

Trendi tatvin motornih vozil v Republiki Srbiji in drugih evropskih državah

Saša Mijalković¹, Goran Bošković², Slaviša Vuković³, Goran Vučković⁴

Na mednarodnem področju si močno prizadevajo ugotavljati obseg in trende tatvin motornih vozil na podlagi policijskih podatkov in na podlagi raziskav viktimizacije. Raziskave razlik v višini stopnje tatvin motornih vozil med posameznimi državami so še na začetni stopnji, zato je namen te raziskave ugotoviti specifičnosti trenda tatvin motornih vozil v Srbiji v primerjavi z drugimi evropskimi in zlasti bližnjimi državami ter značilnosti te kriminalne dejavnosti in uslužbenecv policije, ki se ukvarjajo z njenim odkrivanjem. Raziskava zajema obdobje 2002–2011. Analizirani podatki kažejo, da je v Srbiji prisoten trend upadanja evidentiranih tatvin motornih vozil, da se je število tatvin motornih vozil na 100.000 prebivalcev v Evropi zmanjševalo v povprečju linearno za 13,52, v Srbiji pa za 1,36 na leto. Podobno velja tudi za bližnje države, razen za Bolgarijo, kjer se je trend tatvin povečal. Analiza je pokazala statistično pomembno razliko med povprečno stopnjo tatvin motornih vozil po eni strani v Evropi, po drugi strani pa v Srbiji, na Hrvaškem, v Sloveniji, Bolgariji in na Madžarskem. Statistično pomembna razlika je tudi med Madžarsko na eni strani ter Srbijo, Hrvaško, Slovenijo in Bolgarijo na drugi strani, medtem ko med Srbijo, Hrvaško, Slovenijo in Bolgarijo ni statistično pomembne razlike.

Ključne besede: motorna vozila, tatvine, trend, odkrivanje, policija, učinkovitost

UDK: 343.3/7(497.11)

1 Uvod

Za razliko od poškodovanja ali uničenja vozil, pri katerem sta njihovim lastnikom povzročeni gmotna in negmotna škoda, ne da bi si storilci kaznivih dejanj pridobili premoženjsko korist, spadajo odvzeti vozil, tatvine vozil, tatvine iz vozil in z njih med t. i. lukrativna kazniva dejanja, katerih namen je pridobiti protipravno premoženjsko korist (Mijalković, 2014). O tem govori tudi ena izmed obsežnejših tipologij tatvin motornih vozil, v kateri so navedeni naslednji tipi: tatvine zaradi vožnje za zabavo, ki se navadno končajo z zapuščanjem vozila brez poškodovanja; tatvine z namenom prevoza do določene lokacije, kar se prav tako navadno konča z zapuščanjem vozila; tatvina z namenom odvzeti potrebne opreme z vozila, ki se pogosto konča z zapuščanjem vozila; prevare v zvezi z zavarovanjem; tatvine z namenom razstaviti in prodati avtomobilске delo; tatvine z namenom prenesti nove identitete vozila; tatvine z namenom odpeljati vozilo čez državno mejo

in tatvine vozil, s katerimi naj bi se storilo drugo kaznivo dejanje (Herzog, 2002: 710).

Kriminalne dejavnosti v zvezi s tatvinami motornih vozil so številne, narava njihovih interakcij pa je različna. Hkrati lahko ogrožajo več družbenih vrednot, predvsem pa premoženje in osebno varnost občanov, premoženje pravnih oseb, poslovanje legalnega trga motornih vozil in rezervnih delov, poslovanje in interese zavarovalnic, finančni sistem države, proračun nacionalnega sistema varnosti itd. Take dejavnosti so lahko včasih del organizirane kriminalitete in utegnejo imeti tudi mednarodno razsežnost. Kadar so v tatvine motornih vozil in v vse dejavnosti v zvezi s pripravo kraje ter v dejavnosti za nadaljnjo eksploatacijo protipravno odvzetega vozila vključene organizirane združbe, govorimo o organizirani kriminaliteti v zvezi s tatvinami motornih vozil, t. i. avtomafiji (Mijalković in Bošković, 2009: 5).

Na svetovni ravni si močno prizadevajo ugotavljati obseg, narave in trendov tatvin motornih vozil na podlagi policijskih podatkov (Aebi et al., 2010; Aebi et al., 2014; Clarke, 2013). Še posebej je pomembno, da tudi Mednarodna viktimizacijska študija (ICVS) vsebuje vprašanja o tatvinah motornih vozil (Van Dijk, Van Kesteren in Smit, 2007). Policijske podatke je treba glede na možne razlike med državami pri opredeljevanju teh kaznivih dejanj in zaradi načina njihovega prijavljanja, evidentiranja in prikazovanja previdno razlagati, saj gre za prijavljeno in evidentirano

¹ Dr. Saša Mijalković, redni profesor, Kriminalistično-policijska akademija v Beogradu, Srbija. E-pošta: sasa.mijalkovic@kpa.edu.rs

² Dr. Goran Bošković, izredni profesor, Kriminalistično-policijska akademija v Beogradu, Srbija. E-pošta: goran.boskovic@kpa.edu.rs

³ Dr. Slaviša Vuković, izredni profesor, Kriminalistično-policijska akademija v Beogradu, Srbija. E-pošta: slavisa.vukovic@kpa.edu.rs

⁴ Dr. Goran Vučković, izredni profesor, Kriminalistično-policijska akademija v Beogradu, Srbija. E-pošta: goran.vuckovic@kpa.edu.rs

kriminaliteto, ki opozarja na obseg in naravo policijskega dela na področju preprečevanja tatvin motornih vozil, ne pa na dejanski obseg te vrste tatvin. Ni dvoma, da je tudi na tem področju izražena temna številka kriminalitete, zaradi česar je treba pri analizi upoštevati tudi podatke, dobljene na podlagi raziskav o žrtvah kriminalitete. Podatki iz obeh virov so v pomoč raziskovalcem pri proučevanju dejavnikov, ki vplivajo na ta kriminalni pojav. Prizadevanja za odkrivanje globljih dejavnikov, ki opredeljujejo razlike v stopnji tatvin motornih vozil med posameznimi državami, so še v povojih, zato so še posebej pomembne raziskave, s katerimi se skušajo primerjati stanje in tendence te vrste kriminalne dejavnosti med večjim številom držav. Take primerjave med Srbijo in drugimi evropskimi državami se je nedavno lotil Ignjatović (2013), kar je spodbudilo tudi to raziskavo. Naš namen je ugotoviti specifičnosti trenda tatvin motornih vozil v Srbiji. Primerjali ga bomo s trendi drugih, zlasti bližnjih evropskih držav. Primerjali bomo značilnosti te kriminalne dejavnosti in značilnosti postopkov uslužbencev policije, ki se ukvarjajo z njenim odkrivanjem.

Zaradi geografskega položaja in mednarodnih cestnih, železniških, letalskih in rečnih prometnih povezav je bila Srbija vedno hvaležen mednarodni trg ukradenih vozil. Nestabilnost in slabe varnostne razmere v zadnjem desetletju 20. stoletja, izražene predvsem v politični, normativni, ekonomski, socialni in moralni krizi družbe, so vplivale na to, da je postala Srbija zelo pomemben dejavnik globalne mreže organizirane kriminalitete (Simonović in Bošković, 2015). Pri tem velja Srbija za državo, v kateri se vozila kradejo in tihotapijo v druge države, in tudi za državo tranzita, začasne ali končne destinacije vozil, ukradenih v drugih državah (Mijalković, 2013: 17–18). Glede na to, da se je celotno varnostno okolje Republike Srbije v zadnjih dveh desetletjih in pol razlikovalo od okolja večine evropskih držav, hkrati pa je bilo zelo podobno okolju sosednih držav, lahko domnevamo, da obstaja statistično pomembna razlika med trendom tatvin motornih vozil v Srbiji in trendi tatvin motornih vozil v drugih evropskih državah.

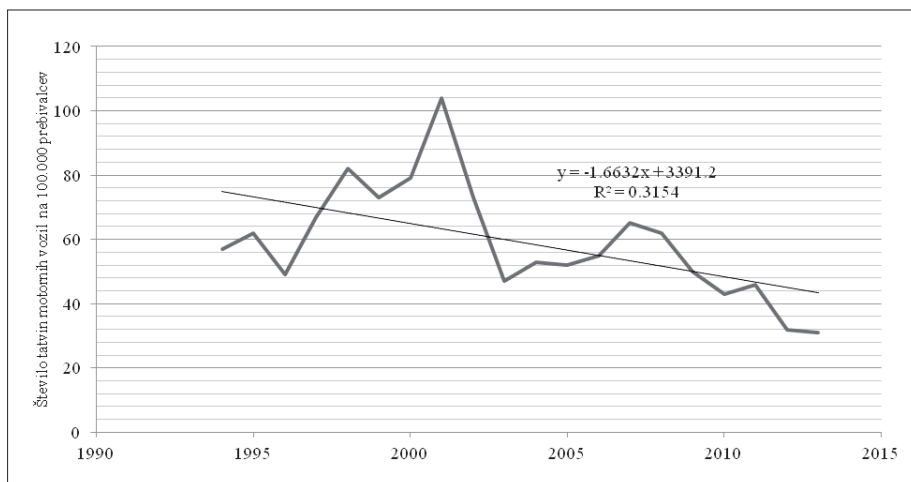
Da bi lahko analizirali trend tatvin motornih vozil v Republiki Srbiji, smo zaprosili za statistične podatke Uprave za analitiko, Sektorja za analitiko, telekomunikacijske in informacijske tehnologije Ministrstva za notranje zadeve Republike Srbije (MNZ RS) za obdobje 1994–2013. Za analizo trendov tatvin motornih vozil v drugih evropskih državah smo uporabili podatke iz zadnjih treh izdaj *Evropskega podatkovnika o statistiki kriminalitete in kazenskega pravo-sodja* (ESCCJ) (Aebi et al., 2006: 46; Aebi et al., 2010: 53; Aebi et al., 2014: 47), ki se nanašajo na obdobje 2002–2011. Ti podatki ne prikazujejo dejanskega števila tatvin motornih vozil, zato smo zaradi ugotavljanja temnega polja krimi-

nalitete morali upoštevati tudi podatke, zbrane z raziskavo o žrtvah kriminalitete. Uporabili smo podatke iz zadnjega Mednarodnega pregleda žrtev kriminalitete (ICVS) (Van Dijk, Van Kesteren in Smit, 2007). Da bi ugotovili, kakšna je bila vloga policije v trendu tatvin motornih vozil v Srbiji, smo zbrali podatke o delovnih izkušnjah in obremenjenosti z delom uslužbencev policije na območnih policijskih upravah v Srbiji, katerih izključna pristojnost je odkrivanje tatvin motornih vozil. Od skupaj 92 uslužbencev policije, ki opravljajo ta dela, jih je vprašalnik izpolnilo 67 (73 %), nato smo te podatke obdelali s kros-korelacijo in Spearmanovim koeficientom korelacije ter z diskriminantno analizo. Trend tatvin smo obdelali z analizo variance (ANOVA), podatke pa s SPSS statističnim paketom – Release 17.0 (Hair, Anderson, Tatham in Black, 1998).

2 Statistični pregled tatvin motornih vozil v Srbiji

Po podatkih MNZ RS (MUP RS, 2012a; 2012b; 2013) je bilo v obdobju 1994–2013 na ozemlju Srbije evidentiranih skupaj 84.887 tatvin vozil.⁵ Na letni ravni je v povprečju evidentiranih 4.244 tatvin motornih vozil oziroma 354 vozil na mesec in približno 12 vozil na dan. Največje zmanjšanje števila tatvin motornih vozil je bilo evidentiranih v letih 2001–2003 in znaša 223 %. Analiza korelacije kaže, da je med opazovanim časovnim obdobjem in številom tatvin motornih vozil na 100.000 prebivalcev v Srbiji zmerna povezava, ker je vrednost Pearsonovega koeficienta korelacije $r = -0,5616$. Stopnja tatvin se je v opazovanem obdobju zmanjševala v povprečju linearno na leto približno za 1,6632 (graf 1).

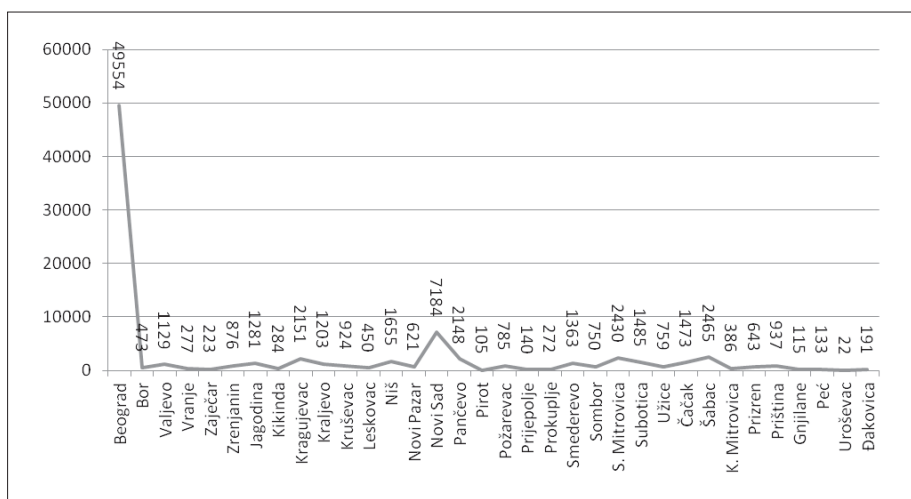
⁵ V opazovanem obdobju ni bilo mogoče spremljati tatvin motornih vozil na območju Kosova in Metohije, zato se podatki za policijske uprave Kosovska Mitrovica, Prizren, Priština, Gnjilane, Peć, Uroševac in Đakovica nanašajo na obdobje 1994–1999.



Graf 1: Trend stopnje tatvin motornih vozil na ozemlju Srbije v obdobju 1994–2013

Analiza podatkov o prostorski distribuciji tatvin motornih vozila na ozemlju Srbije v obdobju 1994–2013 kaže, da je bilo največ vozil ukradenih na območju policijskih uprav Beograd (49.554 ali 58,4 %), Novi Sad (7.184 ali 8,5 %) in Šabac (2.465 ali 2,9 %), najmanj pa na območju policijskih uprav Pirot (105 ali 0,1 %), Prijepolje (140 ali 0,2 %) in Zaječar (223 ali 0,3 %) (graf 2). Ker je bilo od celotnega števila ukradenih motornih vozil 58 % ukradenih na območju Policijske

uprave mesta Beograd, smo zbrali podatke o značilnostih tega območja in tatvinah motornih vozil na tem območju⁶. Po zadnjem popisu prebivalstva iz leta 2011 živi v Srbiji 7.186.862 prebivalcev, na območju Beograda jih živi 1.659.440 (23 % prebivalstva Srbije), na registrskem območju Beograda je bilo leta 2011 registriranih 535.165 motornih vozil (RZS, 2013). To kaže, da koncentracija prebivalstva in vozil vpliva na veliko število tatvin motornih vozil v Beogradu.



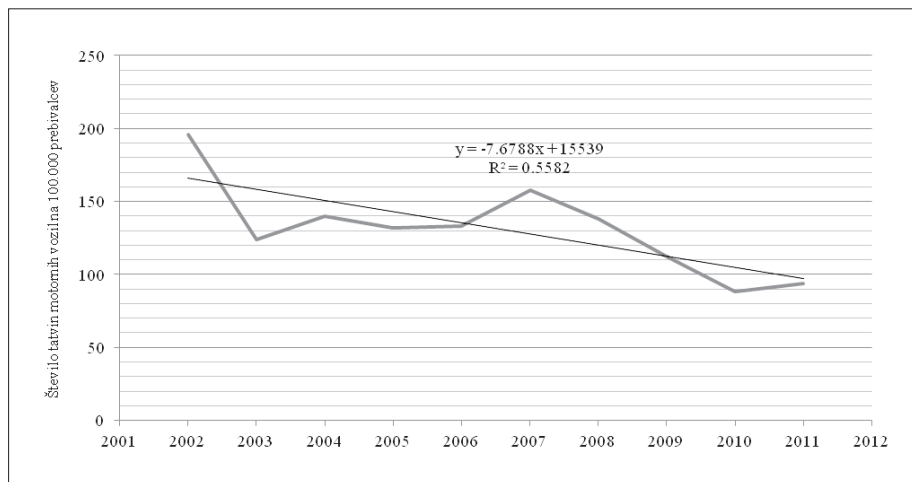
Graf 2: Prostorska distribucija ukradenih vozil na ozemlju Srbije v obdobju 1994–2013

⁶ Območje Beograda, glavnega mesta Srbije, obsega 322.268 ha (ožje mestno območje 35.996 ha) in je administrativno razdeljeno na 17 občin, in sicer: Čukarica, Voždovac, Vračar, Novi Beograd, Palilula, Rakovica, Savski venac, Stari grad, Zemun, Zvezdara, Barajevo, Grocka, Lazarevac, Obrenovac, Mladenovac, Sopot in Surčin (RZS, 2013).

Na podlagi podatkov MNZ RS (MUP RS, 2012a, 2012b, 2013) je bilo na območju Beograda v obdobju 2002–2011 ukradenih skupaj 21.878 motornih vozil, kar je v povprečju 2.188 na leto ali 6 vozil na dan. V primerjavi z letom 2002 se je število tatvin motornih vozil v letu 2003 zmanjšalo za 36 %. Povprečno število tatvin vozil na 100.000 prebivalcev je v opazovanem obdobju v Srbiji znašalo 55, v Beogradu pa 132 oziroma 240 % več. Gledano po mesecih je bilo v istem obdobju največ tatvin oktobra (2.021) in novembra (1.915), najmanj pa junija (1.689) in februarja (1.693). Analiza korelacije je pokazala, da je med opazovanim obdobjem in številom tatvin motornih vozil na 100.000 prebivalcev v Beogradu močna povezava, saj je vrednost Pearsonovega koeficienta korelacije $r = -0,7471$ (graf 3). Stopnja tatvin se je zmanjševala v povprečju linearno na leto za 7,68.

času športnih prireditev (večina teh lokacij je na območju občine Novi Beograd).

Po posameznih kategorijah motornih vozil so bile na ozemlju Republike Srbije v obdobju 1994–2013 najpogostejše tativne osebnih avtomobilov (92,1 %), nato motornih koles (3,5 %), kombiniranih in delovnih strojev (3,2 %), tovornih vozil (0,9 %) in na koncu avtobusov (0,3 %)⁷. Povprečna vrednost ukradenih vozil je po oceni beograjske policije znašala približno 5000 evrov. Po podatkih iz poročil beograjske policije so tatovi vozil uporabljali sodobno tehnologijo in hitro obvladovali sredstva za zavarovanje vozil proti krajam zadnjih generacij. Kar 40 % vozil, ukradenih v obdobju 2007–2011, je bilo zavarovanih z elektronskim varnostnim sistemom, med njimi so 3 % najbolj luksuznih modelov svetovnih proizvajalcev z



Graf 3: Trend tatvin motornih vozil na območju Beograda za obdobje 2002–2011

Prostorska distribucija tatvin motornih vozil v Beogradu je bila analizirana na podlagi podatkov iz internih poročil Oddelka za zatiranje deliktov na motornih vozilih Uprave kriminalistične policije Policijske uprave mesta Beograd za obdobje 2007–2011 (OSDMV, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011). Največ tatvin motornih vozil je bilo na območju mestnih občin Novi Beograd (25 %), Čukarica (10 %) in Voždovac (9 %), najmanj v obmestnih občinah Sopot (0,2 %), Barajevo (0,3 %) in Surčin (0,4 %). To se ujema tudi z ocenami ogroženosti glede tatvin motornih vozil iz poročil Oddelka za zatiranje deliktov na motornih vozilih v tem obdobju, v katerih je rečeno, da so najbolj ogroženi kraji parkirišča pred večjimi tržnimi središči, kot so *Mercator*, *Vero*, *Metro*, *Piramida*, *Kitajski TC*, *Delta Siti*, *Roda* in ulice Jurija Gagarina, Bulvar dr. Zorana Đinđića, Bulvar Arsenija Čarnojevića, širše območje okrog največje športne dvorane v Beogradu *Arena* ter parkirišča pred bolnicami, gostinskimi objekti in športnimi objekti v

najsodobnejšim elektronskim zavarovanjem. Odkrili so tehniko za lahek in hiter vlom v avtomobile, elektronske naprave in prilagojeno programsko opremo za nevtralizacijo centralnega računalnika vozila, izdelali so posebne ključke za vžig motorja in odvoz vozila, kar govori o visoki organiziranosti kriminalnih dejavnosti. Analiza podatkov iz teh poročil kaže, da so tatovi vozil v Beogradu običajno organizirani po skupinah in imajo različne naloge. Člani skupin se včasih niti ne poznajo med seboj, nekateri tudi živijo v drugih mestih ali državah.

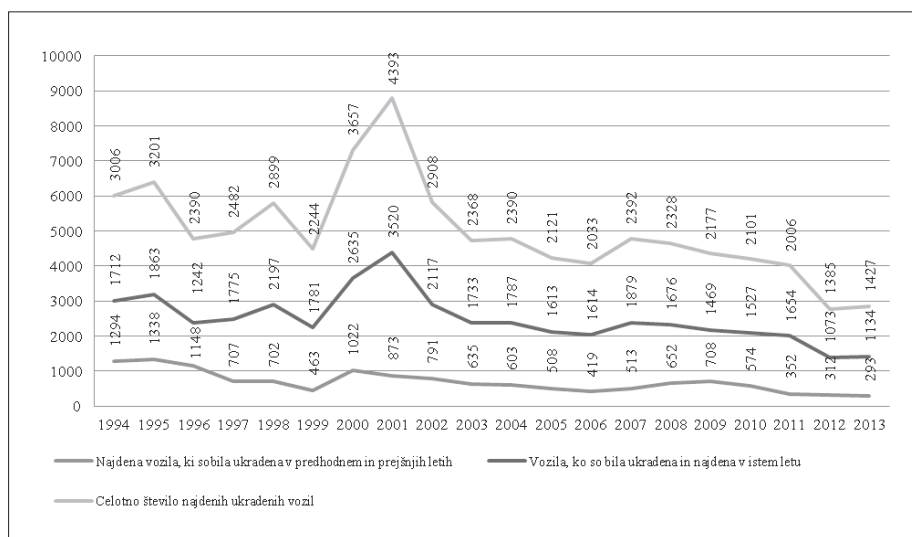
⁷ V Beogradu so bila v obdobju 2007–2011 najpogosteje ukradena vozila naslednjih proizvajalcev: Volkswagen 22,9 %, Zastava 16,5 %, Renault 10,1 %, Opel 9,6 %, Audi 8 %, Škoda 2,6 % itd. V istem obdobju so bili v Beogradu najpogosteje ukradeni naslednji tipi vozil: VW Golf 12,5 %, Zastava Jugo 11,9 %, Opel Kadet 6,9 %, VW Pasat 6,3 %, Renault Megan 3,5 %, Zastava 101 2,7 %, Audi 80 2,5 % itd. 2011 (OSDMV, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011).

Kriminalne združbe sodelujejo na mednarodni ravni, destinacija vozil, ukradenih v Srbiji, pa je predvsem ozemlje Črne gore, Albanije, Bosne in Hercegovine, Kosova in Metohije, Bolgarije, Makedonije ali pa čez Madžarsko, Romunijo in Moldavijo ozemlje Rusije in Ukrajine. Večine vozil, katerih destinacija je Bližnji vzhod, ni mogoče najti in jih vrniti lastnikom. Po drugi strani je Srbija destinacija za vozila, ukradena v drugih evropskih državah, veliko teh vozil prihaja iz Bosne in Hercegovine, Hrvaške in Slovenije.

Ena izmed oblik uporabljanja ukradenih vozil je po analiziranih poročilih vračanje vozil lastnikom proti denarnemu nadomestilu, t. i. odkup vozil, takih primerov je bilo v obdobju 2007–2011 od celotnega števila tatvin vozil v Beogradu (9.831) kar 10,3 % (1.011). Osebe, ki ukradejo vozila, vzpostavijo stik z lastniki in zahtevajo, da jim po posrednikih izplačajo denarno nadomestilo za vrnitev ukradenega vozila. Večina oškodovanih so državljani Srbije na začasnem delu v tujini, tatvine pa se najpogosteje dogajajo v času dopustov, novoletnih in božičnih praznikov. Za vračilo ukradenega vozila zahtevajo denarni znesek v višini približno 1/3 vrednosti vozila.

2.1 Učinkovitost policije pri odkrivanju tatvin motornih vozil v Srbiji

Učinkovitost policije pri odkrivanju tatvin motornih vozil v Srbiji sicer ni edini dejavnik, ki bi ga lahko povezovali s trendom teh tatvin, je pa vsekakor eden pomembnejših. Učinkovitost lahko ocenjujemo predvsem na podlagi števila najdenih ukradenih vozil, odstotka odkrivanja tatvin motornih vozil, dolžine delovnih izkušenj uslužbencev policije, ki se ukvarjajo z odkrivanjem tatvin motornih vozil, in njihove delovne obremenjenosti s prijavi tatvin vozil. Na podlagi teh meril smo po podatkih MNZ RS (MUP RS, 2012a, 2012b, 2013) ugotovili, da je bilo od celotnega števila ukradenih vozil najdenih 49 % ali 49.908 vozil, kar je letno v povprečju 51 % ali 2.495 vozil. Od celotnega števila najdenih motornih vozil je bilo 72 % najdenih v istem letu, v katerem so bila ukradena, medtem ko je bilo preostalih 28 % najdenih vozil ukradenih v letih poprej (graf 4). Na podlagi analize poročil beograjske policije je bilo v obdobju 2002–2011 odkritih povprečno 20 % tatvin motornih vozil, najdenih ukradenih vozil pa je bilo povprečno 44 % (tabela 1).



Graf 4: Število ukradenih in najdenih motornih vozil na ozemlju Srbije v obdobju 1994–2013 (MUP RS, 2012a, 2012b, 2013)

Tabela 1: Odstotek najdenih ukradenih vozil in odstotek odkritih tatvin vozil na območju Beograda v obdobju 2002–2011 (MUP RS, 2013)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Povprečje
% najdenih ukradenih vozil	41,3	51,5	46	43	40,2	37	40	48	49,3	48	44,4
% odkritih tatvin vozil	19,9	22,5	21,1	18,3	17,7	23,2	17,8	16,8	20,77	25,3	20,3

Glede dolžine delovne dobe in delovne obremenjenosti uslužbencev policije smo zbirali podatke od kriminalistov, ki so izključno pristojni za odkrivanje tatvin motornih vozil na policijskih upravah na celotnem ozemlju Srbije. Podatki, ki smo jih dobili od 67 takih uslužbencev policije, kažejo, da je večina moškega spola, starosti od 31 do 40 let, z delovno dobo pri tem delu do 5 let (57 %) oziroma 87 % anketiranih z delovno dobo do 10 let. Kljub temu 71 % anketiranih, ki delajo manj kot 5 let, ocenjujejo svoje izkušnje kot povprečne in bogate. Kar prizadeva delovno obremenjenost, se 64 % vseh uslužbencev policije ukvarja na leto z obravnavanjem manj kot 20 prijav, 21 % jih obravnava med 21 in 50 prijav, 12 % jih obravnava med 51 in 70 prijav, medtem ko 1,5 % anketiranih obravnava od 71 do 100 prijav, prav toliko pa jih obravnava več kot 100 prijav, kar govori o neenakomerni delovni obremenjenosti. Gledano v celoti, 4,5 % anketiranih meni, da je njihov odstotek odkrivanja kaznivih dejanj tatvin motornih vozil zelo majhen, medtem ko jih 29,8 % trdi, da odkrijejo približno 1/3 kaznivih dejanj. Skoraj polovica anketiranih, 47,8 %, odkrije približno 1/2 kaznivih dejanj, 14,9 % jih odkrije približno 2/3 kaznivih dejanj, samo 3 % anketiranih pa odkrijejo skoraj vsa dodeljena prijavljena kazniva dejanja tatvin motornih vozil.

Na podlagi dobljenih rezultatov korelacije lahko sklepamo, da obstaja statistično pomembna povezava med dolžino delovne dobe pri odkrivanju tatvin motornih vozil in osebno oceno izkušenj, ker je $p = 0,000$, medtem ko bi lahko rekli, da je zveza med tema spremenljivkama zmerna (Spearman's $\rho = 0,417$). Statistično je pomembna povezava med dolžino delovne dobe pri odkrivanju tatvin motornih vozil in odstotkom uspešnega odkrivanja, ker je $p = 0,008$, zveza med tema spremenljivkama pa je šibka (Spearman's $\rho = 0,258$), enako kot med osebno oceno izkušenj in osebno oceno uspešnosti pri odkrivanju tatvin motornih vozil ($p = 0,004$, Spearman's $\rho = 0,279$). Med številom dodeljenih predmetov in osebno oceno uspešnosti pri odkrivanju tatvin motornih vozil ni statistično pomembne povezave, ker je $p = 0,449$.

Z diskriminantno analizo smo skušali ugotoviti, katere spremenljivke vplivajo na razliko med skupinami, oblikovanimi na podlagi delovnih izkušenj pri odkrivanju tatvin motornih vozil. Na podlagi rezultatov lahko sklepamo, da obstaja statistično pomembna razlika med skupino, ki ima do 5 let teh izkušenj in skupino, ki ima več kot 5 let izkušenj pri odkrivanju tatvin motornih vozil, in sicer glede analiziranih stališč o izkušnjah in po odstotku odkrivanja, ker je Wilks' Lambda 0,876, $F = 9,095$, $P = 0,004$; Wilks' Lambda 0,940, $F = 4,099$, $P = 0,047$, respektivno, statistično pomembna razlika pa se ni pokazala pri številu prejetih prijav, ker je Wilks' Lambda 0,983, $F = 1,114$, $P = 0,295$.

3 Primerjava trenda tatvin motornih vozil v Srbiji s trendi drugih evropskih držav

Stopnja tatvin motornih vozil za obdobje 2002–2011 smo analizirali za 43 evropskih držav (tabela 2). Za nekatere izmed njih ni podatkov za posamezna leta, med njimi je tudi Srbija, za katero ni podatkov za obdobje 2002–2006. Zato smo za Srbijo uporabili podatke MNZ RS za celotno navedeno obdobje. Po teh podatkih je stopnja tatvin znatno višja, kot je navedena v Evropskem podatkovniku za obdobje 2007–2011. Opazili smo tudi, da se med starimi in novimi izdajami Evropskih podatkovnikov pri posameznih državah ne ujemajo podatki za leta, za katera se prekrivajo, kar odpira vprašanje zanesljivosti podatkov v Evropskih podatkovnikih. V takih primerih smo za analizo vzeli podatke iz novejše izdaje Evropskih podatkovnikov. V tabeli 2 so v zadnjem stolpcu prikazane spremembe stopenj tatvin motornih vozil v odstotkih s primerjavo med prvim in zadnjim opazovanim letom. Ta stopnja se je najbolj povečala v Albaniji (267 %) in na Cipru (215 %), nato v Bolgariji (52 %) in Rusiji (6 %). V drugih državah, za katere je bilo možno spremljati to razmerje, se je stopnja zmanjšala, in sicer v Veliki Britaniji, Litvi in Gruziji za več kot 70 %, v Španiji, Belgiji in na Poljskem za več kot 60 %, v Armeniji, na Švedskem, v Franciji, na Češkem, v Švici, na Malti, na Danskem in Finskem pa za 50 % ali več.

Tabela 2: Število tatvin motornih vozil na 100.000 prebivalcev v Evropi v obdobju 2002–2011 po *Evropskem podatkovniku o statistiki kriminalitete in kazenskem pravosodju* (Aebi et al., 2006: 46; Aebi et al., 2010: 53; Aebi et al., 2014: 47)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Povprečno	% sprememb 2002–11
Albanija	6	9		23	17	14	12	16	21	22	16	267
Armenija	5	6	6	4	5	4	2	2	2	2	4	-60
Avstrija	99	126	129	158	130	94	109	111	61	61	108	-38
Belgija	386	318	263	235	229	168	159	145	130	128	216	-67
Bolgarija	29	19	16	10	8	59	60	59	52	44	36	52
Bosna in Hercegovina				60	63						62	

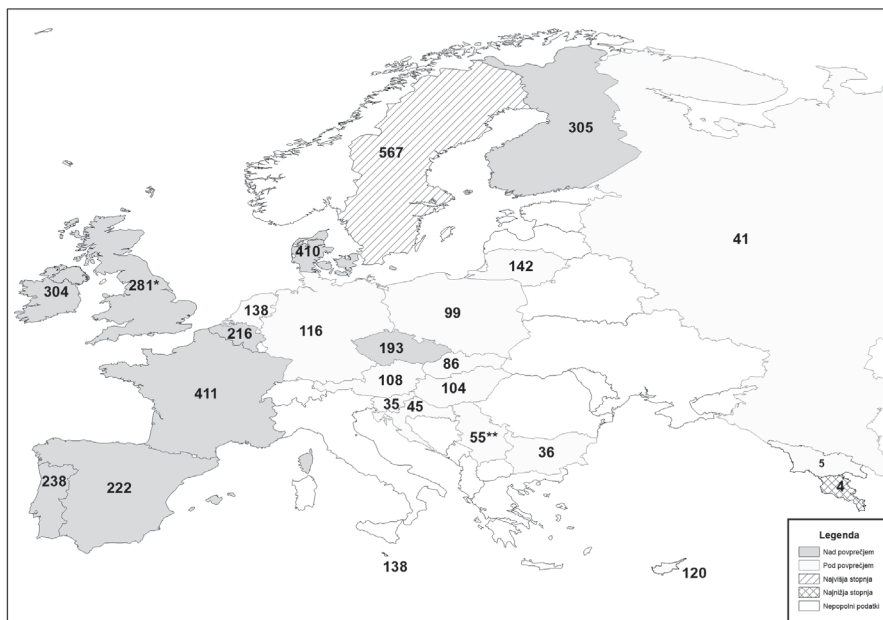
Tabela 2: Nadaljevanje

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Povprečno	% sprememb 2002–11
Ciper	26	218	200	212	231	57	47	61	62	82	120	215
Češka	255	248	237	225	204	198	181	141	125	118	193	-54
Danska	541	555	504	410	393	343	383	378	324	271	410	-50
Estonija		159	136	143	92	75	77	70	65	56	97	
Finska	445	420	369	323	290	281	260	229	208	223	305	-50
Francija	638	545	470	426	395	362	338	330	309	294	411	-54
Grčija				117	138	153	149	163	150	148	145	
Gruzija	7	3	7	7	7	7	6	4	3	2	5	-71
Hrvaška	47	53	55	51	46	47	43	41	35	35	45	-25
Irska	356	313	335	321	299	314	325	296	255	227	304	-36
Island		133	150			152	136	171	142	139	146	
Italija	401	385	322	309	310	469	386	355	327		363	
Letonija		145	128	88	95	77					107	
Litva	225	269	243	179	138	88	82	64	67	64	142	-72
Luksemburg	125	115									120	
Madžarska	112	123	111	112	105	106	100	97	86	87	104	-22
Malta	180	223	199	167	144	95	97	97	90	88	138	-51
Moldavija		8	5	2	2	2					4	
NJR Makedonija		28	41	28	18	20					27	
Nemčija	141	133	131	117	110	113	108	107	102	96	116	-32
Nizozemska	191	166	146	119	105	131	132	133	131	126	138	-34
Norveška		441	389	332	314	269	251	250	223	189	295	
Poljska	139	142	163	142	97	71	61	60	56	54	99	-61
Portugalska	290	287	278	244	232	226	238	212	191	184	238	-37
Romunija	6	5	5	5	6	8					6	
Rusija	33	49	49	47	45	41	37	35	34	35	41	6
Slovaška	94	98	111	104	102	87	77	70	62	50	86	-47
Slovenija	41	34	35	44	42	42	29	29	26	26	35	-37
Srbija						2	2	1	1	2	2	
Srbija (MNZ RS) ⁸	73	47	52	52	55	65	62	50	44	47	55	-35
Španija	359	331	297	279	267	193	159	122	99	112	222	-69
Švedska	844	750	678	628	569	540	487	436	376	366	567	-57
Švica	210	209						118	101	100	148	-52
Turčija					43	33	24		17	15	26	
Ukrajina		15	17	17	15	15	13	11	9	10	14	
ZK: Anglija & Wales	603	553	458	401	360	314	270	215	192	164	353	-73
ZK: Severna Irska	496	315	261	216	196	190	167	166	151	127	229	-74
ZK: Škotska	445	348	308	276	293	235	223	179	167	134	261	-70

⁸ Stopnja tatvin motornih vozil je izračunana na podlagi števila te vrste tatvin, ki so ga avtorji dobili od Ministrstva za notranje zadeve Republike Srbije (MUP RS, 2012a, 2012b, 2013).

V grafu 5 so prikazane povprečne stopnje tatvin motornih vozil za evropske države, za katere so v Evropskih podatkovnikih na razpolago podatki za obdobje 2002–2011. Država z najvišjo stopnjo je Švedska (567), z najnižjo stopnjo pa Armenija (4). Stopnje tatvin motornih vozil so nad povprečjem na Švedskem, v Franciji, na Danskem, Finskem, Irskem, v Veliki Britaniji (na karti je prikazano povprečje za Anglijo in Wales, Škotsko in Severno Irsko), na Portugalskem, v Španiji, Belgiji in na Češkem.

leto za 15,72, v drugih evropskih državah pa samo za 1,24. Če primerjamo razliko v odstotnih točkah med povprečno stopnjo tatvin motornih vozil v Evropski uniji (196) in drugih evropskih državah (64), vidimo, da je ta drastična in znaša 303 %.

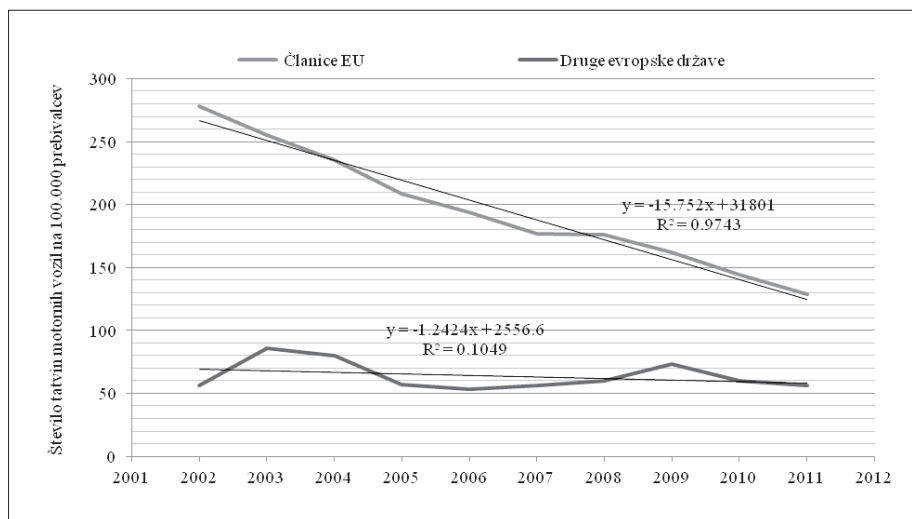


Graf 5: Ozemeljska distribucija povprečnega števila tatvin motornih vozil na 100.000 prebivalcev v Evropi za obdobje 2002–2011⁹

Graf 6 prikazuje rezultate korelacije, na podlagi katerih je bilo ugotovljeno, da sta opazovano časovno obdobje in povprečna stopnja tatvin motornih vozil na 100.000 prebivalcev, ko gre za Evropsko unijo, tesno povezana, saj je vrednost koeficienta korelacije $r = -0,987$. V drugih evropskih državah je vrednost tega koeficienta $r = -0,323$, kar govori o nizki korelaciji za opazovane spremenljivke. Stopnja tatvin vozil se je v državah Evropske unije zmanjševala v povprečju linearno na

⁹ * Za Anglijo in Wales, Škotsko in Severno Irsko je prikazana skupna povprečna stopnja.

** Povprečna stopnja za Srbijo je navedena po podatkih MNZ RS (MUP RS, 2012a, 2012b, 2013).



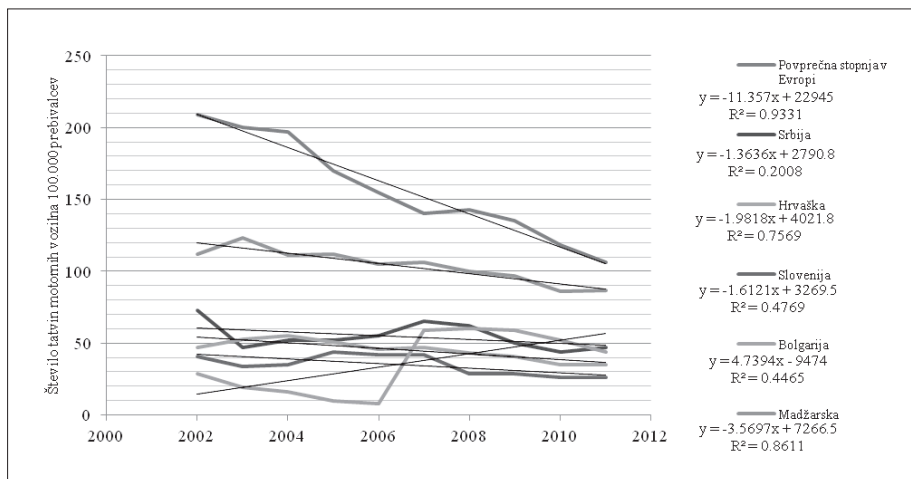
Graf 6: Trendi stopnje tatvin motornih vozil v državah Evropske unije in drugih evropskih državah v obdobju 2002–2011 (Aebi et al., 2006: 46; Aebi et al., 2010: 53; Aebi et al., 2014: 47)

Tabela 3: Razmerje med stopnjo tatvin motornih vozil iz Evropskega podatkovnika (ESCCJ) (Aebi et al., 2006: 46; Aebi et al., 2010: 53) in Mednarodne ankete o žrtvah kriminalitete (ICVS) za leto 2003/2004 (Van Dijk, Van Kesteren in Smit, 2007: 50)

	Število tatvin motornih vozil na 100.000 prebivalcev po ESCCJ	Število žrtev tatvin avtomobilov na 100.000 prebivalcev	Odstotek populacije žrtev po ICVS	Število prebivalcev leta 2004 (Eurostat, 2016)
Avstrija	127,5	100	0,1	8.142.573
Belgija	290,5	500	0,5	10.396.421
Bolgarija	17,5	1200	1,2	7.745.147
Danska	529,5	1300	1,3	5.397.640
Estonija	147,5	500	0,5	1.366.250
Finska	394,5	400	0,4	5.219.732
Francija	507,5	600	0,6	62.292.241
Irska	324	1200	1,2	4.028.851
Island	141,5	1000	1	290.570
Italija	353,5	1000	1	57.495.900
Luksemburg	115	600	0,6	454.960
Madžarska	117	200	0,2	10.116.742
Nemčija	132	200	0,2	82.531.671
Nizozemska	156	1000	1	16.258.032
Norveška	415	700	0,7	4.577.457
Poljska	152,5	700	0,7	38.190.608
Portugalska	282,5	1500	1,5	10.473.050
Španija	314	1000	1	42.547.451
Švedska	714	500	0,5	8.975.670
Švica	209	200	0,2	7.364.148
ZK	373,8	1200	1,2	59.793.759
Povprečje	276,9	743	0,7	

Najvišjo stopnjo viktimizacije s tatvinami avtomobilov imajo državljani Portugalske, kar 1.500, najnižjo stopnjo ima Avstrija, kjer je ta po podatkih policije celo nižja od stopnje tatvin motornih vozil in znaša 100 (tabela 3). V primerjavi s

Ko gre za sosedne države, za katere so podatki dostopni, je mogoče opaziti upadanje stopnje tatvin motornih vozil na Madžarskem, in sicer za 3,57 na leto, medtem ko znaša trend rasti tatvin v Bolgariji na letni ravni 4,73 (graf 7).



Graf 7: Trendi tatvin motornih vozil v Srbiji, na Hrvaškem, v Sloveniji, na Madžarskem in v Bolgariji ter povprečne stopnje v Evropi v obdobju 2002–2011 (Aebi et al., 2006: 46; Aebi et al., 2010: 53; Aebi et al., 2014: 47)

stopnjo tatvin motornih vozil je po evidencah policije najvišjo dispariteto opaziti v Bolgariji, kjer je razmerje med številom tatvin po evidenci policije in številom žrtev tatvin avtomobilov 1:69. Če izvajamo primer Bolgarije, znaša to razmerje v drugih opazovanih državah v povprečju 1:3.

3.1 Primerjava tatvin motornih vozil v Srbiji z bližnjimi državami

Analiza korelacije kaže močno povezavo med opazovanim časovnim obdobjem in povprečnim številom tatvin motornih vozil na 100.000 prebivalcev v Evropi, saj je vrednost $r = -0,972$ (graf 7)¹⁰. Število tatvin motornih vozil na 100.000 prebivalcev se je zmanjševalo v povprečju linearno na leto v Srbiji za 1,36. Pri državah nekdanje Jugoslavije so popolni podatki dostopni samo za Slovenijo in Hrvaško. V nekdanjih jugoslovanskih republikah se je število tatvin motornih vozil na 100.000 prebivalcev v istem obdobju zmanjševalo v povprečju linearno na leto za 1,61 v Sloveniji in 1,98 na Hrvaškem.

Ob primerjavi stopenj tatvin motornih vozil v Evropi s stopnjami tatvin v Srbiji, na Hrvaškem, v Sloveniji, Bolgariji in na Madžarskem na podlagi rezultatov analize variance lahko ugotovimo statistično pomembne razlike med opazovanimi skupinami, saj je $F = 135,839$, na ravni pomembnosti $p = 0,001$ (tabela 4).

¹⁰ V primeru Srbije je vrednost tega koeficienta $r = -0,448$, kar govori o zmerni korelaciji za opazovane spremenljivke. Za Hrvaško in Slovenijo znaša vrednost tega koeficienta $r = -0,870$; $r = -0,691$, respektivno. Za Bolgarijo znaša vrednost koeficienta korelacije $r = 0,446$, medtem ko je za Madžarsko vrednost koeficienta korelacije $r = 0,861$, respektivno.

Tabela 4: Rezultati analize variance za opazovani spremenljivki

Model	Vsota kvadratov	df	Srednja vrednost kvadratov	F	Sig.
Regresija	82.197	6	13.700	135.839	0.001
Ostanek	0.303	3	0.101		
Skupaj	82.500	9			

Statistično pomembna razlika obstaja med evropskim povprečjem na eni strani ter Srbijo, Hrvaško, Slovenijo, Bolgarijo in Madžarsko na drugi strani. Statistično pomembna razlika obstaja tudi med Madžarsko na eni strani ter Srbijo, Hrvaško, Slovenijo in Bolgarijo na drugi strani, medtem ko med Srbijo, Hrvaško, Slovenijo in Bolgarijo ni statistično pomembne razlike (tabela 5).

pa so to uradni kazalci tatvin motornih vozil, temelji ta raziskava delno tudi na njih.

Analiza stopnje tatvin motornih vozil za obdobje 2007–2011 je na podlagi podatkov MNZ RS in podatkov iz Evropskih podatkovnikov o kriminaliteti in kazenskem pravosodju pokazala, da je stopnja tatvin motornih vozil v

Tabela 5: Post Hoc test in Scheffejev kriterij

	Evropa	Srbija	Hrvaška	Slovenija	Bolgarija	Madžarska
Evropa	1.000	0.000*	0.000*	0.000*	0.000*	0.000*
Srbija	0.000*	1.000	0.824	0.274	0.516	0.000*
Hrvaška	0.000*	0.824	1.000	0.771	0.952	0.000*
Slovenija	0.000*	0.274	0.771	1.000	0.999	0.000*
Bolgarija	0.000*	0.516	0.952	0.999	1.000	0.000*
Madžarska	0.000*	0.000*	0.000*	0.000*	0.000*	1.000
*p ≤ 0.05						

4 Razprava

Iz prejšnjih raziskav (Mijalković, 2012) je znano, da je spremljanje tatvin motornih vozil povezano s številnimi težavami: ne obstaja konkretna kazenska inkriminacija *tatvine motornega vozila*, zaradi česar se različno kvalificira in evidentira (npr. tatvina, velika tatvina, nedovoljena uporaba tujega vozila in drugo); podatki o tatvinah vozil iz uradnih evidenc različnih subjektov se ne ujemajo (npr. policije, zavarovalnic in tožilstva); ni notnih standardov za zbiranje podatkov na terenu (obrazci); aplikacije informacijskega sistema MNZ RS, ki spremljajo tatvine motornih vozil, so nekoliko zastarele (mislimo na aplikaciji »pogrešana vozila« in »kazniva dejanja in storilci«, ki nista dovolj natančni), kar onemogoča pravilno analitično obdelavo podatkov o stanju kriminalitete itd. Zato je treba jemati zadržkom tudi točnost prejetih podatkov. Ker

Srbiji po podatkih MNZ RS veliko višja, kot je prikazana v Evropskem podatkovniku, po katerem naj bi imela najnižjo stopnjo v Evropi. Po podatkih MNZ RS je stopnja tatvin motornih vozil 33-krat višja od stopnje v podatkovniku, 53,6:1,6, kar odpira vprašanje zanesljivosti zbiranja in obdelave podatkov o tatvinah motornih vozil za potrebe izdelave Evropskega podatkovnika. Odprto je tudi vprašanje natančnosti podatkov za posamezne države v Evropskem podatkovniku, ker se podatki iz novejših in starejših publikacij za leti 2003 in 2007 ne ujemajo za vse države¹¹. Zato smo za analizo stopnje tatvin motornih vozil v Srbiji in za primerjavo z drugimi evropskimi državami vzeli podatke MNZ RS.

¹¹ Tako se na primer za leto 2003 razlikujejo stopnje pri Cipru in Danski, medtem ko se pri Avstriji, Belgiji, Bolgariji, Cipru, Litvi, Nizozemski in Španiji razlikujejo za leto 2007.

Iz podatkov MNZ RS (MUP RS, 2012a, 2012b, 2013) za obdobje 1994–2013 je razvidno, da je bilo v Srbiji leta 2013 evidentiranih 70 % manj tatvin motornih vozil v primerjavi z letom 2001, ko jih je bilo evidentiranih največ. Največje zmanjšanje števila tatvin je bilo evidentirano v obdobju 2001–2003 in znaša 223 %. Čeprav so za pojasnilo takega trenda potrebne dodatne empirične raziskave, lahko domnevamo, da je bila to posledica konsolidacije politične oblasti po oktobrskih spremembah leta 2000, začetka reforme policije, zamenjave kompromitiranih vodilnih policijskih struktur, izboljšanja učinkovitosti notranje kontrole policije, krepitev integritete uslužbencev policije, strokovnega izpopolnjevanja uslužbencev policije, opremljanja policije s specializiranimi sredstvi, razvijanja modalitete čezmejnega policijskega sodelovanja ter povečanja števila avtomobilov iz držav Zahodne Evrope z boljšimi varnostnimi sistemi. Po umoru predsednika vlade Srbije leta 2003 je bila izpeljana obsežna policijska akcija *Sablja*, ki je bila usmerjena zoper vse kriminalne združbe, ki so kontrolirale različne segmente nelegalnega trga. Zahvaljujoč se temu je bilo procesuirano in obsojeno veliko število oseb za različna kazniva dejanja. Istega leta se je izboljšalo tudi mednarodno policijsko sodelovanje, Srbiji je bil ponovno omogočen neposreden dostop do specializiranih baz podatkov Interpola (*ASF-SMV*), določeni so bili postopki preverjanja vozil pri registraciji v bazah podatkov in drugi postopki preverjanja, kar omogoča identifikacijo ukradenih motornih vozil.

Analiza stopnje tatvin motornih vozil v evropskih državah v obdobju 2002–2011 je pokazala, da se je v državah Evropske unije ta stopnja zmanjševala v povprečju linearno na leto za 15,72, medtem ko se je v drugih evropskih državah zmanjševala samo za 1,24. Razlika v povprečni stopnji tatvin motornih vozil v Evropski uniji (196) in drugih evropskih državah (64) znaša celo 303 %. Stopnja tatvin motornih vozil v Evropi je v obdobju 2002–2011 delno upadala tudi zaradi vse boljšega varovanja vozil z vgrajevanjem elektronskega imobilizatorja. Temu pripisujejo drastično zmanjšanje tatvin avtomobilov v Nemčiji (Bässmann, 2011). Pri avtomobilih, ki imajo poleg elektronskega imobilizatorja še centralno zaklepanje in alarm, je 25-krat manj verjetno, da bi jih ukradli, kot pri avtomobilih brez teh mehanizmov varovanja (Farrell, Tseloni in Tilley, 2011)¹². Ti varnostni mehanizmi odvrtačočasne tatove, ki niso dovolj sposobni, da bi obvladali varnostne inovacije in so manj dovzetni za alternativne metode tatvin, kot so ugrabitve avtomobilov ali nabava ključev z vlomom, prevaro ali ropom

¹² V skladu s teorijo racionalne izbire je pri potencialnem storilcu kaznivo dejanje rezultat treh elementov opažanja: potrebnega napora za storitev kaznivega dejanja, tveganja, da bo storilec odkrit, in dobička, ki ga lahko prinese kaznivo dejanje (Cornish in Clarke, 1986). Napor, ki je potreben, je pomembna spremenljivka v procesu odločanja storilca, preden izvede zločin (Potchak, McGloin in Zgoba, 2002: 279).

(Heitmann in Morales, 2014: 156; Mangine, 2006: 221–223; Roberts in Block, 2013). Tako se zmanjšuje število tatvin zaradi vožnje za zabavo, po kateri storilci zapustijo vozilo, ki ga policija običajno najde. Zaradi večje zaščite in opremljenosti s sistemom za spremljanje vozila je tudi več možnosti, da ima najdeno vozilo tudi večjo vrednost.

Trendi tatvin motornih vozil se zmanjšujejo tudi v bližnjih analiziranih državah, za katere so podatki dostopni, in sicer na Hrvaškem, v Sloveniji in na Madžarskem, ta stopnja se je povečala le v Bolgariji. Eden izmed razlogov za to, da se je sosednji Bolgariji povečala stopnja tatvin vozil, utegne biti odprava mejne kontrole med državami Evropske unije, kar je olajšalo trgovanje z ukradenimi vozili. Tako so bile na primer s sprejetjem Bolgarije v Evropsko unijo leta 2007 znižane carinske dajatve za uvožene rabljene avtomobile, ta nenadni priliv takih avtomobilov je pripeljal do dolgih vrst za njihovo registracijo. Tamkajšnje Ministrstvo za notranje zadeve je zato ukinito obvezno preverjanje identifikacijskih števil motorja, podvozja in menjalnika, kadar je šlo za nakup in prodajo med osebami s prebivališčem v Bolgariji. Tatovi avtomobilov so izkoristili to priljubljenost in preusmerili svojo dejavnost s tatvin z namenom zahtevati odkup na predelavo in preprodajo avtomobilov znotraj Bolgarije, zaradi česar je morala vlada ponovno proučiti to svojo odločitev (Gounev in Bezlov, 2008).

V Sloveniji se je v obdobju 2004–2013 število kaznivih dejanj na 100.000 prebivalcev povečalo za 220, čeprav nekatera klasična kazniva dejanja, med katerimi so tudi tatvine motornih vozil, ne predstavljajo velikega problema za varnost občanov (Kolenc, Kebe in Bukovnik, 2014: 205). Samo v letu 2013 je policija ukrepala v zvezi z rekordnimi 93.833 kaznivimi dejanji (91.430 v letu 2012), kar je v uradni statistiki kriminalitete visoka številka. Tako visoka stopnja kriminalitete naj bi bila posledica povečanja gospodarske in premoženjske kriminalitete, pri čemer imajo vse pomembnejšo vlogo organizirane kriminalne združbe, ki prihajajo v Slovenijo z Jugovzhodnega Balkana (Kolenc et al., 2014: 175). Po obdobju 2005–2007, ko je policija odkrila veliko tatvin motornih vozil, se je njihovo število v naslednjih nekaj letih občutno zmanjšalo (Kolenc, Kebe in Bukovnik, 2013: 107–108). Po oceni policije je 17 % rast tatvin motornih vozil v letu 2013 v primerjavi z letom 2012 posledica pogostih tatvin vozil srednjega in nižjega razreda, ki jih potem razstavljajo in prodajajo po delih.

Splošni trend zmanjševanja tatvin motornih vozil v Evropi se je začel še pred obdobjem, ki je analizirano v tem članku. Analiza razvoja stopnje kriminalitete po policijskih evidencah za devet vrst kaznivih dejanj, med katerimi so tudi tatvine vozil, v 16 zahodnoevropskih državah v obdobju 1990–2000 je pokazala, da so kazniva dejanja zoper premoženje dosegla višek na začetku 1990, nato pa se je začelo njihovo upadanje

(Aebi, 2004). Takšen razvoj se povezuje s pojavom velikega črnega trga ukradenih dobrin v Srednji in Vzhodni Evropi na začetku opazovanega obdobja, medtem ko je bil na koncu tega obdobja ta trg zasičen. To je povezano tudi z okrepljenimi policijskimi ukrepi na mejah kot tudi z varnostnimi ukrepi v gospodinjstvih Zahodne Evrope, s čimer je analiza pokazala, da teorije priložnosti (možnosti) zagotavljajo zadovoljivo pojasnilo trendov evidentirane kriminalitete in da so kriminalne možnosti pod velikim vplivom socio-ekonomskih dejavnikov (Aebi, 2004). Podatki mednarodne raziskave o žrtvah kriminalitete iz 27 vzhodnoevropskih in zahodnih držav so pokazali, da je visoka stopnja tatvin povezana z visoko stopnjo umorov, drugih oblik nasilja in neenakostjo prihodkov, ne pa tudi z bruto družbenim proizvodom na prebivalca in visoko atraktivnostjo tarč napadov, kar je izziv za predikcije o tatvinah, izpeljanih iz teorije rutinskih aktivnosti (Van Wilsem, 2004).

Tudi analiza trendov celotnega kriminala v 26 državah za obdobje 1988–2004 in trendov za pet glavnih tipov kriminalitete na podlagi Mednarodne raziskave o žrtvah kriminalitete je pokazala, da je kriminaliteta v številnih državah najbolj upadala po prvi polovici 90-ih let (Tseloni, Mailley, Farrell in Tilley, 2010). Srednja vrednost zmanjševanja incidence pri tatvinah avtomobilov je v obdobju 1995–2004 znašala 16,8 %, medtem ko so bili razen vlomnih tatvin vsi raziskovani tipi kriminalitete izenačeno zmanjšani (Tseloni et al., 2010). Kombinirana analiza podatkov iz policijskih evidenc in raziskav o žrtvah kriminalitete v Zahodni Evropi v obdobju 1988–2007 prav tako kaže, da se število kaznivih dejanj zoper premoženje in umorov zmanjšuje od srede 90-ih, medtem ko je število drugih kaznivih dejanj z elementi nasilja in kaznivih dejanj v zvezi z mamili raslo (Aebi in Linde, 2010). Ti trendi kažejo omejitve v pojasnilu upadanja kriminalitete v ZDA, ki temeljijo na premisi o korelaciji v razvoju vseh kaznivih dejanj. Upadanje kaznivih dejanj zoper premoženje se povezuje s spremembami v socio-ekonomskem stanju v Evropi, povečanjem varnostnih ukrepov v gospodinjstvih in krepitvijo področja zasebne varnosti (Aebi in Linde, 2010).

Tatvine vozil povzročajo v Evropi za približno 20 milijard ameriških dolarjev škode na leto, tatovi vozil pa imajo skoraj za enak znesek premoženjske koristi (Mijalković, 2013: 17–18). Po poročilih beograjske policije znaša povprečna vrednost ukradenih motornih vozil okrog 5000 evrov¹³. V obdobju 2002–2011 je bilo na območju Beograda ukradenih

21.878 vozil, škoda zaradi te oblike kriminalne dejavnosti znaša približno 109.390.000 evrov, za celotno Srbijo pa je približno še enkrat višja (nekaj več kot polovica vseh ukradenih vozil je ukradena na območju Beograda). Za natančnejšo oceno bi bilo treba upoštevati še to, koliko vozil je bilo vrnjenih lastnikom, kakšno je stanje teh vozil, kolikšen je izgubljeni dobiček, kolikšna so vlaganja, da se vozilo vrne v prejšnje stanje, stroške zavarovalnic, stroške služb za izvajanje zakonov in druge relevantne parametre. Za take ocene so potrebne nadaljnje raziskave.

V Evropski uniji je na leto v povprečju ukradenih 1,3 milijona vozil, najdejo pa jih okrog 60–70 % (Europol, 2005: 22). To pomeni, da od 450.000 do 500.000 ukradenih vozil ne najdejo¹⁴. Ta vozila končajo na nelegalnem trgu po vsem svetu. Število ukradenih avtomobilov v EU, ki jih ne najdejo, je ostalo v zadnjih desetih letih relativno stabilno, v nekaterih državah članicah pa se je povečalo, kar je močan kazalnik organizirane kriminalitete. V Srbiji je bilo od celotnega števila ukradenih vozil najdenih skoraj 59 %, kar je blizu povprečja v Evropski uniji. O obstoju organizirane kriminalitete na tem področju v Srbiji govori odstotek najdenih vozil v Beogradu, ki se je v obdobju 2002–2011 gibal okrog 42 %, medtem ko je bil odstotek odkritih kaznivih dejanj občutno manjši in znaša 21 %. To potrjuje tudi podatek, da je bilo 40 % ukradenih vozil v opazovanem obdobju zavarovanih z elektronskim varnostnim sistemom, od česar so bili 3 % najnovejši modeli svetovnih proizvajalcev z najsodobnejšim elektronskim varovanjem. Za njihovo krajo je potrebna posebna programska oprema, izjemno draga na kriminalnem trgu, ki jo organizirane kriminalne združbe praviloma imajo. Nekaj več kot 10 % vseh vozil, ukradenih v Beogradu, so tatovi vračali lastnikom proti denarnemu nadomestilu, t. i. *odkupu vozila*. Lahko domnevamo, da je temno število teh kaznivih dejanj visoka, saj lastniki vozil v strahu pred maščevanjem kriminalne združbe ali ponovno tatvino vozila najpogosteje ne prijavljajo takih primerov.

Raziskave na Nizozemskem so pokazale, da imajo organizirane kriminalne združbe najpogosteje strukturo *verige*, ki je sestavljena iz treh podskupin: podskupine, specializirane za tatvino vozila, podskupine za *recikliranje vozila* (izdelava nove identitete vozila s ponarejenimi listinami in identifikacijskimi oznakami vozila) in podskupine za eksploatacijo vozila (Bruinsma in Bernasco, 2004: 86). Po podatkih iz poročil beograjske policije so tatovi vozil navadno organizirani v skupine, v katerih si delijo delo. Po usmerjenosti kriminalnega delo-

¹³ V obdobju 2007–2011 so bila v Beogradu najpogosteje ukradena vozila Volkswagen – 22,9 %, največje povpraševanje na nelegalnem trgu pa je bilo po modelu VW Golf, teh je bilo med vsemi ukradenimi vozili 12,5 %. Ti podatki delno govorijo o profilu povpraševanja na nelegalnem trgu v Srbiji in usmerjenosti kriminalnih struktur v zadovoljevanje potreb trga, hkrati pa opozarjajo na smer preventivnega in represivnega delovanja.

¹⁴ Podatki Europa (2013: 25) kažejo, da je trend tatvin motornih vozil stabilen ali pa se celo zmanjšuje, raste pa število tatvin težkih vozil, kot so kmetijski in gradbeni stroji, avtobusi in prikolice, po katerih je veliko povpraševanje v baltskih državah in Ruski federaciji.

vanja lahko razlikujemo organizirane kriminalne združbe, ki kradejo vozila po naročilu, tiste, ki kradejo vozila in od lastnikov izsiljujejo odkup, tiste, ki kradejo vozila in jih razstavljajo na dele, in tiste, ki kradejo vozila in jih preprodajajo z novo identiteto (Bošković, 2014).

Od leta 1994 do leta 2013 sta bili na ozemlju Srbije okrog dve tretjini vseh tatvin motornih vozil registrirani na območjih policijskih uprav Beograd in Novi Sad. To ni nič nenavadnega, saj je na območju Beograda največja koncentracija prebivalstva v Srbiji, s tem pa tudi največja koncentracija motornih vozil. Pomembno dejstvo je tudi zelo skromno število uslužbencev policije, ki se na območju Beograda ukvarjajo z odkrivanjem teh kaznivih dejanj. V Oddelku za zatiranje deliktov na motornih vozilih Uprave kriminalistične policije Policijske uprave za mesto Beograd dela 11 kriminalistov. V Beogradu je bilo v obdobju 2007–2011 največ tatvin motornih vozil na območju mestne občine Novi Beograd (25 %). To ne preseneča, saj je po številu prebivalcev občina Novi Beograd največja. Občina Čukarica je po številu prebivalcev samo nekoliko manjša, odstotek tatvin vozil pa je več kot še enkrat manjši. Pojasnilo za to je zgostitev velikega števila športnih objektov, bolnic, tržnih centrov in poslovnih stavb v Novem Beogradu, ki jih dnevno obišče veliko ljudi iz različnih delov mesta in države. Ta občina ima tudi razvejano cestno omrežje, zelo dobro povezavo z avtocesto in veliko garaž, v katerih lahko storilci skrijejo ukradena vozila.

Rezultati te raziskave so podobni rezultatom prejšnjih raziskav, po katerih na stopnjo tatvin motornih vozil vplivajo priložnosti, pretok prometa, motiviranost storilcev, raven nadzora in dejavniki socialne dezorganizacije (Rice in Smith, 2002). Dejstvo je, da tatvine podladujejo v velikih mestih, kar se lahko pojasni z veliko dostopnostjo avtomobilov in s šibkimi mehanizmi socialne kontrole¹⁵. Okolje, ki omogoča anonimnost, hkrati pa je v njem veliko primernih tarč, na splošno pritegne storilce kaznivih dejanj zoper premoženje (Frangéž, 2008).¹⁶ Razsvetljava in tip lokacije (stanovanjska

ali poslovna) ter značilnosti vsake izmed njih (npr. dostop do garaž in/ali parkirišč z dobrim nadzorom) so zanesljivi prediktorji krajev, nevarnih zaradi kraj avtomobilov (Levy, 2009: 168–171). V Šabcu in Sremski Mitrovici je bližina državne meje s Hrvaško in Bosno in Hercegovino eden pomembnih dejavnikov, ki vpliva na tatvine avtomobilov. Z bližino mejnih prehodov se zmanjšujejo tudi možnosti, da bo vozilo najdeno (Roberts, 2012).¹⁷ Vendar pa ta »pravila globalnega Zahoda« ne veljajo za mesta Pirot, Prijepolje, Zaječar, Prokuplje, Vranje in Kikinda, katerih ozemlja so ob državni meji Republike Srbije, tatvin motornih vozil pa je tam najmanj.

Identifikacija najbolj ogroženih območij in območij, na katerih je največja koncentracija žrtev tatvin vozil, je pomembna tudi zato, da bi se z ustreznim usmerjanjem policijskih resursov povečala učinkovitost pri odkrivanju in preprečevanju tatvin motornih vozil (Krimmel in Mele, 1998). Kartiranje kriminalitete ob podpori geografskega informacijskega sistema omogoča odkrivanje takih območij, na katerih je treba v kritičnem času povečati število policijskih patrulj (Eman, Györköš, Lukman in Meško, 2013). Osveščanje lastnikov vozil o varovanju vozil, izboljšanje razsvetljave in naravnega nadzora, uporaba videonadzora in organiziranje preventivnih zasjed z vozili, ki so pogosta tarča napadov, je samo nekaj izmed ukrepov, s katerimi lahko policija poveča svojo učinkovitost na področjih, za katere je ugotovljeno, da so še posebej ogrožena (Keister, 2007). Sistemi za prepoznavanje registrskih tablic obljublajo uspeh pri odkrivanju tatov in iskanju ukradenih vozil, saj večkratno povečujejo številke skeniranih registrskih tablic v primerjavi z navadnim preverjanjem (Taylor, Koper in Woods, 2012). Za povečanje učinkovitosti policije pri odkrivanju tatvin motornih vozil je treba okrepiti tudi nadzor nad povratniki – storilci teh kaznivih dejanj (Vuković, 2014: 182). Take osebe pogosto izvajajo svojo kriminalno dejavnost v več državah, zato je nujno potrebno okrepiti sodelovanje policij v regiji, ustanoviti skupna telesa, imenovati oficirje za zvezo, organizirati skupno urjenje uslužbencev policije in skupne akcije (Vuković, 2010). Slovenska policija pozorno raziskuje organizirane oblike kriminalitete, ki izhajajo ali so povezane z Zahodnim Balkanom. Zaradi odkrivanja in preiskovanja dejavnosti organiziranih kriminalnih združb je bilo na teh področjih izpeljanih več skupnih akcij v sodelovanju s tujimi varnostnimi silami (Kolenc et al., 2013: 106).

Za učinkovito izvajanje navedenih preventivnih strategij mora imeti policijska organizacija dobro izobražene in izurjene pripadnike, ki imajo veliko delovnih izkušenj s preprečeva-

¹⁵ Na Madžarskem je trend kriminalitete tesno povezan s številom turistov, manj pa s splošnimi kriminalnimi pogoji (Míchalko, 2004). Največ žrtev je med nemškimi turisti, ki jim kradejo avtomobile in druge vrednosti, največja gostota kriminalitete pa je v glavnem mestu Budimpešti ter poleti okrog jezera Balaton, ko je turizem na vrhuncu. Turistične informacije in pogoste policijske kontrole so najuspešnejši ukrepi za kriminalitetno preventivo.

¹⁶ Kot izhaja iz teorije socialne dezorganizacije, ima lahko mobilnost prebivalstva, zlasti ob povečani revščini, rasni in etnični heterogenosti, za posledico šibkejšo socialno kontrolo v skupnosti in povečanje števila tatvin avtomobilov in drugih kaznivih dejanj (Rice in Smith, 2002). Nizek socialno-ekonomski status, nižjo stabilnost, večje mešanje ras in številčnost populacije mladih lahko poveže mo z rastjo stopnje tatvin motornih vozil (Walsh in Taylor, 2007).

¹⁷ Podobni so rezultati raziskav v ZDA, ki se nanašajo na trende tatvin vozil in njihovo odkrivanje v bližini meje z Mehiko (Roberts in Block, 2013). Distribucijo tatvin vozil je treba med drugim povezoovati tudi s povpraševanjem po vozilih v okolju (Brantingham, 2013).

njem in odkrivanjem tatvin motornih vozil. Analiza podatkov o delovnih izkušnjah in delovni obremenjenosti uslužbencev policije, ki so izključno pristojni za odkrivanje tatvin motornih vozil v Srbiji, kaže, da kljub zreli življenjski dobi in precejšnji delovni dobi v MNZ RS nimajo veliko izkušenj z odkrivanjem tatvin vozil. Razlog za to je najverjetneje v dejstvu, da se je veliko uslužbencev policije došolalo in si s tem pridobilo izobrazbo, ki je omogočila razporejanje na delovna mesta, za katera je potrebna visoka ali višja strokovna izobrazba, kot je to potrebno tudi za obravnavana delovna mesta. Vendar pa tukaj ne gre za specialistično policijsko izobrazbo, temveč za splošno izobrazbo, da bi bila izpolnjena formalna merila za napredovanje. Podatki o dolžini delovne dobe pri odkrivanju tatvin motornih vozil kažejo, da ima samo nekaj več kot 13 % anketiranih več kot 11 let izkušenj. Domnevamo lahko, da uslužbence policije, ki uspešno odkrivajo ta dejanja, prav zato in zaradi pridobivanja novih izkušenj predstavljajo v enote, ki imajo »večji« pomen (umori, ropi ipd.), kar utegne precej vplivati na uspešnost odkrivanja tatvin motornih vozil. Po drugi strani so včasih uslužbenci policije, ki so sicer novi v službi in nimajo dovolj izkušenj, bolj zadovoljni z delom kot uslužbenci policije z daljšo delovno dobo, kar utegne vplivati tudi na njihovo motivacijo za delo¹⁸.

5 Sklep

Dobljeni rezultati so pokazali, da je v Srbiji prisoten trend zniževanja evidentiranih tatvin motornih vozil, vendar je linearno na leto manj izrazit kot v evropskem povprečju. Potrebna je sistematična raziskava problemov, zaradi katerih prihaja do tatvin motornih vozil na določenem območju, in sicer v okviru problemsko usmerjenega dela policije, kar naj bi prispevalo k trendu nadaljnega upadanja te vrste tatvin. Nadaljnja krepitev mednarodnega policijskega sodelovanja med Srbijo, bližnjimi državami in drugimi evropskimi državami, usmerjenega v odkrivanje dejavnosti organiziranih kriminalnih združb, predstavlja še en korak v smeri učinkovitejšega sistema preprečevanja tatvin motornih vozil.

Ob angažiranju večjega števila uslužbencev policije pri tem delu, enakomernjši delovni obremenjenosti sedanjega števila uslužbencev in njihovi ustalitvi pri tem delu v daljšem časovnem obdobju, da bi si pridobili potrebne delovne izku-

šnje, bi se lahko rezultati dela policije v Srbiji še izboljšali. Na ta način in ob ustreznem strokovnem izpopolnjevanju in pridobivanju specialističnih znanj, ki bi temeljila na povezovanju in izmenjavi izkušenj na lokalni, regionalni in mednarodni ravni, ob ugotavljanju dobre in slabe prakse ter promociji uspešnih modelov policijskega dela na tem področju, lahko od teh uslužbencev policije pričakujemo še boljše rezultate pri odkrivanju tatvin motornih vozil, kar je eden izmed pogojev za uspešno preprečevanje te kriminalne dejavnosti.

Policijsko evidentiranje tatvin motornih vozil v Republiki Srbiji je povezano s številnimi problemi, ki smo jih opazili med to raziskavo, zato je treba za povečanje učinkovitosti policije pri odkrivanju te vrste tatvin: razviti enotno metodologijo zbiranja podatkov o ukradenih vozilih; v informacijskem sistemu MNZ je treba izpopolniti programe, ki podpirajo elektronske evidence »pogrešana vozila« in »kazniva dejanja in storilci«; razširiti predmet analitično-statističnih raziskav tatvin vozil, upoštevaje določene prostorske, časovne in druge parametre (npr., individualne značilnosti ukradenih vozil; oblike mehničnega ali elektronskega varovanja ukradenih vozil; lažno prijavljanje tatvin motornih vozil; delovanje organizirana kriminalitete na področju tatvin in eksploatacije ukradenih motornih vozil in druge razpoložljive podatke o tatvinah motornih vozil) itd. Z izboljšanjem metodologije policijskega evidentiranja tatvin motornih vozil bomo dobili objektivno sliko o trendu te oblike kriminalitete in lažje bo primerjanje s stanjem v drugih državah. Hkrati bo to pripomoglo tudi k znanstvenemu raziskovanju te oblike kriminalitete.

Literatura

1. Aebi, M. (2004). Crime trends in Western Europe from 1990 to 2000. *European Journal on Criminal Policy and Research*, 10(2), 163–186.
2. Aebi, M. F., Akdeniz, G., Barclay, G., Campistol, C., Caneppele, S., Gruszczynska, B. et al. (2014). *European sourcebook of crime and criminal justice statistics 2014* (5th ed.). Helsinki: European Institute for Crime Prevention and Control. Pridobljeno na http://www.heuni.fi/material/attachments/heuni/reports/qrm-WoCVTF/HEUNI_report_80_European_Sourcebook.pdf
3. Aebi, M. F., Aromaa, K., de Cavarlay, B. A., Barclay, G., Gruszczynska, B., von Hofer, H. et al. (2006). *European sourcebook of crime and criminal justice statistics – 2006* (3rd ed.). The Hague: WODC. Pridobljeno na http://wp.unil.ch/europeansourcebook/files/2012/05/European-Sourcebook_3rd-ed_2006.pdf
4. Aebi, M. F., de Cavarlay, B. A., Barclay, G., Gruszczynska, B., Harrendorf, S., Heiskanen, M. et al. (2010). *European sourcebook of crime and criminal justice statistics – 2010* (4th ed.). The Hague: WODC. Pridobljeno na <https://english.wodc.nl/onderzoeksdatabase/european-sourcebook-4e-editie.aspx>
5. Aebi, M. in Linde, A. (2010). Is there a crime drop in Western Europe? *European Journal on Criminal Policy and Research*, 16(4), 251–277.

¹⁸ Raziskava v policiji Južne Koreje je pokazala, da sta trajanje službe in rang negativno vplivala na zadovoljstvo uslužbencev policije z delom v metropolah, ne pa tudi v manjših mestih in na podeželju (Hwang, 2008: 696). Raziskava v Sloveniji pa kaže, da delovna doba v policiji močno vpliva na zadovoljstvo zaposlenih, med najslabše ocenjenimi vidiki zadovoljstva zaposlenih v policiji so bile plače in varnost uslužbencev policije (Tomažević, Seljak in Aristovnik, 2014).

6. Bässmann, J. (2011). Vehicle theft reduction in Germany: The long-term effectiveness of electronic immobilisation. *European Journal on Criminal Policy and Research*, 17(3), 221–246.
7. Bošković, G. (2014). *Organizovani kriminal*. Beograd: Kriminalističko-policijska akademija.
8. Brantingham, P. J. (2013). Prey selection among Los Angeles car thieves. *Crime Science*, 2(3). Pridobljeno na <http://www.crimesciencejournal.com/content/pdf/2193-7680-2-3.pdf>
9. Bruinsma, G. in Bernasco, W. (2004). Criminal groups and transnational illegal markets – A more detailed examination on the basis of Social network theory. *Crime, Law & Social Change*, 41(1), 79–94.
10. Clarke, S. (2013). *Trends in crime and criminal justice, 2010. Statistics in Focus* (18). Luxembourg: Eurostat. Pridobljeno na https://www.ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Crime_trends_in_detail
11. Cornish, D. B. in Clarke, R. V. (ur.) (1986). *The reasoning criminal: Rational choice perspectives in offending*. New York: Springer-Verlag.
12. Eman, K., Györkös, J., Lukman, K. in Meško, G. (2013). Crime mapping for the purpose of policing in Slovenia - Recent developments. *Revija za kriminalistiko in kriminologijo*, 64(3), 287–308.
13. Europol. (2005). *EU Organised crime report – public version*. The Hague: Europol. Pridobljeno na <https://www.europol.europa.eu/content/publication/european-union-organised-crime-report-2005-1499>
14. Europol. (2013). *EU Serious and organised crime threat assessment*. The Hague: Europol. Pridobljeno na <https://www.europol.europa.eu/content/eu-serious-and-organised-crime-threat-assessment-socta>
15. Eurostat. (2016). *Population on 1 January*. Pridobljeno na <http://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&pcode=tps00001&plugin=1>
16. Farrell, G., Tseloni, A. in Tilley, N. (2011). The effectiveness of vehicle security devices and their role in the crime drop. *Criminology & Criminal Justice*, 11(1), 21–35.
17. Frangež, D. (2008). Nekateri dejavniki kriminološke regionalne analize in omejevanje premoženjske kriminalitete v Sloveniji. *Varstvoslovje*, 10(1), 108–128.
18. Gounev, P. in Bezlov, T. (2008). From the economy of deficit to the black-market: Car theft and trafficking in Bulgaria. *Trends in Organized Crime*, 11(4), 410–429.
19. Hair, J., Anderson, R., Tatham, R. in Black, W. (1998). *Multivariate data analysis* (5th ed.). New Jersey, USA: Prentice-Hall Inc.
20. Heitmann, A. J. in Morales, H. R. (2014). *Stealing cars: technology and society from the Model T to the Gran Torino*. Baltimore: Johns Hopkins University Press.
21. Herzog, S. (2002). Empirical analysis of motor vehicle theft in Israel, 1990–1997. *British Journal of Criminology*, 42(4), 709–728.
22. Hwang, E. (2008). Determinants of job satisfaction among South Korean police officers – The effect of urbanization in a rapidly developing nation. *Policing: An International Journal of Police Strategies & Management*, 31(4), 694–714.
23. Ignjatović Đ. (2013). *Komparacija kriminaliteta i kaznene reakcije: Srbija – Evropa*. Beograd: Pravni fakultet Univerziteta u Beogradu.
24. Keister, T. (2007). *Thefts of and from cars on residential streets and driveways. Problem-oriented guides for police problem-specific guides series (Guide 46)*. Washington, D.C.: U.S. Department of justice, Office of community oriented policing services. Pridobljeno na http://www.popcenter.org/problems/residential_car_theft/
25. Kolenc, T., Kebe, J. in Bukovnik, A. (2013). Kriminaliteta v Sloveniji v letu 2012. *Revija za kriminalistiko in kriminologijo*, 64(2), 95–121.
26. Kolenc, T., Kebe, J. in Bukovnik, A. (2014). Kriminaliteta v Sloveniji v letu 2013. *Revija za kriminalistiko in kriminologijo*, 65(3), 175–206.
27. Krimmel, T. J. in Mele, M. (1998). Investigating stolen vehicle dump sites: An interrupted time series quasiexperiment. *Policing: An International Journal of Police Strategies & Management*, 21(3), 479–489.
28. Levy, P. M. (2009). *Opportunity, environmental characteristics, and crime: An analysis of auto theft patterns*. El Paso: LFB Scholarly Publishing.
29. Mangine, F. R. (2006). Anti-theft systems. V E. Stauffer in M. S. Bonfanti (ur.), *Forensic investigation of stolen-recovered and other crime-related vehicles* (str. 207–226). Oxford: Elsevier Inc.
30. Michalko, G. (2004). Tourism eclipsed by crime the vulnerability of foreign tourists in Hungary. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 15(2–3), 159–172.
31. Mijalković, S. (2012). Aktuelni problemi korišćenja evidencija Ministarstva unutrašnjih poslova Republike Srbije u naučnom istraživanju krađa motornih vozila. V V. Nikolić-Ristanović (ur.), *Evidentiranje kriminaliteta: iskustva iz sveta i Srbije* (str. 195–212). Beograd: Prometej.
32. Mijalković, S. (2013). Kvantitativna analiza vremenske i prostorne distribucije krađa motornih vozila na području grada Beograda. *Bezbednost*, 55(1), 17–34.
33. Mijalković, S. (2014). *Auto-mafija: tajne srpskog podzemlja i aporije nacionalnog sistema bezbednosti*. Beograd: Službeni glasnik.
34. Mijalković, S. in Bošković, G. (2009). Obaveštajne informacije i indicije od značaja za suzbijanje krađa motornih vozila. *Nauka – bezbednost – policija*, 14(3), 1–11.
35. Ministarstvo unutrašnjih poslova Republike Srbije [MUP RS]. (2012a). *Dokument Uprave za analitiku Sektora za analitiku, telekomunikacione i informacione tehnologije Ministarstva unutrašnjih poslova Republike Srbije 042 broj 667/12*. Beograd: MUP RS.
36. Ministarstvo unutrašnjih poslova Republike Srbije [MUP RS]. (2012b). *Dokument Uprave za analitiku Sektora za analitiku, telekomunikacione i informacione tehnologije Ministarstva unutrašnjih poslova Republike Srbije 042 broj 787/12*. Beograd: MUP RS.
37. Ministarstvo unutrašnjih poslova Republike Srbije [MUP RS]. (2013). *Dokument Uprave za analitiku Sektora za analitiku, telekomunikacione i informacione tehnologije Ministarstva unutrašnjih poslova Republike Srbije 043 broj 564/13*. Beograd: MUP RS.
38. Odsek za suzbijanje delikata na motornim vozilima [OSDMV]. (2007). *Krađa vozila*. Beograd: Policijska uprava za Grad Beograd, Uprava kriminalističke policije, Odsek za suzbijanje delikata na motornim vozilima.
39. Odsek za suzbijanje delikata na motornim vozilima [OSDMV]. (2008). *Krađa vozila*. Beograd: Policijska uprava za Grad Beograd, Uprava kriminalističke policije, Odsek za suzbijanje delikata na motornim vozilima.
40. Odsek za suzbijanje delikata na motornim vozilima [OSDMV]. (2009). *Krađa vozila*. Beograd: Policijska uprava za Grad Beograd, Uprava kriminalističke policije, Odsek za suzbijanje delikata na motornim vozilima.
41. Odsek za suzbijanje delikata na motornim vozilima [OSDMV]. (2010). *Krađa vozila*. Beograd: Policijska uprava za Grad Beograd, Uprava kriminalističke policije, Odsek za suzbijanje delikata na motornim vozilima.

42. Odsek za suzbijanje delikata na motornim vozilima [OSDMV]. (2011). *Krađa vozila*. Beograd: Policijska uprava za Grad Beograd, Uprava kriminalističke policije, Odsek za suzbijanje delikata na motornim vozilima.
43. Potchak, C. M., McGloin, M. J. in Zgoba, M. K. (2002). A spatial analysis of criminal effort: Auto theft in Newark, New Jersey. *Criminal Justice Policy Review*, 13(3), 257–285.
44. Rice, J. K. in Smith, R. W. (2002). Socioecological models of automotive theft: Integrating routine activity and social disorganization approaches. *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 39(3), 304–336.
45. Roberts, A. (2012). Motor vehicle recovery: A multilevel event history analysis of NIBRS data. *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 49(3), 444–467.
46. Roberts, A. in Block, S. (2013). Explaining temporary and permanent motor vehicle theft rates in the United States a crime-specific approach. *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 50(3), 445–471.
47. Republički zavod za statistiku [RZS] (2013). *Popis stanovništva, domaćinstava i stanova 2011 u Republici Srbiji: Stanovništvo*. Beograd: Republički zavod za statistiku.
48. Simonović, B. in Bošković, G. (2015). Symbiosis of politics, the shadow economy, corruption, and organized crime in the territory of the Western Balkans – The case of the Republic of Serbia. V. M. Edelbacher, P. C. Kratcoski in B. Dobovšek (ur.), *Corruption, fraud, organized crime, and the shadow economy* (111–122). New York: CRC Press.
49. Taylor, B., Koper, C. in Woods, D. (2012). Combating vehicle theft in Arizona: A randomized experiment with license plate recognition technology. *Criminal Justice Review*, 37(1), 24–50.
50. Tomažević, N., Seljak, J. in Aristovnik, A. (2014). Factors influencing employee satisfaction in the police service: the case of Slovenia. *Personel Review*, 43(2), 209–227.
51. Tseloni, A., Mailley, J., Farrell, G. in Tilley, N. (2010). Exploring the international decline in crime rates. *European Journal of Criminology*, 7(4), 375–394.
52. Van Dijk, J., Van Kesteren, J. in Smit, P. (2007). *Criminal victimisation in international perspective: Key findings from the 2004–2005 ICVS and EU ICS*. The Hague: WODC. Pridobljeno na http://unicri.it/services/library_documentation/publications/icvs/publications/ICVS2004_05report.pdf
53. Van Wilsem, J. (2004). Criminal victimization in cross-national perspective: An analysis of rates of theft, violence and vandalism across 27 countries. *European Journal of Criminology*, 1(1), 89–109.
54. Vuković S. (2014). *Prevenција kriminala*. Beograd: Kriminalističko-policijska akademija.
55. Vuković, S. (2010). Međunarodna policijska saradnja u prevenciji kriminala. *Pravni život – časopis za pravnu teoriju i praksu*, 59(9), 757–769.
56. Walsh, A. J. in Taylor, B. R. (2007). Predicting decade-long changes in community motor vehicle theft rates – impacts of structure and surround. *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 44(1), 64–90.

Trends of Motor Vehicle Theft in the Republic of Serbia and other European Countries

Saša Mijalković, Ph.D., Full Professor, Academy of Criminalistic and Police Studies in Belgrade, Serbia.
E-mail: sasa.mijalkovic@kpa.edu.rs

Goran Bošković, Ph.D., Associate Professor, Academy of Criminalistic and Police Studies in Belgrade, Serbia.
E-mail: goran.boskovic@kpa.edu.rs

Slaviša Vuković, Ph.D., Associate Professor, Academy of Criminalistic and Police Studies in Belgrade, Serbia.
E-mail: slavisa.vukovic@kpa.edu.rs

Goran Vučković, Ph.D., Associate Professor, Academy of Criminalistic and Police Studies in Belgrade, Serbia.
E-mail: goran.vuckovic@kpa.edu.rs

At the international level, significant efforts are being made towards reviewing the scope and trend of motor vehicle theft, based on police records and prior research on victimization. Since comparative research on the rate of motor vehicle theft between countries is still in its infancy, this study aims to examine the specifics of trends of motor vehicle theft in Serbia in comparison to other European countries. The research is especially focused on the characteristics of criminal activities and police officers, who are fighting against this form of crime in Serbia and its neighbouring countries. The research covers the period from 2002 to 2011 and the analyses show that there is a trend of reducing registered motor vehicle theft in Serbia. Furthermore, the number of motor vehicle thefts per 100.000 inhabitants in Europe has decreased linearly, averaging about 13.52 per year. This trend of motor vehicle thefts is also present in Serbia (1.36 per year) and neighbouring countries, with exception of Bulgaria, where number of motor vehicle thefts is increasing. Results show that there are statistically significant differences between the average rates of motor vehicle theft in Europe and the average rates of motor vehicle theft in Serbia, Croatia, Slovenia, Bulgaria and Hungary. Moreover, statistically significant differences exist between the rate of motor vehicle theft in Hungary and the rates of motor vehicle theft in Serbia, Croatia, Slovenia and Bulgaria, while no statistically significant differences were observed between Slovenia, Croatia, and Bulgaria.

Keywords: motor vehicle theft, trend, crime solving, police efficiency

UDC: 343.3/.7(497.11)