

Fiche 3: Richtlijn wederzijdse erkenning rijontzeggingen

1. Algemene gegevens

a) Titel voorstel

Directive of the European Parliament and of the Council on the Union-wide effect of certain driving disqualifications

b) Datum ontvangst Commissiedocument

1 maart 2023

c) Nr. Commissiedocument

COM(2023) 128

d) EUR-Lex

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52023PC0128&qid=1678279108255>

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

SWD(2023) 128

f) Behandelingstraject Raad

Raad voor Transport, Telecommunicatie en Energie (Transportraad)

g) Eerstverantwoordelijk ministerie

Ministerie van Justitie en Veiligheid in nauwe samenwerking met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

h) Rechtsbasis

Artikel 91, lid 1, onder 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 (*Road Safety Package*) die in samenhang moeten worden ingevoerd. Het betreft de herziening richtlijn over grensoverschrijdende

uitwisseling verkeersovertredingen¹, de herziening rijbewijsrichtlijn² en de wederzijdse erkenning rijontzeggingen³. Dit fiche betreft de wederzijdse erkenning rijontzeggingen. Over de andere twee voorstellen zijn separaat BNC fiches opgesteld. Met onderhavige richtlijn wordt een voorstel gedaan betrekking tot het vaststellen van regels die voorzien in de Uniebrede gevolgen van een ontzegging van de rijbevoegdheid. De Commissie wil zo de veiligheid voor alle weggebruikers in de Unie verbeteren. Hierbij gaat het om rijontzeggingen die zijn opgelegd vanwege ernstige verkeersveiligheidsgerelateerde overtredingen die begaan zijn in een lidstaat anders dan in de lidstaat die het rijbewijs aan de overtreder heeft afgegeven. Het betreft specifiek rijontzeggingen die zijn opgelegd vanwege ernstige overschrijdingen van de maximumsnelheid, het rijden onder invloed van alcohol en/of drugs en het veroorzaken van de dood of ernstig lichamelijk letsel als gevolg van een verkeersovertreding.

De door de Commissie voorgestelde richtlijn heeft betrekking op zowel bestuursrechtelijke als strafrechtelijke beslissingen van lidstaten die leiden tot de intrekking, beperking of schorsing van het rijbewijs van betrokkene. De Commissie noemt dit 'rijontzeggingen'. In dit fiche zal deze term daarom ook gebruikt worden.

In praktische zin betekent het voorstel dat een lidstaat die een rijontzegging –van kracht op het eigen grondgebied van de lidstaat- aan een niet-ingezetene oplegt, deze rijontzegging moet melden aan de lidstaat die het rijbewijs aan de overtreder heeft afgegeven (hierna: de lidstaat van afgifte). De lidstaat van afgifte is vervolgens verplicht om deze rijontzegging over te nemen en maatregelen te nemen om te verzekeren dat de door de meldende lidstaat opgelegde ontzegging van de rijbevoegdheid een Uniebrede werking heeft. Hierop zijn wel enkele uitzonderingen mogelijk. Bijvoorbeeld als de overgebleven periode voor de rijontzegging korter is dan één maand, het overdrachtscertificaat is niet correct ingevuld of als er voor de overtreding naar nationaal recht geen rijontzegging mogelijk is.

b) Impact assessment Commissie

De Commissie verwacht dat dit voorstel de verkeersveiligheid in alle lidstaten zal verhogen door specifieke en algemene preventie. Allereerst is er sprake van specifieke preventie omdat de overtreder in de gehele EU niet meer mag rijden. Daarnaast is er sprake van algemene preventie omdat Uniebrede werking van een rijontzegging een groter afschrikkend effect op het plegen van een verkeersveiligheidsmisdrijf heeft. Bovendien treedt een positief effect op voor eventuele slachtoffers, omdat slachtoffers ervan verzekerd kunnen zijn dat de overtreder niet buiten de grenzen van de eigen lidstaat weer de weg op kan.

Op basis van het impactassessment is de verwachting van de Commissie dat de kosten die gepaard gaan met dit voorstel voor de lidstaten beperkt blijven.⁴ Het betreft dan kosten

¹ COM (2023) 126

² COM (2023) 127

³ COM (2023) 128

⁴ SWD(2023) 128 final

van € 50.000 per lidstaat om de uitwisseling van de benodigde informatie over rijontzeggingen mogelijk te maken, door aanpassing van het bestaande RESPER-systeem.⁵ En kosten die lidstaten maken om rijontzeggingen te administreren en uit te voeren. Die bedragen voor alle lidstaten gezamenlijk € 26,3 miljoen jaarlijks.

3. Nederlandse positie ten aanzien van het voorstel

a) Essentie Nederlands beleid op dit terrein

Het kabinet ziet het versterken van de verkeersveiligheid als een prioriteit.⁶ Het Nederlands verkeersveiligheidsbeleid is er mede op gericht om verkeersonveilig gedrag te bestraffen en bij zeer gevaarlijk rijgedrag rijbewijsmaatregelen te nemen.

Nederland heeft een duaal systeem van rijbewijshandhaving. Zo is het mogelijk om beperkingen van de geldigheid van het rijbewijs via maatregelen in zowel het strafrecht als het bestuursrecht op te leggen. Op basis van de Wegenverkeerswet 1994 kan de rechter, afhankelijk van het strafbare feit, als bijkomende maatregel een ontzegging van de rijbevoegdheid voor ten hoogste twee tot vijf jaar opleggen. Bij recidive worden die maxima verdubbeld en kan een ontzegging van de rijbevoegdheid van ten hoogste vier respectievelijk tien jaar worden opgelegd.

Daarnaast beoordeelt Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen in het kader van het bestuursrecht de rijgeschiktheid en rijvaardigheid van bestuurders bij een vermoeden van ongeschiktheid, bijvoorbeeld als iemand warrig rijgedrag laat zien of dat bij staandhouding door de politie een vermoeden van alcohol- of drugsafhankelijkheid ontstaat. In afwachting van het oordeel van het onderzoek wordt het rijbewijs eerst geschorst. De bestuurder mag tijdens de schorsing dan niet rijden. Bij gebleken ongeschiktheid of onvoldoende rijvaardigheid besluit het CBR tot ongeldigverklaring van het rijbewijs. Dit is geen strafmaatregel, maar een maatregel ter beoordeling of de bestuurder nog voldoet aan de vergunningsvereisten van het rijbewijs.

In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 'Van deur tot deur' heeft het kabinet de aanpak van verkeersovertreders als één van de negen hoofdprioriteiten benoemd om de verkeersveiligheid om het aantal verkeersdoden en verkeersslachtoffers terug te dringen. Binnen die prioriteit is het vergroten van de subjectieve pakkans één van de oplossingsrichtingen.

b) Beoordeling + inzet ten aanzien van dit voorstel

Het kabinet is positief ten aanzien van het doel dat de Commissie met haar voorstel nastreeft. Het kabinet ziet echter een aantal belangrijke juridische en praktische aandachtspunten die de uitvoerbaarheid van de voorgestelde richtlijn en daarmee het beoogde effect in geding kunnen brengen. Zo is de vraag hoe omgegaan dient te worden met mogelijk grote verschillen tussen lidstaten bij het opleggen van rijontzeggingen voor de genoemde verkeersgedragingen. Op dit moment is onvoldoende duidelijk welke verschillen er tussen de lidstaten zijn bij het opleggen van een bestuursrechtelijke of strafrechtelijke rijontzegging. Hierbij kan worden gedacht aan de regels, de duur van de ontzegging, de grenswaarden voor alcohol en drugs, of de maatregel is opgelegd

⁵ RESPER is een voorziening voor de EU-brede uitwisseling van informatie en gegevens over rijbewijzen.

⁶ Strategisch plan verkeersveiligheid, Kamerstuk II, vergaderjaar 2018-2019, 29398 nr. 639

vanuit het straf- of bestuursrecht en de instantie/rechter die de maatregel oplegt. Dit zijn essentiële onderdelen om als Nederland goed te kunnen beoordelen wat de gevolgen voor de uitvoering van dit voorstel zijn en dit is onvoldoende uitgewerkt in het impact assessment.

Verder valt op dat het voorstel uitgaat van uitwisseling van gegevens tussen twee lidstaten (de lidstaat die de rijontzegging oplegt en de lidstaat van afgifte). Vervolgens legt de richtlijn de plicht bij de afgevende lidstaat om te zorgen voor een Uniebrede werking van de rijontzegging. Dit maakt het noodzakelijk dat handhavende instanties in andere lidstaten in real time op de hoogte kunnen raken van deze opgelegde en door de lidstaat van afgifte erkende rijontzegging.⁷ Hiervoor is het nodig dat alle landen gebruik gaan maken van het "EU driving licence network" (ook bekend onder de naam RESPER) en de data hierin real time bij gaan houden. In de afgelopen jaren hebben de lidstaten veelal gekozen om EUCARIS te gebruiken voor de uitwisseling van rijbewijsgegevens. Daarnaast heeft een aantal landen ervoor gekozen om de zogenaamde hub van de Commissie te gebruiken voor de uitwisseling van informatie.

De inzet van het kabinet zal dan ook allereerst zijn om deze vraagpunten verduidelijkt te krijgen.

Zoals aangegeven maakt de voorgestelde richtlijn onderdeel uit van een breed pakket aan maatregelen, *het Road Safety Package*, die het beste werken als ze in samenhang worden ingevoerd. De inzet van het kabinet zal dan ook zijn om gebruikte definities en implementatietermijnen op elkaar te laten aansluiten.

c) Eerste inschatting van krachtenveld

Veel lidstaten staan positief tegenover het voorstel om over te gaan tot wederzijdse erkenning van rijontzeggingen. Hoewel er de afgelopen jaren door de Commissie vragen zijn gesteld over mogelijkheden tot, en standpunten over, de wederzijdse erkenning van rijontzeggingen, komt dit voorstel als een verrassing voor veel lidstaten. Lidstaten hebben daarom de behoefte om de uitvoerbaarheid en de effectiviteit van dit voorstel verder te onderzoeken. Daarnaast is de verwachting dat er bij sommige lidstaten een spanning zal zijn tussen opgeven van soevereiniteit in het opleggen van rijontzeggingen als lidstaat en tegelijkertijd de verbetering van de verkeersveiligheid. Een aantal lidstaten heeft dan ook om verduidelijking van de juridische grondslag van het voorstel van de Commissie gevraagd. Verder zijn lidstaten van mening dat de onderhandelingen over het totale Road Safety Package in nauwe samenwerking moeten worden gevoerd. De positie van het Europees Parlement is nog niet bekend. Het voorstel zal worden behandeld in het comité voor Transport en Toerisme (TRAN).

⁷ Bijvoorbeeld: een Belgische onderdaan krijgt in Nederland een rijontzegging opgelegd waarna België deze erkent. Betrokkene reist vervolgens naar Frankrijk. Voor een effectieve Uniebrede werking van de rijontzegging is het in dat geval van belang dat de Franse handhavingsautoriteiten bij een controle snel kunnen achterhalen of betrokkene naar Belgisch recht een rijontzegging heeft.

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, onderdeel 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. Het kabinet kan zich in deze rechtsgrondslag vinden, onder andere gelet op de uitspraak van het Hof van Justitie van 6 mei 2014, C-43/12, over de reikwijdte van dit artikel. 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 richtlijn heeft tot doel Uniebreed effect voor verkeersovertreding-gerelateerde rijontzeggingen te verwezenlijken ten behoeve van de verkeersveiligheid. Dit doel kan onvoldoende verwezenlijkt worden door de lidstaten zelf, gezien de grensoverschrijdende aard van de benodigde informatiedeling over rijontzeggingen en het gebrek aan bilaterale afspraken over de wederzijdse erkenning van rijontzeggingen tussen lidstaten. Verder hebben lidstaten tot nu toe geen aanstellen gemaakt om onderlinge afspraken over de Uniebrede werking van een rijontzegging te maken. Het stimuleren van dergelijke afspraken kan daarom ook efficiënter op Unierechtelijk niveau geregeld worden door een bindende juridische verplichting op te leggen aan de lidstaten om een Uniebrede effect van rijontzeggingen te verwezenlijken. Om deze reden is optreden op EU-niveau gerechtvaardigd.

c) Proportionaliteit

Het oordeel van het kabinet ten aanzien van de proportionaliteit is positief. De richtlijn heeft tot doel Uniebreed effect te geven aan rijontzeggingen die zijn opgelegd door de lidstaat waar de overtreiding gepleegd is ten behoeve van de verkeersveiligheid.

De voorgestelde acties zijn geschikt om het doel te bereiken, namelijk het verbeteren van de verkeersveiligheid op de Europese wegen. Het notificeren van de lidstaat die het rijbewijs heeft afgegeven over een rijontzegging, met het gevolg dat die lidstaat vervolgens ook die rijontzegging binnen eigen grenzen moet uitvoeren, is geschikt om het doel van grotere verkeersveiligheid op Europese wegen te bereiken. Dit gaat ook niet verder dan noodzakelijk, aangezien de lidstaat die het rijbewijs afgeeft ook nog op basis van het voorstel de mogelijkheid heeft om de rijontzegging niet over te nemen, indien er voldaan is aan een van de uitzonderingsgronden (bv. de overgebleven periode voor de rijontzegging is korter dan een maand, het overdrachtscertificaat is niet correct ingevuld of als er voor de overtreiding naar nationaal recht geen rijontzegging mogelijk is).

Uit het voorstel lijkt verder te volgen dat het voor de lidstaat mogelijk is om een rijontzegging enkel over te nemen voor zover het past met de nationale wetgeving, en voor zover het past met de duur van de rijontzegging en de aard van het verkeersmisdrijf binnen de nationale wetgeving. Het kabinet meent dat er in dat geval genoeg ruimte is voor de lidstaten om nationaal recht toe te passen met betrekking tot de intrekking van rijbewijzen en om de duur van de rijontzegging te beperken tot de nationaalrechtelijke maximale duur van de rijontzegging voor het specifieke verkeersmisdrijf in kwestie. Het voorstel gaat dan ook op dit punt niet verder dan nodig om het doel van de verkeersveiligheid en Uniebreed effect geven aan rijontzeggingen te bevorderen.

Voor zover het voorstel zo moet worden geïnterpreteerd, dat lidstaten de duur van de rijontzegging vanuit de andere lidstaat slechts kunnen beperken tot de hoogste nationaalrechtelijke maximale duur van een rijontzegging, ongeacht enige lagere nationaalrechtelijke maximumnorm voor het specifieke verkeersmisdrijf in kwestie, is het kabinet van oordeel dat deze bepaling verder gaat dan noodzakelijk en onvoldoende ruimte laat aan lidstaten om een rijontzegging te erkennen en over te nemen op basis van het eigen nationale recht.

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

a) Consequenties EU-begroting

De Commissie stelt dat het voorstel geen impact zal hebben voor de EU-begroting. 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 2021-2027 en dat deze moeten passen bij een prudente ontwikkeling van de jaarbegroting.

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

Uit het impactassessment blijkt dat de Commissie de financiële consequenties als beperkt inschat. Het zou dan met name éénmalige kosten voor aanpassing van het "EU driving licence network" betreffen, ook bekend onder de naam RESPER. De inschatting van de Commissie is dat dit €50.000 per lidstaat betreft. In de afgelopen jaren hebben de lidstaten veelal gekozen om EUCARIS te gebruiken voor de uitwisseling van rijbewijsgegevens. Daarnaast heeft een aantal landen ervoor gekozen om de zogenaamde hub van de Commissie te gebruiken voor de uitwisseling van informatie; daar is Nederland geen voorstander van. Het kost de EUCARIS-landen en de Commissie (en daarmee dus ook de lidstaten) veel geld om beide platforms in stand te houden en met elkaar te laten communiceren.

Daarnaast zou het gaan om beperkte structurele kosten voor lidstaten in verband met registratie van de rijontzeggingen. De inschatting van de Commissie is dat dit alle lidstaten in totaal €26,3 miljoen per jaar zal kosten.

De inschatting van het kabinet is dat deze kosten aanzienlijk hoger zullen zijn. Met een aantal aspecten is in het impact assessment nog geen of onvoldoende rekening gehouden. Zo kunnen

naar Nederlands recht rijontzeggingen met een langere duur dan zes maanden enkel door de tussenkomst van een rechter worden opgelegd. Ook moet het –volgens de voorgestelde richtlijn- mogelijk worden gemaakt om rechtsmiddelen in te kunnen zetten tegen de erkenning van een rijontzegging (verzet/bezwaar/beroep). Dat kan substantiële kosten met zich meebrengen omdat hiervoor een procedure ingericht zal moeten worden. Redenen om af te wijken van de omzetting moeten worden besproken met de autoriteit van de opleggende lidstaat. Daarnaast moeten de certificaten waarmee andere lidstaten worden geïnformeerd over een in Nederland opgelegde rijontzegging, vertaald worden in een door de lidstaat van afgifte geaccepteerde taal. Verder moet worden vastgelegd welke acties al zijn ondernomen en welke acties de persoon nog moet ondernemen om weer een nieuw rijbewijs te halen. Ten slotte moet onderzocht worden welke ICT-aanpassingen/capaciteit bij nationale instellingen als het Centraal Bureau Rijvaardigheid, de Dienst wegverkeer, het Openbaar Ministerie, het Centraal Justitieel Incasso Bureau en de politie nodig zijn voor de registratie en uitwisseling van rijontzeggingen en het in realtime kunnen raadplegen hiervan. Ook zal er, zoals het voorstel voorschrijft, een nationaal contactpunt moeten worden ingericht, om daarmee de goede uitvoering van de richtlijn te garanderen. Wanneer deze kosten in beeld zijn gebracht kan een beter oordeel geveld worden over de kosten- en batenbalans van dit voorstel. Er kan echter pas een totale kosteninschatting gemaakt worden als de richtlijn formeel vaststaat en alle onduidelijkheden zijn opgehelderd. Eventuele budgettaire gevolgen worden ingepast op de begroting van het beleidsverantwoordelijke departement, conform de regels van de budgetdiscipline.

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

Er zijn geen financiële gevolgen en consequenties te verwachten voor bedrijfsleven en burger, anders dan degenen die een rijontzegging in een ander Europees land opgelegd krijgen of een bedrijf dat een medewerker heeft die een rijontzegging in een ander Europees land opgelegd heeft gekregen. Het betreft dan bijvoorbeeld inkomensverlies omdat een beroepschauffeur EU-breed niet meer kan rijden of omdat bij een rijontzegging die leidt tot ongeldigheid van het rijbewijs er opnieuw een rijbewijs behaald zal moeten worden.

d) Gevolgen voor concurrentiekracht en geopolitieke aspecten

Er worden geen grote gevolgen verwacht, anders dan de beperkte kosten die hierboven onder 5.c benoemd zijn.

6. Implicaties juridisch

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

Ter implementatie van de voorgestelde richtlijn zal een implementatiewetsvoorstel in procedure moeten worden gebracht, dat in ieder geval zal strekken tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en onderliggende regelgeving.

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

Artikel 5, eerste lid, van de richtlijn bevat een grondslag voor een uitvoeringshandeling waarmee de Commissie een format voor een standaardcertificaat kan vaststellen. Met dit certificaat dienen lidstaten waar de overtreding heeft plaatsgevonden de lidstaat van afgifte te informeren over een opgelegde rijontzegging. De uitvoeringshandeling heeft betrekking op niet-essentiële onderdelen van de richtlijn en wordt daarom mogelijk geacht. Het kabinet is van oordeel dat de bevoegdheidstoebedeling hier ook wenselijk is ten behoeve van de uniformering van de informatie-uitwisseling. Een uitvoeringsbevoegdheid in plaats van een delegatiebevoegdheid ligt hier ook voor de hand, aangezien daarmee de richtlijn volgens eenvormige voorwaarden wordt uitgevoerd, en van de aanvulling of wijziging van de richtlijn zelf geen sprake is.

Op deze uitvoeringshandeling zal de onderzoeksprocedure van toepassing zijn, zoals bedoeld in artikel 5 van comitologieverordening (Verordening (EU) 182/2011). Dit is volgens het kabinet de juiste procedure, gelet op artikel 2, tweede lid, onderdeel b, subonderdeel iii, van die verordening ("bescherming van de gezondheid of de veiligheid van mensen").

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

inwerkingtreding (bij verordeningen en besluiten) met commentaar t.a.v. haalbaarheid

De Commissie heeft in haar voorstel nog geen termijn genoemd voor de implementatie van het voorstel. Het kabinet ziet graag dat de eerdergenoemde juridische en praktische vraagstukken beantwoord worden alvorens een implementatietermijn vastgesteld kan worden.

d) Wenselijkheid evaluatie-/horizonbepaling

De Commissie stelt voor vijf jaar na inwerkingtreding, en elke vijf jaar daarna, aan het Europese Parlement en de Raad te rapporteren over de implementatie van deze voorgestelde richtlijn en het effect ervan op de verkeersveiligheid. Indien nodig worden aan deze rapportage voorstellen voor wijziging van de richtlijn gekoppeld. Om de Commissie in staat te stellen elke vijf jaar te rapporteren aan het Europese Parlement en de Raad, dienen de lidstaten elk jaar informatie over de werking van deze richtlijn te verstrekken aan de Commissie. Dit betreft informatie over het aantal kennisgevingen en beroepen op uitzonderingsgronden uitgesplitst per lidstaat, het tijdbestek dat nodig is geweest om informatie uit te wisselen over uitzonderingsgronden en het aantal ingediende rechtsmiddelen.

Het kabinet steunt dit voornemen tot vijfjaarlijks evaluatie. Gezien de verwachte complexiteit is het monitoren van de implementatie en het effect hiervan verstandig. Er zijn wel twijfels of er een directe link kan worden gelegd met deze richtlijn en het effect op de verkeersveiligheid, omdat zoveel andere factoren ook op de verkeersveiligheid van invloed zijn. Ook stelt het kabinet voor om, ter beperking van de administratieve lasten, de rapportageplicht voor de lidstaten aan de Commissie tevens vijfjaarlijks te maken in plaats van jaarlijks.

e) Constitutionele toets

N.v.t.

7. Implicaties voor uitvoering en/of handhaving

a) Uitvoerbaarheid

Naar verwachting is de uitvoering van dit voorstel complexer en bewerkelijker, en daarmee kwetsbaarder, dan in het voorstel door de Commissie wordt geïmagineerd. Ook is het impact assessment over de gevolgen voor de uitvoering niet volledig. Allereerst zal nationaal moeten worden getoetst of een uit een ander land gemelde rijontzegging erkend moet worden. Deze rijontzegging zal administratief verwerkt moeten worden. De overtreder moet worden geïnformeerd dat er een rijontzegging is ontvangen en dat deze zal worden erkend en tenuitvoergelegd. Verder dient de overtreder de gelegenheid te worden geboden om rechtsmiddelen tegen de erkenning aan te wenden, hiervoor moet een procedure worden ingericht. Indien Nederland besluit een weigeringsgrond in te roepen tegen een ontvangen rijontzegging, dan zal er met de lidstaat van de overtreding moeten worden gecommuniceerd. Ook moet worden vastgelegd welke acties al zijn ondernomen en welke acties de betrokkene nog moet ondernemen om weer een nieuw rijbewijs te halen. Om een Uniebreed effect van de rijontzegging te bewerkstelligen, zal deze via RESPER raadpleegbaar moeten zijn, inclusief vermelding van de opleggende lidstaat. Op de lidstaten rust ook een verplichting om een nationaal contactpunt in te richten. Omdat er in Nederland zowel sprake is van strafrechtelijke- als bestuursrechtelijke maatregelen moet bij het inrichten van een dergelijk contactpunt aandacht zijn voor de nodige grondslagen voor informatiedeling.⁸ ().

De implicaties voor de uitvoering hebben met name betrekking op het CBR de RDW, het OM en de politie (en mogelijk in de toekomst ook het CJIB). Zo beoordeelt het CBR jaarlijks de rijgeschiktheid en rijvaardigheid van bijna 40.000 bestuurders bij een vermoeden van ongeschiktheid. Op dit moment legt het CBR enkel een besluit tot schorsing dan wel ongeldigverklaring op indien de betreffende bestuurder een Nederlands rijbewijs heeft of als het een buitenlander is die in Nederland ingeschreven en woonachtig is.

In het voorstel is opgenomen dat het rijbewijs kan worden teruggegeven als de bestuurder voldoet aan de regels zoals die gelden in het land van afgifte van het rijbewijs. De regels voor het schorsen van rijbewijzen zijn tussen de verschillende landen nog niet geharmoniseerd. Het kan daardoor voorkomen dat een schorsing in het buitenland direct leidt tot het teruggeven van het rijbewijs in Nederland omdat hier de regels anders zijn. In hoeverre harmonisatie van de schorsings- en ongeldigheidsgronden plaats moet vinden is niet duidelijk.

De invoering van deze regelgeving zal ertoe leiden dat meer capaciteit nodig is om deze rijontzeggingen te verwerken in de Nederlandse systemen. Daarnaast zullen de systemen aangepast moeten worden om een grotere stroom meldingen uit het buitenland te kunnen verwerken.

⁸ Onder meer moet er aandacht zijn voor de AVG, Wjsg en Woo

Daarnaast ziet de impact op de uitvoeringspartijen ook op het registreren van de maatregelen in het rijbewijsregister, het registreren van nieuwe en andere gegevens dan nu wordt gedaan, en het informeren van de burger. De registratie van een maatregel opgelegd vanuit het buitenland is anders dan die van Nederland en het is dan ook wenselijk om het onderscheid te kunnen vaststellen. Dit betekent dat bij bijvoorbeeld de RDW nieuwe gegevens moeten worden geregistreerd omdat deze informatie ook raadpleegbaar moet zijn in RESPER. In RESPER staat nu wel dat het rijbewijs ongeldig is, maar niet de duur van een rijontzegging. Van belang is dat men kan zien dat de rijontzegging is opgelegd door een andere lidstaat. Ook is het wenselijk om te kijken of de definities van ongeldigheid in deze richtlijn overeenkomen met de informatie in RESPER. Het zal tijdens de onderhandelingen onze inzet zijn om zoveel mogelijk digitale informatie te delen tussen lidstaten in plaats van fysieke documenten tussen lidstaten te sturen.

b) Handhaafbaarheid

Voor de handhaafbaarheid van dit voorstel is het essentieel dat handhavingsinstanties bij een staandehouding direct en in realtime kunnen controleren of een rijbewijs geldig is en of er sprake is van een Uniebrede werking van een rijontzegging. De huidige Rijbewijsrichtlijn geeft al ruimte om EU-rijbewijzen te raadplegen. Het nieuwe voorstel voor de Rijbewijsrichtlijn⁹ geeft duidelijker aan dat RESPER voor handhaving gebruikt kan worden. Het is essentieel dat Nederland en de andere lidstaten dit ook daadwerkelijk mogelijk maken. Indien deze realtime controles niet mogelijk zijn kan een rijbewijs getoond worden, terwijl de rijbewijshouder een rijontzegging heeft. Het is in dat geval niet te controleren of dit rijbewijs geldig is. Indien het rijbewijs wel is ingenomen als gevolg van een oplegde maatregel, kan er alleen beboet worden voor het niet kunnen tonen van het rijbewijs omdat zonder realtime toegang tot RESPER niet gecontroleerd kan worden of de bestuurder het rijbewijs alleen vergeten is of dat het is ingenomen of ongeldig is verklaard vanwege een maatregel.

Daarnaast is het van belang dat alle bestuurders op dezelfde manier bestraft kunnen worden als zij blijven rijden ondanks een Uniebrede rijbewijsmaatregel. Dat betekent dat aangetoond moet kunnen worden dat de betrokkene op de hoogte is van de betreffende maatregel of de overname door de afgevende lidstaat. Anders wordt een bewijsprobleem voorzien, met als mogelijk gevolg dat houders van een buitenlands rijbewijs met rijbewijsmaatregel minder goed kunnen worden vervolgd dan wellicht de houders van een Nederlands rijbewijs waarbij de maatregel of de omzetting naar Uniebrede werking in persoon is uitgereikt.

8. Implicaties voor ontwikkelingslanden

Geen implicaties voor ontwikkelingslanden.

⁹ COM (2023) 127