

Vergaderjaar 2022–2023

29 279

Rechtsstaat en Rechtsorde

Nr. 764

BRIEF VAN DE MINISTER VOOR RECHTSBESCHERMING

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 januari 2023

Verkeersveiligheid valt of staat met een effectieve handhaving van verkeersvoorschriften. Leidt een overtreding van die voorschriften tot het opleggen van een verkeersboete, dan dient deze (al dan niet in termijnen) te worden betaald. Zodoende wordt de consequentie van het begaan van een overtreding gevoeld en kan herhaling worden voorkomen. Dit geldt onverminderd voor in het buitenland opgelegde verkeersboetes. Verkeersveiligheid eindigt immers niet bij onze landsgrens.

Tijdens het commissiedebat strafrechtelijke onderwerpen van 3 juni 2021 (Kamerstuk 29 279, nr. 656) zegde de toenmalig Minister van Justitie en Veiligheid uw Kamer toe onderzoek te doen naar de betalingsbereidheid van houders van Nederlandse kentekens bij buitenlandse verkeersboetes. In tegenstelling tot de inning van Nederlandse verkeersboetes was hierover nog weinig bekend.

Met deze brief bied ik u het rapport «Boetes uit het buitenland, verkeersboetes uit andere Europese lidstaten opgelegd aan en betaald door houders van Nederlandse kentekens» aan. Hieruit blijkt dat Nederlanders goede betalers zijn in verhouding tot ingezetenen van andere Europese landen.

Hieronder vat ik het rapport verder samen en geef ik vervolgens mijn beleidsreactie.

Samenvatting

Het onderzoek is in opdracht van het Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum (WODC) door het onderzoeksbureau Dialogic uitgevoerd. Het doel van het onderzoek was om na te gaan of de verkeersboetes die door Europese landen aan houders van Nederlandse kentekens worden opgelegd ook betaald worden.

Het gaat daarbij om verkeersboetes waarvoor het betreffende land op basis van het Nederlandse kenteken de naam- en adresgegevens heeft opgevraagd bij de Dienst Wegverkeer via het Europees informatiesysteem (EUCARIS).¹

In de praktijk betreft dit doorgaans overtredingen die automatisch zijn gedetecteerd, zoals het rijden met een te hoge snelheid en het niet stoppen voor rood licht.

Na herhaalde verzoeken is het de onderzoekers gelukt om van totaal 12 lidstaten informatie te verkrijgen. Op basis hiervan is zicht gekregen op de inning van meer dan 70% van de verkeersboetes waarvoor de naam- en adresgegevens van houders van Nederlandse kentekens zijn opgevraagd. Het onderzoek geeft volgens het WODC op wetenschappelijk verantwoorde en betrouwbare wijze antwoord op de vraag of de verkeersboetes die door andere Europese landen aan houders van Nederlandse kentekens worden opgelegd ook betaald worden.

Uit het onderzoek komt naar voren dat in de periode van 2017 tot en met 2021 gemiddeld 83% van de aan houders van Nederlandse kentekens door andere Europese landen opgelegde verkeersboetes zijn betaald. Bij verkeersboetes uit België, Luxemburg, Duitsland en Frankrijk is het inningspercentage zelfs tussen 85% en 95%. Houders van Nederlandse kentekens zijn daarmee relatief goede betalers. Het inningspercentage van verkeersboetes die België, Frankrijk, Letland, Luxemburg, Oostenrijk en Spanje aan andere niet-ingezetenen stuurden ligt namelijk aanzienlijk lager: tussen 50 en 70%.

Er is geen onderzoek gedaan naar verklaringen voor het betaalgedrag van houders van Nederlandse kentekens. Reflecterend op de onderzoeksresultaten veronderstellen de onderzoekers evenwel dat het effectieve inningsbeleid in Nederland bijdraagt aan de betalingsbereidheid van Nederlanders in geval van buitenlandse boetes.

Tot slot constateren de onderzoekers dat – in geval van mislukte inning door het buitenland – relatief weinig gebruik wordt gemaakt van de mogelijkheid van overdracht van de boete naar het land van herkomst in een ultieme poging alsnog te innen. Dit komt met name door het ten goede komen van de boetekosten aan het innende land maar ook door de hoge administratieve lasten en daarmee gemoeide kosten. De onderzoekers geven aan dat zowel voor het verhogen van de effectiviteit van de handhaving in het eigen land (het brede uitstralingseffect) als voor de transnationale handhaving (het niet-laten-wegkomen argument) geldt dat de kosten van de handhaving en administratieve lasten sterk naar beneden kunnen worden gebracht door de werkprocessen zoveel mogelijk te automatiseren.

Reactie

Over de inning van Nederlandse verkeersboetes is veel bekend.² Er was geen zicht op de betaling van buitenlandse verkeersboetes door Nederlandse kentekenhouders. Het onderzoeksrapport maakt het beeld nu compleet door hierover inzicht te geven. Ik ben de onderzoekers dan ook erkentelijk voor hun werk.

¹ De basis voor de uitwisseling van kentekengegevens is de Europese *Cross-Border Ex-change Directive* (CBE; Directive 2011/82/EU). Hierin is vastgelegd dat voor het innen van een verkeersboete gegevens van de kentekenhouder kunnen worden opgevraagd bij toegewezen nationale contactpunten van andere lidstaten. Vervolgens kunnen de lidstaten de kentekenhouders aanschrijven met een bekeuring.

² Kamerstuk 29 279, nr. 593.

Het is positief te constateren dat Nederlandse kentekenhouders bij buitenlandse verkeersboetes een goede betaaldiscipline laten zien, die overeenkomt met het betaalgedrag bij Nederlandse verkeersboetes.³ De overwegingen van de onderzoekers dat het effectieve inningsbeleid bij Nederlandse verkeersboetes deze betaaldiscipline mogelijk gunstig beïnvloedt, onderschrijf ik. Hierbij merk ik op dat het Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB) met deze inning is belast. Dit doet het CJIB effectief, zonder de burger uit het oog te verliezen, bijvoorbeeld door betalingsre-gelingen toe te staan of – in geval van problematische schulden – een noodstopprocedure te starten.

Tegelijkertijd is ook ruimte voor verbetering met betrekking tot buitenlandse verkeersboetes. Deze ligt met name op het gebied van de overdracht naar het land van de kentekenhouder indien inning door het buitenland niet slaagt. Dit kan bevorderd worden door het verder automatiseren van werkprocessen in andere landen. Nederland zal in Europees verband hiervoor aandacht vragen.

De Minister voor Rechtsbescherming,
F.M. Weerwind

³ Bij Nederlandse verkeersboetes wordt 84% betaald na de eerste aanschrijving (91% na aanmaningen), terwijl 83% van de door het buitenland opgelegde verkeersboetes wordt betaald.