



Raad van de
Europese Unie

Brussel, 1 maart 2023
(OR. en)

Interinstitutioneel dossier:
2023/0052(COD)

7018/23
ADD 1

TRANS 79
JAI 248
DAPIX 2
ENFOPOL 93
CODEC 286

BEGELEIDENDE NOTA

van: de secretaris-generaal van de Europese Commissie, ondertekend door mevrouw Martine DEPREZ, directeur

ingekomen: 1 maart 2023

aan: mevrouw Thérèse BLANCHET, secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie

nr. Comdoc.: SWD(2023) 127 final

Betreft: WERKDOCUMENT VAN DE DIENSTEN VAN DE COMMISSIE
SAMENVATTING VAN HET EFFECTBEOORDELINGSVERSLAG bij
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**

Hierbij gaat voor de delegaties document SWD(2023) 127 final.

Bijlage: SWD(2023) 127 final



Brussel, 1.3.2023
SWD(2023) 127 final

WERKDOCUMENT VAN DE DIENSTEN VAN DE COMMISSIE
SAMENVATTING VAN HET EFFECTBEOORDELINGSVERSLAG

bij

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

{COM(2023) 126 final} - {SEC(2023) 351 final} - {SWD(2023) 126 final}

Samenvatting
Effectbeoordeling van een 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
A. De noodzaak om actie te ondernemen
Wat is het probleem en waarom is het een probleem op EU-niveau?
<p>Uit de effectbeoordeling is gebleken dat Richtlijn (EU) 2015/413 ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen (“de richtlijn grensoverschrijdende uitwisseling”) een positief effect had op het wegnemen van de anonimiteit van overtreeders die een verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertreding in het buitenland hebben begaan, doordat het aantal onderzochte grensoverschrijdende gevallen op indrukwekkende wijze is toegenomen. Desondanks is ook aangetoond dat de richtlijn beperkingen heeft. Het afschrikkingseffect ervan volstond namelijk niet om de straffeloosheid van de overtreeders weg te nemen. Daarvoor was de reikwijdte ervan te beperkt, werd te weinig grensoverschrijdend onderzoek gedaan naar verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen en werden de sancties voor deze overtreedingen onvoldoende gehandhaafd, met als gevolg dat slechts een klein percentage van de geldboeten voor niet-ingezeten overtreeders werd betaald (jaarlijks blijven meer dan 6 miljoen boeten in grensoverschrijdende zaken onbetaald) en dat de grondrechten van niet-ingezetenen onvoldoende werden beschermd.</p>
Wat moet worden bereikt?
<p>De algemene doelstelling van het initiatief is de verkeersveiligheid te verbeteren. Dit moet worden bewerkstelligd door de straffeloosheid die niet-ingezeten bestuurders momenteel nog genieten, weg te nemen, zodat zij hun gedrag veranderen. De straffeloosheid zou worden verminderd door beter grensoverschrijdend onderzoek naar verkeersveiligheidsgerelateerde overtreedingen (d.w.z. door de waarschijnlijkheid te vergroten dat niet-ingezeten overtreeders worden geïdentificeerd en dat de geldboete wordt afgedwongen). Tegelijkertijd zouden niet-ingezetenen binnen een redelijke termijn informatiebrieven/kennisgevingen van boeten ontvangen, in een taal die zij begrijpen en in zodanige vorm dat de echtheid ervan gemakkelijk kan worden geverifieerd.</p>
Wat is de toegevoegde waarde van maatregelen op EU-niveau (subsidiariteit)?
<p>Zonder EU-optreden zou de grensoverschrijdende handhaving van verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersregels gebaseerd moeten zijn op de bestaande bilaterale en multilaterale overeenkomsten. Deze lappendeken van overeenkomsten tussen de lidstaten kan de gelijke behandeling van EU-burgers niet garanderen en zou, gezien de lacunes in de dekking, minder doeltreffend zijn om de straffeloosheid van niet-ingezeten overtreeders weg te nemen. Optreden van de EU zou daarom doeltreffender zijn dan ongecoördineerd optreden op het niveau van de lidstaten.</p>
B. Oplossingen
Welke opties dienen zich aan? Is er een voorkeursoptie? Zo niet, waarom niet?
<p>De geselecteerde beleidsmaatregelen zijn gegroepeerd in drie beleidsopties: BO1, BO2 en BO3, waarvan twee (BO2 en BO3) varianten hebben (respectievelijk BO2A en BO3A). BO1 vormt de basis voor alle andere beleidsopties; ze omvat 11 van de 16 beleidsmaatregelen die betrekking hebben op de meeste technische kwesties en de bescherming van de grondrechten. BO 2 omvat alle maatregelen van BO1 en daarnaast ook de vaststelling van specifieke afhandelingenprocedures voor grensoverschrijdend onderzoek van verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen, waardoor meer informatie tussen nationale</p>

autoriteiten kan worden uitgewisseld dan alleen voertuigregistratiegegevens. BO2A, de voorkeursoptie, bouwt voort op BO2 en omvat een verplichting voor houders/eigenaars van voertuigen om samen te werken met de handhavingsautoriteiten bij de identificatie van de persoon die aansprakelijk is voor de verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen. BO3 bouwt voort op BO2A en voorziet bovendien in een op maat gesneden afhandelingsmechanisme — een *lex specialis* — voor de wederzijdse erkenning van boeten die worden opgelegd voor verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen die onder de richtlijn grensoverschrijdende uitwisseling vallen. Ten slotte is BO3A een meer geavanceerde versie van BO3, aangezien de gronden voor niet-erkenning en niet-tenuitvoerlegging van door andere lidstaten opgelegde geldboeten in deze optie beperkter zijn.

Hoe reageren de verschillende belanghebbenden? Wie steunt welke optie?

Onder de belanghebbenden is er brede steun om het toepassingsgebied van de richtlijn grensoverschrijdende uitwisseling uit te breiden tot andere verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen. De standpunten van de overheidsinstanties over de vraag hoe de doeltreffendheid van de richtlijn kan worden vergroot, lopen uiteen. Zij zijn allemaal voorstander van maatregelen ter verbetering van het grensoverschrijdend onderzoek van de overtredingen. Sommige staan echter kritisch tegenover specifieke (d.w.z. minder omslachtige) regels voor grensoverschrijdende tenuitvoerlegging van geldboeten, terwijl andere voorstander zijn van dergelijke specifieke regels, met name wat betreft de wederzijdse erkenning van geldboeten voor verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen die in het buitenland zijn begaan. Organisaties van weggebruikers zijn zeer positief over alle maatregelen die zouden bijdragen tot een betere bescherming van de grondrechten van niet-ingezetenen.

C. Effecten van de voorkeursoptie

Wat zijn de voordelen van de voorkeursoptie (als er een voorkeursoptie is, anders van de belangrijkste opties)?

De voorkeursoptie wordt geacht doeltreffend te zijn voor het bereiken van de beoogde beleidsdoelstellingen omdat ze grote nettovoordelen oplevert, intern coherent is, evenredig is met betrekking tot de regels en procedures van de lidstaten en over het algemeen de beste optie is in termen van politieke en juridische haalbaarheid. In de beoordelingsperiode 2025-2050 worden naar schatting 384 levens gered en 21 789 gewonden voorkomen, in vergelijking met het basisscenario; de bijbehorende daling van de externe kosten van ongevallen levert een besparing van ongeveer 2,8 miljard EUR op.

Wat zijn de kosten van de voorkeursoptie (als er een voorkeursoptie is; anders van de belangrijkste opties)?

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

Wat zijn de gevolgen voor kmo's en het concurrentievermogen?

De gevolgen voor kmo's zullen naar verwachting positief, maar indirect en beperkt zijn. Het voorstel moet leiden tot minder kosten door administratieve rompslomp voor de weggebruikers als gevolg van een betere bescherming van de grondrechten. Voorts wordt uitgegaan van een verlaging van de administratieve kosten voor autolease- en verhuurbedrijven met ongeveer 7 miljoen EUR ten opzichte van het basisscenario, uitgedrukt als contante waarde gedurende de beoordelingsperiode 2025-2050.

Zijn er significante gevolgen voor de nationale begrotingen en overheden?

Volgens de beoordeling zal de voorkeursoptie leiden tot extra handhavingskosten als gevolg van een doeltreffender onderzoek naar verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen. Deze kosten worden geraamd op 132,2 miljoen EUR ten opzichte van het basisscenario, uitgedrukt als contante waarde

gedurende de beoordelingsperiode 2025-2050.

Zijn er nog andere significante gevolgen?

Er worden geen andere significante gevolgen verwacht.

Evenredigheid

De voorkeursoptie gaat niet verder dan wat nodig is om de doelstellingen te verwezenlijken en de vastgestelde problemen aan te pakken.

D. Evaluatie

Wanneer wordt het beleid geëvalueerd?

Uiterlijk vier jaar na de datum van inwerkingtreding van de richtlijn grensoverschrijdende uitwisseling moeten de lidstaten hun eerste verslag over de toepassing van deze richtlijn aan de Commissie doen toekomen. De Commissie zal de toepassing van de richtlijn uiterlijk 18 maanden na ontvangst van de eerste verslagen van alle lidstaten beoordelen.