



Brussel, 1.3.2023
COM(2023) 128 final

2023/0055 (COD)

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

betreffende het Uniebrede effect van bepaalde ontzeggingen van de rijbevoegdheid

(Voor de EER relevante tekst)

{SWD(2023) 128-129} - {SEC(2023) 350}

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

• Motivering en doel van het voorstel

Verbetering van de verkeersveiligheid vormt een centrale doelstelling van het verkeersbeleid van de Unie. De Unie voert een beleid voor een betere verkeersveiligheid om het aantal doden en gewonden en de materiële schade te doen afnemen.

De afgelopen 20 jaar zijn de wegen in de EU veel veiliger geworden. Het aantal verkeersdoden is met 61,5 % gedaald, van ongeveer 51 400 in 2001 tot ongeveer 19 800 in 2021. De politieke ambitie van de EU, vastgelegd in een aantal strategische documenten die de Commissie de afgelopen twee decennia heeft gepubliceerd, zoals het *Witboek over het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010*¹ of de mededeling van de Commissie “*Naar een Europese verkeersveiligheidsruimte - Strategische beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020*”², was echter groter: het aantal verkeersdoden tussen 2001 en 2010 met 50 % doen dalen, en met nog eens 50 % tussen 2011 en 2020 (d.w.z. met 75 % tussen 2001 en 2020). In haar *strategie voor duurzame en slimme mobiliteit*³ van 2020 heeft de Commissie zich ertoe verbonden het aantal dodelijke slachtoffers in alle vervoerswijzen tegen 2050 tot nul terug te brengen.

De daling van het aantal verkeersdoden met 17 % tussen 2019 en 2020 was in grote mate het gevolg van de scherpe terugval van het verkeersvolume in de nasleep van de COVID-19-pandemie⁴. In de jaren vóór 2020 was er nauwelijks sprake van een daling van het aantal verkeersdoden. Deze stagnatie, die al rond 2014 werd ingezet, heeft de ministers van Vervoer van de lidstaten van de Unie ertoe aangezet om tijdens de informele Raad Vervoer in Valletta in maart 2017 een ministeriële verklaring over verkeersveiligheid af te leggen⁵, waarin zij de Commissie opriepen na te gaan of het rechtskader van de Unie inzake verkeersveiligheid kan worden versterkt om die stagnerende trend om te keren.

In de Verklaring van Valletta⁶ werd er uitdrukkelijk toe opgeroepen werk te maken van de wederzijdse erkenning van ontzeggingen van de rijbevoegdheid met betrekking tot niet-ingezeten bestuurders:

“De ministers van Vervoer roepen de Commissie op om: (...) onderzoek te doen naar het versterken van het EU-rechtskader inzake verkeersveiligheid met bijzondere aandacht voor de samenwerking tussen de lidstaten over de wederzijdse erkenning van beslissingen tot

¹ COM(2001) 370 def.

² COM(2010) 389 def.

³ COM(2020) 789 final.

⁴ De Europese Raad voor de verkeersveiligheid (ETSC) heeft gerapporteerd dat tijdens de eerste lockdown, in april 2020, het verkeersvolume in de grote Europese steden met 70 tot 85% was afgenomen (<https://etsc.eu/covid-19-huge-drop-in-traffic-in-europe-but-impact-on-road-deaths-unclear/>).

⁵ Zie: https://eumos.eu/wp-content/uploads/2017/07/Valletta_Declaration_on_Improving_Road_Safety.pdf; in juni 2017 heeft de Raad conclusies over verkeersveiligheid aangenomen ter bekrachtiging van de verklaring van Valletta (zie document 9994/17).

⁶ Verklaring van Valletta over verkeersveiligheid, 2015, punt 9, c).

rijverbod ten aanzien van buitenlandse bestuurders, zonder vooruit te lopen op de passende rechtsgrond(en) voor dergelijke voorstellen (...).”

In die context vormt de consistente handhaving van sancties voor in de Unie begane verkeersovertredingen een belangrijk element van de inspanningen van de Unie om de verkeersveiligheid te verbeteren. In het huidige rechtskader kan echter geen Uniebreed effect worden gegeven aan ontzeggingen van de rijbevoegdheid naar aanleiding van een overtreding die is begaan in een andere lidstaat dan die welke het rijbewijs heeft afgegeven.

Aangezien de afgifte van een rijbewijs een soevereine handeling is, kan een dergelijk document niet met hetzelfde effect door een andere lidstaat worden ingetrokken. De intrekking van een rijbewijs heeft alleen een Uniebreed effect, wanneer het wordt ingetrokken door de lidstaat die het heeft afgegeven. Andere lidstaten mogen de rijbevoegdheid alleen voor hun respectieve grondgebied beperken, in overeenstemming met het territorialiteitsbeginsel⁷. Om ervoor te zorgen dat ontzeggingen van de rijbevoegdheid een Uniebreed effect krijgen en om de relatieve straffeloosheid van verkeersovertreders te voorkomen, is het dan ook noodzakelijk dat er een Uniekader wordt vastgesteld.

Welke autoriteiten besluiten tot het opleggen van ontzeggingen van de rijbevoegdheid kunnen nemen, verschilt van lidstaat tot lidstaat. Daarom moet de oplegging van een Uniebrede ontzegging van de rijbevoegdheid worden vastgesteld op basis van het nationale recht van de lidstaat die het rijbewijs heeft afgegeven. Op grond van het voorstel zullen de lidstaten verplicht zijn om, overeenkomstig hun eigen nationale wetgeving, een aanvullend Uniebreed effect te verlenen aan een door een andere lidstaat opgelegde ontzegging van de rijbevoegdheid.

Het kader moet gebaseerd zijn op het beginsel dat de gevolgen met betrekking tot de intrekking, schorsing of beperking van rijbewijzen zoveel mogelijk in de hele Unie moeten worden toegepast, zodat een Uniebrede ontzegging van de rijbevoegdheid ontstaat. Een dergelijk kader stelt de EU in staat vergelijkbare resultaten te bereiken als die welke met de wederzijdse erkenning van besluiten tot oplegging van ontzeggingen van de rijbevoegdheid zouden worden bereikt, terwijl tegelijkertijd rekening wordt gehouden met de specifieke kenmerken van het wegvervoer en ervoor wordt gezorgd dat er geen overlapping is tussen het Uniebrede effect van ontzeggingen van de rijbevoegdheid en de instrumenten die worden gebruikt op het gebied van strafrechtelijke samenwerking.

Het toepassingsgebied van dit initiatief bestrijkt de verkeersovertredingen die het sterkst bijdragen tot verkeersongevallen en verkeersdoden, namelijk: te hoge snelheid; rijden onder invloed van drank; rijden onder invloed van drugs en het begaan van verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen met de dood of ernstig lichamelijk letsel tot gevolg.

Snelheid heeft niet alleen een directe invloed op botsingen en de ernst ervan, maar te snel rijden is ook gemiddeld veruit de meest geregistreerde verkeersovertreding⁸. Het aantal en de ernst van botsingen nemen exponentieel toe naarmate de rijnsnelheid toeneemt. Omgekeerd

⁷ Deze interpretatie wordt ook steeds herhaald in de rechtspraak van het Hof van Justitie van de Europese Unie, zie bijvoorbeeld: zaak C-419/10, Hofmann, ECLI:EU:C:2012:240, en zaak C-260/13, Aykul, ECLI:EU:C:2015:257.

⁸ https://etsc.eu/wp-content/uploads/ETSC_PINFLASH42_v2TH_JC_FINAL_corrected-060522.pdf.

kan een vermindering van de snelheid met slechts enkele km/h het aantal en de ernst van botsingen aanzienlijk verminderen⁹.

Het aandeel snelheidsovertredingen door niet-ingezeten bestuurders kan sterk verschillen van lidstaat tot lidstaat. Gemiddeld wordt ongeveer 18 % van alle snelheidsovertredingen gepleegd door niet-ingezeten bestuurders. Er is dus een belangrijke groep bestuurders die ernstige verkeersovertredingen begaan in andere lidstaten, maar daarvoor niet (volledig) aansprakelijk worden gesteld. Snelheidshandhaving is bedoeld om bestuurders ervan te weerhouden de snelheidslimieten te overschrijden door sancties op te leggen aan degenen die dat wel doen. Dit afschrikkend effect geldt niet alleen voor de bestuurders die zelf worden bestraft (specifieke afschrikking), maar ook voor bestuurders die zien of horen dat anderen worden bestraft (algemene afschrikking)¹⁰.

Door de lidstaten toe te staan ontzeggingen van de rijbevoegdheid als gevolg van snelheidsovertredingen wederzijds te erkennen, en dus de huidige straffeloosheid van deze overtreeders gedeeltelijk weg te nemen, wordt verwacht dat zij minder snel zullen rijden, aangezien zij het gevoel zullen hebben dat zij in het buitenland de snelheidsbeperkingen evenzeer moeten naleven als in hun eigen lidstaat. Aangezien snelheidsovertredingen de meest begane verkeersovertreding zijn, zal de wederzijdse erkenning van ontzeggingen van de rijbevoegdheid ten gevolge daarvan naar verwachting op zich al een aanzienlijk effect hebben op de verkeersveiligheid; sommige belanghebbenden schatten bijvoorbeeld dat elk jaar 2 100 levens kunnen worden gered als de gemiddelde snelheid op alle wegen in de EU met slechts 1 km/h daalt¹¹.

Deze logica geldt ook voor rijden onder invloed. Het aantal overtredingen wegens rijden onder invloed van drank wordt geraamd op 1,2 miljoen in 2019 en zal naar verwachting stijgen tot 1,5 miljoen in 2030 en 2,4 miljoen tegen 2050, voortbouwend op de ontwikkeling van de handavingsintensiteit in de periode 2010-2019¹². Op basis van een recente studie in het kader van het project DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines) werd het percentage overtredingen geschat waarbij de geteste alcoholconcentratie in het bloed hoger was dan 0,8¹³. Op EU-niveau werd geschat dat ongeveer 26 % van alle alcoholdelicten ernstig is, met mogelijke intrekking van het rijbewijs als gevolg, en dat ongeveer 15 % van alle verkeersovertredingen wordt begaan door niet-ingezeten bestuurders¹⁴.

Ook geneesmiddelen kunnen psychische en fysiologische functies beïnvloeden, met gevolgen voor de rijgeschiktheid. Op basis van epidemiologische studies naar verkeersdoden op nationaal niveau wordt geschat drugs (waaronder geneesmiddelen) een rol spelen in 15-25 %

⁹ Ibid.

¹⁰ Ibid.

¹¹ ETSC (2019), PIN Flash 36, Reducing Speeding in Europe <https://bit.ly/2YZgSsr>

¹² Europese Commissie, directoraat-generaal Mobiliteit en Vervoer, Modijefsky, M., Janse, R., Spit, W., et al., Preventie van rijden onder invloed van alcohol en drugs: eindverslag, Bureau voor publicaties van de Europese Unie, 2022, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/284545>.

¹³ Europees Waarnemingscentrum voor drugs en drugsverslaving (2012): Rijden onder invloed van drugs, alcohol en geneesmiddelen in Europa — bevindingen van het DRUID-project (https://www.emcdda.europa.eu/attachements.cfm/att_192773_EN_TDXA12006ENN.pdf).

¹⁴ SWD(2023) 126 final.

van alle dodelijke verkeersongevallen¹⁵. Volgens een ander rapport van het DRUID-project¹⁶ is de belangrijkste afschrikkingsfactor met betrekking tot rijden onder invloed van drugs het vermeende risico om te worden betrapt, maar uit een in 2018 uitgevoerd onderzoek is gebleken dat slechts 14 % van alle bestuurders denkt dat het waarschijnlijk is dat zij zullen worden gecontroleerd op het gebruik van illegale drugs¹⁷. De zichtbaarheid van de handhaving van overtredingen wegens rijden onder invloed van drugs moet daarom worden vergroot. Mede gezien de link tussen drugs en alcohol (meestal “rijden onder invloed” genoemd), moet rijden onder invloed van drugs worden opgenomen in de lijst van overtredingen in de voorgestelde richtlijn.

Naast snelheidsovertredingen en rijden onder invloed, kunnen andere gedragingen die in strijd zijn met de verkeersregels ook leiden tot ernstig lichamelijk letsel of zelfs de dood van, met name, kwetsbare weggebruikers zoals kinderen, voetgangers, fietsers, mensen op (elektrische) steps en personen met beperkte mobiliteit. Daarom wordt in de richtlijn voorgesteld om ontzeggingen van de rijbevoegdheid die naar aanleiding van dergelijke overtredingen worden opgelegd, in de hele EU te laten gelden.

In de evaluatie van Richtlijn 2006/126/EG¹⁸ werd geconcludeerd dat het ontbreken van een specifiek en efficiënt EU-kader voor ontzeggingen van de rijbevoegdheid problemen met zich meebrengt als het gaat om de preventie van misbruik door bestuurders die overtredingen begaan op het grondgebied van een lidstaat, maar vervolgens in een andere lidstaat kunnen blijven rijden zonder gevolgen van die overtredingen te ondervinden. 16 van de 21 respondenten die nationale autoriteiten vertegenwoordigden, waren van mening dat het verschil in behandeling tussen ingezetenen en niet-ingezetenen wat het opleggen van een ontzegging van de rijbevoegdheid betreft, een belangrijk probleem was. Sommige lidstaten bevestigden dat het gebrek aan een Uniebrede ontzegging van de rijbevoegdheid, aan de hand van wederzijdse erkenning van besluiten, het moeilijk maakt om ontzeggingen van de rijbevoegdheid over de grenzen heen te handhaven en dus een risico vormt voor de verkeersveiligheid in de EU, met name als de ontzegging van de rijbevoegdheid het gevolg is van ernstige overtredingen (bv. rijden onder invloed van drank). De gerichte enquête onder de nationale autoriteiten die in het kader van de evaluatie is uitgevoerd, bevestigde in grote lijnen dat het ontbreken van een EU-kader voor ontzeggingen van de rijbevoegdheid negatieve gevolgen kan hebben voor de verkeersveiligheid en kan leiden tot rijbewijstoerisme, hoewel de impact hiervan moeilijk te beoordelen is.

Wanneer in deze toelichting wordt verwezen naar de wederzijdse erkenning van ontzeggingen van de rijbevoegdheid in het kader van de voorbereidende werkzaamheden, moet dit worden gezien als de beleidsdoelstelling om te zorgen voor een Uniebreed effect van ontzeggingen van de rijbevoegdheid, aangezien dit altijd het oorspronkelijke doel van het initiatief was.

¹⁵ Europese Commissie, directoraat-generaal Mobiliteit en Vervoer, Modijefsky, M., Janse, R., Spit, W., et al., Preventie van rijden onder invloed van alcohol en drugs: eindverslag, Publicatiebureau van de Europese Unie, 2022, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/284545>.

¹⁶ Microsoft Word - FINAL Deliverable 4 2 1 DRAFTv10 (bast.de)

¹⁷ <https://www.esranet.eu/en/publications/>

¹⁸ Werkdocument van de diensten van de Commissie SWD(2022)0017 final: Evaluation of the Directive 2006/126/EC of the European Parliament and of the Council of 20 December 2006 on driving licences.

In het kader van de voorbereidende werkzaamheden voor Richtlijn (EU) 2015/413¹⁹ is bovendien ook onderzocht of een Uniebreed effect van ontzeggingen van de rijbevoegdheid tot stand kan worden gebracht via wederzijdse erkenning van besluiten.

Tijdens de voorbereidende werkzaamheden voor de herziening van Richtlijn 2006/126/EG verklaarde de grote meerderheid van de respondenten op de openbare raadpleging (68 %, 5 146 van de 7 532 respondenten) dat het zeer belangrijk of belangrijk is dat het toepassingsgebied van die richtlijn wordt uitgebreid tot regels inzake de wederzijdse erkenning van ontzeggingen van de rijbevoegdheid. Tijdens de workshop en de gerichte interviews toonden de meeste belanghebbenden²⁰ zich voorstander van het concept van wederzijdse erkenning van ontzeggingen van de rijbevoegdheid. Nederland heeft echter enkele juridische bezwaren geuit²¹, en Duitsland had, althans in de beginfase, enkele bedenkingen.

Over het algemeen waren veel belanghebbenden voorstander van een Uniebrede ontzegging van de rijbevoegdheid door middel van wederzijdse erkenning van besluiten, met name voor snelheidsovertredingen en rijden onder invloed van drank. Dit werd bevestigd in de openbare raadpleging: respectievelijk 6 106 (81 %) en 4 966 (66 %) van de 7 532 respondenten beschouwden een Uniebrede ontzegging van de rijbevoegdheid, via wederzijdse erkenning van besluiten, voor rijden onder invloed van alcohol of drugs en snelheidsovertredingen als zeer belangrijk of belangrijk voor de herziening van Richtlijn 2006/126/EG. Op de vraag voor welke overtredingen in de EU een ontzegging van de rijbevoegdheid moet worden opgelegd, koos 87 % van de respondenten op de openbare raadpleging (6 586 van de 7 532) voor rijden onder invloed van alcohol en drugs en 46 % (3 470 van de 7 532) voor snelheidsovertredingen. In de gerichte interviews spraken sommige belanghebbenden²² hun steun uit voor een Uniebrede ontzegging van de rijbevoegdheid door middel van wederzijdse erkenning van besluiten voor snelheidsovertredingen en rijden onder invloed van drank. Zweden, Slovenië en België waren eveneens voorstander, maar erkenden dat het moeilijk was om overeenstemming te bereiken met de andere lidstaten en dat er problemen waren met de tenuitvoerlegging.

Het ontbreken van een duidelijk EU-kader voor een Uniebrede ontzegging van de rijbevoegdheid door middel van wederzijdse erkenning van besluiten bemoeilijkt de preventie van misbruiken door bestuurders en heeft gevolgen voor de verkeersveiligheid. Deze bevinding werd ook bevestigd door de lidstaten tijdens de gerichte interviews. Het terugdringen van gevaarlijk rijgedrag en van het aantal bestuurders zonder rijbewijs lijken relevante factoren te zijn voor belanghebbenden die hebben gereageerd op de openbare raadpleging. Respectievelijk 55 % (5 063 van de 7 532 respondenten) en 69 % (5 201 van de 7 532) vond dit uiterst belangrijk of zeer belangrijk.

In de gerichte enquête heeft een grote meerderheid van de vertegenwoordigers van nationale autoriteiten (16/21) aangegeven dat zij van mening waren dat het verschil in behandeling

¹⁹ De hierin gepresenteerde statistieken en enquêteresultaten maken deel uit van de studie ter onderbouwing van de effectbeoordeling voor de herziening van Richtlijn (EU) 2015/413 ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen, ECORYS-consortium (2022), MOVE/C2/SER/2019-425/SI2.819667.

²⁰ Europese federatie van verkeersslachtoffers, FR, ETWC, HU, SE, SI, BE, CEETAR en NL.

²¹ NL had bedenkingen bij de uiteenlopende regels en procedures die in de EU van toepassing zijn.

²² De Europese Raad voor de veiligheid van vervoer, de European Association of Motorcycle Manufacturers en de Dansk Kørelærer-Unie.

tussen ingezetenen en niet-ingezetenen wat het opleggen van een ontzegging van de rijbevoegdheid betreft, een belangrijk probleem was. 64 % van de niet-gouvernementele organisaties die reageerden op de enquête was het hiermee eens. Ook het verschil in behandeling tussen ingezetenen en niet-ingezetenen wat strafpunten op het rijbewijs betreft, vonden zij een belangrijk probleem voor de verkeersveiligheid (64 %).

De nationale autoriteiten schatten dat jaarlijks gemiddeld 25 000 tot meer dan 50 000 overtredingen worden begaan die tot een ontzegging van de rijbevoegdheid leiden. Het aantal ontzeggingen van de rijbevoegdheid voor ingezetenen bestuurders (de ontzegging van de rijbevoegdheid wordt opgelegd door de lidstaat die het rijbewijs heeft afgegeven) werd geraamd op 0 tot 5 000. Het aantal ontzeggingen van de rijbevoegdheid voor niet-ingezetenen bestuurders (de ontzegging van de rijbevoegdheid wordt opgelegd door een andere lidstaat dan die welke het rijbewijs heeft afgegeven) werd geraamd op 0 tot 5 000. Een meerderheid van de respondenten schatte dat jaarlijks 0 tot 1 000 overtredingen worden begaan die tot strafpunten op het rijbewijs leiden. Een kleine meerderheid van de respondenten schatte dat ingezetenen bestuurders (de strafpunten worden opgelegd door de lidstaat die het rijbewijs heeft afgegeven) jaarlijks 0 tot 1 000 overtredingen begaan die tot strafpunten op het rijbewijs leiden. Het aantal overtredingen door niet-ingezetenen bestuurders (het rijbewijs is niet afgegeven in de lidstaat die de ontzegging van de rijbevoegdheid oplegt) die tot strafpunten op het rijbewijs leiden, werd geraamd op 0 tot 5 000.

Tijdens de voorbereidende werkzaamheden werd bevestigd dat de invoering van een specifiek en efficiënt systeem om een Uniebreed effect te geven aan ontzeggingen van de rijbevoegdheid, waarschijnlijk een aanzienlijk effect zal hebben op de verkeersveiligheid. Dit voorstel maakt deel uit van een pakket dat ook de herziening van twee andere richtlijnen omvat:

- Richtlijn (EU) 2015/413 ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen²³, en
- Richtlijn 2006/126/EG betreffende het rijbewijs²⁴.

Richtlijn (EU) 2015/413 is een van de hoekstenen van de handhaving van bepaalde duidelijk omschreven verkeersovertredingen, wanneer dergelijke overtredingen zijn begaan met een voertuig dat geregistreerd is in een andere lidstaat dan die waar de overtreding is begaan, hetgeen in de meeste gevallen ook wijst op een niet-ingezetenen overtreder. Het was daarom belangrijk het toepassingsgebied van dit voorstel zoveel mogelijk af te stemmen op de overtredingen van dat initiatief. Anders beschikken de handhavingsautoriteiten mogelijk over onvoldoende instrumenten om het onderzoek dat moet leiden tot een ontzegging van de rijbevoegdheid, daadwerkelijk uit te voeren. Bovendien genieten niet-ingezetenen overtreiders mogelijk niet hetzelfde niveau van procedurele waarborgen als hun binnenlandse tegenhangers, hetgeen met de herziening van die richtlijn beter moet worden gewaarborgd. Tijdens de voorbereidende werkzaamheden voor dit voorstel werd duidelijk dat, hoewel de toepasselijke drempels die leiden tot ontzeggingen van de rijbevoegdheid aanzienlijk

²³ Richtlijn (EU) 2015/413 van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2015 ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen (PB L 68 van 13.3.2015, blz. 9).

²⁴ Richtlijn 2006/126/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 december 2006 betreffende het rijbewijs (herschikking) (PB L 403 van 30.12.2006, blz. 18).

verschillen van lidstaat tot lidstaat, bepaalde verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen in alle of in de meeste lidstaten aanleiding geven tot ontzeggingen van de rijbevoegdheid.

- **Verenigbaarheid met bestaande bepalingen op het beleidsterrein**

De invoering van een systeem dat een Uniebreed effect geeft aan ontzeggingen van de rijbevoegdheid voor niet-ingezeten overtreeders is steeds een aandachtspunt geweest in het initiatief tot herziening van Richtlijn 2006/126/EG²⁵.

Artikel 11, lid 4, van die richtlijn regelt bepaalde aspecten van ontzeggingen van de rijbevoegdheid. De herziening van Richtlijn 2006/126/EG, die parallel met dit initiatief wordt uitgevoerd om redenen van juridische consistentie en samenhang, zal betrekking hebben op de afgifte van rijbewijzen aan bestuurders waaraan een ontzegging van de rijbevoegdheid is opgelegd en op de vrijstellingen van de wederzijdse erkenning van (de geldigheid van) rijbewijzen wanneer de houder een ontzegging van de rijbevoegdheid heeft gekregen in een andere lidstaat dan die welke het rijbewijs heeft afgegeven. Bovendien zullen in de herziening bepalingen worden opgenomen die de handhaving van gedeeltelijke ontzeggingen van de rijbevoegdheid vergemakkelijken aan de hand van aantekeningen.

De Commissie stelt zich reeds geruime tijd tot doel een specifieke rechtshandeling voor te stellen om een Uniebreed effect te verlenen aan ontzeggingen van de rijbevoegdheid door middel van wederzijdse erkenning van besluiten. In 2006 gaf zij in een mededeling over ontzeggingen van de rijbevoegdheid wegens strafrechtelijke veroordelingen²⁶ al aan dat zij overwoog een rechtshandeling voor te stellen ter vervanging van de Overeenkomst van 1998 betreffende ontzegging van de rijbevoegdheid²⁷. Wat de wederzijdse erkenning van ontzeggingen van de rijbevoegdheid in het algemeen betreft, heeft de Commissie in die mededeling de voorkeur gegeven aan een sectorale aanpak, in sectoren waar de lidstaten een gemeenschappelijke basis hebben (zoals ontzeggingen van de rijbevoegdheid).

- **Verenigbaarheid met andere beleidsterreinen van de Unie**

Het voorstel is ook volledig in overeenstemming met het belangrijkste acquis inzake verkeersveiligheid.

Het heeft geen significante gevolgen voor Richtlijn (EU) 2022/2561 van het Europees Parlement en de Raad²⁸ en Verordening (EU) 2019/2144 van het Europees Parlement en de Raad²⁹. Het is ook in overeenstemming met het *EU-beleidskader voor verkeersveiligheid 2021-2030 — Volgende stappen op weg naar “Vision Zero”*³⁰.

²⁵ Zie de aanvangseffectbeoordeling van het initiatief tot herziening van de rijbewijsrichtlijn: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12978-Herziening-van-de-richtlijn-rijbewijzen_nl.

²⁶ COM(2006) 73 def.

²⁷ PB C 216 van 10.7.1998, blz. 1.

²⁸ Richtlijn (EU) 2022/2561 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2022 betreffende de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders van bepaalde voor goederen- en personenvervoer over de weg bestemde voertuigen (codificatie) (PB L 330 van 23.12.2023, blz. 46).

²⁹ Verordening (EU) 2019/2144 van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2019 betreffende de voorschriften voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd wat

Zoals hierboven vermeld, wordt Richtlijn (EU) 2015/413 parallel met dit voorstel herzien om redenen van juridische consistentie en samenhang. In dit verband moet worden herhaald dat Richtlijn (EU) 2015/413 naar verwachting de hoeksteen van het onderzoek zal worden en dus indirect ook zal bijdragen tot de handhaving, met name in gevallen waarin de dader op afstand is opgespoord. Aangezien de herziene Richtlijn (EU) 2015/413 tot doel heeft de uitwisseling van informatie en de wederzijdse bijstand tussen de lidstaten uit te breiden, kan ervan worden uitgegaan dat meer overtredingen met succes zullen worden onderzocht en dus ook aanzienlijk meer ontzeggingen van de rijbevoegdheid zullen worden opgelegd.

De herziening van Richtlijn (EU) 2015/413 heeft ook tot doel een hoger niveau van procedurele bescherming en bescherming van de grondrechten te bieden aan vervolgte of veroordeelde niet-ingezeten overtredders, ongeacht of de overtredding op afstand wordt vastgesteld of de dader wordt aangehouden voordat hij de lidstaat waar de overtredding is gepleegd, verlaat.

De herziening van Richtlijn 2006/126/EG en het Uniekader voor rijbewijzen zullen ook een aanvulling vormen op de regels van de voorgestelde richtlijn, zoals hierboven vermeld. Bovendien zal de herziene rijbewijnsrichtlijn bijdragen tot de praktische handhaving van gedeeltelijke ontzeggingen van de rijbevoegdheid en zal zij de lidstaat van de overtredding meer mogelijkheden bieden om de geldigheid van het rijbewijs van de overtredder niet te erkennen in gevallen waarin de voorgestelde richtlijn niet van toepassing is.

Bovendien zijn de regels inzake de bescherming van persoonsgegevens ook van toepassing op de uitwisseling van informatie met betrekking tot rijbewijzen, met name:

- Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad (algemene verordening gegevensbescherming)³¹; en
- Richtlijn (EU) 2016/680 van het Europees Parlement en de Raad³².

Het voorstel is ook in overeenstemming met andere instrumenten die de wederzijdse erkenning van vonnissen of rechterlijke beslissingen in strafzaken mogelijk maken. Het vult een lacune op met betrekking tot ontzeggingen van de rijbevoegdheid die voortvloeien uit rechterlijke beslissingen in strafzaken. Om mogelijke overlappingen tussen de voorgestelde richtlijn en het acquis van de Unie op het gebied van justitie en binnenlandse zaken te voorkomen, wordt verduidelijkt dat het voorstel deze instrumenten onverlet laat.

de algemene veiligheid ervan en de bescherming van de inzittenden van voertuigen en kwetsbare weggebruikers betreft (PB L 325 van 16.12.2019, blz. 1).

³⁰ SWD (2019) 283 final.

³¹ Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming) (PB L 119 van 4.5.2016, blz. 1).

³² Richtlijn (EU) 2016/680 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens door bevoegde autoriteiten met het oog op de voorkoming, het onderzoek, de opsporing en de vervolging van strafbare feiten of de tenuitvoerlegging van straffen, en betreffende het vrije verkeer van die gegevens (PB L 119 van 4.5.2016, blz. 89).

2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

• **Rechtsgrondslag**

Het hoofddoel van het voorstel is de verkeersveiligheid te verbeteren en alle weggebruikers in de Unie een hoog niveau van bescherming te bieden, hetgeen ook werd benadrukt in de oproep van de EU-ministers van Vervoer in de Verklaring van Valletta.

Volgens de jurisprudentie van het Hof van Justitie van de Europese Unie (HvJ-EU) beschikt de Uniewetgever over ruime wetgevende bevoegdheden met betrekking tot de vaststelling van passende gemeenschappelijke regels voor de vaststelling van een gemeenschappelijk vervoersbeleid³³. Verbetering van de verkeersveiligheid vormt een centrale doelstelling van het verkeersbeleid van de Unie. Maatregelen ter verwezenlijking van deze doelstelling kunnen derhalve worden vastgesteld op basis van artikel 91, lid 1, punt c), van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU)³⁴.

De passende rechtsgrondslag voor de voorgestelde richtlijn is derhalve artikel 91, lid 1, punt c), VWEU.

• **Keuze van het instrument**

Artikel 91, lid 1, punt c), VWEU geeft de EU-wetgever de mogelijkheid om verordeningen en richtlijnen vast te stellen.

Voor dit voorstel is een richtlijn het meest geschikte instrument, omdat daardoor rekening kan worden gehouden met de verschillen in de toepasselijke regels inzake het opleggen en handhaven van ontzeggingen van de rijbevoegdheid in de lidstaten.

• **Subsidiariteit (bij niet-exclusieve bevoegdheid)**

Overeenkomstig artikel 5, lid 3, VEU mag de Unie alleen optreden wanneer de doelstellingen van een voorgestelde maatregel niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt. Volgens het huidige wetgevingskader behouden ingezetene bestuurders die zelfs de meest laakbare verkeersovertredingen begaan, hun rijbevoegdheid in alle andere lidstaten dan de lidstaat waar de overtreding is begaan, zelfs indien die lidstaat die bevoegdheid beperkt. De enige situatie waarin een ontzegging van de rijbevoegdheid een Uniebreed effect heeft, is wanneer de lidstaat die de ontzegging van de rijbevoegdheid oplegt ook de lidstaat is die het rijbewijs aan de overtreder heeft afgegeven.

Met het oog op de verkeersveiligheid is het van het grootste belang dat een Uniebreed effect wordt gegeven aan ontzeggingen van de rijbevoegdheid. Dit kan alleen worden bereikt door middel van een EU-rechtsinstrument. De beslissing om een rijbewijs af te geven of om een persoon zijn rijbevoegdheid te ontnemen door dat rijbewijs ongeldig te verklaren, behoort tot de soevereiniteit van een lidstaat. Als zodanig zal het Uniebrede effect van een ontzegging van de rijbevoegdheid altijd afhangen van het optreden van de lidstaat die het rijbewijs heeft afgegeven; zonder tussenkomst van de Unie beschikt deze echter niet over de nodige informatie, rechtsinstrumenten of stimulansen om op te treden.

³³ Zaak C-223/02, *Spanje en Finland vs Parlement en Raad*, ECLI:EU:C:2004:497, punt 29 en de aldaar aangehaalde jurisprudentie.

³⁴ Zaak C-43/12, *Commissie vs Parlement en Raad*, ECLI:EU:C:2014:298, punt 43 en de aldaar aangehaalde jurisprudentie.

- **Evenredigheid**

De maatregelen van dit initiatief gaan niet verder dan wat nodig is om de doelstelling van de verbetering van de verkeersveiligheid te verwezenlijken door een Uniebreed effect te geven aan ontzeggingen van de rijbevoegdheid die het gevolg zijn van verkeersveiligheidsgerelateerde overtredingen. Volgens de richtlijn wordt de ontzegging van de rijbevoegdheid alleen doorgegeven aan de lidstaat die het rijbewijs heeft afgegeven voor de ernstige verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen die de belangrijkste oorzaken zijn van verkeersongevallen en verkeersdoden in de EU, namelijk rijden onder invloed van drank (rijden met een alcoholgehalte in het bloed dat hoger is dan de wettelijk toegestane maximumwaarde), snelheidsovertredingen (overschrijding van de snelheidslimieten die gelden voor de weg of het type voertuig in kwestie) en rijden onder invloed van drugs. De ontzegging van de rijbevoegdheid kan ook worden doorgegeven als ze werd opgelegd wegens een verkeersovertreding die de dood of ernstig lichamelijk letsel heeft veroorzaakt.

3. EVALUATIE, RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELING

- **Evaluatie van bestaande wetgeving en controle van de resultaatgerichtheid ervan**

In 2012 is een juridische studie³⁵ uitgevoerd, met de Commissie als belangrijkste opdrachtgever, over de stand van zaken met betrekking tot verboden binnen de EU op drie vooraf bepaalde gebieden, waaronder ontzeggingen van de rijbevoegdheid. In de studie werd niet alleen het relevante rechtskader van de EU geanalyseerd, maar ook de bestaande multinationale en bilaterale verdragen en overeenkomsten. Een van de conclusies was dat een nieuwe richtlijn moet worden vastgesteld om de grensoverschrijdende handhaving van ontzeggingen van de rijbevoegdheid te reguleren.

In 2022 heeft de Commissie een consortium van de ondernemingen Ecorys, Wavestone en Grimaldi de opdracht gegeven de effectbeoordeling van de herziening van Richtlijn (EU) 2015/413 te onderbouwen³⁶. Als onderdeel van de studie werd uitgebreid onderzoek verricht naar het regelgevingskader en de jurisprudentie van het HvJ-EU met betrekking tot ontzeggingen van de rijbevoegdheid. De conclusie van dat onderzoek ondersteunde ook de invoering van een nieuwe rechtshandeling om een Uniebreed effect te geven aan ontzeggingen van de rijbevoegdheid door middel van wederzijdse erkenning van dergelijke besluiten.

Zoals hierboven vermeld, wordt de situatie waarin een lidstaat op grond van zijn nationale wetgeving en wegens onrechtmatig handelen op zijn grondgebied de rijbevoegdheid van de houder van een door een andere lidstaat afgegeven rijbewijs schorst, momenteel gedeeltelijk geregeld door Richtlijn 2006/126/EG.

³⁵ Vermeulen, Gert & Bondt, Wendy & Ryckman, Charlotte & Persak, Nina. (2012). The disqualifications triad: approximating legislation, executing requests, ensuring equivalence.

³⁶ Studie ter onderbouwing van de effectbeoordeling voor de herziening van Richtlijn (EU) 2015/413 ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen, ECORYS-consortium (2022), MOVE/C2/SER/2019-425/SI2.819667.

De Europese Commissie heeft in 2022 een ex-postevaluatie³⁷ van die richtlijn gepubliceerd. Daaruit bleek dat de gecombineerde werking van Richtlijn 2006/126/EG betreffende het rijbewijs en de twee voorgangers ervan heeft geleid tot een gemeenschappelijk veiligheidsniveau voor weggebruikers in de Unie en het vrije verkeer heeft vergemakkelijkt. Uit die evaluatie bleek ook dat er nog ruimte is om het verkeersveiligheidsniveau in de Unie en de doeltreffendheid en evenredigheid van een aantal regelgevende eisen te verbeteren.

- **Raadpleging van belanghebbenden**

In overeenstemming met de richtsnoeren voor betere regelgeving³⁸ tijdens de ex-postevaluatie van Richtlijn 2006/126/EG en de effectbeoordeling van de herziening van die richtlijn, zijn ook met betrekking tot dit voorstel raadplegingen van belanghebbenden gehouden.

Tijdens de voorbereidende fase van de ex-postevaluatie is op 16 oktober 2020 een workshop voor belanghebbenden gehouden om bewijsmateriaal te verzamelen, vastgestelde bevindingen te bevestigen, feedback te verkrijgen over nieuwe bevindingen en standpunten te verzamelen.

Vervolgens vond tussen 28 oktober 2020 en 20 januari 2021 een openbare raadpleging plaats, om geïnteresseerde burgers en belanghebbenden de gelegenheid te geven hun mening te geven over de geldende regels.

Tijdens de voorbereidende fase van de effectbeoordeling konden belanghebbenden feedback geven over de aanvangseffectbeoordeling (2de kwartaal 2021). Vervolgens werden de volgende gerichte raadplegingsactiviteiten uitgevoerd:

- Twee gespreksronden:
 - verkennende interviews tijdens de aanvangsfase (1ste en 2de kwartaal 2022);
 - diepgaande interviews om informatielacunes op te vullen en de verwachte effecten van beleidsmaatregelen te beoordelen (2de en 3de kwartaal 2021).
- Twee enquêtes:
 - een enquête om de probleemanalyse te onderbouwen (2de kwartaal 2022);
 - een enquête om het effect van beleidsmaatregelen te beoordelen (2de en 3de kwartaal 2022).

Tot slot vond in het derde kwartaal van 2022 een nieuwe openbare raadpleging plaats.

Het Europees Parlement is voorstander van een versterking van het verkeersveiligheidskader, met name door de invoering van een instrument voor de wederzijdse erkenning van ontzeggingen van de rijbevoegdheid³⁹.

³⁷ Werkdocument van de diensten van de Commissie — Evaluation of the Directive 2006/126/EC of the European Parliament and of the Council of 20 December 2006 on driving licences, SWD/2022/0017 final.

³⁸ https://commission.europa.eu/law/law-making-process/planning-and-proposing-law/better-regulation_nl

³⁹ Resolutie van het Europees Parlement van 6 oktober 2021 over het EU-beleidskader voor verkeersveiligheid 2021-2030 — Volgende stappen op weg naar “Vision Zero” (2021/2014(INI)).

- **Bijeenbrengen en gebruik van expertise**

Tijdens de effectbeoordelingsfase vond een deskundigenworkshop plaats over medische geschiktheid en de gevolgen van verkeersovertredingen (2de kwartaal 2022).

Tijdens de voorbereidende fase van zowel de ex-postevaluatie als de effectbeoordeling is het bij artikel 9 van Richtlijn 2006/126/EG ingestelde comité voor het rijbewijs, dat hoofdzakelijk bestaat uit deskundigen van de lidstaten, voortdurend geïnformeerd en geraadpleegd.

- **Effectbeoordeling**

Er is een effectbeoordeling uitgevoerd⁴⁰ van de herziening van Richtlijn 2006/126/EG, met inbegrip van elementen die verband houden met ontzeggingen van de rijbevoegdheid. De effectbeoordeling werd goedgekeurd via de schriftelijke procedure en kreeg op 18 november 2022 een positief advies zonder opmerkingen van de Raad voor regelgevingstoetsing⁴¹. Voorts is ook het creëren van een Uniebreed effect van ontzeggingen van de rijbevoegdheid door middel van wederzijdse erkenning van besluiten uitgebreid aan bod gekomen tijdens de voorbereidende werkzaamheden voor de herziening van Richtlijn (EU) 2015/413. De resultaten van de onderzoekswerkzaamheden bevestigden dat ontzeggingen van de rijbevoegdheid moeten worden opgenomen in de herziening van Richtlijn 2006/126/EG, met name omdat dit niet binnen het toepassingsgebied van Richtlijn (EU) 2015/413 valt. Niettemin heeft de Commissie bij de ontwikkeling van de beleidsopties gebruik gemaakt van de informatie die tijdens de evaluatie- en beoordelingsfase voor beide richtlijnen is verzameld⁴².

Het eindverslag van de studie ter ondersteuning van de effectbeoordeling van het initiatief tot herziening van Richtlijn 2006/126/EG, dat ook betrekking heeft op dit voorstel, bevat een uitgebreide beschrijving en beoordeling van de meerwaarde van het initiatief en het verband met andere beleidsinitiatieven (zie punten 1.3, 1.5 en 3.3). Een gedetailleerde beschrijving van de beleidsopties is opgenomen in de punten 5.2 en 8.1, terwijl de effecten van alle opties uitvoerig zijn geanalyseerd in punt 6. De samenvatting van de onderzochte beleidsopties kan worden geraadpleegd in de toelichting bij het voorstel tot herziening van Richtlijn 2006/126/EG⁴³. Een EU-kader voor uniforme grensoverschrijdende handhaving van ontzeggingen van de rijbevoegdheid werd voorgesteld in de overeenkomst betreffende ontzegging van de rijbevoegdheid uit 1998 (akte van de Raad van 17 juni 1998)⁴⁴, die niet in

⁴⁰ SWD(2023) 128 final.

⁴¹ RSB/RM/cdd – rsb(2022)7907617.

⁴² De in dit hoofdstuk gepresenteerde beoordeling van de invoering van een EU-brede regeling voor de wederzijdse erkenning van ontzeggingen van de rijbevoegdheid is grotendeels gebaseerd op de informatie die is verzameld in het kader van de studie ter ondersteuning van de effectbeoordeling voor de herziening van Richtlijn (EU) 2015/413 ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen — Eindverslag [nog niet gepubliceerd].

⁴³ COM(2023) 127 final.

⁴⁴ Akte van de Raad van 17 juni 1998 tot vaststelling van de overeenkomst betreffende ontzegging van de rijbevoegdheid (98/C 216/01).

werking is getreden omdat ze door te weinig lidstaten (zeven) werd geratificeerd⁴⁵. Om die reden werd ze in 2016 ingetrokken⁴⁶.

Een stap in de richting van een Uniebreed effect van ontzeggingen van de rijbevoegdheid lijkt te zijn gezet met de vaststelling van Richtlijn 2006/126/EG, waarin de relevante bepalingen van de vorige rijbewijsrichtlijn (artikel 8 van Richtlijn 91/439/EEG)⁴⁷ gedeeltelijk zijn gewijzigd om het verschijnsel van “rijbewijstoerisme” tegen te gaan. De nieuwe bepaling, artikel 11, lid 4, van Richtlijn 2006/126/EG, was echter niet duidelijk genoeg geformuleerd. Het artikel in kwestie is herhaaldelijk door het HvJ-EU⁴⁸ uitgelegd, omdat er twijfels waren over de formulering ervan en over de verschillende situaties die aanleiding geven tot ontzeggingen van de rijbevoegdheid voor ingezetenen en niet-ingezetenen. Het HvJ-EU⁴⁹ benadrukte bovendien ook dat een dergelijke verplichting pas doeltreffend en afdwingbaar is als er een systeem voor de uitwisseling van informatie over ontzeggingen tussen de lidstaten is ingevoerd, waardoor alle lidstaten daadwerkelijk kunnen nagaan of een in het buitenland opgelegde ontzegging van de rijbevoegdheid nog hangende is of is opgelegd aan een aanvrager van een rijbewijs.

Ten gevolge van de hierboven beschreven problemen wordt in het huidige kader alleen een ontzegging van de rijbevoegdheid opgelegd aan buitenlandse overtredders in het land waar zij de overtreding hebben begaan; zij mogen nog steeds rijden in alle andere EU-lidstaten, behalve wanneer het verbod is opgelegd door de lidstaat die het rijbewijs heeft afgegeven. Het feit dat een bestuurder wiens rijbewijs in een van de lidstaten is opgeschorst, beperkt of ingetrokken wegens ernstige en herhaalde inbreuken op de verkeersregels, nog steeds mag rijden in de EU, vormt een ernstig probleem voor de verkeersveiligheid.

Dergelijke niet-ingezeten bestuurders kunnen bovendien een nieuw rijbewijs aanvragen in hun land van verblijf, tenzij dit uitdrukkelijk verboden is (of wanneer andere lidstaten niet naar behoren op de hoogte worden gebracht van een hangende ontzegging van de rijbevoegdheid); aangezien dit nieuwe rijbewijs in principe overal wordt erkend, zelfs in het land van de overtreding, mogen zij dan opnieuw overal rijden. Bestuurders die in hun eigen land een ontzegging van de rijbevoegdheid krijgen opgelegd, kunnen hetzelfde doen door hun woonplaats te wijzigen en daar een nieuw rijbewijs aan te vragen.

De rechtsgrondslag voor EU-brede informatie-uitwisseling over ontzeggingen van de rijbevoegdheid is reeds vastgelegd in Richtlijn 2006/126/EG⁵⁰, waarin uitdrukkelijk bepaald is dat de lidstaten elkaar moeten bijstaan bij de uitvoering van de maatregelen en informatie moeten uitwisselen over de rijbewijzen die zij hebben afgegeven, ingewisseld, vervangen, vernieuwd of ingetrokken via het hiervoor opgezette EU-rijbewijsnetwerk (RESPER).

⁴⁵ BG, CY, IE, RO, SK, ES, en UK.

⁴⁶ Verordening (EU) 2016/95 van het Europees Parlement en de Raad van 20 januari 2016 tot intrekking van bepaalde handelingen op het gebied van politieke en justitiële samenwerking in strafzaken (PB L 26 van 2.2.2016, blz. 9).

⁴⁷ Richtlijn 91/439/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende het rijbewijs (PB L 237 van 24.8.1991, blz. 1).

⁴⁸ Zie met name arrest van 20 november 2008, Weber, zaak C-1/07, ECLI:EU:C:2008:640; Arrest van 2 december 2010, Scheffler, zaak C-334/09, ECLI:EU:C:2010:731; Arrest van 26 april 2012, Hofmann, C-419/10, ECLI:EU:C:2012:240, punt 71; Arrest van 23 april 2015, Aykul, C-260/13, CECLI:EU:C:2015:257; Arrest van 21 mei 2015, Wittmann, C-339/14; ECLI:EU:C:2015:333.

⁴⁹ Zaak C-419/10, Hofmann, ECLI:EU:C:2012:240, punt 82.

⁵⁰ Artikel 15, artikel 7, lid 5, en volgens de rechtspraak ook artikel 11, lid 4, van die richtlijn.

Bovendien zou Richtlijn (EU) 2015/413 ook de handhaving kunnen vergemakkelijken door de lidstaat waarin de overtreding is begaan, te verplichten de overtreder in kennis te stellen van een eventuele ontzegging van de rijbevoegdheid naar aanleiding van de vermeende overtreding.

Beoordeling van maatregelen en beleidsopties

De maatregelen in het kader van de verschillende beleidsopties zijn onderworpen aan een kwantitatieve en kwalitatieve beoordeling van de economische en sociale gevolgen (verkeersveiligheid) en de gevolgen voor de grondrechten. Voor de beoordeling van de effecten is de tijdshorizon 2025-2050 geselecteerd, in overeenstemming met de basisprognoses. Wat de grondrechten betreft, zullen de gevolgen onder controle blijven door een strikte toepassing van de regels inzake gegevensbescherming, met name in RESPER.

De economische en sociale gevolgen van de voorkeursoptie met betrekking tot het creëren van een Uniebreed effect van ontzeggingen van de rijbevoegdheid zullen naar verwachting over het algemeen positief zijn en het initiatief moet de verkeersveiligheid in alle lidstaten verhogen. Het vergroten van de kans op een efficiënte uitvoering van een in een grensoverschrijdende context uitgevaardigde ontzegging van de rijbevoegdheid vergroot ook het afschrikkende effect over de grenzen van de lidstaten heen. De sociale gevolgen zouden over het algemeen zeer positief zijn, aangezien de slachtoffers erop kunnen vertrouwen dat maatregelen tegen overtreders daadwerkelijk worden uitgevoerd.

De doelstellingen van het initiatief zullen leiden tot een beperkte stijging van de operationele kosten van RESPER. Dit wordt echter ruimschoots gecompenseerd door de daling van het aantal verkeersslachtoffers ten gevolge van de toegenomen verkeersveiligheid.

Bedrijven, kmo's en micro-ondernemingen zullen naar verwachting geen rechtstreekse gevolgen ondervinden van dit wetgevingsvoorstel.

• Grondrechten

Het Uniebrede effect van ontzeggingen van de rijbevoegdheid kan afbreuk doen aan de grondrechten die worden beschermd door het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie⁵¹ (het Handvest) en het Europees Verdrag voor de rechten van de mens⁵² (EVRM).

Het besluit van de lidstaat van afgifte om een Uniebreed effect te verlenen aan ontzeggingen van de rijbevoegdheid zal de mogelijkheid voor de overtreder om in de Unie een motorvoertuig te besturen, verder beperken. Afhankelijk van zijn persoonlijke situatie kan dit gevolgen hebben voor de uitoefening van zijn beroepsactiviteit, zijn gezinsleven en de mogelijkheden om gebruik te maken van zijn of haar motorvoertuigen. Het voorstel kan derhalve gevolgen hebben voor verschillende grondrechten: het recht om te werken of de vrijheid van ondernemerschap, het recht op een gezinsleven en het recht op eigendom. Bovendien kunnen de beoogde procedures ook gevolgen hebben voor het recht op een eerlijk proces, het recht van verdediging en het recht op bescherming van persoonsgegevens.

⁵¹ PB C 326 van 26.10.2012, blz. 391.

⁵² Raad van Europa, Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens en de Fundamentele Vrijheden zoals gewijzigd door Protocollen nrs. 11, 14 en 15, van 4 november 1950, ETS 5.

De grondrechten van een dader kunnen worden beperkt indien dit noodzakelijk is en daadwerkelijk beantwoordt aan door de Unie erkende doelstellingen van algemeen belang. Dit is het geval wanneer de door de Unie erkende doelstelling van algemeen belang de verbetering van de verkeersveiligheid is. Het voorstel gaat niet verder dan nodig is om deze doelstelling te verwezenlijken. Bestuurders die dergelijke verkeersovertredingen begaan in een andere lidstaat dan die waar hun rijbewijs is afgegeven, moeten, hoewel zij in aanmerking komen voor vrij verkeer, dezelfde gevolgen van de intrekking van hun rijbewijs ondervinden als bestuurders uit de lidstaat waar de overtreding is begaan. Zij moeten hun rijbewijs of rijbevoegdheid in de hele Unie verliezen. Anders zou de verkeersveiligheid alleen in de lidstaat van de overtreding worden beschermd, wat slechts een gedeeltelijk en inefficiënt resultaat zou zijn.

Bovendien zijn in de voorgestelde richtlijn enkele belangrijke waarborgen opgenomen. Het voorstel voorziet in vrijstellingsgronden wanneer er gegronde redenen zijn om op basis van specifiek en objectief bewijs aan te nemen dat de tenuitvoerlegging van de ontzegging van de rijbevoegdheid in de specifieke omstandigheden een schending van een in het Handvest neergelegd grondrecht zou inhouden. Een andere vrijstellingsgrond is van toepassing wanneer de procedurele waarborgen van verstekprocedures niet in acht zijn genomen. Dit is vergelijkbaar met de vrijstellingsgronden die voor andere instrumenten voor wederzijdse erkenning gelden sinds de inwerkingtreding van kaderbesluit 2009/299/JBZ tot versterking van de procedurele rechten van personen en tot bevordering van de toepassing van het beginsel van wederzijdse erkenning op beslissingen gegeven in afwezigheid van de betrokkene op het proces⁵³.

Daarnaast zorgen de lidstaten ervoor dat in de lidstaat van de overtreding rechtsmiddelen beschikbaar zijn die gelijkwaardig zijn aan die welke in een soortgelijke binnenlandse zaak beschikbaar zijn, en dat de dader ook beroep kan aantekenen tegen het besluit dat een Uniebreed effect geeft aan de ontzegging van de rijbevoegdheid. Indien dit beroep succesvol is, wordt het Uniebreed effect tenietgedaan en blijft de ontzegging van de rijbevoegdheid beperkt tot de lidstaat van de overtreding. Bovendien moeten de autoriteiten tijdig informatie verstrekken over de mogelijkheden die het nationale recht biedt om dergelijke rechtsmiddelen aan te wenden, zodat ze doeltreffend kunnen worden uitgeoefend.

Als de maatregelen in dit voorstel evenredig worden toegepast en worden aangevuld met de hierboven genoemde doeltreffende procedurele waarborgen, zijn zij verenigbaar met de eisen betreffende de grondrechten.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Voor de overdracht en communicatie tussen autoriteiten zullen reeds bestaande technische oplossingen worden gebruikt (zoals RESPER — het netwerk voor de uitwisseling van informatie over rijbewijzen).

⁵³ Kaderbesluit 2009/299/JBZ van de Raad van 26 februari 2009 tot wijziging van Kaderbesluit 2002/584/JBZ, Kaderbesluit 2005/214/JBZ, Kaderbesluit 2006/783/JBZ, Kaderbesluit 2008/909/JBZ en Kaderbesluit 2008/947/JBZ en tot versterking van de procedurele rechten van personen, tot bevordering van de toepassing van het beginsel van wederzijdse erkenning op beslissingen gegeven ten aanzien van personen die niet verschenen zijn tijdens het proces (PB L 81 van 27.3.2009, blz. 24).

Er zijn enkele technische wijzigingen nodig om ervoor te zorgen dat RESPER aanvullende elementen in verband met ontzeggingen van de rijbevoegdheid kan uitwisselen. Er zij echter op gewezen dat deze kosten over het geheel genomen waarschijnlijk niet aanzienlijk zullen zijn. De lidstaten worden geacht hun eigen kosten te dragen die voortvloeien uit de toepassing van de voorgestelde richtlijn. Deze kosten houden verband met de extra tijd die wordt besteed aan onderzoeken en de kosten in verband met de kennisgeving aan de buitenlandse overtreder.

Tot slot moet worden opgemerkt dat, hoewel ontzeggingen van de rijbevoegdheid vaak gepaard gaan met geldboetes, dergelijke sancties doelbewust niet zijn opgenomen in het toepassingsgebied van dit voorstel; het voorstel draagt dan ook niet bij tot de handhaving ervan.

5. OVERIGE ELEMENTEN

• Uitvoeringsplanning en regelingen betreffende controle, evaluatie en rapportage

Het voorstel legt de Commissie een verplichting op om verslag uit te brengen aan het Europees Parlement en de Raad over de tenuitvoerlegging van de voorgestelde richtlijn, met name wat de gevolgen ervan voor de verkeersveiligheid betreft. Het verslag van de Commissie moet vijf jaar nadat de lidstaten de voorgestelde richtlijn hebben omgezet, worden ingediend.

• Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1: Doel en onderwerp

Het voorstel heeft tot doel een hoog niveau van bescherming van weggebruikers in de Unie te waarborgen door regels vast te stellen die voorzien in een Uniebrede ontzegging van de rijbevoegdheid wegens ernstige verkeersveiligheidsgerelateerde overtredingen die zijn begaan in een andere lidstaat dan die welke het rijbewijs van de overtreder heeft afgegeven.

Artikel 2: Definities

Artikel 2 bevat definities van bepaalde kernbegrippen die in het voorstel worden gebruikt.

Dit omvat definities van begrippen als “ontzegging van de rijbevoegdheid”, “lidstaat van de overtreding” (waar de overtreding plaatsvindt) “lidstaat van afgifte” (die het rijbewijs heeft afgegeven) en “betrokkene”.

De definitie van “ontzegging van de rijbevoegdheid” omvat elk definitief besluit waarbij een ontzegging van de rijbevoegdheid wordt opgelegd wegens het begaan van een verkeersovertreding en dat leidt tot intrekking, beperking of schorsing van het rijbewijs of de rijbevoegdheid, ongeacht of het gaat om een veiligheidsmaatregel, een boete of een administratieve of strafrechtelijke sanctie. Ook de begrippen intrekking, beperking en schorsing worden gedefinieerd. De richtlijn is van toepassing op een beperkt aantal duidelijk omschreven “ernstige verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen”, namelijk rijden onder invloed van drank, te snel rijden, rijden onder invloed van drugs, inbreuken op de verkeersregels met de dood of ernstig lichamelijk letsel als gevolg. Voorts is ook de term “aanvullende voorwaarden” gedefinieerd, namelijk de voorwaarden waaraan de persoon op wie een ontzegging van de rijbevoegdheid betrekking heeft, moet voldoen om zijn rijbewijs of rijbevoegdheid terug te krijgen.

Voor sommige begrippen, zoals “ernstige verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen”, “motorvoertuig”, “rijbewijs” en “gewone verblijfplaats”, wordt verwezen naar definities in andere instrumenten van de Unie.

Artikel 3: Uniebreed effect van ontzeggingen van de rijbevoegdheid

De richtlijn gaat uit van het beginsel dat een ontzegging van de rijbevoegdheid die door een lidstaat is afgegeven aan een persoon die niet zijn gewone verblijfplaats heeft in die lidstaat en die houder is van een door een andere lidstaat afgegeven rijbewijs, een Uniebreed effect moet hebben.

Artikel 4: Verplichting tot kennisgeving van een ontzegging van de rijbevoegdheid

De lidstaat van de overtreding moet de lidstaat van afgifte in kennis stellen van elke ontzegging van de rijbevoegdheid van minstens een maand. De kennisgeving moet gebeuren door middel van een standaardcertificaat dat tussen de nationale contactpunten van de twee betrokken lidstaten wordt verzonden.

Artikel 5: Standaardcertificaat en wijze van verzending

Deze bepaling verleent de Commissie de bevoegdheid om vóór de datum van omzetting van de richtlijn een uitvoeringshandeling vast te stellen om het formaat en de inhoud van het standaardcertificaat vast te stellen. De belangrijkste elementen die het certificaat moet bevatten, worden in deze bepaling opgesomd.

Dit artikel bevat ook regels voor de talen waarin het certificaat mag worden opgesteld en specificeert dat het certificaat via RESPER moet worden verzonden.

Artikel 6: Het Uniebrede effect van ontzeggingen van de rijbevoegdheid handhaven

De lidstaat van afgifte moet passende maatregelen nemen om ervoor te zorgen dat de ontzegging van de rijbevoegdheid een Uniebreed effect heeft, tenzij een in artikel 8 vastgestelde vrijstellingsgrond van toepassing is.

Wanneer de ontzegging van de rijbevoegdheid bestaat uit de intrekking van het rijbewijs of de rijbevoegdheid, moet de lidstaat van afgifte het rijbewijs intrekken. De betrokkene moet het rijbewijs of de rijbevoegdheid opnieuw verkrijgen overeenkomstig de regels die in die lidstaat in vergelijkbare omstandigheden van toepassing zijn. Die lidstaat houdt, voor zover mogelijk, ook rekening met elk deel van de voorwaarden waaraan de betrokkene in de lidstaat van de overtreding reeds heeft voldaan om het rijbewijs of de rijbevoegdheid terug te krijgen.

In gevallen waarin de ontzegging van de rijbevoegdheid bestaat uit een schorsing of beperking van het rijbewijs of de rijbevoegdheid, moet de door de lidstaat van afgifte genomen maatregel ertoe beperkt blijven te waarborgen dat de Uniebrede ontzegging van de rijbevoegdheid dezelfde duur heeft als de ontzegging van de rijbevoegdheid die door de lidstaat van overtreding is opgelegd, ongeacht of die lidstaat voorwaarden oplegt aan de betrokkene om het rijbewijs of de rijbevoegdheid terug te krijgen.

Artikel 7: Gevolgen van ontzeggingen van de rijbevoegdheid in de lidstaat van de overtreding

In dit artikel wordt verduidelijkt dat de tenuitvoerlegging van de door de lidstaat van de overtreding op zijn grondgebied opgelegde ontzegging van de rijbevoegdheid niet wordt

verhinderd door de richtlijn, en met name door de toepassing van de in artikel 8 genoemde vrijstellingsgronden door de lidstaat van afgifte.

Bovendien wordt verduidelijkt dat, wanneer een door de lidstaat van de overtreding opgelegde ontzegging van de rijbevoegdheid voorwaarden bevat waaraan de betrokkene moet voldoen om het rijbewijs of de rijbevoegdheid terug te krijgen, die lidstaat de ontzegging op zijn grondgebied kan blijven toepassen totdat aan de voorwaarden is voldaan.

Artikel 8: Gronden voor vrijstelling

Artikel 8 bevat een uitputtende lijst van vrijstellingsgronden op basis waarvan de lidstaat van afgifte moet weigeren om een Uniebreed effect te geven aan de ontzegging van de rijbevoegdheid, alsook een lijst van aanvullende vrijstellingsgronden op basis waarvan hij kan weigeren een dergelijk Uniebreed effect te geven.

De lijst bevat vrijstellingsgronden zoals onvolledigheid van het certificaat; de leeftijd van de betrokkene; immuniteit of voorrecht; of het feit dat de resterende periode van de ontzegging van de rijbevoegdheid minder dan een maand bedraagt.

Alvorens een beroep te doen op een vrijstellingsgrond, dient de lidstaat van afgifte overleg te plegen met de lidstaat van de overtreding.

Artikel 9: Termijnen

In dit artikel is bepaald dat de lidstaat van afgifte uiterlijk 15 dagen na ontvangst van het certificaat de maatregel moet nemen die een Uniebreed effect geeft aan de ontzegging van de rijbevoegdheid.

In specifieke gevallen waarin het voor de lidstaat van afgifte niet mogelijk is de voor de erkenningsfase vastgestelde termijn in acht te nemen, moet hij de lidstaat van de overtreding informeren en raadplegen, maar blijft hij verplicht om onverwijld een Uniebreed effect te geven aan de ontzegging van de rijbevoegdheid.

Artikel 10: Overleg tussen de lidstaten

In dit artikel is bepaald dat de lidstaten elkaar via passende middelen en onverwijld moeten raadplegen om een efficiënte toepassing van deze richtlijn te waarborgen.

Artikel 11: Door de lidstaat van afgifte te verstrekken informatie

In dit artikel is bepaald dat de lidstaat van afgifte verplicht informatie over verschillende aspecten en stappen in de procedure moet verstrekken aan de lidstaat van de overtreding.

Artikel 12: Door de lidstaat van de overtreding te verstrekken informatie

Krachtens dit artikel moet de lidstaat van de overtreding de lidstaat van afgifte in kennis stellen van omstandigheden die van invloed kunnen zijn op het oorspronkelijke besluit waarbij de ontzegging van de rijbevoegdheid wordt opgelegd en van de beëindiging van de ontzegging van de rijbevoegdheid op zijn grondgebied.

Artikel 13: Verplichting om de betrokkene in kennis te stellen

De lidstaat van afgifte stelt de betrokkene in kennis van een besluit of maatregel in verband met de ontzegging van de rijbevoegdheid. Er wordt specifiek verwezen naar de informatie die

moet worden gedeeld over de rechtsmiddelen die beschikbaar zijn krachtens het recht van de lidstaat van afgifte.

Artikel 14: Rechtsmiddelen

In dit artikel is bepaald dat de lidstaten ervoor moeten zorgen dat er passende rechtsmiddelen bestaan tegen uit hoofde van deze richtlijn genomen besluiten. Het verduidelijkt dat de door de lidstaat van de overtreding gemelde ontzegging van de rijbevoegdheid alleen mag worden aangevochten in het kader van een rechtsgeding in de lidstaat van de overtreding.

Artikel 15: Nationale contactpunten

De lidstaten moeten nationale contactpunten oprichten. Overeenkomstig artikel 4 zenden deze nationale contactpunten de certificaten door. Zij moeten ook samenwerken met de autoriteiten die betrokken zijn bij de handhaving van de ontzeggingen van de rijbevoegdheid.

Artikel 16: Statistieken

Op grond van dit artikel moeten de lidstaten regelmatig gegevens verzamelen bij de bevoegde autoriteiten en uitgebreide statistieken bijhouden over ontzeggingen van de rijbevoegdheid. De verzamelde statistieken moeten jaarlijks aan de Commissie worden toegezonden. Het verzamelen van uitgebreide gegevens over ontzeggingen van de rijbevoegdheid is noodzakelijk om een grondige beoordeling van de werking van het bij deze richtlijn ingestelde mechanisme mogelijk te maken.

Artikel 17: Comitéprocedure

Dit artikel heeft betrekking op de procedure voor de vaststelling van de in artikel 5 bedoelde uitvoeringshandeling.

Artikel 18: Verhouding tot andere rechtshandelingen

Dit artikel bepaalt dat deze richtlijn geen afbreuk doet aan de rechten en plichten die voortvloeien uit de wetgeving van de Unie betreffende justitiële samenwerking en de rechten van verdachten en beklaagden.

Artikel 19: Omzetting

De lidstaten moeten de bepalingen van de richtlijn binnen een bepaalde termijn omzetten en moeten de Commissie van deze nationale maatregelen in kennis stellen.

Artikel 20: Verslag over de toepassing

Met betrekking tot de tenuitvoerlegging van de voorgestelde richtlijn wordt een rapportageverplichting vastgesteld en opgelegd aan de Commissie.

Artikel 21: Inwerkingtreding en toepassing

Krachtens deze standaardbepaling moet de richtlijn in werking treden op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie.

Artikel 22: Adressaten

Volgens deze standaardbepaling is de richtlijn gericht is tot de lidstaten.

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

betreffende het Uniebrede effect van bepaalde ontzeggingen van de rijbevoegdheid

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 91, lid 1, punt c),

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité¹,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's²,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De verbetering van de verkeersveiligheid is een primaire doelstelling van het verkeersbeleid van de Unie. In haar EU-beleidskader voor verkeersveiligheid 2021-2030³ heeft de Commissie opnieuw de ambitieuze doelstelling onderschreven om tegen 2050 het aantal doden en zwaargewonden op de wegen van de Unie tot bijna nul terug te dringen (“Vision Zero”) en om op middellange termijn (tegen 2030) het aantal doden en zwaargewonden te halveren.
- (2) Met het oog op de verbetering van de verkeersveiligheid hebben de ministers van Vervoer van de lidstaten in de Verklaring van Valletta over verkeersveiligheid van 29 maart 2017 ertoe opgeroepen het rechtskader van de Unie inzake verkeersveiligheid te versterken en bijzondere aandacht te besteden aan de noodzaak van samenwerking tussen de lidstaten op het gebied van ontzeggingen van de rijbevoegdheid voor niet-ingezeten bestuurders.
- (3) Als gevolg van het vrije verkeer van personen en de toename van het internationale wegverkeer worden ontzeggingen van de rijbevoegdheid vaak opgelegd door andere lidstaten dan die waar de bestuurder gewoonlijk verblijft en die het rijbewijs hebben afgegeven.
- (4) Tot nu toe kon een andere lidstaat dan de lidstaat waar de bestuurder zijn gewone verblijfplaats heeft, overeenkomstig zijn nationale wetgeving maatregelen nemen als gevolg van onrechtmatig gedrag op zijn grondgebied door de houder van een in een andere lidstaat verkregen rijbewijs, die ertoe leiden dat de erkenning van de geldigheid

¹ PB C van , blz. .

² PB C van , blz. .

³ SWD(2019) 283 final.

van door andere lidstaten afgegeven rijbewijzen wordt geweigerd en dus de rijbevoegdheid van de betrokkene wordt beperkt. De werkingssfeer van deze maatregelen is echter beperkt tot het grondgebied van de lidstaat waar het onrechtmatig gedrag heeft plaatsgevonden en de gevolgen ervan zijn beperkt tot de weigering om de geldigheid van dat rijbewijs op dat grondgebied te erkennen. Als de lidstaat die het rijbewijs heeft afgegeven, geen actie onderneemt, blijft dit rijbewijs dus geldig in alle andere lidstaten. Een dergelijk scenario verhindert echter dat een hoger niveau van verkeersveiligheid in de Unie wordt bereikt. Bestuurders aan wie een ontzegging van de rijbevoegdheid is opgelegd in een andere lidstaat dan die welke het rijbewijs heeft afgegeven, mogen niet aan de gevolgen van een dergelijke maatregel ontsnappen wanneer zij zich in een andere lidstaat dan de lidstaat van de overtreding bevinden.

- (5) Om een hoog niveau van bescherming van alle weggebruikers in de Unie te waarborgen, moeten specifieke regels worden vastgesteld om een Uniebreed effect te verlenen aan ontzeggingen van de rijbevoegdheid die zijn opgelegd door een andere lidstaat dan die welke het rijbewijs van de overtreder heeft afgegeven en die het gevolg zijn van ernstige verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen.
- (6) De uitvoering van deze richtlijn mag echter geen harmonisatie vereisen van de nationale voorschriften betreffende de definitie van verkeersovertredingen, de juridische aard ervan en de toepasselijke sancties voor dergelijke overtredingen. Bijgevolg moet het Uniebrede effect van ontzeggingen van de rijbevoegdheid worden nagestreefd ongeacht het feit of de nationale maatregelen in de lidstaat van de overtreding als bestuursrechtelijk dan wel strafrechtelijk worden bestempeld.
- (7) Deze richtlijn mag geen afbreuk doen aan de regels inzake politieële en justitiële samenwerking in strafzaken en inzake de wederzijdse erkenning van daarmee verband houdende rechterlijke beslissingen. Zij mag ook geen afbreuk doen aan de mogelijkheid voor de rechterlijke autoriteiten van de lidstaten om beslissingen die zij hebben genomen, met name beslissingen van strafrechtelijke aard, ten uitvoer te leggen.
- (8) Het precieze doel van deze richtlijn is de Unie in staat te stellen de verkeersveiligheid in de hele Unie te verbeteren. Zoals het Hof van Justitie heeft geoordeeld, maken maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid deel uit van het vervoersbeleid en kunnen zij worden vastgesteld op basis van artikel 91, lid 1, punt c), van het Verdrag⁴, voor zover het gaat om “maatregelen die de veiligheid van het vervoer kunnen verbeteren” in de zin van deze bepaling⁵.
- (9) Ontzeggingen van de rijbevoegdheid als gevolg van ernstige verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen kunnen bestaan uit de intrekking, beperking of schorsing van het rijbewijs of de rijbevoegdheid van de overtreder. Wanneer de overtreding is begaan in de lidstaat die het rijbewijs heeft afgegeven, kunnen ze ook bestaan uit de annulering ervan. Het Uniebrede effect van de ontzegging van de rijbevoegdheid moet worden bereikt door de toepassing van al deze maatregelen door de lidstaat die het rijbewijs heeft afgegeven.

⁴ PB C 202 van 7.6.2016.

⁵ Arrest van het Hof van 6 mei 2014 (grote kamer), *Commissie tegen Parlement en Raad*, C-43/12, EU:C:2014:298, punt 43.

- (10) Aangezien rijden onder invloed van drank (rijden met een alcoholgehalte in het bloed dat de bij wet toegestane maximumwaarde overschrijdt), te snel rijden (d.w.z. overschrijding van de geldende snelheidslimieten voor de weg of het type voertuig in kwestie) en rijden onder invloed van drugs de belangrijkste oorzaken zijn van verkeersongevallen en verkeersdoden in de Unie, moet de grootst mogelijke zorgvuldigheid worden betracht voor gevallen die verband houden met deze overtredingen, die derhalve voor de toepassing van deze richtlijn als “ernstige verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen” moeten worden beschouwd. Bovendien moeten verkeersovertredingen die de dood of ernstig lichamelijk letsel van het slachtoffer tot gevolg hebben, ook als zodanig worden beschouwd, gezien de ernst ervan.
- (11) Ontzeggingen van de rijbevoegdheid die door een lidstaat worden opgelegd aan een persoon die zijn gewone verblijfplaats in de zin van artikel 17 van [NIEUWE RIJBEWIJSRICHTLIJN] niet in die lidstaat heeft en houder is van een door een andere lidstaat afgegeven rijbewijs, moeten op het volledige grondgebied van de Unie gevolgen hebben die vergelijkbaar zijn met de ontzeggingen van de rijbevoegdheid die worden opgelegd aan personen die houder zijn van een door die lidstaat afgegeven rijbewijs. In het licht van het beginsel van procedurele autonomie moeten de lidstaten vrij kunnen beslissen hoe zij die doelstelling het best kunnen verwezenlijken in overeenstemming met hun nationale recht. Er dient evenwel rekening te worden gehouden met het feit dat, wanneer een lidstaat een ontzegging van de rijbevoegdheid oplegt aan een persoon die zijn gewone verblijfplaats in die lidstaat heeft maar in het bezit is van een door een andere lidstaat afgegeven rijbewijs, de eerste lidstaat het recht heeft om het rijbewijs in te wisselen met het oog op de toepassing van die ontzegging van rijbevoegdheid overeenkomstig artikel 11, lid 2, van [NIEUWE RIJBEWIJSRICHTLIJN].
- (12) De lidstaat die de ontzegging van de rijbevoegdheid heeft opgelegd (“lidstaat van de overtreding”) moet de lidstaat die het rijbewijs van de betrokkene heeft afgegeven (“lidstaat van afgifte”) in kennis stellen van elke ontzegging van de rijbevoegdheid die voor een periode van één maand of meer aan die persoon is opgelegd, teneinde de nodige procedures in gang te zetten om het Uniebrede effect van de ontzegging van de rijbevoegdheid te waarborgen. Deze kennisgeving moet worden doorgegeven door middel van een standaardcertificaat, teneinde een naadloze, betrouwbare en doeltreffende uitwisseling van informatie tussen de lidstaten te waarborgen.
- (13) Het standaardcertificaat moet een minimumreeks gegevens bevatten die de correcte uitvoering van deze richtlijn mogelijk maken, namelijk de autoriteit van de lidstaat van de overtreding die de ontzegging van de rijbevoegdheid oplegt, de ernstige verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertreding die is begaan, de daaruit voortvloeiende ontzegging van de rijbevoegdheid, de betrokken persoon en de procedures die worden gevolgd voor het opleggen van de ontzegging van de rijbevoegdheid. Een dergelijk certificaat moet ook worden vertaald in een officiële taal van de lidstaat van afgifte of in een andere taal die de lidstaat van afgifte heeft aanvaard, zodat het snel kan worden verwerkt door de geadresseerde. Door alleen deze informatie te verstrekken, kan het standaardcertificaat de doeltreffendheid waarborgen zonder dat de lidstaten verplicht zijn niet evenredige of buitensporige hoeveelheden informatie te delen.
- (14) Het opleggen van ontzeggingen van de rijbevoegdheid als gevolg van onrechtmatig gedrag draagt bij tot het waarborgen van een hoog niveau van verkeersveiligheid in de Unie. Op basis van het beginsel van onderlinge erkenning van in de lidstaten

afgegeven rijbewijzen worden maatregelen betreffende de intrekking, annulering, schorsing of beperking van een door de lidstaat van afgifte afgegeven rijbewijs automatisch door alle andere lidstaten erkend. Dienovereenkomstig moet van de lidstaat van afgifte worden verlangd dat hij ervoor zorgt dat ontzeggingen van de rijbevoegdheid die door andere lidstaten zijn vastgesteld, door alle lidstaten worden erkend. Daarom moet de lidstaat van afgifte, na kennisgeving van de opgelegde ontzegging van de rijbevoegdheid, en tenzij een vrijstellingsgrond van toepassing is of wordt ingeroepen, passende maatregelen nemen om het effect van de ontzegging van de rijbevoegdheid uit te breiden tot de Unie.

- (15) De maatregel die door de lidstaat van afgifte wordt genomen, moet variëren naar gelang van de specifieke aard van de ontzegging van de rijbevoegdheid. Aangezien intrekking, schorsing of beperking van een rijbewijs of rijbevoegdheid noodzakelijkerwijs verschillende gevolgen heeft, moeten daarvoor verschillende procedures worden toegepast overeenkomstig de bevoegdheden van de betrokken lidstaten. Met name wat de intrekking betreft, moet de betrokkene het rijbewijs of de rijbevoegdheid kunnen terugkrijgen overeenkomstig de regels die in de lidstaat van afgifte in dezelfde omstandigheden van toepassing zijn. Wat de schorsing of beperking betreft, moet ervoor worden gezorgd dat alleen de duur van dergelijke maatregelen een Uniebreed effect krijgt, zelfs wanneer de ontzegging van de rijbevoegdheid in aanvullende voorwaarden voorziet, omdat het hoofddoel van die maatregelen is om de betrokkene tijdelijk of gedeeltelijk te beletten te rijden en niet om te bepalen hoe die persoon zijn rijbevoegdheid in de lidstaat van afgifte moet terugkrijgen.
- (16) In beginsel mag de mogelijkheid voor de lidstaten om ontzeggingen van de rijbevoegdheid op hun grondgebied toe te passen, niet worden beperkt door deze richtlijn. Bijgevolg moet de lidstaat van de overtreding, in overeenstemming met zijn nationale voorschriften en met gevolgen die beperkt zijn tot zijn grondgebied, ontzeggingen van de rijbevoegdheid kunnen blijven toepassen, alsmede eventuele aanvullende voorwaarden die op grond daarvan zijn vastgesteld, totdat de betrokkene daaraan voldoet.
- (17) Het is echter ook belangrijk rekening te houden met het feit dat de beoordeling van de naleving van de in het Unierecht vastgestelde vereisten voor het verkrijgen van een rijbewijs tot de bevoegdheid van de lidstaat van afgifte behoort. De toepassing van aanvullende voorwaarden in de lidstaat van afgifte mag evenmin leiden tot duplicatie van de vereisten waaraan een betrokkene moet voldoen om aan te tonen dat het opnieuw verkrijgen van een rijbewijs of rijbevoegdheid geen gevaar oplevert voor de verkeersveiligheid in de Unie. In het licht daarvan moet, wanneer de lidstaat van afgifte maatregelen heeft genomen om het Uniebrede effect van de ontzegging van de rijbevoegdheid te waarborgen en vervolgens opnieuw heeft beoordeeld of de betrokkene geschikt is om een rijbewijs of rijbevoegdheid terug te krijgen, die beoordeling in de hele Unie en dus ook in de lidstaat van de overtreding worden erkend.
- (18) De toepassing van maatregelen door de lidstaat van afgifte moet tot doel hebben ervoor te zorgen dat een ontzegging van de rijbevoegdheid een Uniebreed effect heeft en mag geen nieuwe beoordeling vereisen van de feiten die tot de ontzegging hebben geleid. Om echter te waarborgen dat het Uniebrede effect niet in strijd is met het evenredigheidsbeginsel, de grondrechten of de uitzonderingen waarin het recht van de lidstaat van afgifte voorziet, moeten bepaalde gronden worden vastgesteld die de lidstaat van afgifte vrijstellen van de verplichting om maatregelen vast te stellen.

- (19) In het belang van de verkeersveiligheid en om de betrokkene en de lidstaat van de overtreding rechtszekerheid te bieden, moet de lidstaat van afgifte ervoor zorgen dat het Uniebrede effect van de ontzegging van de rijbevoegdheid zo spoedig mogelijk, en in elk geval uiterlijk 15 dagen nadat hij van de ontzegging in kennis is gesteld, wordt toegepast, of een vrijstellingsgrond toepassen. Dit mag geen afbreuk doen aan situaties waarin uitzonderlijke omstandigheden de naleving van die termijn in de weg staan. Zelfs in dergelijke uitzonderlijke gevallen moet de lidstaat van afgifte echter onverwijld optreden en de lidstaat van de overtreding in kennis stellen van de duur en de reden van de vertraging.
- (20) Een goede uitvoering van deze richtlijn vereist nauwe, snelle en doeltreffende communicatie tussen de betrokken bevoegde nationale autoriteiten. De bevoegde nationale autoriteiten van de betrokken lidstaten moeten daarom zo nodig met passende middelen met elkaar overleggen. Bovendien moeten zowel de lidstaat van afgifte als de lidstaat van de overtreding in specifieke welomschreven gevallen elkaar onverwijld belangrijke informatie verstrekken met betrekking tot de toepassing van deze richtlijn. Dit moet het geval zijn voor de vaststelling van maatregelen die een Uniebreed effect verlenen aan ontzeggingen van de rijbevoegdheid, besluiten over vrijstellingsgronden, de beëindiging van ontzeggingen van de rijbevoegdheid en alle omstandigheden die van invloed zijn op de oorspronkelijk opgelegde ontzeggingen van de rijbevoegdheid.
- (21) Nadat de lidstaat van afgifte in kennis is gesteld van een ontzegging van de rijbevoegdheid en er een Uniebreed effect aan heeft gegeven, moet hij de betrokkene daarvan onverwijld in kennis stellen, zodat de grondrechten, zoals het recht om te worden gehoord en de besluiten te kunnen aanvechten bij de bevoegde nationale rechterlijke instanties, kunnen worden uitgeoefend.
- (22) De lidstaten moeten ervoor zorgen dat tegen uit hoofde van deze richtlijn genomen besluiten passende rechtsmiddelen voorhanden zijn, die gelijkwaardig zijn aan die welke in soortgelijke nationale gevallen beschikbaar zijn, en dat tijdig informatie over dergelijke rechtsmiddelen wordt verstrekt zodat ze doeltreffend kunnen worden uitgeoefend. Er moet echter worden verduidelijkt dat de overeenkomstig artikel 4, lid 1, gemelde ontzegging van rijbevoegdheid alleen kan worden aangevochten in het kader van een rechtsgeding dat wordt ingesteld in de lidstaat van de overtreding.
- (23) De bescherming van natuurlijke personen bij de verwerking van hun persoonsgegevens is een grondrecht. Krachtens artikel 8, lid 1, van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie⁶ en artikel 16, lid 1, van het Verdrag heeft eenieder recht op bescherming van zijn persoonsgegevens. De relevante Uniewetgeving, namelijk Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad⁷ en Richtlijn (EU) 2016/680 van het Europees Parlement en de Raad⁸, moet

⁶ PB C 202 van 7.6.2016, blz. 391.

⁷ Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming) (PB L 119 van 4.5.2016, blz. 1).

⁸ Richtlijn (EU) 2016/680 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens door bevoegde autoriteiten met het oog op de voorkoming, het onderzoek, de opsporing en de vervolging van strafbare feiten of de tenuitvoerlegging van straffen, en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Kaderbesluit 2008/977/JBZ van de Raad (PB L 119 van 4.5.2016, blz. 89).

van toepassing zijn op de verwerking van persoonsgegevens in het kader van deze richtlijn, overeenkomstig het respectieve toepassingsgebied ervan.

- (24) Deze richtlijn stelt de rechtsgrondslag vast voor de uitwisseling van persoonsgegevens met het oog op de tenuitvoerlegging van door een andere lidstaat dan de lidstaat van afgifte opgelegde ontzeggingen van de rijbevoegdheid. Deze rechtsgrondslag is in overeenstemming met artikel 6, lid 1, punt c), en, indien van toepassing, artikel 10 van Verordening (EU) 2016/679, en artikel 8 van Richtlijn (EU) 2016/680. De met de lidstaat van afgifte uit te wisselen persoonsgegevens moeten beperkt blijven tot wat nodig is om te voldoen aan de verplichtingen van deze richtlijn.
- (25) Om een naadloze, betrouwbare en doeltreffende uitwisseling van informatie te waarborgen, moeten alle lidstaten een nationaal contactpunt aanwijzen voor de toepassing van deze richtlijn. Zij moeten er voorts voor zorgen dat hun respectieve nationale contactpunten samenwerken met de relevante autoriteiten die betrokken zijn bij de handhaving van de onder deze richtlijn vallende ontzeggingen van de rijbevoegdheid, met name om ervoor te zorgen dat alle nodige informatie tijdig wordt gedeeld.
- (26) De lidstaten verzamelen regelmatig uitgebreide statistieken over de toepassing van deze richtlijn en doen deze jaarlijks aan de Commissie toekomen. Op basis van deze en andere informatie moet de Commissie het effect van de tenuitvoerlegging van deze richtlijn op de verkeersveiligheid evalueren en om de vijf jaar een verslag over de resultaten van die evaluatie indienen bij het Europees Parlement en de Raad, in voorkomend geval vergezeld van wetgevingsvoorstellen tot wijziging ervan.
- (27) De toepassing van deze richtlijn mag geen afbreuk doen aan de rechten en verplichtingen die voortvloeien uit andere toepasselijke wetgeving van de Unie in strafzaken, met name Kaderbesluit 2008/947/JBZ van de Raad⁹ en Kaderbesluit 2005/214/JBZ van de Raad¹⁰, of de rechten van verdachten en beklaagden als bedoeld in Richtlijn 2010/64/EU¹¹, Richtlijn 2012/13/EU¹², Richtlijn 2013/48/EU¹³, Richtlijn

⁹ Kaderbesluit 2008/947/JBZ van de Raad van 27 november 2008 inzake de toepassing van het beginsel van de wederzijdse erkenning op vonnissen en proeftijdbeslissingen met het oog op het toezicht op proeftijdvoorwaarden en alternatieve straffen (PB L 337 van 16.12.2008, blz. 102).

¹⁰ Kaderbesluit 2005/214/JBZ van de Raad van 24 februari 2005 inzake de toepassing van het beginsel van wederzijdse erkenning op geldelijke sancties (PB L 76 van 22.3.2005, blz. 16).

¹¹ Richtlijn 2010/64/EU van het Europees Parlement en de Raad van 20 oktober 2010 betreffende het recht op vertolking en vertaling in strafprocedures (PB L 280 van 26.10.2010, blz. 1).

¹² Richtlijn 2012/13/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 mei 2012 betreffende het recht op informatie in strafprocedures (PB L 142 van 1.6.2012, blz. 1).

¹³ Richtlijn 2013/48/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2013 betreffende het recht op toegang tot een advocaat in strafprocedures en in procedures ter uitvoering van een Europees aanhoudingsbevel en het recht om een derde op de hoogte te laten brengen vanaf de vrijheidsbeneming en om met derden en consulaire autoriteiten te communiceren tijdens de vrijheidsbeneming (PB L 294 van 6.11.2013, blz. 1).

(EU) 2016/343¹⁴, Richtlijn (EU) 2016/800¹⁵ en Richtlijn (EU) 2016/1919 van het Europees Parlement en de Raad¹⁶.

- (28) De lidstaten moeten bilaterale of multilaterale overeenkomsten of regelingen met andere lidstaten kunnen sluiten om het bij deze richtlijn ingestelde systeem aan te vullen en te vergemakkelijken. Zij mogen dit echter alleen doen voor zover deze overeenkomsten of regelingen een uitbreiding van de bepalingen van deze richtlijn mogelijk maken en de procedures voor het geven van een Uniebreed effect aan ontzeggingen van de rijbevoegdheid helpen vereenvoudigen of vergemakkelijken, en derhalve voor zover zij een hoger niveau van verkeersveiligheid mogelijk maken.
- (29) Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze richtlijn te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om het model en de inhoud van het standaardcertificaat voor het meedelen van een ontzegging van de rijbevoegdheid vast te stellen. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad¹⁷.
- (30) Daar de doelstellingen van deze richtlijn, namelijk ervoor te zorgen dat besluiten waarbij ontzeggingen van de rijbevoegdheid worden opgelegd die het gevolg zijn van ernstige verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen, een Uniebreed effect hebben, met als doel de verkeersveiligheid in de hele Unie te verbeteren, niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt, maar vanwege de omvang en de gevolgen van deze richtlijn beter door de Unie kunnen worden verwezenlijkt, kan de Unie, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen¹⁸. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om die doelstellingen te verwezenlijken.
- (31) De Europese Toezichthouder voor gegevensbescherming is geraadpleegd overeenkomstig artikel 42, lid 1, van Verordening (EU) 2018/1725 van het Europees Parlement en de Raad¹⁹ en heeft op [DD/MM/YYYY] advies uitgebracht,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

¹⁴ Richtlijn (EU) 2016/343 van het Europees Parlement en de Raad van 9 maart 2016 betreffende de versterking van bepaalde aspecten van het vermoeden van onschuld en van het recht om in strafprocedures bij de terechtzitting aanwezig te zijn (PB L 65 van 11.3.2016, blz. 1).

¹⁵ Richtlijn (EU) 2016/800 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende procedurele waarborgen voor kinderen die verdachte of beklaagde zijn in een strafprocedure (PB L 132 van 21.5.2016, blz. 1).

¹⁶ Richtlijn (EU) 2016/1919 van het Europees Parlement en de Raad van 26 oktober 2016 betreffende rechtsbijstand voor verdachten en beklaagden in strafprocedures en voor gezochte personen in procedures ter uitvoering van een Europees aanhoudingsbevel (PB L 297 van 4.11.2016, blz. 1).

¹⁷ Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

¹⁸ PB C 202 van 7.6.2016, blz. 13.

¹⁹ Verordening (EU) 2018/1725 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2018 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens door de instellingen, organen en instanties van de Unie en betreffende het vrije verkeer van die gegevens, en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 45/2001 en Besluit nr. 1247/2002/EG (PB L 295 van 21.11.2018, blz. 39).

Doel en onderwerp

Deze richtlijn heeft tot doel alle weggebruikers in de Unie een hoog niveau van bescherming te bieden. Daartoe worden regels vastgesteld die voorzien in een Uniebreed effect van ontzeggingen van de rijbevoegdheid voor ernstige verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen die zijn begaan in een andere lidstaat dan die welke het rijbewijs van de betrokkene heeft afgegeven.

Artikel 2

Definities

Voor de toepassing van deze richtlijn wordt verstaan onder:

- (1) “ontzegging van de rijbevoegdheid”: elke beslissing in verband met het begaan van een ernstige verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertreding, die leidt tot de intrekking, beperking of schorsing van het rijbewijs of de rijbevoegdheid van een bestuurder van een motorvoertuig waartegen geen beroep meer mogelijk is, ongeacht of het gaat om een primaire, secundaire of aanvullende sanctie dan wel om een veiligheidsmaatregel en ongeacht of het om een administratieve dan wel strafrechtelijke maatregel gaat;
- (2) “intrekking”: de intrekking van het rijbewijs of de rijbevoegdheid of van de erkenning daarvan;
- (3) “schorsing”: de tijdelijke beperking van de geldigheid van het rijbewijs of de rijbevoegdheid of van de erkenning daarvan, voor een vaste termijn en/of met aanvullende voorwaarden;
- (4) “beperking”: de tijdelijke beperking van de geldigheid van het rijbewijs of de rijbevoegdheid of van de erkenning daarvan, voor een vaste termijn en/of met aanvullende voorwaarden;
- (5) “aanvullende voorwaarden”: andere voorwaarden dan het verstrijken van een bepaalde periode waaraan een persoon op wie een ontzegging van de rijbevoegdheid betrekking heeft, moet voldoen om zijn rijbevoegdheid of rijbewijs terug te krijgen;
- (6) “lidstaat van de overtreiding”: de lidstaat waar een ontzegging van de rijbevoegdheid is uitgevaardigd;
- (7) “lidstaat van afgifte”: de lidstaat die het rijbewijs van de betrokkene heeft afgegeven en waaraan een ontzegging van de rijbevoegdheid wordt doorgegeven overeenkomstig de bepalingen van deze richtlijn;
- (8) “motorvoertuig”: een gemotoriseerd voertuig zoals gedefinieerd in artikel 2, punt (4), van [NIEUWE RIJBEWIJSRICHTLIJN];
- (9) “rijbewijs”: een rijbewijs zoals gedefinieerd in artikel 2, punt (1), van [NIEUWE RIJBEWIJSRICHTLIJN];
- (10) “betrokkene”: de natuurlijke persoon aan wie een ontzegging van de rijbevoegdheid is opgelegd;
- (11) “ernstige verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertreding”:

- a) rijden onder invloed van drank, als gedefinieerd in artikel 3, punt g), van Richtlijn (EU) 2015/413 van het Europees Parlement en de Raad²⁰;
 - b) rijden met een te hoge snelheid, zoals gedefinieerd in artikel 3, punt d), van Richtlijn (EU) 2015/413;
 - c) rijden onder invloed van drugs, zoals gedefinieerd in artikel 3, punt h), van Richtlijn (EU) 2015/413;
 - d) een gedraging die in strijd is met de verkeersregels en die de dood of ernstig lichamelijk letsel heeft veroorzaakt;
- (12) “gewone verblijfplaats”: de gewone verblijfplaats in de zin van artikel 17 van [NIEUWE RIJBEWIJSRICHTLIJN].

Artikel 3

Uniebreed effect van ontzeggingen van de rijbevoegdheid

De lidstaten zorgen ervoor dat een ontzegging van de rijbevoegdheid die door een lidstaat is opgelegd aan een persoon die niet zijn gewone verblijfplaats in die lidstaat heeft en houder is van een door een andere lidstaat afgegeven rijbewijs, overeenkomstig deze richtlijn effect heeft op het volledige grondgebied van de Unie.

Artikel 4

Verplichting tot kennisgeving van een ontzegging van de rijbevoegdheid

1. De lidstaat van de overtreding stelt de lidstaat van afgifte in kennis van elke ontzegging van de rijbevoegdheid die voor een periode van één maand of meer wordt opgelegd aan een persoon die niet zijn gewone verblijfplaats heeft in de lidstaat van de overtreding en die houder is van een rijbewijs dat is afgegeven door de lidstaat van afgifte.
2. De in lid 1 bedoelde kennisgeving wordt gedaan door middel van een standaardcertificaat als bedoeld in artikel 5 en volgens de procedure van lid 3.
3. Het nationale contactpunt van de lidstaat van de overtreding vult het certificaat in, ondertekent het en zendt het rechtstreeks toe aan het nationale contactpunt van de lidstaat van afgifte, dat het doorzendt naar de autoriteit die bevoegd is om ervoor te zorgen dat de ontzegging van de rijbevoegdheid een Uniebreed effect krijgt. Het rijbewijs van de betrokkene, wanneer het in beslag is genomen, en het oorspronkelijke besluit tot ontzegging van de rijbevoegdheid of een voor eensluidend gewaarmerkt afschrift daarvan worden eveneens door het nationale contactpunt van de lidstaat van de overtreding toegezonden aan het nationale contactpunt van de lidstaat van afgifte. De lidstaat van de overtreding is niet verplicht het oorspronkelijke besluit of het voor eensluidend gewaarmerkt afschrift ervan te vertalen.

²⁰ Richtlijn (EU) 2015/413 van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2015 ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen (PB L 68 van 13.3.2015, blz. 9).

Artikel 5

Standaardcertificaat en wijze van verzending

1. Vóór [de in artikel 19 vastgestelde omzettingsdatum] stelt de Commissie door middel van een uitvoeringshandeling het formaat en de inhoud van het standaardcertificaat voor de kennisgeving van een ontzegging van de rijbevoegdheid vast. Die uitvoeringshandeling wordt vastgesteld volgens de in artikel 17, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.
2. Het certificaat bevat de volgende informatie:
 - a) informatie over de autoriteit die de ontzegging van de rijbevoegdheid heeft opgelegd in de lidstaat van de overtreding;
 - b) de beschrijving van de ernstige verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertreding en de feiten die hebben geleid tot het opleggen van een ontzegging van de rijbevoegdheid;
 - c) de naam en het adres van de betrokkene, alsmede het nummer van het rijbewijs en, in voorkomend geval, de nationale identificatiedocumenten van de betrokkene, indien beschikbaar;
 - d) de toepasselijke wettelijke bepalingen van de lidstaat van de overtreding;
 - e) de gevolgde procedures en de precieze reikwijdte en inhoud van de ontzegging van de rijbevoegdheid, met inbegrip van, indien van toepassing, de datum waarop de schorsing of beperking ophoudt van kracht te zijn, en eventuele aanvullende voorwaarden die door de lidstaat van de overtreding zijn vastgesteld;
 - f) in voorkomend geval, de termijn (in dagen) van de door de lidstaat van de overtreding opgelegde ontzegging van de rijbevoegdheid, waaraan reeds is voldaan in die lidstaat.
3. De lidstaat van de overtreding verstrekt de lidstaat van afgifte een vertaling van het certificaat in een officiële taal van de lidstaat van afgifte of in een andere taal die de lidstaat van afgifte overeenkomstig lid 4 heeft aanvaard.
4. Elke lidstaat kan te allen tijde in een bij de Commissie ingediende verklaring meedelen dat hij vertalingen van certificaten aanvaardt in één of meer andere officiële talen van de Unie dan de officiële taal of talen van die lidstaat. Deze verklaring kan te allen tijde worden ingetrokken. De Commissie stelt de verklaringen en eventuele intrekkingen daarvan ter beschikking van alle lidstaten.
5. Het nationale contactpunt van de lidstaat van de overtreding zendt het certificaat door aan het nationale contactpunt van de lidstaat van afgifte via het in artikel 19, lid 1, van [NIEUWE RIJBEWIJSRICHTLIJN] bedoelde EU-rijbewijsnetwerk (“RESPER”).

Artikel 6

Het Uniebrede effect van ontzeggingen van de rijbevoegdheid handhaven

1. Na de kennisgeving van een ontzegging van de rijbevoegdheid overeenkomstig artikel 4, lid 1, en tenzij een in artikel 8 vastgestelde vrijstellingsgrond van toepassing is, neemt de lidstaat van afgifte passende maatregelen om ervoor te zorgen dat de ontzegging van de rijbevoegdheid een Uniebreed effect heeft.
2. Wanneer de ontzegging van de rijbevoegdheid bestaat uit een intrekking, voldoen de door de lidstaat van afgifte genomen maatregelen aan de volgende voorwaarden:
 - a) de lidstaat van afgifte trekt het rijbewijs of de rijbevoegdheid van de betrokkene in;
 - b) de betrokkene kan het rijbewijs of de rijbevoegdheid terugkrijgen overeenkomstig de nationale regels van de lidstaat van afgifte;
 - c) indien de betrokkene reeds in de lidstaat van de overtreding voldaan heeft aan een deel van de aanvullende voorwaarden om zijn rijbevoegdheid terug te krijgen, houdt de lidstaat van afgifte daar zoveel mogelijk rekening mee.
3. Wanneer de ontzegging van de rijbevoegdheid bestaat uit een schorsing of beperking, voldoen de door de lidstaat van afgifte genomen maatregelen aan de volgende voorwaarden:
 - a) de lidstaat van afgifte schorst of beperkt de geldigheid van het rijbewijs of de rijbevoegdheid van de betrokkene tot de datum waarop de schorsing of beperking die door de lidstaat van de overtreding is opgelegd en waarvan kennis is gegeven, ophoudt effect te sorteren;
 - b) indien de schorsing of beperking die door de lidstaat van de overtreding is opgelegd en waarvan kennis is gegeven, afhankelijk is van zowel het verstrijken van een vaste termijn als de vervulling van aanvullende voorwaarden, houdt de lidstaat van afgifte alleen rekening met de vaste termijn;
 - c) wanneer een beperking wordt opgelegd en meegedeeld door de lidstaat van de overtreding, wordt hiermee rekening gehouden voor zover dit verenigbaar is met het recht van de lidstaat van afgifte wat de aard of de duur ervan betreft.
4. Onverminderd de in artikel 8, lid 1, punt a), vastgestelde vrijstellingsgrond is de lidstaat van afgifte bij de vaststelling van maatregelen uit hoofde van dit artikel gebonden aan en vertrouwt hij op de door de lidstaat van de overtreding overeenkomstig artikel 5 verstrekte informatie en feiten.

Artikel 7

Gevolgen van ontzeggingen van de rijbevoegdheid in de lidstaat van de overtreding

1. Deze richtlijn belet de lidstaat van de overtreding niet de ontzegging van de rijbevoegdheid op zijn grondgebied en overeenkomstig zijn nationale voorschriften uit te voeren.
2. Wanneer de lidstaat van afgifte overeenkomstig artikel 4, lid 1, in kennis is gesteld van een ontzegging van de rijbevoegdheid met aanvullende voorwaarden, kan de lidstaat van de overtreding een dergelijke ontzegging op zijn grondgebied blijven toepassen totdat de betrokkene aan die voorwaarden voldoet.
3. Aan een ontzegging van de rijbevoegdheid gekoppelde aanvullende voorwaarden die zijn meegedeeld overeenkomstig artikel 4, lid 1, worden geacht te zijn vervuld door

de lidstaat van de overtreding als de lidstaat van afgifte oordeelt dat de betrokkene voldoet aan de voorwaarden die in de lidstaat van afgifte gelden om zijn rijbevoegdheid of rijbewijs terug te krijgen of om een nieuw te kunnen aanvragen.

Artikel 8

Vrijstellingsgronden

1. De lidstaat van afgifte neemt de in artikel 6, lid 1, bedoelde maatregelen niet wanneer:
 - a) het in artikel 5 bedoelde certificaat onvolledig of kennelijk onjuist is en de ontbrekende of de juiste informatie niet overeenkomstig lid 3 van dit artikel is verstrekt;
 - b) de ontzegging van de rijbevoegdheid reeds volledig ten uitvoer is gelegd in de lidstaat van de overtreding;
 - c) de ontzegging van de rijbevoegdheid is verjaard overeenkomstig het recht van de lidstaat van afgifte;
 - d) het recht van de lidstaat van afgifte voorziet in voorrechten of immuniteiten die de tenuitvoerlegging van de ontzegging van de rijbevoegdheid verhinderen;
 - e) op het ogenblik dat de in artikel 6, lid 3, bedoelde maatregelen worden vastgesteld, de resterende duur van de schorsing of beperking die in acht moet worden genomen op grond van de ontzegging van de rijbevoegdheid, minder dan één maand bedraagt;
 - f) een gerechtelijke procedure heeft plaatsgevonden en de betrokkene volgens het certificaat niet persoonlijk is verschenen op het proces dat heeft geleid tot de vaststelling van de ontzegging van de rijbevoegdheid, tenzij in het certificaat wordt vermeld dat zich, overeenkomstig verdere in het recht van de lidstaat van de overtreding vastgestelde procedurevoorschriften, een van de volgende omstandigheden heeft voorgedaan:
 - i) de betrokkene is tijdig persoonlijk gedagvaard en is dus op de hoogte gebracht van de dag en plaats van de rechtszaak die tot de ontzegging van de rijbevoegdheid heeft geleid, of is anderszins officieel in kennis is gesteld van de geplande dag en plaats van die rechtszaak, zodat op ondubbelzinnige wijze vaststaat dat die persoon op de hoogte was van de geplande rechtszaak en tijdig ervan in kennis was gesteld dat een ontzegging van de rijbevoegdheid kon worden uitgevaardigd als hij niet op de zitting verscheen;
 - ii) de betrokkene was op de hoogte van de geplande rechtszaak en heeft een zelfgekozen of door de staat toegewezen advocaat gemachtigd zijn verdediging te voeren, en werd tijdens de zitting ook daadwerkelijk door die advocaat verdedigd; of
 - iii) nadat de ontzegging van de rijbevoegdheid aan de betrokkene was betekend en hij uitdrukkelijk was geïnformeerd over zijn recht op een nieuw proces of een beroepsprocedure, waarbij hij het recht zou hebben aanwezig te zijn en waarbij de zaak opnieuw ten gronde kon worden behandeld, met inbegrip van het onderzoek van nieuw bewijsmateriaal, en dat ertoe kon leiden dat de oorspronkelijke ontzegging van de rijbevoegdheid teniet kon worden gedaan, heeft hij uitdrukkelijk te kennen gegeven dat hij de ontzegging van de

rijbevoegdheid niet betwist of heeft hij niet binnen de voorgeschreven termijn om een nieuw proces of een beroepsprocedure verzocht;

- g) er in buitengewone omstandigheden redenen zijn om op basis van specifiek en objectief bewijs aan te nemen dat de uitvoering van de ontzegging van de rijbevoegdheid in de specifieke omstandigheden van dat geval een schending van een in het Handvest neergelegd grondrecht zou inhouden.

2. De lidstaat van afgifte kan besluiten ook de volgende vrijstellingsgronden toe te passen:

- a) de ontzegging van de rijbevoegdheid heeft betrekking op een ernstige verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertreding die, op basis van de overeenkomstig artikel 4, lid 1, meegedeelde informatie, niet zou worden bestraft met een ontzegging van de rijbevoegdheid krachtens het recht van de lidstaat van afgifte;
- b) de ontzegging van de rijbevoegdheid werd uitsluitend opgelegd wegens rijden met te hoge snelheid en de in de lidstaat van de overtreiding geldende snelheidsbeperkingen werden met minder dan 50 km/h overschreden;
- c) volgens het recht van de lidstaat van afgifte kan de betrokkene wegens zijn leeftijd niet aansprakelijk worden gesteld voor de ernstige verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertreding waarvoor de ontzegging van de rijbevoegdheid is uitgevaardigd.

3. Wanneer de lidstaat van afgifte voornemens is in een specifiek geval een vrijstellingsgrond uit hoofde van lid 1 of 2 toe te passen, stelt hij de lidstaat van de overtreiding daarvan onverwijld in kennis en verzoekt hij, indien van toepassing, om alle nodige informatie om na te gaan of een daarin bedoelde vrijstellingsgrond van toepassing is. De lidstaat van de overtreiding verstrekt de gevraagde informatie onverwijld en kan alle aanvullende informatie of opmerkingen verstrekken die hij relevant acht.

De uit hoofde van dit lid verstrekte informatie omvat geen andere persoonsgegevens dan die welke strikt noodzakelijk zijn voor de toepassing van de leden 1 en 2 en wordt uitsluitend gebruikt voor de toepassing van die leden.

Artikel 9

Termijnen

- 1. De lidstaat van afgifte neemt onverwijld en onverminderd lid 3 uiterlijk 15 dagen nadat hij het certificaat overeenkomstig artikel 5, lid 1, heeft ontvangen, de in artikel 6, lid 1, bedoelde maatregelen of het besluit dat een vrijstellingsgrond overeenkomstig artikel 8 van toepassing is.
- 2. Het nationale contactpunt van de lidstaat van afgifte deelt de krachtens artikel 6, lid 1, genomen maatregelen of het besluit dat overeenkomstig artikel 8 een vrijstellingsgrond van toepassing is, onverwijld via RESPER mee aan het nationale contactpunt van de lidstaat van de overtreiding.
- 3. Indien het in een specifiek geval niet mogelijk is de in lid 1 bedoelde termijn in acht te nemen, stelt het nationale contactpunt van de lidstaat van afgifte het nationale contactpunt van de lidstaat van de overtreiding onverwijld en op ongeacht welke

wijze in kennis van de overtreding, met opgave van de redenen waarom die termijn niet kon worden nageleefd.

Het verstrijken van de in lid 1 vastgestelde termijn ontslaat de lidstaat van afgifte niet van zijn verplichting om onverwijld de in artikel 6, lid 1, bedoelde maatregelen te nemen.

Artikel 10

Overleg tussen de lidstaten

Indien nodig plegen de lidstaten via passende middelen en onverwijld overleg om de efficiënte toepassing van deze richtlijn te waarborgen.

Artikel 11

Door de lidstaat van afgifte te verstrekken informatie

Het nationale contactpunt van de lidstaat van afgifte stelt het nationale contactpunt van de lidstaat van de overtreding onverwijld in kennis van:

- a) de ontvangst van de kennisgeving van de ontzegging van de rijbevoegdheid, overeenkomstig artikel 4, lid 1;
- b) de krachtens artikel 6 genomen maatregelen, zodra deze juridisch bindend zijn geworden;
- c) elk besluit dat een vrijstellingsgrond op grond van artikel 8 van toepassing is, met opgave van de redenen voor dat besluit;
- d) elke maatregel tot schorsing of beëindiging van het Uniebrede effect van de ontzegging van de rijbevoegdheid en de onderliggende redenen daarvoor, bijvoorbeeld omdat de betrokken persoon met succes bezwaar heeft aangetekend.

Artikel 12

Door de lidstaat van de overtreding te verstrekken informatie

Het nationale contactpunt van de lidstaat van de overtreding stelt het nationale contactpunt van de lidstaat van afgifte onverwijld in kennis van:

- a) elke omstandigheid die van invloed is op het besluit waarbij de ontzegging van de rijbevoegdheid is opgelegd;
- b) de uitvoering van de ontzegging van de rijbevoegdheid in de lidstaat van de overtreding.

Artikel 13

Verplichting om de betrokkene in kennis te stellen

1. Na zowel de ontvangst van de kennisgeving uit hoofde van artikel 4, lid 1, als de vaststelling van maatregelen uit hoofde van artikel 6, lid 1, stelt de lidstaat van afgifte de betrokkene daarvan onverwijld in kennis, overeenkomstig de procedures van zijn nationale recht.
2. In de overeenkomstig lid 1 te verstrekken informatie wordt ten minste het volgende gespecificeerd:
 - a) wanneer de informatie wordt verstrekt na ontvangst van de kennisgeving overeenkomstig artikel 4, lid 1:
 - i) de naam van de voor de handhaving van de ontzegging van de rijbevoegdheid bevoegde autoriteiten van zowel de lidstaat van afgifte als de lidstaat van de overtreding; en
 - ii) de rechtsmiddelen die beschikbaar zijn krachtens het recht van de lidstaat van afgifte, met inbegrip van het recht om te worden gehoord;
 - b) wanneer de informatie wordt verstrekt na de vaststelling van maatregelen uit hoofde van artikel 6, lid 1:
 - i) de bijzonderheden van de door de lidstaat van afgifte genomen maatregelen;
 - ii) de rechtsmiddelen die krachtens het recht van de lidstaat van afgifte beschikbaar zijn om de genomen maatregelen aan te vechten.

Artikel 14

Rechtsmiddelen

1. De lidstaten zorgen voor passende rechtsmiddelen tegen uit hoofde van deze richtlijn genomen besluiten of maatregelen, die gelijkwaardig zijn aan die welke beschikbaar zijn in soortgelijke nationale zaken. Zij nemen passende maatregelen om ervoor te zorgen dat informatie over dergelijke rechtsmiddelen tijdig wordt verstrekt, zodat ze doeltreffend kunnen worden uitgeoefend.
2. Een krachtens artikel 4, lid 1, gemelde ontzegging van de rijbevoegdheid kan slechts worden aangevochten in het kader van een rechtsgeding dat is ingesteld in de lidstaat van de overtreding.
3. De lidstaat van de overtreding en de lidstaat van afgifte stellen elkaar in kennis van de rechtsmiddelen die worden ingesteld tegen uit hoofde van deze richtlijn genomen besluiten of maatregelen.

Artikel 15

Nationale contactpunten

1. Uiterlijk op [datum van omzetting van deze richtlijn] wijst elke lidstaat een nationaal contactpunt aan voor de toepassing van deze richtlijn.
2. De lidstaten zorgen ervoor dat hun respectieve nationale contactpunten samenwerken met de autoriteiten die bevoegd zijn voor de handhaving van de ontzeggingen van de rijbevoegdheid die zijn opgelegd wegens ernstige verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen, met name om ervoor te zorgen dat alle nodige informatie

tijdig wordt uitgewisseld en dat de in artikel 9 vastgestelde termijnen in acht worden genomen.

3. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van de nationale contactpunten die voor de toepassing van deze richtlijn zijn aangewezen. De Commissie stelt de op grond van dit artikel ontvangen informatie ter beschikking van alle lidstaten op haar website.

Artikel 16

Statistieken

De lidstaten verzamelen regelmatig uitgebreide statistieken over de toepassing van deze richtlijn en versturen deze jaarlijks naar de Commissie. Die statistieken hebben betrekking op:

- a) het aantal kennisgevingen uit hoofde van artikel 4, lid 1, uitgesplitst naar lidstaat waaraan de kennisgeving wordt gericht;
- b) het aantal keren dat een vrijstellingsgrond werd ingeroepen, met inbegrip van de toegepaste vrijstellingsgronden, uitgesplitst naar aanmeldende lidstaat;
- c) de tijd die nodig is om informatie te verstrekken over het besluit inzake een vrijstellingsgrond;
- d) het aantal rechtsmiddelen dat is ingesteld tegen maatregelen uit hoofde van artikel 6, lid 1.

Artikel 17

Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij artikel 22 van [DE NIEUWE RIJBEWIJSRICHTLIJN] ingestelde comité voor het rijbewijs. Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

Wanneer het advies van het comité via een schriftelijke procedure dient te worden verkregen, wordt die procedure zonder gevolg beëindigd indien, binnen de termijn voor het uitbrengen van het advies, door de voorzitter van het comité daartoe wordt besloten of door een eenvoudige meerderheid van de leden van het comité daarom wordt verzocht.

Indien door het comité geen advies wordt uitgebracht, neemt de Commissie de uitvoeringshandeling niet aan en is artikel 5, lid 4, derde alinea, van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

Artikel 18

Verhouding tot andere rechtshandelingen

1. Deze richtlijn laat de rechten en verplichtingen die voortvloeien uit de volgende rechtshandelingen onverlet:
 - a) Kaderbesluit 2008/947/JBZ van de Raad;
 - b) Kaderbesluit 2005/214/JBZ van de Raad;

- c) de rechten van verdachten en beklaagden als bedoeld in Richtlijn 2010/64/EU, Richtlijn 2012/13/EU, Richtlijn 2013/48/EU, Richtlijn (EU) 2016/343, Richtlijn (EU) 2016/800 en Richtlijn (EU) 2016/1919 van het Europees Parlement en de Raad.
- 2. De lidstaten kunnen na [DD/MM/JJJJ] bilaterale of multilaterale overeenkomsten of regelingen met andere lidstaten sluiten, voor zover dergelijke overeenkomsten of regelingen het mogelijk te maken om de bepalingen van deze richtlijn uit te breiden en helpen om de procedures voor de handhaving van ontzeggingen van de rijbevoegdheid die zijn opgelegd wegens het begaan van overtredingen in een andere lidstaat dan die welke het rijbewijs van de betrokkene heeft afgegeven, te vereenvoudigen of te faciliteren.

Artikel 19

Omzetting

- 1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk [DD/MM/JJJJ] aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onmiddellijk mee.
Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking ervan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor die verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.
- 2. Uiterlijk op [DD/MM/JJJJ] delen de lidstaten de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mee die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 20

Verslag over de toepassing

Uiterlijk op [inwerkingtreding + 5 jaar], en vervolgens om de vijf jaar, dient de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in over de tenuitvoerlegging van deze richtlijn, met inbegrip van de gevolgen ervan voor de verkeersveiligheid. Dit verslag gaat indien nodig vergezeld van voorstellen tot wijziging van deze richtlijn.

Artikel 21

Inwerkingtreding en toepassing

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie.

Artikel 22

Adressaten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter