

hun strafwetgeving evenredige, doeltreffende en afschrikkende sancties moeten opnemen, zodat deze in het Gemeenschapsrecht goed omschreven strafbare feiten worden tegengegaan.

2.7 Het gaat hierbij niet om harmonisatie van het toepasselijke strafrecht, omdat de lidstaten louter wordt verzocht om inbreuken die door de Europese wetgever alleen maar in kaart worden gebracht, te benoemen en strafrechtelijk te sanctioneren. Met de jurisprudentie van het Hof wordt het echter wel mogelijk om strafrechtelijke verplichtingen voor de lidstaten in te voeren,

wat een doeltreffender middel vormt om in ernstige gevallen de Europese regels en de handhaving daarvan kracht bij te zetten.

2.8 Het voorstel om de richtlijn uit 2005 te wijzigen, kan dan ook op de steun van het Comité rekenen. Het Comité is van mening dat er met de nieuwe, geleidelijk in te voeren middelen om schepen op te sporen en te volgen, voor zal kunnen worden gezorgd dat de richtlijn ten volle in acht wordt genomen en dat onwettige praktijken systematisch en doeltreffend worden bestraft.

Brussel, 17 september 2008

De voorzitter
van het Europees Economisch en Sociaal Comité
D. DIMITRIADIS

Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over het Voorstel van de Europese Commissie voor een Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad ter „Facilitering van de Grensoverschrijdende handhaving van de verkeersveiligheid”

COM(2008) 151 final — 2008/0062 (COD)

(2009/C 77/18)

De Raad heeft op 13 mei 2008 besloten het Europees Economisch en Sociaal Comité overeenkomstig artikel 71, eerste lid, onder c, van het EG-Verdrag te raadplegen over het

Voorstel van de Europese Commissie voor een Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad ter „Facilitering van de Grensoverschrijdende handhaving van de verkeersveiligheid”

De afdeling Vervoer, energie, infrastructuur, informatiemaatschappij, die met de voorbereidende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 16 juli 2008 goedgekeurd. Rapporteur was de heer Simons.

Het Comité heeft tijdens zijn op 17 en 18 september 2008 gehouden 447e zitting (vergadering van 17 september 2008) het volgende advies met algemene stemmen uitgebracht.

1. Conclusies

1.1 De Commissie doet via de voorgestelde ontwerprichtlijn voorstellen om te komen tot een efficiëntere en effectievere handhaving van de verkeersregels en bestraffing van verkeers-overtredingen die begaan zijn in een andere lidstaat.

1.2 Het voorstel wordt gedaan om de doelstelling die de Commissie zich in 2001 heeft gesteld, namelijk een halvering van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers in de periode 2001-2010, te realiseren.

1.3 Zonder aanvullende maatregelen zal de doelstelling niet kunnen worden gehaald. Dit voorstel is er een van en concentreert zich op de aanpak van verkeersovertredingen begaan in een andere lidstaat.

1.4 Het Comité ziet in de voorgestelde ontwerprichtlijn een goed middel om overtredingen, begaan in een andere lidstaat, adequaat te kunnen aanpakken. Dat moet dan ook wel gepaard

gaan met effectieve en efficiënte controles en bestraffingen. Het Comité roept dan ook de Raad en de lidstaten dringend op deze te verbeteren.

1.5 Het Comité wijst erop dat de lijst van overtredingen die de Commissie in haar voorstel noemt dient te worden uitgebreid met al die overtredingen die verband houden met een verbetering van de verkeersveiligheid zodat de effectiviteit van de richtlijn wordt vergroot.

1.6 Uit het oogpunt van efficiency en effectiviteit is het Comité van opvatting dat bij de uitwisseling van gegevens gebruik zou moeten worden gemaakt van een bestaand elektronisch netwerk, waarbij bijvoorbeeld gedacht zou kunnen worden aan het EUCARIS-systeem, omdat dat lage kosten met zich meebrengt. Het advies aan de Commissie is om tenminste een haalbaarheidsonderzoek naar de uitbreiding van bestaande systemen met de beoogde gegevensuitwisseling te (laten) verrichten.

1.7 Voor wat betreft de bestraffing van de overtredingen geeft het Comité in overweging ook rekening te houden met elementen als het puntenrijbewijs, de inbeslagname van het voertuig en de tijdelijke invordering van het rijbewijs, die ook al dan niet in combinatie met geldboetes kunnen worden opgelegd.

1.8 Het aanwijzen van een centrale autoriteit per lidstaat voor de tenuitvoerlegging van de maatregelen zoals deze in de ontwerp-richtlijn zijn opgenomen, acht het Comité uit het oogpunt van efficiency een goede zaak.

1.9 In het door de Commissie voorgestelde model „Bekeuringsformulier” ziet het Comité geen toegevoegde waarde. Het gaat volgens het Comité om de inhoud en niet om de vormgeving. Daarom dient de Commissie zich in de ogen van het Comité te beperken tot het nauwkeurig omschrijven van die gegevens die noodzakelijk zijn voor het doel van de richtlijn.

1.10 Het Comité kan instemmen met de door de Commissie voorgesteld Comitéprocedure voor de tenuitvoerlegging van de voorgestelde maatregelen.

2. Inleiding

2.1.1 In het Witboek over het Europees Vervoerbeleid uit 2001 is de doelstelling neergelegd dat de EU een halvering van het aantal verkeersdoden in het wegverkeer in 2010 zal bereiken. In concrete cijfers betekent dit dat het aantal verkeersdoden van 54 000 in 2001 in de 27 EU-lidstaten in 2010 teruggebracht zal moeten zijn tot 27 000 per jaar.

2.1.2 Tussen 2001 en 2007 daalde het aantal dodelijke slachtoffers met 20 %. Dit had, om te komen tot een halvering in 2010, met 37 % moeten dalen. Intensivering van de inspanningen is dus nodig.

2.2 Het Commissievoorstel

2.2.1 Ter voorbereiding op deze ontwerp-richtlijn heeft de Commissie een openbare informatiezitting georganiseerd en heeft een vergadering met belanghebbende, representatieve partijen plaatsgevonden. Deze bijeenkomsten hebben mede geleid tot de tekst van de voorliggende ontwerp-richtlijn.

2.2.2 De Commissie ziet in de voorgestelde ontwerp-richtlijn een effectief middel om de doelstelling toch nog te bereiken en ervoor te zorgen dat de burgers van de EU op gelijke voet worden behandeld.

2.2.3 De ontwerp-richtlijn richt zich op een verbeterde bestraffing van overtredingen die in een andere lidstaat dan de lidstaat waar het voertuig is ingeschreven zijn begaan.

2.2.4 Momenteel blijven verkeersovertredingen met een voertuig dat is ingeschreven in een andere lidstaat vaak onbestraft. Zo is bekend dat het aandeel van de buitenlandse bestuurders in het totaal van het aantal snelheidsovertredingen varieert tussen 2,5 % en 30 %.

2.2.5 Aangezien is gebleken dat snelheidsovertredingen aan de basis van 30 % van het aantal verkeersdoden liggen zou een

effectieve aanpak hiervan het aantal verkeersdoden fors omlaag kunnen brengen.

2.2.6 Ook grote impact hebben de andere overtredingen die in het voorstel zijn opgenomen, te weten rijden onder invloed (25 %), het niet dragen van veiligheidsgordels (17 %) en het door het rode licht rijden (4 %).

2.2.7 De Commissie beoogt niet het harmoniseren van verkeersregels of boetes voor verkeersovertredingen. Dit blijft de competentie van de afzonderlijke lidstaten. Het voorstel omvat uitsluitend bepalingen van administratieve aard om tot effectief en efficiënt grensoverschrijdend vervolgingsbeleid van de belangrijkste verkeersovertredingen te komen, waardoor de doelstelling, een halvering van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers in het jaar 2010, wordt gehaald.

3. Algemene opmerkingen

3.1 In zijn advies over de mededeling van de Commissie „Europees actieprogramma voor verkeersveiligheid — Terugdringing van het aantal verkeersslachtoffers in de Europese Unie met de helft in de periode tot 2010: een gedeelde verantwoordelijkheid” dat op 11 december 2003 is goedgekeurd, zette het Comité vraagtekens bij de zijns inziens te ambitieuze doelstelling van de Commissie. Het blijkt nu ook dat er inderdaad aanvullende maatregelen nodig zijn om die doelstelling te halen.

3.2 Het Comité ziet dan ook een duidelijke meerwaarde in een Europese aanpak van grensoverschrijdende verkeershandhaving. Het is met de Commissie van opvatting dat alles gedaan moet worden om de in 2001 vastgestelde doelstelling „Halvering van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers in het jaar 2010” toch nog te halen en ziet in de voorliggende ontwerp-richtlijn een mogelijkheid een grote stap voorwaarts te zetten. Maar dan moet die wel gepaard gaan met effectieve en efficiënte controles en bestraffingen. Het Comité roept dan ook de Raad en de lidstaten, ieder volgens zijn bevoegdheden en stand van zaken, dringend op, deze controles en bestraffingen te verbeteren.

3.3 De aanpak die de Commissie voorstelt, lijkt eenvoudig. Een nader vast te stellen netwerk voor gegevensuitwisseling zal lidstaten in staat stellen automobilisten uit andere lidstaten die op hun grondgebied overtredingen begaan, te bekeuren. Ongewis blijft welk netwerk en welke systematiek de Commissie voor ogen heeft.

3.4 In artikel 4 van de ontwerp-richtlijn geeft de Commissie aan dat de uitwisseling van informatie snel dient te gebeuren via een — in 12 maanden op te zetten — Europees elektronisch netwerk. Elders in het document is te lezen dat, met het oog op de uitwisseling van informatie, gebruik zal worden gemaakt van een reeds bestaand informatiesysteem, waardoor ook de kosten laag kunnen worden gehouden. De Commissie geeft echter niet aan, welk systeem voor de uitwisseling van gegevens zal worden gehanteerd. Het Comité is met de Commissie van opvatting dat ter besparing van tijd en kosten, het best kan worden aangesloten bij een reeds bestaand informatiesysteem van de Europese Unie.

3.5 In concreto denkt het Comité hierbij aan een aanpak zoals die wordt gehanteerd in het kader van het voorgenomen Raadsbesluit over de intensivering van grensoverschrijdende samenwerking ter bestrijding van terrorisme en grensoverschrijdende criminaliteit, waarbij de EUCARIS-technologie wordt gebruikt. Dit systeem wordt thans door 18 lidstaten gebruikt en door alle 27 lidstaten als het Raadsbesluit in werking is getreden. De kosten ervan zijn in verhouding tot die van andere netwerksystemen erg laag.

3.6 Het Comité pleit ervoor dat de Commissie tenminste een haalbaarheidsonderzoek naar de uitbreiding van alle bestaande systemen met inbegrip van de Eucaristechnologie, met de beoogde gegevensuitwisseling laat verrichten.

3.7 In de ogen van het Comité is het voorstel van de Commissie zich te beperken tot het regelen van een rechtsbasis voor het uitwisselen van voertuigregistratiegegevens wat dat betreft een juiste keuze. De lidstaten dienen zelf het vervolgtarief in te richten. Dit doet recht aan het subsidiariteitsprincipe.

3.8 Wel wijst het Comité erop dat de effectiviteit van de handhaving verbetert als in de gehele EU sprake is van afspraken die op een geharmoniseerde manier in de lidstaten worden geïmplementeerd en gecontroleerd, bijvoorbeeld met betrekking tot maximumsnelheden, toegestaan alcoholpromillage, sanctiebeleid etc. De Raad zou in dezen dan ook eindelijk eens tot resultaten moeten komen.

4. Specifieke opmerkingen

4.1 Aangezien de doelstelling — een halvering van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers in 2010 ten opzichte van 2001, en de tussentijdse waarneming eind 2007 — zonder aanvullende maatregelen niet gehaald zal worden, is het Comité van mening dat de door de Commissie voorgestelde grensoverschrijdende samenwerking op de volgende 4 gebieden:

- rijden met te hoge snelheid;
- rijden onder invloed van alcohol;
- het niet dragen van veiligheidsgordels; en
- het door het rode licht rijden;

Brussel, 17 september 2008

een stap in de goede richting is, omdat, volgens de gegevens van de Commissie, daarmee jaarlijks tussen de 200 en 250 verkeersslachtoffers kunnen worden voorkomen.

4.2 Het lijkt het Comité noodzakelijk dat de Commissie in artikel 1 van de ontwerprichtlijn andere grensoverschrijdende overtredingen toevoegt, bijvoorbeeld niet handsfree bellen, agressief rijgedrag, negeren van inhaalverboden, rijden in verboden rijrichting en rijden onder invloed van drugs. Zoals het Comité al eerder in zijn advies over de „Mededeling van de Commissie over het Europees actieprogramma voor verkeersveiligheid: Terugdringing van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers in de Europese Unie met de helft in de periode tot 2010: een gedeelde verantwoordelijkheid” heeft aangegeven dient met alle mogelijke middelen geprobeerd te worden de doelstelling te halen.

4.3 Voor wat betreft de bestraffing van de overtredingen geeft het Comité in overweging ook rekening te houden met elementen als het puntenrijbewijs, de inbeslagname van het voertuig en de tijdelijke invordering van het rijbewijs, die ook al dan niet in combinatie met geldboetes kunnen worden opgelegd.

4.4 Het Comité kan zich vinden in het voorstel van de Commissie, neergelegd in artikel 6 van de ontwerprichtlijn, dat elke lidstaat een centrale autoriteit dient aan te wijzen die de tenuitvoerlegging van de voorgestelde richtlijn coördineert.

4.5 Het Comité acht het — uit het oogpunt van subsidiariteit — niet gewenst dat de Commissie in artikel 5 van de ontwerprichtlijn een model „Bekeuringsformulier” voorschrijft. Het belang is immers vooral gelegen in de inhoud en niet zozeer in de vorm. Naar de opvatting van het Comité dient de Commissie zich te beperken tot het nauwkeurig omschrijven van die gegevens die opgenomen moeten worden.

4.6 In artikel 8 van de ontwerprichtlijn stelt de Commissie voor dat ze bij de tenuitvoerlegging van de Richtlijn wordt bijgestaan door het Comité voor de handhaving van de verkeersveiligheid. Het Comité kan zich vinden in de voorgestelde Comitéprocedure.

De voorzitter
van het Europees Economisch en Sociaal Comité
D. DIMITRIADIS