



Brussel, 12 mei 2023
(OR. en)

8929/23

**Interinstitutioneel dossier:
2023/0052(COD)**

**TRANS 171
JAI 535
DAPIX 4
ENFOPOL 211
CODEC 765**

NOTA

van:	het secretariaat-generaal van de Raad
aan:	het Comité van permanente vertegenwoordigers/de Raad
nr. vorig doc.:	7444/1/23 REV 1
nr. Comdoc.:	6792/23
Betreft:	Voorbereiding van de zitting van de Raad (<u>Vervoer</u> , Telecommunicatie en Energie) op 1 juni 2023 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 – Voortgangsverslag

I. INLEIDING

Op 1 maart 2023 heeft de Commissie dit voorstel, dat onderdeel uitmaakt van het pakket voor de verkeersveiligheid, toegezonden aan het Europees Parlement en de Raad.

De Commissie heeft haar voorstel ingediend om a) ervoor te zorgen dat niet-ingezeten bestuurders zich beter aan aanvullende verkeersveiligheidsregels houden, b) rechtshulpprocedures van de lidstaten bij grensoverschrijdend onderzoek naar verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen te stroomlijnen en c) de grondrechten van niet-ingezeten overtreeders beter te beschermen. Het voorstel wijzigt de richtlijn ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen (Richtlijn (EU) 2015/413).

II. WERKZAAMHEDEN BIJ ANDERE INSTELLINGEN

Het Europees Parlement heeft de Commissie vervoer en toerisme (TRAN) aangewezen als bevoegde commissie voor dit voorstel en de heer Kosma Złotowski (ECR, PL) als rapporteur.

Het Europees Economisch en Sociaal Comité heeft zijn advies over het voorstel op 27 april 2023 tijdens de 578e zitting goedgekeurd.

III. WERKZAAMHEDEN IN DE RAAD EN ZIJN VOORBEREIDENDE INSTANTIES

Op 2 maart 2023 is de Groep landtransport haar werkzaamheden begonnen met een algemene presentatie van het voorstel. Op 8 maart 2023 volgde een analyse van de effectbeoordeling. Op 15 maart, 5 april, 19 april en 3 mei 2023 ging de groep door met de uitvoerige bespreking van het voorstel.

IV. WERKZAAMHEDEN MET HET OOG OP EEN COMPROMIS

Het voorzitterschap heeft een eerste non-paper (doc. WK 4408/23) gepresenteerd om de bespreking van het voorstel in de groep van 5 april 2023 te sturen. Op 14 april heeft het voorzitterschap een eerste compromisvoorstel (doc. ST 7444/23) opgesteld. Dit voorstel is op 19 april in de groep besproken. Op basis van de reacties op het eerste compromisvoorstel heeft het voorzitterschap een tweede compromistekst (doc. ST 7444/1/23 REV 1) opgesteld, die op 3 mei is besproken.

V. CONCLUSIES

Op grond van het tot dusver verrichte werk formuleert het voorzitterschap de volgende conclusies:

1. De meeste lidstaten zijn van mening dat het toepassingsgebied van de richtlijn kan worden uitgebreid tot andere verkeersovertredingen. Er zal echter nog meer werk moeten worden verricht om het toepassingsgebied af te bakenen, met name om er zones in op te nemen waarin de toegang voor voertuigen gereguleerd is. Het is ook belangrijk om de toegang van de bevoegde autoriteiten tot voertuigregistratiegegevens te beveiligen om de bescherming van de gegevens te waarborgen en met name om extra garanties te bieden in gevallen waarin particuliere bedrijven mogelijk betrokken zijn bij het gebruik en de verwerking van de persoonsgegevens die door de bevoegde autoriteiten zijn verkregen. De meeste lidstaten twijfelen of er verkeersovertredingen in opgenomen moeten worden die geen verband houden met verkeersveiligheid of zones waarin de toegang voor voertuigen gereguleerd is.

2. De volgende onderwerpen verdienen speciale aandacht:

- Er moet worden opgemerkt dat de rechtshulpprocedure voor de identificatie van de aansprakelijke persoon van bijzonder belang is voor lidstaten die een objectief-aansprakelijkheidssysteem hebben, wat inhoudt dat zij de bestuurder alleen aansprakelijk kunnen stellen voor een verkeersovertreding die is begaan met een voertuig dat geregistreerd is in de Unie. Voorts moet er verder worden onderzocht hoe de administratieve werklast kan worden beperkt, aangezien sommige lidstaten bedenkingen hadden bij de mogelijke werklast die het helpen van andere lidstaten bij het identificeren van de bestuurder met zich meebrengt.
- Wat betreft de informatie die moet worden verstrekt aan de bestuurder die ter plaatse is gecontroleerd bij een wegcontrole, is het belangrijk om onderscheid te maken tussen de te verstrekken informatie zelf en de manier waarop de informatie wordt verstrekt, afhankelijk van de specifieke situatie. De informatie moet worden gedifferentieerd, afhankelijk van het aansprakelijkheidssysteem, of de overtreding automatisch wordt geconstateerd en of de betaling ter plaatse kan worden gedaan.
- Zodra de informatie over de overtreding is doorgegeven aan de aansprakelijk geachte persoon, moet die persoon mogelijk contact opnemen met de bevoegde autoriteit en moeten er wellicht follow-updocumenten worden uitgewisseld. Volgens het voorstel van de Commissie moet dit worden gedaan in de taal van het registratiedocument van de aansprakelijk geachte persoon of in een andere officiële taal van de Unie die door de aansprakelijk geachte persoon is gekozen. De lidstaten erkennen weliswaar dat het nuttig kan zijn om te communiceren in de taal die door de aansprakelijk geachte persoon is gekozen om een hoog niveau van bescherming van de grondrechten van die persoon te waarborgen, maar zetten nog steeds vraagtekens bij hoeveel administratief werk en kosten dit met zich mee kan brengen.

3. Er zullen aanvullende technische en conceptuele besprekingen over het compromisvoorstel van het voorzitterschap nodig zijn om tot een standpunt te komen waar de lidstaten zich achter kunnen scharen.

Het Comité van permanente vertegenwoordigers en de Raad worden in het licht van het voorgaande verzocht kennis te nemen van dit verslag over de vooruitgang die is geboekt met betrekking tot de voorgestelde herziening van de richtlijn inzake grensoverschrijdende informatie-uitwisseling.