

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

### 2436

Vragen van het lid **Visser** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *het bericht dat een geflitste buitenlandse bestuurder vaak vrijuit gaat* (ingezonden 8 mei 2015)

Antwoord van Minister **Van der Steur** (Veiligheid en Justitie) (ontvangen 2 juni 2015)

#### Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het bericht «Geflitste buitenlandse bestuurder gaat vaak vrijuit?»<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Ja.

#### Vraag 2

Hebben alle lidstaten inmiddels, conform de deadline van 6 mei 2015<sup>2</sup> artikel 12 van de nieuwe EU-richtlijn 2015/413 (PB L 68 van 13.3.2015, hierna CBE-richtlijn) geïmplementeerd? Zo ja, kan hiermee dan ook de concrete handhaving, beboeting en inning van de boetes begaan door de kentekens van de afzonderlijke lidstaten in Nederland eindelijk worden vormgegeven?

#### Antwoord 2

Op dit moment hebben de volgende lidstaten hun kentekenregister opgesteld:

Nederland (7 november 2013), Duitsland (7 november 2013), België (22 november 2013), Bulgarije (14 januari 2014), Frankrijk (19 februari 2014), Litouwen (16 april 2014), Oostenrijk (24 april 2014), Polen (30 april 2014), Zweden (14 mei 2014), Hongarije (21 mei 2014), Roemenië (11 augustus 2014), Slowakije (26 augustus 2014), Spanje (30 oktober 2014), Letland (10 december 2014) en Kroatië (29 april 2015). De overige lidstaten hebben de CBE-richtlijn nog niet geïmplementeerd. Voor het Verenigd Koninkrijk, Ierland en Denemarken geldt een aangepaste implementatie deadline van 6 mei 2017.

<sup>1</sup> RTL Nieuws, 9 april 2015, <http://www.rtlnieuws.nl/nieuws/politiek/geflitse-buitenlandse-bestuurder-gaat-vaak-vrijuit>

<sup>2</sup> Met uitzondering van de deadline van 6 mei 2017 voor Ierland, Denemarken en Verenigd Koninkrijk.

In antwoord op uw vraag of – indien de lidstaten de CBE-richtlijn hebben geïmplementeerd – de concrete handhaving, beboeting en inning van de boetes begaan door de kentekens van de afzonderlijke lidstaten in Nederland kan worden vormgegeven, verwijs ik naar het antwoord op vraag 12 van de leden Van Helvert en Omtzigt van uw Kamer<sup>3</sup>, het antwoord op vragen 1 tot en met 4 en 6 van de leden De Rouwe en Oskam<sup>4</sup> en het antwoord op vraag 6 van de leden De Rouwe en Oskam<sup>5</sup>. In deze antwoorden wordt uitgelegd dat het openstellen van de kentekenregisters door de lidstaten een voorwaarde is om de kentekenhouder wiens voertuig is geflitst in Nederland een boete op te leggen, maar dat voor het kunnen flitsen en verwerken van buitenlandse kentekens ook de handhavings- en uitvoeringsketen in Nederland dient te worden aangepast. De handhavings- en uitvoeringsketen is momenteel ingericht om de geflitste kentekens uit Nederland, Duitsland, België, Zwitserland en Frankrijk te verwerken. Bij een constatering van een overtreding op grond van een kenteken uit een ander land vindt nog geen verdere verwerking plaats, omdat daarvoor nog aanpassingen moeten worden aangebracht. Dit moet zorgvuldig worden voorbereid en dient per kentekenland afzonderlijk te gebeuren. De nummerplaatherkenningssoftware van de digitale handhavingsmiddelen moet worden aangepast, naam- en adresgegevens uit andere landen moeten geautomatiseerd verwerkt kunnen worden (andere opmaak van adressen, andere diakritische tekens) en beschikkingen moeten geautomatiseerd kunnen worden opgesteld in de taal van de kentekenhouder. Het gaat daarbij tevens om aanpassingen van alle processen die volgen uit een geautomatiseerde verwerkingsketen, zoals de helpdeskfuncties, de beroepen en verzetten en de mondelinge en schriftelijke communicatie in vervolgorrespondentie.

### Vraag 3

Vindt u dat er adequaat kan worden gehandhaafd op verkeersovertredingen en verkeersmisdrijven in Nederland door buitenlandse kentekens, zowel de genoemde feiten binnen de CBE-richtlijn als feiten die hier niet in zijn opgenomen? Kunnen verkeersboetes worden opgelegd, zowel op kenteken als direct staandehoudingen en kunnen deze worden geïnd? Zo nee, wat is ervoor nodig om de handhaving, beboeting en inning wel op orde te hebben? Deelt u de mening dat het onbestaanbaar is dat overtreeders uit landen waarmee Nederland geen afspraken heeft over uitwisseling van gegevens kunnen weggomen met gevaarlijk rijgedrag door boetes te ontlopen of omdat boetes oninbaar zijn? Ondermijnt dit niet de handhavingsmoraal en daarmee verkeersveiligheid in Nederland?

### Antwoord 3

Ik verwijs naar het antwoord op vraag 13 van de leden Van Helvert en Omtzigt van uw Kamer<sup>6</sup>. Hierin heb ik uitgelegd dat boetes nog niet worden opgelegd indien sprake is van een geflitst voertuig met een kenteken dat afkomstig is uit andere landen dan Nederland, België, Duitsland, Frankrijk en Zwitserland. Maar trajectcontroles, flitspalen en mobiele radarsets zijn niet de enige handhavingsmiddelen. Bij staandehoudingen door de politie worden ook boetes opgelegd aan buitenlandse verkeersovertreders in Nederland, ook aan bestuurders uit andere landen dan België, Duitsland, Frankrijk of Zwitserland. Deze boetes kunnen worden geïnd. Mijn beleid is erop gericht om op een zo kort mogelijke termijn en op een juridisch houdbare wijze het grootste deel van de buitenlandse kentekenhouders wier voertuig is geflitst, te beboeten. Om kentekenhouders uit de andere landen dan Nederland, België, Duitsland, Frankrijk en Zwitserland te kunnen beboeten, dienen de systemen en processen in de handhaving- en executieketen te worden aangepast zoals uiteengezet in mijn antwoord op vraag 2. Tevens verwijs ik naar het antwoord op vraag 5 van de leden De Rouwe en Oskam<sup>7</sup>, waarin wordt uitgelegd dat niet valt te zeggen wat het effect van de huidige situatie is op de verkeersveiligheid.

<sup>3</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2014–2015, Aanhangsel Handelingen, nr. 1916

<sup>4</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2013–2014, Aanhangsel Handelingen, nr. 2702

<sup>5</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2013–2014, Aanhangsel Handelingen, nr. 2140

<sup>6</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2014–2015, Aanhangsel Handelingen, nr. 1916

<sup>7</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2013–2014, Aanhangsel Handelingen, nr. 2702

#### Vraag 4

Bent u bekend met de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 3 december 2014, met zaaknummer 201308572/1?<sup>8</sup> Wat betekent deze uitspraak voor de handhaving van de verkeersregelgeving inclusief de rij- en rusttijdenwet door buitenlandse kentekens in Nederland? Kunnen en worden dergelijke boetes opgelegd en geïnd op dit moment? Zo nee, welke maatregelen treft u dan ter overbrugging? Hoe wordt deze lacune opgelost? Kan er een schatting worden gemaakt van hoeveel overtreders de dans ontspringen doordat de inning op grond van het EU-discriminatieverbod niet mogelijk is?

#### Antwoord 4

Ja, ik ben bekend met deze uitspraak.

In de uitspraak van 3 december 2014 heeft de Afdeling rechtspraak van de Raad van State bepaald dat het Kaderbesluit 2005/214/JBZ inzake de toepassing van het beginsel van wederzijdse erkenning op geldelijke sancties (PB L 76 van 22.3.2005, blz. 16) mede van toepassing is op de bestuurlijke boetes ter zake van de overtreding van de rijtijdenwetgeving. Daarmee werd een ruimer toepassingsbereik aan het Kaderbesluit toegedacht dan voorheen (ook door de Raad van State) werd aangenomen. Aanleiding voor deze gewijzigde opvatting van de Raad was het arrest van het EU-Hof van Justitie van 14 november 2013 (C-60/12, Baláz), waarin werd bepaald dat ook bepaalde bestuursrechtelijke boetes onder de werkingssfeer van het Kaderbesluit kunnen vallen. De Afdeling oordeelde dat ook bestuurlijke boetes ter zake van de overtreding van de rijtijdenwetgeving onder de werkingssfeer hadden kunnen worden gebracht van de wet waarmee Kaderbesluit 2005/214/JBZ in Nederland is geïmplementeerd (Wet wederzijdse erkenning en tenuitvoerlegging geldelijke sancties en beslissingen tot confiscatie). De reikwijdte van deze wet is nu beperkt tot de inning van sancties voor strafrechtelijke overtredingen en de sancties die vallen onder Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wahv).

De Afdeling verbond aan zijn oordeel over de werkingssfeer ook consequenties voor het handhavingssysteem waarin bij niet-ingezetenen die worden staande gehouden wegens een overtreding van de rijtijdenwetgeving (Arbeidstijdenwet) een vordering tot directe betaling wordt gedaan. In het geval zo'n vordering zou worden gedaan jegens in andere EU-lidstaten woonachtige personen of gevestigde rechtspersonen, is sprake van ongerechtvaardigde indirecte discriminatie ten opzichte van Nederlandse ingezetenen, aldus de Afdeling.

Directe betaling kan nog steeds worden aangeboden. In het geval dat de betrokkene daarvan geen gebruik wil maken, zal een beschikking en eventuele aanmaning naar het huisadres van de betrokkene worden gezonden. Wijziging van de Wet wederzijdse erkenning van geldelijke sancties en beslissingen tot confiscatie zal het mogelijk maken dat in geval de betrokkene niet betaalt, de tenuitvoerlegging van de boete kan worden overgedragen aan de autoriteit die in het land waar de betrokkene zijn vaste woon- of verblijfplaats heeft, bevoegd is dergelijke boetes te innen. Ten aanzien van overtredingen op grond van de Wahv bestaat deze mogelijkheid van overdracht al, omdat van meet af aan vaststond dat het Kaderbesluit daarop van toepassing is.

Er zijn op dit moment geen cijfers beschikbaar over het inningspercentage van de boetes die op grond van de rijtijdenwetgeving (Arbeidstijdenwet) naar het opgegeven adres van de buitenlandse betrokkene zijn gezonden, omdat deze werkwijze pas recent is ingevoerd.

Evenmin heb ik inzicht in cijfers over de inning door buitenlandse autoriteiten van overgedragen boetes, maar er is geen aanleiding om te veronderstellen dat de buitenlandse autoriteiten de inning van deze boetes minder effectief ter hand zouden nemen dan de inning van in eigen land opgelegde boetes en dat betrokkenen «de dans ontspringen». Het CJIB int de aan Nederland overgedragen geldelijke sancties ook conform nationaal recht.

<sup>8</sup> <http://www.minbuza.nl/ecer/nieuws/2014/12/minister-im-mocht-bestuurlijke-boete-niet-direct-innen-van-chauffeur-uit-polen.html>

#### Vraag 5

Is er naar aanleiding van deze uitspraak (201308572/1) een toets uitgevoerd op het EU-discriminatieverbod binnen de verkeersregelgeving? Zo ja, wat zijn de uitkomsten? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 5

Ik verwijs naar mijn antwoord op vraag 4.

#### Vraag 6

Hoe beoordeelt u de inzet van private organisaties, zoals bijvoorbeeld die in de Rotterdamse haven worden ingeschakeld om boetes door heel Europa te innen?<sup>9</sup> Is dit een mogelijkheid die breder zou kunnen worden toegepast om actief verkeersovertreders op te sporen in het buitenland? Zo nee, op welke wijze spoort u actief buitenlandse overtreeders van de verkeersregelgeving op en hoe zorgt u ervoor dat boetes kunnen worden geïnd?

#### Antwoord 6

Ik verwijs naar de antwoorden op vraag 26 van de leden Van Helvert en Omtzigt van uw Kamer<sup>10</sup> en vraag 5 van de leden De Rouwe en Oskam van uw Kamer<sup>11</sup>. De inningsmogelijkheden bij boetes die zijn opgelegd aan niet-ingezetenen (bestuurders en kentekenhouders) zijn iets beperkter dan voor boetes die zijn opgelegd aan Nederlandse ingezetenen (bestuurders en kentekenhouders), maar deze inningsmogelijkheden zijn momenteel voldoende. De problematiek richt zich op het technisch en procesmatig kunnen verwerken van de geflitste overtreding bij kentekens uit andere landen dan Nederland, België, Duitsland, Frankrijk en Zwitserland. Hiervoor zijn aanpassingen noodzakelijk in de digitale handhavingsmiddelen en de verwerkingssystemen, zoals uiteengezet in mijn antwoord op vraag 2.

#### Vraag 7

Kunt u deze vragen beantwoorden voor het AO Transportraad van 3 juni 2015?

#### Antwoord 7

Ja.

---

<sup>9</sup> TLN-website, 7 april 2015, «Camerahandhaving op Maasvlakte gestart» (toepassing van last onder dwangsom door Euro Parking Collection plc.)

<sup>10</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2014–2015, Aanhangsel Handelingen, nr. 1916

<sup>11</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2013–2014, Aanhangsel Handelingen, nr. 2140