

Vergaderjaar 2009–2010

22 112

Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie

Nr. 1050

BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 augustus 2010

Overeenkomstig de bestaande afspraken heb ik de eer u hierbij 11 fiches aan te bieden die werden opgesteld door de werkgroep Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen (BNC):

1. Richtlijn betreffende Europees onderzoeksbevel in strafzaken (22 112, nr. 1044)
2. Besluit over financiële wijziging ten behoeve van ITER (22 112, nr. 1045)
3. Mededeling inzake het gebruik van beveiligingsscaners in EU-luchthavens (22 112, nr. 1046)
4. Mededeling inzake algemeen Europees internationaal investeringsbeleid (22 112, nr. 1047)
5. Mededeling Europa als nr. 1 toeristische bestemming (22 112, nr. 1048)
6. Mededeling overdraagbare spongiforme encefalopathieën, TSE's (22 112, nr. 1049)
7. Mededeling Europese Verkeersveiligheidsruimte voor de periode 2011–2020
8. Verordening tot wijziging verordening inzake kredietbeoordelaars (22 112, nr. 1051)
9. Verordening EU octrooi vertaalregelingen (22 112, nr. 1052)
10. Verordening overgangsregeling bilaterale investeringsovereenkomsten (22 112, nr. 1053)
11. Mogelijkheid tot verbieden of beperken van teelt van ggo's op eigen grondgebied (32 472/22 112, nr. 2)

De minister van Buitenlandse Zaken,
M. J. M. Verhagen

1. Algemene gegevens

Titel voorstel: Mededeling van de Commissie: Naar een Europese verkeersveiligheidsruimte – Strategische beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid voor de periode 2011–2020

Datum Commissiedocument : 20-7-2010

Nr. Commissiedocument : COM(2010) 389 final

Pre-lex : http://ec.europa.eu/prelex/detail_dossier_real.cfm?CL=nl&DosId=199548

Nr. impact assessment Commissie en Opinie Impact assessment Board: N.v.t.

Behandelingstraject Raad: Voorzitterschap streeft naar Raadsconclusies eind 2010

Eerstverantwoordelijk ministerie: Ministerie Verkeer en Waterstaat

2. Essentie voorstel

De Commissie legt in de mededeling als doelstelling neer om het aantal dodelijke verkeersslachtoffers in 2020 ten opzichte van 2010 met 50 % terug te brengen. Een aparte doelstelling voor gewonden is pas in beeld als er een definitie is voor licht en zwaargewonden. De Commissie legt een groot deel van de verantwoordelijkheid neer bij de weggebruiker. Een reductie van slachtoffers verwacht de Commissie te bereiken met behulp van het uitwisselen van best practices, een strategie specifiek voor gewonden en de verbetering van de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers, in het bijzonder de motorrijders. De Commissie heeft zes¹ doelen geformuleerd voor het komende decennium:

1. Verbetering educatie en training van weggebruikers,
2. Intensivering van handhaving,
3. Veiliger infrastructuur,
4. Veiliger voertuigen,
5. Promotie gebruik moderne technologie,
6. Bescherming kwetsbare verkeersdeelnemers.

De nadruk ligt niet op nieuwe wetgeving maar op het implementeren en monitoren van de bestaande regelgeving.

3. Kondigt de Commissie acties, maatregelen of concrete wet- en regelgeving aan voor de toekomst? Zo ja, hoe luidt dan het voorlopige Nederlandse oordeel over bevoegdheidsvaststelling, subsidiariteit en proportionaliteit en hoe schat Nederland de financiële gevolgen in?

De Commissie kondigt op geen nieuwe concrete wet- of regelgeving aan. Wel verwijst de Commissie naar het lopende voorstel betreffende grensoverschrijdende verkeershandhaving, waar in juli 2010 reeds besprekingen in raads werkgroepen voor gestart zijn. Het Belgisch voorzitterschap wil eind van het jaar de richtlijn aangenomen hebben.² Nederland is voorstander van een regeling voor grensoverschrijdende verkeershandhaving op EU-niveau.

Voor wat betreft overige acties wil de Commissie vooral uitwisseling van best practices tussen lidstaten en onderzoeken laten verrichten. Nederland

¹ Er wordt in de Mededeling over zeven doelen gesproken maar in werkelijkheid formuleert de Commissie maar zes doelen.

² Zie het BNC-fiche met betrekking tot Commissie voorstel COM (2008) 151.

beoordeelt de subsidiariteit en proportionaliteit van deze acties positief. Eventuele verdergaande voorstellen op het gebied van verkeersveiligheid worden door Nederland kritisch bekeken. Met name voorstellen op het gebied van het beheer van infrastructuur, in het bijzonder die onder de gemeentelijke bevoegdheid vallen, zijn vanuit een oogpunt van subsidiariteit ongewenst.

Deze mededeling zelf heeft nationaal geen financiële gevolgen. Nederland is van mening dat eventuele financiële middelen gevonden dienen te worden binnen de bestaande financiële kaders van de EU-begroting.

4. Nederlandse positie over de mededeling

a) Nederlandse belangen en eerste algemene standpunt

Nederland is voorloper binnen de EU op het terrein van verkeersveiligheid. De mededeling van de Commissie sluit aan bij de strategie verkeersveiligheid waarbij de kwetsbare verkeersdeelnemer wordt beschermd en de overtreders harder worden aangepakt.

Als doelstelling wordt in de mededeling genoemd een halvering van het aantal verkeersdoden in 2020. Dit doel geldt voor de EU als geheel, niet per lidstaat. De Commissie kiest voornamelijk voor het uitwisselen van best practices. Positief is het oppakken van de besprekingen om te komen tot een richtlijn voor grensoverschrijdende verkeershandhaving. Buitenlanders die in Nederland overtredingen begaan blijven dan niet onbestraft maar moeten ook hun boetes betalen.

De aanpak van kwetsbare verkeersdeelnemers is weinig concreet ingevuld. Alleen voor motorrijders is opgenomen dat men voertuiginspectie wil invoeren. Nederland is daar geen voorstander van, omdat ongevallen met motorrijders zelden met de staat van het voertuig te maken hebben en leiden tot extra administratieve lasten. Nederland wenst bij aanvullende voorstellen voor noodzakelijke concrete maatregelen aandacht voor het voorkomen van onnodige regeldruk voor bedrijven. Verder is het voor Nederland van belang dat de Commissie bij vervolgvorstellen een degelijke impact assessment bijvoegt, inclusief een volwaardige kosten-batenanalyse. Met betrekking tot ouderen en fietsers zijn er nauwelijks plannen opgenomen. Dit is teleurstellend omdat juist deze groepen significant bijdragen aan de ongevals cijfers. Nederland is voor verbetering van de verkeersveiligheid verder afhankelijk van innovaties in de automobielenindustrie. Een leidende rol van de EU is gewenst met betrekking tot voertuigeisen, omdat Nederland hier zelf geen instrumenten heeft om verbeteringen af te dwingen. Tenslotte wenst Nederland in Europees verband een uniforme methodiek te ontwikkelen om drugsgebruik bij verkeersdeelnemers vast te stellen.