
464

Besluit van 3 november 2003, houdende wijziging van het Voertuigreglement tot opneming van een verbod voor radarontvangstapparaten

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met Onze Minister van Justitie en Onze Minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, van 4 juli 2003, nr. HDJZ/AWW/2003-1396, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Gelet op artikel 34, eerste lid, en artikel 71 van de Wegenverkeerswet 1994;

De Raad van State gehoord (advies van 12 september 2003, nr. W09.03 0286/V);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met Onze Minister van Justitie en Onze Minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport van 27 oktober 2003, nr. HDJZ/AWW/2003-2127, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Voertuigreglement¹ wordt als volgt gewijzigd:

A

Na artikel 1a.6 wordt een nieuw artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 1a.7

1. Het is verboden om radarontvangstapparaten die geschikt zijn om de aanwezigheid aan te tonen van een apparaat dat tot doel heeft om een overschrijding van de maximumsnelheid vast te stellen, in te voeren, te koop aan te bieden, in voorraad te hebben of af te leveren.

2. Het eerste lid geldt niet voor de apparaten die in Nederland worden ingevoerd en waarvan door middel van handelsbescheiden wordt aangetoond dat de apparaten aansluitend worden uitgevoerd naar een andere lidstaat van de Europese Gemeenschappen.

B

Na artikel 5.1.5 wordt een nieuw artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 5.1.6

Het is de bestuurder van een motorrijtuig verboden daarmee te rijden en de eigenaar of houder verboden daarmee te laten rijden, indien in of aan het motorrijtuig een radarontvangstapparaat aanwezig is, dat geschikt is om de aanwezigheid aan te tonen van een apparaat dat tot doel heeft om een overschrijding van de maximumsnelheid vast te stellen.

C

Artikel 8.1 komt te luiden: Overtreding van de artikelen 5.1.1, eerste en tweede lid, 5.1.2, 5.1.3, 5.1.4 en 5.1.6 is een strafbaar feit.

¹ Stb. 1994, 450, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 9 oktober 2003, Stb. 428.

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in het bijvoegsel bij de Staatscourant van 9 december 2003, nr. 238.

ARTIKEL II

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 januari 2004.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 3 november 2003

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs

Uitgegeven de *achttiende* november 2003

De Minister van Justitie,
J. P. H. Donner

NOTA VAN TOELICHTING

Inleiding

Dit besluit strekt ertoe om radarontvangstapparaten te verbieden die geschikt zijn om de bestuurder te waarschuwen dat er een meting van de snelheid plaatsvindt. Het uitvoeren van snelheidscontroles vormt een essentieel onderdeel van de inspanningen van de overheid om de bestuurders van motorrijtuigen ertoe te brengen de geldende snelheidslimieten na te leven. Het overtreden van de snelheidslimieten leidt tot meer verkeers-slachtoffers. De toepassing van de apparaten waarop dit verbod zich richt, zorgt voor een verminderde effectiviteit van deze controles en vormt aldus een gevaar voor de verkeersveiligheid.

De radarontvangstapparaten die geschikt zijn om de bestuurder te waarschuwen dat er een meting van de snelheid plaatsvindt worden in het spraakgebruik ook wel aangeduid als radarverklikkers.

Radarverklikkers

Snelheidscontrole met radars werkt via het projecteren van bepaalde elektromagnetische golven op voertuigen. Zo'n straal wordt door voertuigen, die zich binnen een bepaalde afstand van de radar bevinden, gereflecteerd en geretourneerd naar de radar. Het gereflecteerde signaal wordt vervolgens omgezet in een frequentie waarvan de hoogte proportioneel samenhangt met de snelheid van het voertuig. De radar bepaalt de snelheid aan de hand van het verschil in frequentie tussen het gereflecteerde en het originele signaal. Een radarverklikker in een voertuig registreert deze uitgezonden en gereflecteerde signalen en geeft vervolgens een waarschuwingssignaal.

Strekking van het verbod

Met dit besluit wordt niet alleen het aanwezig hebben van radarverklikkers in of aan een rijdend motorrijtuig verboden, maar ook het invoeren, te koop aanbieden, in voorraad hebben en afleveren van de apparaten. Juist door mede de handel te verbieden en hierop effectief te handhaven, wordt het probleem structureel aangepakt.

Onder «invoeren» wordt het binnenbrengen op Nederlands grondgebied verstaan.

Zoals hiervoor is aangegeven, is het verboden radarverklikkers in Nederland in te voeren. Slechts in die situatie waarin het communautaire recht Nederland daartoe dwingt, is een uitzondering op dit verbod gemaakt. Dit betekent dat vanwege het in het communautaire recht neergelegde beginsel van het vrije verkeer van goederen binnen lidstaten van de Europese Unie het wel is toegestaan om radarverklikkers na invoer in Nederland direct aansluitend door te voeren naar een andere EU-lidstaat en dat het niet geoorloofd is deze apparaten direct aansluitend door te voeren naar een ander land dan een EU-lidstaat. Voor doorvoer naar een andere EU-lidstaat is wel als eis gesteld dat de belanghebbende de doorvoer via handelsbescheiden dient aan te tonen. Onder handelsbescheiden worden aankooporders, facturen en dergelijke verstaan.

Grondslag van het verbod

Het verbod tot het invoeren, te koop aanbieden, in voorraad hebben en afleveren van de apparaten, zoals geregeld in artikel 1a.7 van het Voertuigreglement, heeft als grondslag artikel 34, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994. Volgens de memorie van toelichting bij het

wetsvoorstel ter vervanging van de Wegenverkeerswet (Kamerstukken II 1990/91, 22 030, nr. 3, blz. 90/91) zal een verkoopverbod in beginsel alleen betekenis hebben voor zaken die in het kader van de Europese Gemeenschappen gereguleerd zijn. In andere gevallen zal, volgens de toelichting, immers al snel sprake zal zijn van een handelsbelemmerend effect van zo'n maatregel. Voor radarverklippers zijn er geen communautaire voertuigeisen en deze zullen er ook niet komen, omdat diverse lidstaten juist een verbod voor deze apparaten hebben ingesteld dan wel voornemens zijn om dit te doen. Omdat er voor radarverklippers geen harmoniserende regelgeving valt te verwachten en de handelsbelemmering kan worden gerechtvaardigd (zie hieronder) strookt dit verbod met de hierboven aangehaalde toelichting. Daarin is immers ook gesteld dat in zeer specifieke situaties een verkoopverbod van niet in Europees verband gereguleerde producten kan worden overwogen.

De grondslag voor het verbod om de apparaten aanwezig te hebben in of aan een rijdend motorrijtuig, zoals geregeld in artikel 5.1.6 van het Voertuigreglement, is gelegen in artikel 71 van de Wegenverkeerswet 1994.

Verenigbaarheid van het verbod met het supranationale recht

Zoals hierboven al is uiteengezet vormt het uitvoeren van snelheidscontroles een essentieel onderdeel van de inspanningen van de overheid om de bestuurders van motorrijtuigen ertoe te brengen de geldende snelheidslimieten na te leven. Omdat het overtreden van de snelheidslimieten tot meer verkeersslachtoffers leidt en de toepassing van radarverklippers voor een verminderde effectiviteit van snelheidscontroles zorgt, is een verbod voor deze apparaten noodzakelijk uit het oogpunt van de verkeersveiligheid.

Voor een goede werking van de huidige snelheidscontroles is het nodig dat de burger niet altijd kan weten waar en wanneer deze controles plaatsvinden. Het uitvoeren ervan vindt op dit moment nog altijd in belangrijke mate plaats met behulp van – al dan niet mobiele – radarapparatuur. Alhoewel er geëxperimenteerd wordt met de toepassing van controle-apparatuur die niet of nauwelijks gedetecteerd kan worden, is deze apparatuur nog niet geschikt om op grote schaal te worden ingezet. De toepassing van middelen als traject-controles zijn vooralsnog alleen geschikt op bepaalde weg-trajecten.

Gezien het bovenstaande kan, opdat het verbod verenigbaar is met het communautaire recht, een beroep worden gedaan op de rechtvaardigingsgronden openbare orde en openbare veiligheid van artikel 30 EG-Verdrag.

Met het instellen van het verbod wordt bovendien aangesloten bij de ontwikkelingen op dit gebied in diverse andere lidstaten van de Europese Gemeenschappen. Zo is in België, Denemarken, Frankrijk, Luxemburg en Zweden al een soortgelijk verbod ingesteld. In Duitsland en in Groot-Brittannië overweegt men een dergelijk verbod in te stellen.

Aangezien radarverklippers werken door middel van het ontvangen van bepaalde elektromagnetische golven is ook bezien of er geen strijd kan ontstaan met het bepaalde in artikel 10 van het Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden (EVRM). Op grond van dit artikel heeft een ieder het recht op vrijheid van meningsuiting. Dit recht omvat mede de vrijheid om inlichtingen of denkbeelden te ontvangen of te verstrekken. Dit recht strekt evenwel niet zo ver dat ook aan de ontvangst van niet voor ontvangst bestemde elektromagnetische

golven bescherming wordt verleend. Het gaat hierbij om van iedere inhoudelijke informatie gespeende signalen, die uitsluitend dienen tot registratie van te snel rijdende voertuigen.

De enige informatie die uitgaat van de signalen is dat er op een bepaalde plek snelheidscontroles worden verricht, en daarvan is het nu juist de bedoeling dat die informatie niet voor het publiek toegankelijk is.

Overige detectiesystemen

Met dit besluit worden alleen detectiesystemen verboden die werken door middel van radarontvangst. Er zijn meer apparaten die geschikt zijn om de bestuurder te waarschuwen dat er een meting van de snelheid plaatsvindt. Te denken valt bijvoorbeeld aan bepaalde (satelliet)navigatiesystemen die zijn voorzien van informatie over de posities van vaste snelheidscontroles, maar ook aan radio's en dergelijke. Het verbieden van dergelijke apparaten is niet gewenst. Of het melden van snelheidscontroles via deze apparaten verboden dient te worden is nog onderwerp van nader onderzoek. Indien hiertoe zou worden overgegaan dan zou dit op het niveau van een wet in formele zin moeten worden geregeld.

Handhaving

De handhaving van het handelsverbod wordt in het bijzonder ter hand genomen door de Voedsel en Waren Autoriteit. Deze organisatie zal de reguliere verkoopkanalen van de apparatuur controleren op naleving van het verbod. De apparaten worden vooralsnog in diverse winkel(keten)s en via postorderbedrijven aangeboden.

De handhaving van het verbod om de apparaten in te voeren wordt door de douane uitgevoerd. De douane zal de controle op de invoer van de apparaten meenemen in de reguliere werkzaamheden.

Ingevolge artikel 1, onderdeel 4, van de Wet op de economische delicten (Wed), is overtreding van het krachtens artikel 34, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 bepaalde als economisch delict aangemerkt, zodat opsporing en handhaving van deze overtreding in het kader van de Wed zullen plaatsvinden.

De handhaving van het verbod om de apparaten aanwezig te hebben in of aan een rijdend motorrijtuig, zal door de politie en de Inspectie Verkeer en Waterstaat, divisie Vervoer, mee worden genomen in hun reguliere werkzaamheden. Deze handhaving zal strafrechtelijk in plaats van administratiefrechtelijk plaatsvinden, opdat aangetroffen apparaten in beslag kunnen worden genomen.

De Minister van Justitie heeft het College van procureurs-generaal, het Korpsbeheerders-beraad en de Raad van Hoofdcommissarissen om advies gevraagd over het ontwerp van het besluit. Bij brieven, gedateerd respectievelijk 4 november 2002 en 19 november 2002, is er door het College en de beide beraden hierop gereageerd. Daarbij zijn slechts enkele opmerkingen van technische aard gemaakt die niet tot een aanpassing van het besluit hebben geleid.

Notificatie

Het ontwerpbesluit is op 22 april 2003 gemeld aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen (notificatienummer 2003/143/NL) ter voldoening aan artikel 8, eerste lid, van richtlijn nr. 98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en

technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij (PbEG L 204), zoals gewijzigd bij richtlijn nr. 98/48/EG van 20 juli 1998 (PbEG L 217). Dit heeft niet geleid tot enige reactie.

Tevens heeft melding plaatsgevonden aan het Secretariaat van de Wereld Handels-organisatie, ter voldoening aan artikel 2, negende lid, van de op 15 april 1994 te Marrakech tot stand gekomen Overeenkomst inzake technische handelsbelemmeringen (Trb. 1994/235).

Verder is het ontwerpbesluit overeenkomstig artikel 2b van de Wegenverkeerswet 1994 op 23 april 2003 overgelegd aan de beide kamers der Staten-Generaal. Dit heeft geleid tot een aantal vragen aan de Minister van Verkeer en Waterstaat van de kamerleden Oplaat en Hermans (beiden VVD) van resp. 23 april 2003 en 28 mei 2003. Deze zijn resp. per brief van 26 mei 2003 en per brief van 30 juni 2003 beantwoord.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs