

4. ПАЗАРЪТ НА КРАДЕНИ АВТОМОБИЛИ

4.1. ОТ ИКОНОМИКА НА ДЕФИЦИТА КЪМ ЧЕРНА ИКОНОМИКА

За България пазарът на крадени автомобили е нещо много повече от криминално явление. Той е своеобразна история на организираната престъпност, но представлява и специфична метафора на българския преход. Корените на появата на пазара на крадени коли през 90-те години вероятно са далеч преди това време. Още в момента, когато след собственото жилище автомобилът се превръща в най-желаната вещь за притежаване. Колата добавя социален статут и различен стил на живот. По тази причина комунистическите елити гледат на автомобила като на луксозна, т.е. излишна стока, развъртаваща със създаването на „западни консуматорски потребности“, за които обществото няма достатъчно ресурси. Така се включва в действие съветският модел на планирано потребление със сложна система от регулации, при която средният български гражданин чака за правото на покупка в продължение на 6–10 години. Освен че автомобилът е сред най-дефицитните стоки в Източна Европа и България, неговата цена е равна на от 10–15 години спестявания на средностатистическо семейство.

Една от възможностите за запълване на разминаването между желанието за притежаване и устойчивия дефицит е криминалното придобиване на автомобил. Данните от криминалната статистика потвърждават, че кражбата на коли е едно от най-често извършваните престъпления преди 1990 г., но откраднатите автомобили се намират в почти 100 % от случаите, а разкриваемостта се движи между 85 % и 90 %. Обяснението на разследващите институции в този период е, че престъпленията се извършват предимно от девиантни младежи, търсещи забавление и силни усещания, като от откраднатите моторни превозни средства (МПС) не се извлича икономическа полза и в огромната част от случаите те просто се изоставят.

Променилите се показатели от втората половина на 80-те години обаче са основание за известен скептицизъм. Ако през периода 1980–1985 г. откраднатите автомобили са средно около 2000 годишно, след 1985 г. се наблюдава значително нарастване от 18 % годишно, а от друга страна, има спадане в разкриването на престъпленията (*Фигура 16*).

Фигура 16. Брой на откраднати автомобили през периода 1979–1989 г.



При тоталния контрол от държавата до 1990 г. е изключително трудно да се продаде открадната кола без риск операцията да бъде разкрита при регистрацията на новия собственик. Този контрол води до прозрачност на всяко домакинство и прави невъзможен пазара на крадени автомобили.

Следователно дори да е имало продажби и покупки на крадени МПС това вероятно са инцидентни прояви и е трудно да се приеме, че е имало устойчив пазар на крадени автомобили преди 1990 г. Фактът обаче, че след 1990 г. един от най-бързо появилите се субпазари е на резервните части, дава основание за хипотезата, че търговията с автомобилни части се е превърнала в основен фактор за ръста на автомобилните кражби след 1986–1987 г. В подкрепа на това предположение е и фактът, че тогава – в резултат на либерализацията и разрешаването на определени видове частно предприемачество – се появява специфично търсене на автосервиси, таксиметрови услуги и т.н. Логично е пазарът на части от крадени автомобили да се е оказал важен за начевация частен бизнес в страдащата от постоянни дефицити българска икономика.

От фрагментарните данни, останали от началото на българския преход, може да се направи извод, че криминалният автопазар се появява почти веднага след амнистирането на първите около 4000 криминални затворници в средата на 1990 г. и началните признаци на хаос в държавната система през есента на с.г. Трудно е да се прецени какъв процент от излезлите на свобода се насочват към кражби на коли, но безспорно това се превръща в най-типичното престъпление. Обикновено в групите автокрадци има някой с опит в кражби на коли още от средата на 80-те години²⁴³. Излезлите от затворите

²⁴³ Добър пример за това е първото залавяне на един от най-известните български автокрадци Радослав Цукровски, известен с прякора Чичо Цък. Според разказ на бивш полицай от Първо столично РПУ в началото на 80-те години двама катаджи по време на смяна виждат лада, която се движи по пътя без шофьор. Започват да махат с палките, но колата не спира, догонват автомобила и намират зад волана десетинагодишния тогава Цукровски. Краката му едва стигали до педалите (вж. Труд, 14 септ. 2004).

се разделят на две основни групи. Първата група се отправя към Западна Европа, но не стига дотам и се установява в централноевропейски страни като Чехия и Унгария. Причината е, че достъпът до бившите социалистически страни е по-лесен, включително поради хаоса в органите им за сигурност, за разлика от Западна Европа. Кражбите на коли се превръщат в основна дейност на възникващите там български криминални групи. Възможността да се краде и бързо да се напусне страната с откраднатото прави Централна Европа изключително удобна база. Именно там групите на автокрадците се превръщат в ядро, около което започват да се изграждат изключително силните своднически мрежи, създали име на българската проституция в Централна Европа. По-късно към групите на автокрадците започват да гравитират и трафиканти на наркотици. Стигането до позиции в криминалния свят на Централна Европа се осъществява в конкуренция с местните групи и значително по-силните криминални структури от бившия Съветски съюз. Основното конкурентно предимство на българските автокрадци, освен техническите умения, е и възможността да се осигурят канали за изнасяне на откраднатите автомобили към Балканите и Близкия изток. Втората група бивши затворници остава в страната и много бързо създава българския пазар за крадени коли. Всъщност двете групи се превръщат в различни части на цялостна система.

Още в края на 1990 г. първите откраднати коли от Западна Европа се прехвърлят в България. През 1992 г. дейността на крадците на автомобили създава огромни проблеми в Унгария и Чехия и най-отявлените български рецидивисти биват екстрадирани в България да изтърпят присъдите си²⁴⁴. Сред тях най-често се споменава Иво Карамански, който се превръща в претендент за позицията „кръстник“ на българската мафия. Заедно с него в страната се завръщат още около 30 квалифицирани автокрадци, сред които се срещат имената на по-късните легенди в автокражбите като Митко Турчина и Едноръкия²⁴⁵.

Освен възникването на устойчиви структури на организираната престъпност в България и свързането им с българските групи в Централна Европа **експлозивното развитие на пазара на крадени автомобили има по-широк контекст.**

Въпреки сериозните ограничения за външнотърговска дейност, съществували до февруари 1991 г., още в края на 1989 г. многобройни вносители – физически лица и малки компании, започват да доставят автомобили втора употреба. Съществуващото напрежение между търсене и предлагане в страната преди 1990 г. поражда желание да се притежава автомобил тук и сега. Предлагат се различни употребявани автомобили като цена, марка, възраст, произход и пр., които обаче почти до 2002–2003 г. не успяват да задоволят търсенето. Острият дефицит и масовият хаотичен внос се оказват изключително добра хранителна среда за първите групи за кражби на автомобили.

²⁴⁴ Няма точни данни кой и с какви присъди е върнат в България. По-късно от средствата за масово осведомяване става ясно, че много от върнатите никога не са излежавали присъдите си.

²⁴⁵ Интервюирани служители на полицията сочат, че в страната има няколко автокрадци с прякор Едноръкия, но в случая става дума за лице, работещо предимно на софийския пазар.

В началото на 90-те години експлозията на престъпността, свързана с крадени автомобили, достига невиджани мащаби за Европа. Падането на Берлинската стена създава „единен европейски пазар“ с над 5 млн. откраднати коли годишно²⁴⁶. Подобно на България, в цяла Източна Европа съветската система на дефицит е создала вакуум при пазара на автомобили. С премахването на разделението и с либерализацията на националните пазари Източна Европа е залята от коли втора употреба. В този експоненциално растящ пазар огромен процент от автомобилите са в сивия сектор. За да намалят крайните цени, търговците се опитват да спестят колкото може повече данъци, мита и такси. В тази среда на полулегалност **черните канали на крадени автомобили с лекота се прехвърлят от Запада към Изтока**. В началото на 90-те години в Централна Европа възниква значителен резервоар от крадени коли, който се попълва от Западна Европа и изпомпва към Балканите – Турция – Близкия изток – бившия Съветски съюз (Русия, Украйна и кавказките републики).

Правоохранителните и правораздавателните органи в Източна Европа и България се оказват напълно неподготвени за организирания тип престъпност при кражбите на автомобили. Организацията е сложна и декомпозира кражбата до 5–6 операции, извършвани от групи по веригата. Типичната структура включва групи с участие на автокрадци от няколко държави в различни фази на трафика, сътрудничество на полицаи и гранични служители.

Много интересен и ключов фактор за бързото развитие на автомобилните кражби е **появата на показното потребление** след 1990 г. Автомобилът, който по времето на социализма е демонстрация на социален статут, през първите години на прехода получава по-силно символно значение. Превръща се в основен изразител на успеха – по-явен и по-лесен за демонстриране от офиси и жилища, от дрехи, часовници и други скъпи форми на показното потребление.

В резултат в началото на 90-те години купуването на представителен автомобил се превръща в нещо като бизнес стратегия. Колата е първото нещо, което се купува след успешна сделка на новата фирма или за нея се похарчва половината от сумата на получения банков кредит, като подобни разходи се правят независимо от финансовото състояние на компанията. Типична е стратегията да се купуват луксозни лимузини като последна надежда, че това ще вдъхне доверие в успешността на бизнеса. Последницата е, че колите, които са най-търсени от българските компании и граждани, са в най-високия ценови клас и значително над техните финансови възможности, като основен източник на луксозни коли става европейският пазар на крадени автомобили. Той предлага коли на цени с 50–70 % по-ниски от реалните.

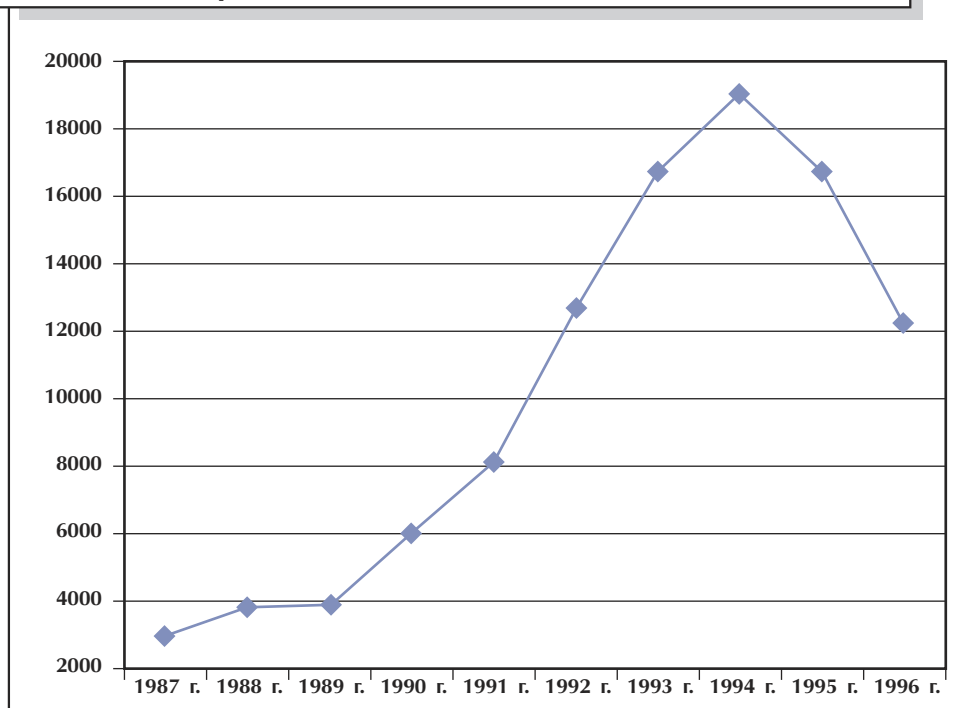
През периода 1991–1992 г. бързо се очертават два основни черни автопазара. Първият е на резервни части, които се продават предимно чрез многобройните магазини на араби. Основният движещ фактор при този пазар е появилият се остър дефицит на резервни части след разпадането на СИВ. Всички стари междудържавни споразумения за доставяне на автомобилни части престават да се изпълняват. Създава се абсурдна ситуация, при която

²⁴⁶ *An Overview of Motor Vehicle Crime from a European Perspective*, January 2006.

намирането на легално внесени автомобилни части за произведени автомобили в Източна Европа е почти невъзможна задача. Продадените на части започват да носят в пъти повече доход от продаването им като цели. В обслужването на това търсене се развива огромна инфраструктура, включваща сервиси, складове на едро, магазини на дребно, монтьори, които разглобяват, и групи, които крадат. Парадоксът е, че кражбите на автомобили социалистическо производство започва да се определя от търсенето на части.

Вторият пазар, който се превръща в основен, е за крадени автомобили. С разпадането на тоталния контрол от страна на държавата над автомобилния пазар става възможна регистрацията на откраднат автомобил и **крадената кола се превръща в масова стока**. Първоначално това са малко на брой откраднати от Западна Европа автомобили среден клас, но започва да нараства с увеличаването на вноса втора употреба. Печалбата от един среден клас автомобил достига до 200 %, като отново има добре организирана структура, включваща българските автокрадци в Централна Европа, шофьори, които придвижват колите, митничари, полицаи, търговци на коли втора употреба и пр. Паралелно с продажбите на западни автомобили започва да се развива вътрешен пазар. Завърналите се от Централна Европа автокрадци прилагат придобитите си умения спрямо около 100 000 западни автомобила, влезли в България към 1992 г. Данните от криминалната статистика показват, че кражбите на автомобили в периода 1987–1996 г. е 224 % (Фигура 17).

Фигура 17. Полицейски регистрации на автомобилни кражби (1987–1996)



4.2. СИЛОВИЯТ ПЕРИОД

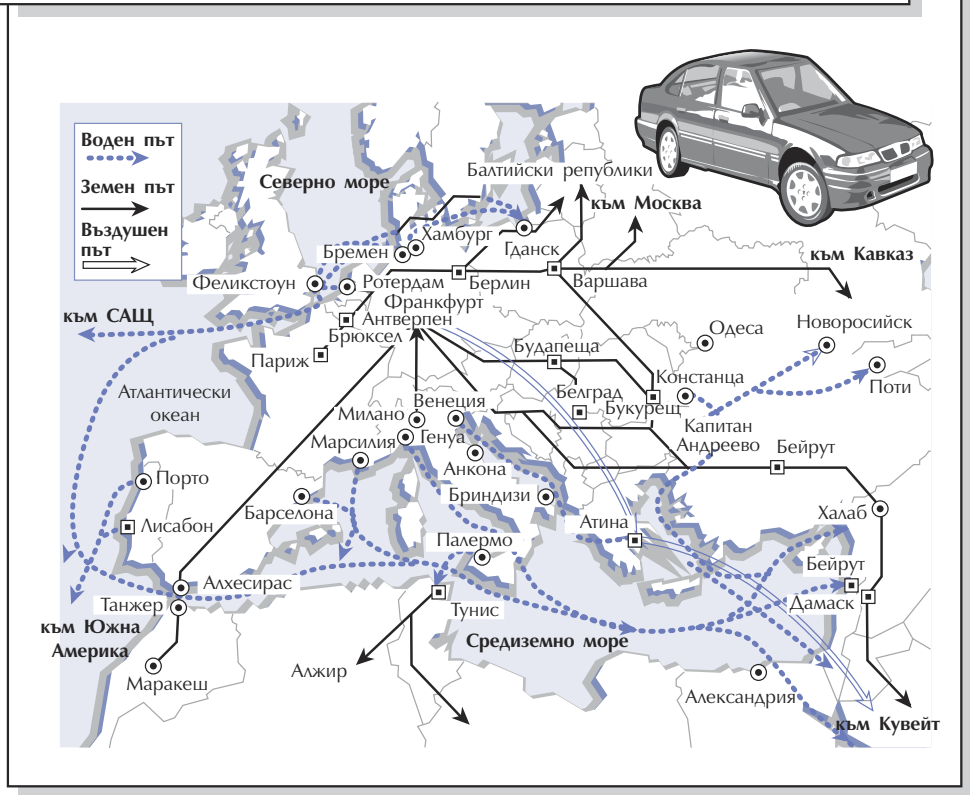
През 1992 г. полицията официално регистрира 12 711 откраднати МПС, но според интервюирани следователи и офицери от полицията на две обявени коли за откраднати една не се обявява. Обяснението за нерегистрираните коли е свързано с появилата се услуга „връщане“. Това означава, че ако собственикът плати процент от стойността на автомобила, той се връща. Така се появява трети субпазар – на откупите на крадени автомобили. Към 1992 г. пазарите на крадени автомобили и криминалните структури на автокрадците започват да привличат интереса на силовите групировки. Периодът 1992–1994 г. вероятно е най-драматичният за развитието на черния автопазар. В рамките на една година поне половината от по-големите мрежи на автокрадци попада, под контрола на основните силови охранители. Интересът е предимно към пазара на западни автомобили от горните класове. Започвайки да покровителстват, защитават или наказват, известните автокрадци практически създават протопазара на силовото застраховане. В охранителния си период силовите групировки продават „защита на колата“ като допълнение към охрана на офиса. Тук се включват отнемане, връщане при плащане на обявената глоба, увреждане, унищожаване (взривяват, подпалват и т.н.) на колата. Резултатът е симбиоза между утвърдените и известни мрежи на автокрадците и силовите групировки.

Благодарение на насилието, на достъпа си до полицията, специалните служби и следствието, а на по-късен етап и до прокуратурата силовите охранители успяват да превърнат групите на автокрадците в подчинени звена на своите разрастващи се структури. В някои средни градове това се случва бързо и без особени затруднения. В най-големите, като София, Пловдив и Бургас, се прилагат екстремни форми на насилие. Най-често използвани похвати да бъдат подчинени автокрадците, известни от началото на 90-те години, са кражбите на коли на криминални босове и на техни близки. Известни са многобройни случаи, когато открадната кола на известна фигура от подземния свят води до седмици търсене на виновниците. След откриването и наказването ѝ групата автокрадци трябва да приеме, че ще работи за силовата групировка с години, за да се издължи. Бързият ръст на откраднатите коли в България през този период и разширяването на пазара идват и от самите силови охранители. Някои от работещите за техните низови звена – „бригадите“ – започват също да участват в разрастващия се пазар на крадени МПС. Те обаче използват предимно сила за отнемане на по-скъпи лични коли – при спирания на светофари, паркинги и дори пред домове на жертвите. Продажбата на крадени коли е без особени предпазни мерки, като смяна на номер на двигател, на рами и пр. Регистрацията на очевидно открадната кола струва около 5 % от стойността ѝ.

През 1993 г. с бързото разрастване на каналите за откраднати автомобили в Западна Европа силовите групировки са привлечени от огромната печалба, сравнима единствено с контрабандата на горива за Югославия и на цигари и алкохол в България. **Може да се каже, че 1993 е ключова година за организираната престъпност при автопазара.** Освен общите фактори, разглеждани в първа глава, при структурите, свързани с автокражбите, се наблюдават специфични допълнителни фактори – външни и вътрешни. При външните,

освен описаните промени в Източна Европа, през 1993 г. отпадат митническият и граничният контрол между страните – членки на ЕС. Става възможно открадната кола в Португалия да премине през Испания, Франция, Германия и да стигне до полската граница, без да бъде проверена нито веднъж²⁴⁷. В резултат възниква своеобразен единен криминален автопазар в общността. Транснационалните криминални структури се възползват от несъответствията на националните законодателства, неподготвеността не само на институциите, отговорни за вътрешната сигурност, но и на частния бизнес, най-вече в областта на застраховането²⁴⁸. Тази европейска възможност се използва изключително ефективно от българските силови групировки – те действат по създадените канали от контрабандата с ембаргови стоки за Югославия, а в обратната посока организират канали за крадени автомобили (Фигура 18). На практика контролират почти напълно българските граници – митници, гранична служба, специални служби и пр. Показателен за контрола е типичният случай, когато обикновените вносители на МПС още на границата биват регистрирани от криминалните структури и проследявани до подходящо място, за да им бъде отнето превозното средство. Вероятно това се оказва важно конкретно предимство за българските автокрадци спрямо други криминални групи, имащи дългогодишни позиции в Западна Европа още преди 1990 г.

Фигура 18. Основни европейски канали за трафик на крадени автомобили



²⁴⁷ An Overview of Motor Vehicle Crime from a European Perspective, Europol, 2006.

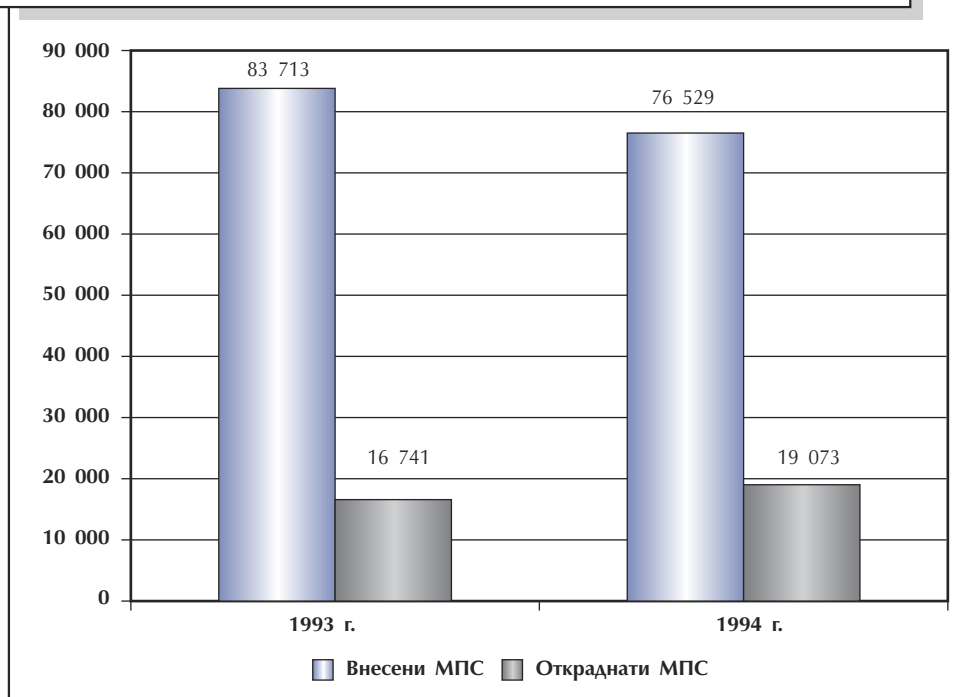
²⁴⁸ Бърз ръст бележат престъпленията, свързани със застрахователни измами, когато се продават МПС на криминалните мрежи и се обявява кражба, след като колата е пресякла националната граница.

Във вътрешен план се наблюдават два интересни специфични процеса. Първият е в началото на свързването на локалните пазари, възникнали около най-големите градове в страната. Той в много отношения се предопределя от стремежа на големите силови групировки към национално покритие и контрол, но и от новите „услуги“, като охрана на собствеността и връщане на откраднатото. Признак за способностите на силовия охранител е осигуряването на защита в цялата страна, а не само в отделния град. Основният проблем при опита да се постигне максимално покритие за клиента е, че конфликтите и разделението сред силовите структури е трудно да бъдат преодолені. Независимо от групиранията по видове спорт – каратисти, борци, боксьори, или по географски принцип – перничани, пазарджиклии, хасковлии, конфликтите циклично се разрастват и затихват. Водят се преговори, сключват се коалиции, но принципът, който започна да взема връх, е този на пазара: „колко ще платиш, за да се върне колата на клиента“.

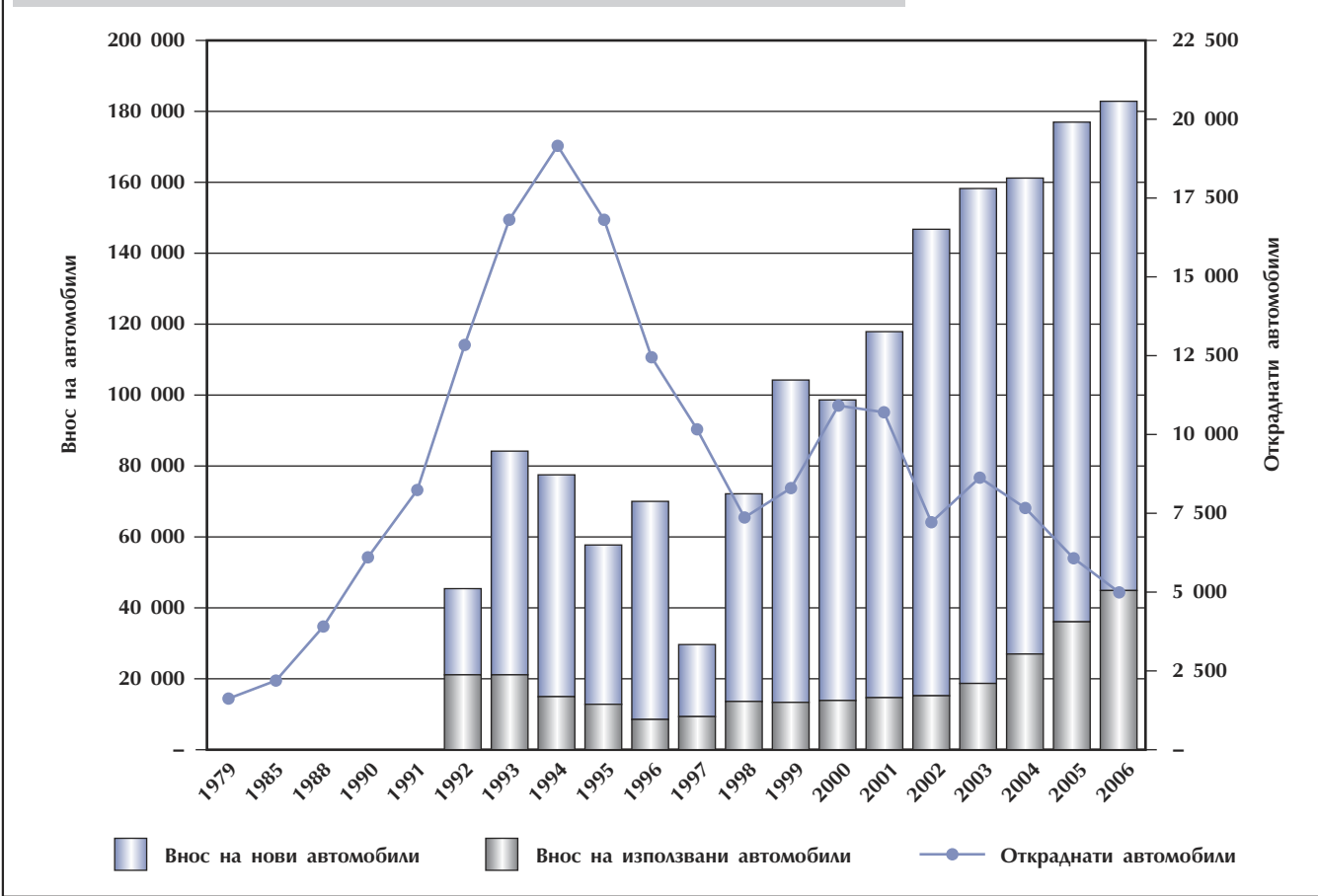
Вторият процес е свързан с опита на силовите групировки да ограничат хаотичното насилие, което техните низови структури прилагат при рекета на фирми и частни лица. Забраната „да се бие“ води до процес, в който бригадите са принудени да сменят дейността си от масов уличен рекет към отнемане на МПС.

Вследствие на тези процеси периодът 1993–1994 г. разкрива редица характерни за българския преход явления. Ако се сравнят данните за внесените официално нови и втора употреба автомобили с полицейската статистика, за откраднатите МПС се вижда, че броят им възлиза на 20–25 % от този на внесените (Фигура 19).

Фигура 19 а. Внесени и откраднати автомобили



Фигура 19 б. Внесени и откраднати автомобили



Реалната картината е много по-мрачна. Според офицери от полицията, работили в сферата на кражби на коли, броят на откраднатите превозни средства е поне два пъти по-голям. Основната причина е, че жертвите не обявяват престъплението пред полицията. Развиващият се пазар на връщане поставя условието да не се замесва полицията, „за да няма усложнения“. От интервюта с полицаи и жертви става ясно, че на около 20-ата минута от кражбата се телефонира на жертвата, като често собственикът на откраднатото превозно средство научава за събитието от това обаждане. Мотивът на автокрадците за развитието на този пазар е, че разходите по транзакцията за продажба на колата са значително повече и сделката е по-бавна във времето – намиране и доставяне при определен продавач, чакане дълго, докато се появи клиент, процедура за регистриране и прехвърляне на превозното средство и т.н. Към 1994 г. пазарът на авточасти от източноевропейски страни започва да се свива²⁴⁹ и по различни оценки обхваща не повече от 20 % от откраднатите автомобили. Това дава основание да се допусне, че вероятно всяка трета кола, внесена през периода 1990–1994 г., вероятно е била открадната.

²⁴⁹ Платежоспособното население се е насочило към западни автомобили, броят на източноевропейски автомобили, които се продават на части, нараства. Появяват се и официални вносители на най-разпространените марки източноевропейски автомобили.

4.3. КОНСОЛИДАЦИЯ НА ПАЗАРА

През 1994 г. срещането на локалните пазари е факт. Първата национална структура на силовите групировки е ВИС-1. Появяват се и няколко с регионално покритие, като „Клуб 777” в Южна България (Пловдив, Сливен и пр.), ТИМ във Варна и Първа частна милиция в Бургас, които имат ясни интереси на автопазара. В края на годината и в началото на 1995 г. ситуацията се променя качествено. Както бе посочено в първа глава, с приемането през 1994 г. на Наредба № 14 за издаване на разрешения за осъществяване на дейност за охрана на обекти и лица от физически и юридически лица се въвежда изискването за лицензиране на охранителните фирми от МВР, както и забрана те да имат национално покритие.

Тази стъпка води до възникването на идеята за принудителна – или известна като „силова” – застраховка. Основният обект на застраховане е нарастващият брой западни автомобили, изложени на риск от кражби. Същевременно българското автозастраховане практически отсъства. В този момент преобладават държавните застрахователни дружества (които почти не застраховат коли), но и няколкото новопоявили се частни застрахователни дружества нямат желание да застраховат превозни средства, чиито шанс да бъдат откраднати през годината е 30 %.

Идеята на лидерите на ВИС-1 да превърнат силовата охранителна фирма в силова застрахователна ВИС-2 е изключително печелещо решение. Така те заобикалят ограничението за охранителна дейност и намират огромен нов пазар. Отново се продава сигурност, но при застраховането има допълнителна „премия” за неопазена собственост – ВИС-2 предлага да плаща на жертвата. За ефективността на новата услуга се говори не само на подходящите места (автосервиси и паркинги, където се появяват продаващите новите застраховки), но и в националните медии, където основният аргумент е, че на 10 откраднати коли само една е застрахована при ВИС-2. Рекламата продължава с предлагането на статистика, че от 10-те застраховани при ВИС-2 само 1–2 остават ненамерени.

Изключителният успех на ВИС-2 му създава проблеми с неговите структури в страната. В началото на 1995 г. се появява друг силов застраховател – СИК, чиито структури се формират предимно от напуснали недоволни членове на ВИС-2. В рамките на година страната е поделена между двете силови застрахователни компании. Те създават национални мрежи, като се конкурират както за включването на местните силови структури (в конкретния град и/или регион), така и за контрол над мрежите на автокрадците и влияние върху държавните органи. Границите на влиянието се очертават със символи като лепенки на предните стъкла на превозните средства, лепенки и табели на откритите застрахователни офиси, паркинги и сервиси. Използването на модела застрахователна компания за организиране на хаотичните до този момент силови структури създава уникални отношения на координация и субординация. За да функционират новосъздадените компании, трябва да се наемат много професионалисти в застраховането, както и редови администратори. Възникват структури, в които в част от отделите работят застрахователни експерти – счетоводители, юристи, касиери и др., а в друга – специализирани

„наказателни бригади“, бригади за доставка на коли, специалисти по връщане на коли и т.н.

През 1995 и 1996 г. успехът на СИК и ВИС-2 кара още няколко обособили се по-малки силови структури да създадат застрахователни компании. Така се появяват „Аполо Болкан“, „Корона Инс“, ЗК „Левски Спартак“, „Зора Инс“.

Българският модел на силово застраховане има още няколко уникални черти.

Първата е свързана с контрола на каналите за внос на крадени коли от Западна и Централна Европа²⁵⁰. Вниманието продължава да е насочено преди всичко към коли над средния клас. През 1995–1996 г. системата за доставяне на коли работи като мултинационална корпорация, включваща няколко десетки групи в Западна Европа, които осигуряват намиране на търсените марки и модели, организиране на получаването (включващо различни подходи – от кражба до застрахователна измама), фалшифициране на документи (лични и на колата), доставяне в Централна Европа, промяна на идентичността на колата (на номера на шаси, двигател и пр.), доставяне до България с цел продажба или транзит за трети страни. Превозното средство се внася и продава в България, след известно време отново бива вкарано в оборот, т.е. откраднато и препродадено или върнато срещу откуп. За равнището на координация е показателен фактът, че кражбите се извършват най-често в периода, когато застраховката изтича, а нова още не е направена.

На практика възниква модел, при който контролът над кражбите на коли е част от системата на силовото застраховане. За разлика от началото на 90-те години (когато ако не се приеме предложената услуга „охрана“, се нанася щета на собственика) сега **моделът изключва прякото насилие**, но използва непреки методи на убеждаване – като осигуряване на достатъчен брой инциденти на хора, които не са склонни да се застраховат или се бавят със сключването на нова застраховка. Системата от скачени съдове с пазарите за крадени автомобили, започваща в Западна Европа, продължава в България до почти всеки голям град и района около него. Типична схема за увеличаване на застрахователния пазар на всички силови застрахователи става откраднат автомобил от Западна Европа, продаден в София, препродаден след няколко месеца в страната, откраднат там и изнесен за съседни балкански страни. По този начин се осигурява двоен доход на структурите – от застраховка и от кражби на превозни средства.

Втората черта на силовото застраховане е специалното място, което то получава благодарение на контрола си над пазара на крадени автомобили. Функционирането на силовите застрахователни компании е невъзможно без граничните служби и полицията, затова за тяхното „интегриране“ се полагат специални усилия. „Ние имаме много добри връзки на контролно-пропускателните пунктове. Аз съм работил в полицията. Освен това поддържахме много

²⁵⁰ За контрабандата на крадени автомобили съществуват различни източници: от книги като „Война на групировките“ от Кристи Петрова, издадена в София през 2006 г., до малко известни разследвания на Агенция „Митници“ и НСБОП, прекратени по различни причини и на различни нива.

добри контакти с регионалните дирекции. Те ни помагат много, дори по-скоро те издирват... Всеки, който издири откраднат автомобил, получава 1500 германски марки. Независимо каква длъжност изпълнява..." – така Големия Маргин, един от най-влиятелните хора в СИК, обяснява фирмената тайна на успеха през 1995 г.²⁵¹ По това време заплатата на един полицаи у нас е около 200–250 германски марки²⁵². В годините на преход открадването на кола на важен политик или бизнесмен обикновено създава огромни рискове за ръководствата на полицейските структури. Ако собственикът реагира по-остро, дългогодишни директори на РПУ или РДВР могат да загубят поста си, поради което бързото намиране на колата се превръща в решаващо при спасяването на кариерата им. Откриването на кола за часове се превръща в услуга, която се връща до края на службата.

Третата черта, която е невъзможна без втората, е контролът над българския криминален контингент. Произходът на силовите застрахователи и голяма част от основната им дейност са свързани с този контингент, поради което всеки местен клон на силовите застрахователи чудесно познава кой кой е в града и района, колко са групите автокрадци, от колко членове се състоят, има ли гастролъори (групи и лица от други части на страната), къде са „ятаците“ им, кои са близките им автосервиси, паркинги, автокъщи и т.н. Картата на автокрадците се сверява периодично с полицията, а при нарушаване на териториите и правилата се изпълняват наказателни операции от силовите застрахователи. За целта се пускат „наказателни бригади“, които упражняват контролирано насилие. Полицията също се използва в случаите, когато е необходимо да се отчете успешност на местното ръководство или като определена форма за наказание.

Може би най-забележителната черта на силовите застрахователи през този период е възможността им за **неограничен достъп до новите елити**. Изключителната ценност на колата и неясната граница между законно и незаконно кара политици, магистрати, предприемачи, банкери и дори дипломати от западни държави да нямат никакви скрупули в търсенето. Типична практика е при открадване на личната кола – на фирмата или на семейството, да се търси помощта на известните по това време местни или национални лидери на силовите застрахователи. Така контролът над пазара на крадени автомобили създава контакти и постоянен достъп до повечето силни на деня²⁵³. Тези позиции вероятно дават възможност при последвалите трудни времена за силовите застрахователи те да получат максимално добри възможности да трансформират и легализират натрупаното богатство.

Двете мегагрупировки – ВИС-2 и СИК, се опитват да разширят влиянието си, като разчистват значителния брой „свободни бойци“, т.е. групи, които работят за себе си. В този период бюлетините на МВР са пълни с хора, задържани в БМВ-та с пистолети, бухалки и служебни карти на СИК и ВИС. „Някои хора работят по договор с нас и злоупотребяват с картите, които сме

²⁵¹ Вж. Труд, 5 май 2006.

²⁵² Най-често използваната валута в средата на 90-те години е германската марка.

²⁵³ В средствата за масово осведомяване може да се намерят стотици примери за контакти на представители на правителството и опозицията през този период.

им издали..." – казва Красимир Маринов и дава списъци на своите хора в МВР с молба да не се злепоставя компанията. „Тези не са наши“ – отбелязва изпълнителният директор на СИК, уважаваният застраховател от кариерата Димитър Попов²⁵⁴.

Най-сериозни проблем за силовите застрахователи в контрола над автопазара създават не независимите играчи, а конфликтът помежду им. Въпреки постоянните опити за договаряне на национално и регионално равнище типични са случаите автокрадците на ВИС да крадат коли, застраховани при СИК, и обратно. Често конфликтите стигат до открити сблъсъци, при които има не само тежко наранени и големи материални щети, но и убити участници. Войните се прекратяват с преговори, след което цикълът се повтаря.

Въпреки конфликтите, търсенето на двоен доход и хаоса, създаван от имитатори и свободни играчи, силовите застрахователи трябва да печелят клиенти с доказване на ефективност. Данните от полицейската статистика показват, че през периода 1995–1996 г. силовите застрахователи успяват да повлияят върху кражбите на коли. През 1995 г. спадът на откраднатите превозни средства е с 12 %, а през 1996 г. достига до 26 %. За разбирането на златния период за българските силови застрахователи е важно да се оцени колко голям е бил този черен автопазар, в който кражбата и застраховането са двата източника на доход, функциониращи на принципа на скачените съдове. Същевременно при описанието на структурата и функционирането на модела „застраховане–кражба“ трябва да се отчита, че черният пазар първоначално започва с ВИС-2 и е монополен, след това е олигополен – разделен между ВИС-2 и СИК, а накрая започва да се „нормализира“ с включването на 4–5 нови по-малки застрахователи („Аполо Болкан“, „Корона Инс“, ЗК „Левски Спартак“, „Зора Инс“). Към това трябва да се добави, че въпреки контрола, който успяват да постигнат силовите застрахователи, остават значителен брой независими групи, отказващи да се подчинят.

При оценката на размера на черния автопазар за основна година може да се вземе 1995 г.²⁵⁵ Ако се използват официалните данни за 16 700 откраднати превозни средства и се приемат няколко допълнителни оценки – че около 60 % от колите през този период не се регистрират и че средната цена на откраднатия автомобил е 2500 лева²⁵⁶, се получава сумата от 66 млн. лева. Оценката се усложнява от факта, че заедно с нормалния пазар съществува и този на луксозни автомобили, където цените на колите се движат между 20 000 и 40 000 германски марки. Данните от полицейските регистрации на автокражбите, преизчислени и за необявените коли, дават основание да се предположи, че са около 500 превозни средства годишно, или още около 15 млн. Към този сегмент се появява и се развива и застрахователният пазар след 1995 г., когато силовите охранители се заместват със силови застрахователи. Интервюирани бивши служители на полицията твърдят, че ВИС и СИК държат около 15 % от общия премиен приход, който през 1997 г. е около

²⁵⁴ Вж. Труд, 5 май 2006.

²⁵⁵ От март 1996 г. може да се говори за икономическа криза в страната, която добавя нови фактори в общата картина и би изкривила оценката.

²⁵⁶ Изчисленията по-долу са в деноминирани левове, като при тях не се отчита инфлацията.

250 млн. лева. Следователно в периода 1995–1997 г. около 40 млн. лева са доход от застраховането, а от него поне 70 % е автомобилното застраховане. Следователно към 66 млн. лева от откраднати коли трябва да се добавят още 28 млн. лева.

По-сложно е да се оцени колко получава черният пазар на превозни средства от европейския трафик. Съществуват различни оценки, като според най-екстремните през България през този период са минавали около 10 % от откраднатите автомобили в 15-те страни – членки на ЕС, или около 200 000 превозни средства. При среден приход за прекарване или продаване на българския пазар между 500 и 1000 германски марки се получават около 150 млн. лева. Вероятно това е силно преувеличен приход, но дори действителните обеми да са били една трета от тези оценки, черният автопазар в средата на 90-те години би могъл да се оцени на 150–160 млн. лева. Трябва да се има предвид, че това е огромен пазар от гледна точка на тогавашната икономика, достигащ почти 1 % от БВП на страната.

4.4. ПОЛИТИЧЕСКА СТАБИЛИЗАЦИЯ И ПРЕРАЗПРЕДЕЛЯНЕ НА ПАЗАРА

Краят на златния век за силовите застрахователи идва с политическата промяна през февруари 1997 г. Победилата дясна политическа сила – ОДС, формулира като една от своите основни цели да „отвоюва държавата от престъпността“. Въпреки че и СИК, и особено ВИС-2 са инвестирали сериозни финансови средства както в сини политици, така и в цели регионални структури на СДС, след лятото на 1997 г. става ясно, че на големите структури на организираната престъпност, каквито са силовите застрахователи, няма да бъде позволено да функционират. Изчистването на застрахователния пазар от силовите групировки започва с **процеса на лицензиране** след приемането на Закона за застраховането²⁵⁷. Самото прочистване на застрахователния пазар от силови групировки също става до известна степен силов. С приетите през 1997 г. поправки в Закона за застраховането се въвежда забрана за лица, извършващи охранителна дейност, да са акционери в застрахователни компании²⁵⁸.

Показателно за силовия подход на държавата е, че символичната война, която води МВР със забраната да се поставят стикерите на застрахователите на видими места (предни стъкла на автомобили, витрини на магазини, врати на складове и пр.) преминава в различни форми на незаконна принуда спрямо обикновени граждани.

Периодът на преход, в който старите силови застрахователи се надяват да договорят получаване на лиценз от новите управляващи, и процесът на прочистване в МВР от служители на различни нива, свързани както със старите политически елити, така и с нововъзникналия криминален контингент,

²⁵⁷ Вж. по-подробно в първа глава.

²⁵⁸ Вж. „Чл. 9 (9) (Нова – ДВ, бр. 58 от 1997 г., предишна ал. 5, бр. 96 от 2002 г.) Физическо или юридическо лице, както и съдружник или акционер в юридическо лице, упражняващи охранителна или сходна с нея дейност, не могат да притежават акции от застрахователно дружество, пряко или чрез свързани лица“.

създават уникална ситуация на изключителен натиск върху пазара на крадени автомобили. Показателно е, че броят на откраднатите автомобили през 1998 г. спада до равнището от 1991 г.

Показателно е обаче, че в този период няма съдебни процеси срещу известните лидери на силовото застраховане. Политиците, които имат позициите да вземат решения в тази сфера, предпочитат вместо да преследват бившите силови застрахователи да се договорят с тях. С приключването на процеса на прелицензиране през 1998 г. силовите застрахователи се преориентират. Лидерите на ВИС-2 решава да излязат от застраховането, а от СИК успяват да намерят застрахователна компания, на която да прехвърлят клиентите си, а и да получат собственост и влияние в ръководството ѝ. Последницата е, че през 1999 г. броят на откраднатите автомобили нараства с 13 %, а през 2000 г. – с още почти една трета.

Съществуват много хипотези какви са причините за ръста на кражбите през периода 1999–2000 г. Най-разпространеното е, че през 1997–1998 г. в очакване на края на силовото застраховане силно спада мотивацията да се обявява кражбата пред полицията, за да се получи документ пред застрахователя. От своя страна поради политическия натиск върху районните подразделения полицията предпочита да не регистрира чувствителни престъпления като кражби на коли.

При анализа на полицейските данни по месеци прави впечатление, че вероятно факторът прелицензиране на застрахователните компании е основен. В рамките на 2–3 месеца броят на регистрираните автомобили рязко нараства. Едно от най-популярните предположения е, че ако кражбите на превозни средства продължават да спадат със същото темпо както през 1997–1998 г., стимулт за автомобилно застраховане би изчезнал. Силовите застрахователи вече са получили легализацията и пазенето на реда не е нужно. Доколко това е реален фактор, доколко автокрадците се адаптират към новите полицейски и прокурорски отговорни фактори, е трудно да се прецени. Факт е обаче, че застрахователната компания приемник на СИК успява да се превърне в номер едно на пазара. През периода 1999–2000 г. много от застрахованите автомобили прехвърлят застраховките си от бившата ВИС-2. Статистиката от този времеви период показва, че откраднатите автомобили, застраховани при наследника на СИК, са значително по-малко. Автокрадците и полицаите твърдят, че новият застраховател използва старите наказателни бригади, които „продължават да бият“. Златните времена от 1995–1996 г. обаче безвъзвратно са отминали и в автозастраховането почват да разширяват дейността си и компании, които работят според добрите световни практики. Въпреки че в тях се наемат бивши офицери от полицията, имащи контакти както със силовите застрахователи, така и с автокрадците, дейността е по-скоро информационна. През този период застрахователните компании успяват да наложат принципа, че за да се изплати застраховка, колата трябва бъде регистрирана в полицията.

При новата вълна на автокражби се очертават няколко специфики. По данни на Асоциацията на българските застрахователи към 2000 г. около 50 % от откраднатите в страната автомобили се демонтират за резервни части. Според полицейски доклади от този период продажбата на частите или дори

на цели автомобили, сглобени от части на разфасовани коли, се извършва в легално съществуващи автокъщи и сервиси, контролирани от престъпните групировки. Според Асоциацията 25 % от автомобилите пред този период се откупват и 25 % се изнасят.

Бившият заместник-директор на тогавашната НСБОП, полковник Венелин Великов, официално заявява, че застрахователите, неполучили лиценз и насочили се към износ, работят по три основни канала: първият е към бившите съветски републики, при което действат съвместно с руски, грузински и украински мафиоти, пребиваващи у нас; вторият е към Близкия изток, като дотам автомобилите се прекарват с кораби и се работи заедно с араби; третият канал е през Македония за Албания, като по него се работи с пребиваващи в България албанци и македонци.

С края на силовите застрахователи и намаляващия брой кражби от Западна и Централна Европа **се променя и структурата на вноса на крадените превозни средства** от Европа. Масовите коли вече не са добър източник на приходи. При ситуацията преди 1997 г. преминаването на границата не е проблем поради факта, че полицаи и митничари пропускат колите, а в страната служители на КАТ и нотариуси завършват процеса. Корумпирането на държавните служители е стигнало дотам, че черните вносители не плащат за конкретното крадено превозно средство, а за период (обикновено месец) – „втора заплата“. С промените в митниците и граничната полиция започва и сътрудничеството с основните западни институции за сигурност – контрол на застраховките, електронен обмен между национални бази данни и пр. Последницата е, че внасянето на откраднато превозно средство изисква все по-сериозни разходи – смяна на идентификационните характеристики на колата, започващи от номера на двигателя и шасито и стигащи до маркировка на стъкла, седалки, огледала, колани и пр. Освен това трябва да се фалшифицират серия от документи на колата, на застраховките и дори личните документи на шофирацията както в страната, където колата е открадната, така и на територията, където се продава. Разходите по маскирането на една кола се движат между 2000 и 3000 германски марки, което е равностойно на евтиния стар автомобил от Западна Европа. В резултат големите трансферни разходи правят кражбата и трафика на масови коли неизгодни. В края на 90-те години фокусът започва да се измества към високия клас коли, които се продават за 20 000–30 000 германски марки и тази тенденция продължава до днес. Двете основни трасета, по които се внасят откраднати автомобили, са Калотина и Русе, като каналите се приспособяват към новите условия. Същевременно по неясни причини през 1998 г. е закрит специализираният отдел за трафик на коли в НСБОП.

Представа как работи канал за внос на крадени коли показва разкритие, направено от новосъздаден отдел към Регионалната митническа дирекция в Русе. Местният екип се възползва от възможностите да получава пряко информация за откраднати коли в Европа от Интерпол. Прескачайки структурите в държавните институции, през които до този момент минават исканията за международни справки, те изненадват организаторите на каналите и за първи път след 1990 г. започва разследване на добре функциониращ канал за скъпи автомобили. В русенския отдел съпоставят данни за коли на стойност между

50 000 и 200 000 германски марки, влезли през периода 1996–2000 г. през техния пункт, с коли от същия клас, откраднати в Западна Европа. По този начин фокусът на разследването се стеснява от около 1,5 млн. коли, крадени годишно, до няколко десетки хиляди. Установява се, че през митическия пункт Русе са минали скъпи спортни коли (включително „Ферари“ и „Порше“), скъпи джипове, лимузини, както и някои по-екзотични марки. При разследването става ясно, че в канала участват едни от най-високопоставените служители в Районната митническа дирекция – Русе и КАТ – Русе²⁵⁹. Каналът през Русе е на бившия силов застраховател СИК, като представител на бившия русенския филиал на СИК е отговорен за ГKKП – Русе и пререгистрацията в Русе. Прави впечатление, че шофьорите са едни и същи чужди граждани (сърби, косовари, босненци и др.), които вкарват по няколко десетки автомобила. След завършване на легализирането те се продават на вътрешните структури – предимно на автокъщи в София²⁶⁰. По-нататъшното разследване показва колко сериозна е протекцията на канала. След намесата на НСБОП и районната прокуратура²⁶¹ разследването на случая се прекратява. Лицата, които осигуряват канала, запазват високите си административни позиции. Подобна е ситуацията с второто международно трасе Европа–Калотина²⁶². През 2006 г. излизат фрагменти от стари разследвания, в които са прикрити данни за трафик през ГKKП Кулата и Златарево²⁶³.

4.5. СЪВРЕМЕННИЯТ ПЕРИОД

Периодът 2001–2002 г. е преломен за пазара на крадени автомобили, подобно на повечето черни пазари. Няколко са специфичните фактори, които определят облика на сегашния пазар.

На първо място, това е бързият ръст на автомобилните продажби след 2001 г. От около 100 000 внесени нови и стари автомобила през 2000 г. броят им се увеличава до 180 000 през 2005 г. За първи път от превръщането на автомобила в масова стока през средата на 60-те години в България предлагането надвишава търсенето. Предлагането във всички ценови групи е голямо, но най-важната промяна е, че то води до рязко снижаване средната цена на колите втора употреба и превръща купуването на евтина кола в икономически неизгодно, поради риска да е крадена.

²⁵⁹ Анализ на документи от разследването на МРР към РМД – Русе.

²⁶⁰ Според разследващи журналисти има данни, че част от „ръкавите“ на русенския канал завършват в автокъщата на застреляния през 2003 г. Фатик. – Вж. Петрова, К. Цит. съч.

²⁶¹ Окръжният прокурор Люлин Матев в този момент е „покриван“ от завеждащия отдел „Военен“ към ВКП, бившия окръжен прокурор на Русе Николай Ганчев, един от най-близките на главния прокурор по това време Николай Филчев. При разследване през 2006 г. става ясно, че е имал контакти с шефа на русенската структура на СИК, известен с прякор Мацола и живеещ в Испания. Това кара Люлин Матев да подаде оставка, след като през 2006 г. неговите действия започват да се разследват. Заместникът му през периода 1999–2000 г., участвал в прекратяването на делото, продължава да е районен прокурор на Русе. – Вж. Капитал, 8 юли 2006, 15 юли 2006; 24 часа, 17 юли 2006; Банкер, 9 юни 2007.

²⁶² Вж. Сега, 11 дек. 2001.

²⁶³ Около две години през митница Кулата и митнически пункт Златарево е преминавал канал за внос на крадени коли от Испания. През април 2006 г. РДВР – Благоевград задържа 13 автомобила. – Монитор, 26 окт. 2006.

Вторият фактор според офицери от полицията, работещи по престъпленията, свързвани с кражби на коли, е значителното подобряване на граничния контрол през 2002–2003 г. Българската интегрирана митническа информационна система (БИМИС) – обменът на информация с европейските митници, улеснява справките за внесени и изнесени МПС. Граничната полиция също засилва значително контрола по граничните пунктове, което затруднява обмена между европейския „резервоар“ на крадени коли и българския. Става труден както вносът на крадени коли в България от ЕС, така и износът им за традиционните дестинации, преминаващи през Балканите.

Свиването на потоците крадени западноевропейски коли е повлияно и от устойчивия спад на кражбите. От над 2,074 млн. през рекордната 1993 г. до 918 000 през 2004 г. (вж. Таблица 13). При това най-популярният пазар за българските автокрадци – Германия, се свива от 276 000 автомобила през 1993 г. до рекордните 35 000 през 2004 г., спадайки дори под нивото на полския пазар, който през същата година е 51 000.

Таблица 13. Откраднати автомобили в Европейския съюз (1990–2004)

	1990	1993	1995	1997	1999	2000	2002	2004
Австрия	9 078	8 593	7 514	7 043	6 992	10 541	5 099	5 973
Белгия			37 603	35 242	35 780	33 395	25 050	19 104
Дания	42 697	35 696	36 737	42 701	35 195	33 730	27 677	9 838
Финландия	18 233	21 059	19 772	22 015	29 611	26 391	12 264	12 353
Франция	433 494	506 888	453 525	417 360	395 947	401 057	252 084	186 430
Германия	106 973	276 745	262 620	190 585	140 636	127 750	57 402	35 034
Гърция	6 845	9 660	12 678	16 555	17 091	16 550	17 889	15 010
Ирландия	12 182	13 244	11 754	13 589	14 851	15 964	14 598	9 065
Италия	313 400	311 256	305 438	301 233	294 726	243 890	203 694	221 925
Люксембург	589	1 145	1 196	675	626	542	519	526
Холандия	49 814	44 044	40 902	37 309	37 831	38 320	30 785	22 989
Португалия		15 542	17 334	22 792	28 163	26 428	22 173	14 832
Испания	135 559	107 698	98 847	133 330	138 961	134 584	106 524	122 248
Швеция	88 687	73 782	70 299	78 826	78 216	86 820	45 160	38 058
Великобритания	537 354	649 346	553 848	443 975	414 700	375 840	328 186	214 000
ОБЩО	1 754 905	2 074 698	1 930 067	1 763 230	1 669 326	1 571 802	1 149 104	918 843

Подобряването на дейността на автомобилните застрахователи, които започват без значителни закъснения да изплащат дължимите застраховки при кражба, кара жертвите да са по-малко склонни към откупуване на откраднатите коли. При кражба на автомобил или плащане на тотална щета собственикът вече получава парите си до три месеца. До 2002–2003 г. жертвите на

автомобилно престъпление чакат средно по 6–9 месеца за обезщетение. В допълнение при по-скъпите автомобили застрахователните компании изискват максимални мерки за защита – ефективни алармени инсталации, GPS системи, маркиране на компоненти от колата, електроника за блокиране и пр.

Отчитайки проблемите с ефективността на полицейските звена за автокражби, МВР създава големи специализирани структури в градовете, като по този начин се натрупва и запазва експертиза, засилва се контролът над служителите, работещи в този сектор, а така се ограничават възможностите на криминалните мрежи да използват полицейски служители на ниско ниво (каквато е практиката в районните полицейски управления).

Променени са някои от нормативните разпоредби, които създават проблеми при връщането на откраднати превозни средства. До този момент коли, намерени след кражба или иззети по дела като веществени доказателства, се пазят в полицията с месеци (пред и в дворовете на районите полицейски управления). Практиката е да се плащат подкупи на полицаи и прокурори (от 200 до 15 000 лева), за да се върнат. Особено скъпи стават превозните средства, които са с подправени идентификационни номера на рамите и двигателите. Това са предимно луксозни автомобили с интервенция върху идентификационните номера поради атрактивната им цена.

С отпадането на шенгенските визи през 2001 г. и последвалата емигрантска вълна към Западна Европа се наблюдава и напускане на страната от българския криминален контингент, като сред него са и голям брой известни автокрадци. Основното направление е Испания, а частично – Италия. Там българските общности са най-големи и органите за сигурност нямат опит в нашия подземен свят.

В резултат **пазарът на крадени автомобили съществено се променя**. През 2002 г. година се наблюдават 30 % спад на откраднатите автомобили и въпреки покачването през 2003 г. започва трайна тенденция към намаляване през следващите години, която средно за пет години е 12,8 %.

Изброените фактори водят не само до свиване на черния автомобилен пазар, но и до сериозни структурни изменения. Ако в края на 90-те години продажбата и препродажбата на цели превозни средства, откраднати в България и извън нея, са най-големият сегмент (субпазар) на черния пазар, след 2001 г. подобни продажби стават все по-сложно и скъпо действие. Пазарът постоянно се свива и достига до предимно специфични групи МПС, а дейността на мрежите от автокрадци се пренасочва към по-трудно уязвимия субпазар на „връщачите“.

Структура на българския черен автопазар

Адаптирането към новите условия води до уникална в много отношения за Европа организация на българския черен автопазар. От интервютата с офицери от полицията и участници в мрежите на автокрадците би могло да се очертае следната **структура на българския черен автопазар**. Основната ѝ характеристика е, че старият йерархичен модел от времето на силовите

застрахователи е изчезнал и е заменен от специализирани мрежи, в които участват освен крадци и различни изпълнители, имащи специфични поддържащи роли. Анализът на престъпленията показва, че групите от автокрадци са всъщност част от мрежата, като в нея могат да работят няколко групи, ползващи обща инфраструктура, чрез която тяхната дейност става възможна – посредници, технически експерти, адвокати, автокъщи, полицаи информатори и т.н. Тези мрежи са много динамични и възникват според „проектите“, често се препокриват, преливат се една в друга и се разпадат при загуба на конкурентоспособност. Възможно е голям автокрадец да смени 4–5 пъти групата си за една година, без да напуска мрежата.

Страната е разделена на няколко по-големи регионални пазара, чиито центрове са най-големите градове София, Пловдив, Варна и Бургас, около които гравитират по-малките градове. На всеки от тези регионални пазари има различен брой ударни групи, които работят в една или повече мрежи от автокрадци. Причината за специализацията са конкурентните предимства на групите, действащи на един пазар. Работейки само на определена територия, крадците имат сериозни конкурентни предимства спрямо чуждите групи, защото познават много добре трасетата за придвижване, имат база за укриване, модифициране, разглобяване, препродаване на автомобила, преговаряне с клиента и не на последно място, добре са се адаптирали към местните правоохранителни и правораздавателни органи. Пазарджишка група например не може да си позволи да краде в София, тъй като не познава града, а придвижването на превозното средство до своя територия е рисково – пътищата между градовете са с малко алтернативи за бягство и укриване. Познаването на терена е толкова важно, че дори част от най-известните софийски групи се специализират по райони. Същевременно извън столицата бригада от автокрадци не може да си позволи да работи само в един град поради малкия размер на пазара и възможността лесно да бъде идентифицирана. Поради това може да се види как варненски групи работят и в Шумен, и в Добрич, като стигат и до Плевен. За да са ефективни обаче, тези групи участват в мрежи, които покриват цялата страна, като едновременно си сътрудничат и се конкурират. Кола, открадната в Бургас например, може да бъде върната на пазарджишкия собственик в резултат на свързаността на бургаската и пазарджишко-пловдивската мрежа²⁶⁴.

При съпоставянето на регионалните пазари се вижда, че **София доминира над останалите регионални пазари**, като концентрира над половината от кражбите в страната (вж. Таблица 14). Останалите региони на страната, които не могат да се сравняват със столицата по обем и стойност на пазара, разчитат на свързаност с големите градове. Където има достатъчно свързани големи градове, черният автопазар е в добро състояние (Южна България – Пазарджик, Пловдив, Стара Загора, Северна България – Варна, Шумен, Добрич); където няма добра пътна инфраструктура и големи градове, нещата замират след края на 90-те години – Русе, Видин, Монтана, Кърджали, Смолян и т.н.

След София най-голямата мрежа работи по оста Пловдив–Бургас, а магистрала „Тракия“ (включително пътищата около недостроеното трасе) може

²⁶⁴ Интервю с респондент D.

да се определи като условен принцип на свързване. От едната страна, около Пловдив, гравитират групи автокрадци от Пазарджик, Асеновград, Хасково, Стара Загора, Сливен и дори Ямбол, а от другата страна, Бургас, трасето се покрива от Ямбол, Сливен, Хасково. Към тази зона може да се прибави и подбалканският път, където традициите на черния автопазар са особено силни. Като по-малка мрежа, различавана от гледна точка на територията, може да се определи тази около Варна, която включва Добрич, Шумен и Плевен. И двете мрежи обаче след 2001 г. рязко свиват дейността си поради описаните по-горе фактори, но най-вече заради масовата емиграция към Западна Европа.

В мрежите се наблюдават няколко различни типа участници, които (вж. *Фигура 20*) могат да се разграничат според етапите на кражбата. Първата роля е на **съгледвачите**, работещи в повечето градове из страната. Това са хората, които съобщават, когато видят „добра стока“. Те проучват професионално обектите (цвят, точен модел, аларма и пр.), навиците и движението на набелязаните за жертви. Особено важно през последните години е да се разбере дали автомобилът не е по някакъв начин нередовен, т.е. да стане лесен за откуп, дали е застрахован, да се оцени склонността на собствениците да плащат. След като предизвикат интерес, те следят превозното средство, чакайки група за действие. Тяхната услуга се заплаща след успех на операцията. Съгледвачите може да се занимават и с организацията за намиране на гараж, осигуряване на неучастие на полицията и пр., за което получават допълнително заплащане. Обикновено съгледвачите работят за групи, които не действат постоянно в града или района.

Друга роля, извън групите на автокрадците, е тази на гарантиращите сигурност при кражбата. Най-популярният термин, който се използва за тези изпълнители, е **„отцепка“**. Може да е друга група или част от друга група, ако бригадата, която отнема колата, е малка. Практиката показва, че тази роля нерядко се изпълнява от полицейски автопатрули от съответното РПУ на територията, на която се извършва отнемането на МПС. Същият автопатрул може да е изпълнил преди това и съгледваческа роля²⁶⁵, но основната му функция е да осигури спокойствие на групата, особено при добре защитени автомобили.

Безспорно най-важната роля на черния автопазар е тази на **крадците** (на софийски жаргон „бомбета“). Според полицейски източници през периода 2003–2006 г. на територията на страната професионалните автокрадци са около 200–300 души²⁶⁶, които са организирани в 50–60 групи, т.е. активната част от описаните по-горе мрежи, която осъществява отнемането на колата. Самите автокрадци наричат групите си „бригади“, останал етикет от времето на силовите групировки. Една бригада има от 3 до 6–7 души, като преобладават малките групи.

Условно могат да се различат два основни типа групи на основата на сътрудничеството между крадците. Затворени, в които членовете работят заедно

²⁶⁵ Парадоксално е, че хората смятат присъствието на полицейски патрул за гаранция за сигурност. Същевременно полицейските патрули са мобилни и добре познават разпределението на силите в града.

²⁶⁶ Интервю с респонденти А и Б.

от години и нови лица се приемат рядко, и отворени²⁶⁷, в които около ядрото на групата от 1–2 известни автокрадци гравитират различни повече или по-малко опитни крадци, включително от други градове. След 2001 г. динамиката сред групите значително се засилва. Типична става миграцията към Европа и дори към САЩ и Канада. Смята се, че поне половината от известните автокрадци имат опит с кражби извън България. При някои процесът напускане–връщане се повтаря няколко пъти годишно²⁶⁸.

Архитектура на престъпните мрежи

Групите могат да се класифицират и според капацитета и специализацията си. Най-елитните се фокусират предимно в отнемането на луксозни коли, като „Мерцедес“, БМВ и „Ауди“. Най-масови и многобройни са специализираните в кражби на среден клас автомобили, които не изискват прекалено висока квалификация, но са бързооборотни и не трябва специални усилия при отнемането – „Фолксваген“, „Опел“, „Рено“ и пр. Съществува и профилиране за микробуси, малки камиони, камиони ТИР и дори за автомобили съветско производство.

В зависимост от специализацията и капацитета на групата се използват различни техники на кражба. По-ниско квалифицираните групи прилагат груби методи – прониква се в превозното средство с щанга, „меча лапа“ или други несложни инструменти. При задействане на алармата, в зависимост дали е автономна или се прекъсват кабелите, или сирената се разбива с чук. Към грубите методи би могло да се причисли използването на електрошокова палка, като с нея могат да бъдат обезвредени за секунди повечето охранителни системи на българския пазар. Тя е способна да генерира за кратък период от време много високо напрежение. Електрошоковата палка изгаря електрониката на алармата, ако бъде ударен например светодиодът на арматурното табло. Сирената спира и двигателят може да бъде запален.

Средносложни методи. При кражба на масови коли освен описаните по-горе методи влиза и разбиването на кода. При масовите алармени системи в България, за да бъде ниска цената им, се използва твърд код, т.е. кодът на алармата е един и същ и лесно се прехваща, като след това алармата се деактивира.

Методи, изискващи висока квалификация. При тях може да се използват различни подходи, но като цяло групите проучват дълго жертвите си и планират внимателно действията си. Проучването може да се извършва както от „съгледвачи“, така и от членове на групата. Например след няколко умислено предизвикани инцидента за ориентация за типа аларма се намира технологично решение – от декодиране на алармата до демонтиране. След като сирената е спряла, се пристъпва към търсенето на системите, които блокират двигателя. Подобни техники обаче са по силите само на малко групи от висококвалифицирани автокрадци. Обикновено оборудването на

²⁶⁷ Интервю с респондент А.

²⁶⁸ За съжаление, информация за причините, поради които известните фигури на черния пазар заминават и се връщат, няма.

групите, крадящи скъпи превозни средства, достига няколко хиляди евро и е по-силите на ограничен брой крадци. Основният проблем при този подход е изискването да има достатъчно дълго време за достъп до колата. Затова при такива кражби се предполага и отцепване на района, в който се краде превозното средство.

Високият клас нови коли обикновено имат сложни системи за защита, специално защитени аларми, имобилайзери, блокиращи двигателя поне на три места, GPS системи и друга защитна електроника. Опитът през последните 1–2 години показва, че въпреки скъпите системи за защита, без свръхкомпетентност и изключителни технически умения елитните крадци успяват да отворят повечето такива автомобили. Въпреки че когато е необходимо, се използват сложни технологични решения, основният принцип е икономичност. Вместо да се опитват например да разбият код с трилиони комбинации, те успяват да изработят фалшиви ключове, заглушават GPS системите с мощно електромагнитно устройство или просто проникват в колата и докато единият от групата я кара, други намират GPS устройството и го изтръгват. Типични са случаите, когато GPS устройства се намират хвърлени по дърветата и дори залепени за други автомобили. При коли с вградена сложна електроника за блокиране се сменя целият панел с електроника и т.н. В този случай групите няма как да не инвестират в специално скъпо оборудване. Те от години сериозно проучват технологиите за преодоляване на новите автомобилни защити и изразходват значителни средства за нова техника. Известни са случаи на залавяне на цели микробуси с електроника и механични инструменти, но обикновено апаратурата е с големината на куфарче, включващо лаптопи, в които се намират специализирани програми (за разбиване на кодове на аларми, деблокиране на електроника и т.н.), различни електронни устройства за блокиращи GPS устройства, имобилайзери, различни вградени защити от производителите и други защити, свързани с електрическото захранване.

Работата след проникването се свежда до няколко техники, като обикновено групата работи на две части. Докато първите проникват²⁶⁹, другите – един или двама души – могат да бъдат с една или две коли. Те охраняват колата по време на проникването, следят фона (полицейската активност, реакцията на съседите и пр.). Ако участва повече от една кола (при кражба на „стойностна кола“), едната може да бъде пилотна – да се движи пред откраднатата кола, като целта ѝ е да предупреди партньорите си при риск по маршрута. Втората кола, „работната“, обикновено почти задължително е мощен джип (с голяма предна броня), който кара зад откраднатата кола. Целта е тя да бъде осигурена, ако в резултат на съвременните защити блокират двигателят, ходовата част, електрониката и т.н., като при спиране на откраднатата кола работната започва да я бутва. По този начин откраднатите коли се избутват с километри. Тази техника е проста и подходяща. При теглене на колата например и инцидент бягството е много трудно заради сложността да се откачи втората кола.

Освен кражбата на кола чрез проникване автокрадците използват и два други подхода за отнемане, които са свързани най-вече с избягване на слож-

²⁶⁹ Заглушаването на GPS може да продължи ограничен период от време.

ните модерни защити. **Първият** изисква кражбата на оригиналните ключове заедно с устройствата, изключващи алармите и имобилайзера, като по този начин се избягват всички разходи за проникване в колата и премахване на защитата. **Вторият** подход е свързан с различни форми на отнемане в присъствието на шофиращия, включително грабеж. Особена популярност през 2004–2005 г. имат т.нар. испански методи – закача се консервна кутия за превозното средство, което кара водача да спре и слезе, за да провери какво се случва. Тогава автомобилът се подкарва от крадците. Подобен е и подходът с предизвикване на лека катастрофа или препречване на мястото за паркиране. При всеки от тези подходи кражбата може да премине в грабеж и да се приложи насилие.

След отнемането основен проблем е укриването на колата. Смята се, че ако е придвижена на 2–3 километра от мястото, където е открадната, е в относителна безопасност при град с размерите на София или Варна²⁷⁰. Местата, където се оставят откраднатите коли, могат да са платен паркинг, уличка в центъра на града, което до този момент се пази от специално поставена кола, и пр. За най-ценните коли обикновено се наемат гаражи. Това се осъществява през фалшиви лични карти, подставени лица и т.н. При много ценни коли има повече от едно място и колата периодично се мести. Често колата остава на едно място – докато бъде или откарана, за да бъде прекупена за части, или изнесена зад граница. Ако е решено да се укрие на по-сигурно място, се преминава към фаза преместване. Тя е изключително рискована, защото колата вече е обявена за търсене и коли с подобен профил се спират активно от пътната полиция. Ако колата се мести, обикновено времето е критичен фактор, но не трябва и да се кара с висока скорост.

Бивши и настоящи автокрадци твърдят, че специална стойност има справянето с трудни ситуации и инциденти при работа. Изключителна ценност в тези среди на подземния свят е бягството при преследване от полицията. Освен няколкото инцидента през 90-те години през последните години не са известни случаи полицията да е използвала огнестрелно оръжие при преследване. Тя предпочита да не рискува: „Качи ли се в колата, не рискувам живота на хората си“. Автокрадците познават много добре този подход и знаят, че преследването е в рамките на нормалния риск.

Същевременно преследването е сред най-митологизираните теми. Съществуват многобройни истории как кола се е измъквала в продължение на цяла нощ няколко пъти с висока скорост, каране в малки улици, насрещно движение и пр., как в продължение на седмица се налага да се изоставят 4–5 коли и цялата група бяга с една „изключителна кола“. Подобно на известни български криминални авторитети, които имитират холивудската представа за мафията, известните автокрадци се опитват да наподобят образите от екрана. Основните схеми на имитиране са свързани не само с начина на каране, но и с организацията на кражбата. В този смисъл колите имат изключителна ценност, като в средите на автокрадци е широко разпространена гледната точка, че колата

²⁷⁰ „Аз не крада коли, а само обичам да карам. Премествам автомобилите от един квартал в друг“ – казва една от легендите в автокражбите Радослав Цукровски с прякор Чичо Цък. – 24 часа, 7 май 2005.

е по-важна от жена, семейство, приятели и т.н. Главната причина, която изтъкват, за да продължават да „работят“, е, че кражбата на забележителни коли е като наркотик. Често крадци, които вече са достатъчно богати и са се отказали от този тип престъпления, започват отново при появяването на някоя „изключителна“ кола.

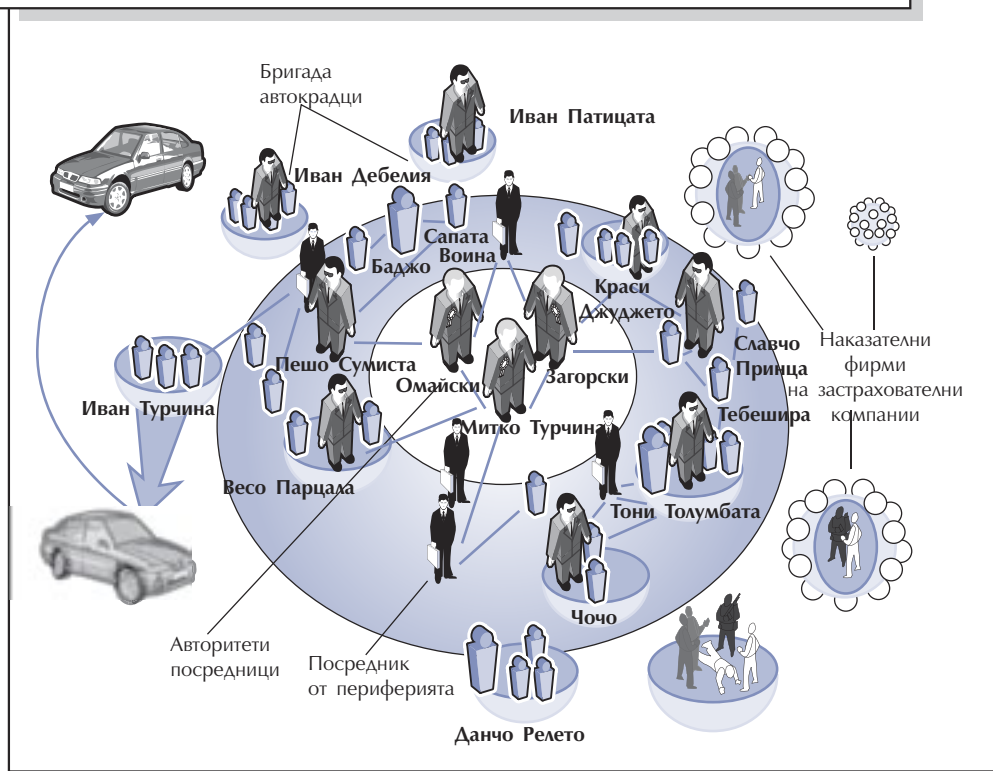
За да функционира черният автопазар, важно място имат хората, които най-общо могат да се нарекат **майстори** – автомонтъори и специалисти по фалшиви документи. Най-примитивната фаза е свързана с нискоквалифицирани автомонтъори, работещи в обикновени гаражи, където освен че колата се скрива, се правят модификации като смяна на табелите, пребоядисване и пр. Най-известната група сред майсторите са „чукачите“. Те променят идентификационните номера на колите, като изчукват новите номера. В тази група – както при автокрадците – има специалисти с различна квалификация: от стари и съветски автомобили до сменящи идентичността на коли с десетки сложни защити, вложени от автомобилния производител и допълнително добавени от застрахователни компании (номер на рамата, номер на двигателя, на скоростната кутия, имобилайзера и пр.). Докато при първия начин на работа модификацията се извършва в малки автороботилници и се разчита на масовост²⁷¹, при най-скъпите и съвременни автомобили промяната на идентичността на колата изисква изключителни способности и апаратура заради модерните технологии, които са вградени в автомобила, особено в двигателя и електрониката. Ролята на специалистите по тази техника е да направят откраднатия автомобил напълно различен и неразпознаваем. За сигурността си най-квалифицираните „чукачи“ полагат специални усилия. Почти няма случай на заловени висококвалифицирани автомонтъори в момент на работа. Автосервизите, където извършват интервенцията си, са собственици на трети лица. Че колата е намерена в работилницата, а те са били в нея, много трудно може да се свърже с престъплението. След 2001 г. се наблюдава миграция на най-квалифицираните автомонтъори към Западна Европа. Съществува практика майсторът да отиде до колата, а не да му я докарат, да избягва една и съща работилница и да променя на място откраднатия автомобил. Показателно е, че въпреки многобройните залавяния на български автокрадци, няма хванати майстори. В групата на автомонтъорите влизат и разглобяващите коли, за които е решено, че ще отидат за части, като съответно и сглобяват автомобили от части на откраднати коли.

Освен автомонтъорите „майстори“ се наричат и **фалшификаторите на документи**, които осигуряват нова идентичност на откраднатата кола. Документите са с различна степен на защита и лошото им фалшифициране води до загуби за всички по веригата. Процесът изисква не само добра техническа изработка, но и сериозни проучвания, за да се осигурят точните документи. Съществува схема, при която могат да бъдат включени истински документи на катастрофирала кола, на откраднати истински документи на кола някъде в Европа, за да се създаде „двойник“ в България или в някоя европейска страна, различен от мястото на извършената кражба.

²⁷¹ Съществуват многобройни почти анекдотични майстори, като специализирали се по марка „Жигули“ монтъор с прякор Толиатито. Капацитетът му в средата на 90-те години е 10–15 автомобила за една нощ.

С префокусирането на пазара на крадени автомобили към връщане срещу откуп ключова фигура става „връщачът“ – посредникът между крадците и жертвата. Вероятно това е един от най-интересните феномени на българската организирана престъпност. Ударната група автокрадци почти винаги успява през мрежата от „връщачи“ да стигне до жертвата, на която се предлага да даде откуп. Принципът на small world²⁷² и на този български черен пазар действа свръхуспешно. Може да се предположи, че за да работи моделът с такава ефективност, допринася броят на участващите – крадци, „връщачи“, монтьори, полицаи, вносители на автомобили, продавачи (в автокъщи) и прочие посветени, като те общо за страната не надхвърлят жителите на голямо село (2000–3000 души).

Фигура 20. Мрежа на автокрадци



След успешно приключила кражба извършителите обикновено се обаждат на някого от известните „връщачи“ – в момента би могло да се каже, че съществуват трима-четирима големи авторитети във връщането. Те са в центъра на черния автопазар и повечето мрежи от крадци и посредници преминават през тях. Освен това има няколко по-малко познати и не толкова успешни посредници координатори. Най-известните имена образуват нещо като **ядро на системата**. Там са възлите, които съединяват всички мрежи в страната. На софийския пазар през последните 4–5 години са хора като Митко Турчина, Загорски, Омайски. Те са неуязвими за подвеждане под наказателна отговор-

²⁷² За първи път описан в статията на Milgram, Stanley (1967). *The Small World Problem*. Psychology Today 2: 60–67.

ност, тъй като работят като телефонни централи и не пипат нито пари, нито коли. Позицията на тези авторитети се дължи преди всичко на доверието. Още в средата на 90-те години, когато практиката на откупуването започва да се разраства, доверието се превръща в основен ресурс за „връщача“. **Авторитетът** гарантира с името си, че срещу платените пари жертвата ще получи колата си. Случаи на неуспешни сделки правят „връщача“ по-малко търсен. Допълнителните мерки, които авторитетът предприема, е да не се знае, че участва в схемата на откупуването²⁷³ – така при провал неговото име не се компрометира.

Важно е да се отбележи, че на черния автопазар след края на 90-те години няма много насилие. Саморегулирането на този пазар води до това, че както групите автокрадци, така и участниците в мрежата, включително периферните, които не изпълняват ангажиментите си, изпадат от него. Като се има предвид, че услугата откуп е основна за този пазар през последните години, това означава маргинализиране на некоректните.

При мрежите за връщане специфично е свързването на социалната мрежа на жертвата (приятели, познати, и пр.) с мрежите на черния автопазар. От интервюта с лица, които имат личен опит в откупуването на коли, се оказва, че в повечето случаи предават парите на много близки лица. Най-типичната схема е търсене на „приятел с опит“ („вече са му крали кола“). **Принципът на доверието** и тук има ключова роля. Голяма сума пари се дава без гаранции само на човек, на когото се има доверие. Обикновено довереното лице познава някой посветен – автомобилен монтьор, познат от автокъща, полицай или престъпник от местно значение, т.е. дори да не е участник в периферията на мрежата, той е човек, който има достъп до „връщачите“. „Услугата“ се извършва така, че жертвата след сделката обикновено се чувства задължена, но много вероятно е довереното лице да получи някакво заплащане от страна на автокрадците за участието си.

След като колата се обяви пред някой от известните „връщачи“, той „разклаща паяжината“, като обявява, че знае за нея. За разлика от 90-те години, когато на жертвата направо се предлага сделка от извършилите кражбата, процесът вече е значително опосредстван, като обикновено се изчаква тя да е активната страна. След като се стигне до „връщача“, който е във връзка с групата, извършила кражбата, започва фазата на преговорите, при които посредникът и жертвата договарят цената. При неуспех на преговорите са възможни различни варианти. Първият е да бъде изнесена извън страната, ако е достатъчно скъпа и не крие големи рискове при придвижването. Вторият е разглобяване и препродаване на части. Третият е колата да се запали демонстративно. Заслужава да се отбележи, че лице, което се противопостави на системата на откупите, може да стане обект на отмъщение за дълъг период от време. Известни са случаи на повреждане на няколко поредни коли на отказали да платят. Възможно е при натиск от страна на полицията или при коли с по-ниска стойност, паркирани на отдалечена улица, те просто да се изоставят (минават месеци преди случайно да бъдат открити).

²⁷³ Интервю с Х (един от най-известните „връщачи“).

При договаряне на сделка следва фазата на предаване на парите. Този процес преминава през няколко лица. Целта е да се направи трудно проследяването на откупа. Използването на много хора в процеса е отговор на създадените специални отдели в полицията, работещи по автокражбите. След като става практика полицията ефективно да проследява парите за откуп, се вземат специални мерки. При новата схема има поне 3–4 участници и доказването на престъплението е изключително трудно. Най-уязвим е първият във веригата, който взема парите. При залавянето му обаче аргументът е, че прави услуга на потърпевшия. Вторият във веригата също може да бъде установен, но отново е трудно да се докаже, че участва в престъплението. След втория участник веригата се проследява изключително трудно. За по-голяма сигурност вторият или третият в мрежата обикновено обръща парите в друга валута. Една типична инструкция е да се сменят парите в еди-кое си обменно бюро. Така дори участникът във веригата да сътрудничи на полицията, рискът от белязани банкноти²⁷⁴ се премахва.

Този механизъм прави изключително трудно доказването на престъплението. Разговорите, които води посредникът с автокрадците по време на договарянето, е безобиден: „жълто, селско, пастет“, т.е. жълт „Фолксваген Пасат“ от провинцията или друга държава; „синя олимпиада“ – синьо „Ауди“ от предишната вечер, и т.н. Дори при стотици подобни телефонни разговори, записани със специални разузнавателни средства за една и съща група автокрадци, трудно може да се убеди съдът, че се говори за престъпление.

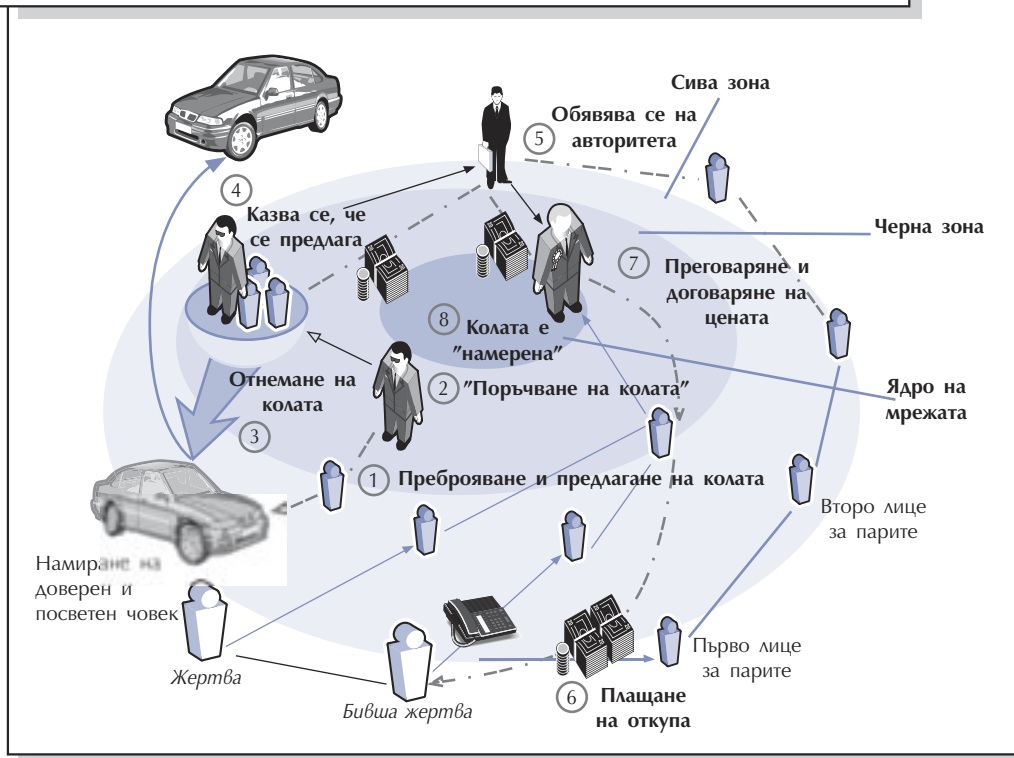
Дългите вериги от посредници обаче правят автокражбите значително по-малко изгодни. При 100–200 лева на участник и процент за главния посредник получената сума за групата на автокрадците може да се окаже ниска. Както показват Изследването на жертвите на престъпността в България през 2004 и 2005 г. и интервюта с полицаи и автокрадци, откупът е една трета от сумата на откраднатата кола. При средна цена от 6100–6200 лева²⁷⁵ това означава, че групата извършители, които са поели всичките рискове, остават често с не повече от 1000 лева при успешна сделка. През 2005–2006 г. обаче се наблюдава нова тенденция – с намаляването на броя на откраднатите и върнатите коли средната цена рязко се увеличава. В този план отново може да се говори, че черният автопазар отново търси адаптация към новите условия.

Към описаните схеми на автокражбата и откупа трябва да се прибавят още две много важни роли. Първата е на **„мулето“**, което има различни функции: от прекарването на кола от Испания, Италия, Чехия, Унгария и т.н. до пренасяне на парите в края на веригата (обикновено участват до 3–4 мулета/носачи, за да не може да се стигне до автобандата. Втората е на **„организатора“** – този, който може да е поръчал колата или типа коли, които търси. Той може да е създавал цялата верига от проучването на съгледвача в Испания, през майсторите и мулетата в Централна Европа до автокъщата и службите, издаващи документи в България. Според интервютата, въпреки

²⁷⁴ Известни са случаи, при които у посредника е намирана ултравиолетова лампа, с която той проверява банкнотите дали не са белязани.

²⁷⁵ Вж. *Тенденции на престъпността в България 2000–2005 г.* Център за изследване на демокрацията. С., 2006.

Фигура 21. Схема на автокражба с откуп



важността на „връщачите“, най-високо в йерархията са организаторите, които са също толкова недосегаеми като „връщачите“, но са значително по-активни в насочването на операцията.

Важна роля в дейността на мрежите имат и доверените адвокати. На тях се възлага да редуцират щетите при грешка на автокрадците или успешна операция на полицията. Те са се специализирали по делата за автокражби, откупи и фалшифицирани коли и осигуряват клиента си на всички нива – от полицейско дознание до достъп до съдебния състав.

При анализа на съществуващата структура на черния автопазар трябва да се отдели специално място на **автомобилните застрахователи**. Според интервюираните в настоящия момент има три компании, които са със специални структури за т.нар. мокри методи, т.е. насилие и откупуване. Тези структури, известни сред обикновените застрахователни служители като „етажа с мутрите“, обикновено формално нямат нищо общо с компаниите. Работещите в тях са на граждански договор, обикновено бивши полицаи или спортисти, или са регистрирани като еднолични фирми и с тях са сключени договори. Според данните от застрахователния пазар тези три компании държат почти 50 % от автомобилните застраховки, но трябва да се каже, че част от останалите застрахователи използват техните специални структури чрез договори. При оценката на ролята на мокрите методи на застрахователите обаче е необходимо да се има предвид, че те се оказват успешни предимно извън столицата.

При анализа на мрежите на автокрадците трябва да се има предвид още един аспект на дейността им – връзката с други дейности на организираната престъпност. Показателно е, че при всички знакови убийства през последните 15 години използването на открадната кола е задължителна характеристика на престъплението. Това показва, че автокрадците са силно интегрирани в структурите на почти всички български черни пазари, тъй като убийствата са свързани с наркобизнес, контрабанда, ДДС измами, проституция и пр. Същевременно през последните 6–7 години насилието почти липсва в мрежите на автокрадците. Изключения правят убийството на Драгомир Илиев – Драшко през август 2006 и Николай Петров – Колята през декември 2003 г. Според познаващи бранша тази асиметричност между осигуряване на логистика при убийства и избягване на насилие показва колко голямо е влиянието на мрежите от автокрадци.

Динамика на пазара и нови методи

Описаният модел на посредници, големият брой участници в едно връщане, спадащият доход на автокрадците, силният натиск от страна на застрахователи и полиция сериозно променят географията на черния автопазар. На практика през последните години зоните, които предлагат някаква сигурност за автокрадците, са столицата и малките населени места около нея. Данни от криминалната статистика показват, че въпреки спада на кражбите в столицата, като относителен дял спрямо страната те имат все по-голяма тежест и за 2006 г. достигат 55 % (вж. Таблица 14).

Причините за това развитие са няколко.

- Поради малкия размер на населените места извън София възможността за големи мрежи от посредници и анонимност са силно ограничени. Обикновено в среден български град с население между 30 000 и 100 000 жители през последните 3–4 години активните групи автокрадци са не повече от двама-трима, поради което проследяването на сделката е относително лесно.
- Различна е ситуацията в полицейските и съдебните институции. При съответния натиск от страна на полиция и местните клонове на застрахователите, при наличие на доказателства, които в софийски съд никога няма да бъдат признати, извън столицата като правило се стига до относително висока осъдителна присъда.
- Използване на твърди методи от страна на трите описани застрахователни компании. Във Варна например според интервюта с автокрадци двама от техните среди са убити.
- След 2001 г. се наблюдава значителна емиграция към Западна Европа (предимно в Испания и Италия), която се обяснява освен с новите възможности на огромните автопазари и с изброените проблеми в по-малките български градове.

Таблица 14. Разпределение на кражбите по населени места

	1995 г.			2001 г.			2006 г.		
	Извършени престъпления	Разкриване спрямо регистрирани престъпления	Процент спрямо извършените в страната	Извършени престъпления	Разкриване спрямо регистрирани престъпления	Процент спрямо извършените в страната	Извършени престъпления	Разкриване спрямо регистрирани престъпления	Процент спрямо извършените в страната
СДП – София	6 208	6,75	39,29	5 450	6,15	50,31	2 796	7,30	55,03
ОДП – Бургас	550	20,36	3,48	647	8,96	5,97	473	12,90	9,31
ОДП – Варна	1 899	9,58	12,02	1 137	7,30	10,50	350	22,00	6,89
ОДП – Пловдив	1 280	14,38	8,10	630	12,54	5,82	220	20,00	4,33
ОДП – Стара Загора	451	21,29	2,85	318	21,70	2,94	152	35,53	2,99
ОДП – София-окръг	354	32,49	2,24	296	16,22	2,73	101	26,73	1,99
ОДП – Пазарджик	266	31,58	1,68	230	13,04	2,12	87	25,29	1,71
ОДП – Благоевград	352	24,43	2,23	52	48,08	0,48	84	42,86	1,65
ОДП – Добрич	361	27,42	2,28	189	15,34	1,74	73	27,40	1,44
ОДП – Велико Търново	310	28,39	1,96	115	17,39	1,06	72	36,11	1,42
ОДП – Враца	242	21,07	1,53	227	15,42	2,10	71	21,13	1,40
ОДП – Плевен	572	20,63	3,62	154	20,13	1,42	71	30,99	1,40
ОДП – Шумен	278	27,34	1,76	180	24,44	1,66	52	23,08	1,02
ОДП – Перник	573	7,85	3,63	319	16,93	2,94	50	30,00	0,98
ОДП – Сливен	125	28,80	0,79	77	36,36	0,71	47	29,79	0,93
ОДП – Ямбол	138	34,78	0,87	53	35,85	0,49	45	51,11	0,89
ОДП – Търговище	88	38,64	0,56	49	40,82	0,45	41	63,41	0,81
ОДП – Русе	376	19,15	2,38	74	22,97	0,68	39	46,15	0,77
ОДП – Ловеч	210	28,57	1,33	73	31,51	0,67	36	41,67	0,71
ОДП – Габрово	162	28,40	1,03	56	41,07	0,52	33	45,45	0,65
ОДП – Монтана	149	28,86	0,94	72	30,56	0,66	33	48,48	0,65
ОДП – Разград	131	44,27	0,83	81	19,75	0,75	33	48,48	0,65
ОДП – Хасково	215	28,37	1,36	149	18,12	1,38	33	42,42	0,65
ОДП – Кърджали	58	46,55	0,37	19	36,84	0,18	26	92,31	0,51
ОДП – Кюстендил	144	31,94	0,91	60	33,33	0,55	24	50,00	0,47
ОДП – Силистра	110	48,18	0,70	50	12,00	0,46	16	37,50	0,31
ОДП – Видин	140	56,43	0,89	67	23,88	0,62	14	64,29	0,28
ОДП – Смолян	38	65,79	0,24	6	66,67	0,06	6	83,33	0,12
Отдел ТП – НСП	19	42,11	0,12	2	50,00	0,02	3	33,33	0,06
ОБЩО	15 799	15,51	100,00	10 832	10,98	100,00	5 081	16,71	100,00

Източник: Министерство на вътрешните работи

Не е трудно да се види, че след емигриране или влизане в затвора на някоя от групите автокрадци се наблюдава спад от 30 % до 50 % за съответния град/регион.

Когато се оценява свиването на черния автопазар чрез данните на полицейската статистика, се пропуска голям сегмент, проблемен през 90-те години – откраднатите автомобили, идващи от Западна Европа. При интервютата с автокрадци и търговци на автомобили се очертава предположението, че този сегмент на фалшифицираните коли не е малък, а след 2001 г. устойчиво нараства. Според интервютата с офицери от полицията има марки като джипове BMW X5, „Ауди Q7“, „Мерцедес“ GL и M клас и дори редки джипове като „Порше Кайен“, при които над 30 % са „с интервенция“²⁷⁶. Според интервюта с представители от черния автопазар при някои от моделите процентът е поне 50 %. Тези данни обаче е трудно да бъдат проверени²⁷⁷. В сравнение със златните времена на 1992–1998 г., когато канали за крадени автомобили през границата работят безотказно, а регистрацията в КАТ е безпроблемна, след серията от мерки за подобряване на контрола през 1998, 2002 и 2003 г. вносът и легализацията на крадена кола в България са много по-трудни. Същевременно мрежите, които се занимават с този тип трафик и продажби, също се адаптират към промените, като изучават мерките, които полицията и застрахователите ползват не само в България, но и в цяла Европа.

Бързото развитие на този сегмент се дължи на **проблеми при разкриването и доказването на престъплението**. От интервюта със служители от полицията става ясно, че поради нормативни и административни пречки те предпочитат да не изразходват ресурсите на своите екипи по такива случаи. Бе посочено, че за една кола отиват около 5–6 месеца работа поне на един полицейски служител, като няма гаранция за успех. Типичната последица е блокиране на колата, при което нито моментният ѝ притежател, който може да няма никаква вина при покупката, нито собственикът, от когото е открадната, могат да я ползват. Често старият собственик вече е получил застраховката и няма никакъв интерес да ползва колата. Застрахователната компания е приключила финансово с изплащането на щетата и също няма интерес да прави нови разходи. В резултат полицията предпочита да избягва работата по направление фалшификации и да концентрира ресурсите си върху традиционния сегмент. Този процес е изучен в детайли от предприемачите на черния автопазар, които са се адаптирали към новата ситуация.

Основният подход, който се използва при този сегмент, е схемата на „двойниците“, осъществявана в няколко фази. Първата е свързана с автокъщи и вносители, които имат клиенти, убедени, че подобна луксозна и нова кола може да се намери на „специална за тях цена“ – например с 10–20 %

²⁷⁶ Отново намираме изключителни сходства с руския пазар. – Вж. Gerber, J. and M. Killias. *The Transnationalization of Historically Local Crime: Auto Theft in Western Europe and Russia Markets*, – European Journal of Crime, Criminal Law and Criminal Justice, Volume 11, Number 2, May 2003.

²⁷⁷ За разлика от почти стопроцентната регистрацията при традиционните автокражби, регистрацията на открити коли с интервенция обикновено не се прави или пък се смесва с различни проблемни регистрации от митниците, данъчните служби и пътната полиция.

по-ниска от тази на нормалния пазар²⁷⁸. Другата група клиенти са с ясното съзнание, че купуват крадена кола, защото са готови да платят само половината или дори по-малко от пазарната цена, която им е много добре известна. Съществуват клиенти, които поръчват точно определен модел, с определен двигател и екстри. Като се изхожда от представата за средния брой коли, които може да се продадат за даден период, се прави поръчката. Основният проблем на този подход е бройката на тези рискови коли да е достатъчно малка, така че да не изпъква на фона на другите продавани автомобили.

Втората фаза е свързана с намирането на колата. Според данни от Европол²⁷⁹ и полицията в страни като Испания, Италия и Франция заради сложните защити, използвани от производителите, все по-често подобни коли се отнемат чрез насилие, кражби на ключове и други методи, не изискващи специални технически умения.

Третата фаза има две разклонения. При първото колата се качва в контейнер, като се издават серия нормални документи за транспортиране на нерискови стоки. Тази процедура носи сериозни рискове заради стабилния контрол на контейнерните превози. Второто разклонение е пътят на двойника и намирането на подходяща кола, която да бъде копирана. За целта тя трябва да е легална и да ѝ се вземат всички идентификационни данни – номер на рамата, номер на двигателя, номер на скоростната кутия, номер на имобилайзера и дори маркировки на стъклата, огледалата, датите на производство на седалки, колани и пр. Подходящият двойник може да бъде тежко катастрофирала кола, която се откупува от собственика, или подходящата кола в оказионен магазин или автокъща някъде в Европа, където се имитира, че тя ще се купува и се свалят всичките необходими данни. При малкото случаи на разкриване на подобни автомрежи се вижда, че се използват всички възможности, които съвременните технологии дават: обмен на данни за търсенето чрез интернет, изпращане на снимки с идентификационните характеристики на колата (заснети с мобилен телефон например) и т.н. Накрая прецизно се сменят номера и кодове на откраднатата кола така, че само със специална апаратура да може да се установи проблемът. Поради факта, че подобна кола съществува законно и не се издирва, възможността да се стигне до разкриването на фалшивия двойник е изключително малък. Практиката наистина показва, че подобни случаи рядко се регистрират и трудно може да се прецени колко е голям този скрит сегмент на крадени автомобили. Данни от кражбите в Западна Европа също потвърждават подобна хипотеза – процентът на намерени коли е изключително малък. Възниква въпросът, защо не се продават някъде в Европа, а се предпочита българският пазар. Възможният отговор е, че в страни като нашата съществуват достатъчно потребители, вярващи, че има специална цена за тях или че са склонни да рискуват с карането на кола, която при нормални обстоятелства не могат да си позволят.

Към описаната схема за износ от Западна Европа трябва да се имат предвид и още две – една стара и една нова. Старата е свързана със застрахо-

²⁷⁸ В този модел има различни допълнителни вариации – например при катастрофа на колата се поръчва същият модел с ясната представа, че е крадена в Западна Европа.

²⁷⁹ *An Overview of Motor Vehicle Crime from a European Perspective*, January 2006.

вателни измами. През 90-те години собственикът обикновено продава колата си на черните автомрежи за една трета от застрахователната ѝ стойност – при 30 000 германски марки например продажбата е за 10 000. В резултат застрахователният измамник има 40 000 марки и съобщава за кражбата два месеца по-късно, когато прехвърлянето е приключило²⁸⁰. След взетите мерки от западноевропейските застрахователи срок от два месеца вече е невъзможен и участниците в застрахователната измама могат да закъснеят само до няколко часа. По тази причина единствено границата на страната, в която се прави сделката, може да се премине безпроблемно. Всяка следваща граница без смяна на идентификацията е проблемна. Затова осъществяващите застрахователни измами започват да преминават към схемата на двойника или на контейнера. Другата схема, станала изключително модерна през 2006 г., е тази на „фалиращата“ фирма. Основният принцип е основаване или купуване на фирма, като се вземат на лизинг определен брой коли. След това колите се изнасят легално до страната, където трябва да се продадат. При фалирането на фирмата спира плащането на лизинга, а колите изчезват.

Освен намирането на двойник в Европа се използва и клониране на скъпа кола от България. Това става с помощта на собственика, който осигурява всичките идентификационни данни, включително табелите и документите на колата, застрахователните документи, които се изнасят до Западна Европа, и т.н. След като бъде внесена колата с променена модификация при всяко минаване на преглед отива легалната кола, а след това се издават фалшиви копия на двойника. Известни са случаите, когато една кола има 4–5 двойника.

Обем на черния автопазар

За разлика от средата на 90-те години през последните години само 1–2 % от жертвите на кражби не се обаждат в полицията. В настоящия момент, според оценки върху данните от полицейската статистика, на над 60 % от жертвите се предлага връщане на колата срещу заплащане. Обикновено това са коли без застраховка срещу кражба. Ако колата е застрахована (според експертни оценки такива са около 30 %), подобна сделка се предлага на застрахователя. Това означава, че при 5900 откраднати МПС през 2005 г. и 5000 през 2006 г.²⁸¹, е искан откуп на около 3500 души през 2005 г. и на 3000 през 2006 г. Според експертни оценки около 90 % от жертвите плащат²⁸². В около 10 % от случаите, когато се иска откуп, става дума за измами, т.е. откупът се иска от лице, което е узнало за кражбата и се представя за крадец, за да получи парите.

²⁸⁰ Интервюта с респондент А, С, Н, подобни данни има и за други източноевропейски страни и Русия. – Вж. Gerber, J. and M. Killias. Op. cit.

²⁸¹ Около 10–15 % са случаите на фалшиво заявени кражби с цел освобождаване на собственика от старата или проблемната кола, която не минава регистрация. Обикновено това е предварителна продажба на колата за старо желязо и изчистване по този начин на глоби и такси.

²⁸² Според проучването на жертвите, проведено от Витоша Рисърч през ноември 2006 г., на 31 % от жертвите им е поискан откуп, а 56 % от тях са го платили. По-малкият брой поискани и платени откупи може да се обяснят с факта, че жертвите не са склонни да признават подобно поведение, смятано за нарушение на закона.

Тези числа дават възможност да се направи предварителна оценка на големината на черния автопазар през 2005–2006 г. Според данните от Националното изследване на престъпността (НИП) средната стойност на откраднатото превозно средство е приблизително 6100–6200 лева, а средната цена на откупа е около 2200 лева²⁸³. Според данни от полицията стойността на крадените коли през 2006 г. вече е около 10 000–12 000 лева. Предполага се, че средната стойност е около 3000–4000 лева. На основата на тези данни може да се направи оценката, че средната стойност на щетите от кражбите на автомобили от 30 млн. през 2005 г. е нараснала на **55 млн. през 2006 г.** Основният сегмент на пазара за крадени автомобили – суми от връщане – е нараснал от 7,7 млн. през 2005 г. на 10,5 млн. лева през 2006 г.

На основата на тази оценка може да се направи опит за определяне приходите на една група автокрадци. Ако се приеме, че около 60 % от кражбите се извършват в София, годишно от откупи през периода 2005–2006 г. са получени между 4,6 и 6,3 млн. лева. Според експертната оценка на представители на СДВР – в проведени лични разговори, при действащи около 10–20 групи автокрадци една група би могла да прави 230 000–630 000 лева годишно. При 80–100 участници в тях средният доход би могъл да е между 45 000 и 80 000 лева средно на година.

4.6. ВЪЗМОЖНИ СЦЕНАРИИ

При сравняването на оценките на пазара от 1995 г. с тези от 2006 г. се вижда, че като стойност се е свил поне 5–6 пъти, а броят на откраднатите МПС е спаднал до нивото отпреди 1990 г. Тези оценки пораждаат въпроса, дали има връщане към нивото на сигурността от времето на социализма и дали кражбите на коли още са приоритет за организираната престъпност. Въпреки спадания брой на автокражбите (*Таблица 15*), неразкритите кражби остават над 50 % и може да се говори за организирана престъпност. В този план България е с едни от най-високите равнища на неразкрити автокражби.

Преплитането на описаните по-горе фактори – бързо общо намаляване на автокражбите, запазваща се ниска разкриваемост, неуязвима мрежа на автокрадци, установяване на известни автокрадци в Европа, невидим пазар на двойниците – очертава следните възможни сценарии на развитие на този пазар:

Оптимистичен сценарий, което е условно наименование. При него броят на откраднатите превозни средства ще продължи да намалява, защото производителите ще създават все по-добри защити срещу кражби. Електрониката при новите модели ще е недостъпна извън фирмените сервиси и сивите автороботилници ще изчезват. Поради все по-големия брой застраховани коли (покрай съчетаването на ниска цена на застраховката гражданска отговорност с автокаска) мотивацията за откупуване на МПС ще спада. Полицията ще се

²⁸³ Тенденции на престъпността в България 2000–2005 г. Център за изследване на демокрацията. С., 2006.

Таблица 15. Откраднати автомобили в Европа през 2004 г.

	Откраднати автомобили	Разкрити кражби на автомобили	Процент на разкриваемост
Австрия	5 973	3 536	59,2
Белгия	19 104	8 173	42,8
България	7 569	1 109	14,7
Дания	9 838	1 391	14,1
Финландия	12 353	2 469	20,0
Франция	186 430	116 472	62,5
Германия		35 034 ²⁸⁴	
Гърция	15 010	6 468	43,1
Ирландия	9 065	5 399	59,6
Италия	221 925	115 641	52,1
Люксембург	526	238	45,2
Холандия	22 989	9 598	41,8
Португалия	14 832	9 222	62,2
Испания	122 248	85 001	69,5
Швеция	38 058	3 304	8,7
Великобритания	214 000	85 000	39,7
Кипър	427	225	52,7
Чехия	24 230	3 786	15,6
Естония	1 209	625	51,7
Унгария	9 065		
Латвия	3 306	1 865	56,4
Малта	825	238	28,8
Полша	51 319		
Словакия	4 801	1 107	23,1
Словения	1 026	380	37,0

Източник: Европол

модернизира и новите методи за тотално видеонаблюдение, големи електронни бази данни и ефективност при събирането на доказателства ще правят лесно разкриването на тези престъпления. В резултат на тази тенденция известните автокрадци ще продължават да напускат пазара.

²⁸⁴ Европейски криминолози изтъкват, че съществува известен скептицизъм относно реалния брой коли, откраднати в Германия, поради особеността на методиката да се регистрират само тези, за които има повдигнати обвинения пред съда.

Реалистичен сценарий. Вероятно след като се достигне стабилно ниво от около 4000 автомобила годишно, ще е много трудно спадът да продължи. В момента България има едни от най-ниските нива на кражби на глава от населението в ЕС. Същевременно страната се намира в рисков район – Балканите и Черноморския басейн, където хаотичните пазари на кавказките страни, Близкия и Средния изток остават, а с това и възможностите за доход от кражби и трафик на коли. Може да се очаква, че с премахването на границите между България и другите страни – членки на Европейския съюз автокражбите ще получат нови международни перспективи.

Песимистичен сценарий. Данните от българската и европейската статистика показват, че има цикличност при кражбите на автомобили. След дълъг спад следват периоди на нарастване. Възможно е в бъдеще с нарастването на броя на по-скъпите и новите коли българските автокрадци да се насочат предимно към тях и да развият по-добре контактите си с работещите извън България колеги.

