



Brussel, 1.3.2023
COM(2023) 126 final

2023/0052 (COD)

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

(Voor de EER relevante tekst)

{SEC(2023) 351 final} - {SWD(2023) 126 final} - {SWD(2023) 127 final}

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

• Motivering en doel van het voorstel

Deze toelichting vergezelt het voorstel voor een richtlijn tot wijziging van Richtlijn (EU) 2015/413 ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen¹ (hierna “de richtlijn grensoverschrijdende informatie-uitwisseling” genoemd).

De verkeersveiligheid in de EU is de afgelopen twintig jaar aanzienlijk verbeterd. Het aantal verkeersdoden is met 61,5 % gedaald van ongeveer 51 400 in 2001 tot ongeveer 19 800 in 2021. Dit volstond echter niet om de politieke ambitie van de EU, namelijk het aantal verkeersdoden doen afnemen met 50 % tussen 2001 en 2010 en met nog eens 50 % tussen 2011 en 2020 (dus met 75 % tussen 2001 en 2020), waar te maken; deze ambitie vloeit voort uit een aantal strategische documenten die de Commissie de afgelopen twee decennia heeft gepubliceerd, zoals het *Witboek over het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010*² of de mededeling van de Commissie *Naar een Europese verkeersveiligheidsruimte — Strategische beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020*³. Het gemelde aantal van ongeveer 18 800 verkeersdoden in 2020 lag nog steeds ruim boven de streefwaarde, ondanks een indrukwekkende afname met meer dan 17 % in vergelijking met 2019, die echter in ruime mate toe te schrijven was aan de ongekende terugval van het verkeer ten gevolge van de COVID-19-pandemie⁴.

In de jaren vóór 2020 was er nauwelijks sprake van een daling van het aantal verkeersdoden. Deze stagnatie van de daling, die al rond 2014 begon, heeft de ministers van Vervoer van de EU ertoe aangezet om tijdens de informele Raad Vervoer in Valletta in maart 2017 een ministeriële verklaring over verkeersveiligheid op te stellen⁵, waarin de lidstaten de Commissie opriepen om na te gaan of het rechtskader van de Unie inzake verkeersveiligheid kan worden versterkt, teneinde die tendens te keren.

In juni 2019 publiceerde de Commissie het *EU-beleidskader voor verkeersveiligheid 2021-2030 — Volgende stappen naar “Vision Zero”*⁶, waarin zij nieuwe tussentijdse doelstellingen voorstelde om het aantal doden en zwaargewonden in het verkeer tussen 2020 en 2030 met 50 % te doen afnemen, zoals aanbevolen in de Verklaring van Valletta. De Commissie heeft dat beleidskader gebaseerd op de zogenaamde veilige systeembenadering, die ervan uitgaat dat doden en zwaargewonden ten gevolge van verkeersaanrijdingen grotendeels kunnen worden voorkomen, hoewel er nog steeds botsingen zullen plaatsvinden. De grensoverschrijdende handhaving van verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen is een van de belangrijkste pijlers van het systeem, aangezien ze de straffeloosheid van buitenlandse bestuurders vermindert. De hoeksteen van de *strategie voor duurzame en slimme*

¹ PB L 68 van 13.3.2015, blz. 9.

² COM(2001) 370 final.

³ COM(2010) 389 final.

⁴ De Europese Raad voor de verkeersveiligheid (ETSC) heeft gemeld dat tijdens de eerste lockdown, in april 2020, het verkeersvolume in de grote Europese steden met 70 tot 85% was teruggevallen (<https://etsc.eu/covid-19-huge-drop-in-traffic-in-europe-but-impact-on-road-deaths-unclear/>).

⁵ Zie: https://eumos.eu/wp-content/uploads/2017/07/Valletta_Declaration_on_Improving_Road_Safety.pdf; in juni 2017 heeft de Raad conclusies over verkeersveiligheid aangenomen ter bekrachtiging van de verklaring van Valletta (zie document 9994/17).

⁶ SWD(2019) 283 final.

*mobilitéit*⁷ uit 2020 was dat het aantal verkeersdoden in de EU, over alle vervoerswijzen heen, tot bijna nul moet worden teruggebracht in 2050; in vlaggenschipinitiatief 10 van die strategie “*Veiliger en beter beveiligd vervoer*” wordt voorts ook aangekondigd dat de richtlijn grensoverschrijdende informatie-uitwisseling zal worden herzien. Dit initiatief is vervolgens opgenomen in bijlage II bij het werkprogramma van de Commissie voor 2022 (REFIT-initiatieven), met als titel “*Een nieuwe impuls voor Europese democratie*”⁸.

Belangrijk is dat het Europees Parlement in oktober 2021 een resolutie over het EU-beleidskader voor verkeersveiligheid 2021-2030⁹ heeft aangenomen. Hoewel het Parlement erkent dat er vooruitgang is geboekt, heeft het de Commissie toch verzocht de richtlijn grensoverschrijdende informatie-uitwisseling te herzien omdat het bestaande kader “[...] *onvoldoende waarborgen biedt voor onderzoek met het oog op de tenuitvoerlegging van sancties [...]*”.

Dit initiatief bouwt voort op de huidige richtlijn grensoverschrijdende informatie-uitwisseling, die (1) voorzag in de elektronische uitwisseling van voertuigregistratiegegevens tussen de lidstaten via aangewezen nationale contactpunten, waardoor de eigenaar/houder van het in het buitenland geregistreerde voertuig waarmee de overtreding is begaan, gemakkelijker kan worden geïdentificeerd; (2) voorschreef dat voor de elektronische uitwisseling van voertuigregistratiegegevens bij voorkeur gebruik moet worden gemaakt van het Europees voertuig- en rijbewijsinformatiesysteem (Eucaris); (3) in de praktijk voornamelijk is toegepast op grensoverschrijdende gevallen waarin de overtredingen op afstand worden opgespoord met behulp van automatische of manuele detectieapparatuur, meestal camera’s (d.w.z. zonder het voertuig te doen stoppen en/of de bestuurder ter plaatse te identificeren); (4) betrekking had op acht verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen: te snel rijden, het niet dragen van de veiligheidsgordel, niet stoppen voor een rood licht, rijden onder invloed van drank, rijden onder invloed van drugs, het niet dragen van een veiligheidshelm, een verboden rijstrook gebruiken, illegaal gebruik van een mobiele telefoon of een ander communicatieapparaat tijdens het rijden; (5) bepaalde hoe de overtreding aan de betrokkene moet worden meegedeeld, met inbegrip van de talenregeling; de richtlijn bevatte ook een (niet-verplicht) model voor de te verzenden informatiebrief; (6) het bewustzijn van de burgers vergrootte door de lidstaten te verplichten de Commissie in kennis te stellen van de geldende verkeersveiligheidsregels en deze in alle officiële talen beschikbaar te stellen op een website¹⁰.

In de begeleidende effectbeoordeling¹¹ bij het eerste voorstel voor de richtlijn grensoverschrijdende informatie-uitwisseling uit 2008 werd geschat dat niet-ingezeten bestuurders ongeveer 5 % van het wegverkeer in de EU (uitgedrukt in voertuigkilometers) vertegenwoordigen, maar dat zij ongeveer 15 % van de snelheidsovertredingen begaan. De waarschijnlijkheid dat zij een snelheidsovertreding begaan is dus groter dan voor ingezetene bestuurders. Een van de vastgestelde redenen daarvoor was dat niet-ingezetenen het gevoel hadden dat zij minder kans liepen om te worden bestraft bij het rijden in een andere lidstaat en om voor de rechter te verschijnen als zij boeten die door buitenlandse autoriteiten waren opgelegd, niet betaalden. De huidige richtlijn grensoverschrijdende informatie-uitwisseling heeft geleid tot een sterke toename van het aantal onderzochte grensoverschrijdende zaken en heeft zo de anonimiteit van buitenlandse bestuurders die een verkeersovertreding begaan,

⁷ COM(2020) 789 final.

⁸ Initiatief nr. 26 van bijlage II bij COM(2021) 645 final.

⁹ P9_TA(2021)0407 https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0407_NL.pdf

¹⁰ De website "Naar het Buitenland?": https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/index_nl.htm

¹¹ SEC(2008) 351.

helpen wegnemen. Anderzijds is ook aangetoond dat de richtlijn beperkingen heeft, aangezien het afschrikkend effect ervan niet volstond om de straffeloosheid van de daders weg te nemen.

Dit initiatief heeft tot doel de verkeersveiligheid verder te verbeteren door het toepassingsgebied van de richtlijn grensoverschrijdende informatie-uitwisseling uit te breiden tot andere verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen en het onderzoek naar in het buitenland begane verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen te stroomlijnen (d.w.z. vereenvoudigen, digitaliseren en verfijnen), waardoor de grensoverschrijdende tenuitvoerlegging van sancties wordt vergemakkelijkt. Het heeft ook tot doel de bescherming van de grondrechten van buitenlandse bestuurders te verbeteren. Om het volledige potentieel van de richtlijn te benutten, moeten de volgende doelstellingen worden bereikt:

1. Ervoor zorgen dat buitenlandse bestuurders de aanvullende verkeersveiligheidsregels beter naleven: gevaarlijk gedrag speelt een rol bij een groot aantal doden en zwaargewonden in het verkeer. Het is van cruciaal belang dat dergelijk gevaarlijk gedrag wordt voorkomen door het toepassingsgebied van de richtlijn grensoverschrijdende informatie-uitwisseling uit te breiden tot andere verkeersveiligheidsgerelateerde overtreedingen en zo de straffeloosheid te verminderen. Wanneer de lidstaten overtreeders uit andere lidstaten niet doeltreffend kunnen bestraffen, en dus geen gelijke behandeling van ingezetenen en niet-ingezetenen bestuurders kunnen waarborgen, wordt de geloofwaardigheid van de handhavingsspanningen ernstig aangetast.
2. De procedures voor wederzijdse bijstand tussen de lidstaten bij het grensoverschrijdend onderzoek naar verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen stroomlijnen: Uit de evaluatie van de richtlijn grensoverschrijdende informatie-uitwisseling uit 2016¹² bleek dat buitenlandse bestuurders die een verkeersovertreding begaan, voornamelijk om de volgende redenen hun straf weten te ontlopen: (1) ongeveer de helft van de door niet-ingezetenen gepleegde verkeersovertredingen werd niet onderzocht; (2) ongeveer de helft van de geldboeten voor de onderzochte verkeersovertredingen kon niet ten uitvoer worden gelegd; (3) in het geval overtreeders weigerden te betalen, werd de boete bijna nooit afgedwongen; indien ze toch werd betaald, gebeurde dit vrijwillig. De belangrijkste redenen voor de vastgestelde problemen waren omslachtige en tijdrovende administratieve procedures en gebrek aan wederzijdse bijstand en samenwerking tussen de lidstaten bij het onderzoeken van verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen en tekortkomingen bij het afdwingen van sancties na de uitwisseling van voertuigregistratiegegevens, met name wanneer verschillende wettelijke aansprakelijkheidsregelingen van toepassing zijn.
3. De grondrechten van buitenlandse overtreeders beter beschermen, onder meer door de afstemming op de nieuwe EU-regels inzake de bescherming van persoonsgegevens: De Commissie heeft een aantal klachten van burgers ontvangen over de (gebrekkige) eerbiediging van de grondrechten, vooral wat betreft beroepsprocedures tegen vermeende verkeersovertredingen in het buitenland (met name met betrekking tot ontbrekende of onduidelijke informatie over beroepsprocedures), ontbrekende bewijzen, verschillende termijnen voor niet-ingezetenen en ingezetenen voor de afgifte van kennisgevingen van boeten/informatiebrieven, ontoereikende betekening van documenten, met inbegrip van ontbrekende vertalingen en problemen bij de toegang tot specifieke informatie over de begane overtreedingen en manieren om

¹² SWD(2016) 355 final.

boeten te betalen. Ten slotte, maar niet minder belangrijk, zorgt het voorstel voor aanpassing aan de nieuwe EU-wetgeving inzake de bescherming van persoonsgegevens¹³, die inmiddels is aangenomen.

Meer gedetailleerde informatie over de wijze waarop de bovengenoemde doelstellingen en de daarmee samenhangende problemen in het initiatief worden aangepakt, is te vinden in hoofdstuk 3 van deze toelichting.

Om te zorgen voor een consistente aanpak bij de grensoverschrijdende handhaving van de verkeersregels wordt een onderhandelingspakket vastgesteld, bestaande uit drie initiatieven — naast dit voorstel voor een richtlijn tot wijziging van de richtlijn grensoverschrijdende informatie-uitwisseling omvat dat pakket een voorstel voor een nieuwe rijbewijsrichtlijn (ter vervanging van Richtlijn 2006/126/EG¹⁴) en een voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de EU-brede toepassing van bepaalde rijverboden.

- **Verenigbaarheid met bestaande bepalingen op het beleidsterrein**

De voorgestelde herziening van de richtlijn grensoverschrijdende informatie-uitwisseling spooft met de overige EU-verkeersveiligheidswetgeving. In de richtlijn wordt (1) voor de indeling van de gegevens van kentekenbewijzen verwezen naar Richtlijn 1999/37/EG van de Raad inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen¹⁵; (2) het toepassingsgebied van de richtlijn grensoverschrijdende informatie-uitwisseling uitgebreid tot het gebruik van overbeladen voertuigen, waardoor er een nauw verband bestaat met de toepassing van Richtlijn 96/53/EG van de Raad betreffende het maximaal toegestane gewicht en de maximaal toegestane afmetingen van voertuigen¹⁶; (3) de rijbewijsrichtlijn aangevuld door toe te staan dat persoonsgegevens uit rijbewijsregisters worden gebruikt voor het grensoverschrijdend onderzoek naar verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen, door overtreders te informeren over opgelegde sancties die een impact hebben op hun recht om een voertuig te besturen en door te bepalen wie aansprakelijk is voor verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen.

- **Verenigbaarheid met andere beleidsterreinen van de Unie**

Er bestaat al een breder scala van bestaande rechtsinstrumenten en lopende initiatieven van de Unie waarmee in het kader van dit initiatief rekening moet worden gehouden, met name op het gebied van politieke en justitiële samenwerking, zoals bestaande grensoverschrijdende onderzoeksprocedures in het kader van het Europees Verdrag aangaande de wederzijdse rechtshulp in strafzaken tussen de lidstaten van de Europese Unie¹⁷, het Europees

¹³ Verordening (EU) 2016/679 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens (algemene verordening gegevensbescherming) (PB L 119 van 4.5.2016, blz. 1) en Richtlijn (EU) 2016/680 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens door bevoegde autoriteiten met het oog op de voorkoming, het onderzoek, de opsporing en de vervolging van strafbare feiten of de tenuitvoerlegging van straffen, en betreffende het vrije verkeer van die gegevens (PB L 119 van 4.5.2016, blz. 89).

¹⁴ PB L 403 van 30.12.2006, blz. 18.

¹⁵ PB L 138 van 1.6.1999, blz. 57.

¹⁶ Richtlijn 96/53/EG van de Raad houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten (PB L 235 van 17.9.1996, blz. 59).

¹⁷ Akte van de Raad van 29 mei 2000 tot vaststelling, overeenkomstig artikel 34 van het Verdrag betreffende de Europese Unie, van de Overeenkomst betreffende de wederzijdse rechtshulp in strafzaken tussen de lidstaten van de Europese Unie (PB C 197 van 12.7.2000, blz. 1).

onderzoeksbevel¹⁸ en de Prüm-besluiten, die momenteel worden herzien¹⁹. Dit voorstel voorziet echter in specifieke vereenvoudigde en gedigitaliseerde procedures voor de identificatie van de persoon die aansprakelijk is voor een verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertreding en in procedures voor de betekening van documenten, die afwijken van de bovengenoemde rechtshandelingen, teneinde de verwerking van miljoenen automatisch geconstateerde verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen die vaak als administratief worden aangemerkt, te vergemakkelijken. Net als in de huidige versie van de richtlijn grensoverschrijdende informatie-uitwisseling blijft het voorstel nauw verbonden met Kaderbesluit 2005/214/JHA²⁰, namelijk in het geval van niet-betaling van boeten. Het bevordert een doeltreffende toepassing van het kaderbesluit door de identificatie van personen die aansprakelijk zijn voor verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen en de bescherming van de grondrechten van niet-ingezetene bestuurders te verbeteren.

Dit voorstel verwijst ook naar (1) Verordening (EU) nr. 910/2014 betreffende elektronische identificatie en vertrouwensdiensten voor elektronische transacties²¹ om het rechtsgevolg en de toelaatbaarheid te waarborgen van de informatiebrief en de afhandelingsdocumenten die zijn verzonden en ontvangen met behulp van een dienst voor elektronisch aangetekende bezorging; (2) Richtlijn 2010/64/EU betreffende het recht op vertolking en vertaling in strafprocedures²² om de standaardkwaliteit van de vertaling van de informatiebrief en de afhandelingsdocumenten te waarborgen en ervoor te zorgen dat in strafprocedures waarin specifieke waarborgen voor de betrokken personen worden geëist, de procedurele waarborgen voor verdachten en beklaagden geen gevolgen ondervinden van de uitvoering van de herziene richtlijn grensoverschrijdende informatie-uitwisseling; (3) Richtlijn (EU) 2022/2555 betreffende maatregelen voor een hoog gemeenschappelijk niveau van cyberbeveiliging in de Unie²³, om ervoor te zorgen dat informatie wordt uitgewisseld over gemelde cyberincidenten waarbij verwerkte persoonsgegevens worden opgeslagen met behulp van clouds of cloudhostingdiensten; (4) Verordening (EU) 2018/1724 betreffende één digitale toegangspoort²⁴, om de compatibiliteit van het in hoofdstuk 4 van deze toelichting bedoelde specifieke digitale portaal en van de portaal-site van de Commissie “Your Europe” te waarborgen; (5) Richtlijnen 2012/13/EU²⁵, 2013/48/EU²⁶, (EU) 2016/343²⁷, (EU) 2016/800²⁸

¹⁸ Richtlijn 2014/41/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende het Europees onderzoeksbevel in strafzaken (PB L 130 van 1.5.2014, blz. 1).

¹⁹ COM(2021) 784 final.

²⁰ Kaderbesluit 2005/214/JBZ van de Raad van 24 februari 2005 inzake de toepassing van het beginsel van wederzijdse erkenning op geldelijke sancties (PB L 76 van 22.3.2005, blz. 16).

²¹ Verordening (EU) nr. 910/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 2014 betreffende elektronische identificatie en vertrouwensdiensten voor elektronische transacties in de interne markt en tot intrekking van Richtlijn 1999/93/EG (PB L 257 van 28.8.2014, blz. 73).

²² Richtlijn 2010/64/EU van het Europees Parlement en de Raad van 20 oktober 2010 betreffende het recht op vertolking en vertaling in strafprocedures (PB L 280 van 26.10.2010, blz. 1).

²³ Richtlijn (EU) 2022/2555 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2022 betreffende maatregelen voor een hoog gemeenschappelijk niveau van cyberbeveiliging in de Unie, tot wijziging van Verordening (EU) nr. 910/2014 en Richtlijn (EU) 2018/1972, en tot intrekking van Richtlijn (EU) 2016/1148 (PB L 333 van 27.12.2022, blz. 80).

²⁴ Verordening (EU) 2018/1724 van het Europees Parlement en de Raad van 2 oktober 2018 tot oprichting van één digitale toegangspoort voor informatie, procedures en diensten voor ondersteuning en probleemoplossing en houdende wijziging van Verordening (EU) nr. 1024/2012 (PB L 295 van 21.11.2018, blz. 1).

²⁵ Richtlijn 2012/13/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 mei 2012 betreffende het recht op informatie in strafprocedures (PB L 142 van 1.6.2012, blz. 1).

²⁶ Richtlijn 2013/48/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2013 betreffende het recht op toegang tot een advocaat in strafprocedures en in procedures ter uitvoering van een Europees aanhoudingsbevel en het recht om een derde op de hoogte te laten brengen vanaf de vrijheidsbeneming en om

en (EU) 2016/1919²⁹ van het Europees Parlement en de Raad, teneinde te garanderen dat in strafprocedures specifieke garanties worden gevraagd voor de betrokkenen, en Verordening (EU) 2018/1725 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens door de instellingen van de Unie³⁰, de procedurele waarborgen voor verdachten en beklaagden worden niet aangetast door de uitvoering van de richtlijn.

Zoals vermeld in de doelstellingen van dit initiatief, is de EU-wetgeving inzake de bescherming van persoonsgegevens hervormd. Met name Richtlijn (EU) 2016/680 (de richtlijn gegevensbescherming bij rechtshandhaving) is vastgesteld en in mei 2016 in werking getreden. In artikel 62, lid 6, van deze richtlijn is bepaald dat de Commissie uiterlijk op 6 mei 2019 moet nagaan of andere handelingen van de EU in verband met de verwerking van persoonsgegevens voor rechtshandavingsdoeleinden door de bevoegde instanties moeten worden aangepast aan de richtlijn gegevensbescherming bij rechtshandhaving, en dat zij in voorkomend geval voorstellen moet indienen om die handelingen te wijzigen teneinde een consequente aanpak van de bescherming van persoonsgegevens binnen het toepassingsgebied van de richtlijn te waarborgen. In 2020 publiceerde de Commissie de resultaten van haar evaluatie in een mededeling³¹ waarin tien rechtshandelingen worden vermeld, waaronder de richtlijn grensoverschrijdende informatie-uitwisseling, die in overeenstemming moeten worden gebracht met de richtlijn gegevensbescherming bij rechtshandhaving, en een tijdschema daarvoor. Dit initiatief zorgt daarom voor afstemming op de richtlijn gegevensbescherming bij rechtshandhaving, met name door te verduidelijken dat die richtlijn van toepassing is bij de verwerking van persoonsgegevens in het kader van de richtlijn grensoverschrijdende informatie-uitwisseling.

Voorts moet bij de digitalisering van de afhandelingsprocedures in het kader van dit voorstel rekening worden gehouden met de digitalisering van bestaande grensoverschrijdende onderzoeksprocedures en de IT-oplossingen in het kader van het voorstel voor een verordening betreffende de digitalisering van de justitiële samenwerking en de toegang tot de rechter in grensoverschrijdende burgerlijke, handels- en strafzaken³², dat tot doel heeft het verloop van procedures te vergemakkelijken en praktische problemen met betrekking tot de effectieve en transparante toegang van natuurlijke en rechtspersonen tot de rechter te verminderen, door middel van uitvoeringshandelingen die de compatibiliteit van de toe te passen systemen moeten waarborgen. De digitale oplossingen die bij de uitvoeringshandelingen in het kader van dit voorstel worden vastgesteld, moeten ook worden afgestemd op de vereisten inzake grensoverschrijdende interoperabiliteit voor digitale

met derden en consulaire autoriteiten te communiceren tijdens de vrijheidsbeneming (PB L 294 van 6.11.2013, blz. 1).

²⁷ Richtlijn (EU) 2016/343 van het Europees Parlement en de Raad van 9 maart 2016 betreffende de versterking van bepaalde aspecten van het vermoeden van onschuld en van het recht om in strafprocedures bij de terechtzitting aanwezig te zijn (PB L 65 van 11.3.2016, blz. 1).

²⁸ Richtlijn (EU) 2016/800 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende procedurele waarborgen voor kinderen die verdachte of beklaagde zijn in een strafprocedure (PB L 132 van 21.5.2016, blz. 1).

²⁹ Richtlijn (EU) 2016/1919 van het Europees Parlement en de Raad van 26 oktober 2016 betreffende rechtsbijstand voor verdachten en beklaagden in strafprocedures en voor gezochte personen in procedures ter uitvoering van een Europees aanhoudingsbevel (PB L 297 van 4.11.2016, blz. 1).

³⁰ Verordening (EU) 2018/1724 van het Europees Parlement en de Raad van 2 oktober 2018 tot oprichting van één digitale toegangspoort voor informatie, procedures en diensten voor ondersteuning en probleemoplossing en houdende wijziging van Verordening (EU) nr. 1024/2012 (PB L 295 van 21.11.2018, blz. 1).

³¹ COM(2020) 262 final.

³² COM(2021) 759 final.

overheidsdiensten die zijn vastgesteld in het voorstel voor een verordening Interoperabel Europa³³ ter verbetering van de grensoverschrijdende interoperabiliteit in de overheidssector.

2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

• Rechtsgrondslag

De richtlijn grensoverschrijdende informatie-uitwisseling is oorspronkelijk vastgesteld op basis van artikel 87, lid 2, VWEU³⁴ — de rechtsgrondslag voor politieke samenwerking die het Verenigd Koninkrijk, Denemarken en Ierland de mogelijkheid bood om de richtlijn niet toe te passen. Het Hof van Justitie heeft deze richtlijn nietig verklaard bij zijn arrest van 6 mei 2014 in zaak C-43/12³⁵ omdat het van mening was dat de richtlijn niet kon worden vastgesteld op basis van de rechtsgrondslag voor politieke samenwerking, maar dat ze had moeten worden vastgesteld op basis van artikel 91, lid 1, punt c), VWEU, een rechtsgrondslag voor vervoer, zoals oorspronkelijk voorgesteld door de Commissie. De nieuwe en huidige Richtlijn 2015/413/EU is op 11 maart 2015 vastgesteld op basis van de gewijzigde rechtsgrondslag, zonder enige wijziging van de inhoud van de nietig verklaarde richtlijn, en geldt voor alle lidstaten.

Dit voorstel handhaaft de hoofddoelstelling van de richtlijn grensoverschrijdende informatie-uitwisseling, namelijk de verbetering van de verkeersveiligheid. De inhoud van het voorstel druist niet in tegen bovengenoemde doelstelling en gaat niet verder dan het vergemakkelijken van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen die worden begaan met een voertuig dat is ingeschreven in een andere lidstaat dan de lidstaat waar de overtreding heeft plaatsgevonden. De rechtsgrondslag van het voorstel blijft derhalve artikel 91, lid 1, punt c), VWEU, waarin het volgende is bepaald: “[...] het Europees Parlement en de Raad [stellen] volgens de gewone wetgevingsprocedure [...] vast: [...] de maatregelen die de veiligheid van het vervoer kunnen verbeteren.”

• Subsidiariteit

De doelstellingen om de straffeloosheid van niet-ingezeten overtreeders weg te nemen en de gelijke behandeling van alle weggebruikers in de hele Unie te waarborgen, kunnen niet even doeltreffend worden verwezenlijkt door uiteenlopende nationale of regionale silo's (multilaterale of bilaterale overeenkomsten). In de evaluatie van de werking van de richtlijn grensoverschrijdende informatie-uitwisseling werd geconcludeerd dat er meer dan driehonderd bilaterale overeenkomsten zouden moeten worden gesloten om dezelfde resultaten als de richtlijn te bereiken; dit zou leiden tot een ontransparant, complex, potentieel onsamenhangend en niet-kosteneffectief juridisch kader, wat uiteindelijk aanzienlijke kosten voor de nationale overheden met zich mee zou brengen. Zonder optreden op EU-niveau zou er sprake zijn van een lappendeken van regels, hetgeen minder doeltreffend zou zijn om een einde te maken aan de straffeloosheid van niet-ingezeten overtreeders en om een gedragsverandering teweeg te brengen die leidt tot een verbetering van de verkeersveiligheid. De grensoverschrijdende handhaving van verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersregels zou nauwelijks haalbaar zijn, aangezien de lidstaten niet zouden kunnen zorgen voor wederzijdse bijstand bij grensoverschrijdende onderzoeksprocedures.

³³ COM(2022) 720 final

³⁴ Richtlijn 2011/82/EU ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen (PB L 288 van 5.11.2011, blz. 1)

³⁵ Zaak C-43/12, ECLI:EU:C:2014:298

Op grond van het subsidiariteitsbeginsel wordt de toepassing van handhavingspraktijken door de lidstaten op hun eigen grondgebied in de eerste plaats beschouwd als een eigen bevoegdheid. Dit initiatief is niet bedoeld om eisen op te leggen voor de handhaving van verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersregels als zodanig. Het is er alleen op gericht grensoverschrijdende onderzoeksprocedures, die de lidstaten niet zelf kunnen uitvoeren, op coherente wijze te vergemakkelijken om een gelijke behandeling van ingezet en niet-ingezet bestuurders te waarborgen.

- **Evenredigheid**

Overeenkomstig het in artikel 5, lid 4, van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde evenredigheidsbeginsel gaan de maatregelen in dit voorstel niet verder dan nodig is om de doelstellingen van de Verdragen — verbetering van de verkeersveiligheid (door betere grensoverschrijdende handhaving van verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersregels) - te verwezenlijken.

Het voorstel pakt de bestaande belemmeringen aan voor een doeltreffend grensoverschrijdend onderzoek naar verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen en voor de bescherming van de grondrechten van niet-ingezet bestuurders in de onderzoeksfase. Het voorstel voorziet in een juridisch en technisch kader voor samenwerking tussen de lidstaten om vast te stellen wie aansprakelijk is voor een in het buitenland begane verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertreding, teneinde een gelijke behandeling van bestuurders te waarborgen. Daartoe wordt het toepassingsgebied van het initiatief uitgebreid tot zeven extra verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen die op afstand kunnen worden opgespoord, zonder het voertuig te doen stoppen en de bestuurder ter plaatse te identificeren, en die door de belanghebbenden als de meest relevante worden beschouwd om de verkeersveiligheid in de EU verder te verbeteren.

Aangezien de verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen als administratief of strafrechtelijk kunnen worden aangemerkt en de autoriteiten die bevoegd zijn om deze overtredingen te vervolgen derhalve kunnen verschillen naargelang het nagestreefde doel, moet de verwerking van persoonsgegevens in overeenstemming zijn met de AVG of de richtlijn gegevensbescherming bij rechtshandhaving. Op korte termijn zullen de Commissie en de lidstaten kosten maken in verband met de ontwikkeling en toepassing van IT-oplossingen die niet alleen nodig zijn voor de uitwisseling van informatie tussen handhavingsautoriteiten onderling, maar ook tussen deze autoriteiten en weggebruikers. Deze kosten zouden echter op langere termijn worden gecompenseerd door de voordelen van de verbeterde samenwerking en communicatie. Om de lasten van regelgevingsrapportage tot een minimum te beperken, zal het toezicht op de toepassing van de herziene richtlijn grensoverschrijdende informatie-uitwisseling zoveel mogelijk voortbouwen op bestaande kanalen en infrastructuur voor gegevensrapportage en op geautomatiseerde gegevensopvraging. Voor weggebruikers, vertegenwoordigd door bedrijven en burgers, zal het voorstel naar verwachting leiden tot een verlaging van de kosten van interactie met overheidsdiensten.

- **Keuze van het instrument**

Dit voorstel zorgt voor een verdere stroomlijning van de verplichtingen die aan de autoriteiten van de lidstaten worden opgelegd met betrekking tot de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen en waarborgt een hogere mate van harmonisatie daarvan. Tegelijkertijd beoogt het voorstel de lidstaten de nodige flexibiliteit te bieden om rekening te houden met specifieke nationale kenmerken (zoals de mogelijkheid om aanvullende essentiële of belangrijke entiteiten te identificeren of procedures die verder gaan dan het in de voorgestelde maatregelen vastgestelde basisniveau).

Rekening houdend met dit alles en met het feit dat het voorstel uit een aantal wijzigingen van de bestaande richtlijn grensoverschrijdende informatie-uitwisseling bestaat, moet het toekomstige rechtsinstrument derhalve een richtlijn zijn, aangezien deze zowel een gerichte harmonisatie als een zekere mate van flexibiliteit voor de bevoegde autoriteiten mogelijk maakt. Aangezien de gewijzigde richtlijn haar huidige structuur behoudt en de inhoud ervan niet wordt aangetast, is een herschikking niet nodig.

3. EVALUATIE, RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELING

• Evaluatie van bestaande wetgeving en controle van de resultaatgerichtheid ervan

De Commissie heeft in 2016 de relevantie, de Europese meerwaarde, de samenhang, de doeltreffendheid en de efficiëntie van de richtlijn grensoverschrijdende informatie-uitwisseling door de lidstaten³⁶ beoordeeld. Vervolgens heeft zij een uitvoeringsverslag ingediend bij het Europees Parlement en de Raad³⁷.

De conclusies van de evaluatie:

1. Het toepassingsgebied van de richtlijn grensoverschrijdende informatie-uitwisseling werd passend geacht, aangezien het de belangrijkste verkeersovertredingen omvat, d.w.z. de gevallen waarin het voertuig niet moet worden gestopt om de overtrekking te kunnen vaststellen. Voorts werd geconcludeerd dat het nuttig kan zijn te overwegen om extra verkeersveiligheidsgerelateerde overtrekkingen in het toepassingsgebied van de richtlijn op te nemen, waarvoor steeds meer automatische controleapparatuur wordt gebruikt, zoals onvoldoende afstand houden ten opzichte van de voorligger, gevaarlijke inhaalmanoeuvres en gevaarlijk parkeren.
2. Het elektronische informatiesysteem voor de uitwisseling van voertuigregistratiegegevens (Eucaris) voorziet in een doeltreffende, snelle, veilige en vertrouwelijke uitwisseling van voertuigregistratiegegevens en brengt geen onnodige administratieve lasten met zich mee. Het potentieel van het systeem wordt echter niet volledig benut. In 2015 werd ongeveer 50 % van de vastgestelde verkeersovertredingen door niet-ingezetenen niet onderzocht.
3. Het was niet mogelijk om een duidelijk verband te leggen tussen de richtlijn grensoverschrijdende uitwisseling en de naleving van de geldende verkeersregels door niet-ingezetenen weggebruikers, noch om duidelijk bewijs te leveren van de positieve gevolgen van de richtlijn voor de verkeersveiligheid.
4. Wat de externe samenhang betreft, werd in de evaluatie geconcludeerd dat de richtlijn grensoverschrijdende uitwisseling heeft bijgedragen tot een samenhangender EU-rechtskader inzake verkeersveiligheid omdat ze andere instrumenten, zoals de rijbewijsrichtlijn, aanvult. Uit de analyse van de interne samenhang is gebleken dat de twee specifieke doelstellingen van de richtlijn grensoverschrijdende uitwisseling — het vergemakkelijken van de handhaving van de verkeersregels door middel van de grensoverschrijdende uitwisseling van voertuigregistratiegegevens en het vergroten van de bekendheid van de burgers met de bestaande verkeersregels — elkaar volledig aanvullen.

³⁶ SWD (2016) 355 final; de evaluatie werd ondersteund door een studie van externe consultants - Grimaldi Studio Legale (2016), ISBN 978-92-79-59136-5

³⁷ COM (2016) 744 final.

5. Het potentieel van de richtlijn grensoverschrijdende informatie-uitwisseling om de verkeersveiligheid te verbeteren, is nog niet volledig benut. Ongeveer 50 % van de vastgestelde verkeersovertredingen door niet-ingezetenen werd niet met succes onderzocht. Dit was ofwel te wijten aan een gebrek aan wederzijdse bijstand en samenwerking tussen de lidstaten bij het onderzoeken van verkeersovertredingen na de uitwisseling van voertuigregistratiegegevens, ofwel aan het feit dat beslissingen van lidstaten in gevallen van niet-betaling van een boete voor deze overtredingen vaak niet onder Kaderbesluit 2005/214/JHA van de Raad vielen. De procedures die van toepassing zijn in grensoverschrijdende gevallen van niet-betaling van een boete, leken niet te zijn aangepast aan de situatie waarin jaarlijks miljoenen verkeersovertredingen die onder de richtlijn grensoverschrijdende informatie-uitwisseling vallen, hadden moeten worden opgespoord.

- **Bijeenbrengen en gebruik van expertise**

De Commissie heeft een consortium van de ondernemingen Ecorys, Wavestone en Grimaldi de opdracht gegeven de effectbeoordeling van de herziening van de richtlijn grensoverschrijdende uitwisseling te onderbouwen³⁸. De contractant heeft contact opgenomen met de belanghebbenden die rechtstreeks door de richtlijn worden getroffen, door middel van gerichte enquêtes en workshops. Er werd een breed scala aan deskundigen geraadpleegd, niet alleen op het gebied van vervoer, maar ook op andere beleidsterreinen zoals politieke en justitiële samenwerking. De contractant heeft ook een juridische analyse uitgevoerd van (1) procedures voor wederzijdse bijstand en erkenning bij grensoverschrijdend onderzoek van verkeersovertredingen; (2) het gebruik van Eucaris; (3) de grensoverschrijdende handhaving van rijverboden; (3) de passende rechtsgrondslag in het licht van een mogelijke uitbreiding van het toepassingsgebied van de herziene richtlijn tot andere verkeersovertredingen, met inbegrip van inbreuken op de voorschriften inzake de toegang van voertuigen tot stedelijke zones (Urban Vehicle Access Regulations, UVAR's); (4) regels inzake de bescherming van persoonsgegevens; (5) specifieke sancties zoals inbeslagname/aanhouding van voertuigen en de toepassing van borgstellingen, d.w.z. het verstrekken van zekerheden voor de terugbetaling van een boete die is opgelegd voor een verkeersovertreding. Er is ook een technische analyse uitgevoerd van de digitalisering van de rechtsstelsels van de EU en van adequate digitale/IT-oplossingen voor de herziene richtlijn.

- **Raadpleging van belanghebbenden**

Het doel van de raadplegingen was om samen met belanghebbenden het inzicht van de Commissie in de betreffende kwesties te valideren en met name standpunten te verzamelen over ontwerpbeleidsmaatregelen. In het kader van de raadplegingen werden ook gegevens verzameld met betrekking tot de verwachte kosten en baten van de ontwerpbeleidsmaatregelen. Deze gegevens hielpen ook bij de opsporing van hiaten in de logica achter het optreden of gebieden die nadere aandacht vereisen. De openbare raadpleging over de aanvangseffectbeoordeling, de gerichte raadplegingen en de openbare raadpleging hadden tot doel informatie en meningen te verzamelen over de volgende elementen van de effectbeoordeling: (1) de probleemomschrijving, met inbegrip van de respectieve oorzaken van het probleem en de beleidsdoelstellingen; (2) het toepassingsgebied van de herziening; (3) mogelijke beleidsmaatregelen en opties en de waarschijnlijke gevolgen daarvan, onder meer op het gebied van subsidiariteit en de EU-dimensie; (4) de mogelijkheden voor

³⁸ Studie ter onderbouwing van de effectbeoordeling voor de herziening van Richtlijn (EU) 2015/413 ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen, ECORYS-consortium (2023), MOVE/C2/SER/2019-425/SI2.819667.

efficiëntiebesparingen (met name verlaging van de regelgevingskosten) en vereenvoudigingsmaatregelen.

Er is een breed scala aan belanghebbenden geraadpleegd, zoals (1) centrale overheidsinstanties (ministeries van Vervoer, ministeries van Binnenlandse Zaken en Justitie, gedecentraliseerde overheidsagentschappen); (2) lokale overheden (gemeenten en hun verenigingen, bv. POLIS en EUROCITIES); (3) onderzoeksorganisaties en ngo's op het gebied van verkeersveiligheid (bv. VIAS-instituut, ETWC, FERSI/SWOV); (4) politienetwerkorganisaties (bv. ROADPOL); (5) organisaties van weggebruikers, bedrijven en wegvervoersverenigingen (bv. ADAC, FIA, IRU, UICR, TLN, CORTE, Leaseurope).

- **Effectbeoordeling**

Zoals uiteengezet in de aanvangseffectbeoordeling³⁹ werden de volgende effecten van dit initiatief geanalyseerd: (1) economische effecten — *gevolgen voor overheidsdiensten, de particuliere sector (bv. leasebedrijven), kmo's, weggebruikers, de werking van de interne markt en concurrentie*; (2) sociale effecten — *gevolgen voor de verkeersveiligheid en de bescherming van de grondrechten*; (3) milieueffecten — *gevolgen voor de naleving van de bestaande verkeersregels, met name de toepasselijke snelheidsbeperkingen*. Het basisscenario ("niets doen"), waarmee de effecten van elke vastgestelde beleidsoptie zijn vergeleken, is gebaseerd op het EU-referentiescenario 2020 (REF2020) als uitgangspunt voor de beoordeling, waarin rekening wordt gehouden met de gevolgen van de COVID-19-pandemie voor de vervoerssector.

Dit voorstel tot wijziging van de richtlijn grensoverschrijdende informatie-uitwisseling gaat vergezeld van een effectbeoordelingsverslag, waarvan op 22 juni 2022 een ontwerp is voorgelegd aan de Raad voor regelgevingstoetsing (RRT). De RRT heeft op 22 juli 2022 een positief advies met voorbehoud uitgebracht⁴⁰. Het effectbeoordelingsverslag werd dienovereenkomstig aangepast om niet alleen rekening te houden met de punten van voorbehoud, maar ook met meer gedetailleerde opmerkingen van de RRT. Punt 5 van het effectbeoordelingsverslag bevat een gedetailleerde beschrijving van de beleidsopties, terwijl in punt 6 de effecten van alle opties uitgebreid worden geanalyseerd. De geanalyseerde beleidsopties kunnen als volgt worden samengevat:

1. Beleidsoptie 1: Deze basisbeleidsoptie omvat 11 (van de 16) geselecteerde beleidsmaatregelen, die gemeenschappelijk zijn voor alle beleidsopties. Het toepassingsgebied van de richtlijn grensoverschrijdende informatie-uitwisseling wordt uitgebreid tot andere verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen die op afstand kunnen worden opgespoord met behulp van automatische controleapparatuur, zoals *onvoldoende afstand houden ten opzichte van het voorgaande voertuig, gevaarlijke inhaalsmanoeuvres, gevaarlijk parkeren, het overschrijden van een doorlopende witte lijn, tegen de richting in rijden of het niet naleven van de regels voor het vormen en gebruiken van noodcorridors, en het gebruik van een overbeladen voertuig*. Deze optie vergroot de doeltreffendheid van de bestaande richtlijn door de bestaande informatie-uitwisseling te verbeteren en de kwesties in verband met de bescherming van de grondrechten van buitenlandse overtreeders in de onderzoeksfase aan te pakken, met inbegrip van de bescherming van persoonsgegevens, wat door alle groepen belanghebbenden wordt gesteund. In deze optie moet de informatie in de nationale voertuigregisters over de vorige

³⁹ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/2131-Cross-border-enforcement-of-road-traffic-rules_en.

⁴⁰ RSB/RM/cdd - rsb(2022)5013941.

houder/gebruiker van het voertuig gedurende een bepaalde periode worden bewaard en, indien beschikbaar, worden uitgewisseld. In het geval een voertuig is geleased (of langdurig gehuurd), wordt de informatie over de werkelijke gebruiker van het voertuig uitgewisseld indien deze beschikbaar is in het nationale voertuigregister. De handhavingsautoriteiten mogen niet alleen gebruikmaken van de voertuigregisters, maar ook van andere registers, zoals nationale rijbewijsregisters, bij voorkeur via één elektronisch systeem, indien dat nodig is voor de identificatie van de persoon die aansprakelijk is voor een verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertreding.

2. Beleidsopties 2 en 2A: Deze opties omvatten alle elementen van beleidsoptie 1 en voorzien bovendien in de instelling van op maat gesneden afhandelingsprocedures voor grensoverschrijdend onderzoek, met inbegrip van een specifiek IT-portaal⁴¹ voor communicatie tussen overheidsinstanties/organisaties, bedrijven en burgers, en bij voorkeur gedecentraliseerde⁴² platforms om nationale registers/back-end IT-diensten bij de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie aan elkaar te koppelen via aangewezen contactpunten. De bij beleidsoptie 2A voorziene mogelijkheid om de eigenaar/houder van het voertuig te verplichten om samen te werken met de autoriteiten bij de identificatie van de aansprakelijke persoon, overeenkomstig het nationale recht van de betrokken lidstaat, zou de grensoverschrijdende onderzoeksprocedures vereenvoudigen en naar verwachting het aantal succesvolle onderzoeken in lidstaten die wettelijke aansprakelijkheidsregelingen voor bestuurders toepassen, doen toenemen. Sommige lidstaten maken al gebruik van deze aanpak, bijvoorbeeld in het kader van de overeenkomst voor grensoverschrijdende informatie-uitwisseling van het Forum van Salzburg⁴³.
3. Beleidsopties 3 en 3A: Deze opties bouwen voort op beleidsoptie 2A en bevatten daarnaast op maat gesneden afhandelingsprocedures voor de wederzijdse erkenning van (definitieve) beslissingen inzake boeten die zijn uitgevaardigd voor overtredingen die onder het toepassingsgebied van de richtlijn grensoverschrijdende informatie-uitwisseling vallen. Beleidsoptie 3 voorziet ook in specifieke procedurele normen en waarborgen waaraan moet worden voldaan wanneer boeten in het

⁴¹ Het portaal is bedoeld als centraal contactpunt of centraal Europees elektronisch toegangspunt voor de grensoverschrijdende handhaving van verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersregels.

⁴² Gezien het gedecentraliseerde karakter van het systeem zal de entiteit die wordt belast met het operationele beheer van de onderdelen van het systeem, geen gegevens opslaan of verwerken. Afhankelijk van de vraag of een toegangspunt tot het systeem wordt beheerd door een instelling, agentschap of orgaan van de EU, dan wel op nationaal/internationaal niveau, en afhankelijk van welke nationale autoriteiten persoonsgegevens verwerken en voor welke doeleinden, is Verordening (EU) 2018/1725 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens door de instellingen, organen en instanties van de Unie en betreffende het vrije verkeer van die gegevens (PB L 295 van 21.11.2018, blz. 39); Verordening (EU) 2016/679 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens (algemene verordening gegevensbescherming) (PB L 119 van 4.5.2016, blz. 1); of Richtlijn (EU) 2016/680 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens door bevoegde autoriteiten met het oog op de voorkoming, het onderzoek, de opsporing en de vervolging van strafbare feiten of de tenuitvoerlegging van straffen, en betreffende het vrije verkeer van die gegevens (PB L 119 van 4.5.2016, blz. 89) van toepassing.

⁴³ De multilaterale overeenkomst inzake grensoverschrijdende informatie-uitwisseling van het Forum van Salzburg is op 11 oktober 2012 door Bulgarije, Kroatië, Hongarije en Oostenrijk ondertekend. Ze maakt gebruik van het kader van de richtlijn inzake grensoverschrijdende informatie-uitwisseling en heeft ook betrekking op samenwerking bij het grensoverschrijdend onderzoek van verkeersovertredingen. (http://www.salzburgforum.org/Treaties_and_Agreement/CBE_Agreement.html).

buitenland worden opgelegd. Beleidsoptie 3A is een uitgebreide versie van beleidsoptie 3, waarbij de gronden voor weigering van de erkenning en tenuitvoerlegging van de beslissing in verband met een door een andere lidstaat opgelegde boete, zoals bepaald in artikel 7 van Kaderbesluit 2015/214/JHA, worden beperkt.

Over het geheel genomen blijkt uit de analyse van de doeltreffendheid van de voorgestelde maatregelen dat de totale voordelen, die, afhankelijk van de beleidsoptie, variëren van 1 259,2 miljoen EUR tot 3 850,6 miljoen EUR, aanzienlijk groter zijn dan de totale kosten, die variëren van 72,8 tot 150 miljoen EUR, in prijzen van 2020. De hoogste kosten worden veroorzaakt door het verbeterde onderzoek door de autoriteiten van de lidstaten, namelijk het versturen van informatiebrieven/boetekennisgevingen per aangetekende post, hetgeen ook nauw verband houdt met de bescherming van de grondrechten; het grootste voordeel is de waarde van de geredde levens; de (gekwantificeerde) sociale gevolgen zijn belangrijker dan de economische gevolgen.

In de effectbeoordeling wordt geconcludeerd dat beleidsoptie 2A de voorkeursoptie is. Deze optie 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 doelstellingen van het initiatief, rekening houdt met de regels en procedures van de lidstaten, en over het algemeen de beste optie is in termen van politieke en juridische haalbaarheid. Beleidsoptie 2A kan ook de grensoverschrijdende onderzoeksprocedures (en bijgevolg de grensoverschrijdende handhaving van boeten) aanzienlijk vergemakkelijken, hetgeen de potentiële problemen met de externe samenhang zou compenseren. Deze beleidsoptie vertoont een gematigde ambitie om de grenzen van de EU-wetgeving te verleggen en effent de weg voor een algemeen aanvaardbare en zeer doeltreffende wettelijke aansprakelijkheidsregeling voor verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen.

De belangrijkste maatschappelijke effecten van de voorkeursoptie (beleidsoptie 2A) zijn toe te schrijven aan het afschrikkingseffect dat uitgaat van de richtlijn grensoverschrijdende informatie-uitwisseling door een betere handhaving van verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersregels, en zijn beoordeeld in termen van effecten op de verkeersveiligheid (met name wat betreft het aantal vermeden doden en gewonden). In het kader van beleidsoptie 2A worden in de periode 2025-2050 naar schatting 384 levens gered en 21 789 gewonden voorkomen in vergelijking met het basisscenario. In financiële termen wordt de daling van de externe kosten van ongevallen geraamd op ongeveer 2,8 miljard EUR in vergelijking met het basisscenario, uitgedrukt als contante waarde in de periode 2025-2050. Bovendien kunnen leasemaatschappijen een jaarlijkse besparing van ongeveer 7 miljoen EUR verwachten ten opzichte van het basisscenario, uitgedrukt als contante waarde in de beoordelingsperiode 2025-2050, aangezien zij met minder administratieve lasten zullen worden geconfronteerd wanneer de identiteit van de houder van het voertuig (de leasener) rechtstreeks uit de voertuigregistratiegegevens kan worden gevraagd.

Beleidsoptie 2A zal naar verwachting doeltreffend zijn om het aandeel met succes onderzochte overtredingen te verhogen en zou leiden tot hogere handhavingskosten als gevolg van het grotere aantal uitgevaardigde boetebeschikkingen. 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). Naar verwachting zullen deze relatief lage extra kosten worden gecompenseerd door extra inkomsten uit de betaling van boeten, hoewel dergelijke effecten niet konden worden beoordeeld. Voorts worden de aanpassingskosten voor de Europese Commissie (voornamelijk om het informatieportaal te updaten) geraamd op 1,5

miljoen EUR ten opzichte van het basisscenario, uitgedrukt als contante waarde gedurende de beoordelingsperiode 2025-2050.

Het milieueffect van de voorkeursbeleidsoptie zou licht positief moeten zijn. Het wegnemen van straffeloosheid van niet-ingezeten overtreeders zal naar verwachting tot gevolg hebben dat niet-ingezetenen de verkeersregels beter naleven. Zij zullen minder snelheidsovertredingen (de overgrote meerderheid van de overtredingen met buitenlandse voertuigen) begaan, wat op zijn beurt het brandstofverbruik en dus de uitstoot van verontreinigende stoffen en CO₂ doet afnemen. Naarmate het aandeel emissievrije of emissiearme voertuigen in het wagenpark toeneemt, zullen de milieuvoordelen ten gevolge van een lagere gemiddelde snelheid wel afnemen. Over het geheel genomen zal de positieve impact op het milieu naar verwachting niet significant zijn, maar er wordt ook geen schade aan het milieu verwacht.

Het initiatief draagt rechtstreeks bij aan duurzameontwikkelingsdoelstelling #11 van de Verenigde Naties “*maak steden en menselijke nederzettingen inclusief, veilig, veerkrachtig en duurzaam*” en met name aan doelstelling 11.2 “*bied [tegen 2030] toegang tot veilige, betaalbare, toegankelijke en duurzame vervoerssystemen voor iedereen, waarbij de verkeersveiligheid verbeterd wordt, met name door het openbaar vervoer uit te breiden, met bijzondere aandacht voor de behoeften van mensen in kwetsbare situaties, vrouwen, kinderen, personen met een handicap en ouderen*”⁴⁴. Door het onderzoek naar verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen met in het buitenland geregistreerde voertuigen te verbeteren, zal het afschrikkend effect van de richtlijn grensoverschrijdende informatie-uitwisseling worden versterkt. Als gevolg daarvan zullen de wegen in de EU naar verwachting veiliger worden voor alle weggebruikers. De handhaving van de wetgeving inzake gedragsrisico's is een kernelement van de veilige systeembenadering en een kernbeginsel van de “Verklaring van Stockholm inzake verkeersveiligheid”⁴⁵ die in 2020 door de Verenigde Naties is vastgesteld.

- **Resultaatgerichtheid en vereenvoudiging**

Als onderdeel van het programma voor gezonde regelgeving (REFIT)⁴⁶ heeft dit voorstel tot doel de handavingskosten voor de autoriteiten van de lidstaten die voortvloeien uit het grensoverschrijdend onderzoek naar verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen, te doen afnemen. De voorgestelde maatregelen moeten leiden tot een vermindering van de onderzoekstijd en de daarmee gepaard gaande kosten per overtreding, hetgeen moet worden bereikt door (1) de uitwisseling van informatie tussen autoriteiten, met inbegrip van de toegang tot en de inhoud van de registers, te verbeteren; (2) een op maat gesneden grensoverschrijdend onderzoeksmechanisme te creëren om beter vast te stellen wie persoonlijk aansprakelijk is voor de overtreding, met inbegrip van een verplichting om samen te werken met handavingsautoriteiten bij de identificatie van de werkelijke dader, indien mogelijk. Het voorstel moet leiden tot een vermindering van de rompslomp voor weggebruikers als gevolg van een verbeterde inhoud van informatiebrieven/boetekennisgevingen en van de follow-upcommunicatie met overtreeders (betere bescherming van de grondrechten). Voorts wordt een verlaging van de administratieve kosten voor autolease- en autoverhuurbedrijven verwacht, aangezien de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over de werkelijke gebruiker van het voertuig (de leasener) zal worden toegestaan.

⁴⁴ <https://sdgs.un.org/goals/goal11>.

⁴⁵ <https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-english.pdf>.

⁴⁶ Werkprogramma van de Commissie voor 2022, bijlage II (REFIT-initiatieven), titel “Een nieuwe impuls voor de Europese democratie”.

Het initiatief omarmt het beginsel “standaard digitaal”⁴⁷ aangezien het waar mogelijk de digitale transformatie bevordert. Zo worden bijvoorbeeld gedigitaliseerde afhandelsprocedures voorgesteld in verband met de grensoverschrijdende tenuitvoerlegging van sancties voor overtredingen die onder de richtlijn grensoverschrijdende informatie-uitwisseling vallen, met inbegrip van de invoering van gestandaardiseerde digitale formulieren die in alle officiële EU-talen zijn vertaald, waardoor de uitwisseling ervan zou worden vereenvoudigd.

- **Toepassing van het “one in, one out”-beginsel**

Het “one in, one out”-beginsel bestaat erin *nieuwe lasten voor bedrijven en burgers die uit wetgevingsvoorstellen van de Commissie voortvloeien, te compenseren door een soortgelijke bestaande last op hetzelfde beleidsterrein weg te nemen*. Zoals in het bovenstaande punt is uiteengezet, zou dit voorstel moeten leiden tot een vermindering van de administratieve kosten voor de privésector (autolease- en autoverhuurbedrijven) die wordt geraamd op 0,435 miljoen EUR in 2030 en 0,275 miljoen EUR in 2050, in vergelijking met het basisscenario. De administratieve kostenbesparingen per onderneming worden op ongeveer 202 EUR in 2030 en 128 EUR in 2050 geraamd. Uitgedrukt als contante waarde worden de administratieve kostenbesparingen tussen 2025 en 2050 geraamd op ongeveer 7 miljoen EUR in totaal.

- **Grondrechten**

Een van de specifieke doelstellingen van dit voorstel is de bescherming van de grondrechten van niet-ingezeten bestuurders te verbeteren. Een betere handhaving, als gevolg van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen, zal zorgen voor een gelijke behandeling van ingezet en niet-ingezet bestuurders en voor de daadwerkelijke uitoefening van het recht op een doeltreffende voorziening in rechte en op een eerlijk proces, het vermoeden van onschuld en de rechten van de verdediging. Dit moet worden bereikt door (1) de verificatie van de echtheid van informatiebrieven en afhandelsdocumenten mogelijk te maken; (2) geharmoniseerde termijnen vast te stellen voor de verzending van de informatiebrieven en afhandelsdocumenten; (3) verplichte minimumeisen vast te stellen voor de informatie die moet worden gedeeld met de aansprakelijk geachte personen; (4) te zorgen voor een consistente taalregeling tot de fase van beroep bij een rechtbank; en (5) ervoor te zorgen dat burgers meer informatie ontvangen in de informatiebrieven/boetebeschikkingen, bijvoorbeeld over de toepasselijke beroepsprocedures en de wijze waarop boeten moeten worden betaald.

Dit voorstel heeft ook tot doel de richtlijn grensoverschrijdende informatie-uitwisseling af te stemmen op de nieuwe regels inzake de bescherming van persoonsgegevens. Daarom worden passende waarborgen ingevoerd om ervoor te zorgen dat de richtlijn volledig in overeenstemming is met de artikelen 7 en 8 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie, alsook met het toepasselijke rechtskader inzake de bescherming van persoonsgegevens. De Europese Toezichthouder voor gegevensbescherming (EDPS) zal eveneens worden geraadpleegd.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Voor de uitvoering van het voorstel moet een nieuw IT-systeem worden opgezet en onderhouden. Dat IT-systeem moet bestaande netwerken van nationale IT-systemen en

⁴⁷ COM(2021) 118.

interoperabele toegangspunten, die onder de verantwoordelijkheid van de verschillende lidstaten vallen en door hen worden beheerd, met elkaar verbinden om de veilige en betrouwbare grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen mogelijk te maken. De Commissie zal in uitvoeringshandelingen passende IT-oplossingen definiëren die de lidstaten kunnen toepassen. Het gaat onder meer om de opzet/de architectuur en de technische specificaties voor een specifiek digitaal portaal en elektronische systemen (interfaceplatform(s)) om nationale systemen voor informatie-uitwisseling aan elkaar te koppelen. Zij zal ervoor zorgen dat alle voorgestelde oplossingen aan een interoperabiliteitsbeoordeling worden onderworpen op basis van de eisen van artikel 3 van het voorstel voor een verordening Interoperabel Europa. In de uitvoeringshandelingen moet rekening worden gehouden met het volgende:

1. technische specificaties ter bepaling van de methoden van elektronische communicatie, met inbegrip van communicatieprotocollen;
2. doelstellingen inzake informatiebeveiliging en relevante maatregelen om minimumnormen voor informatiebeveiliging en een hoog niveau van cyberbeveiliging voor het verwerken en verzenden van informatie te waarborgen;
3. doelstellingen inzake minimumbeschikbaarheid en daarmee verband houdende technische eisen voor de verleende diensten.

De eenmalige kosten in 2025 en de lopende aanpassingskosten voor de Commissie tot 2050 houden voornamelijk verband met het opzetten van het IT-systeem ter ondersteuning van de interactie tussen overheidsinstanties/organisaties, natuurlijke en rechtspersonen in grensoverschrijdende administratieve en strafrechtelijke procedures, en worden geraamd op 1 531 miljoen EUR. De kosten voor de lidstaten worden als vrij beperkt beschouwd. Verwacht wordt dat de lidstaten deze kosten financieren met nationale middelen; zij kunnen ook financiële steun van de EU aanvragen in het kader van de relevante financieringsprogramma's, zoals het programma Justitie⁴⁸ en de instrumenten van het cohesiebeleid.

5. OVERIGE ELEMENTEN

• Uitvoeringsplannen en monitoring, evaluatie, monitoringprogramma en gerichte herziening

De bestaande monitoringinstrumenten blijven van toepassing om het aandeel met succes onderzochte verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen in de loop van de tijd te volgen. De rapportering heeft betrekking op het aantal geautomatiseerde uitgaande/inkomende verzoeken dat is ingediend door de lidstaat waar de overtreding is begaan en gericht is aan de lidstaat waar het voertuig is ingeschreven, samen met het soort overtredingen waarvoor de verzoeken zullen worden gedaan en het aantal mislukte verzoeken. Bovendien moeten de lidstaten aanvullende kwantitatieve indicatoren verstrekken, bijvoorbeeld voor geregistreerde verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen die automatisch worden vastgesteld of waarbij de aansprakelijke persoon niet ter plaatse wordt geïdentificeerd en die worden begaan met voertuigen die zijn ingeschreven in een andere lidstaat dan de lidstaat waar de overtreding heeft plaatsgevonden, of voor het aantal vrijwillig door niet-ingezetenen betaalde boeten.

⁴⁸ https://commission.europa.eu/funding-tenders/find-funding/eu-funding-programmes/justice-programme_en.

De nieuwe rapporteringsperiode van de lidstaten wordt verlengd van twee tot vier jaar om deze af te stemmen op het evaluatietijdschema van de Commissie en de administratieve lasten voor de nationale autoriteiten te verminderen. De Commissie zal de lidstaten in kennis stellen van de inhoud van de ingediende verslagen zodra deze zijn beoordeeld. De IT-platforms hebben tot doel de automatische bundeling van gegevens door middel van specifieke rapportagekenmerken te vergemakkelijken. De Commissie zal toezicht houden op de uitvoering en doeltreffendheid van de toepassing van dit initiatief door middel van een aantal acties en een reeks prestatiekernindicatoren waarmee de vooruitgang bij de verwezenlijking van de operationele doelstellingen wordt gemeten. Vijf jaar na de datum van inwerkingtreding van de wetgeving zullen de diensten van de Commissie een evaluatie uitvoeren om na te gaan in hoeverre de doelstellingen van het initiatief zijn bereikt.

- **Artikelsgewijze toelichting**

Het voorstel voor de herziene richtlijn grensoverschrijdende informatie-uitwisseling is opgebouwd rond de drie belangrijkste beleidsdoelstellingen die in hoofdstuk 1 van deze toelichting zijn vermeld, en die onderling samenhangen en tot doel hebben de verkeersveiligheid in de Unie te verbeteren. De belangrijkste bepalingen die de richtlijn ingrijpend wijzigen of nieuwe elementen toevoegen:

Artikel 1, lid 1, wijzigt artikel 2 van de richtlijn grensoverschrijdende uitwisseling door het toepassingsgebied van de richtlijn uit te breiden tot andere verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen, namelijk: (1) onvoldoende afstand houden tot de voorligger; (2) gevaarlijke inhaalmanoeuvres; (3) gevaarlijk parkeren; (4) overschrijden van een of meer doorlopende witte lijnen; (5) tegen de rijrichting in rijden; (6) de regels voor het vormen en gebruiken van noodcorridors niet respecteren; en (7) rijden met een overbeladen voertuig. Het verduidelijkt ook het verband tussen de richtlijn grensoverschrijdende informatie-uitwisseling en het reeds bestaande EU-rechtskader inzake bepaalde rechten en verplichtingen van de lidstaten, zoals Richtlijn 2014/41/EU, de Overeenkomst betreffende de wederzijdse rechtshulp in strafzaken tussen de lidstaten van de Europese Unie, Kaderbesluit 2005/214/JHA van de Raad en de wetgeving betreffende de rechten van verdachten en beklaagden.

Artikel 1, lid 2, wijzigt artikel 3 van de richtlijn grensoverschrijdende informatie-uitwisseling door de bestaande definities verder te verduidelijken en definities van de nieuw opgenomen verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen toe te voegen.

Artikel 1, lid 3, voegt een nieuw artikel 3 bis toe over de verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de nationale contactpunten. De nationale contactpunten van de lidstaten moeten samenwerken met andere autoriteiten die betrokken zijn bij het onderzoek naar verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen die onder het toepassingsgebied van de richtlijn grensoverschrijdende informatie-uitwisseling vallen, ongeacht de aard van de overtreding of de juridische status van de autoriteit. De lidstaten worden derhalve aangemoedigd om de informatie in het kader van de richtlijn via één enkel systeem uit te wisselen.

Artikel 1, lid 4, vervangt artikel 4 van de richtlijn grensoverschrijdende informatie-uitwisseling. In dit artikel is bepaald dat voertuigregistratiegegevens moeten worden uitgewisseld via één elektronisch systeem — het Europees voertuig- en rijbewijsinformatiesysteem (Eucaris) — om te zorgen voor snelle, kostenefficiënte, veilige en betrouwbare uitwisseling van specifieke voertuigregistratiegegevens tussen de lidstaten. Voorts wordt bepaald dat de lidstaten geautomatiseerde bevragingen in voertuigregisters mogen uitvoeren overeenkomstig de bestaande procedures, met inbegrip van het gebruik van de softwaretoepassing, totdat de Commissie een uitvoeringshandeling tot vaststelling van procedures voor dergelijke zoekopdrachten heeft vastgesteld. De lidstaten zijn ook verplicht

bepaalde voertuigregistratiegegevens beschikbaar en actueel te houden. In gevallen waarin een voertuig is geleased (of op lange termijn wordt gehuurd), mogen de lidstaten geautomatiseerde zoekopdrachten uitvoeren in voertuigregisters om de gegevens over eindgebruikers van voertuigen op te vragen, indien beschikbaar. Er wordt een bewaringstermijn vastgesteld voor gegevens met betrekking tot de identiteit van de vorige eigenaren, houders en eindgebruikers van de voertuigen, zodat de autoriteiten over de nodig informatie beschikken om de overtredingen te onderzoeken.

Bij artikel 1, lid 5, wordt het volgende ingevoegd: een nieuw artikel 4 bis met betrekking tot procedures voor wederzijdse bijstand tussen lidstaten in grensoverschrijdende onderzoeken van verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen.

- Dit artikel bepaalt dat de lidstaten elkaar wederzijdse bijstand moeten verlenen in de gevallen waarin de lidstaat waar de overtreding is begaan, op basis van de resultaten van de uitgevoerde geautomatiseerde bevraging niet naar behoren kan vaststellen wie aansprakelijk is voor een verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertreding. De procedures voor wederzijdse bijstand worden gedigitaliseerd overeenkomstig een uitvoeringshandeling. De redenen waarom het verlenen van wederzijdse bijstand voor de identificatie van de aansprakelijke persoon kan worden geweigerd door de lidstaat van inschrijving of de lidstaat van verblijf, worden eveneens vastgesteld, met name om te voorkomen dat de identiteit van beschermde personen wordt onthuld;
- een nieuw artikel 4 ter met betrekking tot de toepassing van nationale maatregelen ter vergemakkelijking van de identificatie van de aansprakelijke persoon. Daarin is bepaald dat de lidstaten hun nationale maatregelen mogen toepassen op niet-ingezetenen, met name de verplichting van aansprakelijk geachte personen om met hun autoriteiten samen te werken bij de identificatie van de aansprakelijke persoon; en
- een nieuw artikel 4 quater over het gebruik van andere gegevensbanken bij het onderzoek naar verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen. Daarin is bepaald dat de handhavingsautoriteiten van de lidstaten niet alleen gebruik mogen maken van de voertuigregisters, maar ook van andere registers, zoals nationale rijbewijsregisters of bevolkingsregisters, voor zover dat uitdrukkelijk is toegestaan op grond van de wetgeving van de Unie.

Artikel 1, lid 6, vervangt artikel 5 van de richtlijn grensoverschrijdende informatie-uitwisseling. Het specificiert de minimuminhoud van de informatiebrief, die met name informatie moet bevatten over de begane overtreding, de opgelegde sancties, beroepsprocedures, betaling van boeten — met inbegrip van beperkende maatregelen —, de toepasselijke regels inzake gegevensbescherming en, in voorkomend geval, informatie over de entiteit die door een lidstaat gemachtigd is om financiële sancties te innen en die de informatiebrief heeft verzonden.

Bij artikel 1, lid 7, wordt het volgende ingevoegd:

- een nieuw artikel 5 bis over de bezorging van de informatiebrief en de afhandelingsdocumenten. Het bevat de talenregeling voor de communicatie tussen de personen die aansprakelijk worden geacht en de autoriteiten van de lidstaten, die moet worden toegepast tot de fase van het beroep bij een rechtbank, alsmede geharmoniseerde termijnen voor de toezending van deze documenten. Indien het niet mogelijk is de documenten via aangetekende zending of gelijkwaardige elektronische middelen toe te zenden, worden specifieke procedures voor wederzijdse bijstand bij

grensoverschrijdende bezorging van de documenten vastgesteld. De procedures worden gedigitaliseerd overeenkomstig een uitvoeringshandeling;

- een nieuw artikel 5 ter met betrekking tot financiële vorderingen van particuliere of openbare entiteiten die door de lidstaten gemachtigd zijn om de afhandelingsprocedures uit te voeren. Daarin is bepaald dat de aansprakelijke geachte personen niet gehouden zijn de juridische en administratieve kosten in verband met het beheer van de boeten te betalen wanneer dit beheer wordt uitbesteed aan incassobedrijven. De autoriteiten van de lidstaten mogen echter evenredige administratieve vergoedingen in rekening brengen.

Artikel 1, lid 8, vervangt:

- artikel 6 van de richtlijn grensoverschrijdende informatie-uitwisseling. De verslagperiode voor de lidstaten wordt verlengd tot vier jaar, zodat deze in overeenstemming is met het evaluatietijdschema van de Commissie. De lidstaten moeten aanvullende kwantitatieve indicatoren verstrekken, bijvoorbeeld voor geregistreerde verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen die worden begaan met voertuigen die zijn ingeschreven in een andere lidstaat dan de lidstaat waar de overtreding heeft plaatsgevonden, of voor het aantal vrijwillig door niet-ingezetenen betaalde boeten. De Commissie is verplicht de lidstaten in kennis te stellen van de inhoud van de ingediende verslagen zodra deze zijn beoordeeld;
- artikel 7 van de richtlijn grensoverschrijdende uitwisseling. De lidstaten zijn verplicht elkaar te informeren over cyberbeveiligingsincidenten in verband met in clouds opgeslagen gegevens;
- artikel 8 van de richtlijn grensoverschrijdende gegevensuitwisseling. Deze richtlijn legt de Commissie de verplichting op een specifiek IT-portaal op te zetten om de uitwisseling van informatie tussen nationale contactpunten, andere relevante autoriteiten van de lidstaten en weggebruikers te vergemakkelijken, bijvoorbeeld over verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersregels die in de lidstaten van kracht zijn, beroepsprocedures en opgelegde sancties. Het portaal zal ook de verificatie van de echtheid van informatiebrieven en afhandelingsdocumenten vergemakkelijken. De uitgewisselde informatie kan gegevens bevatten uit kentekenregisters en gegevens over personen die aansprakelijk worden geacht voor verkeersveiligheidsgerelateerde overtredingen.

Bij artikel 1, lid 9, wordt een nieuw artikel 8 bis ingevoegd over financiële steun ter bevordering van grensoverschrijdende samenwerking bij de handhaving van verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersregels in de EU. Er wordt een rechtsgrondslag vastgesteld voor de EU-financiering van activiteiten die gericht zijn op de uitwisseling van beste handhavingspraktijken, de toepassing van slimme handhavingsmethoden en -technieken in de lidstaten, het verbeteren van de capaciteitsopbouw van handhavingsautoriteiten en bewustmakingscampagnes.

Artikel 1, lid 10, vervangt artikel 9 van de richtlijn grensoverschrijdende informatie-uitwisseling door de Commissie de bevoegdheid te verlenen gedelegeerde handelingen vast te stellen om de nieuwe bijlage bij te werken in het licht van de technische vooruitgang.

Bij artikel 1, lid 11, wordt een nieuw artikel 10 bis ingevoegd betreffende een comité dat moet worden opgericht overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad.

Artikel 1, lid 12, vervangt artikel 11 van de richtlijn grensoverschrijdende informatie-uitwisseling. Dit artikel verplicht de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad verslag uit te brengen over de toepassing van deze richtlijn.

Bij artikel 1, lid 13, wordt bijlage I bij Richtlijn (EU) 2015/413 vervangen door de bijlage bij de gewijzigde richtlijn.

Bij artikel 1, lid 14, wordt bijlage II bij Richtlijn (EU) 2015/413 ingetrokken.

Artikel 2 specificeert de termijn voor de omzetting van de gewijzigde richtlijn door de lidstaten.

Artikel 3 bepaalt dat de gewijzigde richtlijn in werking dient te treden op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Bij artikel 4 wordt de gewijzigde richtlijn gericht tot de lidstaten.

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

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 91, lid 1, punt c),

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité¹,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's²,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Richtlijn (EU) 2015/413 vergemakkelijkt de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen en vermindert aldus de straffeloosheid van niet-ingezeten overtreeders. Doeltreffend grensoverschrijdend onderzoek naar en handhaving van verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen verbetert de verkeersveiligheid, aangezien niet-ingezeten bestuurders hierdoor worden aangemoedigd minder overtredingen te begaan en veiliger te rijden.
- (2) Uit de praktijk van de handhavingsautoriteiten die betrokken zijn bij het onderzoek naar verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen is gebleken dat de huidige formulering van Richtlijn (EU) 2015/413 er niet in slaagt een doeltreffend onderzoek naar verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen door niet-ingezeten bestuurders en de tenuitvoerlegging van geldboeten in de gewenste mate mogelijk te maken. Dit leidt tot een relatieve straffeloosheid van niet-ingezeten bestuurders en heeft een negatief effect op de verkeersveiligheid in de Unie. Bovendien worden de procedurele en grondrechten van buitenlandse bestuurders niet altijd geëerbiedigd in het kader van grensoverschrijdende onderzoeken, met name vanwege een gebrek aan transparantie bij de vaststelling van het bedrag van de geldboeten en in de beroepsprocedures. Deze richtlijn heeft tot doel de doeltreffendheid van het onderzoek naar verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen die zijn begaan met in een andere lidstaat geregistreerde voertuigen verder te verbeteren, teneinde bij te dragen tot de verwezenlijking van de doelstelling van de Unie om het dodental in alle

¹ PB C van , blz. .

² PB C van , blz. .

vervoerswijzen tegen 2050 tot bijna nul terug te brengen en de procedurele en grondrechten van niet-ingezeten bestuurders beter te beschermen.

- (3) In haar EU-beleidskader voor verkeersveiligheid 2021-2030³ heeft de Commissie zich opnieuw verbonden tot de ambitieuze doelstelling om tegen 2050 het aantal doden en zwaargewonden op de wegen van de Unie tot bijna nul terug te dringen (“Vision Zero”) en tot de doelstelling om op middellange termijn (tegen 2030) het aantal doden en zwaargewonden te halveren, een doelstelling die de ministers van Vervoer van de Unie oorspronkelijk in 2017 hadden vastgesteld in de Verklaring van Valletta over verkeersveiligheid. Om deze doelstellingen te verwezenlijken, heeft de Commissie in het kader van de mededeling “Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit — Het Europees vervoer op het juiste spoor naar de toekomst”⁴ aangekondigd Richtlijn (EU) 2015/413 van het Europees Parlement en de Raad⁵ te herzien.
- (4) Het toepassingsgebied van de richtlijn moet worden uitgebreid tot andere verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen om een gelijke behandeling van bestuurders te waarborgen. Gezien de rechtsgrondslag voor de vaststelling van Richtlijn (EU) 2015/413, namelijk artikel 91, lid 1, punt c), van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, moet worden aangetoond dat deze aanvullende overtredingen een sterk verband hebben met de verkeersveiligheid; gevaarlijk en roekeloos gedrag dat een ernstig risico vormt voor weggebruikers, moet worden aangepakt. Bij de uitbreiding van het toepassingsgebied moet ook rekening worden gehouden met de technische vooruitgang op het gebied van de automatische opsporing van verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen.
- (5) Verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen worden in het nationale recht van de lidstaten aangemerkt als administratieve of strafrechtelijke overtredingen, die aanleiding kunnen geven tot procedures die door administratieve of gerechtelijke autoriteiten kunnen worden ingeleid bij in administratieve of strafzaken bevoegde rechtbanken, afhankelijk van de toepasselijke nationale procedures. Een specifiek rechtskader van de Unie regelt de justitiële samenwerking in strafzaken, die gebaseerd is op het beginsel van wederzijdse erkenning van vonnissen en rechterlijke beslissingen. De toepassing van deze richtlijn mag derhalve geen afbreuk doen aan de rechten en verplichtingen van de lidstaten die voortvloeien uit andere toepasselijke wetgeving van de Unie in strafzaken, met name die welke zijn vastgesteld in Kaderbesluit 2005/214/JHA van de Raad⁶, Richtlijn 2014/41/EU van het Europees Parlement en de Raad⁷, voor wat betreft de procedures voor de uitwisseling van bewijs, en in de procedures voor de betekening en kennisgeving van documenten als bedoeld in artikel 5 van de overeenkomst betreffende de wederzijdse rechtshulp in strafzaken tussen de lidstaten van de Europese Unie⁸, die de Raad overeenkomstig

³ SWD(2019) 283 final.

⁴ Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio’s “Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit — Het Europees vervoer op het juiste spoor naar de toekomst”, COM(2020) 789 final.

⁵ Richtlijn (EU) 2015/413 van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2015 ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen (PB L 68 van 13.3.2015, blz. 9).

⁶ Kaderbesluit 2005/214/JBZ van de Raad van 24 februari 2005 inzake de toepassing van het beginsel van wederzijdse erkenning op geldelijke sancties (PB L 76 van 22.3.2005, blz. 16).

⁷ Richtlijn 2014/41/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende het Europees onderzoeksbevel in strafzaken (PB L 130 van 1.5.2014, blz. 1).

⁸ PB C 197 van 12.7.2000, blz. 3.

artikel 34 van het Verdrag betreffende de Europese Unie heeft vastgesteld. Voorts mogen ook strafrechtelijke procedures waarin specifieke garanties voor de betrokken individuen worden gevraagd en de procedurele waarborgen voor verdachten en beklaagden, vastgesteld in Richtlijnen 2010/64/EU⁹, 2012/13/EU¹⁰, 2013/48/EU¹¹, (EU) 2016/343¹², (EU) 2016/800¹³ en (EU) 2016/1919 van het Europees Parlement en de Raad¹⁴, geen gevolgen ondervinden van de tenuitvoerlegging van deze richtlijn.

- (6) De verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de nationale contactpunten moeten worden vastgesteld om ervoor te zorgen dat zij naadloos samenwerken met andere autoriteiten die betrokken zijn bij het onderzoek naar verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen die binnen het toepassingsgebied van deze richtlijn vallen. Nationale contactpunten moeten altijd beschikbaar zijn voor dergelijke autoriteiten en moeten hun verzoeken binnen een redelijke termijn beantwoorden. Dit moet het geval zijn ongeacht de aard van de overtreding of de juridische status van de autoriteit, en met name ongeacht of de autoriteit nationale, subnationale of lokale bevoegdheden heeft.
- (7) De basisbeginselen van het bij Richtlijn (EU) 2015/413 ingestelde systeem voor grensoverschrijdende uitwisseling van informatie zijn doeltreffend gebleken. Er zijn echter verdere verbeteringen en aanpassingen nodig om problemen als gevolg van ontbrekende of onjuiste gegevens te verhelpen. Daarom moeten verdere verplichtingen worden opgelegd aan de lidstaten met betrekking tot de noodzaak om bepaalde gegevens in de relevante gegevensbanken beschikbaar en actueel te houden, teneinde de doeltreffendheid van de informatie-uitwisseling te vergroten.
- (8) De lidstaat van de overtreding moet ook toestemming krijgen om geautomatiseerde bevragingen in voertuigregisters uit te voeren, zodat gegevens over eindgebruikers van voertuigen kunnen worden opgevraagd wanneer dergelijke informatie reeds beschikbaar is. Voorts wordt een bewaringstermijn van de gegevens vastgesteld voor wat de identiteit van de vorige eigenaren, houders en eindgebruikers van de voertuigen betreft, zodat de autoriteiten over de nodige informatie beschikken om de overtredingen te onderzoeken.
- (9) Het verzoek tot openbaarmaking van voertuigregistratiegegevens en de uitwisseling van de gegevenselementen in grensoverschrijdende gevallen moeten worden uitgevoerd via één elektronisch systeem. Daarom mogen, mede voortbouwend op het

⁹ Richtlijn 2010/64/EU van het Europees Parlement en de Raad van 20 oktober 2010 betreffende het recht op vertolking en vertaling in strafprocedures (PB L 280 van 26.10.2010, blz. 1).

¹⁰ Richtlijn 2012/13/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 mei 2012 betreffende het recht op informatie in strafprocedures (PB L 142 van 1.6.2012, blz. 1).

¹¹ Richtlijn 2013/48/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2013 betreffende het recht op toegang tot een advocaat in strafprocedures en in procedures ter uitvoering van een Europees aanhoudingsbevel en het recht om een derde op de hoogte te laten brengen vanaf de vrijheidsbeneming en om met derden en consulaire autoriteiten te communiceren tijdens de vrijheidsbeneming (PB L 294 van 6.11.2013, blz. 1).

¹² Richtlijn (EU) 2016/343 van het Europees Parlement en de Raad van 9 maart 2016 betreffende de versterking van bepaalde aspecten van het vermoeden van onschuld en van het recht om in strafprocedures bij de terechtzitting aanwezig te zijn (PB L 65 van 11.3.2016, blz. 1).

¹³ Richtlijn (EU) 2016/800 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende procedurele waarborgen voor kinderen die verdachte of beklagde zijn in een strafprocedure (PB L 132 van 21.5.2016, blz. 1).

¹⁴ Richtlijn (EU) 2016/1919 van het Europees Parlement en de Raad van 26 oktober 2016 betreffende rechtsbijstand voor verdachten en beklaagden in strafprocedures en voor gezochte personen in procedures ter uitvoering van een Europees aanhoudingsbevel (PB L 297 van 4.11.2016, blz. 1).

reeds bestaande technische kader, geautomatiseerde bevragingen in voertuigregistratiegegevens uit hoofde van Richtlijn (EU) 2015/413 alleen worden uitgevoerd via de softwaretoepassing Eucaris (Europees voertuig- en rijbewijsinformatiesysteem) en gewijzigde versies van die software. Een dergelijke aanvraag moet de snelle, kostenefficiënte, veilige en betrouwbare uitwisseling van specifieke voertuigregistratiegegevens tussen de lidstaten mogelijk maken en aldus de efficiëntie van het onderzoek vergroten. De lidstaten moeten voorkomen dat de informatie met andere middelen wordt uitgewisseld: dit zou immers minder kostenefficiënt zijn en de bescherming van de doorgegeven gegevens niet waarborgen.

- (10) Om eenvormige voorwaarden voor de door de lidstaten uit te voeren bevragingen te waarborgen, moet de Commissie de bevoegdheid krijgen om uitvoeringshandelingen met procedures voor dergelijke zoekopdrachten vast te stellen. Tot die regels van toepassing worden, moeten echter overgangsmaatregelen voor de geautomatiseerde uitwisseling van voertuigregistratiegegevens op basis van het bestaande elektronische systeem worden vastgesteld om een naadloze uitwisseling van gegevens te waarborgen.
- (11) In gevallen waarin de aansprakelijke persoon niet met de door de wetgeving van de lidstaat van de overtreding vereiste zekerheid kan worden geïdentificeerd op basis van de informatie uit het voertuigregister, moeten de lidstaten samenwerken om zijn identiteit vast te stellen. Daartoe moet een procedure voor wederzijdse bijstand worden ingevoerd om de aansprakelijke persoon te identificeren, hetzij door middel van een verzoek om bevestiging, op basis van informatie die reeds in het bezit is van de lidstaat van de overtreding, hetzij door middel van een verzoek om een gericht onderzoek door de bevoegde autoriteiten van de lidstaat van inschrijving of van de lidstaat van verblijf.
- (12) De lidstaat van inschrijving of de lidstaat van verblijf moet binnen een redelijke termijn de door de lidstaat van de overtreding gevraagde aanvullende informatie verstrekken die nodig is voor de identificatie van de aansprakelijke persoon. Indien het niet mogelijk is de informatie te verzamelen of te verstrekken, of indien dit niet zonder onnodige vertraging mogelijk is, moet een duidelijke motivering daarvoor worden gegeven en moet de vertraging zoveel mogelijk worden beperkt.
- (13) De redenen waarom het verlenen van wederzijdse bijstand voor de identificatie van de aansprakelijke persoon kan worden geweigerd door de lidstaat van inschrijving of de lidstaat van verblijf, moeten specifiek worden vermeld. Er moeten met name waarborgen worden ingevoerd om te voorkomen dat de identiteit van beschermde personen, zoals beschermde getuigen, via die procedures wordt onthuld.
- (14) De lidstaten moeten gebruik kunnen maken van de nationale procedures die zij zouden toepassen indien de verkeersveiligheidsgerelateerde overtreding door een ingezetene was begaan. De rechtszekerheid moet worden versterkt voor wat betreft de toepasselijkheid van specifieke maatregelen die in het kader van dergelijke procedures worden genomen, met name met betrekking tot documenten waarbij de Commissie de overtreding moet bevestigen of ontkennen of waarbij de betrokkenen worden verplicht om samen te werken bij de identificatie van de aansprakelijke persoon. Aangezien deze maatregelen voor de betrokkenen dezelfde rechtsgevolgen moeten hebben als in nationale zaken, moeten deze personen dezelfde normen inzake procedurele en grondrechten genieten.
- (15) Wanneer de Uniewetgeving of het nationale recht van de lidstaten uitdrukkelijk voorziet in de toegang tot of de mogelijkheid tot uitwisseling van informatie uit andere

ationale of Uniedatabanken voor de toepassing van Richtlijn (EU) 2015/413, moeten de lidstaten de mogelijkheid hebben om informatie uit te wisselen via dergelijke databanken, met inachtneming van de grondrechten van niet-ingezetenen bestuurders.

- (16) De definitie van een informatiebrief over verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen en de inhoud ervan verschilt momenteel van lidstaat tot lidstaat, in die mate dat de procedurele en grondrechten van de personen die betrokken zijn bij de afhandelingsprocedures die door de lidstaat van de overtreiding worden ingeleid, kunnen worden aangetast. Dit geldt met name in gevallen waarin zogenaamde “pre-informatiebrieven” worden verzonden die niet voldoen aan de taal- en informatienormen van Richtlijn (EU) 2015/413. De personen die door deze praktijken worden getroffen, zijn doorgaans niet vertrouwd met het rechtsstelsel van de lidstaat van de overtreiding en spreken niet de officiële taal of talen van die lidstaat; hun procedurele en grondrechten moeten beter worden beschermd. Om dat doel te bereiken, moeten verplichte minimumeisen voor de inhoud van de informatiebrief worden vastgesteld en mag het huidige model voor een informatiebrief met uitsluitend basisinformatie, zoals uiteengezet in bijlage II bij Richtlijn (EU) 2015/413, niet langer worden gebruikt.
- (17) De informatiebrief moet ten minste gedetailleerde informatie bevatten over de juridische classificatie en de rechtsgevolgen van de overtreiding, met name omdat de sancties voor de overtreidingen die onder het toepassingsgebied van Richtlijn (EU) 2015/413 vallen, van niet-geldelijke aard kunnen zijn, zoals beperkingen van de rijbevoegdheid van de overtreder. Het recht op beroep moet ook worden ondersteund door gedetailleerde informatie te verstrekken over waar en hoe de rechten van verdediging kunnen worden uitgeoefend of beroep kan worden ingesteld in de lidstaat van de overtreiding, in een taal die de betrokkene begrijpt. In voorkomend geval moet ook een beschrijving van verstekprocedures worden gegeven, aangezien het mogelijk is dat de aansprakelijk geachte persoon niet van plan is terug te keren naar de lidstaat van de overtreiding om aan de procedure deel te nemen. Om vrijwillige samenwerking te stimuleren, moet er ook voor worden gezorgd dat betalingsopties en manieren om de omvang van de sancties te beperken, gemakkelijk te begrijpen zijn. Aangezien de informatiebrief het eerste document moet zijn dat de eigenaar, houder of eindgebruiker van het voertuig of een andere aansprakelijk geachte persoon ontvangt, moet de informatiebrief ten slotte de informatie bevatten uit hoofde van artikel 13 van Richtlijn (EU) 2016/680 van het Europees Parlement en de Raad¹⁵, die overeenkomstig artikel 13, lid 2, punt d), informatie moet bevatten over de bron van de persoonsgegevens, en uit hoofde van de artikelen 13 en 14 van Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad¹⁶. Deze informatie moet in de informatiebrief worden verstrekt, hetzij rechtstreeks, hetzij door verwijzing naar de plaats waar zij ter beschikking wordt gesteld.

¹⁵ Richtlijn (EU) 2016/680 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens door bevoegde autoriteiten met het oog op de voorkoming, het onderzoek, de opsporing en de vervolging van strafbare feiten of de tenuitvoerlegging van straffen, en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Kaderbesluit 2008/977/JBZ van de Raad (PB L 119 van 4.5.2016, blz. 89).

¹⁶ Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming) (PB L 119 van 4.5.2016, blz. 1).

- (18) Wanneer niet-ingezeten personen ter plaatse worden gecontroleerd in het kader van een wegcontrole en deze actie leidt tot de inleiding van een afhandelingsprocedure in verband met het begaan van een verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertreding, hoeft de informatiebrief slechts bepaalde essentiële elementen te bevatten en wordt hij rechtstreeks aan de betrokkene overhandigd in het kader van de procedures voor wegcontrole.
- (19) Om ervoor te zorgen dat de aansprakelijk geachte de persoon is die de informatiebrief en eventuele afhandelingsdocumenten daadwerkelijk ontvangt, en om te voorkomen dat niet-betrokken derden ten onrechte bij de bezorging of kennisgeving worden betrokken, moeten regels worden vastgesteld voor de betekening of kennisgeving van stukken.
- (20) Wanneer het niet mogelijk is documenten via aangetekende zending of gelijkwaardige elektronische middelen te bezorgen, moet de lidstaat van de overtreiding toestemming krijgen om een beroep te doen op de lidstaat van inschrijving of verblijf om de documenten en mededelingen aan de betrokkene te betekenen op grond van zijn eigen nationale wetgeving inzake betekening of kennisgeving van documenten.
- (21) Zowel de informatiebrief als eventuele afhandelingsdocumenten moeten worden toegezonden in de taal van het inschrijvingsdocument van het voertuig of, indien dergelijke informatie niet beschikbaar is of indien nodig voor de bescherming van de grondrechten, in de passende officiële taal of talen van de lidstaat van inschrijving of verblijf. Aangezien sommige lidstaten echter meer dan één officiële taal hebben, kan deze verplichting ertoe leiden dat informatiebrieven en andere follow-upmededelingen worden verzonden in een taal die de ontvanger niet begrijpt. Met het oog op de vaststelling van de juiste taal van de kennisgevingsbrief moeten de lidstaten de Commissie hun voorkeurstaal meedelen, zo nodig per territoriale onderverdeling. De Commissie moet de aangegeven taalvoorkeuren bekendmaken. Dit mag geen afbreuk doen aan de toepassing van Richtlijn 2010/64/EU, overeenkomstig artikel 1, lid 3, van die richtlijn.
- (22) De lidstaat van de overtreiding moet toestaan dat de persoon die aansprakelijk wordt geacht voor de verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertreding, tot het stadium van beroep bij een rechtbank, communiceert in een van de talen die door de lidstaat van inschrijving, de lidstaat van verblijf of de lidstaat van de overtreiding aan de Commissie worden meegedeeld of, indien de betrokkene onvoldoende kennis heeft van die talen, in een taal die de betrokkene spreekt of begrijpt, teneinde de uitoefening van zijn procedurele rechten te vergemakkelijken.
- (23) Indien de autoriteiten van de lidstaat van de overtreiding niet voldoen aan de taalnormen en de regels inzake de betekening en kennisgeving van documenten en hun respectieve nationale wetgeving, moet worden voorzien in een doeltreffende juridische toetsing.
- (24) Om te zorgen voor een transparante en evenredige toepassing van boeten voor verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen die onder het publiekrecht vallen, mogen aansprakelijk geachte personen niet worden verplicht tot betaling van juridische en administratieve kosten voor het beheer van de boeten wanneer dit beheer aan particuliere of publieke entiteiten wordt uitbesteed. De autoriteiten van de lidstaten mogen echter evenredige administratieve vergoedingen in rekening brengen.
- (25) De reikwijdte van de informatie die de lidstaten aan de Commissie rapporteren, moet worden uitgebreid tot elementen die nauw verband houden met de doelstelling om de

verkeersveiligheid te verbeteren, zodat de Commissie de stand van zaken in de lidstaten beter kan analyseren en initiatieven op basis van feiten kan voorstellen. Om de extra administratieve lasten voor de autoriteiten van de lidstaten te compenseren en de rapportering af te stemmen op het evaluatietijdschema van de Commissie, moet de rapportageperiode worden verlengd. Er moet een overgangsperiode worden toegestaan zodat de lopende rapportageperiode van twee jaar naadloos kan eindigen.

- (26) Aangezien gegevens met betrekking tot de identificatie van een overtreder persoonsgegevens zijn in de zin van Verordening (EU) 2016/679 en Richtlijn (EU) 2016/680, en het rechtskader van de Unie voor de verwerking van persoonsgegevens sinds de vaststelling van Richtlijn (EU) 2015/413 aanzienlijk is gewijzigd, moeten de bepalingen inzake de verwerking van persoonsgegevens worden afgestemd op het nieuwe rechtskader.
- (27) Overeenkomstig artikel 62, lid 6, van Richtlijn (EU) 2016/680 moet de Commissie met betrekking tot andere handelingen van de Unie die de verwerking van persoonsgegevens door de bevoegde autoriteiten voor de doeleinden van artikel 1, lid 1, van die richtlijn regelen, nagaan of die handelingen aan Richtlijn (EU) 2016/680 moeten worden aangepast en in voorkomend geval de nodige voorstellen doen om die handelingen te wijzigen teneinde een consequente aanpak van de bescherming van persoonsgegevens binnen het toepassingsgebied van die richtlijn te waarborgen. Die evaluatie¹⁷ heeft ertoe geleid dat Richtlijn (EU) 2015/413 als een van die andere te wijzigen handelingen is aangemerkt. Daarom moet worden verduidelijkt dat de verwerking van persoonsgegevens ook in overeenstemming moet zijn met Richtlijn (EU) 2016/680, wanneer de verwerking binnen de materiële en personele werkingsfeer ervan valt.
- (28) Elke verwerking van persoonsgegevens in het kader van Richtlijn (EU) 2015/413 moet in overeenstemming zijn met Verordening (EU) 2016/679, Richtlijn (EU) 2016/680 en Verordening (EU) 2018/1725¹⁸, binnen hun respectieve toepassingsgebied.
- (29) De rechtsgrondslag voor de verwerkingsactiviteiten die nodig zijn om de identiteit van de aansprakelijke persoon vast te stellen en de informatiebrief en de afhandelingsdocumenten aan de aansprakelijk geachte personen te bezorgen, is vastgesteld in Richtlijn (EU) 2015/413, in overeenstemming met artikel 6, lid 1, punt e), en, in voorkomend geval, artikel 10 van Verordening (EU) 2016/679 en artikel 8 van Richtlijn 2016/680. In overeenstemming met deze regels legt deze richtlijn de rechtsgrondslag vast voor de verplichting van de lidstaten om persoonsgegevens te verwerken met het oog op wederzijdse bijstand bij de identificatie van de personen die aansprakelijk zijn voor de in deze richtlijn genoemde verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen.
- (30) In sommige lidstaten worden de persoonsgegevens van niet-ingezetenen die aansprakelijk worden geacht voor een verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertreding, opgeslagen in een netwerk van servers (“cloud”). Onverminderd de regels inzake inbreuken in verband met persoonsgegevens die zijn vastgesteld in

¹⁷ COM(2020) 262 final.

¹⁸ Verordening (EU) 2018/1725 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2018 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens door de instellingen, organen en instanties van de Unie en betreffende het vrije verkeer van die gegevens, en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 45/2001 en Besluit nr. 1247/2002/EG (PB L 295 van 21.11.2018, blz. 39).

Verordening (EU) 2016/679 en Richtlijn (EU) 2016/680, en inzake inbreuken in verband met persoonsgegevens en beveiligingsincidenten die zijn vastgelegd in Richtlijn (EU) 2022/2555 van het Europees Parlement en de Raad¹⁹, moeten de lidstaten ervoor zorgen dat zij elkaar informeren over cyberbeveiligingsincidenten in verband met die gegevens.

- (31) Er moet een onlineportaal (het “CBE-portaal”) worden opgezet om weggebruikers in de Unie uitgebreide informatie te verstrekken over verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersregels in de lidstaten en om hen in staat te stellen op doeltreffende en veilige wijze met de autoriteiten van de lidstaten te communiceren. Het portaal moet ook de communicatie tussen de autoriteiten van de lidstaten over diverse kwesties in verband met het grensoverschrijdende onderzoek van verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen vergemakkelijken, bijvoorbeeld voor de verificatie van de echtheid van informatiebrieven en afhandelingsdocumenten, teneinde fraude uit te sluiten. De uitgewisselde persoonsgegevens moeten beperkt blijven tot wat nodig is voor grensoverschrijdende onderzoeken en de handhaving van sancties, met name de betaling van boeten. Het CBE-portaal moet verbinding kunnen maken met andere relevante portalen, netwerken, websites of platforms om de uitwisseling van informatie in verband met de handhaving van verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersregels te vergemakkelijken. De Commissie moet de verwerkingsverantwoordelijke van het CBE-portaal zijn, overeenkomstig Verordening (EU) 2018/1725.
- (32) De Commissie moet evenredige financiële steun verlenen aan initiatieven ter verbetering van de grensoverschrijdende samenwerking bij de handhaving van verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersregels in de Unie.
- (33) Teneinde rekening te houden met relevante technische vooruitgang of wijzigingen in de desbetreffende rechtshandelingen van de Unie, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen teneinde de bijlage bij deze richtlijn te actualiseren door deze te wijzigen. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen gebeuren in overstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven²⁰. Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen ontvangen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip als de deskundigen van de lidstaten, en hebben hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen.
- (34) Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van Richtlijn (EU) 2015/413 te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend tot nadere bepaling van de procedures en technische specificaties, met inbegrip van cyberbeveiligingsmaatregelen, voor de geautomatiseerde bevragingen die moeten worden verricht in verband met het onderzoek naar verkeersveiligheidsgerelateerde

¹⁹ Richtlijn (EU) 2022/2555 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2022 betreffende maatregelen voor een hoog gemeenschappelijk niveau van cyberbeveiliging in de Unie, tot wijziging van Verordening (EU) nr. 910/2014 en Richtlijn (EU) 2018/1972, en tot intrekking van Richtlijn (EU) 2016/1148 (NIS 2-richtlijn) (PB L 333 van 27.12.2022).

²⁰ PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

verkeersovertredingen, de inhoud van het elektronische standaardformulier voor het verzoek en de wijze van verzending van de informatie met betrekking tot het verzoek om wederzijdse bijstand bij het identificeren van de aansprakelijke persoon, de inhoud van elektronische formulieren voor het verzoek om wederzijdse bijstand voor de betekening van de informatiebrief en van de afhandelingsdocumenten en van het desbetreffende certificaat en het gebruik en het onderhoud van de portaal-site voor grensoverschrijdende informatie-uitwisseling. De technische oplossingen moeten worden afgestemd op het Europees interoperabiliteitskader en de relevante interoperabiliteitsoplossingen die worden genoemd in het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van maatregelen voor een hoog niveau van interoperabiliteit van de overheidssector in de Unie (verordening Interoperabel Europa²¹). De uitvoeringsbevoegdheden moeten worden uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad²².

- (35) Richtlijn (EU) 2015/413 dient derhalve dienovereenkomstig te worden gewijzigd.
- (36) Daar de doelstellingen van deze richtlijn, namelijk het waarborgen van een hoge mate van bescherming voor alle weggebruikers in de Unie en de gelijke behandeling van bestuurders door het stroomlijnen van de procedures voor wederzijdse bijstand tussen de lidstaten in het grensoverschrijdende onderzoek van verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen en door het versterken van de bescherming van de grondrechten van niet-ingezetenen, in het geval de overtredingen worden begaan met een voertuig dat is ingeschreven in een andere lidstaat dan de lidstaat waar de overtreding heeft plaatsgevonden, niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt, maar wegens de omvang en de gevolgen van deze richtlijn beter door de Unie kunnen worden verwezenlijkt, kan de Unie overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel maatregelen vaststellen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om die doelstellingen te verwezenlijken.
- (37) De Europese Toezichthouder voor gegevensbescherming is geraadpleegd overeenkomstig artikel 42, lid 1, van Verordening (EU) 2018/1725 van het Europees Parlement en de Raad²³ en heeft op [DD/MM/YYYY] advies uitgebracht.
- (38) Overeenkomstig de gezamenlijke politieke verklaring van 28 september 2011 van de lidstaten en de Commissie over toelichtende stukken²⁴ hebben de lidstaten zich ertoe verbonden om in gerechtvaardigde gevallen de kennisgeving van hun omzettingsmaatregelen vergezeld te doen gaan van één of meer stukken waarin het verband tussen de onderdelen van een richtlijn en de overeenkomstige delen van de

²¹ COM(2022) 720 final.

²² Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

²³ Verordening (EU) 2018/1725 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2018 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens door de instellingen, organen en instanties van de Unie en betreffende het vrije verkeer van die gegevens, en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 45/2001 en Besluit nr. 1247/2002/EG (PB L 295 van 21.11.2018, blz. 39).

²⁴ PB C 369 van 17.12.2011, blz. 14.

ationale omzettinginstrumenten wordt toegelicht. Met betrekking tot deze richtlijn acht de wetgever de toezending van die stukken gerechtvaardigd,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Richtlijn (EU) 2015/413 wordt als volgt gewijzigd:

(1) Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

- a) in het eerste lid worden de volgende punten toegevoegd:
 - “i) onvoldoende afstand houden tot de voorligger;
 - j) gevaarlijke inhaalmanoeuvres;
 - k) gevaarlijk parkeren;
 - l) overschrijden van een of meer doorlopende witte lijnen;
 - m) tegen de rijrichting in rijden;
 - n) de regels voor het creëren en gebruiken van noodcorridors niet respecteren;
 - p) rijden met een overbeladen voertuig.”;
- b) het volgende lid wordt toegevoegd:

“Deze richtlijn doet geen afbreuk aan de rechten en verplichtingen die voortvloeien uit de volgende bepalingen van rechtshandelingen van de Unie:

 - a) kaderbesluit 2005/214/JBZ van de Raad;
 - b) richtlijn 2014/41/EU van het Europees Parlement en de Raad*;
 - c) de procedures voor de betekening van documenten die zijn vastgesteld in artikel 5 van de overeenkomst, door de Raad vastgesteld overeenkomstig artikel 34 van het Verdrag betreffende de Europese Unie, betreffende de wederzijdse rechtshulp in strafzaken tussen de lidstaten van de Europese Unie**;
 - d) de bepalingen betreffende de rechten van verdachten en beklaagden in de Richtlijnen 2010/64/EU***, 2012/13/EU****, 2013/48/EU*****, (EU) 2016/343*****, (EU) 2016/800***** en (EU) 2016/1919 van het Europees Parlement en de Raad*****.

* Richtlijn 2014/41/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende het Europees onderzoeksbevel in strafzaken (PB L 130 van 1.5.2014, blz. 1).

** PB C 197 van 12.7.2000, blz. 3.

*** Richtlijn 2010/64/EU van het Europees Parlement en de Raad van 20 oktober 2010 betreffende het recht op vertolking en vertaling in strafprocedures (PB L 280 van 26.10.2010, blz. 1).

**** Richtlijn 2012/13/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 mei 2012 betreffende het recht op informatie in strafprocedures (PB L 142 van 1.6.2012, blz. 1).

***** Richtlijn 2013/48/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2013 betreffende het recht op toegang tot een advocaat in strafprocedures en in procedures ter uitvoering van een Europees aanhoudingsbevel en het recht om een derde op de hoogte te laten brengen vanaf de vrijheidsbeneming en om met derden en consulaire autoriteiten te communiceren tijdens de vrijheidsbeneming (PB L 294 van 6.11.2013, blz. 1).

***** Richtlijn (EU) 2016/343 van het Europees Parlement en de Raad van 9 maart 2016 betreffende de versterking van bepaalde aspecten van het vermoeden van onschuld en van het recht om in strafprocedures bij de terechtzitting aanwezig te zijn (PB L 65 van 11.3.2016, blz. 1).

***** Richtlijn (EU) 2016/800 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende procedurele waarborgen voor kinderen die verdachte of beklaagde zijn in een strafprocedure (PB L 132 van 21.5.2016, blz. 1).

***** Richtlijn (EU) 2016/1919 van het Europees Parlement en de Raad van 26 oktober 2016 betreffende rechtsbijstand voor verdachten en beklaagden in strafprocedures en voor gezochte personen in procedures ter uitvoering van een Europees aanhoudingsbevel (PB L 297 van 4.11.2016, blz. 1).”.

(2) Artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:

(a) punt j) wordt vervangen door:

“j) “gebruiken van een verboden rijstrook”: illegaal gebruiken van een reeds bestaand permanent of tijdelijk deel van de weg zoals een voor het openbaar vervoer voorbehouden rijstrook of een vanwege congestie of wegwerkzaamheden tijdelijk afgesloten rijstrook, zoals gedefinieerd in het recht van de lidstaat van de overtreding;”;

(b) punt l) wordt vervangen door:

“l) “nationaal contactpunt”: een voor de toepassing van deze richtlijn aangewezen bevoegde autoriteit;”;

(c) de volgende punten o) tot en met z) worden toegevoegd:

“o) “onvoldoende afstand houden tot de voorligger”: het niet aanhouden van de afstand die nodig is om een botsing met het voertuig vóór het door de bestuurder bestuurde voertuig te voorkomen, indien het voorliggende voertuig plotseling zou vertragen of stoppen, zoals gedefinieerd in het recht van de lidstaat van de overtreding;

p) “gevaarlijk inhaalmanoeuvre”: het inhalen van een ander voertuig of een andere weggebruiker op een wijze die in strijd is met de toepasselijke regels inzake gevaarlijke inhaalmanoeuvres in de lidstaat van de overtreding;

q) “gevaarlijk parkeren”: het parkeren van het voertuig op een wijze die in strijd is met de toepasselijke regels inzake gevaarlijk parkeren in de lidstaat van de overtreding. Het niet betalen van parkeergeld en andere soortgelijke overtredingen worden niet als gevaarlijk parkeren beschouwd;

r) “één of meer doorlopende witte lijnen overschrijden”: met het voertuig van rijstrook veranderen door op wederrechtelijke wijze ten minste één doorlopende witte lijn te overschrijden, zoals gedefinieerd in het recht van de lidstaat van de overtreding;

- s) “tegen de rijrichting in rijden”: het besturen van een voertuig tegen de aangegeven verkeersrichting in, zoals gedefinieerd in het recht van de lidstaat van de overtreding;
- t) “de regels voor het creëren en gebruiken van noodcorridors niet respecteren”: het niet naleven van de regels inzake het creëren en het alleen in noodgevallen gebruiken van een tijdelijke rijstrook tussen voertuigen, die door de bestuurders moet worden gevormd om ervoor te zorgen dat voertuigen van noodhulpdiensten, zoals politievoertuigen, ambulancewagens of brandweerwagens, kunnen passeren en de plaats van de noodsituatie kunnen bereiken, zoals gedefinieerd in het recht van de lidstaat van de overtreding;
- u) “gebruik van een overbeladen voertuig”: het gebruiken van een voertuig dat niet voldoet aan de voorschriften voor het maximaal toegestane gewicht, zoals vastgesteld in de nationale wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen tot omzetting van Richtlijn 96/53/EG van de Raad*, of in het recht van de lidstaat van de overtreding voor voertuigen of verrichtingen waarvoor in die richtlijn geen dergelijke voorschriften zijn vastgesteld;
- v) “informatiebrief”: de eerste mededeling die de in artikel 5, lid 1, tweede alinea, bedoelde personen ontvangen, ongeacht of het gaat om een administratieve of rechterlijke beslissing of om enig ander document dat door de lidstaat van de overtreding of door een entiteit die daartoe krachtens zijn recht bevoegd is, is verstuurd, uitgebracht tot de fase van beroep bij een bevoegde rechtbank, en die ten minste de in artikel 5, lid 2, bedoelde informatie bevat;
- w) “afhandelingsdocumenten”: administratieve of gerechtelijke beslissingen of andere documenten die de lidstaat van de overtreding, of elke entiteit die daartoe krachtens zijn recht bevoegd is, na de informatiebrief in verband met die brief of met de verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertreding in kwestie uitbrengt, tot de fase van beroep bij een bevoegde rechtbank;
- x) “aansprakelijke persoon”: de persoon die overeenkomstig het nationale recht van de lidstaat van de overtreding aansprakelijk is voor een in artikel 2, lid 1, genoemde verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertreding;
- y) “eindgebruiker”: een natuurlijke persoon die niet de eigenaar of houder is van het voertuig waarmee een van de in artikel 2, lid 1, genoemde overtredingen is begaan, maar die dat voertuig rechtmatig gebruikte, met name in het kader van een langlopende leaseovereenkomst of huurovereenkomst of als onderdeel van een wagenpark dat beschikbaar is voor werknemers;
- z) “lidstaat van verblijf”: elke lidstaat waarvan met een redelijke mate van zekerheid kan worden aangenomen dat het de gewone verblijfplaats van de in artikel 5, lid 1, tweede alinea, bedoelde personen is.

* Richtlijn 96/53/EG van de Raad van 25 juli 1996 houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten (PB L 235 van 17.9.1996, blz. 59).”.

- (3) Het volgende artikel 3 bis wordt ingevoegd:

“Artikel 3 bis

Nationale contactpunten

1. Voor de toepassing van de uitwisseling van informatie uit hoofde van deze richtlijn wijst elke lidstaat een nationaal contactpunt aan. De bevoegdheden van het nationale contactpunt zijn geregeld in het toepasselijke recht van de betrokken lidstaat.
2. De lidstaten zorgen ervoor dat hun respectieve nationale contactpunten samenwerken met de autoriteiten die betrokken zijn bij het onderzoek naar de in artikel 2, lid 1, genoemde verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen, met name om ervoor te zorgen dat alle nodige informatie tijdig wordt uitgewisseld en dat de in artikel 4 bis, lid 5, en artikel 5 bis, lid 2, vastgestelde termijnen in acht worden genomen.”.

- (4) Artikel 4 wordt vervangen door:

“Artikel 4

Procedure voor de uitwisseling van informatie tussen lidstaten

1. Voor onderzoek naar verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen als vermeld in artikel 2, lid 1, verlenen de lidstaten de nationale contactpunten van andere lidstaten toegang tot de volgende nationale gegevens uit kentekenregisters, met de bevoegdheid geautomatiseerde bevragingen uit te voeren:

- (a) gegevens met betrekking tot voertuigen;
- (b) gegevens over eigenaren, houders of eindgebruikers van de voertuigen, indien beschikbaar.

De in de punten a) en b) van de eerste alinea bedoelde specifieke gegevens die nodig zijn voor het uitvoeren van een bevraging zijn die welke zijn vastgesteld in de bijlage.

Bij het uitvoeren van een bevraging in de vorm van een uitgaand verzoek gebruikt het nationale contactpunt van de lidstaat van de overtreiding een volledig kenteken.

2. De lidstaten zorgen ervoor dat de in afdeling 2, delen I, II en IV, van de bijlage vermelde gegevens beschikbaar en actueel zijn in hun nationale voertuigregisters.

3. De lidstaten bewaren de in afdeling 2, deel IV, en, indien beschikbaar, afdeling 2, deel V, van de bijlage bedoelde gegevens gedurende ten minste zes maanden na elke wijziging van de eigendom of het gebruik van het voertuig in kwestie in de nationale voertuigregisters.

4. In de volgende gevallen sturen de lidstaten het bericht “Informatie niet vrijgegeven” terug in plaats van de gevraagde gegevens:

- (a) het voertuig is gesloopt;
- (b) het volledige kenteken van het voertuig is niet verstrekt bij de bevraging in de vorm van een uitgaand verzoek overeenkomstig lid 1;
- (c) het volledige kenteken van het voertuig, dat wordt verstrekt bij de zoekopdracht in de vorm van een uitgaand verzoek overeenkomstig lid 1, is verouderd of onjuist.

De lidstaten sturen het bericht “gestolen voertuig of kentekenplaat” terug in plaats van de gevraagde gegevens wanneer het voertuig of de kentekenplaat in de nationale voertuigregisters als gestolen zijn geregistreerd.

5. Voor de geautomatiseerde bevraging van gegevens uit kentekenregisters maken de lidstaten gebruik van de speciaal ontworpen softwaretoepassing van het Europees voertuig- en rijbewijsinformatiesysteem (Eucaris), en van gewijzigde versies van deze software.

De lidstaten zorgen ervoor dat de geautomatiseerde bevraging van gegevens uit kentekenregisters veilig, kostenefficiënt, snel en betrouwbaar is, en met interoperabele middelen binnen een gedecentraliseerde structuur wordt uitgevoerd.

De software voorziet zowel in een online uitwisselingswijze in realtime als in een uitwisselingswijze met gegroepeerde gegevens; deze laatste methode moet toelaten dat meerdere verzoeken of antwoorden in één bericht kunnen worden uitgewisseld. De via Eucaris uitgewisselde informatie wordt in versleutelde vorm overgedragen.

6. De Commissie stelt uitvoeringshandelingen vast om de procedures en technische specificaties vast te stellen, met inbegrip van cyberbeveiligingsmaatregelen voor de uit hoofde van dit artikel uitgevoerde geautomatiseerde zoekopdrachten. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 10 bis, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

7. Totdat de in lid 6 van dit artikel bedoelde uitvoeringshandelingen van toepassing worden, worden de in lid 1 van dit artikel bedoelde bevragingen uitgevoerd overeenkomstig de procedures van hoofdstuk 3, punten 2 en 3, van de bijlage bij Besluit 2008/616/JHA*, die samen met de bijlage bij deze richtlijn worden toegepast.

8. Elke lidstaat draagt de eigen kosten in verband met de administratie, het gebruik en het onderhoud van de softwaretoepassing en de gewijzigde versies daarvan als bedoeld in lid 5.

* Besluit 2008/616/JBZ van de Raad van 23 juni 2008 betreffende de uitvoering van Besluit 2008/615/JBZ inzake de intensivering van de grensoverschrijdende samenwerking, in het bijzonder ter bestrijding van terrorisme en grensoverschrijdende criminaliteit (PB L 210 van 6.8.2008, blz. 12).”.

(5) De volgende artikelen 4 bis, 4 ter en 4 quater worden ingevoegd:

“Artikel 4 bis

Wederzijdse bijstand bij het identificeren van de aansprakelijke persoon

1. De lidstaten verlenen elkaar wederzijdse bijstand wanneer de lidstaat van de overtreding, op basis van de resultaten van de geautomatiseerde bevraging overeenkomstig artikel 4, lid 1, de aansprakelijke persoon niet met de door zijn nationale wetgeving vereiste mate van zekerheid kan identificeren voor het inleiden of voeren van de in artikel 5, lid 1, bedoelde afhandelingsprocedure.

2. De lidstaat van de overtreding beslist of hij om wederzijdse bijstand verzoekt om de in lid 3, tweede alinea, bedoelde aanvullende informatie te verkrijgen. Het verzoek mag enkel worden gedaan door een administratieve of rechterlijke autoriteit, of door de voor het betrokken geval bevoegde politieautoriteit, overeenkomstig het nationale recht van die lidstaat.

3. Wanneer de lidstaat van de overtreding overeenkomstig lid 1 heeft beslist om te verzoeken om wederzijdse bijstand, stuurt zijn nationale contactpunt een elektronisch

gestructureerd en ondertekend verzoek naar het nationale contactpunt van de lidstaat van inschrijving of van de lidstaat van verblijf.

De lidstaat van inschrijving of de lidstaat van verblijf kan worden verzocht:

- (a) op basis van informatie waarover hij reeds beschikt, te bevestigen dat met een redelijke mate van zekerheid kan worden aangenomen dat de persoon die door de detectieapparatuur van de lidstaat van de overtreding visueel is geregistreerd, de eigenaar, de houder of de eindgebruiker van het voertuig is, of een persoon is die aansprakelijk wordt geacht voor een van de in artikel 2, lid 1, genoemde verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen;
- (b) de eigenaar, houder of eindgebruiker van het voertuig, of een persoon die aansprakelijk wordt geacht voor een van de in artikel 2, lid 1, genoemde verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen, te verzoeken informatie te verstrekken over de identiteit van de aansprakelijke persoon, overeenkomstig zijn nationale wetgeving.

4. Wanneer de lidstaat van inschrijving of de lidstaat van verblijf een verzoek als bedoeld in lid 3 ontvangt, verzamelt hij de gevraagde informatie, tenzij hij besluit een van de in lid 7 genoemde weigeringsgronden in te roepen of het niet mogelijk is de gevraagde informatie te verzamelen. De lidstaat van inschrijving of de lidstaat van verblijf zendt de gevraagde informatie via zijn nationale contactpunt onverwijld elektronisch door naar het nationale contactpunt van de lidstaat van de overtreding.

In het in lid 3, tweede alinea, punt b), bedoelde geval verzoekt de lidstaat van inschrijving of de lidstaat van verblijf om informatie overeenkomstig de toepasselijke nationale procedures alsof de betrokken onderzoeksmaatregel door zijn eigen autoriteiten was gelast, tenzij hij besluit een van de in lid 7 genoemde weigeringsgronden in te roepen.

De lidstaat van inschrijving en de lidstaat van verblijf nemen de formaliteiten en procedures waar de lidstaat van de overtreding uitdrukkelijk om heeft verzocht, in acht bij het verzamelen van de aanvullende informatie, voor zover deze niet onverenigbaar zijn met hun nationale wetgeving.

5. De lidstaten zorgen ervoor dat zij de gevraagde informatie onverwijld na ontvangst van het verzoek verstrekken.

Indien het niet mogelijk is de informatie onverwijld na ontvangst van het verzoek te verzamelen, zenden de nationale contactpunten van de lidstaat van inschrijving of de lidstaat van verblijf die informatie zo spoedig mogelijk door naar de lidstaat van de overtreding, met een adequate uitleg van de redenen voor de vertraging.

Wanneer duidelijk is geworden dat de lidstaat van inschrijving of de lidstaat van verblijf de gevraagde informatie niet geheel of gedeeltelijk zal kunnen verzamelen, stelt hij de lidstaat van de overtreding onmiddellijk in kennis van een gedetailleerde uitleg van de redenen daarvoor.

6. De aangezochte lidstaten kunnen voorzien in een voorafgaande administratieve of gerechtelijke valideringsprocedure om ervoor te zorgen dat de gevraagde informatie noodzakelijk en evenredig is voor de identificatie van de aansprakelijke persoon, met name rekening houdend met de rechten van de aansprakelijk geachte personen.

7. De lidstaten kunnen weigeren de overeenkomstig lid 3 gevraagde aanvullende informatie te verstrekken. Zij doen dit slechts in de volgende gevallen:

- (a) het recht van de lidstaat van inschrijving of van de lidstaat van verblijf voorziet in een immuniteit of voorrecht, waardoor het niet mogelijk is de informatie te verstrekken;
- (b) het verstrekken van de gevraagde informatie zou in strijd zou zijn met het “ne bis in idem”-beginsel;
- (c) het verstrekken van de gevraagde informatie zou de wezenlijke belangen van nationale veiligheid schaden; de bron van de informatie in gevaar brengen; of het gebruik inhouden van geclassificeerde gegevens met betrekking tot specifieke inlichtingenactiviteiten;
- (d) er zijn gegronde redenen om aan te nemen dat het verstrekken van de gevraagde informatie onverenigbaar zou zijn met de verplichtingen van de lidstaat van inschrijving of de lidstaat van verblijf overeenkomstig artikel 6 van het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie;
- (e) het verstrekken van de gevraagde informatie zou de identiteit onthullen van een persoon die wordt beschermd overeenkomstig het nationale recht van de lidstaat van inschrijving of de lidstaat van verblijf;
- (f) wanneer de lidstaat van inschrijving of de lidstaat van verblijf voorziet in een voorafgaande administratieve of gerechtelijke valideringsprocedure als bedoeld in lid 6, maar het verzoek niet is gevalideerd door de lidstaat van de overtreding voordat het werd toegezonden en, op basis van de omstandigheden van het specifieke geval, de gevraagde informatie niet noodzakelijk en evenredig wordt geacht voor de identificatie van de aansprakelijke persoon.

De lidstaten besluiten zo spoedig mogelijk, maar uiterlijk binnen 15 dagen na ontvangst van het verzoek, of zij een weigeringsgrond inroepen. Lidstaten die besluiten een weigeringsgrond toe te passen, stellen de lidstaat van de overtreding daarvan onverwijld in kennis via hun nationale contactpunt.

8. De lidstaten zorgen ervoor dat op de in lid 3, tweede alinea, punt b), bedoelde zaak rechtsmiddelen toepasselijk zijn die gelijkwaardig zijn met die welke in een vergelijkbare binnenlandse zaak mogelijk zijn.

9. De nationale contactpunten van de lidstaat van de overtreding, van de lidstaat van inschrijving en van de lidstaat van verblijf kunnen met alle passende middelen overleg plegen om de efficiënte toepassing van dit artikel te vergemakkelijken.

10. Het in lid 2 bedoelde verzoek wordt meegedeeld in de taal of een van de talen van de lidstaat van inschrijving of van de lidstaat van verblijf die aan de Commissie is meegedeeld, overeenkomstig artikel 5 bis, lid 8.

De in antwoord op het verzoek verstrekte informatie wordt meegedeeld in de taal of talen van de lidstaat van de overtreding die aan de Commissie is meegedeeld overeenkomstig artikel 5 bis, lid 8.

11. De Commissie stelt uitvoeringshandelingen vast tot nadere bepaling van de inhoud van het elektronische standaardformulier voor het verzoek, de wijze van toezending van de in de leden 3 en 4 bedoelde informatie en de functionaliteiten en technische specificaties van de softwaretoepassing voor gegevensuitwisseling, met inbegrip van cyberbeveiligingsmaatregelen. De softwarespecificaties moeten voorzien in zowel een online asynchrone uitwisselingswijze als een asynchrone

uitwisselingswijze met gegroepeerde gegevens, alsook in de toezending van de gegevens in versleutelde vorm.

Het elektronische standaardformulier voor het verzoek bevat de volgende informatie:

- (a) de administratieve of rechterlijke beslissing over de validering van de gevraagde informatie, als bedoeld in lid 6, en nadere gegevens over de autoriteit die de beslissing heeft genomen, indien van toepassing;
- (b) gegevens met betrekking tot de eigenaren, houders of eindgebruikers van de voertuigen die zijn verkregen door de geautomatiseerde bevraging overeenkomstig artikel 4, lid 1;
- (c) indien beschikbaar, de visuele registratie van de aansprakelijke persoon die uit detectieapparatuur, met name snelheidscamera's, is opgehaald.

Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 10 bis, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

Artikel 4 ter

Nationale maatregelen ter vergemakkelijking van de identificatie van de aansprakelijke persoon

1. De lidstaten kunnen in hun nationale wetgeving maatregelen nemen met betrekking tot de in artikel 2, lid 1, genoemde verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen om de aansprakelijke persoon met succes te identificeren, zoals maatregelen in verband met de verplichting om mee te werken aan de identificatie van de aansprakelijke persoon, op voorwaarde dat de procedurele en grondrechten uit hoofde van het Unierecht en het nationale recht worden geëerbiedigd.

2. Overeenkomstig lid 1 kunnen de lidstaten met name:

- (a) documenten betekenen aan personen die worden geacht aansprakelijk te zijn voor het begaan van de in artikel 2, lid 1, genoemde verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen, met inbegrip van documenten waarin deze personen worden verzocht hun aansprakelijkheid te bevestigen;
- (b) verplichtingen die op de aansprakelijk geachte personen rusten en die relevant zijn voor de identificatie van de aansprakelijke persoon, zo veel mogelijk toepassen.

Artikel 4 quater

Gebruik van andere databanken

“De lidstaten kunnen, uitsluitend met het oog op de identificatie van de aansprakelijke persoon, gegevens uitwisselen of daar toegang toe krijgen door gebruik te maken van andere databanken, zoals rijbewijsregisters of bevolkingsregisters. Zij doen dit slechts voor zover deze uitwisseling of toegang uitdrukkelijk op wetgeving van de Unie is gebaseerd.”.

- (6) Artikel 5 wordt vervangen door:

“Artikel 5

Informatiebrief inzake verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen

1. De lidstaat van de overtreding besluit om al dan niet een afhandelingsprocedure met betrekking tot de in artikel 2, lid 1, genoemde verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen in te stellen.

Indien de lidstaat van de overtreding besluit een dergelijke procedure in te leiden, stelt die lidstaat de aansprakelijk geachte persoon onverwijld, door middel van een informatiebrief, in kennis van de verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertreding en van het besluit om een afhandelingsprocedure in te leiden.

De informatiebrief kan andere dan de in de tweede alinea genoemde doeleinden dienen.

2. De informatiebrief bevat ten minste:

- (a) de vermelding dat de brief uitgaat is opgesteld met het oog op de toepassing van deze richtlijn;
- (b) de naam, het postadres, het telefoonnummer en het e-mailadres van de bevoegde autoriteit;
- (c) alle relevante informatie over de verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertreding, met name gegevens over het voertuig waarmee de overtreding is begaan, met inbegrip van het kentekennummer van het voertuig, de plaats, de datum en het tijdstip van de overtreding, de aard van de overtreding, een gedetailleerde verwijzing naar de overtreden wettelijke bepalingen en, in voorkomend geval, gegevens betreffende de apparatuur die is gebruikt om de overtreding vast te stellen;
- (d) gedetailleerde informatie over de wettelijke kwalificatie van de verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertreding, de toepasselijke sancties en andere juridische gevolgen van de verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertreding, met inbegrip van informatie over rijverboden (met inbegrip van strafpunten of andere beperkingen van de rijbevoegdheid), overeenkomstig het nationale recht van de lidstaat van de overtreding;
- (e) gedetailleerde informatie over waar en hoe de rechten van verdediging kunnen worden uitgeoefend of beroep kan worden aangetekend tegen de beslissing om de verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertreding te vervolgen, met inbegrip van de vereisten voor de ontvankelijkheid van een dergelijk beroep en de beroepstermijn, en over de vraag of en onder welke voorwaarden verstekprocedures van toepassing zijn, overeenkomstig het nationale recht van de lidstaat van de overtreding;
- (f) in voorkomend geval, informatie over de procedures voor de in lid 1, tweede alinea, van dit artikel bedoelde personen om de autoriteiten van de lidstaat van de overtreding in kennis te stellen van de identiteit van de aansprakelijke persoon overeenkomstig artikel 4 ter;
- (g) in voorkomend geval, gedetailleerde informatie over de naam, het adres en het internationale bankrekeningnummer (IBAN) van de autoriteit waaraan een opgelegde geldboete kan worden betaald, over de betalingsstermijn en over alternatieve betalingsmethoden, met name specifieke softwaretoepassingen, voor zover deze methoden toegankelijk zijn voor zowel ingezetenen als niet-ingezetenen;
- (h) informatie over de toepasselijke gegevensbeschermingsregels, de rechten van de betrokkenen en de beschikbaarheid van nadere informatie of een verwijzing

naar de plaats waar deze informatie gemakkelijk kan worden opgevraagd overeenkomstig artikel 13 van Richtlijn (EU) 2016/680 van het Europees Parlement en de Raad, met inbegrip van informatie over de bron waar de persoonsgegevens vandaan komen, of artikel 13 en 14 van Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad;

- (i) indien van toepassing, gedetailleerde informatie over de vraag of en hoe de sancties voor de in artikel 2, lid 1, genoemde overtredingen kunnen worden beperkt, waaronder door snelle betaling van een geldboete;
- (j) indien van toepassing, een duidelijke vermelding dat de particuliere of publieke entiteit die hem verzendt een door de lidstaat van de overtreding overeenkomstig artikel 5 ter gevolmachtigde vertegenwoordiger is en een duidelijke afbakening van de bedragen van de gevorderde gelden op basis van hun rechtsgrondslag.

3. In afwijking van lid 2 zorgen de lidstaten ervoor dat, wanneer de aansprakelijke persoon een niet-ingezeten bestuurder is die ter plaatse bij een wegcontrole is gecontroleerd, de informatiebrief ten minste de in lid 2, punten c), d), e) en g), genoemde gegevens bevat.

4. Op verzoek van de aansprakelijk geachte personen zorgt de lidstaat van de overtreding ervoor dat toegang wordt verleend tot alle essentiële informatie die in het bezit is van de autoriteiten die bevoegd zijn voor het onderzoek naar een in artikel 2, lid 1, genoemde verkeersveiligheidsgerelateerde overtreding.

5. De lidstaten zorgen ervoor dat het begin van de termijnen waarbinnen niet-ingezetenen hun recht van beroep kunnen uitoefenen of sancties kunnen beperken, overeenkomstig lid 2, punten e) en i), overeenstemmen met de datum van ontvangst van de informatiebrief.”

- (7) De volgende artikelen 5 bis en 5 ter worden ingevoegd:

“Artikel 5 bis

Betekening van de informatiebrief en afhandelingsdocumenten

1. De lidstaten zenden de informatiebrief en de afhandelingsdocumenten aan de aansprakelijk geachte personen toe per aangetekende bezorging of met gelijkwaardige elektronische middelen overeenkomstig hoofdstuk III, afdeling 7, van Verordening (EU) nr. 910/2014 van het Europees Parlement en de Raad*, of, in het in artikel 5, lid 3, van deze verordening bedoelde geval, geven de informatiebrief en de afhandelingsdocumenten rechtstreeks af aan de aansprakelijk geachte persoon.

2. De lidstaten zorgen ervoor dat de informatiebrief uiterlijk één maand na de registratie van een in artikel 2, lid 1, genoemde verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertreding wordt verzonden, of, indien tijdens het onderzoek meer informatiebrieven moeten worden verzonden, 15 dagen na de gebeurtenis die tot het verzenden van de volgende informatiebrieven noodzaakte.

De lidstaten zorgen ervoor dat alle andere afhandelingsdocumenten worden verzonden binnen 15 dagen na de gebeurtenis die tot de verzending ervan noodzaakte.

3. In de volgende gevallen kan de lidstaat van de overtreding de informatiebrief of de afhandelingsdocumenten via de autoriteiten van de lidstaat van inschrijving of de lidstaat van verblijf toezenden aan de aansprakelijke geachte personen:

- (a) het adres van de persoon voor wie het document is bestemd, is onbekend, onvolledig of onzeker;
- (b) de procedureregels van het nationale recht van de lidstaat van de overtreding vereisen een ander bewijs van betekening van het document dan bewijs dat kan worden verkregen door aangetekende bezorging of door gelijkwaardige elektronische middelen;
- (c) het was niet mogelijk het document te betekenen door aangetekende bezorging of door gelijkwaardige elektronische middelen;
- (d) de lidstaat van de overtreding heeft gegronde redenen om aan te nemen dat de betekening van het document door middel van aangetekende bezorging of door gelijkwaardige elektronische middelen in dat specifieke geval ondoeltreffend zal zijn of ongepast is.

4. Het verzoek om de in lid 3 bedoelde procedure voor wederzijdse bijstand in te leiden, kan worden gedaan door een administratieve of rechterlijke autoriteit, of door de voor het betrokken geval bevoegde politieautoriteit, overeenkomstig het nationale recht van de lidstaat van de overtreding.

Het nationale contactpunt van de lidstaat van de overtreding zendt de informatiebrief of de afhandelingsdocumenten die bestemd zijn om te worden betekend, toe aan het nationale contactpunt van de lidstaat van inschrijving of de lidstaat van verblijf, samen met een elektronisch gestructureerd verzoek.

5. De lidstaten zorgen ervoor dat de informatiebrief en de afhandelingsdocumenten die overeenkomstig lid 3 moeten worden betekend, hetzij overeenkomstig hun nationale recht, hetzij, wanneer dit naar behoren gerechtvaardigd is, op een bepaalde wijze waarom is verzocht door de lidstaat van de overtreding, tenzij een dergelijke methode onverenigbaar is met hun nationale recht.

6. De lidstaat van inschrijving of de lidstaat van verblijf zorgt ervoor dat zijn nationale contactpunt in de volgende gevallen een elektronisch gestructureerd certificaat opstelt en aan het nationale contactpunt van de lidstaat van de overtreding toezendt:

- (a) wanneer de formaliteiten met betrekking tot de betekening van de informatiebrief of van de afhandelingsdocumenten overeenkomstig lid 3 zijn vervuld;
- (b) wanneer de bezorging niet is gelukt.

Op verzoek van de lidstaat van de overtreding gaat het certificaat vergezeld van een kopie van de betekende stukken.

7. Het in lid 4 bedoelde verzoek wordt meegedeeld in de taal of een van de talen van de lidstaat van inschrijving of van de lidstaat van verblijf die aan de Commissie is meegedeeld, overeenkomstig lid 8. Het in lid 6 bedoelde certificaat wordt meegedeeld in de taal van de lidstaat van de overtreding die aan de Commissie is meegedeeld overeenkomstig lid 8.

8. Indien de lidstaat van de overtreding besluit een afhandelingsprocedure in te leiden met betrekking tot de in artikel 2, lid 1, genoemde verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen, stuurt die lidstaat de informatiebrief en de afhandelingsdocumenten in de taal van het kentekenbewijs van het voertuig.

Indien de taal van het kentekenbewijs van het voertuig niet beschikbaar is, of wanneer er gereede twijfel bestaat over de vraag of het verzenden van de informatiebrief of de afhandelingsdocumenten in de taal van het kentekenbewijs van het voertuig de bescherming van de grondrechten van de betrokken persoon eerbiedigt, worden de informatiebrief en de afhandelingsdocumenten verzonden in de officiële taal of talen van de lidstaat van inschrijving of de lidstaat van verblijf van de aansprakelijk geachte persoon.

In de in de tweede alinea van dit lid bedoelde gevallen worden, wanneer de lidstaat van inschrijving of de lidstaat van verblijf verscheidene officiële talen heeft, de informatiebrieven en de afhandelingsdocumenten verzonden in de officiële taal of talen van de regio of een andere geografische onderverdeling waar het adres van de aansprakelijk geachte personen is, of in een andere taal die die lidstaat heeft aangegeven te aanvaarden.

Elke lidstaat deelt de Commissie alle officiële talen van de Unie mee waarin de informatiebrief kan worden verzonden, zo nodig uitgesplitst naar regio of andere geografische onderverdeling. De Commissie maakt de lijst van de aanvaarde talen beschikbaar op het in artikel 8 bedoelde onlineportaal.

9. De lidstaten zorgen ervoor dat de aansprakelijke geachte personen tot het stadium van het beroep bij een rechtbank met de autoriteiten van de lidstaat van de overtreding mogen communiceren in een van de talen die door de lidstaat van inschrijving of de lidstaat van verblijf of door de lidstaat van de overtreding aan de Commissie zijn meegedeeld overeenkomstig lid 8, of, indien de betrokkene onvoldoende kennis van die talen heeft, in een taal van de Unie die de betrokkene spreekt of begrijpt.

10. De lidstaten zorgen ervoor dat de kwaliteit van de vertaling van de informatiebrief en van de afhandelingsdocumenten ten minste voldoet aan de in artikel 3, lid 9, van Richtlijn 2010/64/EU vastgestelde norm.

11. De lidstaat van de overtreding zorgt ervoor dat de aan de aansprakelijk geachte personen betekende informatiebrief en afhandelingsdocumenten doeltreffend en snel kunnen worden getoetst door een gerecht, tribunaal of soortgelijke instelling die bevoegd is om juridisch bindende besluiten vast te stellen, op verzoek van eenieder die een gevestigd juridisch belang heeft bij de uitkomst van de uit hoofde van artikel 5 ingeleide procedures, op grond van het feit dat deze documenten niet in overeenstemming zijn met dit artikel.

12. De Commissie stelt uitvoeringshandelingen vast ter bepaling van de inhoud van de elektronische formulieren voor het in lid 4 bedoelde verzoek en van het in lid 6 bedoelde certificaat, en de functionaliteiten en technische specificaties van de softwaretoepassing voor gegevensuitwisseling, met inbegrip van cyberbeveiligingsmaatregelen. De softwarespecificaties moeten voorzien in zowel een online asynchrone uitwisselingswijze als een asynchrone uitwisselingswijze met gegroepeerde gegevens. De gegevens worden verzonden met gebruikmaking van geavanceerde versleutelingstechnologie. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 10 bis, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

Artikel 5 ter

Financiële vorderingen van door de lidstaten gemachtigde juridische entiteiten

De lidstaten zorgen ervoor dat, wanneer zij een particuliere of publieke entiteit met afzonderlijke rechtspersoonlijkheid machtigen om de uit hoofde van artikel 5, lid 1,

ingeleide afhandelingenprocedures of een deel daarvan, met inbegrip van de tenuitvoerlegging van geldboeten, te beheren, de aansprakelijk geachte personen niet worden onderworpen aan de lasten van die entiteit in verband met de juridische en administratieve kosten die voortvloeien uit het beheer van die procedures. Dit doet geen afbreuk aan het recht van de autoriteiten van de lidstaten om evenredige administratieve vergoedingen in rekening te brengen.

* Verordening (EU) nr. 910/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 2014 betreffende elektronische identificatie en vertrouwensdiensten voor elektronische transacties in de interne markt en tot intrekking van Richtlijn 1999/93/EG (PB L 257 van 28.8.2014, blz. 73).”

(8) De artikelen 6, 7 en 8 worden vervangen door:

“*Artikel 6*

Rapportering en monitoring

1. Uiterlijk op de volgende datums: 6 mei 2024, 6 mei 2026 (...) dient elke lidstaat overeenkomstig de tweede en derde alinea van dit lid een uitgebreid verslag in bij de Commissie.

Elk uitgebreid verslag vermeldt het aantal aan het nationale contactpunt van de lidstaat van inschrijving gerichte geautomatiseerde bevragingen die de lidstaat van de overtreding heeft uitgevoerd naar aanleiding van op zijn grondgebied begane overtredingen, samen met het soort overtredingen waarvoor verzoeken zijn ingediend en het aantal mislukte verzoeken.

In dit uitgebreide verslag staat eveneens een omschrijving van de situatie op nationaal vlak met betrekking tot het gevolg dat is gegeven aan de verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen, uitgaande van het aantal van dergelijke overtredingen naar aanleiding waarvan een informatiebrief is gestuurd.

2. Uiterlijk [*vier jaar na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn*], en vervolgens om de vier jaar dient elke lidstaat bij de Commissie een verslag in over de toepassing van deze richtlijn.

3. Het verslag vermeldt het aantal aan het nationale contactpunt van de lidstaat van inschrijving gerichte geautomatiseerde bevragingen die de lidstaat van de overtreding overeenkomstig artikel 4, lid 1, heeft uitgevoerd naar aanleiding van op zijn grondgebied begane, in artikel 2, lid 1, genoemde verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen, samen met het soort overtredingen waarvoor verzoeken zijn ingediend en het gestructureerde aantal mislukte verzoeken volgens het soort mislukking. Deze informatie kan worden gebaseerd op de via Eucaris verstrekte gegevens.

In het verslag staat ook een omschrijving van de situatie op nationaal niveau met betrekking tot het gevolg dat is gegeven aan de verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen. De omschrijving vermeldt ten minste het volgende:

- (a) het totale aantal geregistreerde, in artikel 2, lid 1, genoemde verkeersveiligheidsgerelateerde overtredingen die ter plaatse automatisch of zonder identificatie van de aansprakelijke persoon zijn vastgesteld;
- (b) het aantal geregistreerde, in artikel 2, lid 1, genoemde verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen die zijn begaan met

voertuigen die zijn ingeschreven in een andere lidstaat dan de lidstaat waar de overtreding is begaan en die ter plaatse automatisch of zonder identificatie van de aansprakelijke persoon zijn vastgesteld;

- (c) het aantal vaste of verwijderbare automatische detectieapparaten, met inbegrip van snelheidscamera's;
- (d) het aantal vrijwillig door niet-ingezetenen betaalde geldboeten;
- (e) het aantal elektronisch verzonden verzoeken om wederzijdse bijstand overeenkomstig artikel 4 bis, lid 3, en het aantal van die verzoeken waarbij geen informatie is verstrekt;
- (f) het aantal elektronisch verzonden verzoeken om wederzijdse bijstand overeenkomstig artikel 5 bis, lid 4, en het aantal van die verzoeken waarbij de documenten niet konden worden betekend.

4. De Commissie beoordeelt de door de lidstaten ingediende verslagen en stelt het in artikel 10 bis bedoelde comité uiterlijk zes maanden na ontvangst van de verslagen van alle lidstaten in kennis van de inhoud ervan.

Artikel 7

Aanvullende verplichtingen

Onverminderd de verplichtingen uit hoofde van Verordening (EU) 2016/679, Richtlijn (EU) 2016/680 en Richtlijn (EU) 2022/2555 van het Europees Parlement en de Raad* stellen de lidstaten elkaar in kennis van overeenkomstig artikel 10 van Richtlijn (EU) 2022/2555 gemelde cyberbeveiligingsincidenten wanneer de incidenten betrekking hebben op gegevens die zijn opgeslagen in virtuele of fysieke clouds of cloudhostingdiensten.

Artikel 8

Portaal voor grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen (CBE-portaal)

1. Door de Commissie wordt een online portaal voor de grensoverschrijdende uitwisseling (cross-border exchange — CBE) van informatie (CBE-portaal) opgezet en onderhouden dat beschikbaar is in alle officiële talen van de Unie en gewijd is aan:

- (a) het delen van informatie met weggebruikers over de in de lidstaten geldende regels op het onder deze richtlijn vallende gebied, met name verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersregels, beroepsprocedures, opgelegde sancties en de regelingen en beschikbare middelen voor de betaling van geldboeten;
- (b) de uitwisseling van informatie en andere interacties tussen nationale contactpunten en andere relevante autoriteiten van de lidstaten met elkaar en met andere weggebruikers, met name door toegang te verlenen tot specifieke toepassingen van de lidstaten die de handhaving van sancties vergemakkelijken, waaronder voor de betaling van geldboeten, indien van toepassing. Daarbij kan het gaan om gegevens uit kentekenregisters en de

gegevens over personen die geacht worden aansprakelijk te zijn voor in artikel 2, lid 1, genoemde verkeersveiligheidsgerelateerde overtredingen.

2. Toegang tot het CBE-portaal wordt verleend aan de nationale contactpunten en andere relevante autoriteiten die bevoegd zijn voor de identificatie van de aansprakelijke personen en voor de grensoverschrijdende handhaving van verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersregels in de lidstaten.

3. De lidstaten helpen weggebruikers bij het verifiëren van de echtheid van de informatiebrieven en afhandelingsdocumenten. Daartoe delen de lidstaten via het CBE-portaal met elkaar en met de Commissie de modellen van informatiebrieven en afhandelingsdocumenten die hun autoriteiten doen uitgaan en die in grensoverschrijdende zaken worden gebruikt. De lidstaten delen elkaar ook mee welke autoriteiten en gemachtigde juridische entiteiten het recht hebben deze brieven en documenten te doen uitgaan. De Commissie moet de verwerkingsverantwoordelijke van het CBE-portaal zijn, overeenkomstig Verordening (EU) 2018/1725**.

4. Het CBE-portaal is compatibel met de interface die is ingesteld bij Verordening (EU) 2018/1724 van het Europees Parlement en de Raad*** en met andere portalen of platforms met een soortgelijk doel, zoals het Europees e-justitieportaal.

5. De lidstaten verstrekken elkaar en de Commissie voor de toepassing van dit artikel actuele informatie en onderhouden regelmatig contact met weggebruikers via het CBE-portaal.

6. De Commissie stelt uitvoeringshandelingen vast om de technische specificaties vast te stellen, met inbegrip van cyberbeveiligingsmaatregelen, die nodig zijn voor het gebruik en het onderhoud van het CBE-portaal. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 10 bis, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

* Richtlijn (EU) 2022/2555 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2022 betreffende maatregelen voor een hoog gemeenschappelijk niveau van cyberbeveiliging in de Unie, tot wijziging van Verordening (EU) nr. 910/2014 en Richtlijn (EU) 2018/1972, en tot intrekking van Richtlijn (EU) 2016/1148 (NIS 2-richtlijn) (PB L 333 van 27.12.2022, blz. 80).

** Verordening (EU) 2018/1725 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2018 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens door de instellingen, organen en instanties van de Unie en betreffende het vrije verkeer van die gegevens, en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 45/2001 en Besluit nr. 1247/2002/EG (PB L 295 van 21.11.2018, blz. 39).

*** Verordening (EU) 2018/1724 van het Europees Parlement en de Raad van 2 oktober 2018 tot oprichting van één digitale toegangspoort voor informatie, procedures en diensten voor ondersteuning en probleemoplossing en houdende wijziging van Verordening (EU) nr. 1024/2012 (PB L 295 van 21.11.2018, blz. 1).”.

(9) Het volgende artikel 8 bis wordt ingevoegd:

“Artikel 8 bis

Financiële steun voor grensoverschrijdende samenwerking bij handhavingsactiviteiten

De Commissie verleent financiële steun aan initiatieven die bijdragen tot grensoverschrijdende samenwerking bij de handhaving van verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersregels in de Unie, met name de uitwisseling van beste praktijken, de toepassing van slimme handhavingsmethoden en -technieken in de lidstaten, het vergroten van de capaciteitsopbouw van handhavingsautoriteiten en bewustmakingscampagnes met betrekking tot grensoverschrijdende handhavingsacties.”.

- (10) Artikel 9 wordt vervangen door:

“Artikel 9

Gedelegeerde handelingen

De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 10 gedelegeerde handelingen vast te stellen om de bijlage te wijzigen teneinde deze te actualiseren in het licht van technische vooruitgang of wanneer dit vereist is op grond van rechtshandelingen van de Unie die rechtstreeks relevant zijn voor het actualiseren van de bijlage.”.

- (11) Het volgende artikel 10 bis wordt ingevoegd:

“Artikel 10 bis

Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité. Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad*.

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing. Wanneer het advies van het comité via een schriftelijke procedure dient te worden verkregen, wordt die procedure zonder gevolg beëindigd indien, binnen de termijn voor het uitbrengen van het advies, door de voorzitter van het comité daartoe wordt besloten of door een eenvoudige meerderheid van de leden van het comité daarom wordt verzocht.

Indien door het comité geen advies wordt uitgebracht, neemt de Commissie de ontwerputvoeringshandeling niet aan en is artikel 5, lid 4, derde alinea, van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

*Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).”.

- (12) Artikel 11 wordt vervangen door:

“Artikel 11

Rapportage door de Commissie

De Commissie dient uiterlijk 18 maanden na ontvangst van de in artikel 6, lid 2, bedoelde verslagen van alle lidstaten bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in over de toepassing van deze richtlijn door de lidstaten.”.

- (13) Bijlage I wordt vervangen door de tekst in de bijlage bij deze richtlijn.

- (14) Bijlage II wordt geschrapt.

Artikel 2

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om [uiterlijk twee jaar na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn] aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onmiddellijk mee.

Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking ervan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor die verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mee die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 3

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 4

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter

FINANCIEEL MEMORANDUM

1. KADER VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF

1.1. Benaming van het voorstel/initiatief

Voorstel voor een richtlijn tot wijziging van Richtlijn (EU) 2015/413 ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen.

1.2. Betrokken beleidsterrein(en)

Vervoer, verkeersveiligheid

1.3. Het voorstel/initiatief betreft:

- een nieuwe actie
- een nieuwe actie na een proefproject/voorbereidende actie⁷³
- de verlenging van een bestaande actie
- de samenvoeging of ombuiging van een of meer acties naar een andere/een nieuwe actie

1.4. Doelstelling(en)

1.4.1. Algemene doelstelling(en)

De algemene doelstelling van dit initiatief is de verkeersveiligheid te verbeteren door een doeltreffendere grensoverschrijdende handhaving van de verkeersveiligheidsregels in de EU.

1.4.2. Specifieke doelstelling(en)

De specifieke doelstellingen van het voorstel zijn:

- een betere naleving van een aanvullende reeks verkeersveiligheidsregels door buitenlandse bestuurders;
- stroomlijnen van de procedures voor wederzijdse bijstand tussen de lidstaten bij het grensoverschrijdend onderzoek naar overtredingen van de verkeersveiligheidsregels;
- de grondrechten van buitenlandse overtreeders beter beschermen, onder meer door de richtlijn af te stemmen op de nieuwe EU-regels inzake de bescherming van persoonsgegevens.

1.4.3. Verwacht(e) resulta(a)t(en) en gevolg(en)

Vermeld de gevolgen die het voorstel/initiatief zou moeten hebben op de begunstigden/doelgroepen.

Het initiatief zal bijdragen tot de algemene doelstelling om de verkeersveiligheid in de EU te verbeteren door een betere handhaving van overtredingen van de verkeersveiligheidsregels door buitenlandse overtreeders, die nu vaak aan sancties ontsnappen. Het zal naar verwachting zorgen voor een grote daling van het aantal doden (-384) en het aantal gewonden in het verkeer (-21 405).

⁷³ In de zin van artikel 58, lid 2, punt a) of b), van het Financieel Reglement.

Het toepassingsgebied van het voorstel zal worden uitgebreid tot andere verkeersovertredingen, zoals onvoldoende afstand houden van andere voertuigen, gevaarlijk inhalen, gevaarlijk parkeren, het overschrijden van (een) doorlopende witte lijn(en), tegen de rijrichting in rijden of op de vluchtstrook rijden en met een overbeladen voertuig rijden. Door die overtredingen toe te voegen aan het toepassingsgebied zullen er in 2025, en bijgevolg gedurende de hele beoordelingsperiode, ten opzichte van het referentiescenario naar verwachting 2 % meer overtredingen worden vastgesteld.

Momenteel strandt ongeveer 20 % van alle onderzoeken naar overtredingen met in het buitenland geregistreerde voertuigen door technische problemen, zoals het ontbreken van nauwkeurige informatie in de nationale voertuigregisters en problemen met de identificatie van de aansprakelijke persoon. Het voorstel zal er naar verwachting voor zorgen dat meer onderzoeken met succes worden afgerond. Er worden beleidsmaatregelen ingevoerd om de inhoud van voertuigregisters en de uitwisseling van informatie tussen handhavingsautoriteiten te verbeteren. Voorts voorziet het voorstel in op maat gesneden vervolgonderzoeksprocedures op basis van elektronische uitwisseling van specifieke informatie, zoals visueel bewijs voor een betere identificatie van de aansprakelijke persoon. Hierdoor kan de eigenaar/houder van het voertuig in de praktijk worden verplicht samen te werken met de handhavingsautoriteiten bij de identificatie van de bestuurder/feitelijke overtreder, overeenkomstig het nationale recht van de lidstaten.

Het voorstel draagt bij tot een betere grensoverschrijdende handhaving van sancties. De maatregelen ter verbetering van het onderzoek naar en de identificatie van aansprakelijke personen zullen immers ook een positief effect hebben op het aantal met succes onderzochte overtredingen en dus op de gelijke behandeling van bestuurders wat het handhavingpercentage betreft.

Het voorstel bevat maatregelen om de grondrechten van niet-ingezeten bestuurders beter te beschermen om ervoor te zorgen dat de informatiebrief en de afhandelingsdocumenten van de handhavingsautoriteiten met betrekking tot de overtreding alle nodige informatie bevatten over administratieve of strafrechtelijke procedures en opgesteld zijn in een taal die de bestuurders begrijpen, en dat de echtheid van die documenten kan worden geverifieerd.

Ten slotte beoogt het voorstel de grensoverschrijdende handhaving van de verkeersveiligheidsregels te verbeteren aan de hand van reeds bestaande maatregelen. Het referentiescenario bevat al enkele maatregelen om de vastgestelde problemen aan te pakken. De maatregelen in het voorstel zijn voornamelijk van technische aard en vormen een aanvulling op de bestaande regels. Tegelijk wordt aanvaard dat de harmonisatie van nationale rechtsstelsels, met inbegrip van procedures om grensoverschrijdende onderzoeken naar verkeersveiligheidsgerelateerde overtredingen en de grensoverschrijdende handhaving van daarvoor opgelegde sancties te faciliteren, die ervoor zouden zorgen dat meer onderzoeken met succes kunnen worden afgerond, geen haalbare optie is.

Door de voorgestelde uitbreiding van het toepassingsgebied en dankzij de vereenvoudigde grensoverschrijdende onderzoeken van verkeersveiligheidsgerelateerde overtredingen, afgestemd op de grote aantallen vastgestelde overtredingen die vaak als administratief worden gekwalificeerd en via specifieke IT-portalen en -platforms worden gedigitaliseerd, zullen meer onderzoeken van overtredingen tot resultaat leiden, waardoor de straffeloosheid van

buitenlandse overtreeders wordt aangepakt. Hierdoor zullen buitenlandse bestuurders hun rijgedrag aanpassen. Dit zal het aantal overtredingen met in het buitenland geregistreerde voertuigen naar verwachting doen dalen ten opzichte van het basisscenario.

1.4.4. *Prestatie-indicatoren*

Vermeld de indicatoren voor de monitoring van de voortgang en de beoordeling van de resultaten

De Commissie zal de volgende prestatie-indicatoren betreffende de uitvoering en doeltreffendheid van de voorgestelde maatregelen monitoren (artikel 6 van het voorstel):

- het totale aantal vastgestelde verkeersveiligheidsgerelateerde overtredingen die onder de richtlijn vallen en die ter plaatse automatisch of zonder identificatie van de aansprakelijke persoon worden vastgesteld;
- het aantal vastgestelde verkeersveiligheidsgerelateerde overtredingen die onder de richtlijn vallen en die worden begaan met voertuigen die zijn ingeschreven in een andere lidstaat dan de lidstaat waar de overtreding is begaan en die ter plaatse automatisch of zonder identificatie van de aansprakelijke persoon zijn vastgesteld;
- het aantal vaste of verwijderbare automatische detectieapparaten, zoals snelheidscamera's;
- het aantal vrijwillig door niet-ingezetenen betaalde boeten;
- het aantal in het kader van de procedure voor wederzijdse bijstand elektronisch verzonden verzoeken (vervolgonderzoek) en het aantal van die verzoeken waarbij geen informatie is verstrekt;
- het aantal elektronisch verzonden verzoeken betreffende de betekening of kennisgeving van documenten en het aantal van die verzoeken waarbij de documenten niet konden worden betekend.

1.5. **Motivering van het voorstel/initiatief**

1.5.1. *Behoeft(e)n waarin op korte of lange termijn moet worden voorzien, met een gedetailleerd tijdschema voor de uitrol van het initiatief*

Er zijn geen specifieke vereisten vastgesteld waaraan op korte of lange termijn moet worden voldaan. Niettemin wordt verwacht dat het initiatief de straffeloosheid van niet-ingezetene overtreeders op korte termijn aanzienlijk zal verminderen. Hiervoor wordt voortgebouwd op de huidige richtlijn, die een grote bijdrage heeft geleverd aan het opheffen van hun anonimiteit. Op de lange termijn wordt gestreefd naar een meer zichtbare daling van het aantal verkeersdoden en zwaargewonden door ongevallen waarbij buitenlandse bestuurders betrokken zijn.

1.5.2. *Toegevoegde waarde van de deelname van de Unie (deze kan het resultaat zijn van verschillende factoren, bijvoorbeeld coördinatiewinst, rechtszekerheid, grotere doeltreffendheid of complementariteit). Voor de toepassing van dit punt wordt onder "toegevoegde waarde van de deelname van de Unie" verstaan de waarde die een optreden van de Unie oplevert bovenop de waarde die door een optreden van alleen de lidstaten zou zijn gecreëerd.*

De toegevoegde waarde van het initiatief is vergelijkbaar met de EU-meerwaarde van de huidige richtlijn. De bestaande bilaterale en multilaterale overeenkomsten (zoals de CBE-overeenkomst van het Salzburgforum) zouden niet even doeltreffend

zijn als instrument om de straffeloosheid van niet-ingezeten overtreeders op te heffen en de gelijke behandeling van alle weggebruikers te waarborgen. Uit de evaluatie van de richtlijn is gebleken dat als de lidstaten dezelfde resultaten willen bereiken door bilaterale overeenkomsten te sluiten, ze honderden van die overeenkomsten zouden moeten sluiten. Dat zou tot enorme complexiteit en mogelijke inconsistenties leiden en uiteindelijk aanzienlijke kosten voor de nationale overheden meebrengen. De toegevoegde waarde van het optreden van de EU kan ook vanuit het oogpunt van efficiëntie worden bekeken. Eén enkel kader is efficiënter.

De tekortkomingen van de huidige richtlijn — met name het gebrek aan doeltreffendheid — kunnen alleen met maatregelen op EU-niveau worden aangepakt. Alleen een EU-instrument kan zorgen voor een consistente en efficiënte grensoverschrijdende handhaving van de verkeersregels in de hele EU.

1.5.3. Nuttige ervaring die bij soortgelijke activiteiten in het verleden is opgedaan

Uit de evaluatie van de huidige richtlijn is gebleken dat ze een positief effect heeft gehad op het opheffen van de anonimiteit van bestuurders die in het buitenland een verkeersovertreding hebben begaan, aangezien het aantal onderzochte door buitenlanders begane verkeersovertredingen in de loop van de tijd is gestegen. De huidige richtlijn volstaat echter niet om de straffeloosheid weg te werken. In 2015 werd ongeveer 50 % van de door niet-ingezetenen gepleegde verkeersveiligheidsgerelateerde overtredingen niet onderzocht en werd ongeveer 50 % van de boetes voor de onderzochte overtredingen niet geïnd. Bijna alle overtredingen waarvoor overtreeders weigerden een boete te betalen, werden niet gehandhaafd. Wie een boete betaalde, deed dat meestal uit vrije wil.

De belangrijkste verklaring daarvoor zijn de moeilijkheden bij de samenwerking tussen de lidstaten bij het onderzoeken van verkeersovertredingen en de handhaving van sancties na de uitwisseling van inschrijvingsgegevens van voertuigen, met name wanneer verschillende wettelijke aansprakelijkheidsregelingen worden toegepast. Niettemin is een dergelijke samenwerking succesvol gebleken tussen lidstaten die bilaterale of multilaterale overeenkomsten ter aanvulling van het EU-recht hebben gesloten.

1.5.4. Verenigbaarheid met het meerjarig financieel kader en eventuele synergie met andere passende instrumenten

De voorgestelde herziening van de richtlijn inzake grensoverschrijdende informatie-uitwisseling spoort met de overige EU-wetgeving inzake verkeersveiligheid. In de richtlijn wordt voor de indeling van de gegevens van kentekenbewijzen verwezen naar Richtlijn 1999/37/EG van de Raad inzake de kentekenbewijzen. Het toepassingsgebied van de richtlijn grensoverschrijdende informatie-uitwisseling wordt uitgebreid tot het rijden met overbeladen voertuigen, waardoor er een nauw verband bestaat met de toepassing van Richtlijn 96/53/EG van de Raad betreffende het maximaal toegestane gewicht en de maximaal toegestane afmetingen van voertuigen. Ze vormt een aanvulling op de rijbewijsrichtlijn door toe te staan dat persoonsgegevens uit rijbewijsregisters worden gebruikt voor het grensoverschrijdend onderzoek naar verkeersovertredingen, overtreeders te informeren over opgelegde sancties die een impact hebben op hun recht om een voertuig te besturen en om te bepalen wie aansprakelijk is voor verkeersovertredingen. Het voorstel sluit eveneens aan bij een breder scala aan bestaande rechtsinstrumenten en lopende initiatieven van de Unie op het gebied van

politiële en justitiële samenwerking, waarmee in het kader van dit initiatief rekening moet worden gehouden, zoals bestaande grensoverschrijdende onderzoeksprocedures in het kader van het Europees Verdrag aangaande de wederzijdse rechtshulp in strafzaken tussen de lidstaten van de Europese Unie, het Europees onderzoeksbevel en de Prüm-besluiten, die momenteel worden herzien.

Om te zorgen voor een consistente aanpak bij de grensoverschrijdende handhaving van de verkeersveiligheidsregels wordt een onderhandelingspakket vastgesteld, bestaande uit drie initiatieven — naast dit voorstel voor een richtlijn tot wijziging van de richtlijn grensoverschrijdende informatie-uitwisseling, omvat dat pakket een voorstel voor een nieuwe rijbewijsrichtlijn (ter vervanging van Richtlijn 2006/126/EG) en een voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de EU-brede toepassing van bepaalde rijverboden.

1.5.5. Beoordeling van de verschillende beschikbare financieringsopties, waaronder mogelijkheden voor herschikking

De eenmalige kosten in 2025 en de lopende aanpassingskosten voor de Commissie tot 2050 houden voornamelijk verband met het opzetten van het IT-systeem ter ondersteuning van de interactie tussen overheidsinstanties/organisaties, natuurlijke personen en rechtspersonen in grensoverschrijdende administratieve en strafrechtelijke procedures. De informatiefunctie van het specifieke IT-portaal zal voortbouwen op het bestaande portaal (Naar het buitenland?), dat door de Commissie wordt beheerd. Door de upgrade van dat systeem wordt optimaal gebruik gemaakt de huidige organisatie en de tot dusver geïnvesteerde middelen. De invoering van het IT-systeem vereist geen extra personele middelen.

1.6. Duur en financiële gevolgen van het voorstel/initiatief

beperkte geldigheidsduur

- van kracht vanaf [DD/MM]JJJJ tot en met [DD/MM]JJJJ
- financiële gevolgen vanaf JJJJ tot en met JJJJ voor vastleggingskredieten en vanaf JJJJ tot en met JJJJ voor betalingskredieten.

onbeperkte geldigheidsduur

- Uitvoering met een opstartperiode vanaf 2025 tot en met 2027,
- gevolgd door een volledige uitvoering.

1.7. Wijze(n) van uitvoering van de begroting⁷⁴

Direct beheer door de Commissie

- door haar diensten, waaronder het personeel in de delegaties van de Unie;

Gedeeld beheer met de lidstaten

Indirect beheer door begrotingsuitvoeringstaken toe te vertrouwen aan:

- derde landen of de door hen aangewezen organen;
- internationale organisaties en hun agentschappen (geef aan welke);
- de EIB en het Europees Investeringsfonds;
- de in de artikelen 70 en 71 van het Financieel Reglement bedoelde organen;
- publiekrechtelijke organen;
- privaatrechtelijke organen met een openbaardienstverleningstaak, voor zover zij zijn voorzien van voldoende financiële garanties;
- privaatrechtelijke organen van een lidstaat, waaraan de uitvoering van een publiek-privaat partnerschap is toevertrouwd en die zijn voorzien van voldoende financiële garanties;
- organen waaraan of personen aan wie de uitvoering van specifieke maatregelen op het gebied van het GBVB in het kader van titel V van het VEU is toevertrouwd en die worden genoemd in de betrokken basishandeling.
- *Verstrek, indien meer dan een beheersvorm is aangekruist, extra informatie onder “Opmerkingen”.*

Opmerkingen

Voor de uitvoering van het voorstel moet een nieuw IT-systeem worden opgezet en onderhouden. Dat IT-systeem moet bestaande netwerken van nationale IT-systemen en interoperabele toegangspunten, die onder de verantwoordelijkheid van de verschillende lidstaten vallen en door hen worden beheerd, met elkaar verbinden om de veilige en betrouwbare grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersovertredingen mogelijk te maken. De Commissie zal in uitvoeringshandelingen passende IT-oplossingen definiëren die de lidstaten kunnen toepassen. Het gaat onder meer om het opzet/de architectuur en de technische

⁷⁴ Nadere gegevens over de wijzen van uitvoering van de begroting en verwijzingen naar het Financieel Reglement zijn beschikbaar op BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

specificaties voor een specifiek digitaal portaal en elektronische systemen (interfaceplatform(s)) om nationale systemen voor informatie-uitwisseling aan elkaar te koppelen. De aanpassingskosten voor de Commissie zullen naar verwachting bestaan uit de volgende drie grote kostenposten (berekend in contante nettowaarde):

- de (eenmalige) aanpassingskosten in 2025 voor de uitwisseling van informatie tussen de lidstaten met betrekking tot de verificatie van de kennisgevingen en de afhandelingsdocumenten via het specifieke IT-portaal worden geraamd op 405 000 EUR;
- eenmalige aanpassingskosten van 70 000 EUR in 2025 voor het opzetten van het specifieke IT-portaal;
- de lopende aanpassingskosten (ontwikkeling, onderhoud en ondersteuning van het specifieke IT-portaal) worden geraamd op ongeveer 50 000 EUR per jaar en moeten zorgen voor een meer interactieve uitwisseling van informatie tussen de handhavingsautoriteiten van de lidstaten en de burgers/weggebruikers, niet alleen over de geldende verkeersregels (bestaande website van de Commissie “naar het buitenland?”), maar ook over de toepasselijke sanctieregelingen en beroepsprocedures.

2. BEHEERSMAATREGELEN

2.1. Regels inzake het toezicht en de verslagen

Vermeld frequentie en voorwaarden.

De taken die rechtstreeks door DG MOVE worden uitgevoerd, volgen de jaarlijkse planning- en monitoringcyclus, zoals die wordt gevolgd in de Commissie en de uitvoerende agentschappen, met inbegrip van de verslaglegging over de resultaten via het jaarlijks activiteitenverslag van DG MOVE.

De Commissie zal toezien op de uitvoering en doeltreffendheid van de uitvoering van het initiatief/de maatregel door middel van rapportage over specifieke indicatoren (artikel 6 van het voorstel). Het gaat onder meer om het aantal geautomatiseerde uitgaande/inkomende verzoeken van de lidstaat waar de overtreding is begaan aan de lidstaat van inschrijving van het voertuig, of het aantal geregistreerde verkeersovertredingen die automatisch of zonder identificatie van de aansprakelijke bestuurder ter plaatse worden vastgesteld en zijn gepleegd met buitenlandse voertuigen, of over het aantal automatische controleapparaten (bv. snelheidscamera's), of over vrijwillig door niet-ingezetenen betaalde boeten.

De nieuwe verslagleggingsperiode van de lidstaten wordt verlengd van twee tot vier jaar om deze af te stemmen op de evaluatiecyclus van de Commissie en om de administratieve lasten voor de nationale autoriteiten te verminderen. De IT-platforms hebben tot doel de automatische bundeling van gegevens door middel van specifieke rapportagekenmerken te vergemakkelijken.

2.2. Beheer- en controlesyste(e)m(en)

2.2.1. *Rechtvaardiging van de voorgestelde beheersvorm(en), uitvoeringsmechanisme(n) voor financiering, betalingsvoorwaarden en controlestrategie*

De eenheid die binnen DG MOVE verantwoordelijk is voor het beleidsterrein zal de uitvoering van de richtlijn beheren, in samenwerking met andere betrokken eenheden en DG's.

De uitgaven zullen worden uitgevoerd onder direct beheer, met volledige toepassing van de bepalingen van het Financieel Reglement. De controlestrategie voor aanbestedingen en subsidies in DG MOVE omvat specifieke juridische, operationele en financiële ex-antecontroles van de procedures (inclusief, voor aanbestedingsprocedures, een toetsing door de raadgevende commissie voor aankopen en overeenkomsten) en van de ondertekening van contracten en overeenkomsten. Bovendien zijn uitgaven voor de aankoop van goederen en diensten onderworpen aan ex-antecontroles en, indien nodig, ex-post- en financiële controles.

2.2.2. *Informatie over de geïdentificeerde risico's en het (de) systeem (systemen) voor interne controle dat is (die zijn) opgezet om die risico's te beperken*

Zeer klein Het specifieke IT-portaal zal voortbouwen op de bestaande website [Naar het buitenland?](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/index_nl.htm) (https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/index_nl.htm). Die wordt interactiever en wordt aangevuld met extra functies?. De vastgestelde risico's houden verband met het gebruik van aanbestedingsprocedures: vertraging, beschikbaarheid van gegevens, tijdige informatie voor de markt enz. Deze risico's worden gedekt

door het Financieel Reglement en worden beperkt door de door DG MOVE uitgevoerde reeks interne controles voor aanbestedingen van deze waarde.

2.2.3. *Raming en motivering van de kosteneffectiviteit van de controles (verhouding van de controlekosten tot de waarde van de desbetreffende financiële middelen) en evaluatie van het verwachte foutenrisico (bij betaling en bij afsluiting).*

De gevraagde extra middelen zijn bestemd voor het opzetten en onderhouden van het IT-systeem. Met betrekking tot de controleactiviteiten in verband met de IT-systemen die worden ontwikkeld of beheerd door het directoraat dat verantwoordelijk is voor het voorstel, houdt het IT-stuurcomité regelmatig toezicht op de databanken van de directoraten en de geboekte vooruitgang, rekening houdend met de vereenvoudiging en kostenefficiëntie van de IT-middelen van de Commissie.

DG MOVE brengt jaarlijks, in zijn jaarlijks activiteitenverslag, verslag uit over de kosten van de controle van zijn activiteiten. Het risicoprofiel en de kosten van controles voor aanbestedingsactiviteiten zijn in overeenstemming met de vereisten.

2.3. Maatregelen ter voorkoming van fraude en onregelmatigheden

Vermeld de bestaande en geplande preventie- en beschermingsmaatregelen, bijvoorbeeld in het kader van de fraudebestrijdingsstrategie.

De reguliere preventie- en beschermingsmaatregelen van de Commissie zijn van toepassing zijn, namelijk:

- Betalingen voor diensten worden door het personeel van de Commissie gecontroleerd alvorens de betaling wordt gedaan, rekening houdend met eventuele contractuele verplichtingen, economische beginselen en goede financiële of beheerspraktijken. Alle overeenkomsten en contracten tussen de Commissie en de ontvangers van eventuele betalingen zullen antifraudebepalingen (toezicht, verslagleggingsvereisten enz.) bevatten.

- Om fraude, corruptie en andere onrechtmatige activiteiten te bestrijden, zijn de bepalingen van Verordening (EU, Euratom) nr. 883/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 25 mei 1999 betreffende onderzoeken door het Europees Bureau voor fraudebestrijding (OLAF) onverminderd van toepassing.

DG MOVE heeft in 2020 een herziene fraudebestrijdingsstrategie vastgesteld. De fraudebestrijdingsstrategie van DG MOVE is gebaseerd op de fraudebestrijdingsstrategie van de Commissie en er is intern een specifieke risicoevaluatie uitgevoerd ter identificatie van de meest fraudegevoelige gebieden, van de reeds bestaande controles en van maatregelen ter verbetering van de capaciteit van DG MOVE om fraude tegen te gaan, op te sporen en te corrigeren.

De contractuele bepalingen die voor openbare aanbestedingen gelden, waarborgen dat controles en inspecties ter plaatse kunnen worden uitgevoerd door de diensten van de Commissie, waaronder OLAF, met gebruik van de door OLAF aanbevolen standaardbepalingen.

3. GERAAMDE FINANCIËLE GEVOLGEN VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF

3.1. Rubriek(en) van het meerjarig financieel kader en betrokken begrotingsonderde(e)l(en) voor uitgaven

- Bestaande begrotingsonderdelen

In volgorde van de rubrieken van het meerjarig financieel kader en de begrotingsonderdelen.

Rubriek van het meerjarig financieel kader	Begrotingsonderdeel	Soort uitgave	Bijdrage			
	Nummer	GK/NG K ⁷⁵	van EVA-landen ⁷⁶	van kandidaat-lidstaten en aspirant-kandidaten ⁷⁷	van andere derde landen	andere bestemmingsontvangsten
01	02 20 04 01	Gespl.	NEE	NEE	NEE	NEE

- Te creëren nieuwe begrotingsonderdelen

In volgorde van de rubrieken van het meerjarig financieel kader en de begrotingsonderdelen.

Rubriek van het meerjarig financieel kader	Begrotingsonderdeel	Soort uitgave	Bijdrage			
	Nummer	GK/NGK	van EVA-landen	van kandidaat-lidstaten en aspirant-kandidaten	van andere derde landen	andere bestemmingsontvangsten
	[XX.YY.YY.YY]		JA/NEE	JA/NEE	JA/NEE	JA/NEE

⁷⁵ GK = gesplitste kredieten/NGK = niet-gesplitste kredieten.

⁷⁶ EVA: Europese Vrijhandelsassociatie.

⁷⁷ Kandidaat-lidstaten en, in voorkomend geval, aspirant-kandidaten van de Westelijke Balkan.

3.2. Geraamde financiële gevolgen van het voorstel inzake kredieten

3.2.1. Samenvatting van de geraamde gevolgen voor de beleidskredieten

- Voor het voorstel/initiatief zijn geen beleidskredieten nodig
- Voor het voorstel/initiatief zijn beleidskredieten nodig, zoals hieronder nader wordt beschreven: Er zullen geen extra kredieten nodig zijn. De bedragen die nodig zijn voor de financiering van het project worden overgeheveld uit de kredieten die reeds zijn geprogrammeerd in de officiële financiële programmering in het kader van de specifieke begrotingsposten.

in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

Rubriek van het meerjarig financieel kader	01	Eengemaakte markt, innovatie en digitaal beleid
---	----	---

DG: MOVE			Jaar 2025 ⁷⁸	Jaar 2026	Jaar 2027	Jaar 2028	Jaar 2029+	TOTAAL (2025 – 2050)
• Beleidskredieten								
Begrotingsonderdeel ⁷⁹ 02 20 04 01.	Vastleggingen	(1a)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Betalingen	(2a)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
Begrotingsonderdeel	Vastleggingen	(1b)						
	Betalingen	(2b)						
Uit het budget van specifieke programma's gefinancierde administratieve kredieten ⁸⁰								
Begrotingsonderdeel		(3)						

⁷⁸ Het jaar 2025 is het jaar waarin met de uitvoering van het voorstel/initiatief wordt begonnen.

⁷⁹ Volgens de officiële begrotingsnomenclatuur.

⁸⁰ Technische en/of administratieve bijstand en uitgaven ter ondersteuning van de uitvoering van programma's en/of acties van de EU (vroegere "BA"-onderdelen), onderzoek onder contract, eigen onderzoek.

TOTAAL kredieten voor DG MOVE	Vastleggingen	=1a+1b +3	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Betalingen	=2a+2b +3	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

• TOTAAL beleidskredieten	Vastleggingen	(4)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Betalingen	(5)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
• TOTAAL uit het budget van specifieke programma's gefinancierde administratieve kredieten		(6)						0,051
TOTAAL kredieten onder RUBRIEK 1 van het meerjarig financieel kader	Vastleggingen	=4+6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Betalingen	=5+6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

Wanneer het voorstel/initiatief gevolgen heeft voor meerdere beleidsrubrieken, herhaal bovenstaand deel:

TOTAAL beleidskredieten (alle beleidsrubrieken)	Vastleggingen	(4)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Betalingen	(5)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
TOTAAL uit het budget van specifieke programma's gefinancierde administratieve kredieten (alle beleidsrubrieken)		(6)						
TOTAAL kredieten onder de RUBRIEKEN 1 tot en met 6 van het meerjarig financieel kader (referentiebedrag)	Vastleggingen	=4+6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Betalingen	=5+6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

Rubriek van het meerjarig financieel kader	7	“Administratieve uitgaven”
---	----------	----------------------------

Dit deel moet worden ingevuld aan de hand van de “administratieve begrotingsgegevens”, die eerst moeten worden opgenomen in de [bijlage bij het financieel memorandum](#) (bijlage 5 bij het besluit van de Commissie betreffende de interne uitvoeringsvoorschriften voor de afdeling “Commissie” van de algemene begroting van de Europese Unie), te uploaden in DECIDE met het oog op overleg tussen de diensten.

in miljoenen euro’s (tot op drie decimalen)

		Jaar 2025	Jaar 2026	Jaar 2027	Jaar 2028	Jaar 2029+	TOTAAL 2025- - 2050
DG: <.....>							
• Personele middelen							
• Andere administratieve uitgaven							
TOTAAL DG <....>	Kredieten						

TOTAAL kredieten voor RUBRIEK 7 van het meerjarig financieel kader	(totaal vastleggingen = totaal betalingen)								
---	---	--	--	--	--	--	--	--	--

in miljoenen euro’s (tot op drie decimalen)

		Jaar 2025	Jaar 2026	Jaar 2027	Jaar 2028	Jaar 2029+	TOTAAL 2025-2050
TOTAAL kredieten onder de RUBRIEKEN 1 tot en met 7 van het meerjarig financieel kader	Vastleggingen	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Betalingen	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

3.2.2. Geraamde output, gefinancierd met beleidskredieten

Vastleggingskredieten, in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

Vermeld doelstellingen en outputs ↓			Jaar N	Jaar N+1	Jaar N+2	Jaar N+3	Vul zoveel jaren in als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)										TOTAAL		
	OUTPUTS																		
	Soort 81	Gem. kosten	Nr.	Koste n	Nr.	Koste n	Nr.	Koste n	Nr.	Koste n	Nr.	Koste n	Nr.	Koste n	Nr.	Koste n	Nr.	Koste n	Totaal aantal
SPECIFIEKE DOELSTELLING Nr. 1 ⁸² ...																			
Output																			
Output																			
Output																			
Subtotaal voor specifieke doelstelling nr. 1																			
SPECIFIEKE DOELSTELLING NR. 2...																			
Output																			
Subtotaal voor specifieke doelstelling nr. 2																			
TOTAAL																			

⁸¹ Outputs zijn de te verstrekken producten en diensten (bv. aantal gefinancierde studentenuitwisselingen, aantal km aangelegde wegen enz.).

⁸² Zoals beschreven in punt 1.4.2 "Specifieke doelstelling(en)...".

3.2.3. Samenvatting van de geraamde gevolgen voor de administratieve kredieten

- Voor het voorstel/initiatief zijn geen administratieve kredieten nodig
- Voor het voorstel/initiatief zijn administratieve kredieten nodig, zoals hieronder nader wordt beschreven:

in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

	Jaar N ⁸³	Jaar N+1	Jaar N+2	Jaar N+3	Vul zoveel jaren in als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)	TOTAAL
--	-------------------------	-------------	-------------	-------------	--	--------

RUBRIEK 7 van het meerjarig financieel kader							
Personele middelen							
Andere administratieve uitgaven							
Subtotaal RUBRIEK 7 van het meerjarig financieel kader							

Buiten RUBRIEK 7⁸⁴ van het meerjarig financieel kader							
Personele middelen							
Andere administratieve uitgaven							
Subtotaal buiten RUBRIEK 7 van het meerjarig financieel kader							

TOTAAL							
---------------	--	--	--	--	--	--	--

De benodigde kredieten voor personeel en andere administratieve uitgaven zullen worden gefinancierd uit de kredieten van het DG die reeds voor het beheer van deze actie zijn toegewezen en/of binnen het DG zijn herverdeeld, eventueel aangevuld met middelen die in het kader van de jaarlijkse toewijzingsprocedure met inachtneming van de budgettaire beperkingen aan het beherende DG kunnen worden toegewezen.

⁸³ Het jaar N is het jaar waarin met de uitvoering van het voorstel/initiatief wordt begonnen. Vervang “N” door het verwachte eerste jaar van uitvoering (bijvoorbeeld: 2021). Hetzelfde voor de volgende jaren.

⁸⁴ Technische en/of administratieve bijstand en uitgaven ter ondersteuning van de uitvoering van programma's en/of acties van de EU (vroegere “BA”-onderdelen), onderzoek onder contract, eigen onderzoek.

3.2.3.1. Geraamde personeelsbehoeften

- Voor het voorstel/initiatief zijn geen personele middelen nodig
- Voor het voorstel/initiatief zijn personele middelen nodig, zoals hieronder nader wordt beschreven:

Raming in voltijdequivalenten

	Jaar N	Jaar N+1	Jaar N+2	Jaar N+3	Vul zoveel jaren in als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)		
• Posten opgenomen in de lijst van het aantal ambten (ambtenaren en tijdelijke functionarissen)							
20 01 02 01 (centrale diensten en vertegenwoordigingen van de Commissie)							
20 01 02 03 (delegaties)							
01 01 01 01 (onderzoek onder contract)							
01 01 01 11 (eigen onderzoek)							
Ander begrotingsonderdeel (te vermelden)							
• Extern personeel (in voltijdequivalenten: vte)⁸⁵							
20 02 01 (AC, END, INT van de “totale financiële middelen”)							
20 02 03 (AC, AL, END, INT en JPD in de delegaties)							
XX 01 xx yy zz ⁸⁶	- centrale diensten						
	- delegaties						
01 01 01 02 (AC, END, INT – onderzoek onder contract)							
01 01 01 12 (AC, END, INT – eigen onderzoek)							
Ander begrotingsonderdeel (te vermelden)							
TOTAAL							

XX is het beleidsterrein of de begrotingstitel.

Voor de benodigde personele middelen zal een beroep worden gedaan op het personeel van het DG dat reeds voor het beheer van deze actie is toegewezen en/of binnen het DG is herverdeeld, eventueel aangevuld met middelen die in het kader van de jaarlijkse toewijzingsprocedure met inachtneming van de budgettaire beperkingen aan het behorende DG kunnen worden toegewezen.

Beschrijving van de uit te voeren taken:

Ambtenaren en tijdelijk personeel	
Extern personeel	

⁸⁵ AC = Agent Contractuel (arbeidscontractant); AL = Agent Local (plaatselijk functionaris); END = Expert National Détaché (gedetacheerd nationaal deskundige); INT = Intérimaire (uitzendkracht); JPD = Junior Professionals in Delegations (jonge deskundige in delegaties).

⁸⁶ Subplafond voor extern personeel uit beleidskredieten (vroegere “BA”-onderdelen).

3.2.4. Verenigbaarheid met het huidige meerjarig financieel kader

Het voorstel/initiatief:

- kan volledig worden gefinancierd door middel vanerschikking binnen de relevante rubriek van het meerjarig financieel kader (MFK).

De bedragen die nodig zijn voor de financiering van het project worden overgeboekt uit begrotingsonderdeel 02.200401.

- hiervoor moet een beroep worden gedaan op de niet-toegewezen marge in de desbetreffende rubriek van het MFK en/of op de speciale instrumenten zoals gedefinieerd in de MFK-verordening.

Zet uiteen wat nodig is, onder vermelding van de betrokken rubrieken en begrotingsonderdelen, de desbetreffende bedragen en de voorgestelde instrumenten.

- hiervoor is een herziening van het MFK nodig.

Zet uiteen wat nodig is, onder vermelding van de betrokken rubrieken en begrotingsonderdelen en de desbetreffende bedragen.

3.2.5. Bijdragen van derden

Het voorstel/initiatief:

- voorziet niet in medefinanciering door derden
- voorziet in medefinanciering door derden, zoals hieronder wordt geraamd:

Kredieten in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

	Jaar N ⁸⁷	Jaar N+1	Jaar N+2	Jaar N+3	Vul zoveel jaren in als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)			Totaal
Medefinancieringsbron								
TOTAAL medegefinancierde kredieten								

⁸⁷

Het jaar N is het jaar waarin met de uitvoering van het voorstel/initiatief wordt begonnen. Vervang "N" door het verwachte eerste jaar van uitvoering (bijvoorbeeld: 2021). Hetzelfde voor de volgende jaren.

3.3. Geraamde gevolgen voor de ontvangsten

- Het voorstel/initiatief heeft geen financiële gevolgen voor de ontvangsten
- Het voorstel/initiatief heeft de hieronder beschreven financiële gevolgen:
 - voor de eigen middelen
 - voor overige ontvangsten
 - geef aan of de ontvangsten worden toegewezen aan de begrotingsonderdelen voor uitgaven

in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

Begrotingsonderdeel voor ontvangsten:	Voor het lopende begrotingsjaar beschikbare kredieten	Gevolgen van het voorstel/initiatief ⁸⁸					Vul zoveel jaren in als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)		
		Jaar N	Jaar N+1	Jaar N+2	Jaar N+3				
Artikel									

Vermeld voor de toegewezen ontvangsten het (de) betrokken begrotingsonderde(e)l(en) voor uitgaven.

Andere opmerkingen (bv. over de methode/formule voor de berekening van de gevolgen voor de ontvangsten of andere informatie).

⁸⁸ Voor traditionele eigen middelen (douanerechten en suikerheffingen) moeten nettobedragen worden vermeld, d.w.z. na aftrek van 20 % aan inningskosten.