

Managementsamenvatting

In dit project is onderzocht welk aandeel van de verkeersboetes die in het buitenland aan houders van Nederlandse kentekens zijn opgelegd, uiteindelijk door deze overtreeders is betaald.

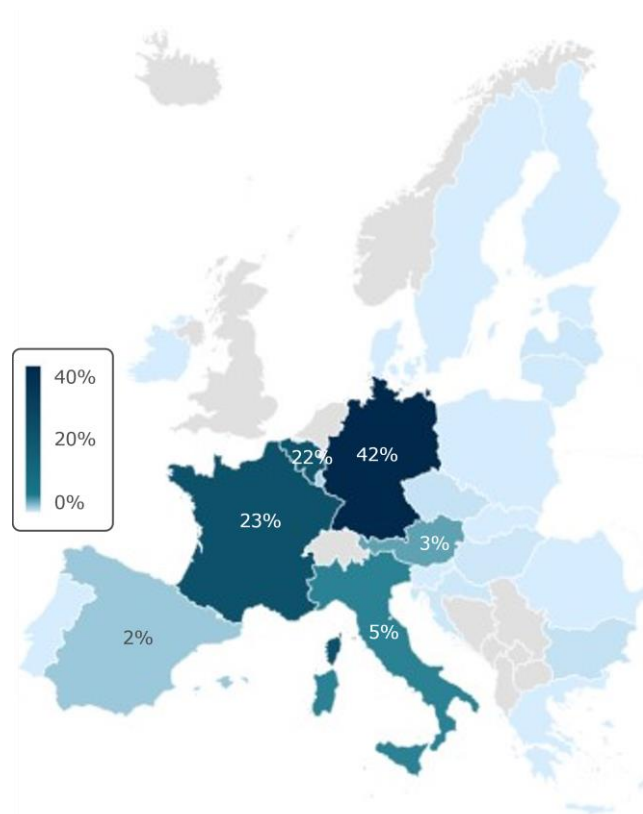
Het innen van de verkeersboetes ligt in eerste instantie bij de lidstaten zelf. Er is daardoor geen zicht op het aantal verkeersboetes dat Nederlanders in het buitenland opgelegd krijgen en betalen. Bij aanvang van het onderzoek was onduidelijk welke relevante gegevens beschikbaar waren in andere lidstaten, welke organisaties binnen die lidstaten over de gegevens beschikten en of zij bereid waren om deze gegevens te delen. In het eerste deel van het onderzoek – het vooronderzoek – is daarom geïnventariseerd wat de relevante organisaties waren, en in hoeverre zij bereid waren om gegevens over verkeersboetes aan Nederlanders aan te leveren.

Lidstaten blijken over het algemeen *bereid* zijn om de benodigde gegevens te delen. De betrokken autoriteiten in Frankrijk, België, Oostenrijk, Luxemburg en Slovenië hebben informatie over zowel het aantal opgelegde als betaalde verkeersboetes en willen deze informatie ook delen. Uitzonderingen zijn Italië (impliciete weigering: geen enkele reactie na herhaalde verzoeken via verschillende kanalen) en Oostenrijk (gegevens wel volledig beschikbaar maar alleen het gemiddelde over vijf jaar wordt gedeeld). Niet in alle gevallen zijn de gegevens echter ook volledig *beschikbaar*. De betrokken organisaties in Tsjechië hebben aangegeven wel bereid te zijn om aan het onderhavige onderzoek mee te werken, maar beschikken op nationaal niveau in het geheel niet over gegevens. In Hongarije is aan ons niet duidelijk geworden welke gegevens waar beschikbaar zijn. In Estland, Letland en Litouwen zijn er beperkt gegevens beschikbaar. In Duitsland zijn de afzonderlijke deelstaten verantwoordelijk voor de inning van verkeersboetes. Op federaal niveau zijn er geen gegevens beschikbaar over het aantal opgelegde en betaalde verkeersboetes. De federale autoriteit heeft wel aangegeven dat verschillende deelstaten over relevante informatie beschikken en deze waarschijnlijk ook zouden willen delen.

Op basis van deze informatie heeft de begeleidingscommissie en de opdrachtgever (WODC) besloten om het hoofdonderzoek uit te voeren. In dit hoofdonderzoek zijn de gegevens die in het vooronderzoek zijn geïdentificeerd, daadwerkelijk opgevraagd in alle landen die hadden aangegeven deze gegevens geheel of gedeeltelijk te kunnen en willen leveren. Daarnaast zijn herhaalverzoeken gedaan aan de autoriteiten in Italië en Spanje, en zijn alle Duitse deelstaten aangeschreven. In het rapport staan de uitkomsten van het hoofdonderzoek per land en deelstaat in detail beschreven.

Van twaalf lidstaten of deelstaten zijn uiteindelijk de aandelen betaalde verkeersboetes door houders van Nederlandse kentekens bekend. Dit aandeel ligt tussen de 63% (Letland) en 100% (Slovenië). **Het gemiddelde aandeel betaalde verkeersboetes is 83%**, en zonder de outlier Slovenië 82%.

Als benchmark zijn voor een aantal lidstaten (België, Frankrijk, Letland, Luxemburg, Oostenrijk, Spanje) inningspercentages voor 2020 beschikbaar van alle buitenlandse houders (niet-ingezetenen) van kentekens. **De betalingsbereidheid van Nederlandse kentekenhouders is over het algemeen hoog (>80%) in vergelijking met kentekenhouders uit andere landen (50-70%).** Opvallend is dat de betalingsbereidheid ook groter is in de landen die veel bekeuringen naar Nederland versturen (België, Frankrijk, Luxemburg, Duitsland). Dit is een sterke indicatie dat Nederlanders inderdaad een relatief hoge betalingsbereidheid hebben.

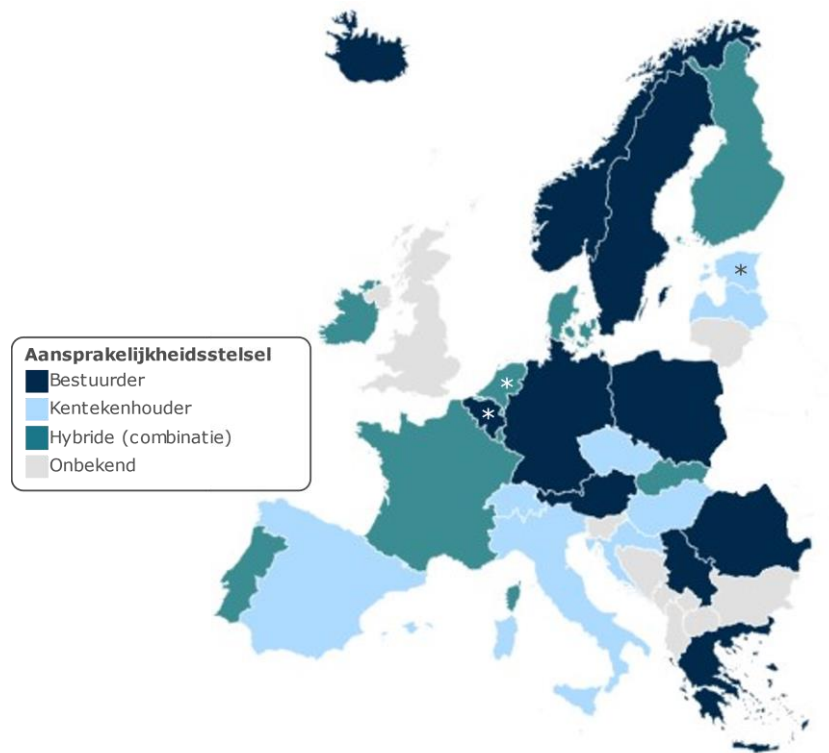


Figuur 1. Aandeel in totaal aantal informatieverzoeken om adresgegevens Nederlandse kentekenhouders (als proxy voor het aantal verstuurde bekeuringen), 2021 (bron: EUCARIS)

Wat betreft de betrouwbaarheid van de gegevens en de uitwerking daarvan op de resultaten van het onderzoek geldt dat de werkprocessen waarmee verkeersovertredingen worden waargenomen, bekeuringen worden opgesteld en verzonden, en boetes worden geïnd, verschillen van land tot land. Over het algemeen lijken deze verschillen echter nauwelijks effect te hebben op het percentage verkeersboetes dat door Nederlanders wordt betaald. **De belangrijkste factor die bepaalt of een verkeersboete wordt betaald is de betalingsbereidheid van de houder van het kenteken uit het land van herkomst (hier: Nederland), en niet de wijze waarop de detectie, oplegging en inning is geregeld in het land waar de verkeersovertreding wordt begaan.**

Dit blijkt ten eerste uit het feit dat de percentages betaalde verkeersboetes binnen *landen* en deelstaten over de afgelopen jaren min of meer constant zijn – ook als er in de onderliggende processen significante veranderingen hebben plaatsgevonden (zoals de invoering van een nieuw cameradetectiesysteem).

Ten tweede zijn de verschillen tussen *landen* relatief klein zijn. Het blijkt bijvoorbeeld niet uit te maken welk aansprakelijkheidsstelsel landen hanteren (zie Figuur 2): op basis van de bestuurder (zoals in Duitsland) of op basis van de kentekenhouder (zoals in Spanje), of een combinatie van de twee stelsels (zoals in Frankrijk). In het laatste geval (hybride stelsel) geldt voor lichte overtredingen kentekenaansprakelijkheid, en voor zware overtredingen bestuurdersaansprakelijkheid.



Figuur 2. Type aansprakelijkheidsstelsel per Europees land, 2021 (bron: ECTS, Dialogic)

De onderlinge verschillen tussen landen (c.q. deelstaten) met grote volumes verstuurde bekeuringen (Duitsland, Frankrijk, België) zijn nog kleiner: de percentages liggen daar tussen de 85% en 95%. Samen zijn deze drie landen goed voor 87% van alle aanvragen via het Europese informatiesysteem (EUCARIS) waar adresgegevens van kentekenhouders worden uitgewisseld (zie Figuur 1).

Kijken we nog preciezer naar de relatieve afnamen van de aantallen *per opeenvolgende stap in de werkprocessen* (namelijk van EUCARIS-aanvraag tot betaling van de boete) dan blijken ten derde ook daar de verschillen tussen landen of deelstaten klein. In Frankrijk (hybride stelsel) wordt 89% van alle EUCARIS-aanvragen in een bekeuring omgezet. In de Duitse deelstaat Beieren (bestuurdersaansprakelijkheid) is dat 87%. In Frankrijk resulteert 79% van alle EUCARIS-aanvragen uiteindelijk in een betaalde verkeersboete, tegen 75% in Beieren.