



DEN WANDEL VORANTREIBEN: EIN EU- SCHRANKENMODELL ZUR PRÄVENTION UND UNTERBINDUNG VON KFZ-KRIMINALITÄT

Policy Brief No. 2, Dezember 2023

Die organisierten Eigentumsdelikte, insbesondere der Diebstahl von Kraftfahrzeugen, stellt eine anhaltende und komplexe Herausforderung für die Strafverfolgungsbehörden in der Europäischen Union (EU) dar. Die EU hat die Ernsthaftigkeit dieses Problems erkannt und den Kfz-Diebstahl zu einer der wichtigsten EMPACT-Prioritäten im Rahmen ihres zweiten Politikzyklus zur Bekämpfung von Schwerverbrechen und organisierter Kriminalität erklärt. Während die Zahl der Fahrzeugdiebstähle in der EU in den letzten Jahren zurückgegangen ist, ist der durchschnittliche Wert der gestohlenen Fahrzeuge gestiegen, da kriminelle Gruppen es auf hochwertige Fahrzeuge abgesehen haben und hochentwickelte IKT-Werkzeuge einsetzen. Gleichzeitig sind die Wiederbeschaffungsquoten für gestohlene Fahrzeuge zurückgegangen, was die anhaltenden Schwierigkeiten der Strafverfolgungsbehörden in der EU bei der Bekämpfung des Kfz-Diebstahls verdeutlicht.

Als ergänzende Maßnahme zu den traditionellen strafrechtlichen Ansätzen haben sich der verwaltungstechnische Ansatz und die Barriere Modelle als potenzielle Instrumente zur Verhütung und Bekämpfung der schweren und organisierten Kriminalität erwiesen. Dieser neue Ansatz nutzt Verwaltungs- und Regulierungsmechanismen und wendet einen multidisziplinären Ansatz an, der ein breites Spektrum von Akteuren einbezieht. In diesem Kurzbericht wird ein **EU-weites Barriere Modell** vorgestellt sowie fünf Barrieren mit dem größten Potenzial für Durchführbarkeit, Effizienz und Wirkung im Rahmen einer umfassenden europäischen Strategie zur Bekämpfung von MVT beschrieben. Das Modell stützt sich auf Fallstudien aus sechs Ländern: Belgien, Bulgarien, Deutschland, Frankreich, Italien und die Niederlande.

SCHLÜSSELPUNKTE

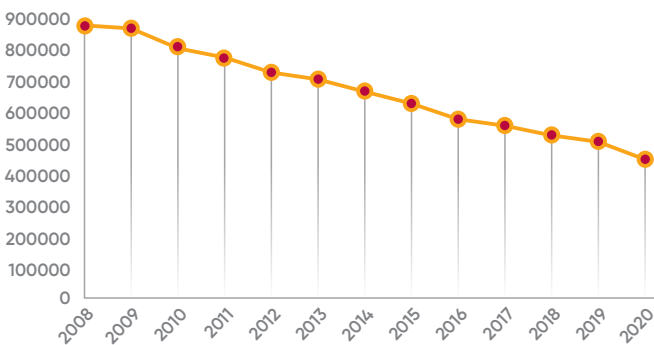
- **Die herkömmlichen Instrumente der Strafjustiz stoßen** bei der Bekämpfung der organisierten Kfz-Kriminalität an ihre Grenzen.
- Das **EU-Schrankenmodell** ist ein vielversprechender ergänzender Ansatz, um die Prävention und Unterbrechung des Geschäftsmodells organisierter Gruppen, die an Kfz-Diebstählen beteiligt sind, deutlich zu verbessern.
- Es wurden fünf nennenswerte Barrieren ermittelt:
 - **EU-weites datengesteuertes ANPR-System**, das die gemeinsame Nutzung von Daten und Analysemethoden der automatischen Kennzeichenerkennung (ANPR) auf EU- Ebene vorsieht.
 - Durchführung einer **Bestandsaufnahme des Autoverkaufsprozesses in den Mitgliedstaaten**, um die Chancen der Polizeibeamten zu erhöhen, Anzeichen von Fahrzeugkriminalität besser zu erkennen.
 - **Verbesserung der Sorgfaltspflicht gegenüber Kunden** durch Einführung einer gesetzlichen Verpflichtung zur Registrierung von (Online-) Käufern/Händlern von gebrauchten Autoteilen und Festlegung von Mindestanforderungen für die Führung von Kaufunterlagen.
 - **Kennzeichnung von Autoteilen**, um den Handel mit gestohlenen Teilen zu verhindern und zu unterbrechen, entweder durch werkseitige Kennzeichnung oder durch nachträgliche Mikropunktierung.
 - **Stärkung der Zusammenarbeit** zwischen der Polizei und dem Versicherungssektor, wobei die gemeinsame Verantwortung für die Verbrechenverhütung hervorgehoben wird und ermutigt werden, Präventivmaßnahmen zu ergreifen.



Kfz-Kriminalität in der EU

Die jüngsten Eurostat-Daten zeigen einen stetigen Rückgang der Kfz-Kriminalität in der EU. Der Diebstahl von Kraftfahrzeugen ist jedoch nach wie vor eng mit grenzüberschreitenden organisierten Gruppen und Banden verbunden. Viele gestohlene Fahrzeuge und deren Teile finden ihren Weg nach Afrika oder Osteuropa, während ein kleinerer Teil nach Asien und in den Nahen Osten transportiert wird.

Abb. 1 Diebstahl eines motorisierten Landfahrzeugs in der EU (Anzahl der polizeilich erfassten Straftaten)



Quelle: Eurostat (crim_off_cat)

Je nachdem, wohin die gestohlenen Fahrzeuge gelangen und wie sie anschließend gehandelt werden, lassen sich drei grundlegende Vorgehensweisen unterscheiden. Die erste ist die **“Hit and Run“-Methode**, bei der Kriminelle schnell einreisen, ein Fahrzeug stehlen und das Land umgehend verlassen. Die gestohlenen Fahrzeuge werden dann über die Grenzen in die Nachbarländer gefahren.

Der zweite Modus Operandi ist der **osteuropäische Ansatz**. In diesem Szenario reisen mobile Gruppen der organisierten Kriminalität (MOCG) mit öffentlichen Verkehrsmitteln, Flugzeugen oder ihren eigenen Transportmitteln in das Zielland ein und bleiben dort einige Wochen lang. Diese Gruppen stehlen mehrere Autos, indem sie ausgefeilte Methoden wie Relais- Angriffe und GPS-Störungen anwenden. Die gestohlenen Fahrzeuge werden anschließend auf der Straße transportiert. Insbesondere mit Lastwagen und Containern, die häufig Länder wie Polen, die Ukraine, Belarus, Litauen oder Russland als Ziel haben

Der dritte gängige Modus Operandi betrifft **zentral- und südafrikanische Netzwerke**. Diese kriminellen Gruppen sind bereits im Zielland ansässig. Sie stehlen Autos auf Nachfrage aus dem Ausland und nutzen dabei häufig Instrumente der Informations- und Kommunikationstechnologie (IKT). Die gestohlenen Autos oder Autoteile werden in der Regel über zentral- und südafrikanische Häfen transportiert, z. B. Lomé in Togo und Cotonou in Benin.

Das europäische Barriere Modell

Der grenzüberschreitende Charakter von Kraftfahrzeugdiebstählen in Verbindung mit dem Einsatz moderner IKT-Instrumente und der Beteiligung der organisierten Kriminalität stellt die Strafverfolgungsbehörden in der EU vor große Herausforderungen. Herkömmliche Instrumente der Strafverfolgung stoßen an Grenzen, wodurch die Wirksamkeit der Bekämpfung dieser komplexen Kriminalität beeinträchtigt wird. Das EU-Schrankenmodell, das einen ergänzenden Ansatz vorschlägt, stellt eine geeignete Strategie dar, um das Geschäftsmodell organisierter Gruppen, die Kfz-Diebstähle begehen, wesentlich besser zu verhindern und zu stören.

Das europäische Barriere Modell basiert auf einer gründlichen Untersuchung des Modus Operandi, der Techniken und der Werkzeuge, die von kriminellen Gruppen für den Diebstahl von Fahrzeugen und der Hehlerei mit gestohlenen Autos und Autoteilen eingesetzt werden. Diese umfassende Analyse hat es ermöglicht, die typische Vorgehensweise von Autodiebstählen in der EU, die verschiedenen Faktoren, die den Fahrzeugdiebstahl erleichtern, die Signale, die auf einen potenziellen Diebstahl hinweisen, die Personen, die den Diebstahl absichtlich oder unabsichtlich erleichtern, die wichtigsten Institutionen und Partner aus dem Privatsektor, die an der Bekämpfung des Fahrzeugdiebstahls beteiligt sind, sowie vielversprechende Praktiken aus verschiedenen EU-Mitgliedstaaten zu ermitteln, die das Potenzial haben, das Geschäftsmodell der kriminellen Gruppen, die hinter diesen Verbrechen stehen, zu stören.

Abb. 2 Typisches Drehbuch eines Kraftfahrzeugdiebstahls



EINSTIEG	UNTERKUNFT	INFRA-STRUKTUR	VOR-BEREITUNG	DIEBSTAHL	NACH DER TAT	LAGERUNG	TRANSPORT	HANDEL	GEWINN
Einfaches Reisen innerhalb der EU für Kriminelle.	Anonyme Unterbringung in Touristenunterkünften.	Nutzung von weniger überwachten Straßen und Häfen.	Online-Tutorials für Fahrzeugdiebstahl.	Wenige nächtliche Polizeistreifen und Schwachstellen in der schlüssellosen Technologie.	Offene Grenzen und Misstrauen zwischen LEAs und dem privaten Sektor.	Anonyme Aufbewahrungsmöglichkeiten und rechtliche Schlupflöcher.	Weniger überwachter grenzüberschreitender Verkehr.	Lukrativer Gebrauchtwagenmarkt und Dokumentenfälschung.	Verschmelzung mit der Bargeldwirtschaft und dem grauen Markt.
Verdächtiges Gepäck.	Ungewöhnliches Verhalten bei der Unterbringung in Einrichtungen.	Falsche Nummernschilder.	Verdächtige Online-Aktivitäten und unbekannte Fahrzeuge in der Nachbarschaft.	Abweichende Muster bei der Fahrzeugnutzung und dem Besitz von Diebstahlswerkzeug.	Verdächtige mit früheren von der Polizei festgestellte kriminelle Aktivitäten.	Verwendung von GPS-Störsendern und längeres Parken.	Falsche Papiere und in Lastwagen oder Containern gestapelte Fahrzeuge.	Fehlende Dokumente und niedrigere als die üblichen Preise für Autos oder Teile.	Anzeige von ungerechtfertigten Einkünften und großen Bargeldtransaktionen.
Flughäfen und Autovermietungen.	Unterkunftsanbieter und Online-Plattformen.	Häfen und öffentliche Verkehrsmittel.	Social Media bietet Online-Ressourcen für Autodiebstahl.	Anbieter von Know-how und Werkzeugen für Autodiebstahl.	Autohäuser, Autoreparaturwerkstätten oder Reparaturwerkstätten.	Unwissende Vermieter.	Zölle in Drittländern und Hafengebühren.	Online-Verkaufsplattformen und Gebrauchtwagenhändler.	Buchhalter und Scheinfirmen.
Autovermietungen und Flughäfen.	LEAs und Unterkunftsanbieter.	LEAs.	Europol, Interpol, lokale Gruppen und Medien.	Nationale Polizei und kommunale Behörden.	Versicherungs-gesellschaften und Zollbehörden	Steuerbehörden und Eigentümer von Lagereinrichtungen.	Polizei und Zollbehörden.	Besitzer von Gebrauchtwagen und Schrottplätzen.	Steuerverwaltungen und Finanzdienstleister.
Datenaustausch zwischen den LEAs und der Privatwirtschaft (Vermietungen, Fluggesellschaften).	Überprüfbare Registrierung von Mietern und Besuchern (digitales Nachregister).	EU-weites datengesteuertes ANPR-System.	Polizeiarbeit an Brennpunkten.	Verstärkung der Zusammenarbeit zwischen Polizei und Versicherungswesen.	Verstärkung der Zusammenarbeit zwischen Polizei und Versicherungswesen.	Überwachung von Hotspots und Erkennung von Signalstörungen.	Bestandsaufnahme des Autoverkaufsprozesses in den Mitgliedstaaten.	Verbesserung der KYC Durchsetzung durch Online-Händler und Kennzeichnung von Autoteilen.	Durchsetzung der KYC-Vorschriften für Geldtransfers und die Rückverfolgung von Vermögenswerten.

Was kommt als Nächstes?

Das europäische Barriere Modell zur Bekämpfung des Fahrzeugdiebstahls bietet einen umfassenden Überblick über mögliche Maßnahmen zur Bekämpfung der organisierten Fahrzeugkriminalität, die alle auf die Kriminalitätsprävention und -intervention auf EU-Ebene abzielen. Kurz- und mittelfristig erweisen sich die folgenden fünf Barrieren als besonders durchführbar, relevant und wirkungsvoll:

1. EU-weites datengesteuertes ANPR-System:

Das vorgeschlagene Hindernis beinhaltet die gemeinsame Nutzung von Daten und Analysemethoden für die automatische Kennzeichenerkennung (ANPR) auf EU-Ebene. Jedes Land wäre verpflichtet, eine ANPR-Liste mit rot markierten Fahrzeugen (gestohlene, verdächtige oder risikoreiche Marken) auf der Grundlage einer gemeinsamen Liste von Verstößen zu erstellen und zu pflegen. Diese Schranke erleichtert die Verfolgung und Aufspürung gestohlener Fahrzeuge, das Aufspüren geklonter Fahrzeuge und die Verstärkung der erkenntnisgestützten Polizeiarbeit durch Risikoprofile.

2. Bestandsaufnahme des Autoverkaufsprozesses in den Mitgliedsstaaten:

Diese Barriere zielt darauf ab, die Strafverfolgungsbehörden in der gesamten EU für die rechtlichen Anforderungen für den Kauf, den Verkauf und die Zulassung eines Fahrzeugs in jedem Mitgliedstaat zu sensibilisieren. Wenn die Mitarbeiter der Strafverfolgungsbehörden umfassende Informationen über diese verschiedenen Verfahren erhalten, können sie Anzeichen von Fahrzeugkriminalität (Diebstahl oder Betrug) besser erkennen.

3. Verstärkung der Sorgfaltspflicht der Kunden:

Diese Barriere schlägt die Einführung einer gesetzlichen Verpflichtung zur Registrierung von (Online-) Käufern/Händlern vorgebrauchten Autoteilen vor, zusammen mit Mindestanforderungen für die Führung von Kaufunterlagen. Außerdem ist ein Verbot des Verkaufs von Teilen mit beschädigten oder gelöschten Seriennummern vorgesehen. Die Maßnahme könnte noch ausgeweitet werden, um Postunternehmen zu verpflichten,

diebstahlgefährdete Waren nur dann zu befördern, wenn der Absender eine gültige digitale Registrierung vorlegt. Die Umsetzung erfordert eine Anpassung der Rechtsvorschriften in den Mitgliedstaaten, eine Verknüpfung der nationalen Register für den Datenaustausch und eine Verbindung mit den Polizeiregistern für gestohlene Waren. Die Schranke erleichtert die frühzeitige Identifizierung gestohlener Autoteile, verhindert den Zugang von Kriminellen zu Postdiensten und sensibilisiert die Kunden dafür, nur gekennzeichnete Teile zu kaufen.

4. Kennzeichnung von Autoteilen:

Diese Barriere soll den Handel mit gestohlenen Teilen durch werkseitige Kennzeichnung oder nachträgliche Mikropunktierung verhindern und unterbrechen. Diese Vorschrift, die sich zunächst auf die am häufigsten gestohlenen Autoteile konzentriert, würde für alle EU-Hersteller, Autoteilehändler und Online-Handelsplattformen gelten. Die Umsetzung erfordert die Einrichtung eines gemeinsamen EU- Registers oder die Verknüpfung bestehender Datenbanken, wie der FADA-Datenbank (Fahrzeugdatenabfrage) in Deutschland, und die Gewährleistung des Zugangs für Strafverfolgungsbehörden.

5. Stärkung der Zusammenarbeit zwischen der Polizei und dem Versicherungssektor:

Diese Barriere unterstreicht die Notwendigkeit einer verstärkten öffentlich-privatenPartnerschaftzwischen der Polizei und den Versicherungsunternehmen. Die Polizei kann Versicherungsunternehmen dazu ermutigen, Sensibilisierungskampagnen für Fahrzeughalter häufig betroffener Marken zu starten, regelmäßig über neue Kriminalitätstrends zu informieren und praktische Ratschläge zur Fahrzeugsicherheit zu geben. Die Umsetzung umfasst die Einbindung von EU- und internationalen Versicherungsverbänden, die Einführung von Trenderkennungssystemen durch Versicherungsunternehmen in den Mitgliedstaaten und die Festlegung von Standardkriterien für die Versendung von Warnungen. Die positiven Ergebnisse sind die gemeinsame Verantwortung für die Prävention und die Möglichkeit der Fahrzeughalter selbstständig Präventionsmaßnahmen zu ergreifen.



V-BAR will die Dynamik der kriminellen Märkte für Kraftfahrzeugdiebstahl und gestohlene Fahrzeugteile in der EU analysieren. Auf der Grundlage logistischer Analysen dieser Märkte in sechs EU-Mitgliedstaaten wird V-BAR ein europäisches Barriere Modell für organisierten Kfz-Diebstahl und gestohlene Kfz-Teile entwickeln