

23 januari 2007

Reactie van Nederland op het consultatiedocument van de Europese Commissie “Respecting the Rules; Better Road Safety Enforcement in the European Union” van DGTREN dat op 7 november 2006 door het hoofd van de Unit Road Safety, de heer dr. S. Tostmann, is gepubliceerd. De Europese Commissie zal de stakeholders in februari 2007 benaderen voor een nadere consultatie.

Commentaar op het consultatiedocument kan uiterlijk op 19 januari 2007 per fax of e-mail worden ingediend bij:

European Commission
Directorate General for Energy and Transport
Road Safety Unit
Reference: Cross-border enforcement
Fax: 00 32 2 296 5196
E-mail: TREN-E3-CONSULTATION@ec.europa.eu

1. Inleiding

Nederland dankt de Europese Commissie om in de gelegenheid te worden gesteld haar zienswijze kenbaar te maken over de wijze waarop verkeershandhaving een bijdrage kan leveren aan het verbeteren van de verkeersveiligheid in zowel Nederland als in de andere EU-lidstaten. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft deze reactie opgesteld in samenwerking met de departementen van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Justitie (inclusief het Openbaar Ministerie en het Centraal Justitieel Incassobureau) en Financiën, alsmede met de politie en de Dienst Wegverkeer (RDW).

Nederland ondersteunt daarbij de gedachte dat het belangrijk is dat (door niet-ingezetenen) gepleegde verkeersdelicten (overtredingen of misdrijven) ook daadwerkelijk moeten (kunnen) worden gesanctioneerd en sancties geëxecuteerd. Dit is in het belang van de verkeersveiligheid en draagt bij aan een geloofwaardige verkeershandhaving.

Het doel van de consultatie is commentaar van de lidstaten te verkrijgen op het voorstel van de Europese Commissie voor een EU-brede aanpak om, door middel van versterking van de (grensoverschrijdende) verkeershandhaving en samenwerking, de EU-doelstelling voor het verbeteren van de verkeersveiligheid te realiseren. Deze doelstelling (halvering van het aantal verkeersdoden in 2010) is opgenomen in een aanbeveling van de Europese Commissie uit 2003¹ met als speerpunten de handhaving op snelheid, alcohol en gordeldraagplicht.

In haar analyse veronderstelt de Commissie dat het voor de verkeersveiligheid goed is als de verkeersregels beter worden nageleefd. Best practices tot nu toe

¹ European road safety action programme, halving the number of road accident victims in the European Union by 2010: a shared responsibility (COM(2003) 311 final, 2 June 2003); Recommendation 2004/345/EC of 21 October 2003.

laten zien dat met goede naleving en uitvoering van verkeersregels binnen de EU elk jaar 14.000 doden (snelheid: 5.800; gordel: 4.300; alcohol: 3.800) en 680.000 gewonden kunnen worden voorkomen. Naar verwachting wordt de EU-doelstelling (-50% in 2010) zonder het nemen van aanvullende maatregelen niet gehaald.

Een mid-termreview² laat zien dat met de huidige aanpak slechts een maximale reductie van 35% kan worden bereikt. Er bestaan aanmerkelijke prestatieverschillen tussen de lidstaten onderling. Bij onderlinge vergelijking valt op dat in sommige landen verhoudingsgewijs meer verkeersdoden vallen te betreuren.

Door niet-ingezetenen begane verkeersdelicten worden niet altijd gesanctioneerd of sancties niet ten uitvoer gelegd vanwege praktische of juridische knelpunten. Volgens het consultatiedocument bestaan er nog geen statistische gegevens EU-breed, maar tonen de volgende cijfers de mogelijke grootte van het probleem. In Luxemburg is 30% van de verkeersdelicten gepleegd door niet-ingezetenen en wordt 23% van het aantal verkeersdoden door niet-ingezetenen veroorzaakt. In Frankrijk wordt in de grensgebieden 25% en over het hele land 15% van de verkeersdelicten door niet-ingezetenen gepleegd. In Nederland is dat in ruim 10% van het aantal verkeersdelicten het geval³. In Zwitserland is op sommige wegen het aandeel niet-ingezetenen in het verkeer 15% en nemen deze wel 50% van het totaal aantal verkeersdelicten voor hun rekening. De Commissie acht een aanvullend EU-initiatief gewenst op grond van Artikel 71 van het EG-Verdrag⁴ en het Kaderbesluit inzake de toepassing van het beginsel van wederzijdse erkenning op geldelijke sancties⁵.

In het werkprogramma van de Europese Commissie voor 2007⁶ is reeds melding gemaakt van een richtlijn/verordening op het terrein van (grensoverschrijdende) verkeershandhaving.

In het consultatiedocument worden diverse vragen gesteld waarop de Europese Commissie een antwoord vraagt. Uit het consultatiedocument kan worden opgemaakt dat de gedachtevorming over het Europese verkeersveiligheidsbeleid nog in ontwikkeling is. Ook Nederland zoekt nog naar een optimale wijze waarop de (grensoverschrijdende) verkeershandhaving het best binnen de EU kan worden

² Communicatie van de Commissie – Europees verkeersveiligheidsactieprogramma mid-term review (COM(2006) 74 final, 22 februari 2006).

³ In Nederland vindt beboeting voor verkeersdelicten voor 15% plaats via staandhouding en 85% op basis van kentekengedragingen. Met een beperkt aantal landen bestaan afspraken over uitwisseling van kentekengegevens voor handhaving van verkeersdelicten. Het aantal boetes in 2005 voor niet-ingezetenen bedraagt 4,75% (is circa 500.000) van het totaal. De verwachting is dat dit percentage fors zal toenemen indien uitwisseling van kentekengegevens met meer landen zal plaatsvinden.

⁴ “For the purpose of implementing Article 70, and taking into account the distinctive features of transport, the Council shall, acting in accordance with the procedure referred to in Article 251 and after consulting the Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, lay down: ... (c) measures to improve transport safety”.

⁵ The Council Framework Decision 2005/214/JHA van 24 februari 2005; dit omvat ook boetes van verkeersdelicten.

⁶ Wetgevings- en werkprogramma van de Commissie voor 2007, COM(2006)629 definitief.

georganiseerd. Via expertgroepen of op andere wijzen denkt Nederland graag mee over het vervolg op de consultatieronde.

Alvorens in te gaan op de consultatievragen worden enkele algemene opmerkingen geplaatst. Bij de beantwoording van de consultatievragen zal onderscheid worden gemaakt tussen nationale verkeershandhaving en grensoverschrijdende verkeershandhaving, waarbij in het laatste geval specifiek aandacht wordt besteed aan de daarbij behorende, relevante internationale gegevensuitwisseling op het gebied van voertuigen, houders en rijbewijzen bij de handhaving van verkeersdelicten.

Bij de beantwoording wordt telkens het begrip ‘niet-ingezetene(n)’ gebruikt. Hiermee wordt uitsluitend een niet-ingezetene binnen de Europese Unie bedoeld. Niet-ingezetenen van buiten de Europese Unie blijven buiten beschouwing.

2. Algemene opmerkingen

a. *Nationale verkeershandhaving*

Nederland kent een ambitieuze doelstelling voor de verbetering van de verkeersveiligheid en is zich er van bewust dat het realiseren hiervan niet zonder meer kan plaatsvinden. Ofschoon Nederland in de afgelopen jaren een forse reductie van het aantal verkeersslachtoffers heeft weten te realiseren, blijft onverkort aandacht voor verkeersveiligheid noodzakelijk om de reductie te halen. Om die reden is de doelstelling voor 2010 voor Nederland in 2006 verder aangescherpt.

Verkeershandhaving is een belangrijk onderdeel om de aangescherpte doelstelling te halen, maar niet het enige instrument om dit te bereiken. Vanuit het in Nederland gehanteerde duurzaam veilig concept met de driedeling mens-weg-voertuig zijn naast handhaving ook andere onderdelen, zoals de inrichting van de infrastructuur, voertuigveiligheid, educatie en voorlichting relevant.

b. *Grensoverschrijdende verkeershandhaving (inclusief internationale gegevensuitwisseling)*

Onderkend wordt dat ten aanzien van de grensoverschrijdende verkeershandhaving een probleem bestaat. Het gaat dan met name om de identificatie van niet-ingezetenen bij verkeersdelicten enerzijds en de tenuitvoerlegging van de (geldelijke en/of niet-geldelijke) sanctie anderzijds. In de 3^e pijler bestaan of zijn rechtsinstrumenten in ontwikkeling voor grensoverschrijdende samenwerking, handhaving en gegevensuitwisseling en tenuitvoerlegging voor bepaalde respectievelijk alle strafrechtelijke overtredingen en/of misdrijven.

Het verdient aanbeveling om zoveel mogelijk aan te sluiten bij deze lopende trajecten. Enkele daarvan zijn in dit kader het vermelden waard:

- Het Verdrag van Prüm⁷;
- Het beschikbaarheidsbeginsel (Principle of Availability)⁸;
- Het kaderbesluit voor de toepassing van het beginsel van wederzijdse erkenning op geldelijke sancties⁹.

Bij de beantwoording van de eerste consultatievraag wordt hierop teruggekomen.

Voor een relatief klein aantal verkeersdelicten dat in Nederland niet strafrechtelijk wordt gesanctioneerd en buiten het bereik van de 3e pijler valt (bepaalde administratiefrechtelijke of fiscaalrechtelijke sancties) kan aan een rechtsinstrument in de 1e pijler worden gedacht. Bij de beantwoording van de derde consultatievraag wordt hierop teruggekomen.

3. Standpunt op de afzonderlijke consultatievragen

1. Wordt ingestemd met de probleemdefinitie en de doelen van de voorgestelde EU-acties?

a. Focus op nationale verkeershandhaving:

De verkeershandhaving in Nederland is goed op orde. Als de inspanning bij Nederlandse verkeershandhaving op het huidige niveau blijft, is een initiatief van de Europese Commissie voor Nederland niet nodig. Zoals hiervoor is gesteld wil Nederland de goede positie op het gebied van verkeersveiligheid behouden respectievelijk versterken waar dat nodig en mogelijk is.

Een EU-aanpak voor die landen waar de verkeersveiligheid nog in sterke mate verbeterd kan worden, mag bovendien niet zover gaan dat de succesvolle aanpak in andere landen geremd zou kunnen worden. Nederland ziet de noodzaak tot het behoud van beleidsruimte en tot behoud van ruimte voor de toepassing van instrumenten daarbij om het niveau van verkeersveiligheid te borgen en te kunnen verbeteren. In dat kader wil Nederland graag fungeren als gidsland voor andere lidstaten maar ook leren van andere landen. De uitwisseling van best practices verdient de voorkeur boven een richtlijn of ander EU-instrument. De huidige aanbeveling (2004/345/EG) is vooralsnog afdoende.

⁷ Verdrag tussen het Koninkrijk België, de Bondsrepubliek Duitsland, het Koninkrijk Spanje, de Republiek Frankrijk, het Groothertogdom Luxemburg, het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Oostenrijk inzake de intensivering van de grensoverschrijdende samenwerking, in het bijzonder ter bestrijding van het terrorisme, de grensoverschrijdende criminaliteit en illegale migratie (Trb. 2005, 197)

⁸ Voorstel van de Europese Commissie van 12 oktober 2005 voor een Kaderbesluit van de Raad betreffende de uitwisseling van informatie volgens het beschikbaarheidsbeginsel (COM(2005)490 definitief).

⁹ Zie voetnoot 5.

Nederland is om die reden geen voorstander van een richtlijn of verordening op het gebied van nationale verkeershandhaving.

b. *Focus op grensoverschrijdende verkeershandhaving (inclusief internationale gegevensuitwisseling):*

Nederland deelt de probleemdefinitie van de Europese Commissie, dat een groot aantal door niet-ingezetenen in Nederland begane verkeersdelicten op dit moment niet kunnen worden gesanctioneerd of sancties niet ten uitvoer kunnen worden gelegd. De omvang van het probleem is indicatief (zie voetnoot 3). De aard van het probleem is tweeledig, te weten (a) problemen bij identificatie van een overtreder en (b) de tenuitvoerlegging van de sanctie.

a. Internationale gegevensuitwisseling ter identificatie

Juridische basis

Voor grensoverschrijdende verkeershandhaving is internationale gegevensuitwisseling onontbeerlijk. Hiervoor is echter wel een grondslag vereist en moeten de privacynormen in acht worden genomen.

In 2007 zal het Verdrag van Prüm voor Nederland waarschijnlijk van kracht worden. Dit verdrag is opgesteld in het kader van terrorismebestrijding, grensoverschrijdende criminaliteit en illegale migratie. Artikel 12 van dit verdrag biedt een grondslag voor uitwisseling van voertuig/kentekengegevens alsmede de gekoppelde persoonsgegevens tussen de aangesloten landen, via een rechtstreekse toegang tot de kentekenregisters. Daarnaast wordt in de 3^e pijler gewerkt aan een voorstel voor gegevensuitwisseling tussen lidstaten op basis van het beschikbaarheidsbeginsel (Principle of Availability).

Nederland ziet perspectief in deze ontwikkelingen en vraagt dan ook steun voor een goede, heldere en eenduidige uitwerking van grensoverschrijdende gegevensuitwisseling in de 3e pijler. Daarbij kan het Verdrag van Prüm als voorbeeld worden genomen. Echter, dan moet wel ondubbelzinnig zijn vastgelegd dat zo'n kaderbesluit ook geldt voor gegevensuitwisseling naar aanleiding van verkeersdelicten begaan door niet-ingezetenen. Nederland wil waken voor een te 'enge' aanpak (uitsluitend speerpunten of alleen verkeersdelicten) bij internationale gegevensuitwisseling.

De juridische grondslag voor een rechtsinstrument dat ziet op de internationale gegevensuitwisseling ten behoeve van de handhaving van onder andere bepaalde administratiefrechtelijke en fiscale delicten dient mogelijk buiten de derde pijler te worden gezocht. Nederland vindt het wenselijk te bezien of in de 1^e pijler naar oplossingen zou kunnen worden gezocht, waarbij de systematiek

gevolgd bij de uitwisseling van gegevens ingevolge het Verdrag van Prüm of een kaderbesluit als voorbeeld kan dienen.

Werkwijze

Bij internationale gegevensuitwisseling gaat het in het kader van de verkeershandhaving vooral om voertuig-, kenteken-, houder- en rijbewijsgegevens. De benodigde voertuig- en persoonsgegevens zijn opgenomen in databanken die in Nederland door de Dienst Wegverkeer (RDW) worden beheerd. Deze gegevens worden ook gebruikt voor identificatie van verdachten van andere overtredingen en misdrijven dan uitsluitend verkeersdelicten. Voorkomen moet worden dat elke politieambtenaar in een lidstaat met de Nederlandse registratieautoriteit (of gemeente of politie) gaat communiceren. Tevens is onwenselijk dat een Nederlandse politieambtenaar buitenproportionele inspanningen moet verrichten ter verkrijging van voor vervolging van niet-ingezetenen noodzakelijke gegevens van andere autoriteiten in Europa. Nederland is er daarom voorstander van dat wordt uitgegaan van internationale gegevensuitwisseling van kenteken- en persoonsgegevens voor alle informatiebehoeften en -functionaliteiten via één structuur (via het netwerk van nationale registratieautoriteiten) en één systeem (één techniek). Daarbij is het van belang dat iedere lidstaat zelf de toegang regelt tot de internationale informatie via de eigen nationale registratieautoriteit.

In het kader van internationale gegevensuitwisseling is het wenselijk om zoveel mogelijk gebruik te maken van bestaande (internationale) systemen en wijzen van registreren. Dit is mede van belang voor de kosteneffectiviteit en efficiency. 15 EU-lidstaten maken thans gebruik van EUCARIS voor het uitwisselen van voertuiggegevens. De momenteel elf Prüm-verdragslanden gaan in de loop van 2007 ook voertuig- en houderinformatie uitwisselen volgens bovenstaande structuur en met behulp van de techniek van het systeem EUCARIS II. Met 5 lidstaten worden via EUCARIS rijbewijsgegevens uitgewisseld. Nederland is dan ook voorstander van gebruik dan wel toespitsen van dit systeem ten behoeve van de grensoverschrijdende handhaving van verkeersdelicten.

b. Tenuitvoerlegging van de sanctie

Geldelijke sancties

Overtredingen en misdrijven op grond van de Nederlandse wegenverkeerswetgeving vallen onder de reikwijdte van het Kaderbesluit inzake de toepassing van het beginsel van wederzijdse erkenning op geldelijke sancties, dat per 22 maart 2007 in de lidstaten in nationale wetgeving moet zijn geïmplementeerd.

Dit kaderbesluit biedt de mogelijkheid een drempelbedrag van €70 als facultatieve of als dwingende weigeringsgrond op te nemen in het

nationale wetsvoorstel. Iedere EU-lidstaat is dus vrij in de wijze waarop met deze grens omgegaan zal worden. Hierdoor kan het voorkomen dat sancties onder de €70,- opgelegd aan niet-ingezetenen vanwege deze grens niet erkend en daardoor niet ten uitvoer gelegd kunnen worden in lidstaten waar deze grens geldt. Afgewacht moet worden hoe uiteindelijk in de praktijk de grens van €70,- uitpakt en of voldoende verkeersdelicten met een geldelijke sanctie onder de €70,- via het kaderbesluit ten uitvoer gelegd kunnen worden met het oog op de verkeersveiligheid. Een uniforme aanpak in de lidstaten ten aanzien van het hanteren van deze weigeringsgrond bij verkeersdelicten verdient de voorkeur.

Vastgesteld kan worden dat het Kaderbesluit inzake de toepassing van het beginsel van wederzijdse erkenning op geldelijke sancties in beginsel voorziet in het juridisch kader voor de wederzijdse erkenning op de tenuitvoerlegging van verkeersdelicten waarbij uiteindelijk beroep is opengesteld bij een met name in strafzaken bevoegde rechter. Het is mogelijk wenselijk dat de grens van €70,- ten aanzien van verkeersdelicten in geen van de lidstaten toegepast wordt als (dwingende) weigeringsgrond. Onderzocht zou kunnen worden of hierover nadere afspraken tussen de lidstaten kunnen worden gemaakt.

Niet-geldelijke sancties

In beginsel gelden voor de niet-financiële sancties dezelfde principes en uitgangspunten als voor de geldelijke sancties. In het kader van de 3e rijbewijs richtlijn wordt reeds gewerkt aan de voorbereidingen van internationale uitwisseling van rijbewijsgegevens. Deze uitwisseling zal moeten bijdragen aan het voorkomen van afgifte van rijbewijzen aan personen aan wie in aan andere lidstaat een ontzegging van de rijbevoegdheid is opgelegd. Deze informatie-uitwisseling kan tevens worden benut voor het doorgeven van rij-ontzeggingen van niet-ingezetenen. Uit efficiency- en effectiviteitsoverwegingen is Nederland voorstander dat het hiervoor in te zetten (bestaande) technisch systeem en netwerk hetzelfde is als het systeem dat zal worden ingezet zowel voor de internationale uitwisseling van voertuig-, kenteken-, eigenaar- en houdergegevens voor verkeersdelicten en ook voor de uitvoering van het Prümverdrag, met betrekking tot voertuiggegevens (zie ook het antwoord op consultatievraag 1 onder b).

Voor wat betreft het puntenrijbewijs wordt gemeld dat een wetsvoorstel thans onderwerp is van parlementaire behandeling. Gelet op de verschillende varianten puntenstelsels die voorkomen binnen de EU is Nederland nog geen voorstander van een Europese regeling daarvoor.

2. Moeten de EU-acties zich beperken tot de Trans-Europese Netwerken of alle wegen omvatten?

Indien op de een of andere wijze vorm wordt gegeven aan (grensoverschrijdende) verkeershandhaving dan moet deze betrekking hebben op alle wegen, omdat de wegen van het onderliggend wegennet uit oogpunt van verkeersveiligheid doorgaans de meest risicovolle wegen zijn. Dit rechtvaardigt gelijke behandeling van deze wegen met de TEN-wegen.

3. Moeten de EU-acties beperkt worden tot de 3 speerpunten snelheid, alcohol en gordels of zich uitstrekken over alle verkeersdelicten?

1. Focus op nationale verkeershandhaving:

Snelheid, alcohol en gordels behoren ook in Nederland tot het speerpuntbeleid, omdat het niet naleven van deze bepalingen bij een ongeval een aanmerkelijke kans op schade, letsel of de dood meebrengt. Er is voornamelijk geen behoefte om de in de aanbeveling genoemde speerpunten uit te bereiden.

2. Focus op grensoverschrijdende verkeershandhaving (inclusief de internationale gegevensuitwisseling):

In het kader van grensoverschrijdende handhaving van strafrechtelijk gesanctioneerde verkeersdelicten hoeft een eventueel EU-initiatief niet beperkt te blijven tot de drie speerpunten.

Nederland kent bovendien verschillende sanctiestelsels. Naast strafrechtelijke gesanctioneerde verkeersdelicten (inclusief gedragingen uit de Nederlandse Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften) zijn er ook verkeersdelicten die (zullen) worden afgedaan met een administratiefrechtelijke of fiscale sanctie zonder dat daarbij uiteindelijk beroep is opengesteld bij een met name in strafzaken bevoegde rechter. De instrumenten in de 3e pijler ten aanzien van gegevensuitwisseling en wederzijdse erkenning van geldelijke sancties zullen niet voorzien in een instrumentarium voor dat type sanctie. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en geloofwaardigheid van de verkeershandhaving is het wenselijk dat ook dergelijke delicten begaan door niet-ingezetenen kunnen worden gesanctioneerd.

Te denken valt bijvoorbeeld aan delicten in verband met parkeren en betaling voor het gebruik van de weg.

- Zowel Nederlandse als buitenlandse gemeenten ondernemen voortdurend acties om gegevens te verkrijgen over niet-ingezetenen die de opgelegde heffing wegens het door niet-ingezetenen niet betalen van parkeerdelicten; in december 2004 heeft de Vereniging van Nederlandse Gemeenten brieven daarover aan de Kamercommissies voor Justitie en Financiën geschreven.

- Ook tolautoriteiten melden zich wegens niet betaling van tolgelden door niet-ingezetenen.

Voor deze niet strafrechtelijk gesanctioneerde verkeersdelicten of delicten die daarmee nauw verbonden zijn en waarvoor het huidige en toekomstige instrumentarium in de 3e pijler geen oplossing biedt voor grensoverschrijdende verkeershandhaving, zou een aanpak binnen de 1e pijler een toegevoegde waarde kunnen hebben. Daarbij zou een eventueel initiatief van de Europese Commissie niet verder moeten gaan dan strikt noodzakelijk is.

Opneming in dit traject van de problematiek rond rij- en rusttijden is daarentegen juist niet gewenst omdat hiervoor reeds een richtlijn bestaat en recentelijk is herzien en binnenkort in werking treedt¹⁰.

4. Welke van de beschreven opties heeft de voorkeur?

In het consultatiedocument zijn meerdere scenario's geschetst voor de (grensoverschrijdende) handhaving van verkeersdelicten. Nog niet bij alle scenario's kan volledig worden doorgrond wat wordt bedoeld of kan volledig worden overzien wat de gevolgen ervan zouden kunnen zijn. Hieronder volgt een eerste reactie op de beschreven scenario's.

a. Paragraaf 5.1 uit het consultatiedocument: Business as usual.

1. *Focus op nationale verkeershandhaving:*

Zie de reactie bij algemene opmerkingen (paragraaf 2, onder a) en het antwoord op consultatievraag 1, onder a.

2. *Focus op grensoverschrijdende verkeershandhaving (inclusief de internationale gegevensuitwisseling):*

Zie de reactie bij algemene opmerkingen (paragraaf 2, onder b) en het antwoord op consultatievraag 1, onder b.

b. Paragraaf 5.2 uit het consultatiedocument: Meer gestructureerde grensoverschrijdende verkeershandhaving en uitwisseling van best practices via de Europese Commissie, onder andere via een forum. Opsporing, vervolging en tenuitvoerlegging in het land waar delict is begaan. Het noteren van kentekenplaten bij niet-staandhouding; handhavers krijgen deze informatie en gaan vervolgens bestuurders van deze voertuigen staandhouden.

¹⁰ Directive 2006/22/EC on social legislation relating to road transport activities – Article 11, Annex 1, II and III.

1. *Focus op nationale verkeershandhaving:*

Zie de reactie bij algemene opmerkingen (paragraaf 2, onder a) en het antwoord op consultatievraag 1, onder a. In aanvulling daarop kan worden opgemerkt dat een forum een toegevoegde waarde kan hebben.

2. *Focus op grensoverschrijdende verkeershandhaving (inclusief de internationale gegevensuitwisseling):*

Zie de reactie bij algemene opmerkingen (paragraaf 2, onder b) en het antwoord op consultatievraag 1, onder b. In aanvulling daarop kan worden opgemerkt dat een forum een toegevoegde waarde kan hebben.

- c. Paragraaf 5.3 van het consultatiedocument: Grensoverschrijdende handhaving op basis van een open en EU-brede informatieuitwisseling (incl. uitwisseling best practices) op EU-niveau. Voertuigbezitters worden geïdentificeerd via een EU-breed opgezet informatie-uitwisselingssysteem, waaraan alle nationale registratieautoriteiten zijn aangesloten. Bezitters ontvangen een sanctie in hun taal door een autoriteit in het land van de delict. Tenuitvoerlegging via het land van het delict onder nationale wetgeving. Gemeld wordt dat deze werkwijze in Nederland en Frankrijk afschrikwekkend werkt, maar dat buitenlandse overtreeders zelden beboet worden.

Zie de reactie bij algemene opmerkingen (paragraaf 2, onder b) en het antwoord op consultatievraag 1, onder b. Het is niet noodzakelijk een geheel nieuw EU-breed systeem te ontwikkelen. Volstaan kan worden met een gegevensuitwisseling tussen de nationale registratieautoriteiten, zoals beschreven bij consultatievraag 1. Het is de vraag of naast hetgeen is geregeld in het Kaderbesluit inzake de toepassing van het beginsel van wederzijdse erkenning op geldelijke sancties een vertaalmodule bij een dergelijk systeem noodzakelijk is.

- d. Paragraaf 5.4 van het consultatiedocument: Grensoverschrijdende handhaving, waarbij de tenuitvoerlegging plaatsvindt in het land waar de overtreder woont. Maatregel is gebaseerd op wederzijdse erkenning van bewijs in de lidstaten, zoals dat wordt gebruikt tussen Duitsland en Oostenrijk en gaat verder dan het Kaderbesluit inzake de toepassing van het beginsel van wederzijdse erkenning op geldelijke sancties.

Zie de reactie bij algemene opmerkingen (paragraaf 2, onder b) en het antwoord op consultatievraag 1, onder b. Voor Nederland bieden de initiatieven in de 3e pijler voor de grensoverschrijdende handhaving van strafrechtelijke verkeersdelicten voldoende basis, onder verwijzing naar onze opmerking over facultatieve of dwingende weigeringsgrond van €70 uit het Kaderbesluit wederzijdse erkenning geldelijke sancties bij consultatievraag 1, onder b. De wederzijdse erkenning van bewijs wordt om die reden niet nodig geacht.

- e. Paragraaf 5.5 van het consultatiedocument: Handhavingsmethoden, maatregelen en gegevensuitwisseling worden door lidstaten geïmplementeerd, zoals bijv. in de richtlijn 2006/22 over beroepsvervoer is beschreven. Sanctie- en tenuitvoerlegging kan geschieden via het land van herkomst van de overtreder. Een dergelijk systeem bestaat nog niet.

Dit is de meest verregaande optie, waarbij opsporings- en vervolgingsmethoden worden voorgeschreven. Nederland stelt zich op het standpunt dat de rechtsgrondslag voor strafrechtelijke samenwerking in het EU-verdrag ligt en dat een rechtsinstrument dat ziet op strafrechtelijke samenwerking in de 3e pijler tot stand zou moeten komen. Nederland acht het van belang zelf de mate van handhaving en prioriteiten te kunnen blijven bepalen en acht het onwenselijk beperkt te worden door bijvoorbeeld opgelegde technologische en informatieverplichtingen die niet bijdragen aan de verkeersveiligheid in Nederland. Daarnaast moet datgene mogelijk blijven dat voor (de ontwikkeling en verbetering van) de verkeersveiligheid in Nederland noodzakelijk is. Een richtlijn op het terrein van verkeersveiligheid, vergelijkbaar met richtlijn 2006/22, wordt daarom vooralsnog niet nodig geacht.

5. Zijn er andere beleidsopties voor te stellen dan die in het consultatiedocument zijn genoemd?

In deze reactie wordt melding gemaakt van de problemen die er zijn met betrekking tot het niet kunnen sanctioneren van door niet-ingezetenen begane delicten op het gebied van parkeren en het niet betalen van het gebruik van de weg (tol). Zie consultatievraag 3.

6. Is er specifiek commentaar op de kosten en baten van de diverse instrumenten en maatregelen?

In het consultatiedocument is geen nadere uitwerking gegeven van de kosten van de diverse instrumenten. Ook is geen kwantificering gegeven van de mogelijke reductie in verkeersslachtoffers die de diverse voorgestelde maatregelen met zich zouden kunnen brengen. Op dit moment, in deze fase van gedachtevorming, zijn zowel de kosten als baten nog moeilijk in te schatten. Hierover bestaat op dit moment dan ook geen oordeel. Echter bij een nadere uitwerking van de voorstellen is het van belang dat de financiële en organisatorische consequenties alsmede de baten tijdig in kaart worden gebracht, zowel op nationaal als op EU-niveau. Dan pas kan een afweging worden gemaakt in relatie tot de doeltreffendheid van het gekozen beleid.

7. Overige opmerkingen

Op diverse plaatsen in het consultatiedocument worden onderwerpen benoemd waarop nog niet is ingegaan. Voor Nederland zijn de volgende onderwerpen relevant

a. Kentekenhouderaansprakelijkheid

Nederland hecht zeer aan de toepassing van de bestaande praktijk, omdat deze zeer effectief en efficiënt is.

b. Voorlichting over verkeersveiligheid

In Nederland bestaat een meerjarenprogramma over publieksvoorlichting dat met een groot aantal partijen is opgesteld en waarbij afstemming plaatsvindt met de benodigde handhavingsinzet. Het is van belang dat deze aanpak kan worden voortgezet. Aan de hand van best practices kunnen de lidstaten van elkaar leren.

c. Typegoedkeuring van meetmiddelen

Voor sommige onderwerpen kan typegoedkeuring van meetmiddelen wenselijk zijn met het oog op geharmoniseerde meting binnen de EU. Dit hangt nauw samen met de normen zoals deze in specifieke richtlijnen zijn vastgesteld. Het is wenselijk de typegoedkeuring van meetmiddelen in een dergelijke specifieke richtlijnen mee te nemen en niet in een eventuele algemene verkeersveiligheidsrichtlijn. Zie ook de opmerking die is gemaakt bij consultatievraag 1, onder a. Nederland wil de beleidsruimte en ruimte voor toepassing van instrumenten behouden om het niveau van verkeersveiligheid te borgen en te kunnen verbeteren.

d. Actueel overzicht boetebedragen

In Annex III van het consultatiedocument staat een overzicht van de Nederlandse boetebedragen. Een aangepast overzicht is bijgevoegd.

Modification "Road Safety Enforcement – Consultation Paper
TREN E3 – ANNEX, 06/11/2006, page 10"

Country	Amount of speeding	Amount of fines *) (wegen binnen bebouwde kom / (auto)wegen buiten bebouwde kom / autosnelwegen / wegwerkzaamheden binnen bebouwde kom)	Demerit point	comments
The Netherlands	<ul style="list-style-type: none"> • 4 km/h • 5 km/h • 10 km/h • 15 km/h • 20 km/h • 25 km/h • > 30 km/h • > 50 km/h 	<ul style="list-style-type: none"> • EUR 16 / 14 / 14 / 26 • EUR 20 / 18 / 17 / 31 • EUR 39 / 36 / 34 / 57 • EUR 63 / 60 / 56 / 90 • EUR 93 / 88 / 83 / 128 • EUR 129 / 121 / 114 / 173 • **) • ***) 	Not applicable	

*) Motorvoertuigen (uitgezonderd vrachtauto's, autobussen, motorvoertuigen met aanhangwagen) en brommobielen.

**) Voor deze overtredingen wordt de sanctie beoordeeld door de Officier van Justitie en is de hoogte van de sanctie afhankelijk van de voorgeschiedenis van de overtreder. Overschrijdingen met meer dan 30 km/h (en op de autosnelweg met meer dan 40 km/h) worden geregistreerd.

***) Bij staandhouding wordt bij een overschrijding vanaf 50 km/h het rijbewijs ingevorderd en worden het rijbewijs en het proces-verbaal naar de Officier van Justitie gezonden ter nadere beoordeling.

Noten:

1. Voor relatief kleine verkeersovertredingen wordt gebruik gemaakt van een bijzondere wet (Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften). Deze wet kent specifieke feitcodes (gedragingen) die via een beschikking administratief rechtelijk worden afgedaan door het Centraal Justitieel Incassobureau en waarbij de sanctiebedragen vast staan.
2. De boetebedragen bij een snelheidsoverschrijding beginnen bij 4 km per uur te hard en lopen vervolgens op per km/h. Van de gemeten snelheid wordt een wettelijk vastgestelde correctie afgetrokken. Bijvoorbeeld: wie op een 50 km-weg 57 km per uur rijdt, wordt bekeurd voor 54 km/h.
3. Bestuurders die een overtreding begaan op plaatsen waar bijvoorbeeld sprake is van wegwerkzaamheden krijgen een hogere boete opgelegd.
4. Voor bestuurders van vrachtauto's, autobussen en motorvoertuigen met een aanhanger gelden bij snelheidsovertredingen hogere tarieven.
5. Er bestaat een recidiveregeling, waarbij voor een tweede en derde verkeersovertreding, indien die overtreding wordt begaan binnen een jaar na één van de vorige overtredingen, een hogere boete en/of straf wordt opgelegd. Het betreft hier de snelheidsovertredingen, die niet onder de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften vallen.

6. Bij zeer grove overtredingen kan een procedure worden gestart, waarbij de bestuurder een onderzoek moet ondergaan naar de lichamelijke of geestelijke geschiktheid om een motorrijtuig te besturen. Afhankelijk van de uitkomst kan het rijbewijs permanent ongeldig worden verklaard.