

**Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden**

## 724

Vragen van het lid **Visser** (VVD) aan de Ministers van Infrastructuur en Milieu en van Veiligheid en Justitie over *het bericht dat een geflitste buitenlandse bestuurder vaak vrijuit gaat (vervolgvragen)* (ingezonden 3 augustus 2015).

Antwoord van Minister **Van der Steur** (Veiligheid en Justitie), mede namens de Ministers van Infrastructuur en Milieu en van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (ontvangen 1 december 2015) Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2014–2015, nr. 3150

### Vraag 1

Herinnert u zich uw antwoorden op mijn vragen van 8 mei 2015 over het bericht «Geflitste buitenlandse bestuurder gaat vaak vrijuit»?<sup>1</sup>

### Antwoord 1

Ja.

### Vraag 2

Kunt u aangeven wanneer de overige acht EU-lidstaten die gehouden waren aan de deadline van 6 mei 2015, maar de CBE-richtlijn<sup>2</sup> nog niet hebben geïmplementeerd, hier nu eindelijk toe overgaan? Betekent dit ook dat tot die tijd de Nederlandse overheid geen medewerking zal verlenen aan het beboeten van Nederlandse kentekenhouders voor overtredingen uit de CBE-richtlijn in die acht betreffende EU-landen die de richtlijn nog niet hebben geïmplementeerd?

### Antwoord 2

Een richtlijn is verbindend voor elke lidstaat waarvoor zij bestemd is. Een richtlijn die in werking is getreden, dient door elke lidstaat geïmplementeerd te worden in haar nationale rechtsorde. Indien blijkt dat een lidstaat niet binnen de opgegeven implementatietermijn is overgegaan tot omzetting van een bepaalde richtlijn, beschikt de Commissie over ingrijpende middelen om deze lidstaat te verplichten tot omzetting door de vraag om informatie, de klacht, de ingebrekestelling, het met redenen omkleed advies en tot slot de procedure voor het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen. De

<sup>1</sup> Aanhangsel Handelingen II, vergaderjaar 2014/15, nr. 2436

<sup>2</sup> Richtlijn 2015/413/EU (PB L 68 van 13.3.2015)

Europese Commissie heeft hier het primaat van toezicht en controle en oefent deze controle ook uit.

Wanneer een land de CBE richtlijn nog niet geïmplementeerd heeft, kunnen ook geen kentekengegevens worden opgevraagd ten behoeve van het opleggen van boeteoplegging voor onder andere Nederlandse kentekenhouders. Dit sluit uiteraard niet uit de verstrekking van kentekengegevens op basis van andere wettelijke verplichtingen.

#### Vraag 3

Bent u bekend met de huidige situatie op de wegen in Frankrijk met wegblokkades van Franse boeren die Nederlandse vervoerders en automobilisten onnodig duperen en het onacceptabele wegstijven van de Franse gendarmerie bij het plunderen van Nederlandse vrachtwagens? Bent u bereid, zo lang deze acties duren, om het Nederlands kentekenregister tijdelijk te sluiten voor de Franse kentekenautoriteit, zodat er gedurende deze onbezonnen actieperiode geen boetes aan Nederlandse automobilisten en chauffeurs kunnen worden opgelegd? En wilt u hier ook eventuele boetes opgelegd door de Franse inspectie in het kader van de rij- en rusttijdenregeling bij betrekken?

#### Antwoord 3

De wegblokkades van boeren in Frankrijk zijn inmiddels opgeheven. De Staatssecretaris van Economische Zaken heeft op 29 juli jl. een brief gestuurd aan de Franse Minister van Landbouw waarin de zorgen zijn geuit over de situatie (Kamerstuk 2015D29492). Zowel juridisch als ook inhoudelijk zag en zie ik geen grondslag om tijdelijk de toegang tot het kentekenregister te sluiten voor de Franse kentekenautoriteit. Het afsluiten van het kentekenregister zou in strijd zijn met de Europese wettelijke verplichtingen.

#### Vraag 4

Deelt u de mening dat het totaal onrechtvaardig is dat slechts voor vier lidstaten boetes voortkomende uit de CBE-richtlijn kunnen worden geïnd? Wat betekent het feit dat deze boetes niet of nauwelijks geïnd kunnen worden voor de verkeersveiligheid? Is het niet onwenselijk dat er tot op heden geen uitspraken kunnen worden gedaan over de consequenties voor de verkeersveiligheid? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 4

In zijn algemeenheid is moeilijk meetbaar wat het aandeel van een concreet handhavingsmiddel is voor de verkeersveiligheid ten opzichte van andere middelen, zoals voorlichting, de inrichting van de weg en techniek. Verbetering van verkeersveiligheid bestaat altijd uit meerdere middelen en factoren, het opleggen van boetes maakt daar deel van uit.

Boetes worden nu al geïnd door boeteoplegging na staandhoudingen, dit geldt ook voor de feiten zoals genoemd in de CBE richtlijn. Door de hoge technische complexiteit is directe aansluiting van alle landen die de richtlijn geïmplementeerd hebben niet reëel. Ik verwijs naar het antwoord op vraag 2 en 3 van eerder door u gestelde vragen.<sup>3</sup>

#### Vraag 5

Kunt u, gezien uw antwoord op vraag 3 van mijn eerdere schriftelijke vragen, de Kamer een overzicht doen toekomen met concrete cijfers van de handhavingsinzet en inningsresultaten van de handhaving buiten automatische kentekenplaatherkenning (staandhoudingen) op niet-Nederlandse kentekenhouders uit de EU voor de jaren 2014 en 2015 (tot 1 juli)?

#### Antwoord 5

Ten aanzien van de staandhouding van niet-Nederlandse kentekenhouders zijn geen concrete cijfers beschikbaar. Doorgaans wordt bij een staandhouding alleen de nationaliteit van de bestuurder geregistreerd. Deze cijfers geven dus geen inzicht in de vraag wat het land is waar het kenteken is geregistreerd.

<sup>3</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2014–2015, Aanhangsel Handelingen, nr. 2436

#### Vraag 6

Waarom is de inning van boetes naar aanleiding van verkeersovertredingen in het kader van de CBE-richtlijn door niet Nederlandse kentekenhouders uit de EU, waarbij het Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB) nog niet tot automatische inning is overgegaan (dus buiten Frankrijk, België, Duitsland en Luxemburg), nog niet geregeld? Wat is ervoor nodig om de inning van deze boetes voor alle overige EU-lidstaten ook daadwerkelijk te realiseren? Welke instantie is aan zet om dit te regelen? Welke kosten zijn er gemoeid met de implementatie hiervan per land? Kunt u hierbij uw antwoord op vraag 2 van mijn eerdere schriftelijke vragen nader uitwerken?

#### Antwoord 6

Per nieuw aan te sluiten land is het nodig om de nummerplaattherkenningssoftware van elk digitaal handhavingsmiddel aan te passen. Dit betekent dat elke aanbieder van digitale handhavingsmiddelen per soort flitspaal, trajectcontrolesysteem en de mobiele radarsets de software zodanig moet aanpassen dat een kenteken als kenteken uit een bepaald land kan worden herkend. Dit gebeurt op basis van specifieke kenmerken van de nummerplaat, waarbij per land soms meerdere types nummerplaten worden gebruikt. Daarbij is het nu nog niet mogelijk om de landcodering uit te lezen. Vervolgens moeten naam- en adresgegevens uit andere landen geautomatiseerd verwerkt kunnen worden. Hierbij speelt onder andere een rol dat de opmaak van adressen verschilt, soms niet met huisnummers wordt gewerkt, andere diakritische tekens worden gebruikt en namen anders worden geregistreerd. Wanneer een component verschilt, betekent dit wijzigingen in de automatisering voor de meeste betrokken uitvoeringsorganisaties, te weten CJIB, OM, politie en RDW. In navolging daarvan moeten de helpdeskfuncties, de afhandeling van beroepen en verzetten en de mondelinge en schriftelijke communicatie in vervolgcorrespondentie worden opgezet. De aansluiting per land is een keteninspanning, waarbij het noodzakelijk is dat alle ketenpartners hun systemen volledig kunnen aanpassen om een nieuwe aansluiting mogelijk te maken.

Bij aansluiting van de huidige landen, waar Luxemburg overigens nog niet bij hoort, maar wel Zwitserland, konden de kosten relatief gezien worden beperkt, omdat de correspondentie met kentekenhouders al in de talen Engels, Duits en Frans werd gevoerd op grond van eerdere bilaterale afspraken. Nieuw aan te sluiten landen gebruiken over het algemeen een andere taal, waardoor vertaalkosten aanzienlijk zullen stijgen. Op dit moment wordt onderzocht wat de implementatiekosten zijn.

#### Vraag 7

Klopt de stelling van de leden van de VVD-fractie dat staandehoudingen met directe verplichting tot betaling gelet op de uitspraak van de Raad van State inzake een Poolse Chauffeur<sup>4</sup> ook niet mogelijk is, omdat er sprake is van een gemeenschappelijke EU-regeling (de CBE-richtlijn zelf) en indirecte discriminatie daarmee niet is toegestaan? Zo ja, hoe wordt dan de inning vormgegeven om te voorkomen dat deze overtredingen zonder enige vorm van betaling begaan kunnen worden en daarmee feitelijk onbestraft blijven? Zo nee, hoe is de inning nu concreet geregeld voor alle niet-Nederlandse kentekenhouders uit de EU-lidstaten? Kunt u uw antwoord ondersteunen met concrete cijfers voor 2014 en 2015 (tot 1 juli)? Kunt u bij uw antwoord de volgende passage uit de nota naar aanleiding van het verslag inzake de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15<sup>5</sup> betrekken: «Met name in het geval van motorrijtuigen die buiten Nederland geregistreerd zijn en waarvan de Nederlandse autoriteiten geen toegang hebben tot de informatie van de buitenlandse registers, resteren geen andere opties dan het handhaven van de tolheffing via staandehouding en het direct opleggen van een boete»?

<sup>4</sup> ABRvS 3 december 2014, 201308572/1/A3, ECLI:NL:RVS:2014:4346

<sup>5</sup> Kamerstuknummer 34 189, nr. 6

#### Antwoord 7

Ja dat klopt, het is nu nog de insteek om een niet-ingezetene bestuurder bij staandehouding aan te bieden om direct te betalen. Dit kan echter als gevolg van de aangehaalde uitspraak niet meer worden afgedwongen. De niet-ingezetene bestuurder dient zijn adresgegevens in het buitenland aan te geven. Indien de bestuurder afziet van directe betaling, dan vindt inning plaats door aanschrijving aan dat adres. Anders dan ten aanzien van zaken die betrekking hebben op de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 4, is de Wet wederzijdse erkenning van geldelijke sancties en beslissingen tot confiscatie van toepassing op de CBE feiten en kunnen die zaken tenslotte nog ter inning worden overgedragen aan het andere land. Cijfers die betrekking hebben op het aantal overgedragen zaken ten aanzien van staandehoudingen voor CBE feiten zijn niet voorhanden, omdat bij de overgedragen zaken op basis van de Wet wederzijdse erkenning van geldelijke sancties en beslissingen tot confiscatie niet wordt geregistreerd welk feit het betreft.

#### Vraag 8 en 9

Hoe vindt de inning van boetes naar aanleiding van verkeersovertredingen buiten de CBE-richtlijn, opgenomen in de Wegenverkeerswet 1994, het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en de Wet administratief-rechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (hierna Wahv), begaan door niet-Nederlandse kentekenhouders uit de EU, plaats? Is dit nu volledig op orde? In hoeverre kunnen de resultaten van de automatische kentekenplaat-herkenning worden gebruikt voor de beboeting én de inning van boetes van dergelijke overtredingen? Of is men hierbij volledig afhankelijk van de resultaten van de staandehoudingen? Kunt u de Kamer een overzicht doen toekomen van de inningsresultaten van beide handavingsmiddelen in het jaar 2014 en 2015 (tot 1 juli) voor de verschillende EU-lidstaten?

Klopt het dat uit uw antwoord op vraag 4 van mijn eerdere schriftelijke vragen blijkt dat ten aanzien van deze overtredingen de Wet wederzijdse erkenning en tenuitvoerlegging geldelijke sancties en beslissingen tot confiscatie reeds van toepassing is? Klopt de stelling van de leden van de VVD-fractie dan dat daarmee alle verkeersovertredingen opgenomen in de Wahv door niet-Nederlandse kentekenhouders uit de EU beboet kunnen worden, maar bovenal ook dat deze boetes vervolgens geïnd kunnen worden? Zo ja, kunt u de Kamer dan een overzicht doen toekomen van het aantal desbetreffende boetes en het inningspercentage hiervan per EU-lidstaat in 2014 en 2015 (tot 1 juli)? Zo nee, hoe vindt dan de inning van deze boetes plaats? Wie handhaaft en wie int de boetes in geval van deze overtredingen? Wat is ervoor nodig om dit te regelen, welke instantie is aan zet om dit te regelen en op welke termijn wordt dit geregeld?

#### Antwoord 8 en 9

De inning van opgelegde boetes buiten de CBE-feiten vindt plaats door middel van aanschrijving aan het adres dat is opgegeven en bij staandehouding voor die feiten kan de niet-ingezetene kiezen voor directe betaling. In het geval dat de betrokken niet-ingezetene niet direct betaalt zijn er tevens voldoende juridische mogelijkheden om de boetes te innen in het reguliere incassoproces bij het CJIB door middel van aanschrijving en aanmaning aan het opgegeven adres. Indien dit proces niet tot volledige inning heeft geleid kan de zaak ter inning worden overgedragen op grond van Wet wederzijdse erkenning en tenuitvoerlegging geldelijke sancties en beslissingen tot confiscatie. Indien de inning van de boetes wordt overgedragen op grond van de Wet wederzijdse erkenning en tenuitvoerlegging geldelijke sancties en beslissingen tot confiscatie aan de lidstaat waar de betrokkene ingezetene is dan is die lidstaat verantwoordelijk voor de inning. Dit proces is op orde. De automatische kentekenplaat-herkenning speelt hierin geen rol, er zijn immers adresgegevens bekend van de bestuurder van het voertuig. Aangezien er geen concrete cijfers bekend zijn met betrekking tot staandehoudingen van buitenlandse kentekenhouders, kunnen ook geen cijfers worden gegenereerd van de inningsresultaten die daarop betrekking hebben. Ik heb geen inzicht in cijfers over de inning door buitenlandse autoriteiten van overgedragen boetes.

#### Vraag 10

Voor welke Wahv-overtredingen geldt de verplichting dat alleen het CJIB deze mag beboeten en de boetes mag innen bij niet-Nederlandse kentekenhouders uit de EU? En voor welke Wahv-overtredingen geldt dat ook andere partijen de beboeting en inning voor hun rekening kunnen nemen? Welke andere partijen betreft het hier?

#### Antwoord 10

Politie, Openbaar Ministerie en andere aangewezen opsporingsambtenaren zijn bevoegd om administratieve sancties ingevolge de Wahv op te leggen aan zowel ingezetenen als ook niet-ingezetenen. Het CJIB is aangewezen voor het uitsturen van de boetes en de inning namens het Openbaar Ministerie. Wanneer de zaak ter inning wordt overgedragen aan het andere land, vindt de inning plaats volgens de eigen wetgeving van het andere land.

#### Vraag 11 en 16

Wat is het voorgenomen tijdpad voor de wijziging van de Wet wederzijdse erkenning van geldelijke sancties en beslissingen tot confiscatie die u noemt in antwoord 4 op mijn eerdere schriftelijke vragen en wat maakt een eventuele wetswijziging mogelijk wat nu niet kan?

Is de beboeting én inning van transport- en verkeersgerelateerde overtredingen die niet in de Wegenverkeerswet 1994 en/of het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 staan, maar die wel te maken hebben met verkeersveiligheid, zoals overtreding van de rij- en rusttijdenregelgeving, voor niet-Nederlandse kentekenhouders op orde? Klopt de stelling van de VVD-fractie dat nu alle niet-Nederlandse kentekenhouders uit de EU, ook bij een staandehouding, niet kunnen worden gedwongen om de boete te betalen en daarmee de handhaving van bijvoorbeeld de rij- en rusttijdenregelgeving eigenlijk een wassen neus is? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wanneer is de inning van boetes opgelegd aan niet-Nederlandse kentekenhouders uit de EU in het kader van de rij- en rusttijdenregelgeving voorzien? Wat is daarvoor nodig? Welke instantie is aan zet om dit te regelen? Wat is de rol van de Nederlandse overheid daarbij en om welke ministeries of instanties gaat het? Op welke termijn wordt dit geregeld?

#### Antwoord 11 en 16

De rij- en rusttijdenregeling beslaat ook het terrein van het Ministerie van infrastructuur en milieu. Wij streven er naar voor het einde van het jaar een voorstel tot aanpassing van Wet wederzijdse erkenning van geldelijke sancties en beslissingen tot confiscatie in procedure te brengen. Deze wetswijziging moet het mogelijk maken dat in Nederland opgelegde bestuurlijke boetes ter zake van de overtreding van de Arbeidstijdenwet die niet langs andere weg geïnd konden worden, overgedragen kunnen worden aan de lidstaat waar de betrokkene zijn vaste woon- of verblijfplaats heeft. Daarmee komt de taak van tenuitvoerlegging van de boete te liggen bij de autoriteit die in dat land bevoegd is om dergelijke boetes te innen. Voor de rij- en rusttijdenregeling, zoals geregeld in de Arbeidstijdenwet en het Arbeidstijdenbesluit- vervoer, geldt dat bij een staandehouding een boete wordt opgelegd indien een niet-ingezetene bestuurder, maar die wel woonachtig is in een andere EU-lidstaat, de rij- en rusttijdenregelgeving overtreedt. Directe betaling kan niet meer worden afgedwongen. In het geval dat de betrokkene geen gebruik wil maken van directe betaling, zal een beschikking en eventuele aanmaning naar het huisadres van de betrokkene worden gezonden. In het geval de betrokkene niet betaalt, dan kan de boete momenteel niet worden overgedragen aan de autoriteit van het land waar de betrokkene zijn vaste woon- of verblijfplaats heeft.

#### Vraag 12

Kunt u aangeven met welke landen nu bilaterale verdragen gesloten en geratificeerd (en daarmee werkzaam) zijn over het uitwisselen van kentekengegevens voor de handhaving en inning van Wahv-overtredingen? Welke EU-landen ontbreken er nog, waardoor de handhaving en inning ten aanzien van hun burgers niet effectief is, en waardoor er een gevaar voor de verkeersveiligheid is? Wanneer is deze lacune opgelost en wat is daarvoor nodig?

#### Antwoord 12

Nederland heeft met Zwitserland een notawisseling houdende een verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Zwitserse Bondsstaat inzake artikelen 7 en 15 van het Europees Verdrag aangaande de wederzijdse rechtshulp in strafzaken (Trb. 1996, 49; gewijzigd Trb. 2012, 75) waarin afspraken zijn gemaakt over het uitwisselen van gegevens uit het kentekenregister voor het afhandelen van verkeersovertradingen. De uitwisseling van gegevens uit het kentekenregister voor andere verkeersovertradingen dan de acht feiten van de CBE-richtlijn vindt met België en Duitsland plaats op basis van bilaterale afspraken. Voor het maken van aanvullende afspraken, waaronder ten aanzien van naheffingen van parkeerbelasting, is met België in 2013 (Trb. 2013, 91) een verdrag gesloten voor het uitwisselen van gegevens uit het kentekenregister met het oog op het identificeren van personen die ervan verdacht worden inbreuken te hebben begaan in het kader van het gebruik van de weg. Dit verdrag is geratificeerd door Nederland maar nog niet door België.

Ten aanzien van alle andere landen geldt zoals in antwoord op de vragen 8 en 9 omschreven dat handhaving en inning bij staandehouding mogelijk is. Ik zie hierin dan ook geen lacune.

#### Vraag 13

Met welke landen zijn nu bilaterale verdragen gesloten en geratificeerd (en daarmee werkzaam) over het uitwisselen van kentekengegevens voor de handhaving en inning van een naheffingsaanslag voor parkeerbelasting? Klopt het dat voor de invordering van parkeerboetes binnen de EU wel gebruik gemaakt kan worden van de EU-richtlijn betreffende de wederzijdse bijstand inzake de invordering van schuldvorderingen die voortvloeien uit belastingen, rechten en andere maatregelen<sup>6</sup>, maar dat dit in de praktijk totaal niet werkt? Zo nee, kunt u de Kamer dan een nadere onderbouwing doen toekomen van de effectiviteit van het gebruik van deze richtlijn? Herkent u het signaal dat gemeenten op dit moment genoodzaakt zijn om middelen zoals de wielklem in te zetten, omdat de inning van naheffingsaanslagen voor parkeerbelasting niet mogelijk is? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 13

Zoals hierboven bij antwoord 12 al is beschreven is er een bilateraal verdrag gesloten met België op grond waarvan gegevens uit het kentekenregister kunnen worden uitgewisseld voor de handhaving en inning van een naheffingsaanslag voor parkeerbelasting. Dit verdrag is geratificeerd door Nederland maar nog niet door België. Aangezien het niet betalen van parkeergeld in Nederland een fiscale overtrading is, hebben gemeenten voor de invordering van de naheffingsaanslagen parkeerbelastingen op basis van de EU-richtlijn betreffende de wederzijdse bijstand inzake de invordering van schuldvorderingen de mogelijkheid verzoeken om naam-, adres- en woonplaatsgegevens van buitenlandse parkeerders in verband met niet-betaalde parkeerbelasting in te dienen bij de Belastingdienst/Central Liaisons Office (CLO) in Almelo. Een zogenoemd informatieverzoek. In de richtlijn geldt echter een grens van € 1.500 voor het doen van invorderingsverzoeken, niet zijnde informatieverzoeken, aan andere lidstaten. De parkeerbelasting komt meestal niet boven deze grens uit tenzij het gaat om een cumulatie van naheffingsaanslagen bij een kenteken. Er kan dus wel om informatie worden gevraagd, maar daarna kan op grond van de richtlijn in de meeste gevallen niet ook worden verzocht de invordering over te nemen.

Hoewel de parkeerbelasting onder de reikwijdte van de richtlijn valt, zijn er ook in de praktijk obstakels. Zo is er geen bulkuitwisseling mogelijk op grond van de richtlijn. Voor ieder afzonderlijk kenteken moet een afzonderlijk verzoek worden opgesteld en worden gericht aan de andere lidstaat. Dit is veel werk. Ook is het voorgeschreven formulier opgesteld met in gedachten een reguliere belastingvordering waarbij de verzoekende lidstaat beschikt over de naam van de belastingschuldige. En die informatie ontbreekt nu juist bij een naheffingsaanslag parkeerbelasting. De aangezochte Belastingdienst in de andere lidstaat is niet altijd verbonden met het nationale kentekenregister. Dit betekent dat de gevraagde informatie – de naam bij het kenteken –

<sup>6</sup> Richtlijn 2010/24/EU (PB L 84 van 31.3.2010)

niet geleverd kan worden. Ook is er bij andere lidstaten onbekendheid met het fenomeen parkeerbelasting. Andere lidstaten zijn zich er niet altijd van bewust dat de parkeerbelasting ook onder de richtlijn valt. Zij kennen geen parkeerbelastingen, maar parkeerboetes en die vallen niet onder de richtlijn. Bovendien zijn andere lidstaten zich er niet altijd van bewust dat informatieverzoeken op basis van de richtlijn ook bij vorderingen van minder dan € 1.500 mogen worden gedaan.

Ik ben ervan op de hoogte dat gemeenten middelen zoals de wielklem inzetten om de inning van de naheffingsaanslag voor parkeerbelasting te bevorderen.

#### Vraag 14

Kunt u ingaan op het bericht dat parkeerboetes bij Belgische kentekens niet kunnen worden geïnd, omdat het verdrag met België dat op 25 april 2013 is gesloten over de grensoverschrijdende uitwisseling van gegevens nog niet is geratificeerd door België? Zo ja, wanneer wordt dit opgelost?

#### Antwoord 14

Zolang het verdrag niet is geratificeerd betreft het een intentieverklaring tussen Nederland en België om digitale uitwisseling van gegevens te bevorderen. De bepalingen in het verdrag met betrekking tot de inning van de parkeerboetes gelden dus nog niet. Het Belgische parlement dient het verdrag nog te ratificeren; van Nederlandse zijde wordt er bij de Belgische regering op aangedrongen dat de besluitvorming omtrent de ratificering zo spoedig mogelijk plaats zal vinden. Het dossier zal naar verwachting na het zomerreces van het Belgische parlement kunnen worden ingebracht.

#### Vraag 15

Speelt er een vergelijkbaar probleem met Frankrijk? Klopt het dat Franse kentekenautoriteiten geen gegevens verstrekken aan Nederlandse gemeenten? Zo ja, welke acties gaat u hiertegen ondernemen?

#### Antwoord 15

Gemeenten ondervinden bij de inning van naheffingsaanslagen parkeerbelasting opgelegd aan Franse kentekenhouders dezelfde moeilijkheden als vermeld bij de beantwoording van vraag 13. De inning is een zeer arbeidsintensief proces omdat de gegevens via het CLO individueel opgevraagd dienen te worden. In Frankrijk worden de verzoeken om informatie op arrondissementaal niveau behandeld. De gemeenten ontvangen van de Franse arrondissementen op dit moment geen gegevens ten behoeve van de inning van de naheffingsaanslagen parkeerbelasting, ook niet indien hiertoe informatieverzoeken worden ingediend.

Begin 2015 is er in Brussel oriënterend gesproken over de aansluiting op Eucaris (het Europese uitwisselingsverdrag voor kentekengegevens) voor belastingdoeleinden. Er is bij de lidstaten interesse voor aansluiting op Eucaris. Mogelijk dat het de gemeenten in de toekomst ook kan helpen bij de inning van parkeerbelasting over de grens. Er zijn nog wel een hoop hordes te nemen voordat het zo ver is. Het Eucaris-Verdrag moet worden gewijzigd, regelgeving die onder de Invorderingsrichtlijn hangt moet worden aangepast en de technische kant moet geregeld worden. Met name dat laatste zal nog veel aandacht vergen en hier zijn ook kosten aan verbonden.

De commissie voert een eerste uitvoeringstoets uit om de praktische punten in beeld te krijgen met de bijbehorende kosten. Daarbij wordt ook gekeken naar de vraag welke informatie de gemeenten nodig zouden hebben uit Eucaris.