilo navedeno v schengenskem informacijskem sistemu, je potrebno postopati v skladu z določbami 39. in 100. členom konvencije. Tako se ukrepi države pogodbenice, ki je takšno vozilo odkrila, sprejmejo v skladu z njenim nacionalnim pravom.

Po 220. členu Zakona o kazenskem postopku, se predmeti, ki se morajo po kazenskem zakonu vzeti (to so določeni predmeti, ki so bili uporabljeni, ali namenjeni za kaznivo dejanje ali so nastali s kaznivim dejanjem ter vsi predmeti, ki so s kaznivim dejanjem protipravna pridobljena korist) ali ki utegnejo biti dokazilo v kazenskem postopku, zasežejo. To lahko stori policija, ko postopa po 148. in 164. členu ZKP, če so podani razlogi za sum, da je bilo storjeno kaznivo dejanje, za katero se storilec preganja po uradni dolžnosti. V tem primeru je dolžnost policije, da takšno vozilo zaseže in postopa na podlagi določil 148. člena Zakona o kazenskem postopku.

O dogodku in vseh ugotovitvah je policija dolžna, v skladu z Uredbo o sodelovanju državnega tožilstva in policije pri odkrivanju in pregonu storilcev kaznivih dejanj, o tem obvestiti pristojno državno tožilstvo. V kolikor je po posvetu s pristojnim državnim tožilstvom ugotovljeno, da obstaja sum za pregon, je potrebno v skladu z navodili oziroma usmeritvami pristojnega Okrožnega tožilstva podati kazensko ovadbo ali poročilo v dopolnitev kazenske ovadbe. Na pristojno državno tožilstvo oziroma vozilo skupaj s kazensko ovadbo pa izročiti pristojnemu dežurnemu preiskovalnemu sodniku. O zaseženem vozilu, vozniku in dogodku je potrebno obvestiti pristojni organ – Sektor za mednarodno policijsko sodelovanje. Omenjeni sektor na podlagi 100. člena konvencije obvesti državo pogodbenico, ki je tak razpis o iskanju stvari vnesla v schengenski informacijski sistem. V tem primeru, ko gre za sum kaznivega dejanja posestnika vozila, je državno tožilstvo tisto, ki izvaja usmerjanje in je zato tudi odločanje o vrnitvi zaseženega vozila v njihovi pristojnosti.

V primerih, ko pa je že iz poročila policije razvidno in tudi v nadaljevanju od državnega tožilstva potrjeno, da ni podlage za kazenski pregon zoper posestnika vozila, za katero je razpisano iskanje, pa odločanje o zasegu in vrnitvi vozila ni v pristojnosti državnega tožilca. V takih primerih mora policija postopati v skladu z 224. členom Zakona o kazenskem postopku. Zaseženo vozilo se vrne lastniškemu posestniku. *»Kdor ima stvar v posesti, kot da je njegova, je lastniški posestnik.«* (Juhant et al., 2004, str. 173)

Policija niti z zasegom niti z vrnitvijo predmeta, ne sme odločati o lastninski pravici oziroma drugačnemu stvarno ali obligacijsko-pravnem upravičenju (npr. leasing), na podlagi katerega ima oseba, kateri predmet je bil zasežen, le tega v posesti. Policija vrne vozilo tisti osebi, kateri je bilo vozilo tudi zaseženo.

## **14 USMERITVE V POSTOPKIH Z ZASEŽENIMI VOZILI**

Z Zakonom o kazenskem postopku in Stvarnopravnim zakonikom, je potrebno postopati skladno z usmeritvami:

Ko je v postopku posestnik vozila, za katerim je v domačih ali tujih evidencah razpisano iskanje, mora na podlagi določil Zakona o kazenskem postopku in Zakona o policiji, policist zavarovati ukradeno vozilo, morebitne ponarejene ali prenašane listine in druge predmete ter zbrati vsa potrebna obvestila o ukradenem vozilu in posestniku vozila.

O postopku oziroma zaseženemu vozilu je treba seznaniti tožilca pristojnega Okrožnega državnega tožilstva in od njega pridobiti mnenje o tem ali iz posredovanih podatkov izhaja podlaga za nadaljnji kazenski pregon ali ne. V kolikor je bil z državnim tožilcem opravljen razgovor in zaprosilo ni bilo pisno, je potrebno o razgovoru z državnim tožilcem napisati uradni zaznamek, kot je to navedeno v Uredbi o sodelovanju državnega tožilstva in policije pri odkrivanju in pregonu storilcev kaznivih dejanj (12. člen).

V primeru, da je bilo zaseženo vozilo ukradeno in registrirano v tujini, je potrebno preko Sektorja za mednarodno policijsko sodelovanje o zasegu obvestiti pristojne tuje varnostne organe in jih zaprositi za dokumentacijo, operativne in druge podatke v zvezi zaseženega vozila. V omenjenem zaprosilu sektor obvesti tuje varnostne organe o predvidenem roku za odgovor na zaprosilo (45 dni) in nadaljnjem postopku z vozilom.

V primeru, ko je podlaga za nadaljnji kazenski pregon (posestnik vozila je storilec kaznivega dejanja in je povezan z ukradenim vozilom; v postopku imamo ukradeno vozilo s ponarejeno ali prenarejeno številko šasije ali drugimi identifikacijskimi znaki; dokumenti za vozilo so ponarejeni ali prenarejeni itd.), je potrebno, v skladu s 148. členom Zakona o kazenskem postopku na pristojno Okrožno državno tožilstvo, podati kazensko ovadbo oziroma poročilo v dopolnitev kazenske ovadbe, katere priloga je tudi zaseženo ukradeno vozilo. Ker o vrnitvi ukradenega vozila odloča organ, ki vodi postopek, mora v tem primeru odločitev o vrnitvi vozila sprejeti državno tožilstvo, ki obravnava primer skladno z Uredbo o postopku upravljanja z zaseženimi predmeti, premoženjem in varščinami. (Ur. list RS, št. 48/2007)

Na podlagi sprejete odločitve državnega tožilca lahko vozilo sicer vrne tudi policija. V komentarju ZKP je v členu 225 (str. 526, točka 4) navedeno: *»Predmete, ki jih je v predkazenskem postopku zasegla policija in niso izročeni v hrambo sodišču, je po stališču sprejete v sodni praksi, po ustavitvi kazenskega postopka dolžna vrniti obdolžencu policija, ne pa sodišče.«* (Š. Horvat, 2004).

V primeru, ko ni podlage za nadaljnji kazenski pregon, pa mora policija postopati skladno z 224. členom Zakona o kazenskem postopku in zaseženo vozilo vrniti posestniku takoj, ko prenehajo razlogi za zaseg (posestnik vozila ni storilec kaznivega dejanja in ni povezan z ukradenim vozilom; številka šasije ali drugi identifikacijski znaki na vozilu niso ponarejeni ali prenarejeni, dokumenti za vozilo niso ponarejeni ali prenarejeni ...). Skladno z Zakonom o kazenskem postopku je potrebno obvestiti pristojno Okrožno državno tožilstvo.

Posestnika vozila je ob prevzemu potrebno poučiti, da je vozilo še vedno razpisano kot iskano v bazah iskanih vozil. Zahtevke za izbris iz baze iskanih vozil, registracijo vrnjenega vozila in druge administrativne postopke ureja posestnik vozila. O najdbi ukradenega vozila policija obvesti oškodovanca tatvine oziroma tuje varnostne organe tiste države, kjer je bilo vozilo ukradeno.

V primeru, ko ima policija v postopku iskano motorno vozilo, ki je registrirano v Sloveniji in je v preteklosti (zaradi razpisa iskanja) že bilo predmet kazenske ovadbe oziroma obravnave na sodišču in je pravosodni organ s pravnomočno odločbo dodelilo vozilo upravičencu, je potrebno ravnati v skladu z določili 2. člena Zakona o sodiščih (Uradni list RS, št. 19/94 z dne 13.4.1995 in drugi), ki navaja da mora pravnomočno odločbo sodne oblasti spoštovati vsaka fizična in pravna oseba v Republiki Sloveniji. To pomeni, da mora policija zaseženo vozilo vrniti imetniku oziroma upravičenemu uporabniku. (Postopki z odkritimi ukradenimi vozili, 2008)

## 15 UKREPI ZA PREPREČEVANJE TATVIN MOTORNIH VOZIL

V avtomobilski industriji in zavarovalniškem gospodarstvu je v zadnjih letih prišlo do očitnih izboljšav pri preprečevanju krajev, velik uspeh je tudi prilagoditev zavarovalnih pogojev. Pravna ureditev bi morala biti standardizirana po Evropi s skupnimi zavarovalniškimi standardi.

Veliko več bi bilo potrebno storiti v zvezi z zavestjo prebivalstva, saj le-to predvsem v urbanem okolju premalo sodeluje pri preprečevanju kaznivih dejanj.

Tudi preprečevanje preprodaje vozil ni samo naloga policije, ampak celotne družbe. Vedno več vozil je opremljenih z električno blokado vžiga, s čimer pada tudi število njihovih krajev, zato morajo storilci kaznivih dejanj najti druge možnosti, kot recimo »carjacking«, kjer uporabnika oziroma lastnika vozila storilci navadno z orožjem prisilijo, da jim vozilo preda. (WIKIPEDIA, 2009)

Veliko v boju zoper tatove motornih vozil je mogoče doseči z represivnimi ukrepi. Leti pa se morajo prilagajati posameznemu regionalnemu okolju, stremeti k čim boljšemu sprejemu prijave, takojšnjemu ukrepanju ob prijavi tatvine motornega vozila, sodelovanju med posameznimi službami in takojšnjemu ukrepanju ob morebitni najdbi vozila.

Veliko več bo potrebno narediti izobraževanja različnih kadrov, na temo avtomobilske kriminalitete, od policistov, kriminalistov, tožilcev itd., izboljšati informacijske sisteme, okrepljeno sodelovati na mednarodni ravni, uvesti enotne dokumente za motorna vozila, predvsem zaradi lažjega odkrivanja vozil, ter strukturirano in pravno podkrepjeno sodelovati med zavarovalnicami in privatnimi varnostnimi službami – detektivi.

Posebej je treba opozoriti na dejstvo, da mednarodna preprodaja vozil kljub določenemu zmanjšanju igra pomembno vlogo. V zakup je potrebno vzeti dejstvo, da bodo organizirane kriminalne združbe iznašle nove načine odvzemov motornih vozil, da bodo zadovoljile potrebe na zmeraj bolj »lačnem« trgu. Zato bodo po vsej verjetnosti najbolj naraščali delikti navideznih krajev vozil s krajem storitve v tujini.

V reševanje nastale problematike se bodo morale vključiti tudi zavarovalnice. Vedeti velja, da so v zahodni Evropi goljufije vozil izjemno razširjen pojav, ki zavarovalnim družbam povzroča velike težave.

Tudi Slovenija ni izjema, saj se kriminalne izkušnje zahodne Evrope hitro prenašajo tudi v naš prostor.

*»Kriminalna ali kriminalitetna prevencija je večinoma delovanje pred posledicami. Ker pa je »delanje posledic« inkriminirano s kaznovalnim pravom, pripravljanje nanje pa večinoma ne je prav v tem bistveni razloček med tistim kar pomeni represijo (ali prisiljevanje k neposlušnosti) od onega kar je lahko preprečevanje, ki večinoma ni normativizirano in sploh še ne vemo kaj bo.« (Pečar, 2002, str. 124-125)*

Toda upravljanje posledic »post delictum« je čisto nekaj drugega kot ukrepanje »ante delictum«. Z represijo se smejo ukvarjati samo po pravu pristojni organi, medtem ko se kriminalne prevencije lahko lotevamo vsi in povsem brez prava, če to le hočemo, in sicer institucionalno ali povsem individualno – v družini, soseski ali kjerkoli mislimo, da se lahko vpletamo v t. i. kriminogene ali viktimogene situacije ali priložnosti. (po Pečarju, 2002, str. 125)

## 16 ZAKLJUČEK

Tatvine vozil in trgovanje z njimi postajajo izjemno razširjen in finančno donosen posel. Zato ne preseneča, da število kriminalnih združb, prek katerih trgovina z ukradenimi vozili poteka, narašča in da se pri tem vse pogosteje uporablja tudi nasilje. Tu pa je seveda še dobiček, ki je glavni motiv razvoja tihotapstva in bo porok za druge, da se bodo spustili v tovrstno dejavnost, ne glede na tveganje.

Problematika tihotapljenja in organiziranega kriminala je zelo kompleksno področje, ki problemsko zajema veliko število udeleženih subjektov. Zato je tudi zoperstavljanje tovrstnim problemom in težavam kompleksno in jih je treba reševati z udeležbo in sodelovanjem vseh vpletenih. Nemogoče je pričakovati, da bi bili ukrepi v eni sami državi ali organu porok za uspeh.

Po vstopu v schengenski prostor se je marsikdo začel spraševati, ali bomo tudi odslej uspešno preprečevali ilegalne migracije, odkrivali ukradena vozila in ponarejene dokumente ter uspešno preprečevali drugo čezmejno kriminaliteto. Pojavljalo se je vprašanje, ali bomo zagotovili enako ali morda višjo stopnjo notranje varnosti v Sloveniji?

Analiza stanja v Republiki Sloveniji na področju odkrivanja ukradenih vozil na državni meji prikazuje, da je število odkritih vozil na državni meji v porastu. Vendar je kljub prizadevanju policistov pri tako rednem delu kot pri poostrenih nadzorih to število še vedno premajhno, zlasti glede na število vozil, ukradenih v Republiki Sloveniji.

Ugotavljam, da je večji del vozil nižjega in srednjega cenovnega razreda uporabljen za rezervne dele, za popravilo vozil, ali pa se le-ta legalizirajo na podlagi števil in dokumentov »totalno« poškodovanih vozil. Omeniti velja, da za slovensko policijo predstavlja velik problem tudi dejstvo, da so organizirane kriminalne združbe pogosto stacionirane v tujini, kamor je preko tihotapskih kanalov odpeljana veliko pri nas ukradenih vozil višjega cenovnega razreda. Sami organi pregona oziroma policija morajo na svojem področju delovanja zagotoviti celovit pristop vseh služb, ki morajo prispevati svoj delež k preprečevanju tovrstne problematike. Potrebno je doseči široko mednarodno sodelovanje, ki bi zmanjšalo deficit organov pregona zaradi meja, katerih tihotapci pri svojem delovanju tako rekoč ne poznajo. Ravno tako je potrebno široko sodelovanje z vsemi ostalimi, tako nevladnimi kot civilnimi in državnimi službami. Tudi z izobraževanjem in izpopolnjevanjem lahko dosežemo, da bodo uslužbenci organov pregona ustrezno pripravljene na izzive, ki jih pred njih postavlja problematika organiziranega kriminala in s tem tudi tihotapstva ukradenih vozil čez državno mejo.

Višjo kvaliteto dela pri odkrivanju ukradenih vozil na mejnih prehodih bi lahko dosegli z okrepljenim sodelovanjem na več ravneh, in sicer na državni, regionalni in lokalni ter ravni Evropske unije, zlasti z pospešitvijo mednarodnega sodelovanja na podlagi bilateralnih sporazumov med posameznimi državami, kar zajema izmenjavo informacij o tatvinah in trgovini z ukradenimi vozili ter drugimi oblikami organiziranega kriminala. Uveljaviti bi bilo potrebno usklajen pristop h kaznovalni politiki, predvsem z doslednim zasegom in odvzemom premoženja, pridobljenega s kaznivimi dejanji s področja tatvin in trgovine z ukradenimi vozili. Vzpostaviti bi bilo potrebno pregleden sistem nadzora registracije vozil, zlasti pri ponovni registraciji

rabljenih ali poškodovanih vozil, s čimer bi povečali uspešnost organov pregona glede preprečevanja izvoza ukradenih vozil. Ne gre pa pozabiti kontinuiranega usposabljanja policistov in kriminalistov na mejnih prehodih, saj bi le-ti morali poznati vse kazalce nevarnosti, profile tveganja, tipične »modus operandi« čezmejnega kriminala ter posebne tarče nadzora in pregledov. Tudi pri rednem delu bi bilo potrebno povečati učinkovitost, predvsem s temeljitim pristopom pri pregledih potnikov, vozil in prtljage. Kot uspešna metoda se je že izkazalo posebno usposabljanje in izobraževanje policistov in kriminalistov na temo odkrivanja ukradenih vozil na državni meji. Ob vsem tem si učinkovitega dela ne gre predstavljati brez sodobne opreme in tehničnih sredstev.

Vse mora biti izpeljano tako, da se pri tem ne posega v človekove pravice in svoboščine izven zakonsko določenih pogojev in da se pri tem ne ogroža katera koli oblika varnosti udeležencev v tem procesu.

Veliko možnosti je v boju zoper tatove motornih vozil mogoče doseči z represivnimi ukrepi. Le-ti pa se morajo prilagajati posameznemu regionalnemu okolju, stremeti k čim boljšemu sprejemu prijave, takojšnjemu ukrepanju ob prijavi tatvine motornega vozila, sodelovanju med posameznimi službami ter takojšnjemu ukrepanju ob morebitni najdbi vozila. Veliko več bo potrebno storiti tudi na področju izobraževanja različnih kadrov, od policistov do tožilcev, in zagotoviti storitve zmogljivega informacijskega sistema, okrepljeno sodelovati na mednarodni ravni ter uvesti enotne dokumente za motorna vozila.

Odkrivanje ukradenih vozil na državni meji je pomemben segment dela policistov na mejnih prehodih, vendar ima na tem področju pomembno vlogo Urad kriminalistične policije, ki analitično spremlja dogodke o ukradenih vozilih in preučuje ta pojav. Ob tem pa tudi analizira informacije s terena in na podlagi teh analitičnih rezultatov usmerja delo policistov na terenu z novimi usmeritvami in navodili.

Izzivov in ciljev pri delu mejne policije ne bo zmanjkalo. Osnovni cilj pa tudi v prihodnje ostaja enak - zagotavljanje najvišjega standarda varnosti oseb in premoženja, ne samo v naši državi, temveč na celotnem schengenskem območju. Seveda, pa se ne smemo ustaviti na tej točki. Nadaljevati je potrebno učinkovito izvajanje nadzora zunanje meje in zagotoviti ustrezno število policistov, katere je potrebno ustrezno, strokovno in kontinuirano izobraževati, saj so strokovna izobraževanja ključ do uspešnega dela. Ohraniti je potrebno sodelovanje s sosednjimi in drugimi državami Evropske unije.

Ne gre pozabiti, da je domišljija tihotapev neizmerna in tako mora postopati tudi vsak preiskovalec, skratka, gre za igro »mačke in mišk«, kjer je miš – tihotapec, vedno korak pred mačko - organi pregona, ki mu morajo slediti in ga poizkušati dohiteti. Prehiteti ga skoraj zagotovo ne morejo.

## LITERATURA

1. DVORŠEK, Anton. Organiziran kriminal – problem policije na prehodu v 21. stoletje. Višja šola za notranje zadeve. Ljubljana, 1994.
2. POLLARD, David. Varovanje avtomobila: kako obvarovati vozilo pred tatovi. Tehnična založba Slovenije, Ljubljana, 1994.
3. ŽERJAV, Ciril. Nepridipravi so med nami: ne dajmo jim priložnosti. Unigraf, Ljubljana, 1995.
4. DJOSIĆ, Miodrag. Kriminalistička obrada krivičnih djela nedozvoljene trgovine. SUP, Beograd, 1970.
5. ANSA. Crime zoom. Agenzia Ansa. Rim, 1994.
6. SEHR, Peter. Internationale kraftfahrzeug verschiebung, Essen – Nemčija, 1995.
7. DUYNE, Petrus. Organized crime in Europe. Nova Science, New York, 1995.
8. BAVCON, Ljubo. Priporočila za oblikovanje kriminalitetne politike v RS, v izhodiščih kriminalne politike v RS, Ljubljana, 1995.
9. CELAR, Branko. Mednarodno policijsko sodelovanje v luči evropskih integracijskih procesov. Ljubljana, 1996.
10. TRATNIK, Matjaž. Organiziran kriminal. MNZ, Ljubljana, 1997.
11. PIRJEVEC, Marko, PIRC Drago, Klobasa, Dušan, Klopčič Roman, Korošec Bojan. Problematika tatvin motornih vozil v RS. MNZ, Ljubljana, 1997.
12. MRŠIĆ, Goran. Identifikacija vozila na osnovi FIN oznake. Zagreb, 1998.
13. BOBNAR Tatjana, DELAKORDA Darko, DROBNIČ Katja, GERBAJS, Dejan, KEČANOVIĆ, Bećir, MENEGALIJA, Drago, PAVLIČ, Drago, PIRKOVIČ, Ljubo, REGENT, Aleksander, STARE, Darko, ŽABERL, Miroslav. Kriminalistično preiskovanje. Usposabljanja policistov kriminalistov. MNZ, Gotenica, 1998
14. BURIAN, Dušan. Schengen v praksi, MNZ, Ljubljana, 1999.
15. LOPUŠINA, Marko. Mafije sveta. Beograd, 2000.
16. DOBOVŠEK Bojan. Organiziran kriminal. Unigraf, Ljubljana, 2002.
17. JUHANT, Miha, BERDEN Andrej, KERESTEŠ Tomaž, RIJAVEC Vesna, TRATNIK Matjaž, VLAHEK Ana, VRENČUR Renato. Stvarnopravni zakonik s komentarjem. GV založba, Ljubljana, 2004.
18. HORVAT, Štefan. Komentar Zakona o kazenskem postopku. GV založba, Ljubljana, 2004.
19. BAVCON, Ljubo. Izzivi in odzivi. Uradni list Republike Slovenije, Ljubljana, 2006.



## **VIRI**

1. Avtomobilska kriminaliteta – smernice dela policije – konkretizacija nalog, UKP GPU Ljubljana, oktober, 2002.
2. Problematika tatvin motornih vozil v Republiki Sloveniji. Gradivo s posveta, MNZ RS, Ljubljana, 1997.
3. Opravljanje mejne kontrole, MNZ, UP, Ljubljana, 1996.
4. Priročnik za mejno kontrolo, MNZ, Ljubljana, 2005.
5. Praktični priročnik za mejne policiste (Schengenski priročnik), priporočilo Evropske komisije, Bruselj, 2006.
6. Izvajanje preverjanj po schengenskem informacijskem sistemu, MNZ, Ljubljana, 2007.
7. Analiza kaznivih dejanj na mejnih prehodih v letu 2007. Publikacija UUP, GPU, Ljubljana, 2008.
8. Analiza kaznivih dejanj na mejnih prehodih januar – junij 2008. Publikacija UUP, GPU, Ljubljana, 2008.
9. Problematika tatvin motornih vozil- usmeritve in napotila za delo, MNZ, 2004.
10. KRIŽAN R. Predstavitev problematike avtomobilskega kriminala, IV. Seminar s področja avtomobilskega zavarovanja, Portorož, 1998

## **PRAVNI VIRI**

### **Zakoni:**

1. Zakon o nadzoru državne meje, Ur. list RS, št. 60/2007
2. Kazenski zakonik Republike Slovenije, Ur. list RS, št. 55/2008, 66/2008 popr.
3. Zakon o kazenskem postopku, Ur. list RS, št. 32/2007.
4. Zakon o policiji, Ur. list RS, št. 107/2006, 14/2007.
5. Zakon od sodiščih , Ur. list RS, št. 19/94 popr.
6. Zakon o ratifikaciji konvencije združenih narodov proti mednarodnemu organiziranemu kriminalu, Ur. list RS-MP, št. 14/2004.

### **Uredbe:**

1. Uredba Evropskega parlamenta in sveta št. 562 /2006 (Zakonik o Schengenskih mejah)
2. Uredba o sodelovanju državnega tožilstva in policije pri odkrivanju in pregonu storilcev kaznivih dejanj, Ur.l. RS, št. 52/2004
3. Uredba o postopku upravljanja z zaseženimi predmeti, premoženjem in varščinami (Ur. list RS, št. 48/2007).

## Članki:

1. BRAČKO, Andrej. Schengenski informacijski sistem, Varnost, 4/2007
2. MEŠKO Gorazd, DOBOVŠEK Bojan, BUČAR-RUČMAN Aleš, TOMINC Bernarda. Razprava o merjenju organizirane kriminalitete kot kazalcu ogrožanja nacionalne varnosti v Sloveniji, Varstvoslovje, 08/2006, str. 5-17
3. PEČAR, Janez. Preprečevanje kriminalitete in policija. Varstvoslovje, 04/2002, str. 124-125
4. ABADINSKY, Howard. Aging and aged in organised crime. Boston. 1983
5. FRANZ, Damjan. »Avto lahko »ukradejo« tudi po dogovoru. Nedeljski dnevnik. 29.02.2004.
6. ZINRAJH, Zvonko. Schengen – prednosti in kaj še moramo storiti, Pravna praksa, 12/2008

## Ostali viri:

1. Tatvine vozil – statistični podatki.  
URL=<http://www.policija.si/si/szj/doc.15.01.2009>
2. Wikipedia.  
URL=<http://en.wikipedia.org/wiki/Carjacking.16.01.2009>
3. Konvencija o izvajanju schengenskega sporazuma, Bruselj, 2006.
4. Konvencija Organizacije združenih narodov o boju proti transnacionalnem organiziranem kriminalu (United Nations Convention against Transnational Organised Crime, 2000)
5. Resolucija o preprečevanju in zatiranju kriminalitete. DZ RS, 2006.
6. Seminar s področja avtomobilskega zavarovanja, Portorož 1998
7. Schengenski skupni priročnik, Uradni list EU, št. C313.
8. Spletna stran policije, (URL:<http://www.policija.si>)
9. Intranet policije.  
URL=<http://intranet.policija.si/intranet/>

## Ustni viri:

1. ŽAGAR, Robert. Pomočnik komandirja. PMP Jelšane
2. ZORMAN, Sebastijan. Lokalna kriminalistična enota. PMP Jelšane
3. MESSNER, Werner. Focal point officer, misija Frontex, Celovec, Avstrija

## **SEZNAM SLIK**

Slika 1: Najbolj iskane znamke osebnih vozil, str. 13

Slika 2: Smeri tranzita ukradenih vozil čez RS, str. 15

Slika 3: Tranzit ukradenih vozil v Evropi, str. 20

Slika 4: Pripomočki za vlamljanje v vozila, str. 24

Slika 5: Primer številke šasije za vozilo znamke AUDI, str. 35

Slika 6: Primer identifikacijske nalepke za vozilo znamke AUDI, str. 37

## **IZJAVA O AVTORSTVU IN NAVEDBA LEKTORJA**

Kandidatka, Anja Podboj, izjavljam, da je omenjeno delo moja avtorska stvaritev. Strinjam se z objavo diplome na internetu.

Diplomsko delo je lektorirala Nina Melinc.

Anja Podboj