

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2004-2005

9 NOVEMBRE 2004

Proposition de loi modifiant l'article 44/1, alinéa 4, de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police

(Déposée par M. Hugo Coveliers)

DÉVELOPPEMENTS

1. Introduction

Chaque année, on vole en Belgique environ 28 000 véhicules, dont un peu plus de la moitié sont retrouvés. Depuis 2002, on observe une tendance à la baisse du nombre de vols de véhicules en général et une forte diminution du nombre de car-jackings, de home-jackings et de vols dans les garages en particulier. Mais dans l'absolu, le nombre de cas est encore trop élevé, malgré la diminution enregistrée au cours des deux dernières années.

Tous les partenaires concernés collaborent activement au sein de la Plate-forme nationale de concertation relative à la criminalité liée aux voitures, et ce, tant sur le plan stratégique qu'en matière d'échange d'informations générales et statistiques. Toutefois, il manque toujours un élément essentiel, susceptible d'accroître encore la probabilité d'arrêter les auteurs : la diffusion, dans de strictes conditions, d'un nombre limité d'informations policières auprès d'un groupe sélectionné de partenaires publics et privés de la police.

Une initiative européenne souligne la nécessité d'une collaboration des partenaires publics et privés et d'un échange d'informations entre ceux-ci. Un consensus intervenu au niveau européen prévoit qu'avant d'immatriculer un véhicule, chaque pays vérifie si celui-ci n'a pas été volé; une initiative a été prise en vue de rendre ce contrôle préalable obligatoire. Il est basé sur une vérification du NIV (numéro de châssis), qui est évidemment unique et propre à chaque véhicule.

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 2004-2005

9 NOVEMBER 2004

Wetsvoorstel tot wijziging van artikel 44/1, vierde lid, van de wet van 5 augustus 1992 op het politieambt

(Ingediend door de heer Hugo Coveliers)

TOELICHTING

1. Inleiding

Per jaar worden in België zo'n 28 000 voertuigen gestolen. Iets meer dan de helft hiervan wordt teruggevonden. Vanaf 2002 wordt een dalende trend genoteerd inzake het aantal voertuigendiefstallen in het algemeen en een forse daling van het aantal car- en homejackings en garagediefstallen in het bijzonder. Het aantal feiten ligt echter absoluut nog steeds te hoog, ondanks die daling van de jongste 2 jaar.

In het Nationaal Overlegplatform Autocriminaliteit werken alle betrokken partners vlot samen, zowel op strategisch vlak als voor de uitwisseling van algemene en statistische informatie. Er ontbreekt echter nog een essentieel element dat de pakkans nog kan vergroten: het verspreiden onder strikte voorwaarden van een beperkt aantal politionele gegevens aan een geselecteerde groep publieke en privé-partners van de politie.

Op Europees vlak bestaat er een initiatief dat de noodzaak tot samenwerking van de publieke en privé-partners en de informatie-uitwisseling tussen deze partners onderstreept. Europees is er een consensus dat elk land, vooraleer het een voertuig inschrijft, nagaat of het voertuig niet gestolen is; er werd een initiatief genomen om die voorafgaande controle verplicht te maken. Die controle is gebaseerd op een nazicht van het VIN (chassisnummer) dat uiteraard uniek is voor elk voertuig.

La présente proposition et ses développements examinent les questions suivantes : qui a besoin d'informations policières, en quoi est-il nécessaire et utile de transmettre ces informations, comment cette transmission de données peut-elle s'effectuer au mieux et, dernier point mais non des moindres, pourquoi n'est-elle pas possible actuellement ?

2. Qui doit savoir si un véhicule a été volé ?

Réponse la plus logique à cette question : quiconque est concerné et quiconque y a intérêt. Les acteurs concernés sont, bien entendu, les autorités, la police, l'acheteur potentiel (qui ne souhaite naturellement pas acquérir un véhicule volé) et le vendeur (qui ne tient pas à être soupçonné ultérieurement de recel). Par ailleurs, quel assureur souhaiterait couvrir un véhicule volé ? Il n'est pas logique que les pouvoirs publics immatriculent des véhicules volés, ni qu'ils leur délivrent un certificat de contrôle technique; en outre, la douane doit être informée des vols de véhicules, afin de pouvoir empêcher leur exportation.

Pour savoir si un véhicule a été volé, la police consulte une banque de données policières. Ces informations sont collectées à partir des procès-verbaux, puis saisies dans le Système européen d'Information Schengen (en abrégé SIS) et dans une banque de données nationale belge. La diffusion des données policières est soumise à des règles strictes. Le manque d'ouverture du système engendre des situations qui amènent à se demander si les règles en question servent bien l'objectif final à atteindre. Un système d'échange d'informations bien organisé permet, d'une part, de contribuer activement à une recherche plus efficace des véhicules volés et, d'autre part, d'accroître la probabilité d'arrêter les auteurs.

Un examen des règles légales prévues actuellement nous apprend que certains acteurs importants sont exclus de la diffusion de données policières; vérification faite auprès de plusieurs partenaires, il s'avère pourtant qu'une telle communication de données devrait être possible; d'aucuns formulent par ailleurs des suggestions de règlement pratique.

3. Exposé du problème

La communication, par la police, de données policières à certaines organisations publiques et privées est régie par l'article 44/1 de la loi sur la fonction de police.

L'article 44/1, alinéa 3, prévoit que des informations peuvent être fournies à quatre groupes d'« acteurs » publics, à savoir :

- les autorités administratives et judiciaires;
- les services de police belges et étrangers;

In dit voorstel en de toelichting ervan wordt nagegaan wie er behoefte heeft aan politionele informatie, de noodzaak en het nut om die informatie door te geven en de manier waarop dit best kan gebeuren en *last but not least* waarom dit op dit ogenblik niet mogelijk is.

2. Wie dient te weten of een voertuig gestolen is ?

Het meest logische antwoord op deze vraag is: iedereen die erbij betrokken is of er baat bij heeft. De betrokkenen zijn uiteraard de overheid, de politie, de potentiële koper (die wil toch geen gestolen voertuig kopen) de verkoper (die wil later niet verdacht worden van heling). Wie wil er als verzekeraar een gestolen voertuig verzekeren? Het is niet logisch dat de overheid gestolen voertuigen inschrijft of technisch keurt; bovendien moet de douane weten wanneer voertuigen gestolen zijn teneinde te verhinderen dat ze uitgevoerd zouden worden.

De politie haalt het gegeven of een voertuig gestolen is uit een politionele databank. Het verzamelen van die informatie gebeurt op basis van processen-verbaal. De gegevens worden gevat in het Europese Schengen Informatie Systeem, kortweg SIS genoemd, en in een nationale Belgische databank. Het verspreiden van politionele gegevens is onderworpen aan strikte regels. Het gebrek aan openheid leidt tot situaties waarbij de vraag rijst of die regels het uiteindelijke doel wel dienen. Een goed geregeld informatie-uitwisseling vormt een essentiële bijdrage om de opsporing van gestolen voertuigen te verbeteren en verhoogt tevens de kans op het vatten van daders.

Op basis van de huidige wettelijke regeling is de verspreiding van « politionele » gegevens aan bepaalde belangrijke medespelers niet mogelijk; na toetsing bij een aantal partners blijkt nochtans dat een dergelijke kennisoverdracht wel zou moeten kunnen; suggesties voor praktische regeling worden eveneens geformuleerd.

3. Probleemstelling

De informatieverstrekking van politionele gegevens door de politie aan bepaalde publieke en privé-organisaties wordt geregeld door artikel 44/1 van de wet op het politieambt.

Artikel 44/1, derde lid, stelt dat aan vier groepen publieke « spelers » informatie kan worden verstrekt, namelijk aan :

- bestuurlijke en gerechtelijke overheden;
- Belgische en buitenlandse politiediensten;

- les services de renseignements et de sécurité;
- les organisations internationales de coopération policière.

L'article 44/1, alinéa 4, prévoit la possibilité de déterminer, par arrêté royal, à quelles autres autorités publiques ces mêmes données et informations peuvent également être communiquées; à ce jour, aucun arrêté royal n'a encore été pris en ce sens.

Or, pour lutter efficacement contre la criminalité liée aux véhicules, il est nécessaire de pouvoir communiquer certaines données policières à des tiers, comme la douane, la Direction de l'Immatriculation des Véhicules (DIV), les compagnies d'assurances (Assuralia et Datassur), les constructeurs/importateurs d'automobiles (Febiac) et le Groupement des organismes agréés de contrôle automobile (GOCA).

Eu égard à l'article 44/1, alinéa 4, de la loi sur la fonction de police, la transmission de données policières à ces acteurs importants est impossible actuellement :

— d'une part, parce qu'aucun arrêté royal d'exécution n'a été pris concernant ces acteurs publics;

— d'autre part, en raison du fait que le législateur n'a tout simplement prévu aucune possibilité de communiquer des informations aux partenaires privés de la police.

4. Nécessité et utilité

4.1. Quelles données ?

La donnée fondamentale que l'on utilise dans la lutte contre la criminalité liée aux véhicules est le numéro de châssis (abréviation : NIV = numéro d'identification du véhicule); parallèlement à cela, chaque élément du véhicule comportant un numéro spécifique qui peut être rattaché à ce numéro de châssis est d'une importance capitale pour l'identification d'un véhicule volé. À partir de ces éléments, on peut alors savoir si le véhicule a été volé ou non. Outre le numéro de châssis, qui se compose de 17 caractères et possède une structure fixe, les constructeurs apposent de nombreux autocollants et autres numéros durant le processus de production. La personne qui souhaite maquiller (falsifier) un véhicule volé tentera d'effacer les numéros ou de les adapter à la nouvelle identité du véhicule. Le service de police qui veut s'assurer de l'authenticité d'un véhicule en connaissance de cause doit posséder les connaissances requises. Cela signifie que les policiers doivent connaître les différentes identifications par marque et par type de véhicule, ainsi que leur emplacement respectif. Les constructeurs divulguent ces informations essentiellement à l'intention des services de police, même si la loi ne les y oblige pas.

- inlichtingen- en veiligheidsdiensten;
- internationale organisaties voor politionele samenwerking.

Het artikel 44/1, vierde lid, voorziet in de mogelijkheid om bij koninklijk besluit te bepalen aan welke andere publieke autoriteiten dezelfde gegevens en informatie kunnen worden meegedeeld; tot op heden is er nog geen enkel dergelijk koninklijk besluit genomen.

Een goede bestrijding van de voertuigcriminaliteit vergt nochtans het verstrekken van bepaalde politionele gegevens aan derden, zo onder meer aan de douane, de Dienst Inschrijving der Voertuigen (DIV), de verzekeringen (Assuralia en Datassur), de auto-constructeur/invoerders (Febiac) en het technisch controleorganisme (GOCA).

De overdracht van politionele gegevens aan die belangrijke actoren is thans, gelet artikel 44/1, vierde lid, van de wet op het politieambt niet mogelijk :

— enerzijds omdat er voor deze publieke actoren geen uitvoerings-KB's werden genomen;

— anderzijds omwille van het feit dat de wetgever in de mogelijkheid van informatieoverdracht aan privé-partners van de politie doodeenvoudig niet heeft voorzien.

4. Noodzaak en nut

4.1. Welke gegevens ?

Het basisgegeven dat gebruikt wordt bij de bestrijding van de voertuigcriminaliteit is het chassisnummer (of de meer algemeen gebruikte Engelse afkorting VIN = *Vehicle Identification Number*); daarnaast kan elk voertuigonderdeel waarop een specifiek nummer wordt weergegeven dat kan worden gelinkt aan dit VIN, van essentieel belang zijn om een gestolen voertuig te identificeren. Op basis hiervan kan achterhaald worden of het voertuig al dan niet gestolen is. De voertuigconstructeurs brengen naast het VIN, dat uit 17 posities bestaat en een vaste structuur heeft, tijdens het productieproces tal van stickers en nummers aan. Hij die een gestolen voertuig wil omkatten (vervalsen) zal trachten de nummers uit te wissen of ze aan te passen aan de aangenomen identiteit van het voertuig. De politiedienst die met kennis van zaken wil nagaan of een voertuig authentiek is, moet over de nodige kennis beschikken. Dit wil zeggen dat de politiemans/vrouw moet weten welke identificaties er per merk en per type voertuig aanwezig zijn en waar die te vinden zijn. De constructeurs maken die informatie in grote mate beschikbaar voor de politiediensten, ook al zijn zij hiertoe niet wettelijk verplicht.

4.2. Quelles données à quel partenaire ?

Les données qui sont transmises doivent apporter une plus-value dans la lutte contre la criminalité liée aux véhicules. Il n'est donc pas nécessaire que tout le monde reçoive ou communique n'importe quelle information; il suffit de transmettre l'information *ad hoc* au partenaire adéquat, sur la base du principe «*need to know*» et moyennant l'engagement d'en faire bon usage. Si plusieurs partenaires publics peuvent dès à présent se faire communiquer des informations policières, il n'en reste pas moins que pour certains autres associés importants de la police dans la lutte contre la criminalité liée aux véhicules, il n'existe encore aucune réglementation légale en matière de coopération.

4.2.1. Les acteurs publics

4.2.1.1. La Division de l'Immatriculation des véhicules (DIV)

Tous les véhicules qui circulent avec une plaque minéralogique belge sont immatriculés auprès de la DIV.

On distingue, dans les grandes lignes, deux types d'inscription des véhicules :

1° les véhicules neufs qui sont fabriqués/importés/achetés sous le régime de l'acquisition intracommunautaire par le titulaire d'une licence du groupe A+ délivrée par la douane. Ces véhicules font l'objet d'une inscription préalable au moyen d'un signal électronique 705. Cette catégorie ne pose évidemment aucun problème.

2° les véhicules d'occasion qui étaient déjà immatriculés auparavant en Belgique, ainsi que les véhicules neufs et/ou d'occasion importés de l'étranger.

La DIV procède à un contrôle dans le SIS (Système d'Information Schengen) pour vérifier s'il s'agit d'un véhicule volé ou non. En revanche, il n'est pas possible d'effectuer un contrôle dans la banque de données générale nationale de la police. Il peut ainsi arriver que la DIV délivre à un citoyen un numéro de plaque déjà utilisé, accompagné du certificat d'immatriculation correspondant, alors que ce numéro de plaque est encore signalé comme volé dans la banque de données nationale, mais plus dans le SIS. Dans le SIS, les numéros d'immatriculation de voitures volées sont supprimés après trois ans, alors que dans la banque de données nationale belge, le délai de suppression est plus long, ce qui peut avoir pour conséquence qu'en cas de contrôle du numéro de plaque en Belgique, la police pensera être en présence d'un véhicule volé, avec les conséquences particulièrement fâcheuses qu'on imagine pour le conducteur innocent et de bonne foi.

4.2. Welke gegevens aan welke partner ?

De gegevens die doorgegeven worden moeten een meerwaarde opleveren in de strijd tegen de voertuigcriminaliteit. Het is dus niet nodig dat iedereen om het even welke informatie krijgt of doorgeeft: de juiste informatie aan de juiste partner op een «*need to know*»-basis en met een engagement om er iets mee aan te vangen. Een aantal publieke partners kunnen reeds politionele informatie toegespeeld krijgen; voor een aantal belangrijke partners van de politie in de strijd tegen de voertuigcriminaliteit is nog geen wettelijke regeling voor samenwerking geformuleerd.

4.2.1. De publieke actoren

4.2.1.1. De Dienst Inschrijving der voertuigen (DIV)

Alle voertuigen die rijden met een Belgische nummerplaat worden centraal ingeschreven bij de DIV.

Er zijn in grote lijnen twee soorten aanmeldingen van voertuigen :

1° de nieuwe voertuigen die gebouwd/ingevoerd/intracommunautair verworven worden door een houder van een door de douane uitgereikte vergunning van de groep A+. Zij melden de voertuigen vooraf aan bij middel van een elektronisch signaal 705. Die categorie vormt uiteraard geen probleem.

2° de tweedehandsvoertuigen die reeds voordien ingeschreven werden in België alsook nieuwe en/of tweedehandsvoertuigen ingevoerd uit het buitenland.

DIV doet een controle in het SIS (Schengen Informatie Systeem) om na te gaan of ze al dan niet gestolen zijn. Een controle in de nationale algemene databank van de politie is niet mogelijk. Zo kan er een situatie ontstaan waarbij DIV een reeds vroeger gebruikte nummerplaat en het daarbijhorende inschrijvingsbewijs opnieuw uitgeeft aan een burger, terwijl die nummerplaat nog als gestolen geseind staat in de nationale databank maar niet meer in het SIS. In het SIS worden gestolen nummerplaten verwijderd na 3 jaar en in de Belgische Nationale Databank pas na een langere termijn; het gevolg kan zijn dat bij een controle van de nummerplaat in België de politie zal reageren alsof het om een gestolen nummerplaat ging, met de bijzonder nare gevolgen voor de nietsvermoedende en onschuldige bestuurder.

Pour les véhicules en provenance de l'étranger, la DIV procède aussi à un contrôle dans le fichier Eucaris avant d'immatriculer le véhicule.

Eucaris est le système d'information à l'usage des services d'immatriculation des États membres de l'UE affiliés à ce système. Il permet au service d'immatriculation de vérifier la validité d'un document d'immatriculation étranger, avant de délivrer un nouveau certificat d'immatriculation. Ce contrôle permet d'éviter que des documents authentiques soient délivrés à l'auteur d'une demande frauduleuse.

L'authenticité des documents étrangers doit aussi être vérifiée lorsque le véhicule est importé de l'étranger (en provenance d'un État extérieur à l'UE, mais aussi dans le cadre d'échanges intracommunautaires). La douane joue en l'espèce un rôle d'intermédiaire essentiel en termes de contrôle des (documents d')importations.

La DIV examine si un véhicule a ou non été volé en effectuant une recherche dans le SIS, ce qui est en fait contraire aux articles 101, alinéa 1er, et 102, alinéa 4, de la réglementation Schengen !

Les contrôles se basent sur un arrêté royal du 25 avril 1997, qui habilite certains agents de la DIV à constater les infractions à la réglementation en matière d'immatriculation des véhicules à moteur. Cette base légale est chancelante et il vaudrait mieux la remplacer par une législation plus solide.

D'autres États européens ne connaissent pas pareil contrôle au moyen du SIS. Il s'ensuit que ces pays immatriculent, ni plus ni moins, des véhicules signalés comme ayant été volés. Ces derniers temps, une initiative importante a été prise à cet égard au niveau européen : la rédaction du projet de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant la convention de Schengen en ce qui concerne l'accès au Système d'information de Schengen (SIS) des services des États membres chargés de l'immatriculation de véhicules.

Ce document répond à la nécessité communément admise de s'assurer que les véhicules qui sont présentés à l'immatriculation n'ont pas été volés, détournés ou signalés disparus et que les documents et/ou plaques d'immatriculation (marques d'immatriculation) se rapportant aux véhicules en question n'ont été ni volés, ni détournés, ni annulés.

L'entrée en vigueur de ce règlement résoudra du même coup la question de la transmission des indispensables données policières à la Direction pour l'immatriculation des véhicules. Il est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre de l'Union européenne.

Voor de voertuigen komende uit het buitenland doet DIV, alvorens het voertuig in te schrijven, eveneens een controle in het Eucaris-bestand.

Eucaris is het informatiesysteem ten behoeve van de inschrijvingsdiensten van de bij dit systeem aangesloten EU-landen. Het biedt de inschrijvingsdienst de mogelijkheid na te gaan of een buitenlands inschrijvingsdocument geldig is, vooraleer een nieuw inschrijvingsbewijs af te leveren. Die controle draagt bij tot het verhinderen van aflevering van echte documenten aan frauduleuze aanvragers.

De authenticiteit van de buitenlandse documenten moet eveneens worden nagegaan wanneer het voertuig vanuit het buitenland (vanbuiten de EU alsook intracommunautair) wordt ingevoerd. De douane is dan een belangrijke tussenschakel met betrekking tot de controle op de invoer(documenten).

DIV gaat na of een voertuig al dan niet gestolen is door controles uit te voeren in het SIS. Dit is eigenlijk in strijd met artikel 101, lid 1, en artikel 102, lid 4, van de Schengen-reglementering !

De controles gebeuren op basis van een koninklijk besluit van 25 april 1997, dat een aantal personeelsleden van DIV machtigt om overtredingen op de reglementering van de inschrijving van motorvoertuigen vast te stellen. Die wettelijke basis is wankel en zou best vervangen worden door een solidere wetgeving.

Andere Europese landen kennen een dergelijke voorafgaande controle in het SIS niet. Dit heeft tot gevolg dat in die landen als gestolen geseinde voertuigen zonder meer ingeschreven worden. Op dit ogenblik is er in deze context een belangrijk initiatief genomen op Europees vlak door het opstellen van het « Ontwerp van reglement van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van het Schengen-akkoord met betrekking tot de toegang tot het Schengen Informatie Systeem (SIS) van de Diensten van de lidstaten belast met de inschrijving van voertuigen ».

Dit document komt tegemoet aan de algemeen aanvaarde noodzaak om na te gaan of voertuigen die ter inschrijving worden aangemeld niet gestolen of verduisterd of anderzijds vermist zijn en dat de bij de voertuigen behorende documenten en/of nummerplaten (kentekenplaten) niet gestolen, verduisterd dan wel ongeldig gemaakt zijn.

De inwerkingtreding van die verordening zal met een de informatie-overdracht van de noodzakelijke politionele gegevens aan de Dienst Inschrijving der Voertuigen regelen. Ze is verbindend in al haar geledingen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat van de Europese Unie.

En résumé, l'on peut dire que les services d'immatriculation devront contrôler, préalablement à toute immatriculation, si un numéro de châssis (NIV) figure dans la banque de données policières européenne SIS. En outre, d'autres banques de données non policières (Eucaris) peuvent aussi être consultées. À défaut d'un tel contrôle, on risque de donner à un véhicule volé, qu'il ait été maquillé ou non, une identité légale nouvelle, c'est-à-dire, en quelque sorte, de le blanchir.

Le fait que les services de police constatent régulièrement l'existence d'un numéro de châssis (NIV) identique dans plusieurs pays et sur plusieurs véhicules démontre l'absolue nécessité de procéder à un tel contrôle pour prévenir des immatriculations réglementaires simultanées de véhicules maquillés dans un ou plusieurs États membres de l'UE.

Le fait que la plupart des États membres de l'UE n'effectuent pas ce genre de contrôle pose problème; le projet susvisé n'est pas encore devenu réalité. Dans le cas de la Belgique, prendre un arrêté royal portant exécution de l'article 44/1, alinéa 4, de la loi sur la fonction de police doterait les contrôles qui sont déjà effectués aujourd'hui d'une base légale solide; lorsque l'initiative de l'Union européenne en la matière aura été mise à exécution, cet arrêté perdra sa raison d'être.

4.2.1.2. La douane

La douane joue un rôle essentiel dans le cadre des importations de véhicules de l'étranger, que le pays d'origine soit ou non membre de l'UE. À l'importation, la douane délivre la vignette 705 sans avoir la possibilité de contrôler s'il s'agit ou non d'un véhicule volé.

À l'exportation de véhicules, plusieurs formalités doivent être remplies. Celles-ci se déroulent en deux phases:

- l'enregistrement de la déclaration d'exportation au bureau de douane compétent pour la région dans laquelle l'exportateur est établi;

- le constat par la douane de l'exportation effective des biens (véhicules) à la frontière de l'UE, par exemple au port d'Anvers.

Il n'est possible de vérifier si le véhicule a ou non été volé que dans la mesure où ces services ont accès aux systèmes policiers contenant les informations pertinentes (SIS), ce qui n'est pas le cas pour l'instant. Par conséquent, la législation en vigueur ne permet pas à la douane d'intervenir efficacement dans la lutte contre le trafic de véhicules volés à destination de l'étranger.

Samengevat dient voor de inschrijvingsdiensten gesteld te worden dat zij, voorafgaandelijk aan de inschrijving, een controle dienen uit te voeren via de Europese politionele databank SIS op basis van een chassisnummer (VIN). Daarnaast kunnen ook andere niet-politionele databanken (Eucaris) worden geraadpleegd. Doet men dit soort controle niet dan bestaat het risico dat een gestolen, al dan niet omgekat voertuig, een nieuwe legale identiteit krijgt en men het aldus als het ware witwast.

Het feit dat de politiediensten regelmatig vaststellen dat een identiek chassisnummer (VIN) opduikt in verschillende landen en op verscheidene voertuigen, bewijst dat dit soort controle absoluut noodzakelijk is om te vermijden dat omgekate voertuigen reglementair worden ingeschreven in één of meer EU-lidstaten tegelijk.

Het feit dat de meeste landen van de EU dit soort controle niet houden is problematisch; het aangehaalde ontwerp is nog niet toegepast in de realiteit. Voor België zou het nemen van een koninklijk besluit ter uitvoering van artikel 44/1, vierde lid, van de wet op het politieambt de nu reeds uitgevoerde controles een solide wettelijke basis geven; wanneer de Europese Unie haar initiatief ter zake uitvoert, wordt dit overbodig.

4.2.1.2. De douane

De douane vervult een belangrijke rol bij de invoer van voertuigen uit het buitenland, zowel intracommunautair als van buiten de EU. Bij de invoer levert de douane het vignet 705 af, zonder dat hierbij een controle kan verricht worden of het voertuig al dan niet gestolen is.

Bij de uitvoer van voertuigen dienen bepaalde formaliteiten vervuld. Dit gebeurt in twee fasen:

- de geldigmaking van de uitvoeraangifte op het douanekantoor dat bevoegd is over het gebied waar de uitvoerder gevestigd is;

- de vaststelling van de effectieve uitvoer van de goederen (voertuigen) door de douane aan de EU-grens, bijvoorbeeld in de Antwerpse haven.

Nagaan of het voertuig al dan niet gestolen is, kan enkel indien die diensten toegang hebben tot de politionele systemen met die informatie (SIS). Dit is thans niet het geval. Bijgevolg kan de douane op basis van de huidige wettelijke mogelijkheden niet effectief tussenbeide komen in de bestrijding van de zwendel in gestolen voertuigen naar het buitenland.

Un service public belge, en l'occurrence la douane, qui procède à des contrôles aux frontières de l'UE et qui s'occupe en outre des formalités en matière d'acquisition intracommunautaire de moyens de transports, n'est pas habilité, pour l'heure, à vérifier si un bien importé ou exporté par son intermédiaire a ou non été volé ! Il suffirait pourtant d'autoriser les services de douane chargés de contrôler les importations ou les exportations de véhicules à consulter le SIS pour remédier à cette lacune.

La douane pourrait axer son contrôle sur les documents et les biens ainsi que les numéros de châssis qui y sont mentionnés (NIV). Il faut que le NIV complet (les 17 caractères) figure sur tous les documents qui concernent un véhicule pour permettre une confrontation automatisée des fichiers de la DIV et de ceux de la police.

Il est vrai qu'il n'existe pas encore de législation satisfaisante ou stable en matière de transmission de données aux principaux partenaires publics, mais des initiatives ont déjà été prises au niveau européen en ce qui concerne les services chargés de l'immatriculation des véhicules (pour la Belgique : la DIV).

La solution consiste à permettre aux agents des douanes membres des services où sont remplies les formalités d'importation ou d'exportation de véhicules d'avoir accès aux données policières concernant les véhicules volés. Par ailleurs, on pourrait aussi prévoir que dans le cadre de leurs devoirs d'enquête, les agents des douanes des services de recherche puissent aussi avoir accès aux données policières susvisées relatives aux véhicules volés.

4.2.2. Les partenaires privés

Les partenaires privés restent malheureusement exclus. Pour remédier à cette situation, il s'impose de modifier la loi sur la fonction de police et de prendre en outre les arrêtés royaux nécessaires.

La police ne peut communiquer aucune information de nature policière à ces partenaires privés et le cadre légal actuel fait obstacle à une bonne approche du problème de la criminalité liée aux véhicules. De plus, les partenaires privés ressentent la non-réciprocité des échanges d'informations comme un manque de confiance de la part des autorités.

Bien que tout le monde s'accorde à reconnaître la nécessité de mettre des informations policières à la disposition de ces partenaires des services de police, les avis sont assez partagés sur la procédure à suivre à cet effet.

Nous examinons ci-après, de manière détaillée, le cas de trois partenaires privés de la police qui peuvent apporter une contribution essentielle à la lutte contre la criminalité liée aux véhicules.

Een Belgische overheidsdienst, in casu de douane, die controles uitvoert aan de EU-grenzen en bij wie ook formaliteiten worden vervuld bij intracommunautaire verwerving van vervoermiddelen, is thans niet gemachtigd om na te gaan of een goed dat via haar wordt ingevoerd of uitgevoerd, al dan niet gestolen is ! Het volstaat dat de douanediens, die betrokken zijn bij de invoer of uitvoer van voertuigen, een raadpleging van het SIS kunnen uitvoeren om dit euvel te verhelpen.

De controle van de douane zou zich kunnen toespitsen op documenten en de goederen en de daarop vermelde chassisnummers (VIN). Het is nodig dat op alle documenten die voertuigen betreffen het volledige VIN (de zeventien karakters) wordt vermeld. Dit laat een geautomatiseerde toetsing toe aan de bestanden van de DIV en die van de politie.

Wat de overdracht van gegevens naar de belangrijkste publieke partners betreft is weliswaar nog geen goede of stabiele wettelijke regeling voorhanden, maar er werden reeds initiatieven genomen op Europees vlak voor wat betreft diensten die belast zijn met de inschrijving der voertuigen (voor België : DIV).

De oplossing kan erin bestaan om de douane-ambtenaren behorende tot de diensten waar de formaliteiten met betrekking tot in- of uitvoer van voertuigen worden vervuld, toegang te verlenen tot de politionele gegevens met betrekking tot gestolen voertuigen. Daarenboven zou in het raam van hun onderzoeksdaden ook nog aan de douane-ambtenaren van de opsporingsdiensten toegang kunnen verleend worden tot de bovenbedoelde politionele gegevens met betrekking tot gestolen voertuigen.

4.2.2. De privé-partners

De privé-partners blijven helaas buiten schot. Om dit te verhelpen is een wijziging van de wet op het politieambt nodig. Daarnaast dienen ook nog de nodige koninklijke besluiten te worden genomen.

Aan deze privé-partners kan de politie geen politionele informatie mededelen en zijn de wettelijke bezwaren problematisch voor een goede aanpak van de voertuigcriminaliteit. Bovendien wordt het gebrek aan wederkerigheid inzake informatie-uitwisseling door de privé-partners aangevoeld als een gebrek aan vertrouwen vanwege de overheid.

Alhoewel iedereen het eens is over de noodzaak van het ter beschikking stellen van politionele informatie aan die partners van de politie, is de visie over de manier waarop dit dient te gebeuren nogal eens verschillend.

Hierna worden in detail drie private politiepartners besproken die een essentiële bijdrage kunnen leveren in de bestrijding van de voertuigcriminaliteit.

4.2.2.1. Assuralia (Union professionnelle des entreprises d'assurances) et Datassur

Bien que les compagnies d'assurances disposent d'une grande quantité d'informations par le biais des contrats et des déclarations de sinistres, elles ont besoin de confronter certaines informations aux données officielles disponibles. Qui est le propriétaire légitime d'un véhicule? Un véhicule donné est-il signalé volé ou non? Un véhicule volé a-t-il été retrouvé, et peut-il être restitué à son propriétaire légitime (de préférence dans les 30 jours)?

Il n'est en effet pas inconcevable qu'une personne qui a fait immatriculer « de manière régulière » un véhicule volé (en raison de l'absence de contrôle à ce niveau) fasse assurer à nouveau ce véhicule contre le vol et qu'elle fasse ensuite une fausse déclaration de vol!

Vendre un véhicule volé maquillé et encaisser au passage la prime d'assurance est une activité lucrative pour les criminels, mais c'est nettement moins agréable pour le propriétaire d'un véhicule similaire, mais « original ». La déclaration de vol entraîne un signalement dans le SIS sur la base d'un duplicata d'un numéro de châssis existant, avec pour conséquence supplémentaire que le propriétaire du véhicule « original » se retrouve avec les mêmes problèmes de numéro d'identification du véhicule en cas de contrôle de police. La vente du véhicule pose un problème à l'acheteur puisqu'il ne parvient même plus à le faire immatriculer pour cause de « signalement policier dans le SIS ».

La DIV a en effet pour mission, à juste titre d'ailleurs, de refuser d'immatriculer tout véhicule signalé volé.

Datassur dispose de bases de données performantes relatives aux véhicules volés, qui sont alimentées par les informations recueillies au sein du secteur des assurances (« Discover »). Les recherches donneraient naturellement de meilleurs résultats si les véhicules signalés dans les bases de données de la police y étaient repris sur la base du numéro d'identification du véhicule. Supposons qu'un criminel veuille faire assurer un véhicule volé et qu'il sollicite un contrat d'assurance. Ne serait-il pas bon que la compagnie d'assurances puisse vérifier, par l'intermédiaire d'Assuralia, si le véhicule en question ne serait pas un véhicule volé? Qui plus est, la compagnie pourrait, le cas échéant, alerter les services de police. Ces derniers pourraient alors intervenir, éventuellement en ayant recours aux techniques particulières prévues par la législation relative aux méthodes particulières de recherche (mieux connue sous le nom de législation « MPR »).

La communication de données de police à Assuralia et Datassur n'est pas possible dans le cadre légal actuel, de sorte que l'on n'est pas en mesure de lutter de manière optimale contre la criminalité liée aux véhicules.

4.2.2.1. Assuralia (Beroepsvereniging van verzekeringsondernemingen) en Datassur

Alhoewel de verzekeringen over heel wat informatie beschikken via de contracten en de schade-aangiftes, hebben zij er nood aan om een en ander te toetsen aan de officieel beschikbare gegevens. Wie is de rechtmatige eigenaar van een voertuig? Is een voertuig gestolen geseind of niet? Is een gestolen voertuig teruggevonden en kan het worden terugbezorgd aan de rechtmatige eigenaar (bij voorkeur binnen 30 dagen)?

Het is immers niet onvoorstelbaar dat iemand een gestolen voertuig dat ondertussen « regelmatig » ingeschreven is (wegens gebrek aan controle op dat niveau) ook nog eens verzekert tegen diefstal en vervolgens een valse diefstalmelding verricht!

Een omgekat gestolen voertuig verkopen en ook nog eens de verzekeringspremie opstrijken is een lucratieve bezigheid voor de crimineel, maar uiteraard minder prettig voor de eigenaar van een gelijkaardig, maar « origineel » voertuig. Die diefstalaangifte heeft een seining in het SIS tot gevolg op basis van een duplicaat van een bestaand chassisnummer, met als bijkomend gevolg dat de eigenaar van het « origineel » voertuig met hetzelfde VIN problemen krijgt bij politiecontrole. Bij verkoop heeft de koper van dat voertuig een probleem en krijgt hij zijn voertuig zelfs niet meer geregistreerd wegen « politieel geseind in het SIS ».

DIV heeft immers terecht tot opdracht de als gestolen geseinde voertuigen niet in te schrijven.

Datassur beschikt over performante databases van gestolen voertuigen op basis van informatie die binnen de verzekeringswereld werd verzameld (« Discover »). De opzoekingsmogelijkheden zouden uiteraard meer resultaat opleveren, indien de in de politieel databases geseinde voertuigen op basis van het VIN hierin zouden worden opgenomen. Stel: een crimineel wil een gestolen voertuig laten verzekeren en vraagt een verzekeringscontract aan. Zou het niet nuttig zijn dat de verzekering via Assuralia kan nagaan of het voertuig toevallig niet gestolen is? Meer nog, de verzekering zou dan de politie kunnen inlichten. Hierop kan dan politieel ingespeeld worden, eventueel door gebruik te maken van speciale technieken die vervat zijn in de wetgeving betreffende de Bijzondere Opsporing Methoden (beter bekend als « BOM »-wetgeving).

Het meedelen van politieel gegevens aan Assuralia en Datassur valt thans buiten de wettelijke mogelijkheden; dit komt optimale bestrijding van de voertuigcriminaliteit niet ten goede.

Si le criminel ne parvient pas à importer le véhicule volé, s'il ne peut pas l'immatriculer ni l'assurer parce que les intéressés ont tous accès aux informations (policières) officielles relatives à ce véhicule, cela ne lui facilitera pas la tâche.

4.2.2.2. Les constructeurs/importateurs de voitures

La fédération belge de l'Industrie de l'Automobile et du Cycle (FEBIAC)

Les constructeurs et les importateurs de voitures ainsi que leur réseau de distribution peuvent également apporter une contribution importante à la lutte contre la criminalité liée aux véhicules.

Les constructeurs automobiles représentent une source d'informations considérable. Il est donc régulièrement fait appel au représentant « national » de la marque (= l'importateur) pour obtenir des informations sur les véhicules qu'il distribue.

Une initiative prise au niveau européen par les services de police allemands, avec le soutien d'Europol et des constructeurs automobiles, a débouché sur la création d'une banque de données contenant toutes les données qui permettent d'identifier un véhicule. Ces données sont disponibles sur un CD-rom baptisé EUVID (*European Vehicle Identification Database*), qui est réservé à l'usage exclusif des services de police.

Même si le profane trouvera cela plutôt étrange de prime abord, le numéro de châssis n'est plus, depuis longtemps, le seul moyen d'identifier un véhicule maquillé. Toutes sortes d'autres numéros et d'autocollants apposés durant le processus de production, ainsi que les clés prévues, fournissent des informations utiles permettant à une équipe spécialisée des services de police de retrouver l'identité originelle du véhicule, même si le numéro d'identification du véhicule a été falsifié « d'une manière experte ». Les services de police demandent régulièrement aux représentants des marques ce qu'il est convenu d'appeler des *datacards*, lesquelles mentionnent toutes les options montées d'origine. Ces données permettent de vérifier si et dans quelle mesure un véhicule a été maquillé. Certaines marques disposent d'un système de signalement interne performant; chaque fois qu'un véhicule volé en interne est présenté à l'entretien, il est signalé. Il va de soi que si l'on pouvait recouper ces informations avec certaines données policières concernant les véhicules volés, cela permettrait d'arriver à une collaboration plus performante. Une fois de plus, le cadre légal actuel ne le permet pas.

La nécessité se fait de plus en plus pressante de restreindre le caractère facultatif de la coopération entre les pouvoirs publics, en particulier la police, et les constructeurs pour ce qui est de l'aspect opérationnel des échanges d'informations.

Als de crimineel het gestolen voertuig niet ingevoerd krijgt, niet kan inschrijven en niet kan verzekeren omwille van het feit dat iedereen toegang heeft tot de officiële (politie) informatie hieromtrent, wordt het voor hem al een stuk moeilijker.

4.2.2.2. De autoconstructeurs/invoerders

Belgische Federatie van de Automobiel- en Tweewieler Industrie (FEBIAC)

De autoconstructeurs/invoerders en hun dealernetwerk kunnen eveneens een belangrijke bijdrage leveren tot de bestrijding van de voertuigcriminaliteit.

De autoconstructeurs vormen een belangrijke bron van informatie. Geregeld wordt dan ook een beroep gedaan op de « nationale » merkvertegenwoordiging (= invoerder) voor het bekomen van informatie met betrekking tot de voertuigen die door hen worden verdeeld.

Op Europees vlak werd op initiatief van de Duitse politiediensten en met ondersteuning van Europol en de autoconstructeurs een databank opgestart die alle gegevens bevat waarmee een voertuig kan worden geïdentificeerd. Die gegevens zijn beschikbaar op CD-rom, EUVID genaamd (*European Vehicle Identification Database*) ... enkel gebruikt voor politiediensten.

Voor de leek zal dit op het eerste gezicht nogal vreemd voorkomen, maar het chassisnummer is al lang niet meer de enige mogelijkheid om een vervalst voertuig te identificeren. Allerlei andere nummers en stickers die tijdens het productieproces worden aangebracht en de voorziene sleutels geven nuttige informatie die een gespecialiseerd team bij de politiediensten in staat stelt, zelfs bij goed uitgevoerde vervalsing van het VIN, toch de oorspronkelijke identiteit van het voertuig te achterhalen. De politiediensten vragen bij de merkvertegenwoordigers geregeld zogenaamde *datacards* op, waarop alle origineel gemonteerde opties zijn vermeld. Dit laat toe na te gaan of en in hoeverre een voertuig werd omgekat. Bepaalde merken beschikken over een performant intern meldsysteem; telkens er een bij hen intern gestolen voertuig wordt aangeboden voor onderhoud wordt dit gesignaleerd. Het spreekt vanzelf dat mocht er een koppeling kunnen bestaan met bepaalde politieke gegevens inzake gestolen voertuigen er een meer performante samenwerking kan worden gerealiseerd. Eens te meer laat de huidige wettelijke context dit niet toe.

Een minder vrijblijvende samenwerking tussen overheid, meer bepaald de politie, en de constructeurs op het operationele vlak van informatie-uitwisseling wordt als een dringende noodzaak gevoeld.

D'un point de vue stratégique, un *feed-back* sur les données générales et la communication des *modus operandi* utilisés lors des vols sont essentiels pour pouvoir en arriver, à terme, à une meilleure approche proactive et préventive en collaboration avec les constructeurs.

Du fait de l'amélioration de la protection des véhicules contre le vol (interrupteur de démarrage — système «après vol» — transpondeur — utilisation d'un code de sécurité — identification par empreintes digitales — etc.), la possession d'une clé originale est devenue un élément essentiel pour les véhicules neufs. Si l'on veut s'emparer d'un véhicule équipé de tels systèmes de sécurité, la présence du possesseur du véhicule est de plus en plus souvent nécessaire. C'est ainsi que les phénomènes du car-jacking, du home-jacking et du vol dans les garages ont fait leur apparition et que la violence s'est accrue considérablement à la fin des années '90 et au début des années 2000.

Qu'il soit donc clair qu'une collaboration plus intensive entre les pouvoirs publics et le secteur privé, en l'occurrence la police et les constructeurs, s'impose dès le stade de conception de la sécurisation des véhicules. Il est impératif que le législateur s'interroge pour savoir jusqu'où on peut aller en matière de sécurité et quelles alternatives pourraient être envisagées pour s'attaquer au phénomène de la criminalité liée aux véhicules.

4.2.2.3. Groupement des organismes agréés de contrôle automobile (GOCA) et permis de conduire

La station de contrôle technique étant l'unique endroit où les véhicules sont présentés physiquement, en quel autre lieu pourrait-on mieux détecter les falsifications apportées au véhicule proprement dit? Les véhicules en provenance de l'étranger qui sont immatriculés pour la première fois en Belgique doivent subir un contrôle technique. Tous les véhicules immatriculés en Belgique doivent être soumis après quatre ans à un premier contrôle dans une station d'inspection agréée; par la suite, ce contrôle devient annuel.

On ferait un pas dans la bonne direction en chargeant les stations d'inspection automobile non seulement de procéder au contrôle technique, mais aussi de vérifier si le véhicule a été maquillé et de l'intercepter au cas où il aurait été signalé volé.

Le GOCA pourrait également contrôler la plaque d'immatriculation et le numéro de châssis correspondant, et s'assurer de l'authenticité de la plaque. De même, l'authenticité du certificat d'immatriculation et sa concordance avec le numéro de châssis et avec la plaque d'immatriculation pourraient faire l'objet d'un contrôle physique systématique dans une station

Op strategisch vlak is een terugkoppeling van algemene gegevens en de mededeling van gebruikte *modus operandi* inzake diefstal essentieel om op lange termijn samen met de constructeurs tot een betere proactieve en preventieve aanpak te komen.

De betere beveiliging van voertuigen tegen diefstal (startonderbreker — *after theft systeem* — transponder — gebruik van een beveiligingscode — vingerafdruk-identificatie — enz.) hebben ertoe geleid dat het in het bezit komen van een originele sleutel bij de nieuwe voertuigen een essentieel element is geworden. Om zich meester te kunnen maken van zo'n voertuig is de aanwezigheid van de bezitter van het voertuig steeds vaker een noodzaak. Hierdoor doken de fenomenen car- en homejacking en garagediefstal op en is de factor geweld einde jaren '90, begin jaren 2000 fors gestegen.

Het zij dus duidelijk dat een meer intense samenwerking tussen de overheid en de privé-sector, in casu de politie en de constructeurs, van bij het concept van de beveiliging van de voertuigen aangewezen is. De wetgever moet zich bezinnen over hoever men inzake beveiliging kan gaan en welke alternatieven er eventueel bestaan om het fenomeen voertuigcriminaliteit aan te pakken.

4.2.2.3. Groepering van erkende instellingen voor Autokeuring en Rijbewijs (GOCA)

Vermits de technische controle de enige plaats is waar de voertuigen fysiek worden aangeboden, is dit de uitgelezen plaats om vervalsingen aan het voertuig zelf te ontdekken. Voertuigen uit het buitenland die voor het eerst in België worden ingeschreven zijn aan technische controle onderworpen. Alle in België ingeschreven voertuigen worden na 4 jaar — en daarna jaarlijks — in een GOCA-station gecontroleerd.

Het zou een stap in de goede richting zijn als de GOCA-stations benevens de technische keuring ook zouden kunnen nagaan of een voertuig is omgekat en ze het zouden kunnen onderscheppen als het gestolen is geseind.

GOCA zou ook de controle van de nummerplaat en corresponderende VIN alsook de controle op de authenticiteit van de nummerplaat kunnen uitvoeren. Ook de authenticiteit van het inschrijvingsbewijs en de overeenstemming met het VIN en de nummerplaat kan in het GOCA-station fysisch en systematisch gecontroleerd worden. Het toegang verlenen tot de poli-

d'inspection automobile. Si le GOCA pouvait accéder aux données policières concernant les véhicules volés, il pourrait bloquer les véhicules suspects et solliciter l'intervention de la police.

On réaliserait déjà une avancée considérable en communiquant aux partenaires privés, à partir des informations policières contenues dans le SIS, les numéros de châssis des véhicules volés et détournés. Ces partenaires pourraient intégrer ces données dans leurs propres systèmes, et ce, sous leur propre responsabilité et dans le respect d'une série de règles d'utilisation sans équivoque, cela va de soi.

4.3. Comment pouvons-nous coopérer et transmettre des informations ?

Pour chacun des partenaires précités, nous passons en revue les éléments suivants :

- la liste détaillée des besoins en informations;
- la plus-value dans le cadre de la lutte contre la criminalité liée aux véhicules;
- les risques possibles et la maîtrise des effets connexes;
- l'analyse des risques en l'absence de fondement juridique;
- les modalités et l'engagement.

4.3.1. La DIV

Liste détaillée des besoins en informations

Numéros de châssis, plaques d'immatriculation et certificats d'immatriculation des véhicules volés et détournés qui sont signalés par la police (dans la banque de données nationale et dans le SIS).

Plus-value dans le cadre de la lutte contre la criminalité liée aux véhicules

Pour la DIV en tant que gestionnaire des immatriculations de véhicules et en tant que base de données centrale pour toutes les informations concernant les véhicules immatriculés en Belgique, la transmission de ces données est capitale dans la lutte contre la criminalité liée aux véhicules.

Risques possibles et la maîtrise des effets connexes

Comme il existe déjà un fondement juridique (certes fragile), le problème ne se poserait que dans le cas où celui-ci viendrait à disparaître.

tionele gegevens in verband met gestolen voertuigen zou GOCA moeten toelaten voertuigen op dit niveau te blokkeren en de tussenkomst van de politie in te roepen.

Het geven van de VIN-nummers van gestolen en verduisterde voertuigen aan de privé-partners op basis van de politionele gegevens vervat in het SIS, zou een zeer grote stap in de goede richting zijn. Deze partners zouden die gegevens kunnen integreren in hun eigen systemen, uiteraard op hun eigen verantwoordelijkheid en mits een aantal duidelijke gebruiksregels.

4.3. Op welke manier kunnen we samenwerken en informatie doorgeven ?

Voor elk van de genoemde partners bespreken we volgende elementen:

- de gedetailleerde behoeften aan informatie;
- de meerwaarde in de bestrijding van voertuigcriminaliteit;
- de mogelijke risico's en beheersing van de neveneffecten;
- analyse van de risico's zonder rechtsgrond;
- modaliteiten en engagement.

4.3.1. DIV

Gedetailleerde behoeften aan informatie

VIN, nummerplaten en inschrijvingsbewijzen van gestolen en verduisterde voertuigen die politieel geseind zijn (nationaal en in het SIS).

Meerwaarde in de bestrijding van de voertuigcriminaliteit

Voor DIV als beheerder van de inschrijvingen van voertuigen en de «basis»-database van alle gegevens in verband met in België ingeschreven voertuigen is de overdracht van die informatie van cruciaal belang in de strijd tegen voertuigcriminaliteit.

Mogelijke risico's en beheersing van de neven-effecten

Vermits er reeds een (weliswaar zwakke) rechtsgrond is, stelt het probleem zich enkel als die zou worden ingetrokken.

Modalités et engagement

— Accès direct au SIS.

Pas d'immatriculation des véhicules signalés volés et pas de délivrance d'un quelconque document pour ces véhicules.

4.3.2. La douane

Liste détaillée des besoins en informations

Numéros de châssis, plaques d'immatriculation et certificats d'immatriculation des véhicules volés et détournés qui sont signalés par la police (dans la banque de données nationale et dans le SIS).

Plus-value dans le cadre de la lutte contre la criminalité liée aux véhicules

Service public qui traite les manifestes de transport et les documents douaniers (et qui peut donc également dresser des profils à partir de ces documents).

Risques possibles et la maîtrise des effets connexes

Afin de prévenir tout abus, l'accès aux informations ne serait accordé qu'aux services des douanes compétents en matière de véhicules.

Analyse des risques en l'absence de fondement juridique

— Non-localisation de véhicules volés si des formalités douanières sont accomplies alors que le véhicule n'est pas immatriculé en Belgique.

— Découverte à un stade ultérieur seulement (au moment de l'immatriculation par la DIV) d'un véhicule volé, dans le cas où il est immatriculé en Belgique. Il y a alors de fortes chances que le véhicule ait déjà été revendu à plusieurs reprises (de bonne foi ou non) entre le moment de l'exécution des formalités douanières et celui de l'immatriculation par la DIV, et que les criminels aient disparu sans laisser de traces.

— Risque de voir la police transmettre quand même ces informations à la douane.

Modalités et engagement

— Accès direct au SIS pour certains services.

— Respect des procédures prévues.

Modaliteiten en engagement

— Rechtstreeks toegang tot het SIS.

Niet-inschrijven van en het niet-afleveren van enig document voor als gestolen gemelde voertuigen.

4.3.2. Douane

Gedetailleerde behoeften aan informatie

VIN, nummerplaten en inschrijvingsbewijzen van gestolen en verduisterde voertuigen die politieoneel geseind zijn (nationaal en in het SIS).

Meerwaarde in de bestrijding van voertuigcriminaliteit

Overheidsdienst die vervoersmanifesten en douanedocumenten behandelt (en dus ook aan profilering kan doen op basis van die documenten).

Mogelijke risico's en beheersing van de neven-effecten

Om misbruik te voorkomen zou de toegang enkel verleend worden aan die douanediensden die inzake voertuigen bevoegdheden uitoefenen.

Analyse van de risico's als we geen rechtsgrond creëren

— Niet-ontdekken van gestolen voertuigen, waarbij douaneformaliteiten vervuld worden en het voertuig niet in België wordt ingeschreven.

— Slechts in een later stadium (bij inschrijving door DIV) ontdekken van een gestolen voertuig als het in België wordt ingeschreven. Hierbij bestaat het risico dat het voertuig tussen het stadium van het vervullen van de douaneformaliteiten en de inschrijving door DIV al meerdere keren (al dan niet te goeder trouw) doorverkocht werd en de criminelen uit het zicht zijn verdwenen.

— Risico dat politiemensen die informatie toch doorgeven aan de douane.

Modaliteiten en engagement

— Rechtstreeks toegang tot het SIS voor bepaalde diensten.

— Optreden volgens de voorziene procedures.

4.3.3. Assuralia — Datassur

Liste détaillée des besoins en informations

— Numéros de châssis, plaques d'immatriculation, certificats d'assurance des véhicules volés et détournés qui sont signalés par la police (dans la banque de données nationale et dans le SIS), numéros de PV et coordonnées du service de police qui a enregistré la plainte.

— Données de localisation, une fois le véhicule retrouvé (date et lieu de la localisation, coordonnées du service de police chargé de le restituer).

Plus-value dans le cadre de la lutte contre la criminalité liée aux véhicules

— Économies sur les coûts, du fait de l'accroissement du pourcentage des véhicules volés retrouvés : selon les estimations, une diminution de 10 % du nombre de véhicules non retrouvés aurait pu se traduire, en 2002, par une économie de 15 555 000 euros sur les dépenses.

— Approche efficace de la fraude à l'assurance.

— Restitution plus rapide du véhicule volé à son propriétaire légitime.

— Rapatriement et restitution plus rapides dans le cas où le véhicule se trouve à l'étranger.

— Effet dissuasif de l'intensification de la collaboration et de la transmission d'informations.

Risques possibles et maîtrise des effets connexes

Afin de prévenir toute utilisation abusive des données, la communication des informations s'effectue uniquement par l'intermédiaire des associations professionnelles Assuralia et/ou Datassur.

Analyse des risques en cas de non-crédation d'une base légale

Risque de voir les policiers transmettre quand même ces informations aux compagnies d'assurance et s'exposer ainsi à des poursuites.

Modalités et engagement

— Les gestionnaires de fichiers des compagnies d'assurance qui sont désignés nominativement n'ont accès qu'aux données pertinentes pour eux.

Les demandes d'informations s'effectueront par l'intermédiaire de lignes sécurisées et un *log-in* devra être prévu.

— Les services de police seront informés de tout résultat positif.

4.3.3. Assuralia — Datassur

Gedetailleerde behoeften aan informatie

— VIN, nummerplaat, verzekeringsbewijzen van gestolen en verduisterde voertuigen die politieel geseind zijn (nationaal en in het SIS), PV-nummers en gegevens van de politiedienst die de klacht heeft geregistreerd.

— Terugvindgegevens eens het voertuig is opgespoord (datum en plaats van lokalisatie, gegevens van de politiedienst belast met de teruggave).

Meerwaarde in de bestrijding van voertuigcriminaliteit

— Besparingen van kosten door het verhogen van het terugvindpercentage van gestolen voertuigen : in 2002 zou dit in geval van een daling met 10 % van het aantal niet-teruggevonden voertuigen volgens een schatting kunnen leiden tot een mindering van 15 555 000 euro.

— Effectieve aanpak van de verzekeringsfraude.

— Snellere teruggave van het gestolen voertuig aan de legitieme eigenaar.

— Snellere repatriëring en teruggave indien het voertuig zich in het buitenland bevindt.

— Ontradend effect van de verhoogde samenwerking en informatieverstrekking.

Mogelijke risico's en beheersing van de neven-effecten

Om misbruik van de gegevens te voorkomen wordt de verstrekking van de gegevens enkel verricht via de beroepsvereniging Assuralia en/of Datassur.

Analyse van de risico's als we geen rechtsgrond creëren

Risico dat politiemensen die informatie toch doorgeven aan de verzekeringsmaatschappijen en zich dus blootstellen aan vervolgingen.

Modaliteiten en engagement

— De bestandsbeheerders van de verzekeringsmaatschappijen die nominatief worden aangewezen, krijgen enkel toegang tot de voor hun relevante gegevens.

De bevragingen zullen verlopen via beveiligde lijnen en een *log-in* van de bevragingen moet voorzien worden.

— Telkens er een positief resultaat is, zullen de politiediensten worden verwittigd.

4.3.4. Constructeurs/importateurs de voitures.

Liste détaillée des besoins en informations

Numéros de châssis, coordonnées du véhicule (marque/modèle/date de la première immatriculation), certificats de conformité des véhicules volés et détournés qui sont signalés par la police (dans la banque de données nationale et dans le SIS), numéros de PV et coordonnées du service de police qui a enregistré la plainte.

Plus-value dans le cadre de la lutte contre la criminalité liée aux véhicules

— Accroissement des possibilités de localisation des véhicules volés.

— Rectification des éventuelles erreurs de saisie des numéros de châssis (NIV) dans les bases de données de la police et élimination des risques d'actions en dommages et intérêts.

Risques possibles et maîtrise des effets connexes

— Afin de prévenir toute utilisation abusive des données, la communication des informations s'effectue uniquement par l'intermédiaire de l'association professionnelle FEBIAC et de ses membres.

— Les données sont mises à la disposition des constructeurs/importateurs de voitures par l'intermédiaire de la FEBIAC, pour les marques qui les concernent.

Analyse des risques en l'absence de fondement légal

Risque de voir les policiers transmettre quand même ces informations aux constructeurs/importateurs de voitures et s'exposer ainsi à des poursuites.

Modalités et engagement

— Ces données sont intégrées dans les banques de données des constructeurs/importateurs de voitures, sous leur propre responsabilité et selon des modalités d'accès strictes. Afin de prévenir tout risque d'interférence et de pressions sur le concessionnaire, celui-ci ne peut accéder aux données que par l'intermédiaire de son (ses) constructeur(s)/importateur(s).

— En cas de demande, pour un véhicule volé ou détourné, de certains éléments essentiels pertinents en matière de criminalité liée aux véhicules — les « kits » de documents (certificat de conformité), les serrures et clés, le module de pilotage (ordinateur de bord) —, une fonction de signal d'alarme est déclenchée. Les éléments demandés ne sont pas délivrés *a priori* et les services de police sont prévenus.

4.3.4. Autoconstructeurs/invoeders.

Gedetailleerde behoeften aan informatie

VIN, gegevens van het voertuig (merk/model/le inschrijvingsdatum), gelijkvormigheidbewijzen van gestolen en verduisterde voertuigen die politieel geseind zijn (nationaal en in het SIS), PV-nummers en gegevens van de politiedienst die de klacht heeft geregistreerd.

Meerwaarde in de bestrijding van voertuigcriminaliteit

— Verhoging van de mogelijkheden van het ontdekken van gestolen voertuigen.

— Rechtzetten van eventuele fouten inzake de vattung van de chassisnummers (VIN) in de databases van de politie en vermijden van schadeclaims.

Mogelijke risico's en beheersing van de neven-effecten

— Om misbruik van de gegevens te voorkomen wordt de verstrekking ervan enkel verricht via de beroepsvereniging FEBIAC en haar leden.

— De gegevens worden via FEBIAC aan de autoconstructeurs/invoeders ter beschikking gesteld, voor de merken die hen aanbelangen.

Analyse van de risico's als we geen rechtsgrond creëren

Risico dat politiemensen die informatie toch doorgeven aan de autoconstructeurs/invoeders en zich dus blootstellen aan vervolgingen.

Modaliteiten en engagement

— Die gegevens worden in de databanken van de autoconstructeurs/invoeders opgenomen op hun eigen verantwoordelijkheid en onder strikte toegangsmodaliteiten. Om interferentie en het uitoefenen van druk op de concessiehouder te vermijden, heeft hij enkel toegang tot de gegevens via zijn autoconstructeur(s)/invoerder(s).

— Bij aanvraag nopens een gestolen of verduisterd voertuig van bepaalde essentiële onderdelen die inzake voertuigcriminaliteit relevant zijn: de zogenaamde « kits » documenten (gelijkvormigheidattest), sloten en sleutels, sturingsmodule (boordcomputer) wordt een knipperlichtfunctie in werking gesteld. De gevraagde onderdelen worden *a priori* niet afgeleverd en de politiediensten worden verwittigd.

— La police est prévenue à chaque fois qu'un véhicule signalé volé est localisé dans le réseau de distribution.

4.3.5. GOCA

Liste détaillée des besoins en informations

Numéros de châssis, plaques d'immatriculation et certificats d'immatriculation des véhicules volés et détournés qui sont signalés par la police (dans la banque de données nationale et dans le SIS).

Plus-value dans le cadre de la lutte contre la criminalité liée aux véhicules

Lors des contrôles techniques, on découvre de plus en plus de véhicules volés

Risques possibles et maîtrise des effets connexes

Pour prévenir un usage abusif des données, celles-ci ne sont transmises qu'à l'association professionnelle GOCA et à ses affiliés.

Analyse des risques en l'absence de fondement légal

Risque que des policiers transmettent malgré tout les informations en question au GOCA et s'exposent en conséquence à des poursuites.

Modalités et engagement

— Chaque fois qu'un véhicule signalé volé sera présenté, le certificat d'immatriculation sera retiré et aucune attestation du contrôle technique ne sera délivrée.

— Dans la mesure du possible, le véhicule sera bloqué jusqu'à l'arrivée de la police, qui devra évidemment être prévenue d'urgence. Le contrôle du NIV doit donc avoir lieu au début du contrôle technique, de manière à laisser à la police un espace de temps maximum pour intervenir.

5. Conclusion

Une lutte efficace contre la criminalité liée aux véhicules suppose que certaines données policières doivent être transmises à des tiers. C'est le cas de la Douane, de la Direction pour l'immatriculation des véhicules (DIV), des assureurs (Assuralia /Datassur), des constructeurs/importateurs de véhicules automobiles (FEBIAC) et du Groupement des organismes agréés de contrôle automobile (GOCA).

L'optimisation des échanges d'informations doit améliorer sensiblement la lutte contre la criminalité liée aux véhicules, le dépistage des véhicules volés et la probabilité d'arrêter les auteurs. La récupération de biens volés est un des objectifs. Pour y parvenir, il

— Telkens als er een gestolen geseind voertuig in het dealernetwerk wordt gedetecteerd wordt de politie verwittigd.

4.3.5. GOCA

Gedetailleerde behoeften aan informatie

VIN, nummerplaten en inschrijvingbewijzen van gestolen en verduisterde voertuigen die politieel geseind zijn (nationaal en in het SIS).

Meerwaarde in de bestrijding van voertuigcriminaliteit

Ontdekken van gestolen voertuigen verhogen tijdens de technische controles.

Mogelijke risico's en beheersing van de neven-effecten

Om misbruik van de gegevens te voorkomen wordt de verstrekking van de gegevens enkel verricht aan de beroepsvereniging GOCA en haar leden.

Analyse van de risico's als we geen rechtsgrond creëren

Risico dat politiemensen die informatie toch doorgeven aan de GOCA en zich dus blootstellen aan vervolgingen.

Modaliteiten en engagement

— Telkens een als gestolen gemeld voertuig wordt aangeboden, zal het inschrijvingbewijs worden ingehouden en geen keuringsbewijs worden afgeleverd.

— In de mate van het mogelijke zal het voertuig worden geblokkeerd tot aankomst van de politie die uiteraard dringend moet worden verwittigd. De controle van het VIN dient dus bij aanvang van de technische controle te geschieden, zodat de nodige tijd voor interventie van de politie wordt gemaximaliseerd.

5. Besluit

Een goede bestrijding van de voertuigcriminaliteit, noodzaakt het verstrekken van bepaalde politieel gegevens aan derden. Hierbij dient gedacht te worden aan de Douane, de Dienst Inschrijving der Voertuigen (DIV), de verzekeringen (Assuralia /Datassur), de autoconstructeurs/invoerders (FEBIAC) en het technisch controleorganisme (GOCA).

Via een adequate informatie-uitwisseling moet de bestrijding van de voertuigcriminaliteit, de opsporing van gestolen voertuigen en de pakkans van daders gevoelig verbeterd worden. Het recupereren van gestolen goederen is één van de doelstellingen. Om

convient de doter d'une base légale solide la transmission, par les services de police, de données policières aux partenaires précités.

*
* *

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

À l'article 44/1, alinéa 4, de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police, modifié par la loi du 26 avril 2002, les mots «et organismes privés» sont insérés entre les mots «autorités publiques» et les mots «ces mêmes données et informations».

12 octobre 2004.

dit mogelijk te maken moet de informatieverstrekking door politie van politionele gegevens aan bovengenoemde partners een solide wettelijke basis krijgen.

Hugo COVELIERS.

*
* *

WETSVOORSTEL

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2

In artikel 44/1, vierde lid, van de wet van 5 augustus 1992 op het politieambt, gewijzigd bij de wet van 26 april 2002, worden tussen de woorden «publieke autoriteiten» en de woorden «dezelfde gegevens en informatie» de woorden «en privé-organisaties» ingevoegd.

12 oktober 2004.

Hugo COVELIERS.