



**RAAD VAN
DE EUROPESE UNIE**

Brussel, 27 July 2001

11222/01

ENFOPOL 85

NOTA

van:	de Nederlandse delegatie
aan:	de werkgroep Politiesamenwerking
nr. vorig doc.:	12715/99 ENFOPOL 73, 8215/00 ENFOPOL 31, 13463/00 ENFOPOL 79
Betreft:	Voertuigcriminaliteit

Op voordracht van de Duitse delegatie heeft het toenmalige voorzitterschap (Fins) de Nederlandse delegatie verzocht een nota op te stellen over voertuigcriminaliteit. Kort daarvoor is onder het Duitse voorzitterschap de Resolutie van de Raad van 27 mei 1999 (1999/C162/01) tot stand gekomen inzake de bestrijding van de internationale criminaliteit die zich via routes verspreidt. Op 23 maart 2000 en op 7 juni 2000 zijn in Den Haag expertmeetings gehouden, waaraan een groot aantal deskundigen van de lidstaten, van Europol, van Interpol en van de Commissie hebben deelgenomen.

In deze meetings is benadrukt het grote belang van besluitvorming over de internationale aanpak van voertuigcriminaliteit. Dit onderwerp verdient een hoge prioriteit van de Unie en behandeling sluit aan op de Conclusies van de Europese Raad van Tampere (okt.1999) , in het bijzonder conclusie 6 (gemeenschappelijke inspanning nodig op het gebied van preventie, de bestrijding van criminaliteit en de bestrijding van criminele organisaties) en conclusie 40 (alomvattende aanpak van alle vormen van criminaliteit).

Doel

Een Uniebrede spreiding van het fenomeen voertuigcriminaliteit belemmert een nationale aanpak, reden waarom een Uniegerichte aanpak noodzakelijk is. Deze nota beoogt deze aanpak voor te bereiden.

Omvang en reikwijdte voertuigcriminaliteit

Op jaarbasis verdwijnen er naar schatting 1,5 miljoen voertuigen binnen de Europese Unie. Daarvan komen 500.000 voertuigen ook op termijn niet meer terug bij de rechtmatige eigenaar. Een wegblijfpercentage van 30%.

De economische schade in de lidstaten veroorzaakt door autodiefstal is van grote betekenis.

Daarnaast is er de emotionele schade die bij inwoners van de Europese Unie wordt veroorzaakt wanneer zij tot de ontdekking komen dat hun (dure) auto gestolen is en/of dat de diefstal van de auto gepaard is gegaan met geweld of bedreiging met geweld.

Slachtoffers van autodiefstal worden gevonden in alle categorieën autobezitters, zij het dat het slachtoffer van diefstal van een dure auto de pijn van het misdrijf in het algemeen verzacht door de schadeuitkering van de verzekeringsmaatschappij. Forse investeringen in verzekeringspremies zijn hiermede gemoeid, alsmede kostbare voorzieningen voor de beveiliging van het voertuig.

Gelegenheidsdieven hebben steeds meer belangstelling voor oudere auto's, omdat deze auto's veelal niet voorzien zijn van beveiligingsvoorzieningen. Daardoor worden minder draagkrachtigen getroffen.

De kosten van het autobezit neemt gestaag toe door frequente diefstal van dit goed. Het profijt van de crimineel en zijn heler maar ook de schade van de verzekeringsmaatschappijen zullen door de bezitter moeten worden opgebracht, een financiële belasting van de autobezitter.

Aanpak

Veel voertuigen verdwijnen over de buitengrenzen van de Europese Unie. Voor een aanpak daarvan is het primair noodzakelijk dat eerst orde op eigen zaken binnen de Unie wordt gebracht.

Aansluitend is het van belang afspraken te maken en samenwerking te zoeken met derde landen. Politie en douanediens ten kunnen het fenomeen voertuigcriminaliteit niet alleen bestrijden. Ook andere maatschappelijke actoren zullen moeten bijdragen aan het voorkomen en bestrijden van voertuigcriminaliteit. Privaat/publieke samenwerking zowel nationaal als internationaal is geboden. Zonder samenwerking en coördinatie zal de situatie zich continueren dat criminele organisaties duurzaam opereren.

Politieel en justitieel is niet het terugvinden van het voertuig speerpunt maar de opsporing van criminelen en (georganiseerde) criminele groepen met aandacht voor de relatie van autodiefstal en illegale autohandel met andere vormen van criminaliteit zoals verdovende middelen, vuurwapens, mensenhandel en prostitutie. De politieactiviteiten moeten gericht zijn op alle schakels in de criminele keten. (de uitvoerder van de diefstal, de tussenpersonen, de opdrachtgever, transporteur, de ontvanger in bestemmingsland).

Internationale politie- en douanesamenwerking is geboden en een gericht toezicht binnen de Unie op de export van voertuigen en het transport via de buitengrenzen, zoals in de havens. In een nadere analyse zullen transportlijnen moeten worden blootgelegd en worden ingespeeld op de flexibiliteit van de dadergroepen. Voorkomen moet worden dat gestolen voertuigen de buitengrenzen van de Unie passeren.

Een samenhangende aanpak op het gebied van preventie, van repressie (oprollen grensoverschrijdende criminele organisaties), bestrijding van illegale autohandel, controle op import bij (her-)registratie, een adequate regelgeving en nadere afspraken over terugbezorging van het voertuig zijn geboden.

Integraliteit van beleid

Daarbij is niet in de laatste plaats van groot belang dat op EU-niveau een pijleroverschrijdende aanpak wordt gevolgd. Daarmede wordt bewerkstelligd dat dit beleid over de gehele lijn, onder andere door toetsing van wetgeving wordt toegepast.

Zie voor de hoofdpunten van een Europees misdaadpreventiebeleid de nota aan Comite van artikel 36, (Cats 4, 6245/01), waarin ook gepleit wordt van een geïntegreerde benadering van misdaadpreventie waarvoor een nadere studie van de verbanden tussen misdaad in het algemeen en de georganiseerde misdaad gewenst is.

Resumerend

Voor de bestrijding van voertuigcriminaliteit is een Uniebrede aanpak noodzakelijk. Daartoe zijn nadere voorstellen uitgewerkt (zie Bijlage 1 Onderdeel Bestrijding en Onderdeel preventie). De voorstellen bieden aanknopingspunten voor specifieke samenwerkingsprojecten tussen de Unie en derde landen, zoals de politiesamenwerking tussen de EU en Rusland op basis van het partnershipverdrag (zie Bijlage 2).

In Bijlage 3 treft U een uitwerking aan op basis waarvan de voorstellen in Bijlage 1 en 2 tot stand zijn gekomen.

Voorstellen Bestrijding voertuigcriminaliteit

Versterking samenwerking publieke sector (politie, douane en registrerende autoriteit)

1. Politie en douane hebben eigen taken en verantwoordelijkheden. Door samenwerking tussen deze diensten te ontwikkelen en te intensiveren kan de uitvoering van deze taken en verantwoordelijkheden worden versterkt.
Daarbij gaat het om een goede informatie-uitwisseling, het verrichten van onderzoek en het houden van gezamenlijke acties ter bestrijding voertuigcriminaliteit. Het verdient aanbeveling dat de lidstaten waar nodig voor de douane formele blokkades opheffen zodat zij de opsporing van gesignaleerde voertuigen als onderdeel van hun taak zien in samenwerking met de politie.
2. Politie en douane maken over deze concrete samenwerking operationele afspraken. De vormgeving daarvan is aan de lidstaten. Politie verbindt zich aan de afspraak dat wanneer de douane een gesignaleerd voertuig bij de politie aanbrengt of operationele informatie aandraagt, de politie een vervolg onderzoek instelt.
3. De politiediensten van de lidstaten maken actief gebruik maken van de expertise van EUROPOL en stellen EUROPOL in staat de bestrijding en preventie van internationaal georganiseerd voertuigcriminaliteit op Unieniveau te coördineren.
De politiediensten van de lidstaten zullen op het gebied van voertuigcriminaliteit EUROPOL operationele informatie verstrekken. Hiertoe zullen nationaal zonodig nadere afspraken moeten worden gemaakt.
4. EUROPOL wordt gevraagd over 2001 een uitvoerige analyse te verzorgen met betrekking tot het fenomeen voertuigcriminaliteit.

5. De politiediensten in de lidstaten informeren zo spoedig mogelijk EUROPOL over de vermissing van blanco voertuigregistratiedocumenten.
6. De autoriteit belast met de afgifte van registratiebewijzen draagt zorg voor een adequate beveiliging en opslag van blanco registratiebewijzen. Op nationaal niveau vindt onderzoek plaats of hieraan voldoende wordt voldaan.

Versterking samenwerking publieke en private sector

1. Het verdient aanbeveling dat de publieke (politie en registrerende autoriteit) en private sector nationaal de beschikking hebben over een gezamenlijk coördinerend overleg en een aanspreekpunt. Het coördinerend overleg is gericht op de nationale en internationale informatie- uitwisseling en samenwerking.
2. Voertuigcriminaliteit kan worden bestreden door een betere controle van de identiteitspapieren voor de afgifte van een voertuigen door de autoverhuur en leasebranche. De ontwikkeling van een databank ten behoeve van de verhuur en leasebranche in de lidstaten verdient nader onderzoek.
3. Tussen politiediensten en autofabrikanten is samenwerking noodzakelijk op het gebied van informatie-uitwisseling. Op Unie niveau verdient het aanbeveling dat EUROPOL het EUROPEAN VEHICLE IDENTIFICATION DATABASE in overleg met de politiediensten (als gebruiker van het systeem) van de lidstaten en in overleg met de fabrikanten verder tot ontwikkeling brengt.

Operationele voorbereiding politieoptreden

1. Voor een Uniebrede politiesamenwerking ter bestrijding van de voertuigcriminaliteit is het noodzakelijk een intelligencemodel te ontwikkelen. Het is van belang dat EUROPOL daarin het initiatief neemt met deelname van een aantal lidstaten van de Unie.

Versterken van de informatiepositie

1. Het SIS kan in gebruikswaarde voor de politiediensten toenemen wanneer er nog meer aandacht wordt besteed aan de actualiteit van de informatie. Met name is snelheid geboden van het in het register opnemen van het vermiste voertuig vanaf het moment van aangifte. Verder moet tijdig mutaties worden ingebracht. Dit laatste verhoogt de betrouwbaarheid van het register.
2. De lidstaten treffen nationaal een voorziening die de nationale registrerende autoriteiten rechtstreeks cq onrechtstreeks toegang geven tot de gegevens in het SIS over gestolen voertuigen, verduisterde of anderszins vermiste voertuigen.
Door deze preventieve voorziening kan deze autoriteit de rechtstoestand van een voertuig onderzoeken nog voordat inschrijving van het voertuig in het nationale register wordt toegestaan indien een aanvraag daartoe wordt ingediend. (zie Advies Juridische Dienst JUR 249, 97731/99 d.d. 12 juli 1999, SIS 20, Cats 10)
3. EUROPOL ontvangt voor de uitvoering van de onderzoek en analysefunctie op het gebied van het fenomeen voertuigcriminaliteit toegang tot het SIS voertuigregister. Besluitvorming is gewenst over de juridische en technische voorwaarden en het tijdstip waarop EUROPOL aansluiting en toegang ontvangt tot het SIS. (zie Actieplan Wenen, december 1998, punt 43, 1c).
Tevens is een onderzoek noodzakelijk naar de wijze van een zodanige registratie van gesignaleerde voertuigen in het SIS dat een nadere analyse mogelijk is.
4. De lidstaten van de Unie houden er rekening mede dat politiediensten uit niet-Unielanden geen toegang hebben tot het SIS-signaleringsstelsel voertuigen. In verband daarmee kan een koppeling overwogen worden van het voertuigregistratie stelsel uit het SIS met het ASF van Interpol.

Interpol ASF

1. het verdient aanbeveling dat de politiediensten van de lidstaten van de Unie het ASF systeem van Interpol voeden en bevragen, zodat ook signaleringen vanuit de Unie door politiediensten buiten de Unie kunnen worden ontdekt, alsmede dat signaleringen worden ontdekt van voertuigen die ontvreemd zijn in een land buiten de Unie.
2. het verdient aanbeveling om de douanediens ten binnen de Unie aansluiting te geven op ASF van Interpol. De condities en vormgeving zullen nader moeten worden uitgewerkt

Revindicatie/repatriëring van het voertuig

1. Het is van belang om de tijd die gelegen is tussen de inbeslagname door de politie en het moment van vrijgeven van het voertuig voor revindicatie zo kort mogelijk te houden en daarover afspraken te maken met betrokken landen.
Afspraken zijn voorts geboden over de te volgen procedure die gevolgd moet worden om het voertuig op een vlotte wijze te repatriëren. Dit vergt met name een gedetailleerde uitwerking met landen die geen lid zijn van de Unie.
2. Afspraken moeten worden gemaakt over de situatie die ontstaat wanneer het voertuig niet wordt gerepatriëerd. Niet repatriëren moet altijd worden opgevolgd door het door de eigenaar cq verzekeringsmaatschappij doen van afstand van het voertuig ten behoeve van eigendomsoverdracht cq vernietiging onder toezicht.
3. De problematiek van de revindicatie voor voertuigen die van buiten de Unie komen is zeer complex. Het verdient daarom aanbeveling om als Unie met prioriteit maatregelen te ontwikkelen die er op gericht zijn dat voorkomen wordt dat voertuigen de buitengrenzen van de Unie passeren.

Kennisoverdracht Politie

1. De gezamenlijke directeuren van politieopleidingsinstituten van de lidstaten van de Unie te belasten met de ontwikkeling van een cursus voertuigcriminaliteit die in de lidstaten kan worden gebruikt.
2. De ontwikkeling van een interactieve cd-rom voertuigcriminaliteit zal de opleiding goede ondersteuning bieden.
3. Voorkom dat tijdens en direct na internationale samenwerkingsprojecten opgedane kennis en ervaringen verdampen. Een verantwoord kennismanagement ten behoeve van de politieambtenaar begint bij een goede opslag en verwerking van kennisinformatie in het opleidingsprogramma van de politieambtenaar.
4. EUROPOL uit te nodigen om het handboek How to investigate Motor Vehicle Crime via cd-rom techniek onder de Europese politiediensten te verspreiden ten behoeve van de opleiding. Daarnaast verdient het aanbeveling dat het politiepersoneel leert te werken met de European Vehicle Identification database (EuVid) en de database blanco voertuigregistratie-documenten. Beschikbaar stellen van deze cd-roms verdient ter ondersteuning van het onderwijs alle aanbeveling.
5. Het verdient aanbeveling de Commissie te vragen ad 1, 2, 3 en 4 financiering ter beschikking te stellen.

Voorstellen Preventie voertuigcriminaliteit

Afstemming en samenwerking 1^e en 3^e pijler

1. De bestrijding van voertuigcriminaliteit wordt beter mogelijk gemaakt wanneer de lidstaten de afstemming van de werkzaamheden tussen de 1^e en 3^e pijler verzorgen. Niettemin wordt ook de Commissie aangeraden waar nodig een stuk coördinatie te verzorgen.
2. Het verdient aanbeveling om de nationale regelgeving, alsmede de Richtlijnen van de Commissie met betrekking tot de voertuigdocumenten zodanig aan te passen dat bij iedere eigendomsoverdracht van een voertuig een identiteitscontrole van het voertuig plaatsvindt alvorens de tenaamstelling van het voertuigregistratiebewijs wordt overgeschreven op naam van de nieuwe eigenaar.
3. Het verdient overweging om de Richtlijnen met betrekking tot de periodiek verplichte technische controle van motorvoertuigen zodanig te wijzigen dat het verplicht wordt dat bij iedere keuring een identiteitscontrole van het voertuig plaatsvindt. Met de wijzigingsvoorstellen ad 2 en 3 wordt beoogd om de verkoop en het in bezit hebben van een gestolen voertuig zo veel mogelijk te bemoeilijken.

Versterking controle bij (her-)registratie van voertuig (import/export)

1. Bij verzoek om registratie van een (ingevoerd) voertuig dienen de oorspronkelijke voertuigdocumenten van het land van herkomst te worden overlegd aan de registrerende autoriteit.
2. Gegevens van het voertuig en de documenten moeten worden geverifieerd bij de registrerende autoriteiten in het land van herkomst van het voertuig.

3. Op het VIN nummer van het voertuig moet een identiteitscontrole worden uitgevoerd. Tevens zal een check moeten plaatsvinden in de signaleringssystemen SIS en Interpol/ASF.
4. Nadere procedures moeten worden uitgewerkt voor situaties dat de registrerende autoriteit en de politiediensten moeten samenwerken bij het aantreffen van een verdacht /gestolen voertuig tijdens de aanmelding voor registratie.
5. De registratiediensten dienen na te gaan of de originele voertuigdocumenten die voorgelegd worden gestolen zijn. Dit door consultatie van de Europol database (CD-ROM) met de lijst van nummers van gestolen blanco voertuigregistratie documenten. Deze CD-ROM bevat nummers van documenten gestolen in België, Frankrijk, Duitsland, Hongarije, Ierland, Italië, Luxemburg, Letland en Litouwen.
6. Binnen de Unie zullen de lidstaten naleving van Richtlijn 1999/37/EG van 29 april 1999 door de registrerende autoriteit strikt en regelmatig toetsen.
7. Deze Richtlijn van de Unie vormt een goed uitgangspunt voor nader overleg en samenwerking tussen Unielidstaten en landen van buiten de Unie. Eventueel pilot landen benoemen zoals met Polen, Rusland, Tsjechië. Met deze pilot landen moeten in het verband van her-registratie nadere afspraken worden gemaakt.

Informatie-uitwisseling tussen de registratieautoriteiten van de lidstaten

1. Het verdient aanbeveling dat ook de nationale voertuigregistrerende autoriteiten van de lidstaten komen tot een Uniebrede samenwerking op het gebied van informatie-uitwisseling en overbrenging van gegevens tussen de lidstaten. Daartoe is een doeltreffend systeem van gegevensuitwisseling geboden.
2. Uitbreiding van het aantal lidstaten dat toetreedt tot het multilaterale Verdrag (EUCARIS) zal de bestrijding van voertuigcriminaliteit versterken.

Autowrakken en schadevoertuigen

1. Politiediensten zullen bij de bestrijding van voertuigcriminaliteit in het bijzonder alert moeten zijn op niet-gecertificeerde sloop- en demontagebedrijven. Zodra de Richtlijnen van het Europees parlement en de raad nationaal in de lidstaten zullen zijn geïmplementeerd, zal vanwege het nationale vergunningenstelsel duidelijk worden welke bedrijven niet-gecertificeerd zijn.
2. Politiediensten houden in verband met voertuigcriminaliteit nationaal periodiek toezicht op de inkoop- en verkoopadministratie van alle sloop- en demontagebedrijven
3. Politiediensten die assistentie verlenen bij ernstige aanrijdingen en daarvan rapport of proces-verbaal opmaken zullen bij zware materiële schade aan het voertuig op bij inschatting dat het voertuig total-loss is, het voertuigregistratiebewijs invorderen van de eigenaar en dit toesturen aan de registrerende autoriteit met het oog op een herkeuring van het voertuig.
4. De registrerende autoriteit brengt na melding door de politie van de invordering van het voertuigregistratiebewijs zo snel mogelijk een (total-loss) signaal in het nationaal voertuigregister aan waaruit blijkt dat het voertuig moet worden gekeurd op alle wettelijke voorschriften.
Wordt het voertuig niet goedgekeurd dan worden de registratiedocumenten niet meer vrijgegeven en vervalt de voertuigregistratie.
5. De registrerende autoriteit brengt in het register eveneens een signaal aan wanneer het voertuig is gesloopt of vernietigd. Deze informatie wordt zonodig tussen de nationale registrerende autoriteiten uitgewisseld, zodat wordt voorkomen dat de oorspronkelijke identiteit van het voertuig in een andere lidstaat van de Unie herleeft.

De registrerende autoriteit en assurantiemaatschappijen zullen nationaal afspraken moeten maken over total-loss voertuigen en schadevoertuigen en wel zodanig dat deze voertuigen met registratiepapieren niet in handen kunnen komen van criminelen. Het is wenselijk dat de nationale overheden van de lidstaten de houder van een voertuig en/of de verzekeringsmaatschappij wettelijk verplichten de registrerende autoriteit te informeren over het technisch total loss van het voertuig. De registrerende autoriteit kan daardoor een herleven van de identiteit van het voertuig voorkomen. Bij een economisch total-loss van het voertuig moet melding daarvan aan de registrerende autoriteit wettelijk worden verplicht en zal keuring van het voertuig moeten plaatsvinden.

6. Ter voorkoming van het demonteren van gestolen voertuigen verdient het aanbeveling dat naast het voertuig identificatienummer ook de identiteitsnummers van de belangrijkste onderdelen uit het voertuig (zoals motor en verdere motormanagementnummers) bij de fabrikant bekend zijn en door de fabrikant op verzoek aan de politiediensten beschikbaar worden gesteld.

Versterking verantwoordelijkheid autobezitter

Door voorlichting zullen autobezitters er op moeten worden gewezen dat een zorgvuldig beheer van autosleutels geboden is, alsmede voor eigenaren van voertuigen van voor 1 oktober 1998 (datum verplichte invoering), dat het vrijwillig aanbrengen van een startonderbreker alsmede het gebruik van mechanische beveiligingsmiddelen het risico op diefstal van het voertuig aanzienlijk verminderen.

Toezicht

Formeel en informeel toezicht op criminaliteitsgevoelige plaatsen vermindert het aantal diefstallen van voertuigen en autoinbraken. Het verdient aanbeveling dat politiediensten door analyse en monitoring van aangiftes deze plaatsen lokaliseren.

Technopreventieve maatregelen

1. Het verdient aanbeveling om de montage van startonderbrekers in oudere auto's (voor 1 oktober 1998) te stimuleren. Dit kan door het aanbieden van kortingen op de apparatuur en op de autoverzekering. Een campagne kan dit nationaal begeleiden.
2. Het verdient aanbeveling om het toepassingsgebied waarop Richtlijn 95/56/EG inzake een beveiligingsinrichting tegen onrechtmatig gebruik voor wat betreft immobilisatiesystemen (startonderbrekers) van toepassing is (categorie M1 personenauto's), uit te breiden met voor het vervoer van goederen bestemde voertuigen met een max. gewicht van ten hoogste 3,5 ton. (categorie N1, kleine bestelauto's).
3. De verdere ontwikkeling van voertuigvolgsystemen verdient onder nader vast te stellen voorwaarden en binnen een wettelijk kader alle ondersteuning van de politiediensten.
4. De private sector zal afdoende zorg moeten dragen voor de alarmeringsorganisatie, een goede beheersing daarvan en afspraken moeten maken met de politiediensten over de opvolging van de alarmering in verband met de opsporing en aanhouding. Universele procedures voor de publiek/private samenwerking zullen moeten worden ontwikkeld.
5. Om nodeloze alarmeringen te voorkomen is het van groot belang dat internationaal standaardisatie van de detectie-apparatuur plaatsvindt.
6. Op Unie niveau zullen door de Raad kwaliteitseisen moeten worden gesteld, waar particuliere alarmcentrales aan moeten voldoen.

Voorstellen samenwerking EU met derde landen

Basis van samenwerking

Derde landen worden zoveel mogelijk aangesproken alle medewerking te verlenen op basis van het Europees Verdrag voor Wederzijdse Rechtshulp in Strafzaken en het Europees Uitleveringsverdrag.

Mandaat

Op Unieniveau moeten afspraken worden gemaakt met derde landen (ministerieel niveau) over de aanwijzing en bereikbaarheid van functionarissen met voldoende mandaat om operationele afspraken te maken, beslissingen te nemen en nationaal voor coördinatie tussen de verschillende diensten zorg te dragen.

Analyse modus operandi en daderprofiel

Voor de voorbereiding van operationele politiesamenwerking tussen lidstaten van de Europese Unie en een derde land (zoals met Rusland op basis van het partnershipverdrag) is het noodzakelijk een uitvoerige analyse te maken van de modus operandi, het daderprofiel en een beeld te geven van door criminelen gebruikte routes voor het vervoer van gestolen voertuigen buiten de Unie (zoals bepaalde wegtraces, havens en bepaalde grensdoorlaatposten). Voorts moet de analyse antwoord geven op de vraag of er een relatie bestaat tussen voertuigcriminaliteit en andere ernstige vormen van criminaliteit zoals mensenhandel en drugs (uitwerking EUROPOL).

Derde land als leverancier van informatie

Op Unieniveau moeten afspraken worden gemaakt met het samenwerkingsland over het wederzijds verstrekken en ontvangen van relevante informatie over voertuigcriminaliteit en criminele organisaties.

Samenwerking politie en douane

Bezie of operationele politiesamenwerking tussen de lidstaten van de Unie en het derde land kan worden versterkt door samenwerking tussen politiediensten en douanediensten.

Informatiepositie/opsporingssystemen

Nader moet worden onderzocht in hoeverre de informatiepositie van de politiediensten in de lidstaten van de Unie en van derde landen voor de beoogde samenwerking wel de beschikking hebben over adequate informatie. Met welk opsporingssignaleringssysteem wordt door partijen gewerkt. Niet alle lidstaten werken met het SIS/Schengeninformatiesysteem. En hebben derde landen daarop geen toegang. Voorts zijn nog niet alle Unie lidstaten aangesloten op het Interpolsysteem.

Repatriëring van voertuigen/revindicatie

1. afspraken zijn noodzakelijk om de tijd die gelegen is tussen de inbeslagname door de politie en het moment van vrijgeven van het voertuig voor repatriëring zo kort mogelijk te houden.
2. Verder zijn op Unieniveau uitvoerige afspraken nodig over de procedure van een vlotte repatriëring van het voertuig.
3. Afspraken moeten worden gemaakt over de situatie die ontstaat wanneer de oorspronkelijke eigenaar van het voertuig of zijn verzekeringsmaatschappij afziet van repatriëring. In dat geval moet worden gezien op welke wijze de oorspronkelijke eigenaar afstand doet van het voertuig en dat of eigendomsoverdracht plaats vindt of vernietiging van het voertuig onder politietoezicht.

Import van voertuigen en registratie

Het is van belang dat tussen de Unie en derde landen met wie samenwerkingsafspraken worden beoogd afspraken worden gemaakt over de registratie van voertuigen in dat land, waarvan de voertuigen afkomstig zijn uit 1 van de Unielanden. Binnen de Unie zijn over de registratie van voertuigen afkomstig uit een ander unie-lidstaat reeds afspraken gemaakt waaraan de lidstaten van de Unie gebonden zijn. (Richtlijn 1999/37/EG van de Raad van 29.04.1999, artikel 4 en 5)

Aanname te goeder trouw

Op Unie niveau zullen met derde landen met wie samenwerking zal worden aangegaan afspraken worden gemaakt over de status van de houder van een voertuig en wanneer mag worden aangenomen dat hij de rechtmatige koper/eigenaar is. Basis daarvoor moet zijn dat de bezitter in het derde land de oorspronkelijke (geldige) registratiepapieren moet kunnen overleggen cq een geldig registratiedocument moet kunnen overleggen afgegeven door de nationale autoriteit van dat derde land.

Bovendien zal tussen het derde land en die bepaalde lidstaat van de Unie waaruit het voertuig van origine afkomstig is, overleg zijn geweest - tussen de politiediensten en de registrerende autoriteiten - en is een bewijs afgegeven dat het voertuig niet als vermist staat gesignaleerd (zie hierboven onder import/registratie).

Versterken deskundigheid politieambtenaar

Nader bezien of het gewenst is politieambtenaren uit derde landen met wie samenwerkingsafspraken worden gemaakt toelating aan te bieden tot een specifieke politieopleiding bestrijding voertuigcriminaliteit cq gelegenheid te bieden deel te nemen aan korte stageprogramma's in de lidstaten om kennis op te doen en ervaringen uit te wisselen. De politieambtenaar moet beschikken over een behoorlijke kennis van voertuigdocumenten van de EU en tevens in staat zijn de gegevens op het voertuigdocument te toetsen aan het voertuig.

Uitwerking, op basis waarvan voorstellen in Bijlage 1 en 2 zijn opgesteld**Bestrijding voertuigcriminaliteit****I. De samenwerking tussen overheidsdiensten en tussen overheidsdiensten en private organisaties versterken**

Bij de bestrijding van voertuigcriminaliteit zijn veel partijen betrokken. Een effectieve bestrijding van voertuigcriminaliteit is niet alleen aan de overheid. Een belangrijke bijdrage kan ook worden geleverd door een goede samenwerking tussen de publieke sector en de private sector.

A. Samenwerking binnen de publieke sector**1.1 Politie, douane en registrerende autoriteit**

De opsporing van autodieven en van gestolen voertuigen is een overheidstaak.

Het primaat voor de opsporing ligt bij de politieke en justitiele autoriteiten.

Daarnaast zijn binnen de overheid voor de aanpak van voertuigcriminaliteit ook andere partijen van groot belang zoals de douane en de registrerende autoriteiten.

Het is wenselijk dat er - zowel nationaal als internationaal - binnen de grenzen van de nationale mogelijkheden van de lidstaten zoveel mogelijk wordt samen gewerkt tussen de politiediensten, tussen de politiediensten en de douane en de opsporingsdiensten met de registrerende autoriteit.

De organisatie die de gegevens over gestolen en verduisterde voertuigen registreert en aan opsporingsinstanties verstrekt, bevindt zich binnen de publieke sector. De nationale registrerende autoriteit is verantwoordelijk voor de uitgifte en het beheer van voertuig registratiedocumenten. Blanco voertuig registratiedocumenten hebben voor criminelen een bijzondere waarde, reden waarom de opslag van deze documenten extra moet worden beveiligd.

De douane heeft door haar controlemogelijkheid bij grensoverschrijdend goederenverkeer (de uitvoercontrole) bij uitstek de mogelijkheid aan de opsporing van voertuigcriminaliteit belangrijk bij te dragen. Daarbij kan het gaan om de controle van grensoverschrijdend goederen verkeer met het oog op de export van gestolen auto's, maar ook om zogenaamde uitvoersmokkel door het verbergen van voertuigen in te exporteren containers.

Op 18 december 1997 is de Overeenkomst tot stand gekomen opgesteld op grond van artikel K3 (samenwerking op het gebied van Justitie en van Binnenlandse Zaken) van het Verdrag betreffende de Europese Unie inzake wederzijdse bijstand en samenwerking tussen douaneadministraties, ook aangeduid als het Napels-II.

Het belangrijkste doel van dit Verdrag is om de rechtsgrondslag voor de samenwerking op douanegebied in strafzaken tussen de lidstaten van de EU te versterken. Daarbij gaat het vooral om strafrechtelijke onderzoeken naar inbreuken op wetgeving die een bedreiging kunnen vormen voor de kwaliteit van de samenleving, zoals de openbare orde, de openbare veiligheid, de openbare zedelijkheid en de volksgezondheid.

Op basis van het Verdrag van Amsterdam behoort het Napels-II verdrag tot het domein van Titel VI van het EU-verdrag, dat wil zeggen de bepalingen inzake politieke en justitiële samenwerking in strafzaken.

Maatregelen op het gebied van politieke samenwerking in strafzaken kunnen op basis van de artikelen 29 en 30 van het EU-verdrag (Amsterdam) in de toekomst inzet vereisen van de douaneautoriteiten van de lidstaten. Voor de betrokkenheid van de douaneautoriteiten bij samenwerking in strafzaken is een rechtsgrondslag voorzien in artikel 29, eerste streepje van het EU-verdrag. De operationele samenwerking met de douane wordt vermeld in artikel 30 van het EU-verdrag, eerste lid, onderdeel a.

In verband met de beoogde politie en douanesamenwerking wordt voorts herinnerd aan de Resolutie van de Raad van 30 mei 2001 (2001/C171/01) over een strategie voor de douane-unie. Daarin benadrukt de Raad dat douane, politie en gerechtelijke autoriteiten doeltreffend moeten samenwerken om de Europese Unie als ruimte van vrijheid, veiligheid en rechtvaardigheid te handhaven en verder te ontwikkelen. (zie Resolutie onder Benadrukt de punten 3 en 4)

Door de werkgroep Douanesamenwerking is een belangrijke studie verricht over de controle van containers in de havens van de Europese Unie (zie in dat verband document ENFOCUSTOM 36, 11010/00 d.d. 5 sept. 2000 en Enfocustom 36 Cor 1 van 27 oktober 2000); een studie naar de middelen en methodes inzake douanecontroles in de grootste Europese havens.

De verdeling van de bevoegdheden tussen douanebeambten en andere handhavingdiensten zoals de politie voor de controle van containers verschilt in havens per land. De samenwerking tussen de verschillende diensten is veelal goed.

Het feit dat in de praktijk deze controle- en handhavingdiensten elkaar weten te vinden maakt het mogelijk dat politie en douane op het terrein van de voertuigcriminaliteit voor elkaar veel kunnen betekenen. De douanediensten beschikken in steeds meer landen over moderne vaste en mobiele röntgenscanners voor containers en hebben voor de controle van de nog groeiende containertransporten een eigen systematische risico-analyse voor de selectie van containers ontwikkeld. De ontwikkeling van een Europees standaardprogramma voor risico-analyse en selectie wordt bepleit.

1.2 EUROPOL

Een systematische risico-analyse op Europees niveau dat een juist zicht biedt op de routing van gestolen voertuigen door criminelen ontbreekt. Dit nog afgezien van het feit dat criminelen zeer flexibel zijn in de keuze van de routes.

Een dergelijke analyse is dringend noodzakelijk voor het nemen van beslissingen op beleids- en op operationeel niveau. Deze analyse moet inhoudelijk meer zijn dan een verzameling van analyses van de afzonderlijke lidstaten.

De gewenste analyse kan worden ontwikkeld door EUROPOL. Een belangrijke randvoorwaarde is daarvoor wel dat de lidstaten EUROPOL de relevante informatie aanleveren en verder bijdragen door een actieve participatie.

Nu is het ter beschikking stellen van informatie door de politiediensten aan centrale diensten nationaal al geen sinecure, op internationaal niveau blijkt het nog minder vanzelfsprekend te zijn. Wil de bestrijding van voertuigcriminaliteit ooit op Europees niveau verder komen, dan zal op dit punt de uiterste bereidheid van de politiediensten in de lidstaten moeten worden gevraagd.

Anderzijds is het zo dat politiediensten van de lidstaten aan EUROPOL hun eisen mogen stellen en deze ook kenbaar moeten maken.

Europol heeft als taak een wezenlijke bijdrage te leveren aan de rechtshandavingsacties door de lidstaten van de Europese Unie tegen georganiseerde misdaad, in het bijzonder gericht op de criminele organisaties.

Dit is van toepassing indien een georganiseerde criminele structuur bestaat en twee of meer lidstaten betrokken zijn. De bevoegdheid daartoe is neergelegd in de Europol Overeenkomst die op 1 oktober 1998 in werking is getreden.

Europol ondersteunt de lidstaten door:

- Het vergemakkelijken van de uitwisseling van gegevens, in overeenstemming met nationale wetgeving, tussen Europol verbindingsofficieren (ELO's). ELO's zijn door de lidstaten als vertegenwoordigers van hun nationale rechtshandavingsorganen afgevaardigd naar Europol.
- Het organiseren van operationele meetings en het verstrekken van operationele analyses ter ondersteuning van onderzoeken in de lidstaten.
- Genereren van strategische verslagen en misdaadanalyses op basis van door de lidstaten verstrekte, door Europol gegenereerde of uit andere bronnen afkomstige informatie en inlichtingen (bv. Intelligence bulletin en 'Threat assessment' groep voertuigcriminaliteit)
- Het leveren van expertise en technische ondersteuning aan onderzoeken die worden uitgevoerd binnen de EU, onder gezag en verantwoordelijkheid van de betrokken lidstaten.

De Raad van Ministers heeft in zijn aanbeveling van 30 november 2000 de lidstaten aangespoord om voluit gebruik te maken van de mogelijkheden die Europol biedt om gemeenschappelijke onderzoeksteams te ondersteunen. Europol biedt via de nationale eenheden (ENE's) ondersteuning aan de gemeenschappelijke onderzoeksteams, met name voor de onderstaande doelstellingen en onder de volgende voorwaarden:

- De kennis van Europol van criminele milieus ter beschikking stellen van gemeenschappelijke onderzoeksteams.
- Ondersteuning bieden bij de coördinatie van operaties van gemeenschappelijke onderzoeksteams.

- Aan gemeenschappelijke onderzoeksteams advies op technisch gebied verlenen.
- Ondersteuning bieden bij de analyse van strafbare feiten.
- De taakgroep van hoofden van operationele politie eenheden in Europa is begonnen met haar werkzaamheden. De doelstelling hiervan is om, in samenwerking met Europol, ervaringen, beste methodieken en informatie uit te wisselen inzake actuele trends in de grensoverschrijdende criminaliteit, en bij te dragen tot de planning van onderzoeken.

In de Europol-overeenkomst is vastgelegd dat Europol een geautomatiseerd systeem zal opzetten en onderhouden voor het inbrengen, opvragen en analyseren van gegevens. Strikte regels zijn vastgesteld voor de bescherming van mensenrechten en voor de bescherming van gegevens, controle, toezicht en beveiliging.

Het Europol Computersysteem (TECS) zal bestaan uit drie hoofdbestanddelen:

- een informatiesysteem
- een analysesysteem
- een indexsysteem.

De analyse- en indexsystemen zijn gereed. Het informatiesysteem wordt momenteel ontwikkeld en zal naar verwachting in het jaar 2002 operationeel zijn. Momenteel is een Interim Informatiesysteem voorhanden dat op een beperkte manier reeds gegevens kan opslaan.

B. Samenwerking tussen de publieke en de private sector

Aan de private kant vervullen de verzekeringsmaatschappijen een belangrijke rol. Zij treden veelal in de rechten van de eigenaar van de auto en zijn betrokken bij de revindicatie (repatriëring) van aangetroffen voertuigen en het terugbezorgen van voertuigen bij de rechtmatige eigenaar. Een andere rol van verzekeraars is de uitkering van schade, waaraan zij bijzondere voorwaarden kunnen stellen. Zij hebben de mogelijkheid om te voorkomen dat schadevoertuigen met bijbehorende kentekenbewijzen worden opgekocht en ter beschikking komen van criminelen.

Het is van belang voor de aanpak van voertuigcriminaliteit dat al deze partijen op nationaal niveau met behoud van eigen verantwoordelijkheid communiceren waarbij de politie, de registrerende instantie en de verzekeraars samenwerken op het gebied van informatie uitwisseling en alle partijen hiervoor een aanspreekpunt aanstellen. Vanuit deze aanspreekpunten dient nationaal een coördinerend overleg te ontstaan, waarin alle deelnemende partijen vertegenwoordigd zijn. Hoe de aanspreekpunten georganiseerd worden is een verantwoordelijkheid van elke lidstaat. Hierbij wordt recht gedaan aan het onderscheid tussen persoons- c.q. opsporingsinformatie die de overheid heeft en de informatie over het voertuig die van belang is voor de private partijen.

Wanneer er op nationaal niveau aanspreekpunten zijn, dan kan dit nationaal coördinerend overleg aangewend worden voor internationale samenwerking.

De operationele informatie afkomstig uit de publieke sector van een buitenlandse overheidsdienst zal door het internationale aanspreekpunt bij de politie worden behandeld ten behoeve van de opsporing en aansluitend direct gevolgd worden door verstrekking van die informatie die van belang is voor de privaatbelanghebbende.

Tevens wordt het bericht door het internationale aanspreekpunt bij de politie gemeld aan de opsporingsdienst die de signalering van het voertuig in het opsporingsregister invoerde.

Samenwerking wordt versterkt wanneer de informatie-uitwisseling en coördinatie soepel verlopen.

Ook vraagt de autoverhuur en leasebranche nog de aandacht.

Door een steeds betere beveiliging van voertuigen wordt het voor criminelen moeilijker om voertuigen zonder toebrenging van schade zich toe te eigenen. Geconstateerd wordt dat de toenemende beveiliging van voertuigen er toe leidt dat criminelen zich op de bedrijfstak van de autoverhuur richten.

Criminelen moet worden belet om onder vals voorwendsel een auto onder beheer verkrijgen om vervolgens deze zich wederrechtelijk toe te eigenen. Niet zelden geschiedt dit door overlegging van valse identiteitspapieren zoals een rijbewijs en/of paspoort.

Voor de afgifte van een auto dient de autoverhuurder zich te vergewissen van de identiteit van huurder en zijn identiteitspapieren. Dit vraagt om een maatregel ter versterking van de informatiepositie van deze branche. Een databestand waarin zijn opgenomen de nummers van gestolen binnen en buitenlandse identiteitsbewijzen is op Europees niveau niet beschikbaar. In Nederland is daarvoor het Verificatie en Informatie Systeem beschikbaar dat door verhuur en leasebedrijven kan worden geraadpleegd.

Tenslotte wordt nog kort ingegaan op de informatie die beschikbaar is bij autofabrikanten. Zij beschikken over de informatie die politiediensten bij controles soms nodig hebben. Daarbij gaat het om de controle van nummers die door de fabrikant op onderdelen zijn aangebracht. Met deze informatie is een betere check bij een verdacht voertuig mogelijk.

Dit vergt een goede samenwerking tussen politiediensten en de fabrikant. De contacten kunnen verlopen via het (inter) nationale aanspreekpunt.

Samenwerking met de fabrikant vergt een serieuze vertrouwensrelatie gebaseerd op duidelijke afspraken.

EUROPOL heeft voor de ontwikkeling van de European Vehicle Identification Database (EuVID) contact met de fabrikanten en heeft afspraken gemaakt over het opnemen van gegevens over onderdelen van de voertuigen in de database.

II Operationele (voorbereiding) politie-optreden bestrijding voertuigcriminaliteit en opbouw politie-intelligence

De bestrijding van voertuigcriminaliteit kan sterk worden verbeterd wanneer de aanpak van het nationale niveau wordt opgeschaald in eerste instantie naar het niveau van de Europese Unie en aansluitend van het Unie niveau naar landen buiten de Unie.

Voor een gerichte aanpak van het fenomeen voertuigcriminaliteit zijn antwoorden op vragen dringend noodzakelijk zoals wat zijn de transportroutes, wat zijn de afzetgebieden en wat is de uitkomst van de verschillende analyses op het gebied van criminaliteitspatroon, demografische in- en export, daderprofielen en modi operandi, alsmede een analyse naar de mikpunten of doelen van de autocriminelen, relaties van voertuigcriminaliteit met andere vormen van ernstige criminaliteit, relaties van voertuigcriminaliteit met legale commerciële ondernemingen zoals garagebedrijven, autosloperijen, autohandelsbedrijven, legale automarkten, zee- en wegtransportondernemingen en verzekeringsmaatschappijen.

Criminele organisaties bestaan uit delen die

- zich richten op de diefstal van het voertuig,
- de vervalsing van documenten,
- technici die de identiteit van het voertuig vervalsen en
- koeriers die het voertuig van het ene naar het andere land brengen.
- anderen zorgen weer voor de verkoop van het voertuig aan een vaak niets vermoedende koper.

Overigens is voertuigcriminaliteit niet voorbehouden aan criminele organisaties, maar zijn ook beroepsdieven en gelegenheidsdieven actief.

Afgezien van het grote belang dat de voertuigen uiteindelijk weer bij de rechtmatige eigenaar terugkomen is het op de lange termijn voor het terugdringen van het fenomeen voertuigcriminaliteit van belang dat de politiediensten niet primair de aandacht richten op het gestolen voertuig en het terugvinden daarvan doch op de criminelen, de dader of dadergroepen en dat gericht op de onderscheiden vormen van voertuigcriminaliteit zowel in niet- georganiseerde als in georganiseerde vormen van criminaliteit.

III Versterking van de informatiepositie

De bestrijding van voertuigcriminaliteit kan sterk worden verbeterd wanneer de politiediensten binnen de Unie gebruik maken van het signaleringssysteem van de Unie zoals het Schengen Informatiesysteem SIS, maar ook van systemen waar veel lidstaten gebruik van maken en bij zijn aangesloten, zoals het ASF-systeem van Interpol.

Wijzend naar beide systemen wordt er met nadruk op geattendeerd dat politiediensten van buiten de Europese Unie geen toegang hebben tot het SIS maar veelal wel tot het ASF van Interpol. Dat betekent dat politiediensten in niet-Unielanden niet kunnen zijn geïnformeerd over de diefstal van een voertuig wanneer het land van herkomst van het voertuig de diefstal van het voertuig alleen signaleert via SIS en niet tevens via ASF van Interpol dat Unie overstijgend is.

Zodra opsporingsdiensten behoefte hebben aan de uitwisseling van opsporingsinformatie buiten het Schengengebied / de EU, dan schiet het SIS tekort en zijn de politiediensten aangewezen op de gestolen voertuigen database van INTERPOL.

Op het SIS-systeem zijn alle lidstaten van de Unie (en Noorwegen en IJsland) aangesloten met uitzondering van het Verenigd Koninkrijk en van Ierland.

Op het ASF-systeem van Interpol zijn alle lidstaten van de Unie aangesloten met uitzondering van Frankrijk, Ierland en Nederland.

Naast de keuze van het systeem waarop een land is aangesloten is het van groot belang om aandacht te vragen voor de snelheid waarmee de systemen worden gevoed en worden geactualiseerd. Systemen worden minder bruikbaar wanneer signaleringen van vermissing niet direct na aangifte door de eigenaar van het voertuig worden ingevoerd en ook niet direct worden ingetrokken wanneer het voertuig is aangetroffen. Zodra systemen vervuilen ontstaat het risico voor onterechte aanhoudingen. Het voeden van de opsporingssystemen onmiddellijk na aangifte van vermissing/ diefstal van het voertuig is dringend geboden.

Wanneer niet direct na aangifte de signaleringssystemen worden gevoed dan is het risico werkelijkheid dat wanneer de signalering bijvoorbeeld na 2 maanden wordt doorgegeven, dat het voertuig inmiddels is doorverkocht met alle civielrechtelijke consequenties voor revindicatie.

3.1. Schengen informatie systeem sis

Het Schengen Informatiesysteem SIS betreft een opsporingsregistratie op basis van de zogenaamde Schengenovereenkomst. Deze Overeenkomst is destijds tot stand gebracht door het wegvallen van de binnengrenscontroles in verband met het overeengekomen vrije verkeer van personen en goederen in het Schengengebied (medio 1995)

De opsporingsregistratie bevat gegevens over gestolen goederen –waaronder voertuigen- en gezochte personen (artikel 93 SUO). Opname in het register van gezochte voertuigen vindt plaats met het oog op inbeslagneming of als bewijsmiddel in een strafprocedure (artikel 100, 1^e lid SUO).

Het opsporingsregister van gezochte voertuigen wordt gevoed door de aangesloten lidstaten met gegevens uit de nationale registraties over voertuigen waarvan de opsporing- cq de aandachtsvestiging wordt gevraagd.

De politiediensten zijn de signalerende autoriteiten.

Zodra het voertuig is teruggevonden, is de doelstelling van artikel 100 SUO bereikt en is er geen rechtvaardiging meer om de signalering van het voertuig in het systeem te laten staan. (zie SIRENE 58 12797/00 d.d. 17 oktober 2000)

Rechtstreekse raadpleging van het register is voorbehouden aan die diensten die bevoegd zijn tot het houden van grenscontroles en andere politie en douanecontroles in het binnenland. (artikel 101 SUO)

De internationale informatie-uitwisseling vindt plaats via de nationale bureaus Sirene (Supplementary Information Requested at the National Entry), als bedoeld in artikel 108 van de Schengenuitvoeringsovereenkomst Deze bureaus zijn 24 uur per dag bereikbaar.

EUROPOL heeft geen toegang tot het SIS-registratiesysteem. De juridische en technische voorwaarden voor de toegang van EUROPOL tot de SIS-gegevens zijn niet vastgesteld. Mede daardoor is het EUROPOL niet goed mogelijk een verantwoorde analyse te verzorgen ten behoeve van de lidstaten over het fenomeen voertuigcriminaliteit. Daarbij komt dat het SIS-systeem geen rekening houdt met opslag van informatie voor onderzoeksfuncties van het fenomeen.

Het is een zogenaamd "Hit-No Hit" systeem en is momenteel niet geschikt om rapportages en overzichten voor analysedoeleinden te produceren.

Hoe later het positieve besluit ten gunste van EUROPOL wordt genomen hoe langer het nog zal duren voordat EUROPOL in het SIS-II project kan worden opgenomen. Het SIS-II wordt op zijn vroegst in 2004/2005 in gebruik genomen.

In het Actieplan van de Raad en de Commissie over hoe de bepalingen van het Verdrag van Amsterdam inzake de totstandbrenging van een ruimte van vrijheid, veiligheid en rechtvaardigheid het best kan worden uitgevoerd (Wenen, 3 december 1998 1999/C 19/01) wordt aan toelating van EUROPOL tot het SIS aandacht gevraagd, onder politieke samenwerking, paragraaf 43 onder C.

Niet alle nationale voertuigregistrerende autoriteiten hebben een rechtstreekse toegang tot het SIS. Bezwaren tegen een rechtstreekse toegang behoeven er niet te zijn in verband met de bescherming van gegevens, aangezien het niet gaat om gegevens van persoonlijke aard.

Voor de registrerende autoriteit is het van groot belang dat kennis kan worden genomen van de inhoud van het SIS-voertuigenbestand ten einde te kunnen bezien wat de rechtstoestand van een voertuig is voordat inschrijving van het voertuig in het nationale register wordt toegestaan.

Vergelijking van de data tussen de voertuigregistrerende autoriteit en het SIS voorkomt de wettelijke toelating en registratie in een ander land (dan van herkomst van het voertuig)

Een rechtstreekse uitwisseling van gegevens over gestolen voertuigen tussen de voor de afgifte van kentekenbewijzen verantwoordelijke autoriteiten is een goed instrument om criminaliteit te voorkomen.

Verschillende lidstaten hebben op nationaal niveau een ad hoc oplossing gevonden om te voorkomen dat er gestolen voertuigen in hun land worden geregistreerd (zie SIS 8, 8835/99 van 31 mei 1999 en SIS 78, 14166/2/99 REV2 van 31 januari 2000). De nationale oplossingen zijn zeer divers en vooral afhankelijk van de situatie of de registrerende instantie een private dan wel een publieke autoriteit betreft. Vorenstaande betekent dat niet alle lidstaten een oplossing hebben gevonden.

3.2. INTERPOL ASF (automatic search facility)

Voor de uitwisseling van informatie over gestolen voertuigen door opsporingsdiensten van een van de lidstaten van de Unie met een land buiten de Unie is de gestolen voertuigdatabase van Interpol geschikt, mits de lidstaten van de Unie zijn aangesloten en daartoe informatie aanleveren. Niet alle lidstaten van de Unie die wel lid zijn van Interpol zijn toeleverancier van de informatie. Zonder internationale distributie van de informatie kan van een ander land niet verwacht worden dat een nationaal gesignaleerd voertuig bij politiecontroles buiten de Unie ontdekt wordt. Binnen de Unie is het SIS beschikbaar.

Van ontdekking zou nog wel sprake kunnen zijn wanneer het land buiten de Unie wel is toegetreden tot het Verdrag EUCARIS, hetzij bilateraal, hetzij multilateraal en bij politiecontroles via raadpleging van de voertuigregistratie autoriteit sprake is van ontdekking van de signalering (hit).

Het werkingsgebied van Interpol gestolen voertuigen database is wereldwijd en toegankelijk voor alle 170 landen die lid zijn van deze organisatie. Uitwisseling van de informatie vindt plaats via de eigen steunpunten, de national criminal buro's NCB's in de aangesloten landen.

Het aanleverende land van de informatie kan beperkingen aangeven met betrekking tot het ter beschikking stellen van de informatie.

Het beheer van de informatie is de verantwoordelijkheid van het aanleverende land. Ook hier is de bruikbaarheid van de database afhankelijk van het actueel houden van de informatie door het aanleverende land; een punt dat veel zorg vraagt.

Bijzondere aandacht wordt gevraagd voor de douane. Met name deze organisatie heeft zicht op de uitvoer van goederen uit de EU. Zij dient in alle landen van de EU een taak te krijgen bij de bestrijding van voertuigcriminaliteit. Om uitvoering te kunnen geven aan deze taak dient zij de beschikking te krijgen over informatie betreffende gestolen voertuigen en aansluiting te krijgen op ASF (SIS en Eucaris).

Bekend is dat voor de douane een pilot bij Interpol op het programma staat waarbij de douane aansluiting krijgt via de World Custom Organisation. De WCO zal in dit project voor doorkoppeling naar de nationale douanediens ten zorgdragen.

Het Napels II verdrag geeft deze organisatie nieuwe mogelijkheden tot internationale samenwerking, ook in de bestrijding van voertuigcriminaliteit.

Het moet mogelijk zijn dat aan de buitengrenzen van de EU tussen politie en douane de noodzakelijke informatie-uitwisseling plaatsvindt en dat de douane toegang krijgt tot de beschikbare informatie-systemen.

IV Revindicatie / repatriëring van voertuig

Indien een gestolen voertuig door een politiedienst in een ander land dan van herkomst van het voertuig wordt aangetroffen ontstaat er een situatie dat het voertuig indien er een aanhouding heeft plaatsgevonden mogelijk ter beschikking moet blijven van de gerechtelijke autoriteiten tot dat de zaak gerechtelijk is afgesloten.

Zodra de zaak is afgesloten en in situaties dat het voertuig door de politie wordt aangetroffen zonder dader, zal teruggave aan de rechtmatige eigenaar moeten plaatsvinden. Van deze laatste situatie (zonder dader) is doorgaans sprake.

De eigenaar wordt in het algemeen rechtens vertegenwoordigd door zijn verzekeringsmaatschappij. Wanneer het rechtssysteem van het betrokken land dit toelaat kan het voertuig ook ver voor de gerechtelijke afdoening ter beschikking worden gesteld van de rechtmatige eigenaar. Indien hij verzekerd is zal dit door tussenkomst van zijn verzekeringsmaatschappij verlopen.

Wanneer het voertuig kan worden vrijgegeven voor repatriëring kan de eigenaar van het voertuig cq de private partij(verzekeringsmaatschappij) aan de slag. De eigenaar cq de private partij wordt via de nationale vertegenwoordigers door de internationale aanspreekpunten geïnformeerd. (zie onder I)

Hoe meer tijd passeert tussen het moment van het onder toezicht van de politie plaatsen van het voertuig en het weer vrijgeven van het voertuig door de bevoegde autoriteiten hoe groter de kans is dat het voertuig door de verzekeringsmaatschappij / de eigenaar niet wordt gerepatriëerd. Gevolg is dat de opslagterreinen van de politie overvol geraken en de politie van het betrokken land dat probleem nog versterkt door nog meer aangetroffen gestolen voertuigen in de depots te plaatsen. Het niet-revindiceren/ repatriëren van de voertuigen zal de betrokken politiediensten ontmoedigen gesignaleerde voertuigen in depot te nemen en geconfronteerd te worden met alle kosten van bewaring en opslag.

Door het langdurige verblijf van de voertuigen in de politiedepots neemt de economische waarde van de voertuigen sterk af. Het besluit tot repatriëring van het voertuig wordt door de maatschappij afgewogen tegen de dagwaarde van het voertuig, alsmede tegen inspanning die moet worden geleverd om het voertuig het land uit te krijgen.

Bedacht moet worden dat de private verzekeringsmaatschappij afhankelijk is van de medewerking en de betrouwbaarheid van vele instanties zoals de politieman op straat, de rechter, een advocaat maar ook de dienstdoende ambtenaren op de opslagterreinen en de grensautoriteiten. Er zijn landen waar iedere stap vooruit door vlotte medewerking van de verschillende partijen zijn eigen prijs heeft.

Het gebrek aan interne coördinatie tussen diensten en een verstikkende bureaucratie staan een vlotte samenwerking in de weg. Voorts gaat er veel tijd verloren om het voertuig beschikbaar te krijgen voor repatriëring door de lange, de onheldere en de ingewikkelde procedures in het betrokken land. Dit alles nog afgezien van de tijd die nodig is voor het ontvangen van de noodzakelijke rogatoire commissie voor een succesvolle revindicatie. Door het maken van goede afspraken over werkbare procedures is op dat belangrijke punt veel winst te boeken.

Snelheid is hier geboden, te beginnen bij het doormelden van het bericht van aantreffen van het voertuig aan het aanspreekpunt van de private organisatie.

Revindicatie/ repatriëring kan niet zonder sterke publiek/private samenwerking.

Snelheid kan ook aanmerkelijk worden verbeterd door een betering van de registratie en signalering van gestolen voertuigen door de opsporingsdiensten in de lidstaten. Dit wordt afzonderlijk uitgewerkt onder versterking van de informatiepositie. (zie onder III)

Van belang is dat indien de eigenaar van het voertuig cq de verzekeringsmaatschappij afziet van repatriëring van het voertuig dit gemeld wordt aan de autoriteit in de betreffende staat, zodat het voertuig aldaar kan worden gelegaliseerd door registratie dan wel dat het voertuig onder toezicht wordt vernietigd.

Over her-registratie cq de vernietiging onder toezicht van het voertuig verdient het aanbeveling nadere Europese afspraken te maken. (zie onder Preventie)

Door revindicatie of door het wettelijk afstand doen van het voertuig opgevolgd door registrerende legalisatie cq vernietiging onder toezicht kunnen overvolle opslagterreinen tot het verleden behoren.

V Kennisoverdracht Politie

Op het gebied van kennisoverdracht zijn ontwikkelingen in gang gezet zoals de Centres of Excellence van Europol. Het betreft een databank Bijlage verwijzingsindex met als doel duidelijkheid te verschaffen waar- en bij welke (opsporing) instantie kennis en expertise te vinden is en op welke wijze daarvan gebruik gemaakt kan worden. Doel is het delen van kennis, het leren van opgedane ervaringen en het voorkomen van het opnieuw uitvinden van het wiel. De kennisbank bij Europol is te raadplegen door medewerkers van politie- en douane diensten binnen de Europese Unie. Een samenvatting van de kennisbank is uitgegeven in de vorm van een CD-ROM, geschikt voor gebruik op het computernetwerk.

Internationale politiesamenwerking in de praktijk is zeer nuttig gebleken voor de vergaring van kennis en inzicht in de problematiek van de internationale voertuigcriminaliteit. Bekend is dat de afgelopen jaren enkele internationale projecten bestrijding voertuigcriminaliteit zijn uitgevoerd door politiediensten in samenwerking met de douanediensten.

In België/Nederland (1998/project Giraffe) en Engeland(1999/project Leopard) zijn in het kader van het OISIN programma controles in havens georganiseerd om de samenwerking te bevorderen. In 1999 hebben de meeste lidstaten tezamen met Hongarije en Litouwen deelgenomen aan het project Victor. Deze door Europol gecoördineerde actie richtte zich op de systematische controle van geïmporteerde tweedehands voertuigen. Het project heeft geleid tot strategische aanbevelingen en belangrijke operationele resultaten

Deze ontwikkelingen moeten verder gestimuleerd worden.

De daarbij opgedane kennis is echter veelal bij de projectdeelnemers blijven hangen en is er onvoldoende kennis die vrijgekomen is, verspreid of in regelgevende initiatieven omgezet.

Van groot belang is dat kennisoverdracht op het terrein van voertuigcriminaliteit plaats vindt naar de politiefunctionarissen “in de straat”. Juist deze functionarissen vervullen een cruciale rol bij de noodzakelijke snelle signalering van een gestolen voertuig; informatie over de diefstal van een voertuig moet snel beschikbaar zijn aan de buitengrenzen.

Bij controlerende activiteiten is het van belang dat politiemensen aan de basis bekend zijn met de voertuigdocumenten die binnen de lidstaten van de Europese Unie in gebruik zijn. Deze documenten zijn sinds 1999 uniform van vormgeving (zie Richtlijn 1999/37/EG van de Raad van 29 april 1999). Een behoorlijke kennis van deze Richtlijn en het als politieambtenaar in staat zijn data op het kentekenbewijs te toetsen aan het voertuig is dringend geboden.

Daarnaast is een behoorlijke kennis noodzakelijk van de diverse informatiesystemen en hun onderscheiden waarde en toepassingen.

Naast pro-actieve kennis ten behoeve van de opsporing is het van belang dat de politieambtenaren kennis dragen van situationeel, dadergericht en slachtoffergerichte preventie van voertuigcriminaliteit.

Daarnaast is er een opleidingsbehoefte aan speciale opleidingen voor voertuigspecialist/recherchemedewerkers op technisch en tactisch niveau met het oog op het opstellen van een operationeel plan.

De kennisoverdracht kan gestalte krijgen in feitelijke uitwisselingsprogramma's en door het gebruik van nieuwe technieken zoals bijvoorbeeld een interactieve cd-rom.

In dit verband ontwikkelt de Europol Motor Vehicle Crime Group op dit ogenblik diverse produkten. Deze strategisch operationele produkten zijn onmisbare basismiddelen ondersteunend voor de operationele politieteams die strijden tegen georganiseerde voertuigcriminaliteit :

- I. EuVID, the European Vehicle Identification Database is een handboek op CD-ROM met technische informatie over verschillende automerken. Het is een resultaat van samenwerking tussen BKA Wiesbaden, LKA Munich, Oostenrijk en Europol. Dit handboek is een basismiddel om gestolen voertuigen te helpen identificeren. Dit jaar wordt het beschikbaar gesteld in het Duits, Engels en Frans. Afhankelijk van budgetmogelijkheden wordt het later ook in andere talen van de EU verspreid.

2. Het handboek ‘How to investigate Motor Vehicle Crime’ is een ondersteunende gids met basisinformatie over de manier waarop onderzoek naar internationale voertuigcriminaliteit kan gebeuren (tips, verwijzingen, e.d.). Het is het resultaat van een samenwerkingsverband LKA Munich met Europol. In 2001 wordt op CD-ROM een Duitse, Franse en Engelse versie verspreid. Afhankelijk van budgetmogelijkheden wordt het later ook in andere talen van de EU verspreid.
3. De cd-rom met de lijst van nummers van gestolen blanco voertuig registratiedocumenten (zie verder onder hoofdstuk (her-registratie))

I Preventie voertuigcriminaliteit

1.0. Afstemming en samenwerking 1^e en 3^e pijler

Communautair bestaan er weinig voorschriften op het gebied van technopreventieve eisen aan voertuigen ter bestrijding en voorkoming van voertuigcriminaliteit. Wel zijn er eisen vastgelegd op het gebied van verkeersveiligheid en milieu. Op het gebied van beveiliging tegen inbraak en diefstal van voertuigen zijn alleen toelatingseisen geformuleerd over de deurvergrendeling en startonderbrekers. Deze regelgeving is onder verantwoordelijkheid van de eerste pijler binnen de Unie tot stand gekomen.

Op het terrein van de eerste en derde pijler zou een betere samenwerking en coördinatie leiden tot een versterking van ieders afzonderlijke verantwoordelijkheid en invulling daarvan.

Daarbij valt als voorbeeld te denken aan een incorporeren van de identiteitscontrole van voertuig en kentekenbewijs tijdens de periodiek verplichte technische controle van motorvoertuigen en een identiteitscontrole van het voertuig bij iedere eigendomsoverdracht van het voertuig en overschrijving van de tenaamstelling van het voertuigregistratiebewijs. Vervolgens is vastlegging daarvan in internationale voorschriften geboden (zie voor technische verplichte controle Richtlijn 96/96EG van de Raad van 20 december 1996, Publicatieblad EG 1997 L 46).

Ook kan een vorm van elektronische voertuig identificatie van grote betekenis zijn voor de opsporing en preventie van aan voertuig gerelateerde misdrijven. Vorenstaande betekent wel dat meer aandacht voor diefstalpreventie leidt tot zwaardere type goedkeuringseisen. Maar ook hier gaat de kost voor de baat uit.

Uiteindelijk kan de opsporing van gestolen voertuigen door deze voorzieningen worden geïntensiveerd.

1.1 Versterking controle bij (her-)registratie van voertuig (import/export)

Controle op de import en export van voertuigen is binnen de Unie als gevolg van het wegvallen van de binnengrenzen niet mogelijk. De controle op de veelal tweede hands ingevoerde voertuigen kan wel bij uitstek gebeuren bij registratie van het voertuig in het land van invoer.

Controle is geboden bij geïmporteerde voertuigen die worden aangeboden voor herregistratie die afkomstig zijn uit een ander land. Uit door politie ingesteld technisch onderzoek is gebleken dat het voorkomt dat gestolen personenauto's zijn voorzien van een verwisseld chassisnummer. Het ontvreemde voertuig heeft de identiteit van een total-loss voertuig ontvangen. Om te voorkomen dat gefraudeerd wordt (witwassen), is het van belang om altijd eerst het voertuig aan een grondig identificatieonderzoek te onderwerpen maar ook de bijbehorende documenten te controleren in het land van herkomst.

Hierdoor wordt voorkomen dat een in een land gestolen voertuig, een vermist voertuig of een zwaar beschadigd of gesloopt voertuig in een ander land door herregistratie wordt opgenomen (gewit) in het nationale voertuigregister en/of dat fraude plaats vindt met de gegevens van de voertuigen bij herregistratie, zoals verjonging van het voertuig door een nieuw bouwjaar op te geven. In het land van herkomst kunnen voertuigen on-line worden gecontroleerd via de technische mogelijkheden van EUCARIS of in landen die daarop niet zijn aangesloten door rechtstreekse contacten tussen de registrerende autoriteiten van beide landen.

Onverminderd bovenstaande algemene benadering geldt binnen de Unie in het bijzonder, dat een door een lidstaat afgegeven kentekenbewijs wordt erkend door de overige lidstaten ten behoeve van de identificatie van het voertuig in het internationale wegverkeer en voor de nieuwe inschrijving ervan in een andere lidstaat (artikel 4 en 5 van de Richtlijn 1999/37/EG van de Raad van 29 april 1999 inzake kentekenbewijzen van motorvoertuigen).

Binnen de Unie wordt voor een nieuwe inschrijving van een voorheen in een andere lidstaat ingeschreven voertuig door de bevoegde autoriteiten overlegging van het oude kentekenbewijs geëist. Deze autoriteiten nemen het oude kentekenbewijs in en stellen de autoriteiten van de lidstaat die het ingenomen kentekenbewijs heeft afgegeven binnen twee maanden daarvan op de hoogte. Zij sturen het ingenomen kentekenbewijs aan de genoemde autoriteiten terug indien deze na inneming daarom verzoeken.

Wanneer het kentekenbewijs ontbreekt, kunnen de bevoegde autoriteiten van de lidstaat waar een nieuwe inschrijving is aangevraagd in uitzonderlijke gevallen besluiten het voertuig opnieuw in te schrijven op voorwaarde evenwel dat zij van de bevoegde autoriteiten van de lidstaat waar het voertuig voordien was ingeschreven langs schriftelijke of elektronische weg de bevestiging hebben gekregen dat de aanvrager het recht heeft het voertuig in een andere lidstaat opnieuw in te schrijven.

Indien de registrerende autoriteit wordt geconfronteerd met een aanmelding van een verdacht voertuig moet hij overwegen of hij direct de politie alarmeert, of hij het voertuig wel kan vrijgeven en een nieuwe afspraak maakt. Het verdient aanbeveling om daarover met de politie structureel afspraken te maken.

1.2 Informatie-uitwisseling tussen de registratieautoriteiten van de lidstaten

De registratieautoriteiten in de lidstaten kunnen met de gegevens over voertuigen bijstand verlenen bij preventie, opsporing en vervolging van overtredingen van de wetten van de individuele staten op het gebied van voertuigregistratie en van andere met voertuigen verband houdende fraude en criminaliteit.

In 1997 heeft de Commissie voor de Europese Gemeenschappen een richtlijn voorgesteld inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan (PbEG C 202). Deze richtlijn is inmiddels op 3 november 1998 door de Raad van de Europese Unie vastgesteld.

In de richtlijn wordt in dit verband bepaald dat de lidstaten bilateraal of multilateraal gegevens kunnen uitwisselen, met name om voor de inschrijving van een voertuig na te gaan wat de juridische situatie daarvan is. Omdat daarbij in het bijzonder gebruik kan worden gemaakt van met elkaar verbonden elektronische middelen, wordt hierdoor de wenselijkheid van elektronische uitwisseling van voertuiggegevens onderstreept.

Binnen de Unie zijn verschillende landen overgegaan tot een systeem van voertuigregistratie dat tussen de landen uitwisselbaar is op basis van een gemeenschappelijk verdrag. Het systeem betreft het European Car and Driving License System, EUCARIS

Participatie in het systeem vindt plaats op basis van toetreding tot en ondertekening van het Verdrag betreffende een Europees voertuig- en rijbewijsinformatiesysteem (Luxemburg, 29 juni 2000). Het betreft een multilaterale overeenkomst, waarvan Luxemburg de beheerder (depositoris) is.

Van dit systeem zijn binnen de Europese Unie de navolgende lidstaten verdragsluitende partij: België, Duitsland, Luxemburg, Nederland, Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland. Verwacht wordt dat Zweden spoedig door ondertekening van het verdrag toetreedt. Overleg over toetreding vindt plaats met diverse lidstaten, waaronder Italië, Spanje en Ierland.

EUCARIS vormt geen zelfstandige databank, maar biedt een infrastructuur die een verbinding kan verzorgen tussen de nationale registratiesystemen van voertuigen; het betreft een netwerkconstructie; een doorschakelsysteem dat de aangesloten landen de mogelijkheid biedt om elkaars voertuigregister in te zien.

Nadrukkelijk wordt vermeld dat geen persoonsinformatie bevroegbaar is via de geautomatiseerde procedure van de centrale registrerende autoriteiten in het centraal voertuigregister van de bij het Verdrag (art.5) aangesloten lidstaten.

De informatie uit de voertuigregisters mag uitsluitend (art. 9) worden doorgegeven aan politie, openbaar ministerie, douane, veiligheidsdiensten en aan administratieve autoriteiten die voor de registratie van de voertuigen verantwoordelijk zijn.

De deelnemende landen besturen de vormgeving en de inhoud van het systeem.

Toelating op het systeem vindt plaats door ondertekening van een multilaterale overeenkomst, waarvan Luxemburg de beheerder (depositaris) is.

De informatie uit het EUCARIS-systeem mag uitsluitend worden doorgegeven aan de politie, openbaar ministerie, douane, veiligheidsdiensten en aan administratieve autoriteiten die voor de registratie van voertuigen verantwoordelijk zijn.

Daarnaast zijn tussen landen door de registrerende voertuigautoriteiten bilaterale overeenkomsten gesloten (Letland, Tsjechië en Hongarije).

Het EUCARIS-verdrag stelt strenge eisen aan toetreders met betrekking tot de bescherming van privacy-aspecten, conform richtlijn 95/46/EG dd 24 oktober 1995 (PbEG L 281). Helaas kunnen Oost Europese landen maar ook landen daar buiten zoals Afrikaanse landen (nog) niet voldoen aan deze eisen. Toetreding tot het multilaterale verdrag staat voor deze landen niet open.

1.3 Autowrakken en schadevoertuigen

Bij de bestrijding van voertuigcriminaliteit mag niet voorbij gegaan worden aan de rol van sloop- of demontagebedrijven. Het komt voor dat in deze afzonderlijke branche er wel degelijk betrokkenheid bestaat met deze vorm van criminaliteit. Op het terrein van fraude zijn verschillende mogelijkheden, hetzij met de voertuigdocumenten, hetzij met identificatiekenmerken van het voertuig of voertuigonderdelen.

Bekend is, dat de handel in gestolen auto's een stuk eenvoudiger is wanneer de crimineel voldoende keuze heeft uit wrakken of schadevoertuigen met kentekenregistratiebewijzen. Autosloperijen zijn daarvoor leveranciers gebleken, maar ook verzekeringsmaatschappijen. De identificatie van de gestolen auto wordt gewijzigd door de nummers te gebruiken van het chassis van het wrak dat qua merk en type gelijkenis vertoont. Sloperijen kunnen ook actief zijn op het gebied van de import en export van autowrakken, dit ten behoeve van de wijziging van de identificatie van gestolen voertuig en of het verwerven van voertuigdocumenten.

Gestolen voertuigen worden voorzien van de identiteit van een total-loss voertuig en met behulp van de identiteit van dat andere voertuig witgewassen.

De betrokkenheid van deze bedrijven kan blijken uit

- het slechts administratief demonteren van voertuigen. In de praktijk blijft het voertuig doorrijden of verdwijnt in het circuit van de export.
- de identiteit van het sloopvoertuig of veelal het autowrak wordt gebruikt om vervolgens een gestolen voertuig te laten doorrijden met de identiteit van het sloopvoertuig of het wrak.
- het komt voor dat dergelijke bedrijven gestolen voertuigen innemen en deze volledig demonteren
- sloopvoertuigen en wrakken zijn met bijbehorende documenten aantrekkelijk en vormen een bron van handel in gestolen documenten, hergebruik van voertuigplaatjes en hergebruik van voertuigidentificatienummers (VIN) e.d.
- sloopvoertuigen en wrakken met fraudedoeleinden gebruik voor de im- en export

Het is van groot belang dat in de lidstaten de registrerende autoriteit, maar ook de wetshandhavingsdiensten de relatie bewaken tussen de demontage of vernietiging van het voertuig en de beëindiging van de registratie in het nationale voertuigenregister. Dit laatste in verband met de beëindiging van de houderschapsverplichtingen van de oorspronkelijke eigenaar van het voertuig.

Op 18 september 2000 (2000/53/EG) hebben het Europees Parlement en de Raad een Richtlijn over autowrakken vastgesteld.

Vanuit het belang van de bescherming van het milieu en in het belang van een goede werking van de interne markt wordt met deze Richtlijn beoogt de nationale maatregelen betreffende autowrakken te harmoniseren. De Richtlijn werkt toe naar een hergebruik en recycling van voertuigonderdelen. De Richtlijn gebiedt de lidstaten een systeem op te zetten waarbij de houder of eigenaar van het bij een sloop of demontagebedrijf ingeleverde voertuig een certificaat van vernietiging wordt verstrekt ten behoeve van en als voorwaarde voor uitschrijving uit het voertuigregister.

De Richtlijn stelt onder meer eisen met betrekking tot de vereiste kwaliteit waaraan demontage- en recycling bedrijven aan moeten voldoen via een vergunningsstelsel.

Verder zijn de lidstaten gehouden de nodige maatregelen te treffen om er voor te zorgen dat alle autowrakken aan door het bevoegd gezag erkende verwerkers worden overgedragen.

In de lidstaten zal van deze Richtlijn op termijn zonder meer een sanerende werking uitgaan met betrekking tot de aard van de bedrijven. Niettemin schiet de Richtlijn tekort voor een adequate bestrijding van voertuigcriminaliteit door fraude.

Uit de overwegingen van het Europees Parlement en de Raad van Ministers (overweging 7) blijkt dat bij de totstandkoming van de Richtlijn voor ogen stond dat het voertuig aan de verwerker kan worden afgegeven zonder kosten voor de laatste eigenaar of houder. Dit vanwege het feit dat het voertuig geen of een negatieve marktwaarde heeft. Deze overweging duidt er op dat in de Richtlijn niet gedacht is aan het plegen van criminaliteit met voertuigen cq voertuigwrakken.

Bekend is dat er verzekeringsmaatschappijen zijn die de verleiding niet kunnen weerstaan om een autowrak - waarvan zij eigenaar wordt na uitkering van de schade- te verkopen aan de autohandel. Het wrak brengt veel meer geld op wanneer met het wrak de autopapieren worden geleverd.

De Richtlijn stelt eisen aan erkende bedrijven, maar sluit niet uit dat in eigen beheer een voertuig (gedeeltelijk) wordt gedemonteerd of gesloopt. De Richtlijn (artikel 5) geeft alleen aan dat de overdracht van een wrak dat wordt ingeleverd bij een erkend bedrijf en van essentiële onderdelen met name van de motor of van de carrosserie is ontstaan niet geheel kosteloos geschiedt.

1.4 Versterking verantwoordelijkheid autobezitter

Het zijn niet alleen de overheden die een taak hebben in de bestrijding van voertuigcriminaliteit.

Eerder is in deze nota al gewezen op de betrokkenheid van verzekeraars bij dit onderwerp.

Belangrijk is ook dat de burger in alle lidstaten er van doordrongen moet zijn, dat hij een belangrijke bijdrage kan leveren aan het voorkomen van diefstal van voertuigen. De burger zal als een goed huisvader voor zijn voertuig moeten zorgen.

In ieder geval zal de autobezitter zijn autosleutels niet achter de voordeur van zijn woning moeten opbergen, niet in een sleutelkastje in zijn garage of in het jasje aan de kapstok. Als algemene regel is een aangepaste sleuteldiscipline geboden. Dit neemt niet weg, dat indien tegen de eigenaar/bewoner (extreem) geweld wordt gebruikt het aan te bevelen is om zonder verzet de sleutels te overhandigen en daarna zodra dit veilig is, zo spoedig mogelijk te politie te alarmeren.

Evenmin zal de eigenaar in zijn auto autopapieren, huissleutels of persoonlijke gegevens achter laten.

De voorlichting aan autobezitters zal gericht moeten zijn op het treffen van preventieve maatregelen ten einde de kans te verkleinen op diefstal van het voertuig.

Naast het altijd afsluiten van de portieren van de auto is het de eigenaar van een voertuig aan te raden aanvullende maatregelen te treffen door het gebruik van mechanische beveiligingsmiddelen, zoals

- Pedaalklemmen
- Sloten voor de versnellingsbak
- Stuurklemmen
- Wielklemmen
- Remsloten
- Pincode (eventueel parallel aan GSM-toestel) en/of biometrische sleutel

1.5 Toezicht

Daarnaast zal door toezicht op criminaliteitsgevoelige plaatsen als parkeerterreinen en parkeergarages het aantal autodiefstallen en auto-inbraken verminderen.

Dit kan worden bereikt door het plaatsen van camerabewaking en ook door plaatsing van alarmknoppen en intercoms op strategische plekken rond deze plaatsen.

Verder kan dit worden versterkt door patrouillerende veiligheidsfunctionarissen.

Formeel of informeel toezicht levert de beste resultaten.

II Gebruik van techno preventieve voorzieningen

2.0 Techno preventieve maatregelen

De aandacht wordt gevraagd voor technopreventieve maatregelen. Juist deze maatregelen kunnen in de toekomst nog de diefstal van auto's verminderen.

Deze technische maatregelen zijn te onderscheiden in:

- De startonderbreker (gecombineerd met een alarmsysteem)
- Alarmsystemen die een poging tot inbraak signaleren
- (Elektronische) voertuigidentificatie
- Middelen om de auto te immobiliseren
- Voertuigvolgsysteem (Tracking-and-tracing)
- Technologieën in ontwikkeling

2.1 Uitbreiding verplichting startonderbreker

Volgens Richtlijn 95/96/EG, Euratom van de Commissie van 8 november 1995, houdende aanpassing aan de stand van de techniek van Richtlijn 74/61/EEG, moeten voertuigen met ingang van 1 oktober 1998 zijn voorzien van een beveiligingsinrichting tegen onrechtmatig gebruik. Het betreft een systeem dat het onrechtmatig starten moet voorkomen. De beveiligingsinrichting maakt onderdeel uit van de goedkeuring van het prototype van het voertuig op basis van het certificaat van overeenstemming. Voorts indien het voertuig is voorzien van een alarmsysteem dan zal dit systeem aan de in de Richtlijn genoemde eisen moeten voldoen.

Binnen de Europese Unie is vanaf 1 oktober 1998 de startonderbreker verplicht voorgeschreven.

Invoering van deze verplichte maatregel heeft geleid tot een (tijdelijke) vermindering van het aantal gestolen voertuigen. Na invoering van deze maatregel is echter een verplaatsing te zien naar diefstal van oudere voertuigen (voor '98), alsmede een aanpassing van de modus operandi van de professionele dader die zich richt op de dure automerken van een recent bouwjaar.

Daarbij moet met name gedacht worden aan autodiefstallen uit werkplaatsen, showrooms en diefstal van autosleutels uit woningen(homejacking), alsmede diefstal van auto's met bedreiging van geweld (carjacking).

Veel auto's zijn tegenwoordig al uitgerust met een elektronische sleutel. Hierdoor wordt het stelen van een auto steeds moeilijker. Een nieuw fenomeen is het stelen van sleutelinformatie bij autofabrikanten en/of importeurs. Met deze informatie wordt een valse sleutel gemaakt waardoor de auto zonder enige schade gemakkelijker kan worden gestolen.

Diefstal van oudere auto's wordt ook gepleegd door de zogenoemde gelegenhedsdieven. Vaak worden deze auto's gebruikt voor joyriding en later onbeheerd teruggevonden. Aan de auto zit dan wel aanzienlijke schade door het vernielen van de deursloten en het vernielen van het stuurslot. De auto heeft hierna geen handelswaarde meer van betekenis. Deze gelegenhedsdieven nemen de meeste vermissingen van voertuigen voor hun rekening. Het treffen van stimulerende maatregelen zodat eigenaars van voertuigen (van voor oktober 1998) hun eigendom alsnog uitrusten met een startonderbreker verdient alle ondersteuning. De autohandelaar (via korting op de aanschaf van de onderbreker) en de assuradeur (door premiekorting of een laten vervallen van het eigen risicodeel bij diefstal) kunnen daartoe nog extra impulsen geven.

De eigenaar zal er van doordrongen moeten zijn dat als hij in het bezit is van een oudere auto een startonderbreker een belangrijk instrument is om voertuigdiefstal tegen te gaan. De inbouw van een startonderbreker is ook in oude auto's van groot belang voor de bestrijding van voertuigcriminaliteit.

Het verdient aanbeveling dat in alle lidstaten campagne wordt gevoerd om de burger te overtuigen van het belang van de inbouw van een startonderbreker wanneer zijn voertuig nog niet is voorzien van deze functionaliteit. Het betreft hier niet alleen personenauto's maar ook bedrijfsauto's en zwaardere auto's voor personenvervoer.

2.2 Visuele voertuigidentificatie

Voertuigidentificatie wordt vooral bereikt door het aanbrengen van mechanische kenmerken zoals het chassisnummer en door het graveren autoruiten.

Het is de voertuigeigenaar aan te raden dat hij het kenteken van zijn voertuig gevolgd door de nationaliteitsletter(s) van het land waar het voertuig is geregistreerd, in een cirkel in alle ramen van het voertuig te laten graveren.

2.3 Elektronische voertuigidentificatie

Tegenwoordig kan men het voertuig ook elektronisch identificeren door het aanbrengen van zogenaamde tags (een in het voertuig ingebouwde chip). Veel voertuigen zijn onbewust tegenwoordig al uitgevoerd met elektronische identificatie door het aanbrengen van GSM apparatuur. Om met GSM apparatuur te communiceren zit in deze apparatuur een hoogwaardig identificatie systeem (mede omdat de identificatie ook de rekening adresseert). Daarnaast kan men met de geïnstalleerde GSM apparatuur ook de plaats van een voertuig bepalen. Bij passieve tags kan de identiteit van een auto meestal alleen op korte afstand worden vastgesteld, worden deze identificatiemaatregelen wel “short range” genoemd.

Bij actieve tags of reactieve tags kan deze afstand veel groter zijn (deze worden onderzocht voor de toepassing van de elektronische kentekenplaat). Men moet dan denken aan tientallen meters en uitleesbaar bij hoge snelheid van de auto.

In veel lidstaten zijn thans vele systemen voor allerlei vormen van road-pricing in ontwikkeling; systemen die zeer fraudebestendig moeten zijn. Bij de bestrijding van voertuigcriminaliteit kunnen de politiediensten van deze ontwikkeling gebruik maken.

2.4 Voertuigvolgsysteem

Nieuwe voertuigen die al bij levering door de fabriek voorzien zijn van een startonderbreker kunnen voorzien worden van Tracking en Tracing systemen om na diefstal van het voertuig de plaats te kunnen lokaliseren waar het voertuig zich bevindt.

Het betreft het voertuigvolgsysteem (tracking-and-tracing) en is een “long range” maatregel.

Door een plaats bepalingssysteem (After-Theft Systems for Vehicle Recovery: ATSVR) aan boord van de auto, dat via satellieten of het autotelefoonnet zelf aangeeft waar het zich bevindt, wordt een diefstal alarm doorgegeven.

Door een zendertje wordt een (particuliere) alarmcentrale op de hoogte gesteld van de locatie van het voertuig, waarna de politie op de hoogte kan worden gebracht. Voor het voertuig volgsysteem zijn 3 aspecten van belang: techniek, dienstverlening en opsporing. Alle technische aspecten worden besproken in CEN/TC 278/WG 14 (zie in dit verband ENFOPOL 27, 7533/99).

Het is van groot belang dat de electronische detectie apparatuur internationaal wordt gestandaardiseerd en dat de inbouw plaats vindt door gecertificeerde bedrijven.

Voorts zullen aan de particuliere alarmcentrales kwaliteitseisen moeten worden gesteld.

Het maken van sluitende afspraken(protocollen) en/of regelgeving op nationaal en op Unie niveau tussen de betrokken overheden, politiediensten en particuliere alarmcentrales is dringend geboden.

In Europees verband moeten afspraken worden gemaakt over de alarmopvolging bij dergelijke systemen.

Daarbij gaat het om de navolgende gebieden:

1. de route van het signaal van de diefstal melding uit het gestolen voertuig
2. de verificatie van het signaal door de Particuliere Alarmcentrale (cq politiedienst) bij de eigenaar van het voertuig
3. de melding van de actuele vermissing van het voertuig aan de politie door de Particuliere Alarmcentrale
4. overleg met de politiediensten over de positie van het voertuig door Particuliere Alarmcentrale
5. de regie van de politie over de inzet door alle betrokken partijen

Het is te verwachten dat na diefstal het signaal en de positiebepaling van voertuigen die uitgerust zijn met deze systemen worden ontvangen in het land waar het voertuig is geregistreerd. Van Private Alarm Centrales wordt verwacht dat zij het diefstal signaal en de positie van het gestolen voertuig doorgeven aan een zusterorganisatie in het land waar het voertuig zich op dat moment bevindt. Deze organisatie is verantwoordelijk voor het doorgeven van de diefstal melding en de positiebepaling aan de politie in het betreffende land.

Het is voor de opsporing van belang ervaring op te doen met deze nieuwe techniek.

Mogelijk dat aan gehouden beproevingen in de praktijk (o.a. Nederland en België) een internationale dimensie kan worden gegeven door op korte termijn een afzonderlijke internationale proef te organiseren om te komen tot universele procedures in de publiek – private samenwerking bij de toepassing van Tracking en Tracing systemen. Uiteraard zullen de wetshandhavingsdiensten de supervisie moeten hebben over de exploitanten van voertuigvolgsystemen.

Tenslotte zijn er ook nieuwe technologieën in ontwikkeling.

Op het gebied van biometrische identificatie zal het mogelijk worden dat alleen geautoriseerde personen een auto kunnen besturen.

Plaatsbepalingssystemen zullen het mogelijk gaan maken dat auto's alleen in een van tevoren vastgesteld gebied kunnen rijden.

Deze laatste twee toepassingen zullen juist lease- en verhuurbedrijven goede preventie middelen in handen geven.
