

КРИВИЧНО ДЕЛО ОДУЗИМАЊА МОТОРНОГ ВОЗИЛА (*)

I. Увод. Посматрајући пораст броја моторних возила у свету, као и квантитативни одраз тога пораста у нашој земљи, може се констатовати све већи и разноврснији број како позитивних тако и негативних пратећих појава. Једна од таквих негативних појава која је у последње време све изразитија и у нас и која не само да је условљена него и условљава нове негативности, представља одузимање моторног возила.

Нагли развој привреде и самоуправних односа у нашем друштву, као и прелазак на социјалистичку привреду тржишног типа, одразили су се на повећани животни стандард а самим тим и на број моторних возила. Пратећи непосредне токове живота и уочавајући да је временом дошло до повећања броја одузетих моторних возила, а при том дистанцирајући ово дело од кривичног дела крађе, одузимања туђе ствари или чак тешке крађе, са којима има извесне сличности, законодавац је доношењем Закона о изменама и допунама Кривичног законика од 30. VII 1959. који је ступио на снагу 1. I 1960. прописао ново кривично дело под називом „послуга моторним возилом“, које је уврштено у групу кривичних дела против друштвене и приватне имовине. До самога уношења овога кривичног дела у Кривични законик, овакве ситуације су биле третиране као кривична дела одузимања туђе ствари, а понекад као крађе или тешке крађе.

Закон о изменама и допунама Кривичног законика од 30. VII 1959. прописао је новчану казну или казну затвора до 6 месеци за ово кривично дело, с тим што се гоњење предузима по предлогу оштећеног, а када се радило о блиским сродницима односно лицима која живе у заједничком домаћинству, по приватној тужби. Међутим, новелом од 1962. године подигнут је максимум казне затвора, да би после три године (1965) била извршена нова измена, јер је кривично дело променило назив у „одузимање моторног возила“, а казна је поопштрена на строги затвор до пет година. Поред тога извршилац кривичног дела се гони по службеној дужности, изузев лица која су у посебном односу са власником моторног возила. Ове новеле члана 254а недвосмислено указују на нагли пораст и повећану друштвену опасност кривичног дела одузимања моторног возила.

Поједини аутори покушавају да сведу на минимум повећану дру-

(*) Овај рад је награђен I (првом) наградом из Фонда проф. Николаја Пахорукова поводом Дана студената, 4. IV 1970.

штвену опасност овог кривичног дела истичући у прилог свог схватања да је „сасвим мали број ових кривичних дела праћен оштећењем моторног возила и саобраћајним удесима“ (1), као и чињеницом коју на основу тога изводе: „да су млади људи (који су искључиви извршиоци овога кривичног дела — примедба аутора) добри возачи моторних возила чак и кад возе противправно одузето туђе моторно возило, тј. чак и када су нужно психички оптерећени тим фактом“ (2). Развијајући своје схватање Д. Вујчић види повећану друштвену опасност овог кривичног дела у томе што се врши у стицају са кривичним делом крађе, а не у томе што је то дело само по себи друштвено опасно.

Не слажући се у потпуности са изнетим мишљењем Д. Вујчића, можемо да констатујемо да само кривично дело одузимања моторног возила представља повећану друштвену опасност, јер његови извршиоци су већиним младим људи од 16—21 године, који га врше хладнокрвно, имајући свест о могућим последицама (угрожавање живота, наношење телесне повреде, угрожавање јавног саобраћаја, оштећење туђе ствари) овога кривичног дела, те се на тај начин појављују и као потенцијални извршиоци осталих кривичних дела. Затим, ово кривично дело се врши, скоро у свим случајевима у групи, тако да појединци учине и већи број одузимања моторног возила пре хватања. Према томе не поставља се питање да неко добро или лоше вози, већ да је противправно одузео туђе моторно возило и да је потенцијални извршилац низа кривичних дела, која, када се изврше у стицају са кривичним делом одузимања моторног возила, свакако представљају још већу друштвену опасност. (Поред тога, потребно је напоменути да долази и до траума код самога власника аутомобила, јер је то ствар која има милионску вредност).

II. *Упоредни преглед.* Посматрајући законодавна решења других земаља може се констатовати да ово кривично дело садржи напад на имовину веће вредности као и могућност појаве извршења овога дела у стицају са другим кривичним делима (крађа, оштећења туђе ствари, угрожавање живота, телесне повреде итд.). Ово кривично дело спада у групу имовинских деликата зато што се њиме на извесно време, повремено право власника да се несметано користи и располаже возилом (ово схватање је прихваћено и у нашем праву). Па и поред тога нека законодавства ово дело не стављају у групу имовинских деликата (што би оно по својим карактеристикама требало да буде) већ га предвиђа у законима који регулишу саобраћај на јавним путевима (Велика Британија, Западна Немачка, Швајцарска, Шпанија и Норвешка). На тај начин законодавци ових земаља поред заштите имовине власника одузетог моторног возила уједно штите целокупни јавни саобраћај као и животе и имовину других лица која у њему учествују.

Полазећи од разлика која постоје у појединим законодавствима, а с обзиром на одређивање и квалификацију дела, може да се изведе тројна подела.

(1) Д. Вујчић: Кривично дело одузимања моторног возила, Југословенска ревија за криминологију и кривично право, Београд, 1968, бр. 3.

(2) Д. Вујчић: Исто.

Прву групу сачињавају она законодавства која противправно коришћење туђим моторним возилом квалификују као крађу односно покушај крађе, јер у садржини кривичног дела крађе не улази као елемент намера противправног присвајања, већ се као крађа сматра свако противправно одузимање целе, или дела туђе покретне ствари. Ова решења су присутна у законодавствима Јапана, Аргентине, Француске, Италије, Чилеа, СССР, Белгије, Туниса, Израела, Турске итд. Извесно је да у овим законодавствима не може бити говора о посебном кривичном делу одузимања моторног возила пошто је кривично дело крађе довољно широко да обухвати ово дело, јер се за квалификацију не тражи намера присвајања већ само противправно одузимање туђе ствари.

Другу групу сачињавају она законодавства која сматрају да одузимање моторног возила не може да се третира као крађа, јер код овог дела не постоји намера противправног присвајања туђе ствари, али га не предвиђају као засебно кривично дело. Зато за дело одузимања моторног возила примењују решења која даје закон за остале случајеве: „лишаванье поседа“, „одузимање покретне ствари“, „коришћење покретне ствари“. Данас се појављује тенденција настајања овог начина третирања кривичног дела одузимања моторног возила и његовог преображавања у грађанскоправне деликте. Оваква решења познају законодавства Данске, Чехословачке, Финске, Либана.

Трећу групу сачињавају она законодавства која предвиђају одузимање моторног возила као посебно кривично дело на основу његове специфичности са становишта друштвене опасности, начина извршења и његове масовности. За извршење овог кривичног дела се примењује блажа санкција него за извршено кривично дело крађе. Земље које предвиђају овакво решење у својим кривичним законима су: Аустрија, САД, Велика Британија, Шведска, Аустралија, Луксембург, Мексико, СР Немачка, Канада, Грчка, Шпанија, Норвешка, као и наша земља (3).

III. *Узроци пораста.* Поред већ напоменутих општих узрока који су утицали на пораст броја кривичних дела одузимања моторних возила, потребно је да се на овом месту обраде и сви посебни узроци који су условили овај пораст у нашој земљи.

Од посебних узрока потребно је задржати се на следећим:

1. *Недостатак гаражног и паркинг простора.* Брзи развитак највећих градова у нашој земљи био је праћен неизбежном моторизацијом њиховог становништва. Међутим, одговорни фактори у градовима нису довољно водили рачуна како би се тај нагли прилив аутомобила могао да усклади са постојећим гаражним и паркинг простором. Један од најочигледнијих примера је Београд, у коме постоји само неколико, и то недовољно обезбеђених, паркинг простора као и један затворени гаражни парк. Нешто боља ситуација, за разлику од старог дела града, који је у неким квартовима остао непромењеног изгледа као пре педесетак и више година, је у новим насељима (Нови Београд, Баново Брдо, Шумице итд.). Нове зграде

(3) Д. Цотич: Кривично дело одузимања моторног возила, Правни живот, 1969, бр. 2.

се граде са затвореним гаражама али само за станаре те зграде, те и то представља привремено решење.

У центру града где је закрченост возила у вечерњим часовима „у шпицу“ и где су возила паркирана по тротоарима, није тешко извршити ово кривично дело. Није боља ситуација ни на паркинг просторима где мали број службеника није у стању да потпуно надгледа возила а поготову што они напуштају паркинг после 19 часова. Исти је случај са аутоматима за паркирање (паркинг-часовницима) где службеници само надгледају да ли је истекло предвиђено време које је плаћено, а не и да ли су кола обезбеђена од одузимања.

Да бисмо употпунили ова излагања потребно је истаћи да су извесна испитивања која су, нажалост, старијег датума, показала да се ово кривично дело најчешће врши у времену од 20—24 часа. Такође је велики број одузетих возила и у времену од 00—04 часа ујутру, дакле ноћу када је на улицама мали број људи и када је контрола надлежних органа уманена (4).

2. *Техничка необезбеђеност возила.* До пре неколико година у нас су преовлађивала кола марке „Фиат-Застава“ и „Опел“. Последица овога јесте да су се извршиоци овога кривичног дела, извештили и није им било тешко да их покрену. Неки од ухваћених извршилаца су се чак и хвалили да су у стању да у року од једног минута продру у унутрашњост возила и ставе мотор у покрет. Међутим, последњих неколико година број моторних возила са уграђеним уређајима за спречавање одузимања (браве на волану, браве на мењачу, ланац на волану, сигурносне браве на вратима, алармни уређаји итд.) моторног возила је све већи, а за то су углавном заслужне фабрике. Међутим, од 1. I 1970. је обавезно да возило буде снабдевано једним од средстава за спречавање одузимања, што представља позитиван корак у сузбијању ове појаве.

3. *Небудност власника аутомобила.* Једна од најпарадоксалнијих појава је и небудност власника аутомобила, пошто су неки са својим возилом прилично немарно понашају, не закључавајући га или остављајући отворене или полуотворене прозоре, незатворена лептир стакла, контакт кључеве итд. Сигурно је да би много мање било одузетих моторних возила када би њихови власници обратили више пажње чувању свог возила, а не да их законодавац приморава да пазе на своју имовину.

Поред ових у ову групу узрока пораста броја одузетих моторних возила би требало убројати и психолошку компоненту о којој ће касније бити речи.

IV. *Правни приказ.* Кривично дело одузимања моторног возила се састоји у противправном одузимању туђег моторног возила у намери да се исто употреби за вожњу (5).

Објект кривичног дела је моторно возило а по дефиницији Основног закона о безбедности саобраћаја на путевима (ступио на снагу 4. IV 1965.

(4) В. Водинелић и Д. Газапи: Послуге аутомобилма, Народна милиција, 1962, бр. 11.

(5) М. Радовановић—М. Борђевић: Кривично право, Посебни део, Београд, 1967, стр. 292.

са Законом о изменама и допунама који је ступио на снагу 16. IV 1969) став 10, члан 10. „моторно возило је возило које се покреће снагом сопственог мотора, а осим возила која се крећу по шинама и бицикла са помоћним мотором“, да би у ставу 13. истог члана било прецизирано“ „да бицикл са помоћним мотором“ је возило са два или три точка које у погледу могућности покретања људском снагом има карактеристике бицикла, које је снабдевано мотором чија радна запремина не прелази 50 cm³ и које на равном путу не може развити брзину већу од 50 км на час“.

Поред тога возило које се одузима треба да је туђе, што значи да на њему извршилац кривичног дела одузимања моторног возила нема право својине него то право има неко друго физичко или правно лица.

Радна извршења се састоји у одузимању туђег моторног возила и она треба да буде противправна с тим што се противправност узима као посебно обележје овога кривичног дела. Од значаја је установити моменат започињања радње извршења кривичног дела и моменат када је кривично дело свршено, јер се с обзиром на те моменте одређује постојање покушаја, за који се кажњава, или свршеног кривичног дела. Да би се што прецизније одредио тренутак започињања радње извршења кривичног дела и свршеног кривичног дела потребно је извршити класификацију моторних возила.

У прву групу спадају она моторна возила код којих се систем управљања и покретања налази у затвореном простору, а другу групу сачињавају она возила код којих је систем управљања и покретања у отвореном простору, углавном незаштићен. Ова подела је значајна због тога што извршилац кривичног дела одузимања моторног возила — прва група — мора да отклони низ препрека (отвори врата фалш кључем, разбије прозор, помери легир стакло, развали врата, покида каблове, пали мотор итд.), пре него што изврши кривично дело. У случају да лице изврши наведене радње а возило се није покренуло са места, постоји покушај кривичног дела одузимања моторног возила. Нешто другачија је ситуација код одузимања моторних возила друге групе, јер лице не отклања препреке да би ушло тј. доспело до система управљања или покретања, због карактера самог возила. Овде се као покушај не би сматрало запоседање возила од стране лица ако би оно село на моторно возило и додиривало систем управљања али не и паљења, јер то не изражава његову намеру да одузме моторно возило. Покушај би постојао ако би лице припремало моторно возило за покретање или га упалило.

Према законским обележјима, ово кривично дело је свршено самим противправним одузимањем туђег моторног возила у намери да се исто употребн за вожњу. Међутим, судска пракса није јединствена у питању: *када настаје тренутак одузимања моторног возила?* — те би требало да се и теорија позабави овим питањем. По једном схватању, кривично дело је свршено ако се продре у унутрашњост возила, без обзира да ли је вожња и остварена. Овде се намеће питање објашњења појма вожње, која је, по нашем схватању, свако покретање са места у намери да се обави одређена маршрута. На основу овога схватања вожње може се истаћи да претходно мишљење сужава појам покушаја. Међутим, мишљења смо да је *кривично дело одузимања моторног возила свршено у тренутка покретања возила са*

места на којем га је власник оставио, без обзира на пређени пут. До тог тренутка кривично дело остаје у покушају те га тако и треба судити. Али, судска пракса се не слаже у потпуности са овим мишљењем, што сматрамо да је погрешно, јер заступа становиште да је потребно да возило пређе *дужи пут* а да дотле кривично дело одузимања моторног возила остаје у покушају. Тиме се даје несигуран критериј за одређивање покушаја и свршеног кривичног дела одузимања моторног возила. (По овом схватању покушај је ако је возило било у покрету двадесетак метара а свршено кривично дело кад је прешло неколико десетина метара и више.) Ова се несигурност огледа у томе што у идентичним случајевима веће (које суди, а које је састављено од једног судије и двојице судија-поротника по члану 18, став 1. ЗКП) може да донесе различите пресуде.

Мишљења смо да је друго схватање које може да се дефинише као *теорија покретања* (без обзира на пређени пут) најисправније, јер даје, за сада, најсигурнији критериј за разграничавање између покушаја и свршеног кривичног дела.

Радња извршења код кривичног дела крађе и кривичног дела одузимања моторног возила има извесне сличности. Али основна разлика између ова два кривична дела је у томе што је код крађе потребна намера да се себи или другоме трајно прибави противправна имовинска корист, док код кривичног дела одузимања моторног возила ова намера не постоји. Уколико је моторно возило одузело са намером да се трајно прибави противправна имовинска корист за себе или другог, постојаће кривично дело крађе.

Поједина законодавства, као што је раније поменуто, не праве разлику између крађе и одузимања моторног возила, јер у кривично дело крађе не улази намера противправног присвајања већ се крађом сматра свако противправно одузимање туђе покретне ствари.

Занимљиво је споменути законодавство Велике Британије где се временски критериј узима као мерило раздвајања између одузимања у кратком трајању и крађе, јер се сматра да је до 28 дана, послуга моторним возилом, а по протеку овога времена, да је извршена крађа моторног возила.

У погледу виности потребан је умишљај, а поред тога и намера да се возило употреби за вожњу.

Требало би истаћи да судска пракса све учеснике у вожњи противправно одузетог туђег моторног возила, који су свесни те чињенице, третира као саизвршиоце овог кривичног дела.

Међутим, потребно је разликовати саизвршиоце од саучесника због примене санкција. Ово разликовање је веома тешко због различитих критерија и теоријских схватања, као и због нејединствености објективног и субјективног елемента (видети цитирани чланак Душана Вујчића).

Судска пракса сматра да, за постојање саизвршилаштва код кривичног дела одузимања моторног возила из чл. 254. а КЗ није одлучујуће ко је од саизвршилаца и на који начин пришао мотору и ставио га у покрет, пошто то може да чини само једно лице, већ да ли је више лица споразумно одлучило да одузме туђе моторно возило ради употребе за

вожњу и да ли су се после тога, пошто је мотор покренут возили испољавајући тиме свако за себе жељу да то дело изврше као своје“ (6).

На тај начин судска пракса не раздваја саизвршилаштво од саучешинства док остале елементе који се сусрећу код овог кривичног дела треба уско тумачити у сваком конкретном случају.

Швајцарски кривични законик покушао је да поједностави утврђивање саодговорности код овог кривичног дела прописујући да ће се казнити свако ко учествује као возич или путник у неовлашћеној возњи. Међутим, мишљења смо да се, у случају да једно лице преваром наведе да учествује у возњи, не може сматрати да је саодговорник.

Кривично дело одузимања моторног возила се често појављује у стицају са другим кривичним делима. Најчешће се ово кривично дело појављује у стицају са разним облицима кривичног дела крађе, јер се у моторном возилу могу да нађу различити предмети од вредности (транзистори, фотоапарати, камере, одећа, спортски реквизити, новац, магнетопони итд.). Ово кривично дело се може да појави и у стицају са кривичним делом оштећења туђе ствари (чл. 257. КЗ), угрожавања јавног саобраћаја (чл. 271. КЗ) и, тешким делима против опште сигурности (чл. 273. КЗ), а може и да буде припрема за извршење осталих кривичних дела. Код оштећења туђе ствари (чл. 257. КЗ) најчешће долази до оштећења врата, брава, прозора, лептир стакла која су углавном мета напада, затим пресецања каблова приликом паљења, а приликом употребе нестручним руковањем.

Број кривичних дели из чл. 254 а КЗ у стицају са другим кривичним делима

У стицају

Година	чл. 254 а КЗ	249, 250, 259. КЗ	257, 271, 273. КЗ
1966.	436	214	19 7
1967.	789	435	26 11
1968.	820	614	14 6
УКУПНО	2045	1263	59 24

У погледу пријављене штете на возилима, утврђено је да постоји у 80% случајева. У 50% случајева ради се о релативно малим штетама које су изазване самим проваљивањем у возило, односно његовим насилним покретањем. У 24% случајева штете су биле знатне, у 10% случајева то је било скидање делова и алата, а остала штета је настала превртањем возила, ударањем у препреке или услед грубог руковања возилом.

Посматрајући табелу кривичних санкција које су изречене на територије Београда за кривично дело из члана 254 а (без стицаја) у 1968. години можемо да истакнемо следеће чињенице.

(6) РС Србије, Кжм 114/67 од 20. VII 1967. — Билтен судске праксе ВСС бр. 11.

*Кривичне санкције у 1968. години за кривично дело из члана 254 а КЗ
(без стицаја)*

Васпитне мере према малолетноцима		према млађим пунолетним и пунолетним лицима					
отворена заштита	затворена заштита	затвор		условна осуда	строги затвор		
		до 6 мес.	преко 6 мес.		до 2 год.	преко 2 год.	
76	21	222	33	61	—	—	

Упоређујући ове податке који се односе на васпитне мере са подацима из 1967. године уочавају се следеће разлике: изречено је више васпитних мера отворене заштите у 34 случајева, а затворене у 14 случајева. Први општински суд, надлежан за малолетнике на подручју Београда, изрекао је васпитне мере отворене заштите у 42 случајева и у 7 случајева мере затворене заштите.

Ови подаци указују на чињеницу да су у већини случајева то били малолетници који не врше кривична дела из навике и према њима се сврха васпитних мера из чл. 68. КЗ може постићи и изрицањем мера отворене заштите. Тако су код општинског суда од укупно пријављених малолетника њих 45% извршили по једно кривично дело у питању, а код Округног суда само 21%, где су остали малолетници извршили већи број кривичних дела.

Што се тиче санкција према млађим пунолетним и пунолетним лицима, из горњих статистичких података се види, да је према њима у 1968. години, само за кривично дело из чл. 254 а КЗ била изрицана казна затвора у већем броју случајева него ли условна казна. Исто тако само за ово кривично дело у прошлој години ни у једном случају није била изречена казна строгог затвора. У већем броју случајева, била је изречена казна затвора у трајању до 6 месеци (222 или 70,2%). Казна затвора преко 6 месеци изречена је само у 33 случаја, или 10,4%.

Анализом једног броја предмета у Округном суду, установљено је да се казна за кривично дело из члана 254 а КЗ и за млађа пунолетна лица и за пунолетна лица углавном кретала око 3 месеца затвора (за млађа пунолетна лица таква је казна изречена у 74 случајева или 54%, а за пунолетна лица у 27 случајева или 93%). У нешто мањем броју и проценту за млађа пунолетна лица изречено је казни затвора у трајању до 4 месеца (34 случаја или 24,9%), а казна у трајању од 5 месеци (18 случајева или 13,1%). Остале казне затвора у мањем или већем трајању од горенаведеног трајања, биле су изречене у много мањем броју и проценту.

Од укупног броја изречених казни затвора у 1968. години, извршиоцима овог кривичног дела изречена је 61 условна осуда или 19%. Првостепени судови у својим пресудама углавном образлажу чиме су били мотивисани

приликом изрицања условне осуде. Тако се наводи, да се у већем броју случајева учиниоци појављују први пут пред судом, а поред тога, њихово признање и кајање узимају као олакшавајућу околност, па се услед тога према таквим учиниоцима изричу и блаже казне, које се уз то условљавају, а све у циљу да се на младе људе у првом реду делује васпитно. Прихватајући ове околности, као олакшавајуће, судови треба да воде рачуна и о чињеници да се повећава број извршилаца овог кривичног дела, тако да оно добија масовнији карактер, те да због тога, чини нам се, треба редуцирати број условних осуда.

У 1968. години, било је 35 учинилаца или 17,4% који су извршили кривично дело из члана 254 а КЗ у поврату, од којих је у 9 случајева било повратника у односу на истоврсно дело, док су остали повратници и раније вршили остала кривична дела. Према анализи једног броја предмета само код категорије извршилаца млађих пунолетних лица, било је повратника око 20%. У таквим случајевима, може се рећи, по правилу да се не изричу условне осуде, будући да ова осуда не би остварила сврху кажњавања према оваквим извршиоцима.

Учиниоци у поврату обично не понављају само кривично дело о коме је овде реч, већ најчешће заједно са другим кривичним делима у стицају. Наравно да се таква лица показују као друштвено опаснији учиниоци него она која врше само кривично дело одузимања моторног возила, па се према њима изричу и одговарајуће казне.

Законска санкција која је предвиђена за ово кривично дело потпуно одговара друштвеној опасности овог кривичног дела, те сматрамо да би свако поштрeње било необјективно и предимензионирано, јер и онако за само одузимање моторног возила суд није изрекао максималну казну. У овоме случају би требало да се обрати више пажње полицији кажњавања коју воде судови, а не ригорознијем решавању овог питања од стране законодавца.

V. Социјални приказ. а. Старосна структура. Анализом старосне структуре извршилаца кривичног дела одузимања моторног возила утврђено је да су то млада лица углавном мушког пола.

Млађи малолет.	старији малолет.	млађе пун. лице	пунолетно лице	број повратника
38 или 18,9%	61 или 30,3%	58 или 28,8%	44 или 22%	33 или 17,4%

Из претходне табеле се извлачи закључак да кривично дело одузимања моторног возила у највећем броју случајева врше старији малолетници и млађа пунолетна лица од 16—21 године, док се у односу на све горенаведене категорије старосне структуре млађи малолетници појављују као извршиоци кривичног дела у најмањем броју.

б. Квалификациона структура. Према подацима са којима располаже јавно тужилаштво, учиниоци су најчешће по занимању студенти, ученици средњих школа, ученици школа за квалификоване раднике и радници, а

прилично је велик број и оних који су без занимања и запослења, а посебно ученика основних и средњих школа који су школе напустили.

Што се тиче малолетних извршилаца, који су извршили само кривично дело из члана 254 а КЗ, око 60% ових малолетника су редовни ученици, од чега 37% ученици школа за квалификоване раднике и то најчешће они чији је рад везан за оправке аутомобила. Ученици средњих школа заступљени су са 10%, а ученици гимназија са 5%.

Малолетници који су поред кривичног дела одузимања моторног возила извршили кривично дело крађе из члана 249. КЗ у 30% случајева су редовни ученици, а у 13% случајева штићеници васпитних установа.

Најзад, малолетници који су поред кривичног дела одузимања моторног возила вршили кривична дела из надлежности Окружног суда, дакле тежа дела, редовни су ученици и то 29%, а од тога ученици средњих школа 3,6%, а затим ученици школа за квалификоване раднике 15%, ученици гимназије 0,5 и штићеници Завода 18%, док 53% су ученици, који су напустили редовно школовање.

в. *Социјална структура извршилаца.* Анализе вршене за подручје Београда показују да извршиоци овог кривичног дела најчешће потичу из породица индустријских радника (29—36%), затим неквалификованих радника (12—20%). У целини гледано, скоро половина свих малолетних извршилаца потиче из радничких породица (47—49%). После радника највећи број родитеља малолетних извршилаца и млађих пунолетних лица су радници у администрацији (13—18%). Велики је број и малолетника из социјално угрожених породица и он се креће од (16—23%). Остале категорије заступљене су у мањој мери, с тим што је нешто више пензионера родитеља малолетних извршилаца овог кривичног дела (10—17%).

г. *Психолошка компонента.* Овај рад не би био потпун ако се не би обратила пажња разлозима који су стимулисали лица на извршење кривичног дела одузимања моторног возила.

У данашњем свету, у коме је аутомобил постао не само потреба него и, нажалост, симбол друштвеног успеха и мерило престижа међу људима, уочена је тенденција да су млади људи у све већој мери подложни том утицају и да теже да имитирају старије, желећи да на тај начин испоје своју личност. Некада се одузимање моторног возила манифестује као побуна против социјалних неједнакости и тежња да се поседује ствар о којој се само машта, док је то понекад „крик пубертетске конфликтности“, израз побуне против ауторитета, жеља за авантуром и путовањима.

Код малолетних учинилаца жеља за наметањем власти групи својих вршњака се испољава путем извршења овог кривичног дела које они никада не би сами учинили. Често код њих не постоји осећање мере и поремећена је етичка равнотежа између добра и зла, а понекад је то негативан утицај лолге филма и шунд литературе. Немогућност поседовања сопственог возила нагони неке од извршилаца овог кривичног дела да опробају своје возачке способности за које сматрају да су надпросечне. Одузимање моторног возила се некада јавља и као компензација у вези са потиснутим сексуалним нагоном (мисли да ће колима више импоновати девојкама), те покушај да се потисне комплекс ниже вредности.

VI. *Мере безбедности*. На крају овога рада треба нешто рећи о мерама које су неопходне да би се спречило извршење овог кривичног дела.

Свакако да је садашњи број одузимања моторних возила везан са непрекидним порастом броја аутомобила и да представља нормалну појаву која ће се уз примену превентивних и рестриктивних мера свести на што мањи број.

Пошто је раније писано о рестриктивним мерама, потребно је овде навести превентивне мере а то су:

1. Интензивнија изградња обезбеђеног паркинга и гаражног простора (да би се спровела максимална сигурност за паркирана возила).

2. Утицај путем штампе, радија и телевизије на сопственике моторних возила да поведу више рачуна о осигурању својих возила, о местима на којим их остављају, у каквом их стању остављају итд.

3. Појачана контрола одређених места од стране органа унутрашњих послова.

4. О броју неоткривених учинилаца овог кривичног дела на подручју Београда, најбоље показује следећа табела:

1965.	1966.	1967.	1968.	Године
855	2469	2811	4650	Број неоткривених учинилаца

Из наведених података јасно се види, да из године у годину нагло расте број неоткривених учинилаца овог кривичног дела у Београду. Тешко је оценити да ли се овде ради о томе, што је последњих година опала ефикасност службе за откривање извршилаца овог кривичног дела или што за то постоје неки други разлози. Но ако оставимо за сада разлоге по страни, сматрамо да овај проблем заиста заслужује да се о њему озбиљно продискутује и да се што пре пронађу најбоља решења у циљу остварења што бржег и ефикаснијег откривања учинилаца овог кривичног дела.

5. Било би потребно обавезати наше произвођаче аутомобила да максимално осигурају возило пре него што буде уручено купцу (сигурносне браве, боље обезбеђење електричних уређаја, алармни уређаји). Мислимо да би ова мера требало пре да обавезује произвођача а не купце, како је то код нас учињено.

Мислимо да би било потребно изнети предлог *Henri-a Feraud-a* ⁽⁸⁾ који предлаже стварање превентивних центара за возњу који би служили омладини. Они би били тако финансијски организовани да би олакшавали приступ власништву једног возила под најекономичнијим условима. Рад центара би се састојао:

1. Обука младих (испод 25 година):
 - а) возњом моторним возилом;

⁽⁸⁾ H. Feraud. Превенција послуге моторним возилом коју чине млади, *Revue de science criminelle et de droit pénal comparé*, No 2 Paris, IV—VI 1966, p 333—338.

б) саобраћајним прописима;
в) практичним појмовима о аутомобилској механици, електрици и лимарији.

2. Омогућавање младима да изнајмљују возило на пола дана, цели дан или за викенде, условљено кауцијом и тарифом.

3. Олакшице путем којих млади могу да дођу до:

а) половних аутомобила који би се могли оспособити у радионицама центра од стране самих слушалаца а уз помоћ специјалиста;

б) нових или половних аутомобила на два точка.

4. Преузимање бриге око формалности осигурања моторних возила које су добили млади (*).

Уз ове центре Х. Феро још истиче низ проблема и њихових решења, нарочито по питању организовања и финансирања ових центара, те их предлаже као једну од превентивних мера за смањење броја одузимања моторних возила. Међутим, мишљења смо да овакво решење одговара пре свега високоразвијеним земљама које имају велики број моторних возила и средстава а самим тим фабрика, радионица и сервиса и где је возило постало потреба савременог човека а не луксуз.

*Бранислав Чубрило
Душан Црногорчевић*

(*) H. Feraud: Isto