



**RAAD VAN
DE EUROPESE UNIE**

**Brussel, 22 april 1999 (10.06)
(OR. en)**

7533/99

LIMITE

ENFOPOL 27

NOTA

van : de Britse delegatie

aan : de Groep Politieële Samenwerking

nr. vorig doc. : PB L 38 van 11.02.1974, blz. 22; vragenlijst CEN/TC 278/WG 14

Betreft : Systemen voor het terugvinden van gestolen voertuigen

- Overzicht van de antwoorden op vragenlijst CEN/TC 278/WG 14

Systemen voor het terugvinden van gestolen voertuigen

De Groep Politieële Samenwerking (GPS) heeft zich tijdens het Oostenrijkse voorzitterschap gebogen over het onderwerp systemen voor het terugvinden van gestolen voertuigen, en is overeengekomen met de Europese Commissie voor Normalisatie samen te werken. De lidstaten werd verzocht een vragenlijst, CEN 278 WG 14, in te vullen over wetshandhavingseisen. De genoemde instantie zou de antwoorden van alle betrokken partijen coördineren en een eindverslag opstellen. De antwoorden moesten uiterlijk op 1 december 1998 binnen zijn.

Antwoorden op de in mei 1998 verspreide vragenlijst

De vijftien antwoorden op de lijst van vragen naar de mening over systemen voor het terugvinden van gestolen voertuigen (After-Theft Systems for Vehicle Recovery: ATSVR), zijn in één document samengebracht. Gemakshalve zijn de bij elke vraag gegeven meningen herleid tot "tegen" (-), "voor" (+) en "niet van toepassing" (0). Vragen die door de respondent niet van een teken waren voorzien, werden geboekstaafd als zijnde "niet van toepassing", zulks omwille van de samenhang en een evenwichtige beoordeling. In sommige gevallen beschikten de respondenten niet over voldoende ervaring op het betrokken punt, of was nadere verduidelijking vereist.

Het document zal aan WG 14 worden voorgelegd als het standpunt van de Europese politiediensten dat samen met die van andere betrokken werkgroepen moet worden bestudeerd. Aangezien bepaalde vragen door sommige politiediensten tegengesteld werden beantwoord, zal er niet in alle gevallen één enkel politiestandpunt kunnen worden onderscheiden. De werkwijze zal erin bestaan dat bij de formulering van de norm elk punt tegen het politiedocument zal worden afgezet. Indien er geen logische voorkeur bestaat, kan het voorstel samen met een toelichting naar de GPS worden doorverwezen. Onvermijdelijk zullen er enkele onderwerpen zijn waar niet ieders mening het kan halen.

De voornaamste punten die uit de antwoorden naar voren komen, worden in het onderstaande algemeen overzicht weergegeven. Voor details wordt men verwezen naar het hoofdverslag.

Onderdelen A en B, doelstellingen en functies: de politieke doelstellingen omvatten tevens preventie, zuinig gebruik van de hulpmiddelen, misdaddetectie en het terugvinden van andere eigendommen dan wegvoertuigen. Het is essentieel dat duidelijk wordt aangetoond dat het voertuig gestolen is, en er is overeenstemming over de vraag in hoeverre de politie op informatie zal reageren. Men heeft er weliswaar weinig problemen mee dat andere instanties dan de politie worden ingeschakeld voor de bediening van de ATSVR-systemen, maar in veel antwoorden wordt gesteld dat enkel de politie bevoegd is om de chauffeur aan te houden en in hechtenis te nemen. Ook kan de toegang tot politiegegevens over gestolen voertuigen beperkt zijn.

Onderdeel C, operationele voorschriften: er bestaat een ruime mate van overeenstemming over de operationele parameters. Op korte afstand tussen 20 m en 100 m en op lange afstand tussen 100 m en 100 km. Van de systemen wordt verwacht dat zij, binnen redelijke grenzen, voertuigen die 130 km/u rijden, overal kunnen lokaliseren. Het liefst zou men zien dat de systemen in heel Europa functioneren, maar in sommige antwoorden wordt gewezen op de voordelen van systemen die alleen op lokaal of nationaal niveau werken.

Onderdeel D, veiligheid: mits de kosten realistisch blijven, moeten de systemen worden getest op en bestand zijn tegen crimineel gedrag.

Onderdeel E, juridische beperkingen: iedereen wenst inachtneming van eisen in verband met gegevensbescherming en burgerlijke vrijheid.

Onderdeel F, installatie: omtrent de vraag of de installatie door de fabrikant dan wel na de verkoop moet plaatsvinden, of het onzichtbare systemen moet betreffen en hoe lang de batterijen moeten meegaan, werden er heel wat uiteenlopende meningen gegeven. Veel zal afhangen van de technologische ontwikkelingen.

Onderdelen G, H, I, J, systeemparameters: vele verschillende detectiemiddelen worden aanvaardbaar geacht, maar ze moeten nauwkeurig de voertuigen kunnen lokaliseren (met een foutenmarge van minder dan 100 m), en de locatie om de minuut, of sneller, kunnen updaten. Inrichtingen en/of systemen moeten afzonderlijk gestolen voertuigen kunnen identificeren en nadere gegevens over het voertuig, de eigenaar en de aangifte van de diefstal verstrekken.

Onderdeel K, blokkering op afstand: de helft van de antwoorden van de politiediensten is positief over het vertragen of onklaar maken van de motor nadat de ontsteking is uitgeschakeld. In alle antwoorden werd gewezen op juridische punten en veiligheidsaspecten die moeten worden opgelost voordat dergelijke systemen worden toegestaan. Voorts was men merendeels van mening dat dergelijke inrichtingen alleen door de politie moeten worden bediend.

Onderdeel L, overige eisen: verschillende systemen invoeren om criminelen op dwaalsporen te brengen, over deugdelijke informatie beschikken en oneigenlijk gebruik van de systemen vermijden, de veiligheid van de bewakingsbedrijven garanderen, internationale overeenkomsten inzake berichtgeving, supervisie van wetshandhavingsdiensten op ATSVR-exploitanten, plannen voor geheime bediening van de systemen, automatische diagnostische controles van elke inrichting en betere procedures voor het terugvinden van de voertuigen.

Momenteel zijn er twee specifieke onderwerpen ten aanzien waarvan de opinie van de politiediensten doorslaggevend is, en waarvoor eventuele voorstellen moeten worden bekrachtigd door de GPS.

1. **Gegevensbescherming.** In alle politieantwoorden werd op dit punt gewezen, en naar alle waarschijnlijkheid zullen er zich nationale verschillen voordoen. De ontwerp-norm voor ATSVR zal aan alle voorschriften inzake gegevensbescherming moeten worden getoetst. Enige hulp daarbij zal op prijs worden gesteld. Het zal wellicht het beste zijn dit onderzoek via Europol te laten verlopen.
2. **Internationale overbrenging van ATSVR-informatie.** Daarover is een toelichting bijgevoegd, waarop U commentaar kunt leveren. De politievertegenwoordigers verkondigden ten overstaan van WG 14 het standpunt dat dit geen taak van de politie is, maar een onderdeel van de handelsstructuur van iedere onderneming vormt, en derhalve op kosten van deze laatste moet worden geregeld. Hiermee is men het binnen de ATSVR-branche min of meer eens, en WG14 heeft de politievertegenwoordiger gevraagd voorstellen hierover op te stellen. Eer dat kan gebeuren, wordt de GPS verzocht de beginselen overeen te komen. Alle concrete voorstellen zullen vanzelfsprekend voordat ze hun definitieve vorm krijgen, ter goedkeuring aan de GPS worden voorgelegd. Voorts zou via de GPS de instemming van de politiediensten van de verschillende landen met deze voorstellen moeten worden verkregen.

Verspreiding van het verslag. Het geconsolideerde antwoord op de vragenlijst van WG 14 biedt een zeer goed overzicht van de aandachtspunten van de politiediensten van de verschillende Europese landen, en kan ook een steun in de rug zijn voor de landen die niet veel ervaring hebben met deze systemen. Er wordt dan ook verzocht dit verslag en het geconsolideerde antwoord aan WG 14 aan de belangrijkste departementen van de wetshandhavingsinstanties in elk land toe te zenden. Het uitwerken van technische normen vergt tijd, en dit document biedt dan ook, zolang er nog geen norm is ingevoerd, een essentieel en actueel referentiepunt voor ATSVR-bedrijven, aangezien zonder overeenstemming van de politie over de ingebruikname van een inrichting, sommige inrichtingen van beperkte waarde zijn.

Alan McInnes

Sussex Police, UK

Opgesteld namens de Policing & Organised Crime Unit, Ministerie van Binnenlandse Zaken, UK.

Februari 1999.

Internationale overbrenging van informatie voor bedrijven die ATSVR-systemen exploiteren

Een aantal ATSVR-systemen zijn in staat voertuigen in heel Europa op te sporen, en een aantal voertuigmeldingssystemen met ATSVR-capaciteit plus bestuurdersassistentie in verscheidene landen verschijnt naar verwachting komend jaar of kort daarna. Sommige systemen zullen tevens voor particulier gebruik, vrachtwagenparkbeheer, e.d. zijn bestemd. Het zou een moeilijke, zo niet onmogelijke opgave zijn al deze systemen te registreren en door alle politiediensten te laten erkennen.

Een belangrijk punt is de mogelijkheid dat de bewakingsbedrijven zich niet bevinden in het land waar de eigenaar van het voertuig is gevestigd, of waar het naderhand wordt gestolen. De vraag is gerezen hoe de informatie over de locatie van het gestolen voertuig over internationale grenzen moet worden gestuurd en hoe de real-time-locatie van het voertuig aan de plaatselijke politie moet worden doorgegeven. Geopperd werd dat zulks een commerciële kwestie is, en geen zaak voor de officiële communicatienetwerken van de politiediensten of van INTERPOL. Ook werd geopperd werd dat het in de huidige omstandigheden onwaarschijnlijk is dat de plaatselijke politiedienst telefonische informatie van een particulier bedrijf in een ander land accepteert als reden om een verdacht voertuig aan te houden, en de bestuurder in hechtenis te nemen.

Er hebben zich reeds enkele gevallen voorgedaan, en zowel de politie als de exploitanten hebben problemen ondervonden met de taal, lange termijnen voor het doorgeven van informatie, erkenning van het bedrijf, kwaliteit van de gegevens, plaatselijke kennis van politie-eisen en locaties.

Ook CEN 278 WG 14, een werkgroep voor technische normalisatie die een Europese norm wil uitwerken voor inrichtingen voor het opsporen van voertuigen, onderkent die problemen, en is het erover eens dat ATSVR-bedrijven voor internationale informatieoverbrenging geen staat moet maken op de politie.

Het volgende voorstel wordt ter overweging aan de politiediensten voorgelegd.

Internationaal opererende ATSVR-bedrijven moeten in elk land een vestiging hebben van waaruit zij opereren, of moeten met een ander ATSVR-bedrijf in die landen een overeenkomst hebben. Wanneer een gestolen voertuig wordt opgespoord, zendt de oorspronkelijke exploitant de gegevens naar het zusterbedrijf in het land waar het voertuig gelokaliseerd is. Het is de taak van het plaatselijke bedrijf om de politie de plaats van het voertuig te melden.

De beide ATSVR-exploitanten dienen over voldoende communicatietechnologie te beschikken om het plaatselijke bedrijf de real-time-locatie door te geven. Het zal tot de taken van het plaatselijke bedrijf behoren om zich bij de politie in dat land te legitimeren, zodat de politie met vertrouwen op grond van de verstrekte informatie kan optreden.

De voorgestelde Europese ATSVR-norm zal er borg voor staan dat de informatie en de gegevens qua nauwkeurigheid en kwaliteit voor de politie aanvaardbaar zijn.

Dezelfde soort netwerken als hierboven beschreven kunnen ook worden opgezet voor pechverhelping en medische hulpverlening door andere organisaties (WG 14, februari 1999).

Antwoorden die op 21/01/99 binnen waren: (de letters tussen haken worden gebruikt voor de opmerkingen in het verslag): Oostenrijk (**A**), Luxemburg (**L**), Portugal (**P**), Duitsland (**D**), Spanje (**SP**), Ierland (**IR**), Italië (**IT**), Frankrijk (**FR**), Griekenland (**GR**), Verenigd Koninkrijk (**UK**), Europol (**EU**), Zweden (**SW**), Nederland (**NL**), Finland (**FIN**) en Denemarken (**DK**)

Totaal aantal antwoorden: 15.

Ingewachte antwoorden: België (**B**), Interpol (**INT**).

Gemakshalve zijn bij elke vraag de antwoorden herleid tot de totale aantallen "tegen" (-), "niet van toepassing" (0) en "voor" (+). Wanneer er geen antwoord werd gegeven, is dat weergegeven als "niet van toepassing" (0), zodat het totaal altijd 15 is. Bijvoorbeeld "2 tegen, 3 niet van toepassing, 5 geen antwoord en 5 voor" wordt als volgt weergegeven: 2:8:5.

A1.1 - Is het terugvinden van gestolen voertuigen het voornaamste doel?

0:0:15 Iedereen mee eens.

A1.2 - ATSVR-systemen zijn waardevol bij de bestrijding van georganiseerde criminaliteit

KA (korte afstand) 1:1:13 LA (lange afstand) 0:1:14
IT – D weinig ervaring; er moet een infrastructuur worden opgezet.

A1.3 - Heeft U nog andere doelstellingen?

Preventie, aanhouding, terugvinden van gestolen goederen, undercover-operaties door wetshandhavingsinstanties, levensreddende operaties (kidnapping, mogelijke zelfdodingen), zuinig gebruik van politieke middelen, verkeerscontrole, analyse van verkeersongevallen, betrouwbare en snelle computersystemen, snelheid van misdaaddetectie, surveillance (na een rechterlijk besluit), opsporing van machines/boten/containers/dieren/personen/wagenparkbeheer/voertuigverhuur, ervoor zorgen dat de politie niet uitsluitend bepaalde producten steunt.

A2 - De oorspronkelijke diefstal van het voertuig moet worden vastgesteld en bevestigd door:

de visu door de eigenaar	2:3:10
automatisch door een elektronisch systeem	3:5:7
door een systeem, en vervolgens bevestigd door de eigenaar	1:1:13

Bezwaar: automatische systemen zullen soms vals alarm slaan (defecten & gebruikersfouten). In sommige landen mag de politie pas na officiële aangifte van de diefstal reageren, en volautomatische systemen zijn niet mogelijk.

A3 - Wie moet gemachtigd zijn op basis van de informatie op te treden, en wanneer?

FR – Alleen politie en gendarmerie zijn gemachtigd het voertuig en de eigenaar ervan op grond van het volgnummer te identificeren.

IR – Iedere andere goedgekeurde instantie ("Approved Agency") moet worden gecontroleerd, en moet aan strenge criteria voldoen.

UK – D – Uitsluitend de politie inschakelen na bevestiging van de diefstal.

A3.1 - Wanneer een elektronisch alarmsignaal wordt opgevangen dat aangeeft dat het voertuig wellicht gestolen is (zonder bevestiging), moeten de volgende organisaties optreden:

politie	4:2:9	particuliere beveiliging	5:4:6
andere instantie	0:5:10	andere	4:11:0

L – 3.1 en 3.2 De omstandigheden moeten worden gezien in het licht van de juridische situatie.

IT – Volgens de wet kunnen controles door een politiedienst worden uitgevoerd.

GR – Volgens de Griekse wetgeving treden de autoriteiten op wanneer van de diefstal aangifte wordt gedaan of wanneer een politiefunctionaris er getuige van is. Particuliere bedrijven mogen optreden met instemming van de eigenaar van het voertuig, op voorwaarde dat ze de politie van de diefstal of het terugvinden in kennis stellen.

FR – Als de politie door een bewaker van een elektronisch bewakingssysteem ervan in kennis wordt gesteld dat er wellicht in een bepaalde auto zal worden ingebroken, zal de procedure om de eerste twijfel weg te nemen worden toegepast. Indien een alarm afgaat op de openbare weg en de politie nabij is, wordt er minder acht geslagen op formaliteiten.

DK – Uitsluitend door bedrijven die erkend zijn door het Ministerie van Justitie.

P – Andere instanties onder supervisie van een wetshandavingsinstantie

A3.2 - Wanneer de elektronische detectie van de diefstal is bevestigd, moet(en) de volgende organisatie(s) optreden:

politie	2:2:11	particuliere beveiliging	5:4:6
andere instantie	3:5:7	andere	3:12:0 tegen

L – **GR** – Zie A3.1.

D – **IT** – **UK** – Andere instanties en particuliere beveiligingsbedrijven mogen alleen assistentie verlenen bij lokaliseren/identificeren van voertuigen maar hebben geen bevoegdheid om op te treden.

NL – Een gemachtigd controlecentrum dient op te treden als vertegenwoordiger van de eigenaar.

FIN – Na machtiging door de politie.

A3.3 – Nadat de diefstal bij de politie is aangegeven, moet(en) de volgende organisatie(s) optreden:

politie	0:1:14	particuliere beveiliging	7:4:4
andere instantie	5:5:5	andere	8:6:1

UK – IT – GR – L – Zie A3.1 en A3.2.

FR – Na één maand worden de verzekeringsmaatschappijen eigenaar en mogen die hun eigendom lokaliseren en terugzoeken.

D – Na aangifte van de diefstal mag alleen de politie optreden.

A3.4 – Wanneer een systeem een gestolen voertuig heeft geïdentificeerd en gelokaliseerd, is (zijn) de volgende organisatie(s) gemachtigd om op te treden:

politie	0:0:15	particuliere beveiliging	4:5:6
andere instantie	3:3:9	andere	7:8:0

UK – Deze vraag is in strijd met vraag A4. Wat houdt het in deze vraag voorgestelde begrip "optreden" in als daarmee iets anders wordt bedoeld als in A4? Instanties zonder wetshandhavingsbevoegdheid mogen geen rechtsmacht hebben om gestolen voertuigen te achtervolgen en te proberen aan te houden.

L – IT – GR – D – FR – Zie opmerkingen bij A3.1, A3.2 en A3.3.

IR – Particuliere beveiligingsbedrijven moeten binnen een strikt regelgevingskader opereren.

FR – De politie treedt op op grond van praktische prioriteiten en de betrouwbaarheid van de informatie.

A3.5 – De volgende organisatie(s) moet(en) toestemming krijgen om een gestolen voertuig te bewaken of op te sporen met gebruikmaking van gegevens van een ATSVR-systeem:

politie	1:0:14	particuliere beveiliging	5:2:8
andere instantie	2:6:7	andere	3:8:4

UK – SW – Met "andere" worden instanties als douane- en immigratiediensten bedoeld.

L – IT – Zie A3.1 en A3.2.

SP – Zonder in de auto te komen om geen bewijsmateriaal met betrekking tot de overtreders te vernietigen.

IR – Het hangt af van de reden waarom het voertuig wordt bewaakt. Als het wordt gebruikt door terroristen, kidnappers, enz., moet de verantwoordelijkheid volledig bij de politie berusten.

GR – Er is geen wettelijk kader voor het bedienen van ATSVR-systemen en het gebruik ervan door de politie of particuliere bedrijven. Het bijhouden van gegevens, surveillance, detectie en opsporing van gestolen voertuigen vallen onder de verantwoordelijkheid van het openbaar ministerie.

FR – Bewaking en achtervolging vallen beide onder de uitsluitende bevoegdheid van de politie.

FIN – UK – Alleen om een gestolen voertuig op te sporen en de politie op de hoogte te houden.

A3.6 - De volgende organisatie(s) moet(en) toestemming krijgen om de detectiemiddelen, -inrichtingen van een ATSVR-systeem te bedienen:

politie	1:1:13	particuliere beveiliging	3:3:9
andere instantie	0:5:10	andere	2:10:3

UK – De politie mag alleen in gevallen van zware criminaliteit erop staan het systeem zelf te bedienen.

P – SW – Ook grenspolitie, douaneautoriteiten, maritieme politiediensten.

IT – Verzekeraars en bewakingsbedrijven zouden de systemen kunnen bedienen, maar voor operationele acties zouden zij zich moeten wenden tot een politiedienst.

GR – Zie A3.5.

FR – Zie 3.3; onder bepaalde voorwaarden kan een particulier bedrijf de politie informatie doorgeven voor een optreden.

A4 - De volgende organisaties moeten gemachtigd worden een gestolen voertuig aan te houden en de inzittenden in hechtenis te nemen:

politie	0:0:14	particuliere beveiliging	2:3:10
andere instantie	1:5:9	andere	2:7:6

UK – Alleen politie en douane hebben aanhoudingsbevoegdheid. In beperkte omstandigheden mogen burgers worden gearresteerd door civiele personen.

P – SW – IR – D – Alleen politie, douane, maritieme politie en grenspolitie.

SP - Verzekeringsmaatschappijen of particuliere bedrijven moeten aanwezigheid van en deelname door de politie, dan wel de bevoegde autoriteiten vragen.

IR - Particuliere beveiligingsbedrijven zouden kunnen worden gemachtigd om alleen op privé terrein voertuigen aan te houden en vast te houden.

FR - Bewaking en achtervolging vallen beide onder de uitsluitende bevoegdheid van de politie.

B1 - Met behulp van de voertuigidentificatiefunctie moeten alle gestolen voertuigen die van de inrichting zijn voorzien, geïdentificeerd kunnen worden.

Alle 15 mee eens. Elke inrichting moet een uniek nummer hebben dat een controleerbaar spoor oplevert voor de bewijsvoering in de rechtbank. Daarnaast ook strijdigheid van gegevens voorkomen.

B2 - Met behulp van de detectiefunctie moeten gestolen voertuigen automatisch kunnen worden opgespoord.

Alle 15 mee eens, behoudens opmerkingen bij onderdeel A1-A4.

B3 - Met behulp van de functie voor blokkering van het voertuig van op afstand moet het prestatievermogen van een voertuig dat gestolen is, of ten aanzien waarvan een dergelijk vermoeden bestaat, van op afstand kunnen worden verminderd.

Verdachte voertuigen 3:1:11

KA-systeem na aangifte van de diefstal 2:0:13

LA-systeem na aangifte van de diefstal 2:1:12

Degenen die het hiermee eens zijn, maken wel het voorbehoud dat de aspecten veiligheid, recht en aansprakelijkheid worden opgelost.

B4 - Het ATSVR-systeem moet een aantal gebeurtenissen ter plaatse of van op afstand kunnen opslaan.

1:0:14

Nuttig om de door de overtredders gevolgde routes te kunnen achterhalen, maar er moet rekening worden gehouden met de persoonlijke vrijheid.

B5 - Voertuiglokalisatiefunctie

KA 1:2:12

LA 0:0:15

C1 - Afstand tussen het detectiemiddel en het gestolen voertuig

Identificatie:	KA 20 cm - 100 meter. LA 10 meter - 5 km
Detectie:	KA 20 cm - 100 meter. LA 10 meter - 5 km
Immobilisatie:	KA 20 cm - 250 meter. LA 10 meter - 5 km
Registratie:	KA 10 cm - 100 meter. LA 100 meter - 100 km
Locatie:	KA 20 cm - 250 meter. LA 10 meter - 100 km

Een kleine detectiereikwijdte vermindert de kansen op succes. Nauwkeurigheid is van belang wanneer het voertuig in beweging is. Om het voertuig te blokkeren, moet degene die het systeem bedient, het voertuig met het oog kunnen zien.

D - De afstand tussen het controlepunt (bijv. een grensovergang) en het detectiesysteem mag overeenkomstig de voorschriftencatalogus BMI/BGS/BKA niet kleiner zijn dan 1 km, zodat het controlepersoneel voldoende tijd heeft om op te treden.

C2 - Waar moet het voertuig kunnen worden gedetecteerd

wegen	KA 1:3:11	LA 0:1:14
parkeerplaatsen op straatniveau	KA 1:3:11	LA 1:3:11
ondergrondse parkeergarages	KA 0:5:10	LA 1:4:10
in bossen	KA 2:6:7	LA 0:6:9
scheepscontainers	KA 2:2:11	LA 1:2:12
gesloten garages	KA 1:2:12	LA 2:2:11

Alle wenselijk, maar er moet rekening worden gehouden met de kosteneffectiviteit en de technische mogelijkheden.

C3 - Relatieve snelheid van het gestolen voertuig en het detectiesysteem

geparkeerd voertuig	KA 0:2:13	LA 0:5:10
0 - 50 km/u	KA 1:5:9	LA 0:3:12
meer dan 50 km/u	KA 1:7:7	LA 0:1:14

D - Op autosnelwegen moeten er tot een snelheid van 130 km/u betrouwbare gegevens kunnen worden afgelezen.

C4 - Geografische parameters

stedelijke gebieden	KA	2:4:9	LA	5:5:5
landelijk	KA	1:4:10	LA	2:2:11
in alle EU-landen	KA	3:2:10	LA	0:1:14

Een landelijk netwerk heeft voordelen maar ook nadelen; Europese reikwijdte geniet de voorkeur; later kan worden bekeken of er behoefte is aan een wereldwijd netwerk.

C5 - Relatieve oriëntatie van detectiemiddel en gestolen voertuig

gericht	KA	2:3:10	alzijdig gericht	KA	1:0:14
alzijdig gericht	LA	0:0:15			

D1 - Bescherming tegen crimineel gedrag

verwijdering	0:1:14	namaakgegevens	1:4:10
vernietiging	0:1:14	vervalsing van gegevens	1:1:13
vervalsing	1:4:10	afsnijden van de energie	0:2:13
antenneafscherming	0:1:14	inbreken in gegevensbestanden	0:1:14
opzettelijke storing	1:4:10	andere	0:10:5

Bescherming is op al deze punten gewenst, maar de kosten moeten realistisch blijven. Een minimale beschermingstijd (van bijvoorbeeld 10 minuten) tegen de meest gebruikelijke methodes (fysiek geweld) is eerder haalbaar. Bescherming tegen inbraak in bestanden en gegevensvervalsing is van belang om te voorkomen dat hele systemen onbruikbaar worden.

D2 - Moeten bij de normalisatie de voorzorgsmaatregelen voor het bedienen van ATSVR-systemen worden gecontroleerd ter bescherming tegen misdrijven?

KA	0:7:8	LA	0:4:11
----	-------	----	--------

Deze vraag heeft nadere toelichting. Dit punt komt allicht ook aan de orde bij de installatievoorschriften en de bestendigheidsproeven.

E - Bijzondere juridische beperkingen

In alle antwoorden werd gewezen op de wetgeving inzake gegevensbescherming, verkeerswetten en vraagstukken in verband met de persoonlijke vrijheid. Alle voorstellen zullen door gedelegeerden van de GPS of door Europol moeten worden getoetst.

F1.1 - Moet de inrichting in het voertuig onzichtbaar zijn?

Verborgen	KA	0:5:10	LA	1:4:1
Zichtbaar	KA	3:6:6	LA	2:5:8

De meerderheid is voor verbergen; degenen die tegen zijn voeren aan dat zichtbaarheid preventief werkt, en dat zo kan worden gecontroleerd of de inrichting is verwijderd. (dat laatste punt geldt alleen als alle voertuigen van een inrichting zijn voorzien) - *(Vraag en antwoord worden gedeeltelijk ontkracht wanneer dezelfde vraag omgekeerd wordt vastgesteld.)*

F1.2 - In welke levensfase van het voertuig moet de inrichting worden geïnstalleerd?

Tijdens de productie	KA	0:1:14	LA	0:1:14
Na de aankoop	KA	3:5:7	LA	3:5:7

(Vraag en antwoord worden gedeeltelijk ontkracht wanneer dezelfde vraag omgekeerd wordt gesteld.)

Aan installatie door de fabrikant wordt de voorkeur gegeven omdat er daardoor voor kan worden gezorgd dat meer voertuigen met het systeem worden uitgerust, en omdat de inrichting dan het best kan worden verborgen. Bij installatie na de aankoop kan echter rekening worden gehouden met de vraag van de consument naar verschillende systeemtypes, en met het feit dat er systemen beschikbaar moeten zijn voor bestaande voertuigen alsook voor voertuigen die door de fabrikant bewust niet met de inrichtingen zijn uitgerust.

F1.3 - Waar in het voertuig moet de inrichting worden geïnstalleerd?

Standaardplaats	KA	4:6:5	LA	4:4:7
Willekeurig	KA	0:6:9	LA	0:6:9

De meesten zijn voor installatie op een willekeurige plaats, omdat daardoor een betere bescherming tegen crimineel gedrag wordt geboden, tenzij het systeem met verschillende elektronische systemen van het voertuig is geïntegreerd om het moeilijk verwijderbaar te maken.

F2.1 - De inrichting in het voertuig moet op de volgende wijze van stroom worden voorzien:

hoofdaccu van het voertuig	KA	7:8:0	LA	8:7:0
eigen bron	KA	4:8:3	LA	3:7:5
voertuigaccu plus reservebatterij	KA	0:5:10	LA	0:4:11

De vraag houdt geen rekening met het type installatie, of ontwikkelingen op het gebied van zonne-energie of kinetische generatoren. Het is van belang dat het systeem continu blijft werken en betrouwbaar is wanneer het voertuig is gestolen. Het is de taak van de fabrikanten om hiervoor een tevredenstellende oplossing aan te dragen.

F2.2 - Onafhankelijke, eigen stroomvoorziening van de inrichting in het voertuig

Waakstand	KA	3 m. - 5 jaar (2) - levensduur van het voertuig (5)
	LA	5 dagen - 5 jaar - levensduur van het voertuig (6)

Actief	KA	6 uur - 5 jaar - terugvinden - levensduur
	LA	60 uur - terugvinden - 1 jaar

Vraag is niet voldoende gedetailleerd en overlapt vraag F2.3.

Het systeem moet een externe stroombron hebben wanneer het voertuig niet gestolen is, en voldoende stroom van de voertuigaccu of de eigen batterij betrekken, om het voertuig na diefstal te kunnen lokaliseren en te kunnen terugvinden. Hoe lang het duurt om het voertuig terug te vinden hangt af van veel factoren. Zonne-energie en kinetische energie worden niet genoemd.

F2.3 - Reserve /Stroomvoorziening van de inrichting in het voertuig

Waakstand	KA	1 m. - 1 jaar - levensduur van het voertuig (3)
	LA	2 dagen - 1 jaar (2) - levensduur van het voertuig (3)

Actief	KA	6 uur - 5 jaar - levensduur van het voertuig
	LA	24 uur (3) - 1 jaar (3)

Slechte vraag; opmerkingen, zie vraag F2.2.

G - Bijzondere eisen die aan de identificatiefunctie worden gesteld:

LA- & KA-systemen	Door de politie	Door een andere goedgekeurde instantie	Door een particulier beveiligingsbedrijf	Door de voertuig-fabrikanten
Model en type (*)	0:1:14	1:8:6	2:10:3	0:10:5
Kleur (*)	0:3:12	1:8:6	2:9:4	0:10:5
Registratienummer (*)	0:1:14	1:8:6	2:9:4	0:11:4
Naam van de eigenaar	1:2:12	3:8:4	2:9:4	2:11:2
TIN (17 tekens)	0:0:15	1:8:6	2:9:4	0:10:5
Specifiek herkenningsteken	0:5:10	2:10:3	2:9:4	1:11:3
Identificatie van motor en onderdelen	0:3:11	1:9:5	2:9:4	0:10:5
Opnamefuncties	0:7:8	1:11:3	2:10:3	1:14:0
Verzekering (code, geldigheidsduur)	4:4:7	1:12:2	2:10:3	2:13:0
Diefstalgegevens	3:2:10	1:9:5	2:10:3	1:11:3
Huur-, c.q. leasinggegevens	3:4:8	2:9:4	2:10:3	1:12:2

Bij onderdelen met een asterisk (*) in de eerste kolom wordt een voorbehoud voor KA-systemen gemaakt.

Voor bepaalde gegevens kunnen wetten inzake gegevensbescherming gelden. De informatie is enkel op verschillende momenten van de fabricage, de verkoop en het bezit van het voertuig beschikbaar, en kan bovendien veranderen.

H1 - Detectie door een alarmsignaal

detectie door alarmsignaal over KA 3:1:11 detectie door alarmsignaal over LA 2:0:13

Het gaat erom dat de diefstal wordt geconstateerd en de actuele locatie van het voertuig bekend is. In sommige landen is automatische detectie en melding aan de politie wettelijk niet mogelijk.

H2 - Detectie door een radiosignaal

signaal over KA 1:1:13

signaal over LA: 0:1:14

Zie opmerkingen bij onderdeel H1.

H3 - Detectie door systematische peiling

KA/LA 2:2:11

Is misschien voor sommige politiediensten niet acceptabel, en tenzij alle voertuigen bij wet met een systeem worden uitgerust, worden voertuigen zonder inrichting "verdacht".

H4 - Soort detectiemiddelen

draagbare inrichting	KA	1:5:9	LA	2:5:8
inrichting in patrouillevoertuigen	KA	1:3:11	LA	0:5:10
vaste detectielocaties	KA	0:4:11	LA	0:2:13
particulier telecommunicatie- en controlecentrum	KA	2:5:8	LA	3:3:9

Niet alle politiediensten zullen ermee akkoord gaan dat de inrichtingen door politiefunctionarissen worden gedragen of in voertuigen worden vervoerd. Indien de politie ermee akkoord gaat de inrichtingen te beheren, moeten alle systemen op dezelfde afleesinrichting werken.

H5 - Vermogen om meerdere gestolen voertuigen binnen hetzelfde gebied te detecteren.

KA 0:3:12 LA 1:2:12

I1 - Na aangifte van de diefstal moeten de volgende organisaties gemachtigd worden de voertuigdetectie/-lokalisatie-inrichting te activeren:

politie	3:5:7	particuliere beveiliging	4:4:7
andere instantie	2:5:8	andere	3:8:4

Moet gebeuren via een erkend bewakingsbedrijf. Bij meer systemen zal de politie daarvoor geen tijd hebben.

J1 - Wijze van lokaliseren

geografische plaatsbepaling 0:2:13 rechtstreekse opsporing 0:2:13

Hangt ervan af hoe nauwkeurig het systeem is (op 100 m of minder nauwkeurig).

J2 - Frequentie van het radiosignaal vanuit het gestolen voertuig of van het updaten van de positie van een gestolen voertuig

ieder uur	4:9:2	iedere seconde	1:7:7
iedere minuut	2:7:6	ander	1:10:4

Hoe hoger de frequentie, hoe sneller de lokalisering, met name in steden.

J3 - Nauwkeurigheid van de plaatsbepaling van het gestolen voertuig

Geparkeerd:	stad 10 m - 100 m	bebouwde kom: 10 m - 100 m
Rijdend voertuig:	stad 10 m - 100 m	bebouwde kom: 10 m - 100 m

Hoe nauwkeuriger de positiebepaling, des te sneller verloopt de lokalisering en des te minder inzet van de politie noodzakelijk.

J4 - Wie moet de plaatsbepalingsgegevens interpreteren?

Politie	controlecentrum	0:4:11	Privé	controlecentrum	1:4:10
	patrouillevoertuig	1:3:11		patrouillevoertuig	1:3:11
	patrouille te voet	3:5:7		patrouille te voet	7:6:2

Zie opmerkingen onder **G & H** over particuliere bewakingsbedrijven.

K1 - Bijzondere vereisten voor blokkering van op afstand (zie B3)

vertraging van het voertuig	KA	3:4:8	LA	3:5:7
stilleggen van de motor	KA	6:4:5	LA	7:4:4
beletten van herstart nadat				
het contact is afgezet	KA	0:6:9	LA	0:7:8

Moet alleen beschikbaar zijn voor politie of iemand met toestemming wanneer het voertuig zichtbaar is. Zaken wat betreft de techniek, de wettelijke aansprakelijkheid en de veiligheid moeten opgelost worden alvorens dit een prioriteit wordt. Moet alleen werken nadat de motor is afgezet.

K2 - Het activeren van de blokkering van op afstand mag alleen geschieden door onderstaande personen of in onderstaande gevallen

Politie	0:4:11	Na lokalisering voertuig	4:7:4
Andere instantie	3:8:4	Indien het bekende voertuig	
Particulier bewakingsbedrijf	4:8:3	geparkeerd staat	3:7:5
Eigenaar/bestuurder voertuig	5:8:2	Overige	2:11:2
Bij aangifte van diefstal	3:6:6	Zie opmerkingen bij K1	

L - Overige eisen

UK -

1. Allerlei technologie die het de criminelen moeilijk maakt en de klant een keuze biedt. Er moet rekening worden gehouden met voertuiginformatiesystemen die uitgerust zijn voor ATSVR.
2. De politie is alleen verplicht deze systemen te gebruiken uit hoofde van hun gewone verantwoordelijkheid voor het onderzoeken van misdaden.
3. Bij het ontwerpen van systemen moet worden voorkomen dat er loze oproepen worden gedaan, in het bijzonder door "noodknoppen voor de bestuurder" die moeten kunnen aangeven wat voor soort hulp er nodig is.
4. Aanwijzingen op de kaart en voertuiggegevens moeten nauwkeurig zijn en in een aanvaardbare vorm worden aangeboden.
5. Systemen waarmee de fabrikant/eigenaar het systeem kunnen uitschakelen moeten met een veiligheidsprocedure worden beveiligd.
6. Bewakingsbureaus moeten worden erkend wat betreft de veiligheid. De gegevens moeten beveiligd zijn tegen oneigenlijk gebruik.
7. Bij het opsporingsbureau moet bekend zijn wie de eigenaar is van het ATSVR-voertuig.
8. Alle ATSVR-voertuigen moeten worden uitgerust met een immobilisatiesysteem volgens Richtlijn 95/56 van de EU.
9. Voor deze norm moet er worden uitgegaan van het standpunt van de politie. Zonder tussenkomst van de politie hebben deze systemen een beperkte waarde.

10. ATSVR-bedrijven die internationaal opereren moeten commerciële overeenkomsten hebben waarmee het mogelijk is opsporingsgegevens over de grenzen door te geven. Het is niet de taak van de politie om op internationaal niveau de informatie voor het opsporen van het voertuig door te spelen aan de plaatselijke politie.

P - De systemen moeten worden beheerd door particuliere ondernemingen die onder toezicht staan van een wetshandavingsinstantie.

E - VIS wordt vaker gebruikt omdat deze letters zijn toegekend volgens de ISO-normen voor het identificatiegedeelte van de VIN. VDS is ook niet goed omdat dit volgens de ISO-normen het beschrijvende gedeelte van de auto is.

F - Toepassingen zoals het vertragen van op afstand zijn interessant maar worden niet behandeld in deze studie die zelf al voldoende complex is.

D -

1. Een geheime activering van het systeem kan noodzakelijk zijn om politieel-tactische redenen.
2. De tijdgebonden bestendigheid van de inrichting in het voertuig tegen materiële en andere invloeden van buitenaf moet zeer hoog zijn (bijna immuun).
3. Het systeem moet zelf storingen kunnen vaststellen en aangeven.

NL - Verbeterde procedures voor het terugvinden van gestolen en opgespoorde voertuigen.

M - Geef in volgorde van belangrijkheid aan wat u noodzakelijk acht.

UK -

1. Een goed opsporings- en kaart aanduidingssysteem dat tot op minder dan 100 m nauwkeurig de lokatie en de richting aangeeft en in staat is afzonderlijke voertuigen op te sporen.
2. Een realistisch opsporingsbereik dat in allerlei geografische situaties en bij iedere rijdsnelheid up-to-date informatie geeft over de lokatie (in real-time).
3. Zo spoedig mogelijke bevestiging van de diefstal, nog voor aangifte bij de politie. Dit houdt in dat informatie moet worden gefilterd om loze meldingen bij de politie te voorkomen.
4. De batterij moet lang meekunnen voor het geval de motor en de accu van het voertuig onklaar zijn geraakt.
5. Er moet nauwkeurige, regelmatig gecontroleerde informatie zijn over de identiteit van voertuig en eigenaar.

6. Beveiliging van het bewakingsbedrijf en het ATSVR-systeem in het voertuig tegen crimineel gedrag.
7. Voertuigbewaking door particuliere ondernemingen.
8. Blokkering van op afstand is alleen aanvaardbaar wanneer alle technische en juridische aspecten zijn opgelost.
9. De voorkeur gaat uit naar pan-Europese systemen, waaronder een overeengekomen systeem voor de uitwisseling van opsporingsinformatie tussen EU-landen dat niet afhankelijk is van de politie.

L -

1. Herstarten van de motor moet onmogelijk zijn nadat het contact is afgezet.
2. Testen of het systeem werkt.
3. De status van de auto moet worden nagegaan: gestolen of niet gestolen.
4. Een gestolen auto moet worden opgespoord teneinde bewijsmateriaal te vergaren over criminele netwerken.
5. Een voortvluchtige auto mag alleen worden aangehouden indien hij in zicht is.

P -

1. Centrale basis/bases.
2. Voertuigen uitgerust met lokaliseringssystemen.
3. Draagbare inrichtingen.

E -

1. De straffen moeten zwaarder zijn wanneer is aangetoond dat de overtreder deel uitmaakt van een georganiseerde groep.
2. Technische middelen, geïnformatiseerde VIN-files verbonden aan de hulpelementen voor identificatie.

IRL -

1. Het ATSVR-systeem moet ieder gestolen voertuig waarin dit systeem is gemonteerd kunnen identificeren.
2. Met ATSVR moeten gestolen voertuigen kunnen worden opgespoord.
3. Voorzieningen van het ATSVR-systeem om auto's aan te houden moeten alleen door de politie kunnen worden bediend.
4. Met de inrichting moet de motor van het betrokken voertuig kunnen worden stilgelegd.
5. Met het systeem moet het mogelijk zijn precies aan te geven waar het voertuig zich bevindt.

I -

1. De veiligheid van het wegverkeer moet worden gegarandeerd.
2. Zowel het voertuig als, indien mogelijk, de dieven moeten worden geïdentificeerd.
3. De systemen moeten niet rechtstreeks en uitsluitend door de politie worden bediend.

4. De politie moet kunnen beschikken over technische middelen zonder dat ze de fabrikanten ervoor hoeven te betalen.
5. Particuliere beveiligingsbedrijven moeten, indien zij tot actie overgaan, altijd samenwerken met de politie.

F - We moeten uitgaan van de elementaire behoeften:

1. Debat over grootschalig gebruik - aanwezigheidsdetectie - ergonomie - geen extra lasten voor de politie.
2. Het materiaal moet praktisch, eenvoudig, efficiënt en betaalbaar zijn.
3. Voorstellen moeten praktisch en kostenefficiënt zijn.
4. De Franse delegatie wil meedelen dat er, met het oog op de opstelling van een toepassingsdecreet voor artikel 15 van de oriënterings- en programmeringswet inzake veiligheid van 21.2.1995, op 12 mei 1998 bij het ministerie van Binnenlandse Zaken een ontwerp is ingediend voor een lijst met de kenmerken van eigenaars van gestolen auto's.

D -

1. Identificatie van het voertuig van op een afstand van ten minste 1 km door automatische verzending van de nodige gegevens (VIN, kenteken, voertuigtype, enz.) aan een controlepunt/meldkamer.
2. Er mag geen loos alarm worden geslagen en de identificatie moet nauwkeurig zijn, zelfs bij een snelheid van 130 km per uur.
3. De inrichtingen moeten onzichtbaar en op niet gestandaardiseerde wijze in de voertuigen worden gemonteerd.
4. Onafhankelijke stroomvoorziening voor de inrichting in het voertuig, voldoende voor de gehele levensduur van een voertuig.
5. Het voertuig mag niet bediend kunnen worden nadat er aan de inrichting is geknoeid.

NL -

1. Een standaard KA met een multi-reader.
2. Indien programmeerbare KA wordt gebruikt, moet dit ook een niet-programmeerbaar deel bevatten.

(A. McInnes 01/99. EP comment5.doc)

Namens het ministerie van Binnenlandse Zaken van het UK opgesteld door: Alan McInnes, Sussex Police, UK.

Adres: HQ Staff Office, Sussex Police HQ, Mallong House, Lewes East Sussex

Telefoon: +44(0)1444 445894

Fax: +44(0)1444 445899

e-mail adres: alanmcinnes@compuserve.com