

Vergaderjaar 2014–2015

22 112

Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie

Nr. 1913

BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 september 2014

Overeenkomstig de bestaande afspraken ontvangt u hierbij zes fiches, die werden opgesteld door de werkgroep Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen (BNC).

Fiche 1: Mededeling bescherming en handhaving van intellectuele eigendomsrechten in derde landen (Kamerstuk 22 112, nr. 1911)

Fiche 2: Mededeling EU-actieplan Handhaving intellectuele eigendomsrechten (Kamerstuk 22 112, nr. 1912)

Fiche 3: Richtlijn uitwisseling informatie verkeersovertredingen

Fiche 4: Mededeling «Naar een geïntegreerde aanpak van cultureel erfgoed voor Europa» (Kamerstuk 22 112, nr. 1914)

Fiche 5: Mededeling EU-strategie en Actieplan Douanericobeheer (Kamerstuk 22 112, nr. 1915)

Fiche 6: Aanbeveling online kansspelen (Kamerstuk 22 112, nr. 1916)

De Minister van Buitenlandse Zaken,
F.C.G.M. Timmermans

Fiche: Richtlijn uitwisseling informatie verkeersovertredingen

1. Algemene gegevens

- a) *Titel voorstel*
Voorstel voor een richtlijn van het Europees parlement en de Raad ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen
- b) *Datum ontvangst Commissiedocument*
18 juli 2014
- c) *Nr. Commissiedocument*
COM(2014) 476
- d) *Pre-lex*
http://ec.europa.eu/prelex/detail_dossier_real.cfm?CL=nl&DosId=1042185
- e) *Nr. impact assessment Commissie en Opinie Impact-assessment Board*
Impact-assessment: http://ec.europa.eu/smart-regulation/impact/ia_carried_out/docs/ia_2008/sec_2008_0351_2_en.pdf
Samenvatting Impact-assessment: http://ec.europa.eu/smart-regulation/impact/ia_carried_out/docs/ia_2008/sec_2008_0350_2_en.pdf
Opinie Impact-assessment Board: http://ec.europa.eu/smart-regulation/impact/ia_carried_out/docs/ia_2008/sec_2008_0352_en.pdf
- f) *Behandelingstraject Raad*
Raadswerkgroep Land Transport, Transportraad.
- g) *Eerstverantwoordelijk ministerie*
Veiligheid en Justitie.
- h) *Rechtsbasis*
Artikel 91, eerste lid, onder c, Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (de maatregelen die de veiligheid van het vervoer kunnen verbeteren).
- i) *besluitvormingsprocedure Raad*
Gekwalificeerde meerderheid, volgens de gewone wetgevingsprocedure.
- j) *rol Europees parlement*
Medebeslissing, volgens de gewone wetgevingsprocedure.

2. Essentie voorstel

- *Inhoud voorstel*
De richtlijn beoogt het begaan van acht verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen door EU-burgers in een andere lidstaat dan waar zij woonachtig zijn, aan te pakken door de uitwisseling van naam- en adresgegevens van kentekenhouders voor te schrijven. Het bekeuren en afhandelen van de bekeuringen door de autoriteiten wordt daarmee mogelijk en/of makkelijker. Het gaat om rijden met een te hoge snelheid; het niet dragen van een veiligheidsgordel, niet stoppen voor een rood licht, rijden onder invloed van drank; rijden onder invloed van drugs, het niet dragen van een veiligheidshelm, het gebruiken van een verboden rijstrook en het illegale gebruik van een mobiele telefoon of een ander communicatieapparaat tijdens het rijden.

Deze ontwerprichtlijn heeft als doel de richtlijn 2011/82/EU van het Europees parlement en de Raad van 25 oktober 2011 ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen¹ te vervangen, welke op 6 mei 2014 nietig werd verklaard door het Hof van Justitie van de Europese Unie². Het Hof oordeelde dat de richtlijn niet rechtsgeldig kan worden vastgesteld op basis van artikel 87, tweede lid, VWEU. Het Hof heeft tevens geoordeeld dat de gevolgen van richtlijn 2011/82/EU moeten worden gehandhaafd tot de inwerkingtreding van een nieuwe richtlijn op de juiste grondslag van artikel 91, eerste lid, onder c, VWEU (de maatregelen die de veiligheid van het vervoer kunnen verbeteren). Hierbij heeft het Hof de voorwaarde gesteld dat de inwerkingtreding gebeurt binnen een redelijke termijn die niet langer dan twaalf maanden na de datum van de uitspraak mag zijn.

De ontwerprichtlijn is nagenoeg identiek aan de tekst van de nietig verklaarde richtlijn. Er zijn enkele kleine wijzigingen aangebracht die strikt noodzakelijk worden geacht om te voldoen aan de uitspraak van het Hof: de rechtsgrondslag is gewijzigd, de artikelen over gegevensbescherming zijn in lijn met de rechtsgrondslag aangepast en de overwegingen die betrekking hadden op de speciale bepalingen voor het Verenigd Koninkrijk, Ierland en Denemarken zijn geschrapt.

- *Impact assessment Commissie*

Het voorstel bevat in vergelijking met de nietig verklaarde richtlijn 2011/82/EU geen nieuwe elementen. Om die reden was het niet nodig om de effectbeoordeling van het oorspronkelijke Commissievoorstel uit 2008 aan te passen. De impact assessment geeft aan dat jaarlijks tussen de 200 en 250 verkeersdoden kunnen worden voorkomen. De kosten van het voorstel zijn relatief laag als een reeds bestaand EU-informatiesysteem voor gegevensuitwisseling kan worden gebruikt. In de nietig verklaarde richtlijn 2011/82/EU en het nieuwe voorstel is gekozen voor het bestaande EU-informatiesysteem EUCARIS.

3. Nederlandse positie ten aanzien van het voorstel

a) *Essentie Nederlands beleid op dit terrein*

Nederland ziet een duidelijke meerwaarde in een Europese aanpak voor het faciliteren van de informatie-uitwisseling voor de afhandeling van verkeersovertredingen die zijn gepleegd door onderdanen uit andere EU-lidstaten, ter bevordering van verkeersveiligheid, rechtvaardigheid en efficiëntie. Nederland vindt het belangrijk dat plegers van verkeersovertredingen kunnen worden bekeurd, ook als het gaat om personen die niet woonachtig zijn in Nederland. Het kabinet verwijst voor het Nederlandse beleid voorts naar de bilaterale afspraken met België, Duitsland en Zwitserland over de uitwisseling van kentekenhoudergegevens.

b) *Beoordeling + inzet ten aanzien van dit voorstel*

Nederland hecht aan een snelle afronding van de besluitvorming van het voorstel voor de nieuwe richtlijn. Het Hof heeft de deadline voor de inwerkingtreding van de nieuwe richtlijn gesteld op uiterlijk twaalf maanden na de datum van de uitspraak, op 6 mei 2015.

Indien de nieuwe richtlijn niet van kracht is per 6 mei 2015 dan heeft dat geen gevolgen voor de Nederlandse wet- en regelgeving die regelt dat gegevens van kentekenhouders kunnen worden opgevraagd in het buitenland en verstrekt aan het buitenland voor de afhandeling van

¹ PB L 288 van 5.11.2011, blz. 1

² Arrest in de zaak Commissie tegen Europees parlement en Raad van de Europese Unie, C-43/12, EU:C:2014:298

verkeersovertredingen. Sommige lidstaten hebben daarentegen aangegeven dat nog niet duidelijk is wat de gevolgen zijn voor hun wet- en regelgeving wanneer de nieuwe richtlijn niet van kracht is per 6 mei 2015. Dit kan leiden tot juridische onzekerheid, wat de huidige samenwerking van Nederland met het buitenland bij de verkeershandhaving na 6 mei 2015 in gevaar zou kunnen brengen.

c) *Eerste inschatting van krachtenveld*

De meeste lidstaten delen het Nederlandse standpunt om snelle afronding van de besluitvorming van het voorstel voor de richtlijn te bevorderen. Veel lidstaten hechten aan juridische zekerheid. Het Europees parlement zal naar verwachting instemmen met het voorstel.

4. Beoordeling bevoegdheid, subsidiariteit en proportionaliteit

a) *Bevoegdheid*

Artikel 91, eerste lid, onder c, VWEU voorziet in de bevoegdheid van de EU tot het treffen van maatregelen die de veiligheid van het vervoer kunnen verbeteren. Het Hof heeft dit als rechtsgrondslag aangewezen, en Nederland kan zich daarin vinden.

b) *Subsidiariteit*

Het kabinet beoordeelt de subsidiariteit van het voorstel positief. Verkeersovertredingen die automobilisten begaan in een andere lidstaat dan die waar ze woonachtig zijn, zijn moeilijk te bekeuren wanneer er geen voorziening getroffen is om gegevens van kentekenhouders uit te wisselen. Een aantal lidstaten had hiertoe bilaterale verdragen gesloten of bilaterale afspraken gemaakt om daar iets aan te doen. Het is efficiënter en rechtvaardiger dit probleem op Europees niveau aan te pakken.

c) *Proportionaliteit*

Het kabinet beoordeelt de proportionaliteit van het voorstel positief. Het technische netwerk van EUCARIS geeft lidstaten toegang tot de kentekenregisters van andere lidstaten. Lidstaten kunnen via dit netwerk de naam- en adresgegevens opvragen van de buitenlandse kentekenhouders van het voertuig waarmee de overtreding is begaan. Het is voor lidstaten daardoor mogelijk een brief over de overtreding naar het huisadres van de kentekenhouders sturen. De nietig verklaarde richtlijn 2011/82/EU en het voorstel regelen de uitwisseling van gegevens uit het kentekenregister maar hebben geen effect op de wet- en regelgeving ten aanzien van de verkeershandhaving en de sanctionering. De boete wordt opgelegd conform nationale wet- en regelgeving van de lidstaat waar met het voertuig de overtreding is begaan.

5. Financiële implicaties, gevolgen voor regeldruk en administratieve lasten

a) *Consequenties EU-begroting*

Geen.

b) *Financiële consequenties (incl. personeel) voor rijksoverheid en/of decentrale overheden*

De informatie-uitwisseling tussen lidstaten, zoals voorgeschreven in de nietig verklaarde richtlijn 2011/82/EU en het voorstel, wordt gefaciliteerd door EUCARIS. Deze voorziening is al opgeleverd in lijn met de nietig verklaarde richtlijn 2011/82/EU. De structurele Nederlandse bijdrage aan deze voorziening is ongeveer € 2.500, – per jaar.

Daarnaast is sprake van extra structurele kosten die zich met name bij het CJIB en het OM voordoen als gevolg van de instroom van extra zaken, de behandeling van extra beroepschriften en verzetten. Voor de dekking van deze extra structurele kosten worden de uitgaven jaarlijks verhoogd met respectievelijk € 0,5 mln. voor CJIB (in dit bedrag zijn de

verwachte baten uit de administratiekosten verrekend) en € 1,6 mln. voor OM. Tegenover deze kosten staan de opbrengsten uit de extra financiële sancties. Er is nog geen inzicht in de daadwerkelijke financiële gevolgen van de verwerking van overtredingen met voertuigen met kentekens uit alle relevante landen. De daadwerkelijke instroom van het extra aantal overtredingen, de inning en de beroepen en verzetten zal de uiteindelijke impact bepalen. De budgettaire gevolgen van het voorstel worden ingepast op de begroting van de beleidsverantwoordelijke departementen, conform de regels budgetdiscipline.

- c) *Financiële consequenties (incl. personele) voor bedrijfsleven en burger*
Nauwelijks, met uitzondering van het feit dat automobilisten die een verkeersovertreding in het buitenland begaan daadwerkelijk financiële sancties uit het buitenland opgelegd krijgen, maar dit is een gewenst effect.
- d) *Gevolgen voor regeldruk/administratieve lasten voor rijksoverheid, decentrale overheden, bedrijfsleven en burger*
Uitsluitend voor de ketenorganisaties. Zij verwerken meer boetes waarbij sprake is van een buitenlandse kentekenhouders.
- e) *Gevolgen voor concurrentiekracht*
Geen.

6. Implicaties juridisch

- a) *Consequenties voor nationale en decentrale regelgeving en/of sanctionering beleid (inclusief toepassing van de lex silencio positivo)*
De nietig verklaarde richtlijn 2011/82/EU en het voorstel zijn volledig geïmplementeerd door middel van bestaande regelgeving (Stcrt. 2013, 27964).
De nietig verklaarde richtlijn 2011/82/EU en het voorstel bepalen dat de brief die door de lidstaat naar de kentekenhouders wordt gestuurd in de taal van de kentekenhouders wordt opgesteld, dan wel dat een vertaling in de eigen taal wordt verstrekt bij de brief. Het betreft hier de informatie over de overtreding, zoals de soort overtreding, pleegdatum, tijd, locatie, sanctie, betaling, rechtsmiddelen, en dergelijke. De vertalingen van de beschikkingen die door het CJIB momenteel al naar Duitse en Belgische kentekenhouders worden gestuurd, dienen in lijn te worden gebracht met deze voorschriften.
- b) *Gedelegeerde en/of uitvoeringshandelingen, incl. NL-beoordeling daarvan*
Het voorstel geeft de Europese Commissie de bevoegdheid om in overeenstemming met artikel 290 VWEU gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot het in overweging nemen van de relevante wijzigingen van Besluit 2008/615/JBZ en Besluit 2008/616/JBZ of ingeval zulks wordt opgelegd door rechtshandelingen van de Unie die rechtstreeks relevant zijn voor de bijwerking van bijlage I. Bijlage I bevat een overzicht van de gegevens in het nationale kentekenregister die bij bevraging door een ander land aan dat land verplicht (voor zover beschikbaar in het nationale register) verstrekt dienen te worden of facultatief verstrekt kunnen worden. Deze bevoegdheid is ook in de nietig verklaarde richtlijn 2011/82/EU opgenomen en Nederland kan zich daarin vinden.
- c) *Voorgestelde implementatietermijn (bij richtlijnen), dan wel voorgestelde datum inwerkingtreding (bij verordeningen en besluiten) met commentaar t.a.v. haalbaarheid*
De implementatiedeadline van het voorstel is 6 mei 2015. De implementatietermijn van de nietig verklaarde richtlijn 2011/82/EU is al verstreken (7 november 2013). Nederland heeft voldaan aan de verplichting van de nietig verklaarde richtlijn 2011/82/EU door het kentekenregister met ingang van 7 november 2013 open te stellen.

Nederland voldoet daarmee aan de implementatievoorwaarden van het voorstel. Lidstaten zijn nog steeds verplicht om aan de nietig verklaarde richtlijn te voldoen.

Het Verenigd Koninkrijk, Ierland en Denemarken hadden een opt-out op de nietig verklaarde richtlijn 2011/82/EU. De speciale bepalingen van de nietig verklaarde richtlijn gelden echter niet voor de (nieuwe) rechtsgrondslag van het voorstel voor de nieuwe richtlijn. Het Verenigd Koninkrijk, Ierland en Denemarken zullen dus vóór 6 mei 2015 hun kentekenregister moeten openstellen aan andere lidstaten ten behoeve van de afhandeling van verkeersovertredingen. Denemarken heeft aangegeven dat deze termijn te kort is om aan de verplichtingen te kunnen voldoen en stelt voor dat de drie landen de gebruikelijke implementatietermijn van twee jaar krijgen. Nederland kan zich vinden in een langere implementatietermijn voor deze drie landen.

d) *Wenselijkheid evaluatie-/horizonbepaling*

Er is in de nietig verklaarde richtlijn 2011/82/EU een evaluatiebepaling opgenomen. Deze is overgenomen in het voorstel. Het is van belang om tijdens de evaluatie te bepalen of de richtlijn aanpassing behoeft, zoals het uitbreiden van het aantal delicten waarop de richtlijn van toepassing is.

7. Implicaties voor uitvoering en/of handhaving

a) *Uitvoerbaarheid*

Het voorstel is uitvoerbaar omdat het nagenoeg identiek is aan de nietig verklaarde richtlijn 2011/82/EU. Nederland heeft voldaan aan de verplichting van de nietig verklaarde richtlijn 2011/82/EU door het kentekenregister met ingang van 7 november 2013 open te stellen. Ook Duitsland en België hebben in november 2013 hun register opengesteld. De richtlijn is inmiddels ook door een aantal andere lidstaten geïmplementeerd, te weten Bulgarije, Frankrijk, Hongarije, Litouwen, Oostenrijk, Polen, Roemenië, Slowakije en Zweden.

Nederland heeft al geruime tijd bilaterale afspraken met België, Duitsland en Zwitserland over de uitwisseling van kentekenhoudergegevens. Het proces dat is ingericht voor de verwerking van geflitste overtredingen met voertuigen met kentekens uit deze landen wordt aangepast zodat dit proces in lijn is met de juridische en technische eisen van de nietig verklaarde richtlijn. Aan dit proces wordt de verwerking van geflitste overtredingen met voertuigen met kentekens uit andere EU-lidstaten toegevoegd.

De impact op de ketenorganisaties betreft vooral het aanpassen van techniek, processen, en dergelijke zodat deze in lijn worden gebracht met de voorschriften in de nietig verklaarde richtlijn en het voorstel. Daarnaast is het wenselijk om verschillende aspecten bij de afhandeling van overtredingen van buitenlandse voertuigen en de beroepen en verzetten met niet-Nederlands sprekenden, verder te professionaliseren. Tevens hebben de ketenorganisaties te maken met het verwerken van extra zaken doordat er meer overtredingen worden geregistreerd door de digitale handhavingmiddelen.

De bilaterale afspraken met België en Duitsland blijven naast deze richtlijn bestaan omdat deze relevant zijn voor de informatie-uitwisseling ten behoeve van delicten die niet onder het voorstel vallen.

Volgens artikel 7 van het voorstel is richtlijn 95/46/EG³ van toepassing op de verwerking van de gegevens die uit hoofde van de richtlijn verwerkt, ongeacht of de in artikel 2 genoemde delicten worden

³ Richtlijn 95/46/EG van het Europees parlement en de Raad van 24 oktober 1995 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens.

behandeld als «administratief» of «crimineel» in het nationale recht. De gegevens die door de opsporingsdiensten en het OM worden verwerkt ten behoeve van opsporing en vervolging vallen echter niet onder de reikwijdte van de richtlijn 95/46/EG (zie artikel 3, tweede lid, van die richtlijn). Dit impliceert dat de bepalingen inzake de bescherming van gegevens van het voorstel moeten worden aangepast zodat deze bepalingen consistent zijn met de andere EU-rechtsinstrumenten. Nederland zal de Commissie daarop wijzen.

b) *Handhaafbaarheid*

Het voorstel regelt – zoals ook is opgenomen in de nietig verklaarde richtlijn – de uitwisseling van de informatie over kentekenhouders en stelt minimumeisen aan het verstrekken van een vertaling bij een beschikking indien gegevens zijn opgevraagd conform de richtlijn.

8. Implicaties voor ontwikkelingslanden

Geen.