

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

### 1025

Vragen van de leden **De Rouwe** en **Van Haersma Buma** (beiden CDA) aan de ministers van Justitie en van Verkeer en Waterstaat over *het artikel «Poolse weggiraten vrijuit»*. (Ingezonden 29 oktober 2009)

1  
Kent u het artikel «Poolse weggiraten vrijuit»?<sup>1</sup>

2  
Is het bericht waar dat boetes aan automobilisten uit onder andere Polen en de Baltische staten niet geïnd kunnen worden, omdat het onmogelijk is hen via de computer te achterhalen? Kunt u aangeven of dit voor meer landen geldt? Vindt u dit een wenselijke situatie?

3  
Kunt u aangeven welk effect het structureel niet innen van opgelegde boetes voor concrete groepen weggebruikers in het algemeen heeft op de verkeersveiligheid? Kunt u tevens inzicht geven in het aantal niet geïnde boetes en daarmee gepaard gaande bedrag?

4  
Is het ook mogelijk om boetes te innen zonder dat gebruik wordt gemaakt van een kentekenregistratie in de computer? Zo nee, hoe werden boetes in Nederland dan geïnd voorafgaand aan de grootschalige introductie van de computer?

5  
Geldt kentekenaansprakelijkheid ook in die zin dat een bestuurder van een

voertuig ook geacht wordt aansprakelijk te zijn voor eventueel openstaande boetes die geregistreerd zijn op het kenteken van dat voertuig, of kan voor openstaande boetes alleen degene worden aangesproken op wiens naam het voertuig geregistreerd is? Welke oplossing ziet u als het voor Nederland niet te achterhalen is op wiens naam een voertuig geregistreerd is?

6  
Bent u tevreden over de huidige praktijk, waarbij de Koninklijke Marechaussee op Schiphol van vertrekkende passagiers nagaat of zij nog boetes hebben openstaan? Bent u bereid door middel van steekproeven ook controle uit te laten voeren op automobilisten die op het punt staan het land te verlaten richting de in vraag 2 genoemde landen?

<sup>1</sup> De Telegraaf, 27 oktober 2009.

### Antwoord

Antwoord van minister **Hirsch Ballin** (Justitie), mede namens de minister van Verkeer en Waterstaat (ontvangen 18 december 2009), Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2009–2010, nr. 726

1  
Ja.

2  
De constatering van een verkeersovertreding kan gedaan worden door staandehouding van de bestuurder ter plaatse of door middel van flitsapparatuur. Uitgangspunt na

staandehouding bij buitenlandse automobilisten is dat de sanctie ter plaatse voldaan dient te worden. In die gevallen is er geen opleggings- of inningsprobleem.

Bij een constatering met flitsapparatuur moet het kenteken gekoppeld worden aan de naam en adresgegevens van de kentekenhouders om de boete op te kunnen leggen. Deze informatie moet bij een buitenlands kenteken worden verkregen van het betreffende land. Dit gaat tot op heden bij het opleggen van verkeersboetes niet via rechtstreekse toegang tot elkaars computersystemen, maar door middel van afzonderlijke rechtshulpverzoeken. De verdragsrechtelijke situatie met de meeste landen maakt in de praktijk helaas geen efficiëntere informatieuitvraag mogelijk, wat boete-oplegging en boete-inning in de weg kan staan. Er is wat dit betreft geen sprake van een uitzonderlijke situatie voor Polen en de Baltische staten.

De Europese Commissie heeft in antwoord op schriftelijke vragen van het Europees Parlement laten weten de mogelijkheden te onderzoeken voor een Richtlijn over de grensoverschrijdende handhaving van verkeersregels, nadat over een eerder voorstel van de Commissie geen overeenstemming in de Raad kon worden bereikt.

3  
Een van de doelen die wordt beoogd met het opleggen van een boete voor

een verkeersovertreding is gedragsbeïnvloeding. Uit studies blijkt dat weggebruikers minder overtredingen begaan wanneer ze worden geconfronteerd met een vergrote kans om gepakt en bestraft te worden.

Van de verkeersboetes die daadwerkelijk zijn opgelegd aan buitenlandse overtreeders wordt ruim 80% betaald. Aan lichte verkeersovertredingen wordt gemiddeld per jaar 23 miljoen euro opgelegd aan buitenlanders. Van dit bedrag staat gemiddeld tussen de 3 en 4 miljoen euro open.

4

Zoals vermeld in mijn antwoord op vraag 2 is voor het opleggen van een boete na een flitscontrole een kentekenregistratie nodig. Deze hoeft echter niet geautomatiseerd te zijn, zolang de registratie maar de mogelijkheid biedt om een kenteken te koppelen aan een naam en adresgegevens.

5

Kentekenaansprakelijkheid houdt in dat de kentekenhouder in beginsel aansprakelijk is voor verkeersovertredingen begaan met zijn/haar voertuig. Het voertuig waarmee gedragingen zijn gepleegd kan met de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften buiten gebruik worden gesteld. Hierdoor kan het voorkomen dat een andere bestuurder dan de kentekenhouder bij een aanhouding de auto buitengebruik gesteld ziet worden als er nog openstaande boetes zijn. Hiermee wordt niet deze bestuurder aansprakelijk geacht, maar wordt een pressiemiddel tot betaling toegepast gericht op de kentekenhouder. Bij een staandehouding wordt de bestuurder aansprakelijk gesteld voor de gepleegde overtreding. Aan deze persoon wordt op dat moment de boete opgelegd.

6

Ik ben tevreden over de inningspraktijk op Schiphol. Wat betreft het controleren van voertuigen is het zo dat bij reguliere (verkeers)controles door politie en Koninklijke Marechaussee door het hele land, inclusief de grensregio's, nu reeds het opsporingsregister wordt geraadpleegd om na te gaan of er openstaande boetes zijn. Die worden dan ter plekke geïnd.