

Vergaderjaar 2007–2008 B

**31 401**

**Subsidiariteitstoets van het voorstel voor een richtlijn ter facilitering van de grensoverschrijdende handhaving van de verkeersveiligheid (COM(2008) 151)**

**Nr. 2**

**BRIEF VAN DE TIJDELIJKE GEMENGDE COMMISSIE  
SUBSIDIARITEITSTOETS**

Aan:

De voorzitter en de leden van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Eerste Kamer

De voorzitter en de leden van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Tweede Kamer

Den Haag, 1 april 2008

Zoals u bekend toetst de tijdelijke gemengde commissie subsidiariteitstoets samen met de betrokken vakcommissies voorstellen van de Europese Commissie aan de beginselen van subsidiariteit en proportionaliteit.

Onlangs heeft de Europese Commissie bovengenoemd richtlijnvoorstel gepubliceerd. Hierover heeft de TGCS bijgaande adviesaanvraag opgesteld ten behoeve van uw commissie.

Zij verzoekt uw commissie om de TGCS vóór **18 april 2008** te laten weten of u van oordeel bent dat onderhavig voorstel voldoet aan de vereisten van subsidiariteit en proportionaliteit uit het EG-Verdrag.

De Voorzitter van de tijdelijke gemengde commissie subsidiariteitstoets,  
Jan Jacob van Dijk

**Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad ter bevordering van de grensoverschrijdende handhaving in het kader van verkeersveiligheid (COM(2008) 151)**

*Adviesaanvraag*

De commissies voor Verkeer en Waterstaat van Eerste en Tweede Kamer wordt verzocht om – met het oog op de in COSAC-verband afgesproken achterevenstermijn – vóór **18 april 2008** aan de Tijdelijke Gemengde Commissie Subsidiariteitstoets te laten weten of zij van oordeel zijn dat onderhavig voorstel voldoet aan de vereisten van subsidiariteit en proportionaliteit uit het EG-Verdrag.

*Behandeltraject op Europees niveau*

Mogelijk behandeling in de Transportraad van 12 en juni 2008. Het voorstel wordt momenteel nog niet behandeld in de Raadswerkgroep.

*Samenvatting voorstel*

Het voorstel voorziet in een procedure voor informatie-uitwisseling tussen de bevoegde autoriteiten in de lidstaten, wanneer een overtreiding in een lidstaat is begaan met een voertuig geregistreerd in een andere lidstaat. Het gaat daarbij uitsluitend om snelheidsovertredingen, rijden onder invloed, het niet-gebruiken van de autogordel en het rijden door rood licht. De gestandaardiseerde informatie-uitwisseling geschiedt via een elektronisch netwerk. Zodra de lidstaat waar de overtreiding is begaan de gevraagde informatie (onder andere betreffende het voertuig en de voertuigeigenaar) uit de andere lidstaat ontvangt, wordt door middel van een gestandaardiseerd formulier de overtreder in kennis gesteld van de overtreiding. Het formulier bevat informatie over de overtreiding, de hoogte van de boete en de wijze van betaling, alsmede over de mogelijkheden van bezwaar en beroep. De Europese Commissie wordt geassisteerd door een Comité voor verkeersveiligheid dat zich zal bezighouden met de specificaties van het informatie-uitwisselingsysteem en het gestandaardiseerde formulier.

*Rechtsgrondslag*

Artikel 71, lid 1, sub c EG-Verdrag. Hierin is bepaald dat de Raad in het kader van een gemeenschappelijk vervoersbeleid maatregelen kan vaststellen «die de veiligheid van het vervoer kunnen verbeteren»

*Argumenten Europese Commissie ter zake van subsidiariteit*

De Europese Commissie wijst erop dat het voorstel niet beoogt de handhaving van verkeersovertredingen binnen de lidstaten als zodanig te regelen. Het voorstel ziet *niet* op de harmonisering van verkeersregels, noch op de aansprakelijkheid voor verkeersovertredingen (bestuurder of voertuigeigenaar), noch op de vraag of verkeersovertredingen bestuursrechtelijk of strafrechtelijk moeten worden afgedaan, en evenmin op de hoogte van de straffen. Dit alles behoort tot de bevoegdheid van de lidstaten. Dat neemt niet weg dat de Europese Commissie een positief effect verwacht op handhaving van zuiver binnenlandse verkeersovertredingen, dat wil zeggen verkeersovertredingen met een voertuig dat in de lidstaat zelf staat geregistreerd.

De doelstelling van het voorstel zou niet door de lidstaten zelf voldoende kunnen worden verwezenlijkt. De Europese Commissie noemt daarvoor de volgende argumenten:

1. In 2001 heeft de EU de doelstelling bepaald dat in 2010 het jaarlijkse aantal verkeersdoden in de EU moet zijn gehalveerd tot 27 000 personen. Tussentijdse evaluatie zou duidelijk hebben gemaakt, dat de

lidstaten alleen deze doelstelling niet kunnen realiseren. In 2007 is het jaarlijkse aantal verkeersdoden voor het eerste jaar sinds 2001 niet meer gedaald;

2. Het voorstel moet de grensoverschrijdende handhaving van specifieke verkeersovertredingen bevorderen, omdat gebleken zou zijn dat unilateraal en bilateraal optreden van de lidstaten tot op heden tekort is geschoten. Bovendien leidt de gebrekkige grensoverschrijdende handhaving ertoe dat buitenlandse overtreeders feitelijk vaker vrij uit gaan en binnenlandse overtreeders worden aangepakt;

Volgens de Europese Commissie zou enkel door middel van Gemeenschapsoptreden, i.c. informatie-uitwisseling via een elektronisch systeem, consistente en efficiënte grensoverschrijdende handhaving van verkeersovertredingen in de EU kunnen plaatsvinden.

*Argumenten Europese Commissie ter zake van proportionaliteit*

Een richtlijn is verbindend voor het te bereiken resultaat, maar laat het aan de nationale overheden over om te bepalen hoe zij die richtlijn in nationale wetgeving omzetten.

De Europese Commissie stelt dat haar (niet-bindende) Aanbeveling ter zake van de handhaving op het terrein van de verkeersveiligheid uit 2003 (2004/345/EG) onvoldoende effect heeft gehad, afgaand op de trend in het aantal verkeersdoden.<sup>1</sup> De Commissie heeft daarom gekozen voor de lichtste vorm van een bindend wetgevingsinstrument: de richtlijn. De Europese Commissie acht een verordening een te zwaar instrument dat bovendien strijdigheid kan opleveren met nationale wetgevingen.

Voorts stelt de Commissie dat het voorstel zich beperkt tot de grensoverschrijdende handhaving van specifieke verkeersovertredingen die samen verantwoordelijk zijn voor 75% van de verkeersdoden per jaar.

Het richtlijnvoorstel zou bovendien complementair zijn aan Kaderbesluit 2005/214/JBZ inzake de wederzijdse erkenning van geldelijke sancties.<sup>2</sup> Dat Kaderbesluit strekt ertoe dat geldelijke sancties die in een lidstaat worden opgelegd ten uitvoer worden gelegd in de lidstaat waar de betrokken persoon gewoonlijk verblijf houdt, eigendom heeft of inkomen geniet. Het richtlijnvoorstel heeft betrekking op de fasen van het registreren van de overtreder en het notificeren van de overtreder bij de voertuigeigenaar, terwijl het Kaderbesluit betrekking heeft op de daaropvolgende fase.

Tot slot stelt de Commissie dat de financiële en administratieve lasten van het voorstel beperkt blijven en mogelijk zelfs tot kostenreducties kan leiden.

---

<sup>1</sup> Zie voor deze aanbeveling  
[www.europapoort.nl](http://www.europapoort.nl) Edossier E040136.  
<sup>2</sup> [www.europapoort.nl](http://www.europapoort.nl) JBZ-dossier 3.2.6