

## **Fiche 2: Herziening richtlijn over grensoverschrijdende uitwisseling verkeersovertredingen**

### **1. Algemene gegevens**

*a) Titel voorstel*

Voorstel voor een Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn (EU) 2015/413 ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen.

*b) Datum ontvangst Commissiedocument*

1 maart 2023

*c) Nr. Commissiedocument*

COM(2023) 126

*d) EUR-Lex*

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/HTML/?uri=CELEX:52023PC0126&from=EN>

*e) Nr. impact assessment Commissie en Opinie Raad voor Regelgevingstoetsing*

SWD(2023) 126, SEC(2023) 351

*f) Behandelingstraject Raad*

Raad voor Transport, Telecommunicatie en Energie (Transportraad)

*g) Eerstverantwoordelijk ministerie*

Ministerie van Justitie en Veiligheid

*h) Rechtsbasis*

Artikel 91, lid 1 (c) van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU)

*i) Besluitvormingsprocedure Raad*

Gekwalificeerde meerderheid

*j) Rol Europees Parlement*

Medebeslissing

### **2. Essentie voorstel**

*a) Inhoud voorstel*

Op 1 maart 2023 heeft de Europese Commissie (hierna: Commissie) een pakket aan maatregelen ten aanzien van de verkeersveiligheid gepubliceerd (The Road Safety Package) die in samenhang moeten worden ingevoerd. Het betreft de herziening richtlijn over grensoverschrijdende

uitwisseling verkeersovertredingen<sup>1</sup>, de herziening rijbewijsrichtlijn<sup>2</sup>, en de wederzijdse erkenning rijontzeggingen<sup>3</sup>. Dit fiche betreft de herziening richtlijn over grensoverschrijdende uitwisseling verkeersovertredingen. Over de andere twee voorstellen zijn separaat BNC fiches opgesteld.

Het Europees Parlement (hierna: EP) heeft in oktober 2021 een resolutie aangenomen over het EU-beleidskader voor verkeersveiligheid 2021-2030. Hoewel het EP de geboekte vooruitgang erkent (het aantal verkeersdoden is gedaald met 61,5% van ongeveer 51.400 in 2001 tot ongeveer 19.800 in 2021), heeft het de Commissie verzocht de CBE-richtlijn te herzien. De Commissie is met het EP van mening dat een aanpassing van de richtlijn het onderzoek naar de strafbare feiten en het tenuitvoerleggen van sancties kan bevorderen.

De wijziging van onderhavige Richtlijn (EU) 2015/413 ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over veiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen bouwt voort op de huidige Cross Border Exchange (CBE) richtlijn die de elektronische uitwisseling van voertuigregistratiegegevens tussen de lidstaten tot stand heeft gebracht. De herziening heeft drie doelstellingen. Ten eerste heeft het voorstel tot doel de verkeersveiligheid verder te vergroten door het toepassingsgebied van de CBE-richtlijn uit te breiden tot andere verkeersovertredingen. Ten tweede beoogt het voorstel het onderzoek naar verkeersovertredingen in het buitenland te stroomlijnen (d.w.z. vereenvoudiging, digitalisering en verfijning). En ten derde is het doel het verbeteren van de bescherming van de grondrechten van kentekenhouders uit een EU-lidstaat, die een verkeersovertreding begaan in een andere lidstaat van de EU dan waar ze ingeschreven staan (in het vervolg: niet-ingezetene kentekenhouders).

De herziening van de richtlijn is gebaseerd op een evaluatie in 2016<sup>4</sup> die door de Commissie is uitgevoerd ten aanzien van de toepassing van de CBE-richtlijn door de lidstaten, waarbij zij de relevantie, EU-meerwaarde, samenhang, doeltreffendheid en efficiëntie beoordeelde. Op basis van de evaluatie concludeerde de Commissie allereerst dat ten behoeve van de verkeersveiligheid extra verkeersovertredingen in de richtlijn kunnen worden opgenomen zoals onvoldoende afstand houden tot het voorgaande voertuig, gevaarlijk inhalen en gevaarlijk parkeren. Ten tweede dat het elektronische informatiesysteem voor de uitwisseling van kentekengegevens (EUCARIS) effectief is maar nog niet ten volle wordt benut door de lidstaten. En ten derde dat procedures die van toepassing zijn in grensoverschrijdende gevallen van niet-betaling van een geldboete ontoereikend waren. Zo kreeg ongeveer 50% van de verkeersovertredingen door niet-ingezetenen geen vervolg.

Optreden op het niveau van de EU is volgens de Commissie gerechtvaardigd omdat anders de grensoverschrijdende handhaving van verkeersregels zou berusten op de bestaande bilaterale en multilaterale overeenkomsten. Deze lappendeken van overeenkomsten tussen de lidstaten kan de gelijke behandeling van EU-burgers niet garanderen en, gezien de lacunes in de dekking, zou het

---

<sup>1</sup> COM (2023) 126

<sup>2</sup> COM (2023) 127

<sup>3</sup> COM (2023) 128

<sup>4</sup> SWD(2016) 355 final

minder doeltreffend zijn om de straffeloosheid van niet-ingezetenen op te heffen. EU-actie is derhalve effectiever dan ongecoördineerde actie op het niveau van de lidstaten.

Uit het impact assessment bleek dat de Richtlijn (EU) 2015/413 voor de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersovertredingen een positief effect heeft op het wegnemen van de anonimiteit van overtreeders in het buitenland. De richtlijn heeft echter ook haar beperkingen bewezen, aangezien het afschrikkende effect niet voldoende was om de straffeloosheid van de overtreeders weg te nemen vanwege het beperkte toepassingsgebied, het ontbreken van grensoverschrijdend onderzoek naar verkeersovertredingen en de tenuitvoerlegging van de sancties. Momenteel lijken niet-ingezeten kentekenhouders hun gedrag nog onvoldoende aan te passen. Het doel van de aangepaste richtlijn is onder andere om een gedragsverandering te bewerkstelligen door kentekenhouders daadwerkelijk hun buitenlandse boetes te laten betalen. Striktere handhaving moet leiden tot een grotere kans dat buitenlandse overtreeders worden geïdentificeerd en de geldboete wordt opgelegd. Door het onderzoek naar verkeersovertredingen te verbeteren in het buitenland geregistreerde voertuigen wordt de afschrikkende werking van de CBE-richtlijn versterkt. Als gevolg hiervan wordt straffeloosheid tegengegaan en worden de wegen in de EU naar verwachting veiliger voor alle weggebruikers.

De Commissie stelt dat de herziening van de richtlijn voldoet aan de nieuwe regels inzake de bescherming van persoonsgegevens. Er worden passende waarborgen ingevoerd om te zorgen dat de richtlijn de artikelen 7 en 8 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie en het toepasselijke rechtskader inzake de bescherming van persoonsgegevens volledig eerbiedigt.

De Commissie komt binnen 18 maanden na inwerkingtreding met de uitvoeringshandelingen. De richtlijn moet vervolgens binnen drie jaar volledig omgezet zijn in nationale wet- en regelgeving.

#### *b) Impact assessment Commissie*

Het voorstel moet leiden tot een vermindering van de lasten voor niet-ingezeten weggebruikers door een betere bescherming van de grondrechten en het ontvangen van informatiebrieven en boetes in een taal die zij begrijpen, binnen een redelijke termijn en in een vorm waarvan de echtheid gemakkelijk kan worden geverifieerd.

Verder wordt een verlaging van de administratieve lasten voor autolease- en verhuurbedrijven geschat op ongeveer 7 miljoen euro ten opzichte van het basisscenario, uitgedrukt in contante waarde over de beoordelingsperiode 2025-2050.

De extra handhavingskosten voor de autoriteiten van de lidstaten worden geraamd op 136,8 miljoen euro ten opzichte van het basisscenario, uitgedrukt als contante waarde over de beoordelingsperiode 2025-2050. Dit omvat eenmalige aanpassingskosten van 4,6 miljoen euro voor de overheidsdiensten van de lidstaten (bv. om IT-systemen aan te passen).

### **3. Nederlandse positie ten aanzien van het voorstel**

#### *a) Essentie Nederlands beleid op dit terrein*

Het versterken van de verkeersveiligheid is een prioriteit van het kabinet.<sup>5</sup> Het Nederlands verkeersveiligheidsbeleid is erop gericht om onveilig gedrag in het verkeer te bestraffen en veilig gedrag aan te moedigen. Verkeersveiligheid valt of staat met een effectieve handhaving van verkeersvoorschriften. Indien een overtreding van die voorschriften leidt tot het opleggen van een verkeersboete, dan dient deze te worden betaald. Zodoende wordt de consequentie van het begaan van een overtreding gevoeld en kan herhaling worden voorkomen. Dit geldt onverminderd voor in het buitenland opgelegde verkeersboetes. Verkeersveiligheid eindigt immers niet bij onze landsgrens. De informatie-uitwisseling tussen landen in geval van verkeersovertredingen van niet-ingezetenen is daarbij essentieel.

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

Het kabinet is positief ten aanzien van de doelstelling van de herziening van deze richtlijn: het verbeteren van de verkeersveiligheid in de Unie en een betere handhaving en grensoverschrijdende uitwisseling van informatie voor gelijke behandeling van ingezetenen en niet-ingezetenen bestuurders. Echter heeft het kabinet wel vragen en bezwaren richting de Commissie.

De voornaamste bezwaren van het kabinet tegen het voorstel zijn het ontbreken van de samenhang van de voorstellen met de wederzijdse erkenning van rijbewijzen en rijontzeggingen en de uitwerking van de uitvoeringsconsequenties.

De onderlinge samenhang van het voorstel met de gelijktijdig uitgekomen voorstellen voor de Richtlijn wederzijdse erkenning rijontzeggingen en de wijziging van de Rijbewijsrichtlijn dient beter te worden onderbouwd en uitgewerkt. Het kabinet zet daarom in op het, waar mogelijk, harmoniseren van gebruikte definities, implementatietermijnen en IT-systemen in de voorstellen in dit pakket. Daarnaast komt ook de samenhang met het rijbewijsregister onvoldoende naar voren in geval een lidstaat verzoekt om dit register te raadplegen bij de wederzijdse bijstand ten behoeve van het identificeren van de aansprakelijke bestuurder.

Daarnaast ziet het kabinet een aantal praktische aandachtspunten die de uitvoerbaarheid van de voorgestelde richtlijn en daarmee het beoogde effect in het geding brengen. Met name de gewijzigde procedures ten aanzien van het identificeren van bestuurders (in plaats van de verantwoordelijke persoon op basis van kentekenaansprakelijkheid) hebben grote impact op de handhaving en betrokken uitvoeringsorganisaties van de politie, Openbaar Ministerie (OM), Dienst voor het Wegverkeer (RDW) en Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB). Nederland kent namelijk een aansprakelijkheidsstelsel waarbij de kentekenuhouder aansprakelijk wordt gesteld voor een verkeersovertreding. Dat betekent dat alleen informatie wordt gegeven over de kentekenuhouder op basis van bevraging van het kentekenregister (na geautomatiseerde constatering van verkeersovertredingen via flitspalen of camera's). In Nederland wordt geen informatie over de

---

<sup>5</sup> Strategisch plan verkeersveiligheid, Kamerstuk II, vergaderjaar 2018-2019, 29398 nr. 639

identiteit van de bestuurder gegeven. Dit voorstel echter gaat ervan uit dat het mogelijk moet zijn om nader onderzoek te doen op basis van flitsfoto's waarbij de bestuurder in beeld is (zoals in andere lidstaten wordt gebruikt) en visueel bewijs te verstrekken bij het nadere onderzoek naar de bestuurder. Als in Nederland naast de kentekengegevens van de kentekenhouders ook gegevens uit het rijbewijsregister (foto bestuurder) bij nader onderzoek noodzakelijk zijn, vraagt dat van Nederland grote aanpassingen van systemen met hoge kosten. Daarnaast is dit zeer arbeidsintensief gezien het aantal overtredingen dat onder de richtlijn valt.

De consequenties van deze voorgestelde procedure zal flinke uitvoeringslasten opleveren voor het bieden van bijstand bij het identificeren van degene die de verkeersovertreding heeft begaan en de informatieverplichtingen aan de verdachte. Het kabinet zet er in de onderhandelingen op in dat bij nader onderzoek ten behoeve van de identificatie van de vermoedelijk verantwoordelijk persoon in overeenstemming is met nationale wetgeving. Daarbij is het uitgangspunt de kentekenhouders.

In het verlengde daarvan vraagt het kabinet aandacht voor het feit dat gelet op de overwegend geringe ernst van verkeersovertredingen, die naar Nederlands recht voor een groot deel bestuursrechtelijk worden afgedaan, het gerechtvaardigd is om autoriteiten te verplichten om uitgebreid bijstand te verlenen aan andere lidstaten voor elke lichte overtreding. Het is te overwegen een ondergrens aan te houden. Ook omdat het de vraag is of kosten en baten altijd tegen elkaar opwegen. Daarnaast wordt de reikwijdte van de CBE-richtlijn uitgebreid met nieuwe verkeersovertredingen die in de meeste gevallen (zo niet allemaal) niet geautomatiseerd door middel van een flitspaal of camera kunnen worden vastgesteld, hetgeen per lidstaat ook nog zal verschillen. Afhankelijk van de lidstaat die het betreft, kan het veronderstelde probleem overigens minder groot zijn in geval de bestuurder veelal in de gelegenheid wordt gesteld een eventuele boete per direct na constatering van de verkeersovertreding te betalen.

Ten aanzien van de reikwijdte van de herziene richtlijn vraagt het kabinet de Commissie te overwegen om het ongeoorloofd binnenrijden van emissiezones in de lijst van verkeersovertredingen op te nemen. Dit heeft de Commissie niet in het huidige voorstel opgenomen.

De Commissie stelt voor om een nieuw EU-portaal op te zetten. Dit brengt onnodige kosten met zich mee. Nederland pleit ervoor om de bestaande faciliteiten (RESPER<sup>6</sup>, Single Digital Gateway<sup>7</sup> en EUCARIS<sup>8</sup>) te gebruiken zodat systemen in stand blijven en niet vervangen worden. Daarnaast

---

<sup>6</sup> Het rijbewijsennetwerk dat is opgezet op grond van artikel 15 van Richtlijn 2006/126/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 december 2006 betreffende het rijbewijs.

<sup>7</sup> Verordening (EU) 2018/1724 van het Europees Parlement en de Raad van 2 oktober 2018 tot oprichting van één digitale toegangspoort tot informatie, procedures en diensten voor hulp en probleemoplossing en verordening (EU) No 1024/2012 (OJ L 295, 21.11.2018, p. 1).

<sup>8</sup> EUCARIS is het Europees voertuig- en rijbewijsinformatiesysteem dat wordt gebruikt voor het automatisch doorzoeken van voertuigregistratiegegevens onder richtlijn (EU) 2015/413.

is niet elke lidstaat technisch even ver in de digitale ontwikkeling en verschilt de geautomatiseerde verwerking van de geconstateerde overtreding en de boete per land.

Het kabinet vraagt de Commissie onderscheid te maken tussen nationaal contact punt (NCP) en de bevoegde autoriteit aangewezen voor de uitvoering van de richtlijn omdat het verschillende autoriteiten betreft met verschillende taken en bevoegdheden.

Ten aanzien van de verplichting tot het uitwisselen van een grote hoeveelheid data ten behoeve van de monitoring van de effecten van de herziene richtlijn is het kabinet terughoudend. Tijdens de onderhandelingen moet een goede afweging worden gemaakt tussen het nut en de noodzaak van gedeelde data en de extra capaciteit die bij lidstaten nodig is om deze data te kunnen registreren en aanleveren. Bovendien is het noodzakelijk dat er overeenstemming is over de definities ten aanzien van de data die aangeleverd wordt, zodat er een deugdelijke vergelijking tussen lidstaten gemaakt kan worden.

Tenslotte vraagt het kabinet aandacht voor de ontwikkeling van Automated Driving Systems (ADS of: zelfrijdende functies) en Advanced Driver Assistance Systems (ADAS (of: rijhulpsystemen). ADAS zal steeds meer verplicht worden in voertuigen. De mogelijke consequenties van deze ontwikkelingen zijn in de herziening van deze richtlijn niet opgenomen, terwijl dit wel is uitgewerkt in de rijbewijsrichtlijn. In relatie tot de aanpassingen in het kader van de identificatie is het niet ondenkbaar dat in de toekomst ook internationaal informatie moet worden gedeeld om 'automatische' bestuurders uit een ander land te kunnen achterhalen en aansprakelijk te stellen.

#### *c) Eerste inschatting van krachtenveld*

In algemene zin onderschrijven alle lidstaten het belang van een brede aanpak van en informatiedeling omtrent de verkeersveiligheid. Er is brede steun onder de belanghebbenden voor een uitbreiding van het toepassingsgebied van de CBE-richtlijn tot andere verkeersovertredingen. Wel is de verwachting dat andere lidstaten net als Nederland ook aandachtspunten hebben bij het voorstel, bijvoorbeeld wat betreft het identificeren van de verantwoordelijke persoon voor de verkeersovertreding. Daarnaast is de verwachting dat er een spanning zal zijn tussen het verschuiven van bevoegdheden van de lidstaat naar het niveau van de EU.

De discussie zal met name gevoerd worden tussen de lidstaten met bestuurders- of kentekenaansprakelijkheid bij het identificeren van de verantwoordelijk persoon. Dit bepaalt op welke wijze bijstand moet worden gegeven door een lidstaat en wie wordt aangeschreven voor een informatiebrief of boete.

## **4. Beoordeling bevoegdheid, subsidiariteit en proportionaliteit**

### *a) Bevoegdheid*

Het oordeel van het kabinet ten aanzien van de bevoegdheid is positief. Het voorstel is gebaseerd op artikel 91, lid 1, onder c) van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU). Artikel 91, lid 1, onder c, VWEU bepaalt dat de Europese Unie bevoegd is op het gebied

van het gemeenschappelijk vervoerbeleid maatregelen vast te stellen ter verbetering van de veiligheid van het vervoer, met inbegrip van de verkeersveiligheid. Dit is ook de rechtsgrondslag van de CBE-richtlijn, die met dit voorstel gewijzigd wordt. Het voorstel handhaaft de hoofddoelstelling van de CBE-richtlijn om de verkeersveiligheid te verbeteren. De inhoud van het voorstel bevordert de bovenstaande doelstelling en gaat niet verder dan het faciliteren van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersovertredingen wanneer deze zijn begaan met een voertuig dat is geregistreerd in een andere lidstaat dan de lidstaat waar de overtreding is begaan. Het kabinet kan zich daarom vinden in de voorgestelde rechtsgrondslag. Op het terrein van vervoer is sprake van een gedeelde bevoegdheid van de EU en de lidstaten op basis van artikel 4 lid 2 sub g van het VWEU.

*b) Subsidiariteit*

Het oordeel van het kabinet ten aanzien van de subsidiariteit is positief. De doelstellingen van de huidige CBE-richtlijn kunnen op dit moment niet voldoende door de lidstaten worden verwezenlijkt. Bij de evaluatie van de werking van de CBE-richtlijn werd geconcludeerd dat voor het bereiken van dezelfde resultaten als met de richtlijn de goedkeuring van meer dan 300 bilaterale overeenkomsten nodig zou zijn. Actie op het niveau van de lidstaten betekent een lappendeken van regels die uitbreiding van de verkeersveiligheid en wederzijdse bijstand in grensoverschrijdende onderzoeksprocedure niet voldoende zou kunnen verwezenlijken. EU-actie is daarom effectiever dan ongecoördineerde actie op het niveau van de lidstaten. De doelstelling van het overwogen optreden kan volgens het kabinet verder ook beter worden verwezenlijkt op EU-niveau, gelet op de aard, omvang en het dikwijls grensoverschrijdende karakter van verkeersveiligheid. Bovendien speelt digitale technologie in toenemende mate een rol, waardoor internationale samenwerking van essentieel belang is door het grensoverschrijdende karakter van het gebruik van techniek. Tenslotte kan een wijziging van bestaande EU-regelgeving slechts op EU-niveau plaatsvinden. Optreden op EU-niveau is daarom gerechtvaardigd.

*c) Proportionaliteit*

Het oordeel van het kabinet ten aanzien van de proportionaliteit is positief, met kanttekening. Alhoewel het kabinet van mening is dat de voorgestelde maatregelen geschikt zijn om de doelstellingen van het voorstel te verwezenlijken, verzoekt het kabinet de Commissie om verder toe te lichten waarom verscheidene maatregelen niet verder gaan dan noodzakelijk. Zo ziet het voorstel op een aantal praktische aandachtspunten ten aanzien van de uitvoerbaarheid in de lidstaten die proportionaliteitsvragen oproepen en daarmee het beoogde effect in het geding brengen.

Met betrekking tot de nieuwe regelgeving omtrent de identificatie van de bestuurders, is het kabinet van oordeel dat dit geschikt is om de doelen van het voorstel te verwezenlijken, maar dat deze maatregelen mogelijk verder gaan dan noodzakelijk of dat er mogelijk andere, minder ingrijpende alternatieven zijn. Met name bij de gewijzigde procedures ten aanzien van het identificeren van bestuurders (in plaats van de verantwoordelijke persoon op basis van kentekenaansprakelijkheid aanwijzen) speelt deze kwestie. Het kabinet verzoekt verdere

toelichting van de Commissie waarom er geen ander, minder ingrijpend alternatief is dan de invoering van de uitgebreide identificeringsplicht voor de lidstaten op verzoek van andere lidstaten (waarbij ook bestuurders geïdentificeerd moeten worden), dat meer ruimte zou overlaten voor nationale invulling, zoals blijven bij het oude systeem, gezien de extra uitvoeringskosten die uit het uitgebreide identificeringssysteem zouden volgen. De voorgestelde procedures ten aanzien van het identificeren van bestuurders hebben grote impact op de handhaving en betrokken uitvoeringsorganisaties in de lidstaten met kentekenaansprakelijkheid.

Het kabinet verzoekt de Commissie ook om nog extra te motiveren in hoeverre de opname van de extra verkeersovertredingen niet verder zou gaan dan noodzakelijk, gezien de extra zware verplichtingen ten aanzien van de gegevensuitwisseling voor uitvoeringsinstanties, terwijl uit de evaluatie van de richtlijn kwam dat de reikwijdte van de oorspronkelijke CBE-richtlijn grotendeels adequaat was.

Met betrekking tot het feit dat lidstaten ook nationale rijbewijsregisters of bevolkingsregisters mogen doorzoeken ter identificatie voor zover toegestaan door Uniewetgeving, verzoekt het kabinet ook extra toelichting waarom dit niet verder gaat dan noodzakelijk en deze uitbreiding nodig is voor identificatie.

## **5. Financiële consequenties, gevolgen voor regeldruk, concurrentiekracht en geopolitieke aspecten**

### *a) Consequenties EU-begroting*

Een 'nieuw IT-systeem' is niet noodzakelijk (en niet gewenst) aangezien het bestaande IT-systeem EUCARIS hiervoor gebruikt kan worden."

Het kabinet is van mening dat eventueel benodigde middelen dienen te worden gevonden binnen de in de Raad afgesproken financiële kaders van de EU-begroting en dat deze moeten passen bij een prudente ontwikkeling van de jaarbegroting. Het kabinet staat voor dat zoveel mogelijk kosten gedekt worden uit de EU-begroting en beperkte middelen worden geclaimd van de lidstaten.

### *b) Financiële consequenties (incl. personele) voor rijksoverheid en/ of medeoverheden*

De extra handavingskosten voor de autoriteiten van de lidstaten worden geraamd op 136,8 miljoen euro ten opzichte van het basisscenario, uitgedrukt als contante waarde over de beoordelingsperiode 2025-2050. Dit omvat eenmalige aanpassingskosten van 4,6 miljoen euro voor de overheidsdiensten van de lidstaten (bv. om IT-systemen aan te passen). Het is moeilijk in te schatten of deze kosten toereikend zijn gelet op de uit te werken exacte specificaties en de verschillen in digitale ontwikkeling tussen landen. De budgettaire gevolgen moeten worden ingepast op de begroting van het beleidsverantwoordelijke departement, conform de regels van de budgetdiscipline. Het kabinet zal niet instemmen met het voorstel voordat zicht is op de financiële consequenties.

Het uitgebreidere onderzoek door de autoriteiten van de lidstaten brengt eveneens hoge kosten met zich mee zoals het versturen van informatiebrieven/boetes per aangetekende post ten behoeve van de bescherming van de grondrechten. Daarvoor moeten nog uitvoeringstoetsen



worden uitgevoerd, die de exacte kosten scherper moeten bepalen. De Commissie vindt echter dat de waarde van geredde levens (d.w.z. de gekwantificeerde sociale effecten) prevaleert boven de financiële effecten.

*c) Financiële consequenties en gevolgen voor regeldruk voor bedrijfsleven en burger*

Het initiatief omvat het "digital by default"-beginsel aangezien het waar mogelijk digitale transformatie bevordert. Om de informatie-uitwisseling te bevorderen stelt het bijvoorbeeld voor om gedigitaliseerde vervolgpcedures en gestandaardiseerde digitale formulieren met vertaling in alle officiële EU-talen te gebruiken voor het handhaven van de CBE-richtlijn.

Het voorstel moet resulteren in een verlaging van de lasten voor weggebruikers door verbeterde inhoud van informatiebrieven/boetes en van de vervolggcommunicatie met overtreders (betere bescherming van grondrechten). Bovendien wordt een vermindering van de administratieve lasten voor autolease- en -verhuurbedrijven verwacht, aangezien de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over de daadwerkelijke gebruiker van het voertuig (de leasingnemer) zal worden toegestaan.

*d) Gevolgen voor concurrentiekracht en geopolitieke aspecten*

N.v.t.

## **6. Implicaties juridisch**

*a) Consequenties over nationale en decentrale regelgeving en/of sanctionering beleid (inclusief toepassing van de lex silencio positivo)*

De voorgestelde richtlijn bevat vanuit juridisch oogpunt geen problematische onderdelen op de korte termijn.

*b) Gedelegeerde en/of uitvoeringshandelingen, incl. NL-beoordeling daarvan*

Het voorstel bevat een uitgebreidere bevoegdheid in artikel 9 vergeleken met de oorspronkelijke richtlijn voor de Commissie om gedelegeerde handelingen vast te stellen. Dit betreft de bevoegdheid om de bijlage, waarin de relevante data voor de gegevensuitwisseling staan, te wijzigen in het kader van technologische ontwikkelingen of waar vereist door Uniewetgeving. In de oorspronkelijke richtlijn had de Commissie enkel de bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen ten behoeve van veranderingen aan de Prüm-Raadsbesluiten in het kader van technologische ontwikkelingen. Het toekennen van deze bevoegdheden is mogelijk, omdat het niet-essentiële onderdelen van de basishandeling betreft. Toekenning van deze bevoegdheid acht het kabinet verder ook wenselijk, omdat het de Commissie flexibiliteit en mogelijkheden geeft om rekening te houden met technologische ontwikkelingen. Delegatie ligt in dit geval ook voor de hand, omdat het doel van de bevoegdheid het wijzigen van de bijlage betreft, wat enkel mogelijk is met een gedelegeerde handeling. De gedelegeerde bevoegdheid is verder voldoende afgebakend naar doel, inhoud, strekking en duur. Het kabinet zal er wel op inzetten dat nog wordt verduidelijkt op basis van welke technologische ontwikkelingen de bijlage kan worden gewijzigd met de verwijdering van de referentie naar de Prüm-besluiten

Het voorstel bevat tevens bevoegdheden voor de Commissie om uitvoeringshandelingen vast te stellen. Dit betreft de bevoegdheid om uitvoeringshandelingen vast te stellen voor de procedures en technische vereisten voor geautomatiseerd zoeken (zie het voorgestelde artikel 4, lid 6), evenals om uitvoeringshandelingen vast te leggen voor de inhoud van de elektronische formulieren voor informatieverzoeken (zie het voorgestelde artikel 4a lid 11), de verzending van specifieke informatie en de functionaliteiten en specificaties van de software voor datauitwisseling en het CBE portaal (zie het voorgestelde artikel 5a, lid 12 en artikel 8, lid 6).

Het toekennen van deze bevoegdheden is mogelijk, omdat het niet-essentiële onderdelen van de basishandeling betreft. Verder acht het kabinet toekenning van deze bevoegdheden ook wenselijk, omdat hierdoor de uitvoering van de richtlijn minder belastend is voor lidstaten. De keuze voor uitvoering ligt hier ook voor de hand, omdat het gaat om de uitvoering van de richtlijn volgens eenvormige voorwaarden. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de onderzoeksprocedure als bedoeld in artikel 5 van Verordening 182/2011. Toepassing van deze procedure is hier volgens het kabinet op zijn plaats en in overeenstemming met artikel 2 van de Comitologieverordening, omdat voor zover de uitvoeringshandelingen niet handelingen van algemene strekking betreffen die tot doel hebben basishandelingen ten uitvoer te leggen, het uitvoeringshandelingen betreffen die betrekking hebben op het bevorderen van de veiligheid van mensen door de uniformering van gegevensuitwisseling in het kader van verkeersovertredingen (artikel 2, lid 2, sub a, respectievelijk sub b, onder iii van de Comitologieverordening).

*c) Voorgestelde implementatietermijn (bij richtlijnen), dan wel voorgestelde datum*

Artikel 25 van het voorstel beschrijft dat lidstaten uiterlijk 2 jaar na de datum van inwerkingtreding moeten voldoen aan de richtlijn en de bijbehorende wet- en regelgeving moeten hebben gepubliceerd, die vervolgens uiterlijk een jaar later in werking moet zijn getreden. Het kabinet acht deze termijn ambitieus, zeker wanneer het gaat over het inrichten en aanpassen van uitvoeringsprocedures en handelingen en IT-processen. Het kabinet zal hier dan ook aandacht voor vragen bij de Commissie. De termijn van 2 jaar is te kort omdat regelgeving op wetsniveau gewijzigd moet worden. Deze procedure duurt langer, mede omdat er gewacht moet worden op de uitvoeringshandelingen met betrekking tot de interoperabiliteit, de beveiliging en het testen van digitale rijbewijzen, met inbegrip van de verificatiefuncties en de interface met nationale systemen. Voor zover er wijzigingen nodig zijn op het gebied van de ministeriële regelingen, is deze termijn haalbaar.

*d) Wenselijkheid evaluatie-/horizonbepaling*

Uiterlijk vier jaar na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn en vervolgens om de vier jaar zendt elke lidstaat de Commissie een verslag toe over de toepassing van deze richtlijn. Het rapport bevat het aantal geautomatiseerde zoekopdrachten die zijn uitgevoerd door de lidstaat waar de overtreding is begaan is aan het nationale contactpunt van de lidstaat van registratie, samen met het soort strafbare feiten waarvoor verzoeken zijn ingediend en het aantal mislukte verzoeken.

Elk rapport bevat ook een beschrijving van de situatie op nationaal niveau met betrekking tot de follow-up van de verkeersovertredingen, gebaseerd op het aandeel van dergelijke overtredingen dat is opgevolgd door informatiebrieven. Deze informatie kan gebaseerd zijn op de gegevens die via EUCARIS worden verstrekt. Het rapport bevat tevens een beschrijving van de situatie op nationaal niveau met betrekking tot het gevolg dat is gegeven aan de verkeersovertredingen.

e) *Constitutionele toets*

N.v.t.

## **7. Implicaties voor uitvoering en/of handhaving**

Onderdelen uit de richtlijn zullen flinke uitvoeringslasten opleveren met name voor het bieden van bijstand bij het identificeren van degene die de verkeersovertreding heeft begaan en de informatieverplichtingen aan de verdachte. Nederland kent een aansprakelijkheidsstelsel waarbij de kentekenhouder aansprakelijk wordt gesteld voor een verkeersovertreding op basis van bevraging van het kentekenregister zonder verdere identificering. Onder de voorgestelde regels zou Nederland echter op verzoek van de opleggende lidstaat een uitgebreid identificatieonderzoek moeten verrichten, wat zou leiden tot grote uitvoeringskosten gezien het hoge aantal overtredingen die onder de richtlijn valt en de vele systeemaanpassingen die het voorstel zou vereisen. Vanwege deze uitvoeringskosten verzoekt het kabinet verdere toelichting van de Commissie waarom er geen ander, minder ingrijpend alternatief is voor de invoering van een identificeringsplicht voor de lidstaten op verzoek van andere lidstaten.

## **8. Implicaties voor ontwikkelingslanden**

N.v.t.