COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 19.3.2008
COM(2008) 151 definitief

2008/0062 (COD)

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

ter facilitering van de grensoverschrijdende handhaving van de verkeersveiligheid

(door de Commissie ingediend)

{SEC(2008) 350}
{SEC(2008) 651}

TOELICHTING

1) ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

- **Motivering en doel van het voorstel**

Sinds 2001 streeft de EU in het kader van haar verkeersveiligheidsbeleid naar een halvering van het aantal verkeersdoden tegen 2010. In de 27 landen die op dit moment lid zijn van de Europese Unie vielen in 2001 54 000 verkeersdoden en zijn sindsdien talrijke maatregelen genomen om tot een halvering van het aantal slachtoffers te komen. In 2007 is het aantal verkeersslachtoffers in de EU voor het eerst sinds 2001 niet verder gedaald. De jaarlijkse daling van het aantal doden bedroeg 6% in 2004, 5% in 2006 en 0% in 2007. In 2007 stierven nog steeds 43 000 mensen op de Europese wegen, een cijfer vergelijkbaar met de crash van vijf middelgrote vliegtuigen per week in de EU. Tussen 2001 en 2007 daalde het aantal doden met 20%. Om tot een halvering van het aantal doden te komen, had dat aantal evenwel met 37% moeten dalen. Aangezien handhaving een zeer doeltreffend instrument is gebleken om het aantal doden terug te dringen, dient de Commissie in het kader van haar werkprogramma voor 2007 een voorstel voor een richtlijn in om de handhaving van de verkeersveiligheid te verbeteren.

Verkeersovertredingen met een voertuig dat is ingeschreven in een andere lidstaat dan die waar de overtreding plaatsvindt, blijven op dit moment vaak ongestraft. Dit is met name een probleem wanneer de overtredingen automatisch worden geregistreerd met camera's langs de weg en er geen rechtstreeks contact is tussen de bestuurder en de politie. Een publiek draagvlak voor verkeershandhaving is van vitaal belang om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen. Buitenlandse bestuurders die aan vervolging ontsnappen, ondermijnen dat draagvlak.

In de landen waarvoor deze gegevens bekend zijn, bedraagt het aandeel buitenlandse bestuurders ongeveer 5%[1]. Het aandeel van de buitenlandse bestuurders in het totale aantal snelheidsovertredingen varieert tussen 2,5% en 30%[2]. Deze cijfers tonen aan dat buitenlandse bestuurders in verhouding meer snelheidsovertredingen begaan dan binnenlandse bestuurders[3].

---

1 Bronnen: Eurostat. De 5% is gebaseerd op gegevens voor een beperkt aantal landen. Dit cijfer betekent dat 5% van de voertuigkilometers wordt gereden door voertuigen die in een ander land zijn ingeschreven. De cijfers variëren van 5,5% in Frankrijk (30 miljard voertuigkilometers), 3,9% in Duitsland, 4,1% in Nederland en 3,9% in het VK.

2 2,5% in Denemarken, 4% in Finland, 6% in Nederland, 8% in Catalonië (Spanje), 14% in België, 15% in Frankrijk en 30% in Luxemburg.

3 In Frankrijk vertegenwoordigen zij 5,5% van het verkeer, maar zijn ze goed voor 15% van de overtredingen. In Nederland vertegenwoordigen buitenlandse bestuurders 4,1% van het verkeer, maar 6% van de overtredingen (Centraal Justitieel Incasso Bureau, Nederland).

Een aantal lidstaten heeft bilaterale overeenkomsten gesloten, maar de tenuitvoerlegging daarvan verloopt moeilijk. Het ontbreken van grensoverschrijdende vervolging in de EU betekent niet alleen dat buitenlandse overtreders die niet onder een bilaterale overeenkomst vallen ongestraft blijven, maar ook dat binnenlandse overtreders worden gediscrimineerd.

Doel van dit voorstel is de tenuitvoerlegging van sancties te vergemakkelijken tegen bestuurders die een overtreding begaan in een andere lidstaat dan die waar hun voertuig is ingeschreven. Het voorgestelde systeem moet ervoor zorgen dat dergelijke overtredingen worden gesanctioneerd, ongeacht de EU-lidstaat waar ze werden begaan en ongeacht de lidstaat waar het voertuig waarmee de overtreding werd begaan, is ingeschreven.

Dit voorstel is van toepassing op de volgende overtredingen: te hoge snelheid, rijden onder invloed van alcohol (hierna "rijden onder invloed"), het niet dragen van de veiligheidsgordel en door het rode licht rijden. Dit zijn de overtredingen die het grootste aantal verkeersongevallen en -doden veroorzaken.

De Commissie stelt voor in de EU een elektronisch netwerk voor de uitwisseling van gegevens op te zetten om de eigenaar van een voertuig te identificeren zodat de autoriteiten van een lidstaat waar een verkeersovertreding is begaan, een bekeuring kunnen zenden aan de houder van het voertuig waarmee de overtreding is begaan.

Een dergelijk systeem is met name nuttig wanneer een verkeersovertreding, zoals te snel rijden of door het rode licht rijden, met een camera is geregistreerd en de identiteit van de overtreder niet onmiddellijk kan worden vastgesteld. Het is eveneens nuttig voor de afhandeling van overtredingen waarbij de inschrijvingsgegevens van een voertuig dat tot stilstand is gebracht, moeten worden gecontroleerd. Dit geldt in het bijzonder voor rijden onder invloed.

Het is niet de bedoeling de verkeersregels, noch de boeten voor verkeersovertredingen te harmoniseren, aangezien deze aspecten het best aan de lidstaten worden overgelaten. Het voorstel omvat uitsluitend bepalingen van zuiver administratieve aard om tot een effectief en doelmatig grensoverschrijdend vervolgingsbeleid van de belangrijkste verkeersovertredingen te komen. Het voorstel heeft geen gevolgen voor de classificatie van verkeersovertredingen als strafrechtelijke of bestuursrechtelijke feiten door de lidstaten. Voorts wordt niet geraakt aan de wetgeving van de lidstaten met betrekking tot de aansprakelijkheid voor overtredingen.

De tekst geldt zonder onderscheid voor overtredingen van zowel strafrechtelijke als bestuursrechtelijke aard en kan ongeachte deze classificatie, die verschilt van lidstaat tot lidstaat, worden toegepast.

Gelet op al deze beperkingen strookt het voorstel volledig met het subsidiariteitsbeginsel.

Het voorgestelde systeem sluit aan bij de traditie op het gebied van grensoverschrijdende overtredingen: een overtreding wordt vervolgd in de lidstaat waar ze is begaan. De toegevoegde waarde is de invoering van een nieuw mechanisme waardoor de betrokken autoriteiten de identiteit van buitenlandse overtreders kunnen achterhalen.

Het voorstel doet geen afbreuk aan de toepassing van Kaderbesluit 2005/214/JBZ van de Raad inzake de toepassing van het beginsel van wederzijdse erkenning op geldelijke sancties (derde pijler). De voorgestelde richtlijn is van toepassing op de fasen die voorafgaan aan het opleggen van een definitieve sanctie, terwijl het kaderbesluit in werking treedt wanneer de overtreder de boete niet heeft betaald en een definitieve beslissing is genomen om hem daartoe te verplichten.

- **Algemene context**

In de periode 2001 en 2007 is de daling van het aantal verkeersslachtoffers vertraagd. In 2007 werd geen vooruitgang genoteerd en bedroeg de daling van het aantal verkeersdoden in de EU 0%.

Uit de beschikbare gegevens blijkt dat te hoge snelheid, rijden onder invloed en het niet dragen van de veiligheidsgordel de belangrijkste oorzaken zijn van dodelijke ongevallen. Dit was reeds het geval in 1999 en is sindsdien niet gewijzigd.

In de effectbeoordeling, die in 2007 is afgerond zijn ramingen opgesteld voor het jaar 2004: te hoge snelheid zou aan de basis liggen van 30% van de verkeersdoden, rijden onder invloed van 25%, het niet dragen van de veiligheidsgordel van 17% en door het rode licht rijden van 4%. Dit betekent dat ongeveer 75% van alle verkeersslachtoffers worden veroorzaakt door een (of meer) van deze vier verkeersovertredingen.

De Commissie heeft op 21 oktober 2003 een aanbeveling gepubliceerd inzake de handhaving op het gebied van verkeersveiligheid (2004/345/EG) met beste praktijken op het gebied van de vervolging van de drie belangrijkste overtredingen. De ontwikkeling van het aantal wegdoden heeft aangetoond dat deze niet-bindende aanbeveling niet volstaat om het aantal verkeersslachtoffers te halveren.

Indien niet wordt ingegrepen, zal deze doelstelling hoogstwaarschijnlijk niet worden gehaald.

- **Bestaande bepalingen op het door het voorstel bestreken gebied**

De aanbeveling van de Commissie van 21 oktober 2003 inzake de handhaving op het gebied van verkeersveiligheid van de aspecten te hoge snelheid, rijden onder invloed of het niet dragen van de veiligheidsgordel biedt een overzicht van een aantal beste praktijken op het gebied van handhaving maar zoomt slechts in beperkte mate in op grensoverschrijdende handhaving. In dit voorstel wordt de nadruk gelegd op het grensoverschrijdende aspect, niet op de concrete handhaving. Beide besluiten hebben betrekking op de handhaving van nagenoeg dezelfde overtredingen.

- **Samenhang met andere beleidsgebieden en doelstellingen van de EU**

De voorgestelde maatregel sluit aan bij het EU-beleid inzake menselijke gezondheid en milieu. Deze richtlijn vormt tevens een aanvulling op het Kaderbesluit 2005/214/JBZ van de Raad inzake de toepassing van het beginsel van wederzijdse erkenning op geldelijke sancties, dat voorziet in een mechanisme voor de grensoverschrijdende erkenning en tenuitvoerlegging van definitieve beslissingen betreffende geldboeten, onder meer voor verkeersovertredingen.

2) RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDE PARTIJEN EN EFFECTBEOORDELING

- **Raadpleging van belanghebbende partijen**

Wijze van raadpleging, belangrijkste geraadpleegde sectoren en algemeen profiel van de respondenten

De betrokken actoren werden reeds in een vroeg stadium bij dit voorstel betrokken. In 2004 werd in het kader van het SARTRE 3-project (Social Attitude to Road Traffic Risks in Europe) de mening gevraagd van 24 000 inwoners van de EU over handhaving op het gebied van verkeersveiligheid.

Tijdens de vergadering van 20 juli 2006 met de groep van deskundigen die is ingesteld naar aanleiding van de aanbeveling van de Commissie van 21 oktober 2003 inzake de handhaving op het gebied van verkeersveiligheid zijn de doelstellingen en reikwijdte van regelgevende maatregelen op EU-niveau besproken.

Voorts werden diverse bilaterale vergaderingen belegd met een aantal belanghebbenden, zoals lidstaten en handhavingsinstanties.

Tussen 6 november 2006 en 19 januari 2007 werd via de Europawebsite overeenkomstig de toepasselijke Commissienormen een publieke raadpleging georganiseerd. De Commissie ontving in totaal 54 reacties van diverse actoren. Alle reacties werden gepubliceerd op de verkeersveiligheidspagina van de portaalsite "Europa" van de Commissie.

Op 27 februari 2007 vond een vergadering van belanghebbenden plaats waarop alle respondenten en de lidstaten waren uitgenodigd.

Om informatie over verkeersveiligheidshandhaving in Europa te verzamelen, heeft de Commissie een vragenlijst toegezonden aan de Europese verkeerspolitiediensten. 21 landen beantwoordden de vragenlijst. De antwoorden vormden de basis voor een panelgesprek waarop de verkeerspolitiediensten werden uitgenodigd om hun visie mee te delen over maatregelen op EU-niveau.

Samenvatting van de reacties en hoe daarmee rekening is gehouden

Alle deelnemers waren het eens met de probleemomschrijving en de voorgestelde EU-maatregelen: een verbetering van de verkeersveiligheid door handhaving, zowel op het terrein als dankzij betere procedures. Er bestond echter geen eensgezindheid over het passende rechtskader. Met de verschillende opmerkingen is rekening gehouden.

Van 6 november 2006 tot 19 januari 2007 heeft via het internet een openbare raadpleging plaatsgevonden. De Commissie ontving 54 reacties. De resultaten zijn beschikbaar op: http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/enforcement/introduction_en.htm#consultation.

- **Bijeenbrengen en benutten van deskundigheid**

Betrokken wetenschaps- en kennisgebieden

Verkeersveiligheid en handhaving van de verkeersveiligheid

Gebruikte methode

Vergaderingen met deskundigen van de lidstaten; raadplegingen van en overleg met betrokken actoren; diverse onderzoeksprojecten overige projecten en studies.

Belangrijkste geraadpleegde organisaties en deskundigen

Vervoers- en verkeersveiligheidshandhavingsambtenaren uit de lidstaten, TISPOL (Europees verkeerspolitienetwerk) en de Europese Raad voor de Verkeersveiligheid.

Samenvatting van de ontvangen en gebruikte adviezen

Er werd geen melding gemaakt van potentieel ernstige risico's met onomkeerbare gevolgen.

Alle partijen waren het erover eens dat de door alle Europese instellingen onderschreven doelstelling om het onaanvaardbaar hoge aantal doden op de weg terug te dringen, niet kan worden gehaald zonder verdere maatregelen om de handhaving van de verkeersveiligheid te verbeteren. Er bestond daarentegen geen eensgezindheid over passende regelgevende maatregelen om deze doelstelling te bereiken.

Wijze waarop het deskundigenadvies beschikbaar is gemaakt voor het publiek

De reacties van de betrokken actoren op het raadplegingsdocument zijn gepubliceerd op de website van de Commissie:

http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/enforcement/introduction_en.htm#consultation

- **Effectbeoordeling**

In de effectbeoordeling werden vijf opties onderzocht die allemaal betrekking hadden op zowel grensoverschrijdende handhaving als goede handhavingspraktijken in de lidstaten.

De eerste optie is de voortzetting van het huidige beleid.

De tweede optie voorziet in vervolging van buitenlandse bestuurders wanneer ze terugkeren naar de staat van de overtreding, op basis van samenwerking met de lidstaat waar zij wonen. Deze optie omvat maatregelen van niet-regelgevende aard waarvoor de bestaande wetgeving niet hoeft te worden gewijzigd en geen nieuwe EU-wetgeving moet worden ingevoerd. In de aanbeveling van de Commissie inzake de handhaving op het gebied van verkeersveiligheid (2004/345/EG) worden de lidstaten ertoe aangespoord de beste handhavingspraktijken toe te passen. De nationale regels inzake grensoverschrijdende handhaving worden verbeterd.

Ook de derde en vierde optie voorzien, op basis van de bestaande aanbeveling van de Commissie, in niet-regelgevende handhavingsmaatregelen. Wat grensoverschrijdende handhaving betreft, wordt in het kader van optie 3 een elektronisch netwerk voor gegevensuitwisseling opgezet om de houder van het voertuig te identificeren; optie 4 berust op de wederzijdse erkenning van bewijzen en de toezending van relevante gegevens aan de autoriteiten van de lidstaat waar het voertuig is ingeschreven, zodat zij handhavingsmaatregelen kunnen nemen en sancties opleggen.

Ook de vijfde beleidsoptie voorziet in de overdracht van gegevens aan de woonstaat ten behoeve van de grensoverschrijdende handhaving. In tegenstelling tot de opties 2, 3 en 4 voorziet deze optie ook in regelgevende maatregelen om tot een degelijk handhavingsbeleid te komen in alle lidstaten. Een ander element van deze optie is de standaardisering van de handhavingsapparatuur.

De laatste optie levert grotere sociale, economische en ecologische baten op dan de andere (sociaal: minder verkeersdoden en gewonden; economisch: een aanzienlijke winst door de daling van het aantal ongevallen, waardoor er minder menselijke en materiële schade is en minder vergoedingen moeten worden betaald; ecologisch: een verlaging van de snelheid zorgt voor minder verontreiniging en een daling van het brandstofverbruik).

Binnen de huidige communautaire wetgeving is optie 5 echter niet uitvoerbaar omdat deze beleidsoptie inhoudelijk gronde strijdig is met het subsidiariteitsbeginsel en, vanuit procedureel oogpunt, overlapt met Kaderbesluit 2005/214/JBZ van de Raad inzake de toepassing van het beginsel van wederzijdse erkenning op geldelijke sancties. Bijgevolg wordt optie 3 als uitgangspunt genomen voor dit voorstel. Doel is een systeem te ontwikkelen voor de onderlinge uitwisseling van relevante gegevens tussen de lidstaten zodat verkeersovertredingen met een in een andere lidstaat ingeschreven voertuig gemakkelijker kunnen worden vervolgd. In tegenstelling tot optie 4 blijft de lidstaat waar de overtreding is begaan, verantwoordelijk voor de vervolging van de overtreding. De maatregel betreft alle fasen vanaf de vaststelling van de overtreding tot de verzending van de bekeuring naar de kentekenhouder. Gelet op het voormelde kaderbesluit 2005/214/JBZ dat reeds voorziet in de wederzijdse erkenning en tenuitvoerlegging van definitieve beslissingen, is dit voorstel niet van toepassing op gevallen waarin een bekeurde die weigert te betalen, door een definitieve beslissing toch wordt veroordeeld tot het betalen van de boete.

De Commissie heeft een effectbeoordeling verricht overeenkomstig haar werkprogramma; de referentie van deze effectbeoordeling is SEC(2007)XXX.

3) JURIDISCHE ELEMENTEN VAN HET VOORSTEL

- **Samenvatting van de voorgestelde maatregel(en)**

Het voorstel voorziet in de nodige technische mechanismen en wetgevingsinstrumenten voor de grensoverschrijdende vervolging van verkeersovertredingen die de verkeersveiligheid in het gedrang brengen.

De voorgestelde procedure houdt in dat informatie wordt uitgewisseld tussen de lidstaten vanaf het moment waarop in een lidstaat een overtreding wordt vastgesteld die is begaan met een in een andere lidstaat ingeschreven voertuig. De lidstaat waar de overtreding is begaan, deelt het kentekennummer en alle andere relevante informatie mee aan de woonstaat, indien deze bekend is, en vraagt informatie over de houder van het voertuig. Voor de uitwisseling van de gegevens tussen de lidstaten wordt een elektronisch netwerk opgezet. Wanneer de lidstaat waar de overtreding is begaan de gevraagde informatie heeft ontvangen, zendt hij, door middel van het in de bijlage vastgestelde standaardformulier een bekeuring naar de houder van het voertuig.

Dit document bevat de nodige informatie voor de betaling van de verschuldigde boete en informatie over de mogelijkheden om verzet aan te tekenen of in beroep te gaan. In laatste instantie, wanneer de overtreder weigert te betalen, kan een beroep worden gedaan op kaderbesluit 2005/214/JBZ van de Raad inzake de toepassing van het beginsel van wederzijdse erkenning op geldelijke sancties. Het voorstel is van toepassing op te hoge snelheid, rijden onder invloed, het niet dragen van de veiligheidsgordel en door het rode licht rijden.

Ten slotte zal de Commissie worden bijgestaan door een comité voor de handhaving op het gebied van verkeersveiligheid, dat wordt belast met de ontwikkeling van gemeenschappelijke regels voor de elektronische uitwisseling van informatie. Dit comité zal ook worden betrokken bij eventuele aanpassingen van de modelbekeuring.

- **Rechtsgrondslag**

De rechtsgrondslag voor EU-maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid is artikel 71, lid 1, van het EG-Verdrag, op grond waarvan "de Raad, …, volgens de procedure van artikel 251…, onder c), de maatregelen die de veiligheid van het vervoer kunnen verbeteren" vaststelt.

- **Subsidiariteitsbeginsel**

Het subsidiariteitsbeginsel is van toepassing voor zover het voorstel geen gebieden bestrijkt die onder de exclusieve bevoegdheid van de Gemeenschap vallen.

De doelstellingen van het voorstel kunnen om de volgende redenen niet voldoende door de lidstaten worden verwezenlijkt:

Ondanks de aanbeveling van de Commissie inzake de handhaving op het gebied van verkeersveiligheid (oktober 2003) is gebleken dat de lidstaten er niet in zullen slagen de gemeenschappelijke doelstelling te bereiken om het aantal verkeersdoden tegen 2010 te halveren. Op dit moment loopt men in bepaalde lidstaten vijfmaal zoveel kans om te komen in het verkeer dan in andere lidstaten. Landen met een goed handhavingsbeleid kunnen meestal betere verkeersveiligheidscijfers voorleggen dan landen zonder sterke handhaving.

Het is belangrijk dat het gebruik van geautomatiseerde instrumenten, die hun doeltreffendheid op het gebied van handhaving hebben bewezen, wordt gefaciliteerd. In landen waar talrijke snelheidscamera's zijn geplaatst, ligt het aantal verkeersdoden (in Nederland en het VK vallen per miljoen inwoners respectievelijk 46 en 56 verkeersdoden) meestal veel lager dan in landen die weinig of geen camera's hebben

geplaatst (in Polen en Tsjechië bedraagt het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners respectievelijk 143 en 126) (cijfers voor het jaar 2005). Ook wat rijden onder invloed betreft, zijn de resultaten in landen waar veel alcoholcontroles plaatsvinden, meestal beter dan in landen waar zelden wordt gecontroleerd.

Aangezien het handhavingsbeleid van de lidstaten op hun eigen grondgebied op grond van het subsidiariteitsbeginsel in de eerste plaats een bevoegdheid is van de lidstaten, worden in het voorstel geen eisen opgelegd met betrekking tot de methodes voor de handhaving van de verkeersveiligheid. Doel van het voorstel is grensoverschrijdende handhaving mogelijk maken, een doelstelling die tot dusver niet door de individuele lidstaten of bilaterale overeenkomsten kon worden bereikt. Uit de, weliswaar onvolledige, beschikbare gegevens blijkt dat een aanzienlijk aantal overtredingen onbestraft blijven. Dit ondermijnt de doelmatigheid en de geloofwaardigheid van geautomatiseerde handhaving.

Zonder geautomatiseerde snelheidscontrolesystemen en efficiënte afhandelingsprocedures is een degelijke grensoverschrijdende vervolging van de talrijke snelheidsovertredingen niet mogelijk. Dit geldt eveneens voor de grensoverschrijdende strijd tegen rijden onder invloed zonder de uitvoering van steekproefsgewijze ademtests.

Zoals in de effectbeoordeling wordt vermeld, wordt ervan uitgegaan dat de tenuitvoerlegging van de voorgestelde bepalingen inzake grensoverschrijdende handhaving ook tot een efficiënte handhaving van overtredingen door ingezetenen zal leiden.

De bestaande bilaterale en andere intergouvernementele initiatieven van de lidstaten inzake grensoverschrijdende handhaving zijn niet optimaal en leiden tot een ontoereikende toepassing van de nationale wetgeving en tot administratieve en financiële efficiency. Terwijl sommige overeenkomsten in de betrokken landen tot betere grensoverschrijdende handhaving leiden (met name de Duits-Nederlandse en de Belgisch-Nederlandse overeenkomsten), bieden andere weinig toegevoegde waarde. Deze situatie komt de verkeersveiligheid in de lidstaten niet ten goede en leidt tot een ongelijke behandeling van buitenlandse overtreders, die niet worden gesanctioneerd, terwijl binnenlandse overtreders wel worden geverbaliseerd. Dit voorstel voorziet in de ontwikkeling van een grensoverschrijdend handhavingssysteem voor de hele EU waardoor de problemen van de bestaande overeenkomsten worden opgelost en de verdere ontwikkeling van een tijd- en middelenverslindend maar uiteindelijk minder doeltreffend lappendeken van verschillende bilaterale en intergouvernementele overeenkomsten, wordt voorkomen.

Bovendien kan de verkeersveiligheid in alle lidstaten nog worden verbeterd, voornamelijk in de lidstaten die op dat gebied nog niet goed presteren maar ook in de lidstaten die nu reeds behoorlijke resultaten boeken. Alle lidstaten hebben er belang bij het aantal verkeersdoden zoveel mogelijk terug te dringen en hebben baat bij de voorgestelde maatregelen.

Doeltreffende handhavingsmethodes die door alle lidstaten worden toegepast, kunnen een aanzienlijk bijdrage leveren tot de halvering van het aantal dodelijke en ernstige verkeersongevallen. Uit de effectbeoordeling is gebleken dat dankzij de toepassing van die methodes elk jaar tot 5 000 levens kunnen worden gered.

De doelstellingen van het voorstel kunnen om de volgende redenen beter door een optreden van de Gemeenschap worden verwezenlijkt.

Alleen een instrument op EU-niveau kan ervoor zorgen dat een coherente en efficiënte grensoverschrijdende handhaving van de verkeersveiligheid wordt gewaarborgd, door de uitwisseling van relevante gegevens via elektronische weg.

Het is niet de bedoeling de verkeersregels, noch de boeten voor verkeersovertredingen te harmoniseren, aangezien deze aangelegenheden het best aan de lidstaten worden overgelaten. Het voorstel omvat uitsluitend bepalingen van zuiver administratieve aard om tot een effectief en doelmatig grensoverschrijdend vervolgingsbeleid van de belangrijkste verkeersovertredingen te komen. Het voorstel heeft geen gevolgen voor de classificatie van verkeersovertredingen als strafrechtelijke of bestuursrechtelijke feiten door de lidstaten. Voorts wordt niet geraakt aan de wetgeving van de lidstaten met betrekking tot de aansprakelijkheid voor overtredingen. De wetgeving van de lidstaten inzake bijvoorbeeld de aansprakelijkheid voor snelheidsovertredingen verschilt: in bepaalde lidstaten is de kentekenhouder verantwoordelijk, in andere landen de bestuurder. De lidstaten moeten de nodige inspanningen leveren om ervoor te zorgen dat buitenlandse bestuurders die op hun grondgebied rijden, op de hoogte zijn van de belangrijkste verkeersregels, zoals snelheidsbeperkingen en de alcohollimieten.

In de bekeuring, die naar de kentekenhouder moet worden gestuurd, wordt deze persoon verzocht, wanneer hij niet bereid is de boete te betalen, mee te delen door wie het voertuig op het moment waarop de overtreding is vastgesteld, werd bestuurd. Wanneer uit het antwoord van de kentekenhouder blijkt dat de overtreding werd begaan door een andere bestuurder, kan de lidstaat waar de overtreding is begaan zelf beslissen of hij die bestuurder al dan niet vervolgt.

- **Evenredigheidsbeginsel**

Het voorstel is om de volgende redenen in overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel.

Een richtlijn is de eenvoudigste manier om de doelstellingen van het voorstel te realiseren.

Het voorstel heeft uitsluitend betrekking op de vervolging van verkeersovertredingen en voorziet niet in een harmonisering van de verkeersregels, strafprocedures of sancties, aangezien dat niet nodig is om de beoogde doelstellingen te verwezenlijken. Het voorstel heeft geen betrekking op gevallen waarin een bekeurde, die weigert een boete te betalen, daartoe wordt verplicht door een definitieve beslissing, aangezien de wederzijdse erkenning en tenuitvoerlegging van dergelijke beslissingen wordt geregeld door Kaderbesluit 2005/214/JBZ van de Raad inzake de toepassing van het beginsel van wederzijdse erkenning op geldelijke sancties.

Zoals in de effectbeoordeling is aangetoond, heeft dit voorstel slechts zeer beperkte financiële en administratieve implicaties. Een reeds bestaand informatiesysteem van de EU zal worden gebruikt en uitgebreid met het oog op de uitwisseling van informatie in het kader van de grensoverschrijdende handhaving. Op die manier worden ook de kosten gedrukt.

- **Keuze van instrumenten**

Voorgesteld instrument: richtlijn.

Andere instrumenten zouden om de volgende redenen ongeschikt zijn.

De bestaande aanbeveling van de Commissie is ontoereikend gebleken om de doelstelling te realiseren. Dit geldt in nog sterkere mate voor co- en zelfregulering. Een verordening is onnodig normatief en niet noodzakelijk afgestemd op de bestaande nationale wetgevingsinstrumenten.

4) GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

De gevolgen voor de begroting van het voorstel houden verband met de oprichting en het beheer van het comité dat de follow-up van de richtlijn verzekert.

5) AANVULLENDE INFORMATIE

- **Simulatie, proefperiode en overgangsperiode**

Het systeem voor de uitwisseling van informatie zal uiterlijk twee jaar na de inwerkingtreding van de richtlijn worden ontwikkeld en getest.

- **Vereenvoudiging**

Het voorstel zorgt voor een vereenvoudiging van de administratieve procedures voor de overheden (op lidstaat- en EU-niveau), bijvoorbeeld door de uitwisseling van informatie onder te brengen in één protocol.

De afhandelingsprocedures moeten worden vereenvoudigd om ervoor te zorgen dat zeer grote aantallen verkeersovertredingen, zoals snelheidsovertredingen, kunnen worden vervolgd. Een groot aantal lidstaten heeft hiervoor nog geen procedures ontwikkeld of hanteert verschillende procedures naar gelang van de verschillende bilaterale of multilaterale overeenkomsten. Aangezien verwacht wordt dat de voorgestelde maatregelen tot een toename van het gebruik van geautomatiseerde snelheidshandhavingssystemen zullen leiden, worden deze lidstaten aangemoedigd dergelijke procedures in te stellen.

- **Transponeringstabel**

De lidstaten delen de Commissie de tekst van de nationale bepalingen tot omzetting van de richtlijn mee, alsmede een transponeringstabel ter weergave van het verband tussen die bepalingen en deze richtlijn.

- **Europese Economische Ruimte**

De voorgestelde maatregel betreft een onderwerp dat onder de EER-overeenkomst valt en moet daarom worden uitgebreid tot de Europese Economische Ruimte.

2008/0062 (COD)

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

ter facilitering van de grensoverschrijdende handhaving van de verkeersveiligheid

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 71, lid 1, onder c),

Gezien het voorstel van de Commissie[4],

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité[5],

Gezien het advies van het Comité van de Regio's[6],

Na raadpleging van de Europese Toezichthouder voor gegevensbescherming,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag[7],

Overwegende hetgeen volgt:

(1) De Europese Unie voert een beleid voor een betere verkeersveiligheid om tot een daling van het aantal doden en gewonden en van de materiële schade te komen. Een consequente tenuitvoerlegging van sancties voor verkeersovertredingen die de verkeersveiligheid in het gedrang brengen, is een belangrijk instrument om deze doelstelling te bereiken.

(2) Bij gebrek aan passende instrumenten worden geldboeten voor bepaalde verkeersovertredingen vaak niet geïnd wanneer het voertuig waarmee de overtreding wordt begaan, in een andere lidstaat is ingeschreven dan die waar de overtreding werd begaan.

---

4 PB C […] van […], blz. […].
5 PB C […] van […], blz. […].
6 PB C […] van […], blz. […].
7 PB C […] van […], blz. […].

(3) Om de verkeersveiligheid in de hele Europese Unie te verbeteren en een gelijke behandeling van binnen- en buitenlandse overtreders te waarborgen, moet de handhaving worden vergemakkelijkt, ongeacht de lidstaat waar het voertuig waarmee de overtreding wordt begaan, is ingeschreven. Hiertoe moet een systeem voor de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie worden opgezet.

(4) Een dergelijk systeem is met name nuttig wanneer een verkeersovertreding, zoals te snel rijden of door het rode licht rijden, met automatische apparatuur is geregistreerd en de identiteit van de overtreder niet onmiddellijk kan worden achterhaald. Het is eveneens nuttig voor de afhandeling van overtredingen waarbij het kentekennummer moet worden gecontroleerd van een voertuig dat is aangehouden. Dit geldt in het bijzonder voor rijden onder invloed.

(5) Het systeem dient van toepassing te zijn op verkeersovertredingen die een ernstige bedreiging vormen voor de verkeersveiligheid en in de wetgeving van alle lidstaten als verkeersovertredingen zijn gedefinieerd. Deze overtredingen zijn te hoge snelheid, rijden onder invloed, het niet dragen van de veiligheidsgordel en door het rode licht rijden. De Commissie blijft de ontwikkelingen in de EU volgen met betrekking tot andere verkeersovertredingen die een ernstige bedreiging voor de verkeersveiligheid vormen en zal desgevallend een herziening van de richtlijn voorstellen om haar toepassingsgebied uit te breiden met bijvoorbeeld rijden onder invloed van drugs, mobiel bellen tijdens het rijden en rijden zonder verzekering.

(6) Om de doelmatigheid van het handhavingssysteem te waarborgen, moet dat betrekking hebben op alle fasen tussen de vaststelling van een overtreding en de verzending van een bekeuring, op basis van de modelbekeuring, naar de kentekenhouder van het betrokken voertuig. Zodra een definitieve beslissing is genomen, is het Kaderbesluit 2005/214/JBZ van de Raad inzake de toepassing van het beginsel van wederzijdse erkenning op geldelijke sancties[8] van toepassing.

(7) Voorts dient de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie snel te gebeuren, via elektronische weg. Hiertoe moet een Europees elektronisch netwerk worden opgezet.

(8) Aangezien de identiteitsgegevens van een overtreder van persoonlijke aard zijn, dienen de lidstaten de nodige maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat 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[9] wordt nageleefd.

(9) De voor de uitvoering van deze richtlijn vereiste maatregelen worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden[10].

---

8 PB L 76 van 22.3.2005, blz. 16.

9 PB L 281 van 23.11.1995, blz. 31.

10 PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23. Besluit gewijzigd bij Besluit 2006/512/EG (PB L 200 van 22.7.2006, blz. 11).

(10) Aan de Commissie moet met name de bevoegdheid worden verleend maatregelen te nemen tot aanpassing van de bijlage. Daar het maatregelen van algemene strekking betreft tot wijziging van niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn, moeten zij worden vastgesteld volgens de in artikel 5bis van Besluit 1999/468/EG bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

(11) Daar de doelstellingen van het overwogen optreden, namelijk de grensoverschrijdende handhaving van de verkeersveiligheid vergemakkelijken, niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt en derhalve wegens de omvang en de gevolgen van het optreden beter door de Gemeenschap kunnen worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap overeenkomstig het in artikel 5 van het EG-Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om deze doelstelling te verwezenlijken.

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

HOOFDSTUK I

ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1
Onderwerp en toepassingsgebied

1. Bij deze richtlijn wordt een systeem opgezet om de grensoverschrijdende tenuitvoerlegging van sancties voor de volgende verkeersovertredingen te vergemakkelijken:

a) te hoge snelheid;

b) rijden onder invloed;

c) het niet dragen van de veiligheidsgordel;

d) door het rode licht rijden.

2. Deze richtlijn is slechts van toepassing op sancties voor verkeersovertredingen die de vorm hebben van een geldboete of een dergelijke boete omvatten.

Artikel 2
Definities

Voor de toepassing van deze richtlijn wordt verstaan onder:

(a) "houder": de kentekenhouder van het betrokken voertuig;

(b) "staat van de overtreding": de lidstaat waar de overtreding is begaan;

(c) “woonstaat”: de lidstaat waar het voertuig waarmee de overtreding is begaan, is ingeschreven;

(d) “bevoegde autoriteit”: de autoriteit die verantwoordelijk is voor het beheer van de gegevensbank met de inschrijvingsbewijzen van voertuigen.

(e) “te hoge snelheid”: sneller rijden dan de in de staat van de overtreding voor de weg of het voertuigtype vastgestelde maximumsnelheid;

(f) “rijden onder invloed": rijden met een hoger alcoholgehalte in het bloed dan het in de staat van de overtreding toegestane maximumgehalte;

(g) “het niet dragen van de veiligheidsgordel”: niet voldoen aan de verplichting een veiligheidsgordel te dragen of een kinderbeveiligingssysteem te gebruiken in gevallen waarin dat verplicht is op grond van Richtlijn 91/671/EEG[11] van de Raad of de nationale wetgeving van de staat van de overtreding;

(h) “door het rode licht rijden”: niet stoppen voor een rood verkeerslicht als gedefinieerd in de wetgeving van de staat van de overtreding.

HOOFDSTUK II

BEPALINGEN OM DE GRENSOVERSCHRIJDENDE HANDHAVING TE VERGEMAKKELIJKEN

Artikel 3

Procedure voor de uitwisseling van informatie tussen de lidstaten

1. Wanneer in een lidstaat een overtreding wordt begaan met een voertuig dat in een andere lidstaat is ingeschreven en deze overtreding niet onmiddellijk door een bevoegde autoriteit van de staat van de overtreding wordt bestraft en afgehandeld, deelt de bevoegde autoriteit van die staat het kentekennummer en informatie betreffende de plaats en datum van de overtreding mee aan de bevoegde autoriteit van de andere lidstaten of de woonstaat, wanneer die bekend is. Zij doet dat in de gevallen en onder de voorwaarden waarin zij deze overtreding ook zou vervolgen wanneer deze zou zijn begaan met een voertuig dat in de eigen lidstaat is ingeschreven.

2. De bevoegde autoriteiten van de woonstaat delen de volgende informatie onverwijld mee aan uitsluitend de bevoegde autoriteit van de staat van de overtreding:

a) het merk en model van het voertuig met het betrokken kentekennummer;

---

[11] Richtlijn 91/671/EEG van de Raad van 16 december 1991 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende het verplichte gebruik van veiligheidsgordels in voertuigen van minder dan 3,5 ton (PB L 373 van 31.12.1991, blz. 26), als gewijzigd bij Richtlijn 2003/20/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 115 van 9.5.2003, blz. 63).

b) wanneer de kentekenhouder een natuurlijke persoon is, zijn naam, adres, geboortedatum en -plaats;

c) wanneer de kentekenhouder een rechtspersoon is, zijn naam en adres.

3. De door staat van de overtreding meegedeelde informatie wordt niet bewaard door de bevoegde autoriteiten van de overige lidstaten.

Artikel 4
Gebruik van een elektronisch netwerk

1. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de in artikel 3 omschreven informatie via elektronische weg wordt uitgewisseld. Hiertoe nemen zij alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat uiterlijk 12 maanden na de in artikel 9, lid 1, bedoelde datum een elektronisch netwerk op EU-niveau en overeenkomstig gemeenschappelijke bepalingen wordt opgezet.

2. De gemeenschappelijke regels voor de tenuitvoerlegging van lid 1 worden door de Commissie vastgesteld tegen de in artikel 9, lid 1, bedoelde datum overeenkomstig de regelgevingsprocedure van artikel 8, lid 2.

In de gemeenschappelijke regels worden voorschriften opgenomen inzake:

a) het formaat van de uitgewisselde gegevens;

b) de technische procedures voor de elektronische uitwisseling van de gegevens tussen de lidstaten.

Artikel 5
Bekeuringen

1. Na ontvangst van de in artikel 3, lid 2, genoemde gegevens, zendt de autoriteit van de lidstaat van de overtreding die voor de vervolging van de in deze richtlijn bedoelde overtredingen bevoegd is een bekeuring naar de houder. Deze bekeuring wordt opgesteld op basis van het model in de bijlage.

2. In de bekeuring wordt de overtreding nader omschreven en de door de houder te betalen geldboete vermeld en worden de mogelijkheden om verzet aan te tekenen tegen de grond van de bekeuring en in beroep te gaan tegen een besluit om een boete op te leggen alsook de daartoe strekkende procedures toegelicht.

3. In de bekeuring moet de houder worden meegedeeld dat hij een antwoordformulier dient in te vullen indien hij de boete weigert te betalen.

4. De bekeuring wordt aan de houder meegedeeld in de officiële taal of talen van de woonstaat, zoals door deze bepaald.

5. De Commissie kan de modelbekeuring aanpassen teneinde rekening te houden met technische ontwikkelingen. Die aanpassingen, die niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn betreffen, worden vastgesteld volgens de in artikel 8, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

Artikel 6
Centrale autoriteiten

1. Elke lidstaat wijst een centrale autoriteit aan om ondersteuning te bieden bij de tenuitvoerlegging van deze richtlijn.

2. Elke lidstaat deelt binnen zes maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn de naam en het adres van de door hem overeenkomstig dit artikel aangewezen centrale autoriteit mee aan de Commissie.

3. De Commissie deelt de in lid 2 bedoelde informatie mee aan de andere lidstaten.

Artikel 7
Recht van toegang, recht op verbetering en verwijdering van gegevens

1. Onverminderd de rechten die de betrokkenen hebben op grond van de nationale wetgeving krachtens artikel 12, onder a) van Richtlijn 95/46/EG, kan eenieder verzoeken om mededeling van de in zijn woonstaat bewaarde persoonsgegevens die zijn toegezonden aan de verzoekende lidstaat.

2. Onverminderd de naleving van de procedurevoorschriften inzake beroep en de verhaalmogelijkheden in de betrokken lidstaat, kan eenieder verzoeken om rectificatie van onjuiste persoonsgegevens of de onverwijlde schrapping van onrechtmatig bewaarde gegevens.

3. Betrokkenen kunnen de in lid 2 genoemde rechten uitoefenen via de centrale autoriteit van hun woonstaat.

HOOFDSTUK III

COMITEPROCEDURE

Artikel 8
Comité

1. De Commissie wordt bijgestaan door het Comité voor de handhaving van de verkeersveiligheid.

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG bedoelde termijn wordt vastgesteld op drie maanden.

3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn artikel 5, onder a), leden 1 tot en met 4, en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

HOOFDSTUK IV

SLOTBEPALINGEN

Artikel 9
Omzetting

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk twaalf maanden na haar inwerkingtreding aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onverwijld mede, alsmede een tabel ter weergave van het verband tussen die bepalingen en deze richtlijn.

   Wanneer de lidstaten deze bepalingen aannemen, wordt in de bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking daarvan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mee die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 10

Deze richtlijn treedt in werking op de dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 11

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, op

Voor het Europees Parlement	*Voor de Raad*
De voorzitter	*De voorzitter*

BIJLAGE
BEKEURINGSFORMULIER

als bedoeld in artikel 5

[TITELPAGINA]

[Naam, adres en telefoonnummer van de afzender] [Naam en adres van de geadresseerde]

KENNISGEVING

van een verkeersovertreding in ..... [lidstaat waar de overtreding is begaan]

[de tekst hierboven wordt in alle officiële EU-talen op de titelpagina afgedrukt]

Op [datum .....] is een verkeersovertreding, begaan met het voertuig met kentekennummer ..... van het merk ....., model ....., vastgesteld door .....[naam van de bevoegde instantie].

U staat geregistreerd als kentekenhouder van het voornoemde voertuig.

Een nadere omschrijving van de overtreding vindt u hierna op blz. 3.

De geldboete voor deze overtreding bedraagt .....euro / nationale munteenheid.

De boete moet uiterlijk worden betaald op .....

Indien u deze geldboete weigert te betalen, dient u het bijgevoegde antwoordformulier in te vullen (blz. 4) en op te sturen naar het vermelde adres.

---

blz. 3

Nadere omschrijving van de overtreding

a) Gegevens van het voertuig waarmee de overtreding is begaan:

Kentekennummer:

Land van inschrijving:

Merk en model:

b) Informatie betreffende de overtreding:

Plaats, datum en tijdstip waarop de overtreding is begaan:

Aard en wettelijke omschrijving van de overtreding:

Te hoge snelheid, rijden onder invloed van alcohol, het niet dragen van een veiligheidsgordel of niet gebruiken van een kinderbeveiligingssysteem, door het rode licht rijden[12]

Gedetailleerde beschrijving van de overtreding:

Verwijzing naar de relevante wettelijke bepaling(en):

Beschrijving van of verwijzing naar het bewijs van de overtreding:

c) Informatie betreffende de apparatuur waarmee de overtreding is vastgesteld[13]:

Type apparatuur voor de vaststelling van snelheidsovertredingen, rijden onder invloed, door het rood licht rijden of het niet dragen van een veiligheidsgordel[14]:

Specificatie van de apparatuur:

Identificatienummer van het toestel:

Vervaldatum van de jongste ijking:

d) Door het toestel opgetekende resultaat:

[voorbeeld voor snelheidovertredingen; andere overtredingen toevoegen:]

Toegestane maximumsnelheid:

Gemeten snelheid:

Gemeten snelheid na aftrek van de foutenmarge:

---

12 Doorhalen wat niet van toepassing is.

13 Niet van toepassing indien geen apparatuur is gebruikt.

14 Doorhalen wat niet van toepassing is.

Antwoordformulier

(Invullen in hoofdletters en aankruisen wat van toepassing is)

A. Identiteit van de bestuurder:

- Naam en voornaam:

- Geboorteplaats en -datum:

- Nummer van het rijbewijs: … afgegeven op (datum): .... te (plaats):

- Adres:

B. Vragenlijst:

(1) Is het voertuig, merk ... met kentekennummer …, op uw naam ingeschreven? ja/nee

Zo nee, de kentekenhouder is:

(naam, voornaam, adres)

(2) Bevestigt u dat u de overtreding heeft begaan?
ja/nee

(3) Indien u dit ontkent, specificeer waarom:

Gelieve het ingevulde formulier ***binnen 60 dagen na de datum van kennisgeving*** op te sturen naar de volgende instantie:

op het volgende adres:

INFORMATIE

Deze zaak zal worden onderzocht door de bevoegde autoriteit van de lidstaat waar de overtreding is begaan.
Indien geen vervolging wordt ingesteld, wordt u hierover binnen 60 dagen na ontvangst van het antwoordformulier geïnformeerd.

Indien vervolging wordt ingesteld, is de volgende procedure van toepassing:

[In te vullen door de staat waar de overtreding is begaan – vermelden welke procedure zal worden gevolgd, met inbegrip van mogelijkheden om in beroep te gaan tegen een beslissing om vervolging in te stellen. De volgende informatie moet worden vermeld: naam en adres van de autoriteit die bevoegd is om vervolging in te stellen; betalingstermijn; naam en adres van de beroepsinstantie; beroepstermijn].

FINANCIEEL MEMORANDUM

1. BENAMING VAN HET VOORSTEL

Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad ter facilitering van de grensoverschrijdende handhaving van de verkeersveiligheid

2. ABM/ABB-KADER

Betrokken beleidsterrein(en) en bijbehorende activiteit(en):

Vervoer over land - Verkeersveiligheid

3. BEGROTINGSONDERDELEN

3.1. Begrotingsonderdelen (beleidsuitgaven en bijbehorende uitgaven voor technische en administratieve bijstand (vroegere BA-onderdelen)) inclusief omschrijving:

3.2. Duur van de actie en van de financiële gevolgen:

Maatregel van onbeperkte duur

3.3. Begrotingskenmerken:

Begrotingsonderdeel	Soort uitgave		Nieuw	Bijdrage EVA	Bijdragen kandidaat-lidstaten	Rubriek financiële voor-uitzichten

4. OVERZICHT VAN DE MIDDELEN

4.1. Financiële middelen

4.1.1. Overzicht van de vastleggingskredieten (VK) en betalingskredieten (BK)

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

Soort uitgave	Punt nr.		Jaar 2012	2013	2014	2015	2016	2017 e.v.	Totaal
Beleidsuitgaven[15]									
VK	8.1.	a							
BK		b							
Administratieve uitgaven binnen het referentiebedrag[16]									
Technische & administratieve bijstand (NGK)	8.2.4.	c							
TOTAAL REFERENTIEBEDRAG									
VK		a+c							
BK		b+c							
Administratieve uitgaven die <u>niet</u> in het referentiebedrag zijn begrepen[17]									
Personeelsuitgaven en aanverwante uitgaven (NGK)	8.2.5.	d	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	
Andere niet in het referentiebedrag begrepen administratieve uitgaven (NGK)	8.2.6.	e	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	
Totale indicatieve kosten van de maatregel									
TOTAAL VK inclusief personeelsuitgaven		a+c +d +e	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	
TOTAAL BK inclusief personeelsuitgaven		b+c +d +e	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	

15 Uitgaven die niet onder hoofdstuk xx 01 van de betrokken titel xx vallen.

16 Uitgaven in het kader van artikel xx 01 04 van titel xx.

17 Uitgaven in het kader van hoofdstuk xx 01, met uitzondering van de artikelen xx 01 04 en xx 01 05.

Medefinanciering

Indien het voorstel door lidstaten of uit andere bronnen (geef aan welke) wordt medegefinancierd, geef dan een raming daarvan in de onderstaande tabel (voeg extra rijen toe indien de medefinanciering uit meer dan een bron afkomstig is):

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

Medefinancieringsbron		Jaar 2012	2013	2014	2015	2016	2017 e.v.	Totaal
GEEN	f							
TOTAAL VK inclusief medefinanciering	a+c +d +e +f	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	

4.1.2. Verenigbaarheid met de financiële programmering

X Het voorstel is verenigbaar met de bestaande financiële programmering.

☐ Het voorstel vergt herprogrammering van de betrokken rubriek van de financiële vooruitzichten.

☐ Het voorstel vergt wellicht toepassing van de bepalingen van het Interinstitutioneel Akkoord[18] (flexibiliteitsinstrument of herziening van de financiële vooruitzichten).

4.1.3. Financiële gevolgen voor de ontvangsten

X Het voorstel heeft geen financiële gevolgen voor de ontvangsten

☐ Het voorstel heeft de volgende financiële gevolgen voor de ontvangsten:

in miljoen euro (tot op een decimaal)

		Vóór de actie	Situatie na de actie					
Begrotings-onderdeel	Ontvangsten	[Jaar n-1]	[Jaar n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5][19]
	a) Ontvangsten in absolute bedragen							
	b) Verschil in ontvangsten	*Δ*						

[18] Zie de punten 19 en 24 van het Interinstitutioneel Akkoord.

[19] Voeg zo nodig extra kolommen toe (wanneer de duur van de actie langer is dan 6 jaar).

4.2. Personele middelen in voltijdequivalenten (VTE; ambtenaren, tijdelijk en extern personeel) – zie punt 8.2.1.

Jaarlijkse behoeften	Jaar 2012	2013	2014	2015	2016	2017 e.v.
Totale personele middelen in VTE	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

5. KENMERKEN EN DOELSTELLINGEN

5.1. Behoefte waarin op korte of lange termijn moet worden voorzien

Een comité zal de Commissie bijstaan bij verschillende in de richtlijn beschreven taken: de vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor het elektronisch EU-netwerk voor de uitwisseling van informatie, aanpassingen van de bijlage met onder meer de modelbekeuring voor houders van een voertuig waarmee een verkeersovertreding is begaan.

5.2. Meerwaarde van het communautaire optreden, samenhang van het voorstel met andere financiële instrumenten en mogelijke synergie

Om de verkeersveiligheid in de hele Europese Unie te verbeteren en een gelijke behandeling van binnen- en buitenlandse overtreders te waarborgen, wordt voorgesteld een systeem voor de grensoverschrijdende bestraffing van verkeersovertredingen op te zetten. Het voorstel heeft betrekking op de fasen tussen de vaststelling van de overtreding tot de verzending van de bekeuring aan de kentekenhouder van het voertuig. Wanneer reeds een definitieve beslissing is genomen, is kaderbesluit van de Raad 2005/214/JBZ inzake de toepassing van het beginsel van wederzijdse erkenning op geldelijke sancties[20] van toepassing.

5.3. Doelstellingen, verwachte resultaten en bijbehorende indicatoren van het voorstel in de context van het ABM

Doelstelling: bijdragen tot een daling van het aantal verkeersdoden in de EU met 50% vanaf 2010. Er zal worden toegezien op de resultaten van de richtlijn. Verwacht resultaat: een daling van het aantal verkeersovertredingen, voornamelijk het aantal overtredingen door buitenlandse bestuurders maar ook door binnenlandse als gevolg van de algemene bewustwording bij bestuurders dat overtredingen niet onbestraft blijven.

[20] Besluit van 24 februari 2005 (PB L 76 van 22.3.2005, blz. 16).

5.4. Wijze van uitvoering (indicatief)

☐ ***Gecentraliseerd beheer***

☐ rechtstreeks door de Commissie

☐ gedelegeerd aan:

☐ uitvoerende agentschappen

☐ door de Gemeenschappen opgerichte organen als bedoeld in artikel 185 van het Financieel Reglement

☐ nationale publiekrechtelijke organen of organen met een openbaredienstverleningstaak

X ***Gedeeld of gedecentraliseerd beheer***

X met lidstaten

☐ met derde landen

☐ ***Gezamenlijk beheer met internationale organisaties (geef aan welke)***

Opmerkingen:

6. TOEZICHT EN EVALUATIE

6.1. Toezicht

Het comité wordt beheerd en voorgezeten door de relevante ambtenaren van de Commissie. Er wordt dus voortdurend toezicht gehouden op de ontwikkeling en de vooruitgang van het comité.

6.2. Evaluatie

6.2.1. Evaluatie vooraf

De ontwerprichtlijn is getoetst door middel van een effectbeoordeling, die is voorgelegd aan de Raad voor Effectbeoordeling.

6.2.2. Naar aanleiding van een tussentijdse evaluatie of evaluatie achteraf genomen maatregelen (ervaring die bij soortgelijke activiteiten in het verleden is opgedaan)

6.2.3. Vorm en frequentie van toekomstige evaluaties

Het comité vergadert tweemaal per jaar.

7. FRAUDEBESTRIJDINGSMAATREGELEN

Het comité wordt beheerd en voorgezeten door de relevante ambtenaren van de Commissie. Er wordt dus voortdurend toezicht gehouden op de ontwikkeling en de vooruitgang van het comité.

8. MIDDELEN

8.1. Financiële kosten van de doelstellingen van het voorstel:

NVT

Vastleggingskredieten, in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

(Vermeld de doelstellingen, acties en outputs)	**Soort output**	**Gem. kos-ten**	Jaar n		Jaar n+1		Jaar n+2		Jaar n+3		Jaar n+4		Jaar n+5 e.v.		**TOTAAL**	
			Aantal	Totale kosten	Aantal	Totale kosten	Aantal	Totale kosten	Aantal	Totale kosten	Aantal	Totale kosten	Aantal	Totale kosten	Aantal	Totale kosten
OPERATIONELE DOELSTELLING NR. 1[21]……																
Actie 1……..																
- Output 1																
- Output 2																
Actie 2……..																
- Output 1																
Subtotaal doelstelling 1																
OPERATIONELE DOELSTELLING																

[21] Zoals beschreven in punt 5.3.

NR. 2 [1]……																
Actie 1…….																
- Output 1																
Subtotaal doelstelling 2																
OPERATIONELE DOELSTELLING NR. n[1]																
Subtotaal doelstelling n																
TOTALE KOSTEN																

8.2. Administratieve uitgaven

8.2.1. Aantal en soort personeelsleden

Soort post		Huidig of extra personeel dat zal worden ingezet voor het beheer van de actie (**aantal posten/VTE**)					
		Jaar 2012	Jaar 2013	Jaar 2014	Jaar 2015	Jaar 2016	Jaar 2017
Ambtenaren of tijdelijk personeel [22](XX 01 01)	A*/AD	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
	B*, C*/AST						
Uit art. XX 01 02 gefinancierd personeel[23]							
Uit art. XX 01 04/05 gefinancierd ander personeel[24]							
TOTAAL		0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

8.2.2. Omschrijving van de taken die uit de actie voortvloeien

Beheer van het comité

Een comité zal de Commissie bijstaan bij verschillende in de richtlijn beschreven taken: de vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor het elektronisch EU-netwerk voor de uitwisseling van informatie, aanpassingen van de bijlage met onder meer de modelbekeuring voor houders van een voertuig waarmee een verkeersovertreding is begaan.

8.2.3. Herkomst van het (statutaire) personeel

☐ Posten die momenteel zijn toegewezen aan het beheer van het te vervangen of te verlengen programma

☐ Posten die al zijn toegewezen in het kader van de JBS/VOB-procedure voor jaar n

☒ Posten waarom in het kader van de volgende JBS/VOB-procedure zal worden gevraagd

☐ Bestaande posten binnen de beherende dienst die worden heringedeeld (interne herindeling)

---

22 Waarvan de kosten NIET door het referentiebedrag worden gedekt.
23 Waarvan de kosten NIET door het referentiebedrag worden gedekt.
24 Waarvan de kosten door het referentiebedrag worden gedekt.

☐ Posten die voor jaar n nodig zijn maar die in het kader van de JBS/VOB-procedure voor dat jaar nog niet zijn toegewezen

8.2.4. Andere administratieve uitgaven binnen het referentiebedrag (XX 01 04/05 – Uitgaven voor administratief beheer)

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

Begrotingsonderdeel (nummer en omschrijving)	Jaar 2012	Jaar 2013	Jaar 2014	Jaar 2015	Jaar 2016	Jaar 2017 e.v.	TO-TAAL
1 Technische en administratieve bijstand (inclusief bijbehorende personeelsuitgaven)							
Uitvoerende agentschappen[25]							
Andere technische en administratieve bijstand							
- intern							
- extern							
Totaal Technische en administratieve bijstand							

8.2.5. Personeelsuitgaven en aanverwante uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

Soort personeel	Jaar 2012	Jaar 2013	Jaar 2014	Jaar 2015	Jaar 2016	Jaar 2017 e.v.
Ambtenaren en tijdelijk personeel (XX 01 01)	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585
Uit art. XX 01 02 gefinancierd personeel (hulpfunctionarissen, gedetacheerde nationale deskundigen, personeel op contractbasis, enz.) (vermeld begrotingsonderdeel)						
Totaal Personeelsuitgaven en aanverwante uitgaven die NIET in het referentiebedrag zijn begrepen)	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585

[25] Verwijs naar het specifieke financieel memorandum voor de betrokken uitvoerende agentschappen.

Berekening – ***Ambtenaren en tijdelijke functionarissen***

0,5 ambtenaar x 117 000 EUR: 58 500 EUR (0,0585 miljoen euro) per jaar

Berekening – ***Uit artikel XX 01 02 gefinancierd personeel***

Niet van toepassing

8.2.6. Andere administratieve uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

	Jaar 2012	Jaar 2013	Jaar 2014	Jaar 2015	Jaar 2016	Jaar 2017 e.v.	TO-TAAL
XX 01 02 11 01 – Dienstreizen							
XX 01 02 11 02 – Conferenties en vergaderingen							
XX 01 02 11 03 – Comités[26]	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	
XX 01 02 11 04 – Studies en adviezen							
XX 01 02 11 05 - Informatiesystemen							
2 Totaal Andere beheersuitgaven (XX 01 02 11)							
3 Andere uitgaven van administratieve aard (vermeld welke en verwijs naar het begrotingsonderdeel)							
Totale andere administratieve uitgaven die NIET in het referentiebedrag zijn begrepen	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	

De behoeften aan personele en administratieve middelen zullen worden gedekt met de huidige middelen of de middelen die, rekening houdend met de budgettaire beperkingen, aan het beherende directoraat-generaal zijn toegewezen.

[26] Comité op grond van Besluit 2006/512/EG van de Raad (comitéprocedure). Het bedrag (0,0351 miljoen euro) is als volgt berekend: 650 EUR per deskundige x 27 lidstaten x 2 vergaderingen per jaar.

DG BUDG neemt akte van het feit "dat een reeds bestaande EU-informatiesysteem zal worden gebruikt en uitgebreid voor de uitwisseling van informatie met het oog op grensoverschrijdende handhaving" en leidt hieruit af dat eventuele noodzakelijke aanpassingen aan de bestaande systeem zullen worden gefinancierd uit de het begrotingsonderdeel waarmee het oorspronkelijke systeem is gefinancierd.