



Brussel, 1.3.2023
COM(2023) 127 final

2023/0053 (COD)

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

betreffende het rijbewijs, tot wijziging van Richtlijn (EU) 2022/2561 van het Europees Parlement en de Raad, Verordening (EU) 2018/1724 van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van Richtlijn 2006/126/EG van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EU) nr. 383/2012 van de Commissie

(Voor de EER relevante tekst)

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

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

Het onderhavige voorstel betreft een ingrijpende herziening van de voorschriften van de Unie inzake het rijbewijs. Het is de derde herziening van deze voorschriften, die in 1980 voor het eerst werden ingevoerd bij Richtlijn 80/1263/EEG¹, gevolgd door de tweede rijbewijsrichtlijn, Richtlijn 91/439/EEG², en de derde rijbewijsrichtlijn, Richtlijn 2006/126/EG^{3,4}.

• Motivering en doel van het voorstel

De verkeersveiligheid in de EU is in de afgelopen twintig jaar aanzienlijk verbeterd. Het aantal verkeersdoden is met 61,5 % gedaald, van ongeveer 51 400 in 2001 tot ongeveer 19 800 in 2021. De verkeersveiligheid moet echter nog verder worden verbeterd. De afvlakking van de vermindering van het aantal verkeersdoden sinds 2014 heeft de ministers van Verkeer van de EU ertoe aangezet een ministeriële verklaring over verkeersveiligheid uit te geven tijdens de informele Raad Vervoer in Valletta in maart 2017⁵, waar de lidstaten de Commissie opriepen te onderzoeken of het EU-rechtskader inzake verkeersveiligheid kan worden versterkt om ervoor te zorgen dat minder mensen omkomen bij verkeersongevallen.

In het kader van haar derde mobiliteitspakket van mei 2018 heeft de Commissie “Een strategisch actieplan inzake verkeersveiligheid”⁶ gepubliceerd, waarin wordt gepleit voor een nieuwe aanpak om de stagnatie van de verkeersveiligheidscijfers in de EU te doorbreken en de langetermijndoelstelling van nul verkeersdoden in de EU tegen 2050 (“Vision Zero”) te bereiken. In juni 2019 publiceerde de Commissie het EU-beleidskader voor verkeersveiligheid 2021-2030 — Volgende stappen op weg naar “Vision Zero”⁷. Daarin stelde de Commissie nieuwe tussentijdse doelstellingen voor, namelijk een halvering van zowel het aantal doden als zwaargewonden tussen 2020 en 2030, zoals aanbevolen in de verklaring van Valletta.

In haar strategie voor duurzame en slimme mobiliteit⁸ van 2020 herhaalde de Commissie de doelstelling van nul doden in alle vervoerswijzen tegen 2050 en kondigde zij de herziening

¹ PB L 375 van 31.12.1980, blz. 1 [EUR-Lex – 31980L1263 – NL – EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

² PB L 237 van 24.8.1991, blz. 1 [EUR-Lex – 31991L0439 – NL – EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

³ PB L 403 van 30.12.2006, blz. 18 [EUR-Lex – 02006L0126-20201101 – NL – EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

⁴ Bij de eerste richtlijn betreffende het rijbewijs (Richtlijn 80/1263/EEG) werd de allereerste reeks voorschriften in de EU ingevoerd met betrekking tot de harmonisatie van de nationale rijbewijsregelingen, met name door de invoering van een Europees model voor het rijbewijs, de voorlopige omschrijving van categorieën voertuigen en de vaststelling van de voorwaarden waaronder rijbewijzen in de EU mogen worden afgegeven of ingewisseld. Deze voorschriften werden verder verfijnd en uitgebreid in de tweede rijbewijsrichtlijn (Richtlijn 91/439/EEG). Het belangrijkste is dat de wederzijdse erkenning van door de lidstaten afgegeven rijbewijzen tot stand werd gebracht en dat er eisen voor een minimumleeftijd voor het behalen van een rijbewijs werden ingevoerd. De derde rijbewijsrichtlijn (Richtlijn 2006/126/EG) werd in december 2006 goedgekeurd en is tussen 2009 en 2020 elf keer gewijzigd, voornamelijk om de harmonisatie van gemeenschappelijke normen en eisen te verbeteren, maar ook om de richtlijn aan te passen aan de technologische ontwikkelingen.

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 ter bekrachtiging van de verklaring van Valletta vastgesteld (zie document 9994/17).

⁶ Bijlage I bij COM(2018) 293 final (Europa in beweging. Duurzame mobiliteit voor Europa: veilig, geconnecteerd en schoon) [EUR-Lex - 52018DC0293 - NL - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

⁷ SWD(2019) 283 final <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>

⁸ COM(2020) 789 final [EUR-Lex – 52020DC0789 – NL – EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

van de rijbewijsrichtlijn aan, onder meer om rekening te houden met technologische innovatie, met inbegrip van het mobiele rijbewijs, in het kader van kerndomein 10 “Veiliger en beter beveiligd vervoer”. In oktober 2021 heeft het Europees Parlement een resolutie aangenomen over het EU-beleidskader voor verkeersveiligheid 2021-2030⁹, waarin de Commissie wordt opgeroepen de verkeersveiligheid verder te bevorderen, met name door hogere normen voor de rijopleiding.

Het onderhavige voorstel is aangekondigd onder het kopje “Een nieuwe impuls voor de Europese democratie” in bijlage II (Refit-initiatieven) bij het werkprogramma van de Commissie voor 2022¹⁰ en geeft uitvoering aan de agenda voor betere regelgeving¹¹ door ervoor te zorgen dat de bestaande wetgeving eenvoudiger en duidelijk is, geen onnodige lasten met zich meebrengt en gelijke tred houdt met de veranderende politieke, maatschappelijke en technologische ontwikkelingen.

Een van de meest geavanceerde kaders ter wereld op het gebied van rijbewijzen is van kracht in en wordt toegepast door de EU en andere EER-lidstaten. Alles bij elkaar heeft het kader betrekking op meer dan 250 miljoen bestuurders. De hoeksteen van dit kader is de rijbewijsrichtlijn, die voorziet in gemeenschappelijke wettelijke maatregelen voor de erkenning en de afgifte van rijbewijzen in de Europese Unie. De rijbewijsrichtlijn heeft tot doel de verkeersveiligheid te verbeteren en het vrije verkeer van burgers binnen de EU te bevorderen. Het vrije verkeer is mogelijk dankzij de Europese interne markt, en de EU-voorschriften betreffende het rijbewijs hebben ertoe bijgedragen dat grensoverschrijdende reizen gemakkelijker zijn geworden en dat burgers die zich in een andere lidstaat vestigen, gemakkelijker van woonplaats kunnen veranderen. Niettemin worden burgers nog steeds geconfronteerd met inconsistenties tussen nationale benaderingen, die weer gevolgen hebben voor hun rijbevoegdheid. Zij hebben ook te kampen met tekortkomingen en moeilijkheden bij de uitvoering van de richtlijn.

Het onderhavige initiatief bouwt voort op Richtlijn 2006/126/EG, die tot doel had de verkeersveiligheid te verbeteren en het vrije verkeer te bevorderen door:

- de invoering van een uniform rijbewijs van Europees model dat vanaf 2033 verplicht is voor alle bestuurders, met het oog op een betere bescherming tegen fraude en vervalsing;
- de indeling van rijbewijzen op basis van het type voertuig en de minimumleeftijd voor het besturen ervan;
- de verplichte administratieve verlenging van alle nieuwe rijbewijzen om de tien jaar;
- een vereenvoudiging van de administratieve lasten voor bestuurders die naar een andere lidstaat verhuizen;
- de toepassing van gemeenschappelijke minimumnormen inzake vaardigheden, kennis en lichamelijke en geestelijke geschiktheid van bestuurders;
- geleidelijke toegang tot krachtige motorfietsen, op basis van de minimumleeftijd en eerdere ervaring met motorfietsen met een lager vermogen;
- de oprichting van een netwerk voor de uitwisseling van informatie over rijbewijzen tussen nationale autoriteiten (Resper).

⁹ P9_TA(2021)0407 https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0407_NL.pdf

¹⁰ COM(2021) 645 final [EUR-Lex – 52021DC0645 – NL – EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

¹¹ SWD(2021) 305 final [Betere regelgeving \(europa.eu\)](#)

In de effectbeoordeling¹² werd bevestigd dat de EU-voorschriften voor het rijbewijs moeten worden geactualiseerd om steun te verlenen aan de inspanningen om het aantal verkeersdoden en zwaargewonden terug te dringen en om de administratieve lasten en de belemmeringen voor het vrije verkeer van burgers in de EU verder te verminderen. Bij veel ernstige ongevallen met overlijden, ernstig gezondheidsverlies en niet-dodelijk letsel tot gevolg spelen de vaardigheden, de kennis, het gedrag en de medische geschiktheid van de bestuurder een belangrijke rol; er zijn nog steeds te veel houders van een rijbewijs van wie de aanwezigheid op de wegen in de EU risico's oplevert omdat zij niet geschikt zijn voor het besturen van een motorrijtuig. Uit de evaluatie achteraf¹³ is gebleken dat de huidige screening op basis van leeftijd niet langer als de meest relevante wordt beschouwd. Hoewel er aanwijzingen zijn voor mogelijke lichamelijke achteruitgang als gevolg van leeftijd, wordt in sommige studies geconcludeerd dat specifieke medische aandoeningen, zoals drugsmisbruik, psychische aandoeningen, epilepsie, diabetes, hartaandoeningen en slaapapneu, niet noodzakelijkerwijs verband houden met leeftijd. Het zijn echter belangrijkere factoren dan leeftijd als het gaat om de medische geschiktheid voor het besturen van een motorrijtuig.

De vaardigheden, de kennis, het risicobewustzijn en de ervaring van bestuurders blijven beperkt, met name bij beginnende bestuurders. Het hogere aantal ongevallen en dodelijke slachtoffers onder beginnende bestuurders wijst erop dat de eisen voor de afgifte van een rijbewijs niet volledig zijn afgestemd op de verkeersveiligheidsdoelstellingen. Bovendien zal de toenemende invoering van nieuwe technologieën zoals geavanceerde rijhulpsystemen en, in de toekomst, geautomatiseerde voertuigen aanzienlijke gevolgen hebben voor het gebruik van voertuigen. Dergelijke technologieën kunnen weliswaar de verkeersveiligheid verbeteren en bijdragen tot inclusievere mobiliteit, maar zij brengen ook nieuwe uitdagingen voor bestuurders met zich mee ten aanzien van vaardigheden en kennis van nieuwe functies, die niet onder de huidige richtlijn vallen.

Wat de belemmeringen voor het vrije verkeer van personen betreft, zijn er nog steeds onnodige of ongerechtvaardigde procedures voor het verkrijgen van het rijbewijs of voor de uitoefening of het behoud van de rijbevoegdheid in een ander EU-land wanneer bestuurders een rijbewijs behalen, gebruiken, vervangen, verlengen of inwisselen. Hierdoor wordt uiteindelijk hun vrije verkeer binnen de EU belemmerd. Volgens de evaluatie waren sommige maatregelen van de richtlijn (zoals het begrip “gewone verblijfplaats”) moeilijk toepasbaar en kunnen die maatregelen tot hoge administratieve lasten of belemmeringen voor het vrije verkeer hebben geleid. In de praktijk betekent dit dat burgers met een goed gedocumenteerde rijbevoegdheid die met dergelijke belemmeringen worden geconfronteerd, soms tot zes maanden of zelfs langer geen rijbewijs hebben. Daarnaast kan de huidige richtlijn EU-burgers in bepaalde gevallen beletten een rijbewijs te behalen in een EU-land waar hun kennis van de plaatselijke taal ontoereikend is en waar een tolk tijdens de examens niet is toegestaan. Bovendien bestaan er geen gemeenschappelijke regels voor de inwisseling van een door een derde land afgegeven rijbewijs wanneer de houder naar de Europese Unie verhuist, en kan het EU-rijbewijs dat in de ene lidstaat is verkregen door inwisseling van het rijbewijs van een derde land, zijn geldigheid verliezen wanneer deze persoon zijn of haar woonplaats naar een andere lidstaat overbrengt.

Tot slot hebben verschillende lidstaten¹⁴ een nationaal mobiel (digitaal) rijbewijs ingevoerd, of zijn zij voornemens dit in te voeren, waarbij geen fysiek document (d.w.z. een kaart) wordt

¹² SWD(2023) 128 final.

¹³ SWD(2022) 17 final [EUR-Lex – 52022SC0017 – NL – EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

¹⁴ Reeds beschikbaar (Spanje, Denemarken, Griekenland, Polen, Portugal) en in overweging genomen (Oostenrijk, België, Cyprus, Estland, Finland, Duitsland, Ierland, Italië, Litouwen, Luxemburg,

afgegeven. Aangezien in de huidige richtlijn het beginsel van wederzijdse erkenning uitsluitend voor fysieke rijbewijzen is vastgelegd, blijven mobiele rijbewijzen enkel geldig op het grondgebied van de lidstaat van afgifte. Het huidige kader vormt bijgevolg een belemmering voor het benutten van de voordelen van de digitalisering van het wegverkeer op Europees niveau en voor het vrije verkeer in de EU.

Het nieuwe voorstel voor een rijbewijsrichtlijn bouwt voort op de doelstellingen van de vorige richtlijn, namelijk het verbeteren van de verkeersveiligheid en het bevorderen van het vrije verkeer, maar komt ook tegemoet aan de behoefte aan meer duurzaamheid en digitalisering van het wegverkeer. Daarnaast speelt het voorstel een belangrijke rol bij de verwezenlijking van de doelstellingen voor duurzame ontwikkeling¹⁵: het draagt ertoe bij dat steden en vestigingsgebieden van de mens uiterlijk in 2030 inclusief, veilig, veerkrachtig en duurzaam zijn en dat iedereen toegang heeft tot veilige, betaalbare, toegankelijke en duurzame vervoerssystemen. In het voorstel wordt bovendien bijzondere aandacht besteed aan de behoeften op het gebied van verkeersveiligheid van alle groepen van de samenleving, met name kwetsbare weggebruikers zoals voetgangers, fietsers, gebruikers van tweewielige motorvoertuigen, gebruikers van persoonlijke mobiliteitshulpmiddelen en personen met een handicap of met beperkte mobiliteit of oriëntatie¹⁶. Door nieuwe voorschriften inzake automatische transmissie op te nemen en de maximummassa van de meeste emissievrije voertuigen van categorie B te verhogen, zal het voorstel het gebruik van dergelijke voertuigen bevorderen en aldus bijdragen tot de doelstellingen van de Europese klimaatwet¹⁷ en de ambitie van de Europese Green Deal om tegen 2050 een milieu zonder schadelijke verontreiniging tot stand te brengen¹⁸.

Het nieuwe voorstel voor een rijbewijsrichtlijn is in overeenstemming met de verordening tot oprichting van één digitale toegangspoort¹⁹ die toegang biedt tot online informatie, diensten voor ondersteuning en probleemoplossing en e-overheidsprocedures via de portaal-site Your Europe. De informatie waarop het voorstel betrekking heeft, is reeds opgenomen in bijlage I bij de verordening tot oprichting van één digitale toegangspoort. Om de administratieve lasten verder te verminderen, zal bijlage II bij de rijbewijsrichtlijn worden gewijzigd om ervoor te zorgen dat de administratieve procedure voor burgers en ingezetenen volledig online wordt aangeboden.

Het initiatief heeft dus tot doel de verkeersveiligheid te verbeteren, het vrije verkeer van personen in de Europese Unie te bevorderen en bij te dragen tot duurzaam wegverkeer en de digitalisering daarvan door:

- *de rijvaardigheid, kennis en ervaring te verbeteren en gevaarlijk gedrag tegen te gaan en te bestraffen.* De voorschriften voor de opleiding, de examinering en

Nederland, Zweden) volgens informeel document nr. 10 van de VN/ECE van 13 september 2022 en raadplegingsactiviteiten.

¹⁵ https://sdgs.un.org/#goal_section

¹⁶ Doelstelling 11 en streefdoel 11.2 van de Agenda 2030 voor duurzame ontwikkeling van de VN (<https://sdgs.un.org/2030agenda>).

¹⁷ Verordening (EU) 2021/1119 van het Europees Parlement en de Raad van 30 juni 2021 tot vaststelling van een kader voor de verwezenlijking van klimaatneutraliteit, en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 401/2009 en Verordening (EU) 2018/1999 (“Europese klimaatwet”) (PB L 243 van 9.7.2021, blz. 1) [EUR-Lex - 32018R1119 - NL - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

¹⁸ COM(2021) 400 final [EUR-Lex - 52021DC0400 - NL - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

¹⁹ Verordening (EU) 2018/1724 van het Europees Parlement en de Raad van 2 oktober 2018 tot oprichting van één digitale toegangspoort voor informatie, procedures en diensten voor ondersteuning en probleemoplossing en houdende wijziging van Verordening (EU) nr. 1024/2012 (PB L 295 van 21.11.2018, blz. 1) [EUR-Lex - 32018R1724 - NL - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

de proeftijd van bestuurders zullen waarborgen dat met name jonge en beginnende bestuurders de vereiste vaardigheden, kennis en ervaring opdoen en het benodigde risicobewustzijn verwerven om veilig te kunnen rijden. Ook moeten alle bestuurders profiteren van betere vaardigheden en kennis met betrekking tot geavanceerde technologieën, waarbij het veiligheids- en milieupotentieel van innovatie ten volle wordt benut, maar ook ten aanzien van de wijze waarop gemotoriseerd verkeer en actieve vervoerswijzen veilig naast elkaar kunnen bestaan. In alle lidstaten moeten bestuurders verantwoordelijk worden gehouden voor hun gevaarlijke rijgedrag, om een gunstig klimaat te scheppen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid;

- *te zorgen voor adequate lichamelijke en geestelijke geschiktheid van bestuurders in de hele EU.* De voorschriften inzake de lichamelijke en geestelijke geschiktheid om een motorrijtuig te besturen voor niet-professionele bestuurders zullen worden verbeterd en aan de recentste technologische ontwikkelingen worden aangepast volgens het op mensenrechten gebaseerde model van handicaps²⁰. Daarnaast zal de medische keuring in de hele EU worden verbeterd om beter bij te dragen tot de verwezenlijking van de doelstellingen voor verkeersveiligheid;
- *onpraktische of onnodige belemmeringen voor aanvragers en houders van een rijbewijs weg te nemen.* Er bestaan nog steeds enkele belemmeringen voor de toegang van bestuurders tot een rijbewijs en de erkenning van hun rijbevoegdheid, die op hun beurt een belemmering vormen voor het vrije verkeer in de EU: problemen met de rijexamens als gevolg van een gebrekkige beheersing van de taal, uiteenlopende regels om de gewone verblijfplaats van de inwoners van de EU vast te stellen of het ontbreken van continuïteit van bepaalde rijbevoegdheden bij reizen en bij een verhuizing in de EU. Verwacht wordt dat het wegnemen van deze belemmeringen ook zal bijdragen tot het oplossen van het huidige tekort aan bestuurders, met name vrachtwagenchauffeurs, zonder de verkeersveiligheid in het gedrang te brengen. Daarnaast moet voor verdere harmonisatie van de geldigheidsduur van het rijbewijs worden gezorgd en moet een mobiel rijbewijs worden ingevoerd.

Meer gedetailleerde informatie over de wijze waarop de bovengenoemde doelstellingen en de daarmee samenhangende problemen in het initiatief worden aangepakt, is te vinden in hoofdstuk 3 van deze toelichting.

Om te zorgen voor een consistente aanpak op het gebied van verkeersveiligheid wat de grensoverschrijdende handhaving van verkeersregels betreft, wordt een onderhandelingspakket vastgesteld dat bestaat uit drie initiatieven: naast het onderhavige voorstel bevat het ook een voorstel voor een richtlijn tot wijziging van 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 (de “richtlijn grensoverschrijdende uitwisseling”)^{21,22} en een voorstel

²⁰ Verdrag van de Verenigde Naties inzake de rechten van personen met een handicap van 13 december 2006, waarbij de EU sinds 21 januari 2011 partij is.

²¹ COM(2023) 126 final.

²² PB L 68 van 13.3.2015, blz. 9 [EUR-Lex - 32015L0413 - NL - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

voor een richtlijn betreffende de gevolgen voor de hele Unie van bepaalde ontzeggingen van de rijbevoegdheid²³.

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

Het onderhavige voorstel is in overeenstemming met andere EU-wetgeving inzake verkeersveiligheid: 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^{24,25}; Richtlijn (EU) 2015/413²⁶; en de zogenoemde “verordening algemene veiligheid”^{27,28}. Het is ook in overeenstemming met het EU-beleidskader voor verkeersveiligheid 2021-2030 — Volgende stappen op weg naar “Vision Zero”²⁹.

Het initiatief is eveneens afgestemd op de richtlijn grensoverschrijdende uitwisseling. In het kader van de wederzijdse bijstand (artikel 15) voorziet de rijbewijsrichtlijn ook in een netwerk voor de uitwisseling van informatie over rijbewijzen (Resper) dat kan worden gebruikt voor de uitvoering — en de controle op de naleving — van de rijbewijsrichtlijn, de richtlijn betreffende de kwalificatie en opleiding van beroepsbestuurders en de richtlijn grensoverschrijdende uitwisseling. Er bestaat momenteel rechtsonzekerheid over de vraag of Resper kan worden gebruikt voor de toepassing van de richtlijn grensoverschrijdende uitwisseling (waarin het gebruik van Eucaris wordt voorgeschreven) vanwege de formulering van artikel 15 van de rijbewijsrichtlijn en het feit dat de lidstaten er op grond van artikel 4, lid 4, van de richtlijn grensoverschrijdende uitwisseling voor moeten zorgen dat de uitwisseling van informatie in het kader van de richtlijn grensoverschrijdende uitwisseling plaatsvindt “zonder uitwisseling van gegevens uit andere databanken die niet voor de toepassing van deze richtlijn worden gebruikt”. Bijgevolg maakt het merendeel van de wetshandhavingsinstanties geen gebruik van Resper voor controledoeleinden.

De richtlijn grensoverschrijdende uitwisseling en de rijbewijsrichtlijn worden tegelijkertijd herzien, zowel om juridische redenen als vanwege de samenhang. In dit verband wordt overwogen de beperkingen op het gebruik van andere databanken op te heffen. Toegang tot Resper met het oog op handhaving zal mogelijk zijn onder de voorwaarden van de rijbewijsrichtlijn, waardoor naar verwachting meer overtredingen met succes zullen worden onderzocht. Daarnaast zal de herziening van de rijbewijsrichtlijn duidelijkheid verschaffen over alle gebruikgevallen waarvoor toegang tot Resper nodig is in het kader van wetshandhaving, teneinde de rechtsonzekerheid volledig weg te nemen.

²³ COM(2023) 128 final.

²⁴ PB L 330 van 23.12.2022, blz. 46 [EUR-Lex - 32022L2561 - NL - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

²⁵ Die voorziet in bijzondere voorschriften betreffende de kwalificatie en opleiding van beroepsbestuurders van deze voertuigen.

²⁶ Waardoor de uitwisseling van informatie tussen de lidstaten wordt vergemakkelijkt wanneer verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen worden begaan met een voertuig dat in een andere lidstaat is ingeschreven.

²⁷ 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 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) [EUR-Lex – 02019R2144-20220905 – NL – EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

²⁸ Die voorziet in de verplichte uitrusting van nieuwe voertuigen met geavanceerde veiligheidsvoorzieningen.

²⁹ SWD(2019) 283 final <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>

Voorgesteld wordt om de bepalingen inzake de gevolgen voor de hele Unie van bepaalde ontzeggingen van de rijbevoegdheid in een afzonderlijke handeling op te nemen. Die zal betrekking hebben op de grensoverschrijdende handhaving van dergelijke besluiten, terwijl de gevolgen voor de afgifte in het onderhavige initiatief aan bod zullen blijven komen.

Het voorstel maakt ook deel uit van het Europees Jaar van de Vaardigheden, dat tot doel heeft een leven lang leren te bevorderen, het concurrentievermogen van EU-bedrijven te versterken en de groene en de digitale transitie op een sociaal rechtvaardige manier te ondersteunen.

- **Samenhang met andere beleidsgebieden van de Unie**

De rijbewijsrichtlijn regelt de rijbevoegdheid per voertuigcategorie. Bepaalde categorieën zijn gebaseerd op EU-voorschriften:

- Richtlijn 96/53/EG van de Raad houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten³⁰, die het mogelijk maakt om de typen door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen te identificeren.
- Verordening (EU) nr. 168/2013 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers³¹, die het mogelijk maakt om typen bromfietsen, motorfietsen, gemotoriseerde driewielers en vierwielers te identificeren.

In de richtlijn worden de minimumleeftijden voor het behalen van een rijbewijs voor toekomstige beroepsbestuurders vastgesteld, waarop 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 voertuigen³² van toepassing is.

Daarnaast zijn de voorschriften inzake de bescherming van persoonsgegevens ook van toepassing op de uitwisseling van informatie in verband met rijbewijzen, met name Verordening (EU) 2016/679 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens (algemene verordening gegevensbescherming)³³.

De Commissie heeft op 3 juni 2021 een voorstel³⁴ aangenomen voor de herziening van Verordening (EU) nr. 910/2014³⁵ betreffende een Europees kader voor een digitale identiteit. Dit nieuwe kader biedt bouwstenen die relevant zijn voor mobiele rijbewijzen. Met name de elektronische identiteit en eventueel de digitale portemonnee kunnen worden gebruikt om een interoperabele oplossing voor mobiele EU-rijbewijzen te ontwikkelen.

Het onderhavige voorstel is in overeenstemming met en draagt bij tot de EU-doelstelling van klimaatneutraliteit tegen 2050 zoals bepaald in artikel 2, lid 1, van Verordening (EU)

³⁰ PB L 235 van 17.9.1996, blz. 59 [EUR-Lex - 01996L0053-20190814 - NL - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

³¹ PB L 60 van 2.3.2013, blz. 52 [EUR-Lex - 02013R0168-20201114 - NL - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

³² PB L 330 van 23.12.2022, blz. 46 [EUR-Lex - 32022L2561 - NL - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

³³ PB L 119 van 4.5.2016, blz. 1 [EUR-Lex - 32016R0679 - NL - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

³⁴ COM(2021) 281 final [EUR-Lex - 52021PC0281 - NL - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

³⁵ Verordening (EU) nr. 910/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 2014 betreffende elektronische identificatie en vertrouwensdiensten voor elektronische transacties in de interne markt (PB L 257 van 28.8.2014, blz. 73) [EUR-Lex - 32014R0910 - NL - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

2021/1119 van het Europees Parlement en de Raad, waarin het EU-kader voor de verwezenlijking van klimaatneutraliteit is vastgesteld.

2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

• Rechtsgrondslag

De rechtsgrondslag van dit voorstel is artikel 91, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU)³⁶. In artikel 91, lid 1, punt c), VWEU is bepaald dat de Europese Unie op het gebied van vervoer bevoegd is om maatregelen vast te stellen die de veiligheid van het vervoer, met inbegrip van de veiligheid van het verkeer, kunnen verbeteren.

• Subsidiariteit (bij niet-exclusieve bevoegdheid)

De Unie is op grond van Richtlijn 2006/126/EG reeds bevoegd op het gebied van rijbewijzen. Kwesties in verband met rijbewijzen omvatten transnationale aspecten die niet door de afzonderlijke lidstaten alleen kunnen worden beheerst. De rijbewijsrichtlijn is een belangrijke stap in het proces van harmonisatie van de voorschriften betreffende het rijbewijs en draagt bij tot de uitvoering van het EU-beleid, maar is tot dusver elf keer gewijzigd om gemeenschappelijke normen en eisen te harmoniseren en de voorschriften aan te passen aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang die sinds 2006 is geboekt. De nieuwe voorschriften die met het onderhavige voorstel zullen worden ingevoerd, blijven binnen de bevoegdheden die krachtens artikel 91, lid 1, VWEU aan de Unie zijn toegekend en kunnen, gezien hun verband met het reeds bestaande kader voor rijbewijzen, alleen op het niveau van de Unie naar behoren worden gerealiseerd.

In het licht van de EU-doelstellingen inzake verkeersveiligheid en de verwachting dat er onvoldoende vooruitgang wordt geboekt bij het terugdringen van het aantal verkeersdoden en zwaargewonden, is verdere actie van de EU nodig om de gestelde doelstellingen te halen. Zo kan de bestrijding van gevaarlijk weggedrag alleen een optimaal resultaat opleveren als niet-ingezetenen die verkeersovertredingen begaan, gevolgen voor hun gedrag ondervinden onder dezelfde voorwaarden als ingezetenen. Deze doelstellingen kunnen niet voldoende door de lidstaten alleen worden verwezenlijkt, gezien de grensoverschrijdende dimensie van deze kwesties.

Verdere actie op EU-niveau is ook nodig om onnodige en ongerechtvaardigde belemmeringen voor het vrije verkeer van personen weg te nemen die het gevolg zijn van suboptimale procedures voor de afgifte en verlenging van rijbewijzen. Deze problemen moeten op EU-niveau worden aangepakt, omdat zij ook een grensoverschrijdende dimensie hebben. Specifiek voor het mobiele rijbewijs geldt dat dit alleen in de hele EU wederzijds kan worden erkend als de oplossingen van de lidstaten geharmoniseerd en interoperabel zijn.

Zonder EU-optreden zou de samenwerking op het gebied van rijbewijzen tussen de lidstaten zijn voortgezet via bi- of multilaterale overeenkomsten, wat weer zou hebben geleid tot een complexer systeem voor de afgifte van rijbewijzen en een grotere administratieve last voor de rijbewijshouders en -administraties. Bestuurders die naar lidstaten³⁷ reisden die geen partij zijn bij het Verdrag van Wenen³⁸, hebben wellicht ook administratieve problemen ondervonden, bijvoorbeeld de verplichting om in het bezit te zijn van een internationaal rijbewijs. Ten slotte zouden houders van een EU-rijbewijs bij verandering van woonplaats in

³⁶ PB C 115 van 9.5.2008, blz. 85 [EUR-Lex – 12008E091 – NL – EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

³⁷ Spanje, Malta, Cyprus en Ierland.

³⁸ Verdrag inzake het wegverkeer, op 8 november 1968 gesloten in Wenen.

de EU een nieuw rijbewijs moeten verkrijgen in het nieuwe land van verblijf, hetzij door een administratieve inwisseling, hetzij door het afleggen van een rijexamen zoals elke andere aanvrager. Zonder EU-optreden zal de integratie van buitenlandse beroepsbestuurders in de wegvervoersector van de EU beperkt blijven vanwege de administratieve moeilijkheden die buitenlandse bestuurders ondervinden om hun rijbevoegdheid te behouden. Het wegnemen van deze belemmering kan bijdragen tot het aanpakken van het tekort aan chauffeurs in de EU, samen met andere acties naast deze maatregel, bijvoorbeeld met betrekking tot kwalificaties van bestuurders, verbetering van de arbeidsomstandigheden en structurele uitdagingen.

- **Evenredigheid**

Het voorstel is noodzakelijk en evenredig met de doelstelling om het vrije verkeer te bevorderen door middel van geharmoniseerde aanvullende voorschriften voor het rijbewijs, aangezien de lidstaten afzonderlijk niet kunnen zorgen voor een naadloze erkenning van de rijbevoegdheid die voortvloeit uit een door een andere lidstaat afgegeven rijbewijs.

Het voorstel gaat niet verder dan nodig is om de doelstellingen, namelijk het verbeteren van de verkeersveiligheid en het bevorderen van het vrije verkeer, te verwezenlijken, aangezien de gekozen beleidsopties de lidstaten nog steeds voldoende flexibiliteit bieden. Er wordt alleen voorzien in minimale harmonisatie-eisen voor het mobiele rijbewijs; de voorschriften inzake proeftijden staan de lidstaten toe aanvullende nationale voorwaarden of beperkingen toe te passen op beginnende bestuurders, en de voorschriften inzake de inwisseling van rijbewijzen met derde landen zijn nauw omschreven.

Daarom is een transparante, efficiënte en gecoördineerde aanpak nodig waarbij de weggebruikers op de wegen in de EU gelijk worden behandeld, met name als randvoorwaarde voor het beginsel van wederzijdse erkenning van rijbewijzen; het beoogde voorstel is in overeenstemming met het evenredigheidsbeginsel.

- **Keuze van het instrument**

Een volledige herziening van de richtlijn is de meest adequate juridische oplossing om een duidelijke en coherente juridische formulering te waarborgen.

3. EVALUATIE, RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELING

- **Evaluaties achteraf/geschiktheidscontroles van bestaande wetgeving**

De Europese Commissie heeft in 2022 een evaluatie achteraf³⁹ van Richtlijn 2006/126/EG gepubliceerd, overeenkomstig de beginselen van betere regelgeving. Uit de evaluatie is gebleken dat de gecombineerde actie van Richtlijn 2006/126/EG en de twee voorgangers daarvan tot een hoger veiligheidsniveau voor weggebruikers in de Unie heeft geleid en het vrije verkeer heeft bevorderd. Uit de evaluatie is ook gebleken dat de rijbewijsrichtlijn een positief effect heeft op de vermindering van fraude met rijbewijzen en rijbewijstoerisme. De administratieve lasten zijn erdoor verminderd, met name voor houders van een rijbewijs. De evaluatie heeft daarnaast aan het licht gebracht dat er nog ruimte is om het veiligheidsniveau, de efficiency en de evenredigheid van een aantal regelgevende eisen te verbeteren. In de evaluatie werd erkend dat het vervoerssysteem van de EU snel verandert door de gevolgen van de digitalisering, de steeds grotere nadruk op actieve vervoerswijzen in het stadsvervoer,

³⁹ SWD(2022) 17 final.

de opkomst van nieuwe vormen van mobiliteit, ontwikkelingen op het gebied van connectiviteit en automatisering, de toenemende rol van artificiële intelligentie en het gebruik van emissiearme en emissievrije voertuigen. In de evaluatie werd geconcludeerd dat het huidige wetgevingskader moet worden aangepast, niet alleen om in te spelen op de huidige behoeften, maar ook om toekomstige uitdagingen aan te pakken.

In de evaluatie werd verder geconcludeerd dat digitale oplossingen, waaronder het mobiele rijbewijs en Resper, onvoldoende zijn onderzocht. Ook werd vastgesteld dat in de voorschriften inzake rijvaardigheid en kennis onvoldoende rekening wordt gehouden met nieuwe technologische oplossingen, zoals geavanceerde rijhulpsystemen, semigeautomatiseerd en geautomatiseerd rijden, het gebruik van simulatoren en het gebruik van micromobiliteitsoplossingen en emissiearme en emissievrije voertuigen met automatische versnellingsbak.

Daarnaast zijn sommige bepalingen niet optimaal wat betreft de bevordering van het vrije verkeer van personen, zoals de bepalingen betreffende de vaststelling van de gewone verblijfplaats, de erkenning van buitenlandse rijbewijzen en de geldigheidsduur. Bovendien is de richtlijn niet volledig complementair aan Richtlijn (EU) 2015/413⁴⁰ wat betreft de toepassing van sancties voor dergelijke overtredingen. De richtlijn moet ook beter worden afgestemd op de verordening algemene veiligheid⁴¹.

• **Raadplegingen van belanghebbenden**

Overeenkomstig de richtsnoeren voor betere regelgeving hebben tijdens de evaluatie achteraf en de effectbeoordeling raadplegingen van belanghebbenden plaatsgevonden.

Tijdens de evaluatie achteraf is op 16 oktober 2020 een workshop voor belanghebbenden gehouden om bewijsmateriaal te verzamelen, vastgestelde bevindingen te bevestigen, feedback te vragen over nieuwe bevindingen en standpunten te verzamelen.

Tussen 28 oktober 2020 en 20 januari 2021 vond een openbare raadpleging plaats, zodat het geïnteresseerde publiek en belanghebbenden hun mening konden geven over de geldende voorschriften.

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

- twee gespreksronden:
 - verkennende gesprekken tijdens de aanvangsfase (eerste en tweede kwartaal 2022),
 - diepgaande gesprekken om informatielacunes op te vullen en de verwachte effecten van beleidsmaatregelen te beoordelen (tweede en derde kwartaal 2021);
- twee enquêteronden:
 - een enquête om de probleemanalyse te onderbouwen (tweede kwartaal 2022),
 - een enquête om de effecten van beleidsmaatregelen te beoordelen (tweede en derde kwartaal 2022).

⁴⁰ PB L 68 van 13.3.2015, blz. 9. [EUR-Lex – 32015L0413 – NL – EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

⁴¹ PB L 325 van 16.12.2019, blz. 1 [EUR-Lex – 32019R2144 – NL – EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

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

- **Bijeenbrengen en gebruik van expertise**

Tijdens de effectbeoordeling vonden drie workshops met deskundigen plaats:

- opleiding, examinering en voertuigcategorieën, eerste kwartaal 2022;
- afgifte en wederzijdse erkenning van rijbewijzen, tweede kwartaal 2022;
- gevolgen van verkeersovertredingen en medische geschiktheid, tweede kwartaal 2022.

De eigen werkzaamheden van de diensten van de Commissie met betrekking tot de effectbeoordeling werden aangevuld met een externe ondersteunende studie van het onafhankelijke consortium van COWI, Ecorys en NTUA.

Tijdens de evaluatie achteraf en de voorbereidende fase van de effectbeoordeling is het bij artikel 9 van de huidige richtlijn ingestelde comité voor het rijbewijs, dat hoofdzakelijk bestaat uit deskundigen van de lidstaten, regelmatig op de hoogte gehouden en geraadpleegd.

- **Effectbeoordeling**

Het onderhavige voorstel voor een herziening van de rijbewijsrichtlijn gaat vergezeld van een effectbeoordeling⁴², waarvan op 12 oktober 2022 een ontwerp is voorgelegd aan de Raad voor regelgevingstoetsing, die op 18 november 2022 een positief advies heeft uitgebracht⁴³. De effectbeoordeling is herzien overeenkomstig de aanbevelingen van de Raad voor regelgevingstoetsing. Ook de meer gedetailleerde technische opmerkingen van de Raad voor regelgevingstoetsing zijn hierbij verwerkt. De effectbeoordeling bevat in punt 5 een gedetailleerde beschrijving van de beleidsopties, terwijl in punt 6 een uitgebreide analyse van de effecten van alle opties is opgenomen. De geanalyseerde beleidsopties worden als volgt samengevat:

Beleids optie A

Beleids optie A omvat beleidsmaatregelen die alle drie de beleidsopties gemeen hebben. De maatregelen in het kader van beleids optie A zijn erop gericht de rijbewijsrichtlijn af te stemmen op de technologische, wetenschappelijke en maatschappelijke ontwikkelingen in de EU, waarbij de belangrijkste bepalingen ervan worden verbeterd en wordt ingespeeld op de behoeften en kansen van de markt.

Wat de verkeersveiligheid betreft, wordt met deze optie het aantal te examineren onderwerpen uitgebreid. Ook worden de technische middelen (Resper) ter ondersteuning van de samenwerking tussen de bevoegde autoriteiten in het kader van de bestrijding van fraude en vervalsing verbeterd. De voorschriften worden aangepast zodat rekening wordt gehouden met de toename van het aantal door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen in het wagenpark van de EU. Tot slot worden ook de normen inzake de lichamelijke en geestelijke geschiktheid voor het besturen van een motorrijtuig geactualiseerd en wordt een nieuw specifiek platform voor het delen van informatie opgericht om een ruimere verspreiding van kennis tussen autoriteiten mogelijk te maken.

Wat het vrije verkeer betreft, wordt voor alle lidstaten dezelfde administratieve geldigheidsduur van rijbewijzen voor de categorieën A en B ingevoerd, en worden de

⁴² SWD(2023) 128 final.

⁴³ RSB/RM/cdd — rsb(2022)7907617.

gevallen verduidelijkt waarin de geldigheidsduur kan worden beperkt of verlengd. Ook wordt voorzien in de wederzijdse erkenning van facultatieve gelijkwaardigheid⁴⁴, de verduidelijking van bepaalde aspecten in verband met de toepassing van het begrip “gewone verblijfplaats” en de invoering van aanvullende gelijkwaardigheid. Tot slot wordt het mobiele EU-rijbewijs ingevoerd, evenals de mogelijkheid om een QR-code op het fysieke rijbewijs aan te brengen.

Beleidsoptie B

Beleidsoptie B staat voor meer beleidsinterventie op het gebied van verkeersveiligheid en minder administratieve lasten voor bepaalde categorieën bestuurders.

Wat verkeersveiligheid betreft, worden er naast de maatregelen van beleidsoptie A nieuwe voorschriften ingevoerd inzake opleiding en proeftijd. De voorschriften inzake lichamelijke en geestelijke geschiktheid voor het besturen van een motorrijtuig worden aangevuld met niet-bindende richtsnoeren om het gezichtsvermogen van de aanvrager te controleren en met een verplichte screening op basis van een zelfbeoordeling. Er zal een opleidingsprogramma voor huisartsen worden opgezet.

Wat het vrije verkeer betreft, worden, naast de maatregelen van beleidsoptie A, de voorschriften voor afgifte vereenvoudigd met de mogelijkheid voor EU-onderdanen om hun eerste rijbewijs te behalen in het land van nationaliteit wanneer zij hindernissen ondervinden in verband met de taal van het examen. Om het tekort aan beroepschauffeurs te verminderen, worden ook de bestaande voorschriften voor bus- en vrachtwagenchauffeurs vereenvoudigd en worden voorschriften ingevoerd voor de inwisseling van door derde landen afgegeven rijbewijzen. Om mobiliteitsproblemen in afgelegen gebieden aan te pakken, krijgen de lidstaten tot slot de mogelijkheid om de rijbevoegdheid van houders van een rijbewijs van categorie B1 uit te breiden door hen toe te staan voertuigen met een hogere massa met een maximumsnelheid van 45 km/u te besturen, maar alleen op het nationale grondgebied van de betrokken lidstaat.

Beleidsoptie C

Beleidsoptie C houdt een verdere uitbreiding van de harmonisatie en het toepassingsgebied in ten opzichte van beleidsoptie B.

Wat de verkeersveiligheid betreft, worden, naast de maatregelen van de beleidsopties A en B, de categorieën voertuigen waarvoor een rijbewijs vereist is, gewijzigd om 1) nieuwe micromobiliteitsvoertuigen met een maximumsnelheid tussen 25 en 45 km/h op te nemen, 2) de wederzijdse erkenning van nationale rijbewijzen die vereist zijn voor het besturen van landbouwvoertuigen mogelijk te maken en 3) die beter af te stemmen op de kansen en behoeften van de markt met betrekking tot bussen van categorie D1. De voorschriften inzake lichamelijke en geestelijke geschiktheid voor het besturen van een motorrijtuig worden strenger.

Wat het vrije verkeer betreft, wordt, naast de maatregelen van de beleidsopties A en B, de beoordeling van de lichamelijke en geestelijke geschiktheid voor het besturen van een motorrijtuig wederzijds erkend en kunnen voormalige houders van een buitenlands rijbewijs blijven rijden wanneer zij naar een andere lidstaat verhuizen, mits zij op het gebied van verkeersveiligheid een positieve staat van dienst van ten minste vijf jaar hebben.

Beoordeling van maatregelen en beleidsopties

⁴⁴ Indien een persoon bijvoorbeeld in het land waar hij of zij woont bevoegd is om met een rijbewijs van categorie B een lichte motorfiets te besturen, moet deze persoon dat ook kunnen doen in elke andere lidstaat die dezelfde facultatieve gelijkwaardigheid toepast.

De maatregelen in het kader van de verschillende beleidsopties zijn onderworpen aan een kwantitatieve en kwalitatieve beoordeling van de effecten op economisch en sociaal (verkeersveiligheid) gebied en op de grondrechten. Voor de beoordeling van de effecten is gekozen voor de tijdshorizon 2025-2050, overeenkomstig de basisprognoses. Wat de verkeersveiligheid betreft, zal beleidsoptie A naar verwachting niet optimaal zijn om de overeenkomstige EU-doelstellingen te halen. Bij beleidsoptie B zal de verkeersveiligheid meer worden verbeterd, terwijl beleidsoptie C een belangrijke stap verder gaat, maar de kosten-batenverhouding van beleidsoptie C zal naar verwachting lager uitvallen dan die van beleidsoptie B. Wat het vrije verkeer en de economische effecten betreft, wordt de belangrijkste bijdrage verwacht van de invoering van het digitale rijbewijs en de harmonisatie van de administratieve geldigheidsduur van het rijbewijs voor bestuurders van groep 1 tot 15 jaar (beide reeds opgenomen in beleidsoptie A). De aanvullende maatregelen van de beleidsopties B en C zullen hindernissen wegnemen die bepaalde groepen bestuurders ondervinden, maar zullen aanzienlijk minder effect sorteren. Wat de grondrechten betreft, zullen de effecten ook in de toekomst worden beheerst door een strikte toepassing van de voorschriften inzake gegevensbescherming, met name in Resper.

Alle beleidsopties omvatten volledig het beginsel “standaard digitaal”, wat aansluit bij de mededeling over het digitaal kompas 2030⁴⁵.

- **Resultaatgerichtheid en vereenvoudiging**

Het onderhavige initiatief maakt deel uit van het werkprogramma van de Commissie voor 2022 in bijlage II (Refit-initiatieven), onder het kopje “Een nieuwe impuls voor de Europese democratie”⁴⁶. Het initiatief heeft een belangrijke Refit-dimensie wat betreft de vereenvoudiging en onderlinge afstemming van de procedures die door de lidstaten worden toegepast op rijbewijzen.

Een belangrijke kostenlast die Richtlijn 2006/126/EG met zich meebrengt, betreft de procedures voor afgifte en de vervaardiging van het fysieke rijbewijs, vanwege het grote aantal betrokken EU-ingezetenen. Een belangrijk onderdeel van vereenvoudiging en daarmee gepaard gaande lastenvermindering is de invoering van het mobiele EU-rijbewijs. Met name wordt het gemakkelijker om een rijbewijs te verkrijgen, te vervangen, te verlengen of in te wisselen, aangezien de volledige procedure online kan worden uitgevoerd. Bovendien leidt de harmonisatie van de administratieve geldigheidsduur van rijbewijzen voor bestuurders van voertuigen van de categorieën A, A1, A2, AM, B, B1 en BE ook tot minder interactie met de overheid, omdat het rijbewijs minder vaak hoeft te worden verlengd (om de 15 jaar in plaats van om de tien jaar voor de lidstaten die dit voorschrift momenteel toepassen).

- **Grondrechten**

De voorschriften betreffende het rijbewijs zijn afgestemd op de toepasselijke EU-wetgeving op het gebied van de gegevensbescherming. Er wordt een duidelijkere omschrijving voorgesteld van de gevallen waarin Resper kan worden gebruikt, zodat de bestaande juridische dubbelzinnigheden die een risico voor de bescherming van de persoonsgegevens van bestuurders vormen, worden weggenomen. Het gebruik van de eIDAS-functies voor het EU-rijbewijs, met name de elektronische identiteit voor inschrijving en de EU-portemonnee voor de opslag en uitwisseling van gegevens, zal een hoog niveau van veiligheid en privacy van de verwerkte informatie waarborgen.

⁴⁵ COM(2021) 118 final [EUR-Lex – 52021DC0118 – NL – EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

⁴⁶ COM(2021) 645 final [EUR-Lex – 52021DC0645 – NL – EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

Verwacht wordt dat de overgang naar het digitale EU-rijbewijs er niet toe zal leiden dat bepaalde categorieën van de bevolking worden uitgesloten. Zodra standaard het digitale rijbewijs wordt afgegeven, zal iedereen immers desgewenst nog steeds een fysiek rijbewijs kunnen verkrijgen.

Wat het vrije verkeer betreft, moet de verduidelijking van het begrip “gewone verblijfplaats” een oplossing bieden voor het probleem van het bepalen van de autoriteit van afgifte vlak na de overbrenging van de verblijfplaats. Door de vereenvoudiging van de voorschriften inzake de administratieve geldigheidsduur komen de houders van een EU-rijbewijs op voet van gelijkheid te staan, ongeacht in welk land zij een rijbewijs aanvragen of de geldigheidsduur van hun rijbewijs verlengen. Dankzij de wederzijdse erkenning van facultatieve gelijkwaardigheid kunnen houders van een rijbewijs ook in andere lidstaten waar dezelfde regels gelden, rechten genieten die voortvloeien uit facultatieve gelijkwaardigheid.

De voorgestelde richtlijn zal ook een positief effect hebben op het recht op non-discriminatie, aangezien flexibiliteit wordt geboden bij de eerste afgifte van een rijbewijs in geval van beperkingen in verband met de taal, waardoor kandidaten kunnen kiezen waar zij de examens afleggen.

De voorgestelde richtlijn waarborgt de eerbiediging van de rechten van personen met een handicap, overeenkomstig het Handvest van de grondrechten en het VN-Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap, waarbij de EU en alle lidstaten partij zijn.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

De gevolgen voor de begroting van de Unie betreffen voornamelijk de oprichting van een informatieplatform voor autoriteiten om informatie uit te wisselen over de lichamelijke en geestelijke geschiktheid voor het besturen van een motorrijtuig en de ontwikkeling van een (online) opleidingsprogramma voor huisartsen, en komen uit tussen 0,7 en 1,1 miljoen EUR.

5. OVERIGE ELEMENTEN

- **Uitvoeringsplanning en regelingen betreffende controle, evaluatie en rapportage**

Indien het voorstel wordt goedgekeurd, stellen de lidstaten de Commissie jaarlijks in kennis van het aantal afgegeven, verlengde, vervangen, ingetrokken en ingewisselde rijbewijzen voor elke categorie, met inbegrip van gegevens over de afgifte en het gebruik van mobiele rijbewijzen.

- **Toelichtende stukken (bij richtlijnen)**

Het voorstel vereist geen toelichtende stukken over de omzetting.

- **Grondige toelichting bij de specifieke bepalingen van het voorstel**

De belangrijkste bepalingen die een wezenlijke verandering van Richtlijn 2006/126/EG inhouden of waarmee nieuwe elementen worden toegevoegd, zijn de volgende:

- Artikel 1 bevat een omschrijving van het onderwerp en het toepassingsgebied van de richtlijn door de gebieden te specificeren waarvoor in de richtlijn gemeenschappelijke regels worden vastgesteld.
- Artikel 2 bevat definities om rekening te houden met nieuwe concepten die ter wille van meer juridische duidelijkheid zijn ingevoerd.

- Artikel 3 bevat de fundamentele voorschriften die van toepassing zijn op het fysieke en het mobiele rijbewijs, met name wat de wederzijdse erkenning ervan betreft. De gedetailleerde eisen zijn opgenomen in artikel 4 voor het fysieke rijbewijs en in artikel 5 voor het mobiele rijbewijs.
- De artikelen 6 en 7 vervangen het vroegere artikel 4 van Richtlijn 2006/126/EG, waarbij de voorschriften voor 1) rijbewijscategorieën en 2) minimumleeftijden in twee specifieke artikelen zijn opgesplitst.
- Artikel 8 komt overeen met het vroegere artikel 5 van Richtlijn 2006/126/EG en verduidelijkt het verband tussen Uniecodes en eventuele voorwaarden en beperkingen van de rijbevoegdheid.
- Artikel 9 vervangt het vroegere artikel 6 van Richtlijn 2006/126/EG, met de volgende wijzigingen:
 - schrapping van de eis om houder te zijn van een rijbewijs van categorie C of D om een rijbewijs van categorie CE of DE te kunnen verkrijgen;
 - schrapping van het facultatieve karakter van de vroegere gelijkwaardigheid zoals vastgesteld op grond van het vroegere artikel 6, lid 4, punt c);
 - de bevoegdheid om voertuigen van categorie D1E te besturen voor houders van een rijbewijs van de categorieën D1 en C1E of D1 en CE;
 - de invoering van facultatieve gelijkwaardigheid voor het besturen van bepaalde voertuigen met een rijbewijs van categorie B1; en
 - de wederzijdse erkenning van facultatieve gelijkwaardigheid.
- Artikel 10 komt overeen met het vroegere artikel 7 van Richtlijn 2006/126/EG, met de volgende wijzigingen:
 - de administratieve geldigheidsduur van 15 jaar wordt de algemene regel voor de groepen van de categorieën A en B;
 - de Commissie en de lidstaten kunnen de administratieve geldigheidsduur van een rijbewijs in uitzonderlijke omstandigheden verlengen;
 - de administratieve geldigheidsduur van een rijbewijs mag worden beperkt om deze in overeenstemming te brengen met de duur van een tijdelijke verblijfsvergunning;
 - de administratieve geldigheidsduur van een rijbewijs mag pas op basis van de leeftijd van de houder worden beperkt als de houder 70 jaar of ouder is.
- Artikel 11 komt overeen met de leden 1, 2, 3 en 5 van het vroegere artikel 11 van Richtlijn 2006/126/EG.
- Artikel 12 bevat specifieke nieuwe voorschriften voor de inwisseling van rijbewijzen die door een derde land zijn afgegeven aan houders die hun gewone verblijfplaats op het grondgebied van een lidstaat verwerven.
- Artikel 13 omvat het vroegere artikel 11, lid 4, van Richtlijn 2006/126/EG en bevat enkele voorschriften betreffende de gevolgen van een beperking, schorsing, intrekking of nietigverklaring van een rijbewijs door een lidstaat.
- Artikel 14 voorziet in het nieuwe beginsel van begeleid rijden voor bestuurders die tussen de 17 en 18 jaar oud zijn.

- Artikel 15 voorziet in een proeftijd van ten minste twee jaar gedurende welke beginnende bestuurders onderworpen zijn aan strenge regels met betrekking tot rijden onder invloed en eventuele aanvullende nationale voorwaarden.
- Artikel 16 komt overeen met het vroegere artikel 10 van Richtlijn 2006/126/EG.
- Artikel 17 omvat het vroegere artikel 12 van Richtlijn 2006/126/EG. Het voorziet ook in enkele afwijkingen wanneer de houder van een rijbewijs niet in staat is de vestiging van de gewone verblijfplaats aan te tonen of, in het geval van de eerste afgifte van een rijbewijs voor categorie B, wanneer EU-burgers de taal van hun lidstaat van verblijf niet beheersen.
- Artikel 18 komt overeen met het vroegere artikel 13 van Richtlijn 2006/126/EG, rekening houdend met de door de Commissie gepubliceerde informatie over rijbewijzen naar een niet-Europees standaardmodel.
- Artikel 19 stemt overeen met het vroegere artikel 15 van Richtlijn 2006/126/EG en verduidelijkt met name in welke gevallen de lidstaten elkaar wederzijdse bijstand moeten verlenen.
- Artikel 20 is gebaseerd op artikel 14 van Richtlijn 2006/126/EG en maakt het mogelijk informatie te verzamelen overeenkomstig de regels voor betere regelgeving.
- Artikel 21 bevat een standaardbepaling om de Commissie in staat te stellen gedelegeerde handelingen vast te stellen overeenkomstig sommige bepalingen van de richtlijn.
- Artikel 22 komt overeen met het vroegere artikel 9 van Richtlijn 2006/126/EG, waarbij het comité voor het rijbewijs wordt ingesteld, en wordt bijgewerkt met verwijzingen naar 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 controleren⁴⁷, zodat zo nodig uitvoeringshandelingen kunnen worden vastgesteld.
- Artikel 23 voorziet in de toevoeging van punt c) aan artikel 5, lid 2, van Richtlijn (EU) 2022/2561, om begeleid rijden mogelijk te maken voor bestuurders met een rijbewijs voor de categorie C die de leeftijd van 17 jaar hebben bereikt.
- Artikel 24 strekt tot wijziging van bijlage II bij Verordening (EU) 2018/1724 van het Europees Parlement en de Raad⁴⁸.
- Artikel 25 bevat een bepaling over omzetting, met name rekening houdend met de gezamenlijke politieke verklaring van 28 september 2011 van de lidstaten en de Commissie over toelichtende stukken⁴⁹.
- Artikel 26 bevat een standaardbepaling waarin de voorwaarden voor de intrekking van Richtlijn 2006/126/EG worden vastgesteld.
- Artikel 27 bevat een standaardbepaling waarin de inwerkingtreding van de richtlijn wordt vastgesteld.

⁴⁷ PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13.

⁴⁸ PB L 295 van 21.11.2018, blz. 1.

⁴⁹ PB C 369 van 17.12.2011, blz. 14.

- Artikel 28 bevat een standaardbepaling waarin wordt vastgesteld dat de richtlijn tot de lidstaten is gericht.
- Bijlage I komt overeen met de vroegere bijlage I bij Richtlijn 2006/126/EG. De bijlage is bijgewerkt, waarbij rekening is gehouden met de eisen die zijn ingevoerd bij Verordening (EU) nr. 383/2012 van de Commissie van 4 mei 2012 tot vaststelling van de technische voorschriften betreffende rijbewijzen met een ingebouwd opslagmedium (microchip)⁵⁰ (deel B), technische specificaties voor het mobiele rijbewijs (deel C) en de invoering van nieuwe Uniecodes, die nu geïndividualiseerd zijn in deel E.
- Bijlage II komt overeen met de vroegere bijlage II bij Richtlijn 2006/126/EG. De bijlage is bijgewerkt zodat rekening wordt gehouden met
 - het feit dat nieuwe kandidaat-bestuurders met goed gevolg een gevaarherkenningstest voor bestuurders moeten afleggen;
 - de eis om een beoordeling uit te voeren van de kennis van risicofactoren in verband met micromobiliteitsmiddelen, de veiligheid van door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen, de vaardigheden in verband met geavanceerde rijhulpsystemen en andere automatiseringsaspecten van een voertuig;
 - de versoepeling van de eisen voor bestuurders die hun rijexamen met een automatische versnellingsbak hebben afgelegd wanneer zij een aanvraag indienen om de bijbehorende beperking op hun rijbewijs op te heffen.
- Bijlage III komt overeen met de vroegere bijlage III bij Richtlijn 2006/126/EG. De bijlage is bijgewerkt met
 - de invoering van een verplichte screening door middel van zelfbeoordeling voor bestuurders in groep 1;
 - de versoepeling van de frequentie van de tests die vereist zijn wanneer de bestuurder een gezondheidsaandoening heeft die verband houdt met diabetes mellitus.
- De bijlagen IV, V en VI bevatten de tekst van de bijlagen IV, V en VI bij Richtlijn 2006/126/EG, zonder noemenswaardige wijzigingen.
- Bijlage VIII bevat de standaardinformatie met betrekking tot intrekking en omzetting.

⁵⁰

PB L 120 van 5.5.2012, blz. 1.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX%3A32012R0383>

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

betreffende het rijbewijs, tot wijziging van Richtlijn (EU) 2022/2561 van het Europees Parlement en de Raad, Verordening (EU) 2018/1724 van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van Richtlijn 2006/126/EG van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EU) nr. 383/2012 van de Commissie

(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,

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 voorschriften betreffende het rijbewijs zijn onontbeerlijke elementen van het gemeenschappelijk vervoersbeleid, dragen bij tot de veiligheid van het wegverkeer en vergemakkelijken het vrije verkeer van personen die zich in een andere lidstaat vestigen dan de lidstaat die het rijbewijs heeft afgegeven. Gezien het belang van individuele vervoermiddelen, bevordert en vergemakkelijkt het bezit van een door de gastlidstaat naar behoren erkend rijbewijs het vrije verkeer en de vrijheid van vestiging van personen. Evenzo heeft het onrechtmatig verkrijgen van een dergelijk document of van de rijbevoegdheid, of het verlies door een onrechtmatige gedraging van een rechtmatig verkregen rijbewijs, niet alleen gevolgen voor de lidstaat waar die inbreuken zijn begaan, maar ook voor de verkeersveiligheid in de hele Unie.
- (2) Het huidige kader moet worden aangepast aan het nieuwe tijdperk en duurzaam, inclusief, slim en veerkrachtig zijn. Het moet rekening houden met de noodzaak om de emissies van het vervoer terug te dringen en met digitalisering, demografische trends en technologische ontwikkelingen om het concurrentievermogen van de Europese economie te versterken. Het is belangrijk de administratieve procedures te vereenvoudigen en te digitaliseren, teneinde de resterende belemmeringen, zoals administratieve lasten, voor het vrije verkeer van bestuurders die zich in een andere lidstaat vestigen dan die welke het rijbewijs afgeeft, weg te nemen. Een

¹ PB C , blz. .

² PB C , blz. .

geharmoniseerd standaardkader voor rijbewijzen van de Unie moet betrekking hebben op zowel fysieke als mobiele rijbewijzen, en voorzien in de wederzijdse erkenning ervan wanneer zij naar behoren in overeenstemming met deze richtlijn zijn afgegeven.

- (3) De Europese Unie heeft op 4 december 1980 het eerste fysieke rijbewijs van Europees model ingevoerd. Sindsdien zijn de regels betreffende een dergelijk Europees model de hoeksteen geworden van de meest geavanceerde rijbewijsstructuren ter wereld en bestrijken zij meer dan 250 miljoen bestuurders. Deze richtlijn moet derhalve voortbouwen op de opgebouwde ervaring en de praktijk en geharmoniseerde regels vaststellen inzake de normen van de Unie voor fysieke rijbewijzen. De in de Unie afgegeven fysieke rijbewijzen moeten met name een hoog beschermingsniveau bieden tegen fraude en vervalsing dankzij maatregelen tegen vervalsing en de mogelijkheid om microchips en QR-codes aan te brengen.
- (4) Er moet worden gewaarborgd dat de verwerking van persoonsgegevens voor de uitvoering van deze richtlijn in overeenstemming is met het kader inzake gegevensbescherming van de Unie, met name Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad³.
- (5) Deze richtlijn stelt een rechtsgrondslag vast voor de opslag van een verplichte reeks persoonsgegevens in de fysieke rijbewijzen en de microchips of QR-codes daarvan en de mobiele rijbewijzen, teneinde een hoog niveau van verkeersveiligheid in de Unie te waarborgen, in overeenstemming met artikel 6, lid 1, punt e), en, in voorkomend geval, artikel 9, lid 2, punt g), van Verordening (EU) 2016/679. Deze gegevens moeten beperkt blijven tot wat nodig is om de rijbevoegdheid van een persoon aan te tonen, deze persoon te identificeren en zijn rijbevoegdheid en identiteit te controleren. Deze richtlijn voorziet ook in aanvullende waarborgen ter bescherming van de persoonsgegevens die tijdens de controle openbaar worden gemaakt.
- (6) Om voor juridische duidelijkheid te zorgen en een naadloze overgang tussen deze richtlijn en Richtlijn 2006/126/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende het rijbewijs te waarborgen⁴, moeten de lidstaten aanvullende persoonsgegevens op een microchip kunnen opslaan, indien hierin is voorzien in de nationale wetgeving die in overeenstemming is met Verordening (EU) 2016/679. Deze richtlijn dient echter niet als rechtsgrondslag voor de opname van dergelijke aanvullende gegevens.
- (7) Daarentegen mag de bij deze richtlijn vastgestelde QR-code, die het mogelijk maakt de authenticiteit van de op het fysieke rijbewijs afgedrukte informatie te verifiëren, niet leiden tot het opslaan van meer informatie dan die welke op het fysieke rijbewijs wordt vermeld.
- (8) Deze richtlijn biedt geen rechtsgrondslag voor het opzetten of bijhouden van nationale databanken voor de opslag van biometrische gegevens in de lidstaten, hetgeen een kwestie van nationale wetgeving is die moet voldoen aan het Unierecht inzake gegevensbescherming. Bovendien voorziet deze richtlijn niet in een rechtsgrondslag voor het opzetten of bijhouden van een gecentraliseerde databank van biometrische gegevens op Unieniveau.

³ 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 (PB L 119 van 4.5.2016, blz. 1).

⁴ Richtlijn 2006/126/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 december 2006 betreffende het rijbewijs (PB L 403 van 30.12.2006, blz. 18).

- (9) Er zijn verdere verbintenissen nodig om de strijd tegen vervalsing en fraude met betrekking tot rijbewijzen te versnellen. Daarom is het wenselijk dat de oorspronkelijk bij Richtlijn 2006/126/EG vastgestelde datum waarop alle fysieke rijbewijzen die zijn afgegeven of in omloop zijn, moeten voldoen aan alle vereisten van het Unierecht, naar voren wordt geschoven.
- (10) De digitale transformatie is een van de prioriteiten van de Unie. Wat het wegvervoer betreft, zal zij bijdragen tot het wegnemen van de resterende administratieve belemmeringen, zoals de belemmeringen in verband met de duur van de afgifte van fysieke rijbewijzen en het vrije verkeer van personen. Daarom moet een afzonderlijke Unienorm worden vastgesteld voor mobiele rijbewijzen die in de Unie worden afgegeven. Om de digitale transformatie te vergemakkelijken, moeten mobiele rijbewijzen standaard worden afgegeven vanaf [datum van vaststelling + 4 jaar], onverminderd het recht van de aanvrager om een fysiek rijbewijs of beide rijbewijzen tegelijkertijd te verwerven.
- (11) Het mobiele rijbewijs moet niet alleen de op het fysieke rijbewijs vermelde informatie bevatten, maar ook informatie aan de hand waarvan de authenticiteit van de gegevens kan worden gecontroleerd, evenals een pointer voor eenmalig gebruik. Er moet echter voor worden gezorgd dat ook in die gevallen de hoeveelheid beschikbaar gestelde persoonsgegevens beperkt blijft tot wat op het fysieke rijbewijs zou worden vermeld en wat strikt noodzakelijk is voor de controle van de echtheid van die gegevens. Die aanvullende gegevens moeten verschillend zijn ingeval een persoon houder is van verschillende mobiele rijbewijzen, hetgeen mogelijk is op voorwaarde dat die door dezelfde lidstaat zijn afgegeven.
- (12) De strategie voor duurzame en slimme mobiliteit bevat een visie voor de EU teneinde de duurzaamheid van mobiliteit en vervoer aanzienlijk te verbeteren. Emissies van het wegvervoer omvatten broeikasgasemissies, luchtverontreinigende stoffen, lawaai en microplastics van de slijtage van banden en wegen. Rijstijl is van invloed op deze emissies, met mogelijke negatieve gevolgen voor het milieu en de menselijke gezondheid. Rijopleidingen moeten bestuurders daarom in staat stellen hun effect op emissies te verminderen en zich voor te bereiden op het besturen van emissievrije voertuigen.
- (13) Om burgers en ingezetenen rechtstreeks te doen profiteren van de voordelen van de interne markt zonder onnodige extra administratieve lasten, voorziet Verordening (EU) 2018/1724 van het Europees Parlement en de Raad⁵ in de toegang tot onlineprocedures die relevant zijn voor de werking van de interne markt, ook voor grensoverschrijdende gebruikers. De informatie waarop deze richtlijn betrekking heeft, is reeds opgenomen in bijlage I bij Verordening (EU) 2018/1724. Daarnaast moet bijlage II bij die verordening worden gewijzigd om ervoor te zorgen dat elke verzoeker gebruik kan maken van volledig online uitgevoerde procedures.
- (14) Rijbewijzen moeten worden ingedeeld naar het soort voertuig waarvoor zij rijbevoegdheid geven. Dit moet gebeuren op een duidelijke en samenhangende manier en met volledige inachtneming van de technische kenmerken van de betrokken voertuigen en de vaardigheden die nodig zijn om deze te besturen.

⁵ Verordening (EU) 2018/1724 van het Europees Parlement en de Raad van 2 oktober 2018 tot oprichting van één digitale toegangspoort voor informatie, procedures en diensten voor ondersteuning en probleemoplossing en houdende wijziging van Verordening (EU) nr. 1024/2012 (PB L 295 van 21.11.2018, blz. 1).

- (15) Overeenkomstig het Verdrag van de Verenigde Naties inzake de rechten van personen met een handicap van 13 december 2006, waarbij de EU sinds 21 januari 2011 partij is, moeten specifieke bepalingen worden vastgesteld om het voor personen met een handicap gemakkelijker te maken voertuigen te besturen. In dat verband moeten de lidstaten, met voorafgaande toestemming van de Commissie, bepaalde specifieke typen motorvoertuigen van de toepassing van artikel 6 kunnen uitsluiten.
- (16) De minimumleeftijd van de aanvragers van de verschillende categorieën van rijbewijzen moet op het niveau van de Unie worden vastgesteld. De lidstaten moeten voor het besturen van bepaalde categorieën van voertuigen evenwel een hogere minimumleeftijd kunnen instellen om de verkeersveiligheid verder te bevorderen. De lidstaten moeten in uitzonderlijke omstandigheden lagere minimumleeftijden kunnen instellen teneinde rekening te houden met de nationale omstandigheden. Dit met name om het besturen van voertuigen van de brandweer of in verband met het handhaven van de openbare orde of proefprojecten in verband met nieuwe voertuigtechnologieën mogelijk te maken.
- (17) Er moet een systeem van fasering worden ingevoerd — namelijk de bevoegdheid voor een rijbewijs van categorie B als voorwaarde stellen om de aanvrager in aanmerking te laten komen voor bepaalde andere categorieën rijbewijs — evenals gelijkwaardigheid tussen categorieën. Een dergelijk systeem moet gedeeltelijk bindend zijn voor alle lidstaten, maar moet de lidstaten ook de mogelijkheid bieden de gelijkwaardigheid op hun respectieve grondgebied wederzijds toe te passen. De lidstaten moeten ook een bepaalde gelijkwaardigheid kunnen vaststellen die beperkt is tot hun eigen grondgebied.
- (18) Om redenen van verkeersveiligheid moeten minimumeisen voor de afgifte van een rijbewijs worden vastgesteld. De normen inzake rijexamens en de afgifte van rijbewijzen moeten worden geharmoniseerd. Daartoe moeten de eisen inzake kennis, rijvaardigheid en rijgedrag die samenhangen met het besturen van mechanisch aangedreven voertuigen worden gespecificeerd, moet het rijexamen op deze concepten worden gebaseerd, en moeten de minimumnormen inzake lichamelijke en geestelijke geschiktheid voor het besturen van die voertuigen worden aangegeven.
- (19) Het bewijs dat wordt voldaan aan de minimumnormen inzake lichamelijke en geestelijke geschiktheid voor het besturen van een motorvoertuig, ten aanzien van bestuurders van een voertuig dat bestemd is voor het vervoer van personen of goederen, moet worden geleverd op het moment van afgifte van het rijbewijs en vervolgens periodiek. Deze periodieke controles overeenkomstig de nationale wettelijke bepalingen inzake minimumnormen zouden bijdragen tot de verwezenlijking van het vrije verkeer van werknemers, concurrentievervalsingen voorkomen en helpen om beter rekening te houden met de verantwoordelijkheid van de bestuurders van dergelijke voertuigen. De lidstaten moeten medische onderzoeken kunnen opleggen teneinde de naleving te waarborgen van de minimumnormen inzake lichamelijke en geestelijke geschiktheid voor het besturen van andere mechanisch aangedreven voertuigen. Omwille van de transparantie moeten deze onderzoeken samenvallen met een verlenging van het rijbewijs.
- (20) Teneinde uniforme rechten in de hele Unie te waarborgen, mede rekening houdend met de verkeersveiligheid, moeten rijbewijzen van de categorieën AM, A1, A2, A, B1 en B een administratieve geldigheidsduur van 15 jaar hebben, terwijl de categorieën C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 en D1E een administratieve geldigheidsduur van vijf jaar

hebben. De lidstaten moeten in uitzonderlijke gevallen een kortere termijn kunnen vaststellen, zoals gedefinieerd in deze richtlijn.

- (21) Om de lidstaten en, in naar behoren gemotiveerde gevallen, de Unie als geheel in staat te stellen te reageren op crises die het voor de nationale autoriteiten onmogelijk maken rijbewijzen te verlengen waarvan de geldigheid anders zou verstrijken, moet het mogelijk worden gemaakt de administratieve geldigheid van dergelijke rijbewijzen te verlengen voor de strikt noodzakelijke duur.
- (22) Het beginsel “één houder, één rijbewijs” moet voorkomen dat een persoon in het bezit is van meer dan één fysiek rijbewijs. Niettemin moet het beginsel ook worden uitgebreid zodat rekening wordt gehouden met de specifieke technische kenmerken van mobiele rijbewijzen.
- (23) Om redenen die verband houden met de verkeersveiligheid, moet elke lidstaat zijn nationale bepalingen inzake de intrekking, schorsing, verlenging en nietigverklaring van het rijbewijs kunnen toepassen op alle houders van een rijbewijs die hun gewone verblijfplaats op zijn grondgebied hebben verworven.
- (24) Houders van een rijbewijs dat is afgegeven door de lidstaat waar zij verblijven na inwisseling van een door een derde land afgegeven rijbewijs, moeten het recht hebben om door de Unie te rijden alsof zij het rijbewijs oorspronkelijk in de Unie hadden verkregen. Een dergelijke inwisseling kan uiteenlopende gevolgen hebben voor de verkeersveiligheid en het vrije verkeer van personen.
- (25) De Commissie moet de bevoegdheid krijgen om een besluit vast te stellen tot identificatie van derde landen die een niveau van verkeersveiligheid waarborgen dat vergelijkbaar is met dat van de Unie, en waarbij de houders van door deze landen afgegeven rijbewijzen de mogelijkheid krijgen hun rijbewijs in te wisselen onder soortgelijke voorwaarden als wanneer zij door een lidstaat waren afgegeven. Deze voorwaarden moeten gedetailleerd zijn en duidelijk zijn omschreven voor alle relevante rijbewijscategorieën.
- (26) De lidstaten moeten de mogelijkheid hebben om rijbewijzen die zijn afgegeven door derde landen die niet onder een dergelijk besluit van de Commissie vallen of waarvoor een dergelijk besluit de inwisseling niet uitdrukkelijk toestaat of verbiedt, overeenkomstig hun nationale voorschriften in te wisselen, op voorwaarde dat zij de desbetreffende Uniecode op het ingewisselde rijbewijs aanbrengen. Indien de houder van een dergelijk rijbewijs zijn verblijfplaats naar een nieuwe lidstaat overbrengt, mag van deze laatste niet worden verlangd dat hij het beginsel van wederzijdse erkenning op dat rijbewijs toepast.
- (27) “Rijbewijstoerisme”, namelijk het veranderen van woonplaats met het oog op het verkrijgen van een nieuw rijbewijs, teneinde de gevolgen van een in een andere lidstaat opgelegde ontzegging van de rijbevoegdheid te omzeilen, is een wijdverbreid verschijnsel dat negatieve gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid. Bestuurders mogen door van woonplaats te veranderen niet worden vrijgesteld van de hen opgelegde verplichtingen om hun rijbevoegdheid of rijbewijs terug te krijgen. Tegelijkertijd moet worden verduidelijkt dat elk gedrag van de kant van de burgers alleen mag leiden tot een rijverbod voor onbepaalde tijd indien dit naar behoren gerechtvaardigd is, en dat een dergelijk besluit alleen gevolgen mag hebben die beperkt zijn tot het grondgebied van de lidstaat die het heeft uitgevaardigd.
- (28) Om de verkeersveiligheid te verbeteren, moet voor bepaalde rijbewijscategorieën een EU-wijde regeling voor begeleid rijden worden ingevoerd. De regels van een dergelijk

systeem moeten aanvragers de mogelijkheid bieden om rijbewijzen in de desbetreffende categorieën te verwerven voordat de vereiste minimumleeftijd wordt bereikt. Het gebruik van deze rijbewijzen moet echter afhankelijk worden gesteld van de begeleiding door een ervaren bestuurder. In dergelijke situaties moet het de lidstaten om redenen van verkeersveiligheid worden toegestaan om op hun grondgebied strengere voorwaarden en regels vast te stellen met betrekking tot de door hen afgegeven rijbewijzen.

- (29) De regeling voor begeleid rijden moet, zonder afbreuk te doen aan de algemene doelstelling om de verkeersveiligheid te verbeteren, het beroep van vrachtwagenchauffeur toegankelijker en aantrekkelijker maken voor jongere generaties, teneinde hun beroepsmogelijkheden te verruimen en het tekort aan bestuurders in de Unie te helpen aanpakken. Daarom moet zij betrekking hebben op rijbewijzen van categorie C en de bijbehorende vereiste rijbewijzen van categorie B.
- (30) Er moet voor worden gezorgd dat bestuurders die hun rijbewijs voor het eerst in een bepaalde categorie verwerven, de verkeersveiligheid niet in gevaar brengen door hun gebrek aan ervaring. Voor deze beginnende bestuurders moet een proeftijd van twee jaar worden vastgesteld, tijdens welke zij in de hele Unie aan strengere regels moeten worden onderworpen, en aan strengere sancties wanneer zij die regels breken onder invloed van alcohol. De sancties voor dergelijk gedrag moeten doeltreffend, evenredig, afschrikkend en niet-discriminerend zijn en bij de zwaarte ervan moet zoveel mogelijk rekening worden gehouden met de middellangetermijn- en langetermijndoelstellingen van de Unie om het aantal doden en zwaargewonden te halveren en nagenoeg uit te bannen. Wat andere beperkingen voor beginnende bestuurders betreft, moeten de lidstaten de mogelijkheid hebben om aanvullende regels op hun grondgebied toe te passen.
- (31) Teneinde de kennis en vaardigheden van de examinatoren te verbeteren, een objectievere beoordeling van kandidaten voor een rijbewijs mogelijk te maken en tot een grotere harmonisering van de rijexamens te komen, moeten minimumnormen betreffende de toegang tot het beroep van examinator en betreffende de opleidingsvereisten voor examinatoren worden vastgesteld. De Commissie moet bovendien de bevoegdheid krijgen om gedelegeerde handelingen vast te stellen om deze minimumnormen te wijzigen en aan te passen aan technische, operationele of wetenschappelijke ontwikkelingen op dit gebied wanneer dit nodig blijkt.
- (32) Het begrip “gewone verblijfplaats” moet zodanig worden gedefinieerd dat een oplossing kan worden gevonden voor problemen die zich voordoen wanneer het niet mogelijk is de gewone verblijfplaats vast te stellen op grond van beroepsmatige of familiebanden. Ook moet worden voorzien in de mogelijkheid voor aanvragers om de theorie- of praktijkexamens af te leggen in de lidstaat waarvan zij ingezetene zijn, wanneer de lidstaat van hun gewone verblijfplaats niet de mogelijkheid biedt om die examens in de officiële taal van de eerstgenoemde lidstaat af te leggen. Er moeten specifieke regels worden vastgesteld voor diplomaten en hun gezinnen, wanneer hun missie vereist dat zij gedurende langere tijd in het buitenland wonen.
- (33) De lidstaten moeten elkaar ondersteunen bij de uitvoering van deze richtlijn. Waar mogelijk moeten zij het EU-rijbewijzennetwerk gebruiken om dergelijke ondersteuning te verlenen. Het EU-rijbewijzennetwerk, het zogenaamde “Resper”, is een knooppunt voor de uitwisseling van informatie tussen de nationale autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor de afgifte van rijbewijzen, en voor het vergemakkelijken van de uitvoering van deze richtlijn.

- (34) Het EU-rijbewijzenetwerk heeft tot doel de erkenning van documenten en verworven rechten uit de lidstaten te waarborgen, documentfraude te bestrijden, de afgifte van meervoudige rijbewijzen te voorkomen en de handhaving van ontheffingen van de rijbevoegdheid te vergemakkelijken. De lidstaten moeten met name de mogelijkheid krijgen om systematisch na te gaan of de redenen die hebben geleid tot eerder opgelegde beperkingen, schorsingen, intrekkingen of nietigverklaringen van een rijbewijs of de rijbevoegdheid, niet langer bestaan. Het gebruik van Resper voor de uitvoering van andere handelingen van de Unie mag alleen worden toegestaan voor zover deze richtlijn daarin uitdrukkelijk voorziet.
- (35) Om zinvolle verslagen over de uitvoering van deze richtlijn te kunnen opstellen, moet de Commissie jaarlijks informatie ontvangen over het aantal afgegeven, verlengde, vervangen, ingetrokken en ingewisselde rijbewijzen voor elke categorie, met inbegrip van gegevens over de afgifte en het gebruik van mobiele rijbewijzen.
- (36) Om de doelstellingen van deze richtlijn te verwezenlijken, met name om de bijlagen ervan aan te passen aan technische, operationele of wetenschappelijke ontwikkelingen, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 VWEU handelingen vast te stellen met betrekking tot wijziging van de delen A, B en D van bijlage I, die de specificaties van fysieke rijbewijzen regelen; tot wijziging van deel C van bijlage I, waarin de specificaties voor mobiele rijbewijzen zijn vastgelegd; tot wijziging van deel E van bijlage I, dat de regels inzake de toepasselijke nationale en Uniecodes regelt; tot wijziging van de bijlagen II, III, V en VI, tot vaststelling van bepaalde minimumeisen voor de afgifte, geldigheid en verlenging van het rijbewijs; en tot wijziging van bijlage IV, waarin de minimumnormen voor examinatoren zijn vastgelegd. Deze bevoegdheid moet worden verleend voor een periode van vijf jaar, aangezien de technische, operationele en wetenschappelijke ontwikkelingen op de onder deze bijlagen vallende gebieden met regelmaat plaatsvinden. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen gebeuren in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven⁶. Om met name te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen, ontvangen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde moment als de deskundigen van de lidstaten, en hebben hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van gedelegeerde handelingen.
- (37) In verband met de geleidelijke digitalisering en automatisering, de steeds strengere emissiereductievereisten voor het wegvervoer en de constante technologische vooruitgang van mechanisch aangedreven voertuigen, moeten alle bestuurders op de hoogte blijven wat de kennis over verkeersveiligheid en duurzaamheid betreft. De bevordering van een leven lang leren kan van cruciaal belang zijn om de vaardigheden van ervaren bestuurders actueel te houden op het gebied van verkeersveiligheid, nieuwe technologieën, ecorijden, waardoor de brandstofefficiëntie wordt verbeterd en de emissies worden verlaagd, en snelheidsbeheer.
- (38) Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze richtlijn te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om het

⁶ PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

volgende te specificeren: interoperabiliteitskenmerken en veiligheidsmaatregelen die van toepassing zijn op de op fysieke rijbewijzen aangebrachte QR-codes; bepalingen met betrekking tot interoperabiliteit, veiligheid en het testen van mobiele rijbewijzen; de verlenging van de administratieve geldigheidsduur van rijbewijzen in de hele Unie in geval van een crisis; de inhoud van de zelfbeoordeling van lichamelijke en geestelijke geschiktheid voor bestuurders van groep 1; de voorwaarden voor de inwisseling van rijbewijzen uit derde landen voor door de lidstaten afgegeven rijbewijzen, zonder dat de inwisseling op het rijbewijs wordt geregistreerd; en de interoperabiliteit tussen nationale systemen die verbonden zijn met het EU-rijbewijzenennetwerk en de bescherming van in dat verband uitgewisselde persoonsgegevens. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad⁷.

- (39) Omwille van de samenhang moeten Richtlijn (EU) 2022/2561 van het Europees Parlement en de Raad⁸, die betrekking heeft op bepaalde aangelegenheden die onder deze richtlijn vallen, en Verordening (EU) 2018/1724 worden gewijzigd.
- (40) Richtlijn 126/2006/EG en Verordening (EU) nr. 383/2012 van de Commissie⁹ moeten worden ingetrokken.
- (41) Aangezien de doelstellingen van deze richtlijn niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt, omdat de regels voor de afgifte, verlenging, vervanging en inwisseling van rijbewijzen zouden leiden tot dermate uiteenlopende eisen dat het niveau van verkeersveiligheid en vrij verkeer van burgers waarin geharmoniseerde regels voorzien, niet zou kunnen worden bereikt, kunnen deze doelstellingen beter op het niveau van de Unie worden verwezenlijkt door minimumeisen vast te stellen. De Unie kan derhalve, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen vaststellen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken.
- (42) De Europese Toezichthouder voor gegevensbescherming is geraadpleegd overeenkomstig artikel 42, lid 1, van Verordening (EU) 2018/1725 en heeft op [DD/MM/JJJJ] advies uitgebracht.
- (43) Overeenkomstig de gezamenlijke politieke verklaring van 28 september 2011 van de lidstaten en de Commissie over toelichtende stukken¹⁰ hebben de lidstaten zich ertoe verbonden om in gerechtvaardigde gevallen de kennisgeving van hun omzettingsmaatregelen vergezeld te doen gaan van één of meer stukken waarin het verband tussen de onderdelen van een richtlijn en de overeenkomstige delen van de

⁷ 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).

⁸ 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 (PB L 330 van 23.12.2022, blz. 46).

⁹ Verordening (EU) nr. 383/2012 van de Commissie van 4 mei 2012 tot vaststelling van de technische voorschriften betreffende rijbewijzen met een ingebouwd opslagmedium (microchip) (PB L 120 van 5.5.2012, blz. 1).

¹⁰ PB C 369 van 17.12.2011, blz. 14.

nationale omzettinginstrumenten wordt toegelicht. Met betrekking tot deze richtlijn acht de wetgever de toezending van dergelijke stukken gerechtvaardigd,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Onderwerp en toepassingsgebied

1. Bij deze richtlijn worden gemeenschappelijke regels vastgesteld betreffende:
 - a) de modellen en normen voor en categorieën van rijbewijzen;
 - b) de afgifte, geldigheid, verlenging en wederzijdse erkenning van rijbewijzen;
 - c) bepaalde aspecten van de inwisseling, vervanging, intrekking, beperking, schorsing en nietigverklaring van rijbewijzen;
 - d) bepaalde aspecten die van toepassing zijn op beginnende bestuurders.
2. Deze richtlijn is niet van toepassing op gemotoriseerde voertuigen op wielen of rupsbanden met ten minste twee assen, voornamelijk bestemd voor tractiedoeleinden en specifiek ontworpen voor het trekken, duwen, dragen of in beweging brengen van bepaalde werktuigen, machines of aanhangwagens die voor gebruik in de land- of bosbouw zijn bestemd, en die slechts bijkomstig voor personen- of goederenvervoer over de weg of voor het trekken van voertuigen voor personen- of goederenvervoer over de weg worden gebruikt.

Artikel 2

Definities

Voor de toepassing van deze richtlijn wordt verstaan onder:

- 1) “rijbewijs”: een elektronisch of fysiek document ter bevestiging van de bevoegdheid om motorvoertuigen te besturen en waarin de voorwaarden zijn vermeld waaronder de houder bevoegd is om te rijden;
- 2) “fysiek rijbewijs”: een rijbewijs in zijn fysieke formaat, afgegeven overeenkomstig artikel 4;
- 3) “mobiel rijbewijs”: een rijbewijs in zijn digitale formaat, afgegeven overeenkomstig artikel 5;
- 4) “gemotoriseerd voertuig”: elk zichzelf over de weg voortbewegend wegvoertuig, anders dan een voertuig dat op rails wordt voortbewogen;
- 5) “tweewielig voertuig”: een voertuig als bedoeld in artikel 4, lid 2, punt a), van Verordening (EU) nr. 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad¹¹;
- 6) “driewielig voertuig”: een voertuig als bedoeld in artikel 4, lid 2, punt b), van Verordening (EU) nr. 168/2013;

¹¹ Verordening (EU) nr. 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 15 januari 2013 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers (PB L 60 van 2.3.2013, blz. 52).

- 7) “lichte vierwieler”: een voertuig als bedoeld in artikel 4, lid 2, punt f), van Verordening (EU) nr. 168/2013;
- 8) “motorfiets”: een tweewielig voertuig met of zonder zijspan, als bedoeld in artikel 4, lid 2, punten c) en d), van Verordening (EU) nr. 168/2013;
- 9) “gemotoriseerde driewieler”: een voertuig op drie symmetrisch geplaatste wielen, als bedoeld in artikel 4, lid 2, punt e), van Verordening (EU) nr. 168/2013;
- 10) “motorvoertuig”: elk mechanisch aangedreven voertuig dat gewoonlijk wordt gebruikt voor het vervoer van personen of goederen over de weg, of om voertuigen voor het vervoer van personen of goederen over de weg voort te trekken. Deze term omvat trolleybussen, dat wil zeggen voertuigen die in verbinding staan met een elektrische leiding en niet op rails rijden;
- 11) “zware vierwieler”: voertuigen als genoemd in artikel 4, lid 2, punt g), van Verordening (EU) nr. 168/2013;
- 12) “ontzegging van de rijbevoegdheid”: elke beslissing die leidt tot de intrekking, nietigverklaring, beperking of schorsing van het rijbewijs of van de rijbevoegdheid van een bestuurder van een motorvoertuig en waartegen niet langer beroep kan worden ingesteld. De maatregel kan een hoofdstraf, een bijkomende of aanvullende straf of een veiligheidsmaatregel vormen.

Artikel 3

Standaardspecificaties van de Unie inzake rijbewijzen en wederzijdse erkenning

1. De lidstaten zorgen ervoor dat hun nationale rijbewijzen worden afgegeven overeenkomstig de bepalingen van deze richtlijn en voldoen aan de standaardspecificaties van de Unie en andere criteria op grond van:
 - a) artikel 4 voor fysieke rijbewijzen;
 - b) artikel 5 voor mobiele rijbewijzen.
2. De lidstaten zorgen ervoor dat fysieke en mobiele rijbewijzen die aan dezelfde persoon worden afgegeven, onderling volledig gelijkwaardig zijn en precies dezelfde rechten en voorwaarden inzake de rijbevoegdheid van die persoon vermelden.
3. De lidstaten mogen niet als voorwaarde stellen dat de aanvrager in het bezit is van een fysiek of mobiel rijbewijs bij de afgifte, vervanging, verlenging of inwisseling van een rijbewijs in het andere formaat.
4. Uiterlijk op [datum van vaststelling + vier jaar] zorgen de lidstaten ervoor dat standaard uitsluitend mobiele rijbewijzen worden afgegeven. Tot die datum kunnen de lidstaten besluiten al dan niet mobiele rijbewijzen af te geven.
5. In afwijking van lid 4 bieden de lidstaten op verzoek van de aanvrager de mogelijkheid om in plaats van of samen met een mobiel rijbewijs een fysiek rijbewijs af te geven.
6. De door de lidstaten afgegeven rijbewijzen worden wederzijds erkend.
7. In afwijking van lid 6 erkennen de lidstaten wederzijds alleen mobiele rijbewijzen die na [datum van vaststelling + drie jaar] overeenkomstig artikel 5 zijn afgegeven. Mobiele rijbewijzen die vóór die datum zijn afgegeven maar aan de eisen van artikel 5 voldoen, worden na die datum wederzijds erkend.

Artikel 4

Fysieke rijbewijzen

1. De lidstaten geven fysieke rijbewijzen af op basis van de in deel A1 van bijlage I vastgestelde standaardspecificaties van de Unie.
2. De lidstaten nemen alle dienstige maatregelen om vervalsing van rijbewijzen te voorkomen, ook met betrekking tot modellen van vóór de inwerkingtreding van deze richtlijn afgegeven rijbewijzen. Zij stellen de Commissie daarvan in kennis.

Het fysieke rijbewijs wordt beveiligd tegen vervalsing door middel van de in deel A2 van bijlage I vastgestelde standaardspecificaties van de Unie. De lidstaten mogen andere beveiligingskenmerken invoeren.

3. Wanneer de houder van een geldig fysiek rijbewijs zonder administratieve geldigheidsduur zijn gewone verblijfplaats verwerft in een andere lidstaat dan die welke het rijbewijs heeft afgegeven, kan het gastland vanaf twee jaar na de datum waarop de houder zijn gewone verblijfplaats op zijn grondgebied heeft verworven, de in artikel 10, lid 2, bedoelde administratieve geldigheidsduur toepassen door het rijbewijs te verlengen.
4. De lidstaten zorgen ervoor dat uiterlijk 19 januari 2030 alle fysieke rijbewijzen die worden afgegeven of die in omloop zijn aan alle voorschriften van deze richtlijn voldoen.
5. De lidstaten kunnen besluiten een opslagmedium (microchip) in te bouwen als onderdeel van het fysieke rijbewijs. Wanneer een lidstaat besluit een microchip in te bouwen als onderdeel van zijn fysieke rijbewijs, kan hij, indien zijn nationale wetgeving inzake het rijbewijs daarin voorziet, ook besluiten om, naast het bepaalde in deel D van bijlage I, aanvullende gegevens op de microchip op te slaan.

Wanneer de lidstaten voorzien in de microchip als onderdeel van het fysieke rijbewijs, passen zij de in deel B van bijlage I vastgestelde technische voorschriften toe. De lidstaten kunnen aanvullende veiligheidskenmerken invoeren.

De lidstaten stellen de Commissie in kennis van een besluit over het inbouwen van een microchip in hun fysieke rijbewijzen, of van wijzigingen in een dergelijk besluit, binnen drie maanden na de vaststelling ervan. De lidstaten die reeds een microchip in hun fysieke rijbewijs hebben ingebouwd, stellen de Commissie daarvan in kennis binnen drie maanden na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn.

6. Wanneer de microchip niet als onderdeel van het fysieke rijbewijs wordt ingebouwd, kunnen de lidstaten ook besluiten om in de daarvoor bestemde ruimte een QR-code af te drukken op de door hen afgegeven fysieke rijbewijzen. Aan de hand van de QR-code kan de authenticiteit van de op het fysieke rijbewijs vermelde informatie worden gecontroleerd.
7. De lidstaten zorgen ervoor dat de persoonsgegevens die nodig zijn voor de controle van de op het fysieke rijbewijs vermelde informatie niet door de controleur worden bewaard en dat de autoriteit die het rijbewijs afgeeft niet in kennis wordt gesteld van de controle.

De Commissie stelt uitvoeringshandelingen vast met gedetailleerde bepalingen betreffende de interoperabiliteitskenmerken en de beveiligingsmaatregelen waaraan QR-codes op fysieke rijbewijzen moeten voldoen. Deze uitvoeringshandelingen

worden overeenkomstig de in artikel 22, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure aangenomen.

De lidstaten stellen de Commissie in kennis van maatregelen die gericht zijn op de invoering van een QR-code op hun rijbewijs of van elke wijziging van een dergelijke maatregel, binnen drie maanden na de vaststelling ervan.

8. De Commissie is bevoegd om in voorkomend geval overeenkomstig artikel 21 gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van de delen A, B en D van bijlage I, teneinde rekening te houden met de technische, operationele en wetenschappelijke ontwikkelingen.

Artikel 5

Mobiele rijbewijzen

1. De lidstaten geven mobiele rijbewijzen af op basis van de in deel C van bijlage I vastgestelde standaardspecificaties van de Unie.
2. De lidstaten zorgen ervoor dat elektronische applicaties voor mobiele rijbewijzen, om het bestaan van de rijbevoegdheid van de houder van het rijbewijs te kunnen controleren, kosteloos beschikbaar zijn voor personen die hun gewone verblijfplaats op hun grondgebied hebben of voor personen die anderszins bevoegd zijn om houder te zijn van door hen afgegeven mobiele rijbewijzen.

Deze applicaties zijn gebaseerd op de overeenkomstig Verordening (EU) nr. 910/2014 van het Europees Parlement en de Raad¹² afgegeven Europese portemonnees voor digitale identiteit.

3. De lidstaten publiceren de lijst van beschikbare elektronische applicaties die voor de toepassing van dit artikel worden opgesteld en bijgehouden, en werken deze regelmatig bij.

De lidstaten zorgen ervoor dat de elektronische applicaties niet meer gegevens bevatten of, in geval van gebruik van een pointer, beschikbaar stellen dan bedoeld in deel D van bijlage I.

4. De lidstaten stellen elkaar de informatie ter beschikking die nodig is om toegang te krijgen tot de in deel C van bijlage I bedoelde nationale systemen die worden gebruikt voor de controle van mobiele rijbewijzen, en werken deze informatie regelmatig bij.

De lidstaten zorgen ervoor dat de persoonsgegevens die nodig zijn voor de controle van de rijbevoegdheid van de houder van het mobiele rijbewijs niet door de controleur worden bewaard en dat de instantie van afgifte van het rijbewijs de via de melding ontvangen informatie uitsluitend verwerkt met het oog op het beantwoorden van het controleverzoek.

5. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van de lijst van relevante nationale systemen die bevoegd zijn gegevens en pointers voor mobiele rijbewijzen af te geven. De Commissie maakt via een beveiligd kanaal de lijst van deze nationale

¹² Verordening (EU) nr. 910/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 2014 betreffende elektronische identificatie en vertrouwensdiensten voor elektronische transacties in de interne markt (PB L 257 van 28.8.2014, blz. 73).

systemen van de lidstaten in elektronisch ondertekende of verzegelde en voor automatische verwerking geschikte vorm publiek beschikbaar.

6. De Commissie is bevoegd om in voorkomend geval overeenkomstig artikel 21 gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van deel C van bijlage I, teneinde rekening te houden met de technische, operationele en wetenschappelijke ontwikkelingen.
7. Uiterlijk [datum van vaststelling + 18 maanden] stelt de Commissie uitvoeringshandelingen vast met gedetailleerde bepalingen betreffende de interoperabiliteit, de beveiliging en het testen van mobiele rijbewijzen, met inbegrip van controlekenmerken en de interface met nationale systemen. Deze uitvoeringshandelingen worden overeenkomstig de in artikel 22, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure aangenomen.

Artikel 6

Categorieën van rijbewijzen

1. Het rijbewijs verschaft de bevoegdheid om gemotoriseerde voertuigen te besturen van de volgende categorieën:
 - a) bromfietsen:
categorie AM:
 - tweewielige of driewielige voertuigen met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van niet meer dan 45 km per uur (met uitzondering van voertuigen met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van ten hoogste 25 km per uur);
 - lichte vierwielers;
 - b) motorfietsen en gemotoriseerde driewielers:
 - i) categorie A1:
 - motorfietsen met een maximale cilinderinhoud van 125 cm³, een maximumvermogen van 11 kW en een vermogen per gewichtseenheid van minder dan 0,1 kW/kg;
 - gemotoriseerde driewielers met een maximumvermogen van 15 kW;
 - ii) categorie A2:
 - motorfietsen met een maximumvermogen van 35 kW en een vermogen per gewichtseenheid van minder dan 0,2 kW/kg en niet afgeleid van een voertuig met een vermogen van meer dan 70 kW;
 - iii) categorie A:
 - motorfietsen;
 - gemotoriseerde driewielers met een vermogen van meer dan 15 kW;
 - c) motorvoertuigen:
 - i) categorie B1:
 - zware vierwielers.

Categorie B1 is facultatief; in lidstaten waar deze rijbewijscategorie niet wordt ingevoerd, is voor het besturen van deze voertuigen een rijbewijs van categorie B vereist.

De lidstaten kunnen ook besluiten deze categorie uitsluitend in te voeren voor de in artikel 9, lid 4, eerste alinea, punt c), genoemde voertuigen en onder de in dat lid vastgestelde voorwaarden. Wanneer een lidstaat daartoe besluit, geeft hij dit op het rijbewijs aan met Uniecode 60.03;

ii) categorie B:

- motorvoertuigen met een toegestane maximummassa van ten hoogste 3 500 kg en ontworpen en gebouwd voor het vervoer van ten hoogste acht personen, de bestuurder niet meegerekend;
- aan de motorvoertuigen van deze categorie kan een aanhangwagen worden gekoppeld, mits de toegestane maximummassa daarvan niet meer bedraagt dan 750 kg.

Onverminderd de bepalingen inzake de regels voor typegoedkeuring van de betrokken voertuigen kan aan de motorvoertuigen van deze categorie een aanhangwagen met een toegestane maximummassa van meer dan 750 kg worden gekoppeld, mits de toegestane maximummassa van dit samenstel niet meer bedraagt dan 4 250 kg. Voor zulke samenstellen met een massa van meer dan 3 500 kg eisen de lidstaten overeenkomstig de bepalingen van bijlage V dat een dergelijk samenstel slechts mag worden bestuurd indien de bestuurder:

- een opleiding heeft voltooid, of
- geslaagd is voor een examen inzake rijvaardigheid en rijgedrag.

De lidstaten kunnen ook eisen dat de bestuurder zowel een opleiding moet hebben voltooid als geslaagd moet zijn voor een examen inzake rijvaardigheid en rijgedrag.

De lidstaten vermelden de bevoegdheid om een dergelijk samenstel te besturen op het rijbewijs door middel van de in deel E van bijlage I vermelde relevante Uniecode;

iii) categorie BE:

- onverminderd de bepalingen inzake de regels voor typegoedkeuring van de betrokken voertuigen, samenstellen van voertuigen bestaande uit een trekkend voertuig van categorie B en een aanhangwagen of oplegger waarbij de toegestane maximum massa van de aanhangwagen of oplegger niet meer dan 3 500 kg bedraagt;

iv) categorie C1:

- motorvoertuigen niet behorende tot de categorieën D 1 of D met een toegestane maximum massa van meer dan 3 500 kg en ten hoogste 7 500 kg en die zijn ontworpen en gebouwd voor het vervoer van ten hoogste acht personen, de bestuurder niet meegerekend;
- aan motorvoertuigen van deze categorie kan een aanhangwagen worden gekoppeld met een toegestane maximummassa van ten hoogste 750 kg;

v) categorie C1E:

- onverminderd de bepalingen inzake de regels voor typegoedkeuring van de betrokken voertuigen, samenstellen van voertuigen bestaande uit een trekkend voertuig van categorie C1 en een aanhangwagen of oplegger met een toegestane maximum massa van meer dan 750 kg, mits de toegestane massa van het samenstel ten hoogste 12 000 kg bedraagt;
- onverminderd de bepalingen inzake de regels voor typegoedkeuring van de betrokken voertuigen, samenstellen van voertuigen bestaande uit een trekkend voertuig van categorie B en een aanhangwagen of oplegger met een toegestane maximummassa van meer dan 3 500 kg, mits de toegestane massa van het samenstel ten hoogste 12 000 kg bedraagt;
- vi) categorie C:
 - motorvoertuigen anders dan die van de categorieën D1 of D met een toegestane maximummassa van meer dan 3 500 kg en die zijn ontworpen en gebouwd voor het vervoer van ten hoogste acht personen, de bestuurder niet meegerekend;
 - aan motorvoertuigen van deze categorie kan een aanhangwagen worden gekoppeld waarvan de toegestane maximummassa niet meer dan 750 kg bedraagt;
- vii) categorie CE:
 - onverminderd de bepalingen inzake de regels voor typegoedkeuring van de betrokken voertuigen, samenstellen van voertuigen bestaande uit een trekkend voertuig van categorie C en een aanhangwagen of oplegger met een toegestane maximummassa van meer dan 750 kg;
- viii) categorie D1:
 - motorvoertuigen ontworpen en gebouwd voor het vervoer van ten hoogste 16 personen, de bestuurder niet meegerekend, en met een maximumlengte van 8 m;
 - aan motorvoertuigen van deze categorie kan een aanhangwagen worden gekoppeld met een toegestane maximummassa van ten hoogste 750 kg;
- ix) categorie D1E:
 - onverminderd de bepalingen inzake de regels voor typegoedkeuring van de betrokken voertuigen, samenstellen van voertuigen bestaande uit een trekkend voertuig van categorie D1 en een aanhangwagen met een toegestane maximummassa van meer dan 750 kg;
- (x) categorie D:
 - motorvoertuigen ontworpen en gebouwd voor het vervoer van meer dan acht personen, de bestuurder niet meegerekend. Aan motorvoertuigen die met een rijbewijs van categorie D mogen worden bestuurd, kan een aanhangwagen worden gekoppeld met een toegestane maximummassa van ten hoogste 750 kg;
- xi) categorie DE:
 - onverminderd de bepalingen inzake de regels voor typegoedkeuring van de betrokken voertuigen, samenstellen van voertuigen bestaande uit een trekkend voertuig van categorie D en een aanhangwagen met een toegestane maximummassa van meer dan 750 kg.

2. Met voorafgaande toestemming van de Commissie, die het effect van de voorgestelde maatregel op de verkeersveiligheid beoordeelt, kunnen de lidstaten bepaalde specifieke typen motorvoertuigen, waaronder speciale voertuigen voor personen met een handicap, uitsluiten van de toepassing van dit artikel.

De lidstaten kunnen voertuigen die in gebruik zijn bij of onder controle staan van de strijdkrachten of de burgerbescherming, van de toepassing van deze richtlijn uitsluiten. Zij stellen de Commissie daarvan in kennis.

Artikel 7

Minimumleeftijd

1. De minimumleeftijd voor de afgifte van een rijbewijs is:
 - a) 16 jaar voor de categorieën AM, A1 en B1;
 - b) 18 jaar voor de categorieën A2, B, BE, C1 en C1E;
 - c) met betrekking tot categorie A:
 - i) 20 jaar voor motorfietsen. Om motorfietsen van deze categorie te mogen besturen, is echter ten minste twee jaar rijervaring op motorfietsen met rijbewijs A2 vereist. Deze eis van twee jaar rijervaring hoeft echter niet te worden gesteld aan kandidaten van 24 jaar en ouder;
 - ii) 21 jaar voor gemotoriseerde driewielers van meer dan 15 kW;
 - d) 21 jaar voor de categorieën C, CE, D1 en D1E;
 - e) 24 jaar voor de categorieën D en DE.
2. De lidstaten mogen de minimumleeftijd voor de afgifte van een rijbewijs aanpassen:
 - a) voor categorie AM naar beneden tot 14 jaar of naar boven tot 18 jaar;
 - b) voor categorie B1 naar boven tot 18 jaar;
 - c) voor categorie A1 naar boven tot 18 jaar, mits aan beide volgende voorwaarden is voldaan:
 - i) indien er een verschil van twee jaar is tussen de minimumleeftijd voor categorie A1 en de minimumleeftijd voor categorie A2;
 - ii) indien een rijervaring van ten minste twee jaar op motorfietsen van categorie A2 is vereist voordat toestemming voor het besturen van motorfietsen van categorie A kan worden verleend, zoals bepaald in lid 1, punt c), i);
 - d) voor de categorieën B en BE naar beneden tot 17 jaar.
3. De lidstaten mogen de minimumleeftijd voor categorie C tot 18 jaar en voor categorie D tot 21 jaar verlagen wat betreft:
 - a) voertuigen die worden gebruikt door de brandweer en voertuigen voor de handhaving van de openbare orde;
 - b) voertuigen die op de weg worden getest met het oog op reparatie en onderhoud.
4. Rijbewijzen die overeenkomstig de leden 2 en 3 worden afgegeven, zijn alleen geldig op het grondgebied van de lidstaat van afgifte tot de rijbewijshouder de in lid 1 vermelde leeftijd heeft bereikt.

De lidstaten kunnen rijbewijzen die zijn afgegeven aan bestuurders die nog niet de in lid 1 vermelde leeftijd hebben bereikt, als op hun grondgebied geldige rijbewijzen erkennen.

5. In afwijking van lid 1, punten d) en e), van dit artikel is, wanneer de kandidaat in het bezit is van een getuigschrift van vakbekwaamheid als bedoeld in artikel 6 van Richtlijn (EU) 2022/2561, de minimumleeftijd voor de afgifte van een rijbewijs als volgt:
 - a) voor de categorieën C en CE, de minimumleeftijd als aangegeven in artikel 5, lid 2, punt a), i), van Richtlijn (EU) 2022/2561;
 - b) voor de categorieën D1 en D1E, de minimumleeftijd als aangegeven in artikel 5, lid 3, punt a), i), tweede alinea, van die richtlijn;
 - c) voor de categorieën D en DE, de minimumleeftijden als aangegeven in artikel 5, lid 3, punt a), i), eerste alinea, artikel 5, lid 3, punt a), ii), eerste alinea, en artikel 5, lid 3, punt b), van die richtlijn.

Wanneer een lidstaat overeenkomstig artikel 5, lid 3, punt a), i), tweede alinea, of artikel 5, lid 3, punt a), ii), tweede alinea, van Richtlijn (EU) 2022/2561 op zijn grondgebied toestaat dat een voertuig vanaf een lagere leeftijd wordt bestuurd, is de geldigheid van het rijbewijs beperkt tot het grondgebied van de lidstaat van afgifte, totdat de rijbewijshouder de betreffende minimumleeftijd heeft bereikt als genoemd in de eerste alinea van dit lid, en in het bezit is van een getuigschrift van vakbekwaamheid.

Artikel 8

Voorwaarden en beperkingen

1. De lidstaten geven op het rijbewijs aan of er voor de persoon aan wie het rijbewijs is afgegeven, bepaalde voorwaarden gelden om te mogen rijden. Daartoe gebruiken de lidstaten de overeenkomstige Uniecodes van deel E van bijlage I. Zij kunnen ook nationale codes gebruiken voor voorwaarden die niet onder deel E van bijlage I vallen.

Wanneer iemand wegens lichamelijke ongeschiktheid slechts bepaalde typen voertuigen of aangepaste voertuigen die deze ongeschiktheid compenseren, mag besturen, wordt het in artikel 10, lid 1, bedoelde examen inzake rijvaardigheid en rijgedrag in een dergelijk voertuig afgenomen.
2. De Commissie is bevoegd om in voorkomend geval overeenkomstig artikel 21 gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van deel E van bijlage I, teneinde rekening te houden met de technische, operationele en wetenschappelijke ontwikkelingen.

Artikel 9

Fasering en gelijkwaardigheid van categorieën

1. Rijbewijzen voor de categorieën BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D en DE worden slechts afgegeven aan bestuurders die reeds rijbevoegd zijn voor categorie B.
2. De geldigheid van het rijbewijs wordt als volgt vastgesteld:

- a) rijbewijzen voor de categorieën C1E, CE, D1E of DE zijn ook geldig voor het besturen van samenstellen van categorie BE;
- b) rijbewijzen voor categorie CE zijn ook geldig voor categorie DE, zolang de houder bevoegd is voor categorie D;
- c) rijbewijzen voor categorie C1E of CE zijn ook geldig voor categorie D1E, zolang de houder bevoegd is voor categorie D1;
- d) rijbewijzen voor de categorieën CE en DE zijn ook geldig voor het besturen van samenstellen van respectievelijk de categorieën C1E en D1E;
- e) rijbewijzen van alle categorieën zijn geldig voor voertuigen van categorie AM. Voor rijbewijzen die op zijn eigen grondgebied zijn afgegeven, kan een lidstaat echter de gelijkwaardigheid voor categorie AM beperken tot de categorieën A1, A2 en A, indien die lidstaat voor het verkrijgen van een rijbewijs van categorie AM een praktijkexamen verplicht stelt;
- f) rijbewijzen voor categorie A2 zijn ook geldig voor categorie A1;
- g) rijbewijzen voor de categorieën A, B, C of D zijn geldig voor respectievelijk de categorieën A1, A2, B1, C1 of D1;
- h) twee jaar nadat een rijbewijs voor categorie B voor de eerste keer is afgegeven, is het geldig voor het besturen van voertuigen op alternatieve brandstoffen als bedoeld in artikel 2 van Richtlijn 96/53/EG van de Raad¹³ met een toegestane maximummassa van meer dan 3 500 kg maar niet meer dan 4 250 kg zonder aanhangwagen.

3. Voor het verkeer op hun grondgebied kunnen de lidstaten de volgende rijbewijzen gelijkwaardig verklaren:

- a) een rijbewijs van categorie B voor gemotoriseerde driewielers met een vermogen van meer dan 15 kW, mits de houder van het rijbewijs van categorie B ten minste 21 jaar is;
- b) een rijbewijs van categorie B voor motorfietsen van categorie A1.

De in de eerste alinea bedoelde gelijkwaardigheid wordt wederzijds erkend door de lidstaten die de gelijkwaardigheid hebben toegekend.

De lidstaten geven op het rijbewijs niet aan dat een houder bevoegd is om de in de eerste alinea bedoelde voertuigen te besturen, behalve door middel van de in deel E van bijlage I vermelde relevante Uniecodes.

De lidstaten stellen de Commissie onverwijld in kennis van de in de eerste alinea bedoelde gelijkwaardigheid die op hun grondgebied is toegekend, met inbegrip van de nationale codes die eventueel vóór de inwerkingtreding van deze richtlijn werden gebruikt. De Commissie stelt deze informatie ter beschikking van de lidstaten om de toepassing van dit lid te vergemakkelijken.

4. De lidstaten mogen op hun grondgebied het besturen van de volgende categorieën voertuigen toestaan:

¹³ Richtlijn 96/53/EG van de Raad van 25 juli 1996 houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten (PB L 235 van 17.9.1996, blz. 59).

- a) voertuigen van categorie D1 met een toegestane maximummassa van 3 500 kg, uitgezonderd gespecialiseerde inrichtingen voor het vervoer van gehandicapte passagiers, door bestuurders van ten minste 21 jaar die ten minste twee jaar houder zijn van een rijbewijs van categorie B en op voorwaarde dat de betrokken voertuigen voor sociale doeleinden door niet-commerciële organisaties worden gebruikt en dat zij door vrijwilligers worden bestuurd;
- b) voertuigen met een toegestane maximummassa van meer dan 3 500 kg door bestuurders van ten minste 21 jaar die ten minste twee jaar houder zijn van een rijbewijs van categorie B, mits aan alle volgende voorwaarden is voldaan:
 - i) de voertuigen zijn bedoeld om stilstaand uitsluitend voor opleidings- of recreatiedoeleinden te worden gebruikt;
 - ii) zij moeten door niet-commerciële organisaties voor sociale doeleinden worden gebruikt;
 - iii) zij zijn zodanig gewijzigd dat zij niet mogen worden gebruikt voor het vervoer van meer dan negen personen of voor het vervoer van andere goederen dan die welke strikt noodzakelijk zijn voor hun doel;
- c) voertuigen van categorie B met een toegestane maximummassa van 2 500 kg en een maximumsnelheid die fysiek beperkt is tot 45 km per uur door bestuurders jonger dan 21 jaar die houder zijn van een rijbewijs voor categorie B1.

De lidstaten vermelden op het rijbewijs niet dat een houder bevoegd is om de in de eerste alinea, punten a) en b), bedoelde voertuigen te besturen, behalve door middel van de desbetreffende nationale codes.

De lidstaten stellen de Commissie in kennis van iedere toestemming die zij overeenkomstig dit lid hebben verleend.

Artikel 10

Afgifte, geldigheid en verlenging

1. Het rijbewijs wordt slechts afgegeven aan aanvragers die aan de volgende voorwaarden voldoen:
 - a) zij hebben overeenkomstig de bepalingen van de bijlagen II en III met goed gevolg een examen inzake rijvaardigheid en rijgedrag en een theorie-examen afgelegd en voldoen aan de minimumnormen inzake lichamelijke en geestelijke geschiktheid;
 - b) voor categorie AM zijn zij alleen geslaagd voor een theorie-examen. De lidstaten kunnen voor deze categorie eisen dat de aanvrager slaagt voor een examen inzake rijvaardigheid en rijgedrag en een medisch onderzoek ondergaat.

Voor drie- en vierwielers van deze categorie kunnen de lidstaten een apart examen inzake rijvaardigheid en rijgedrag verplicht stellen. Om een onderscheid te maken tussen de voertuigen van categorie AM kan er op het rijbewijs een nationale code worden aangebracht;

- c) voor categorie A2 of categorie A, en op voorwaarde dat zij ten minste twee jaar ervaring hebben opgedaan met een motorfiets van categorie A1, respectievelijk categorie A2:
 - i) hebben zij met goed gevolg een examen inzake rijvaardigheid en rijgedrag afgelegd, of
 - ii) hebben zij een opleiding voltooid overeenkomstig bijlage VI;
- d) zij hebben een opleiding voltooid of zijn geslaagd voor een examen inzake rijvaardigheid en rijgedrag, of hebben een opleiding voltooid en zijn geslaagd voor een examen inzake rijvaardigheid en rijgedrag overeenkomstig bijlage V wat betreft categorie B voor het besturen van een samenstel als bedoeld in artikel 6, lid 1, punt c), ii), derde alinea;
- e) zij hebben hun gewone verblijfplaats op het grondgebied van de lidstaat die het rijbewijs afgeeft, of leveren het bewijs dat zij ten minste zes maanden in een onderwijsinstelling in die lidstaat zijn ingeschreven.

2. De administratieve geldigheidsduur van de door de lidstaten afgegeven rijbewijzen is als volgt:

- a) vijftien jaar voor de categorieën AM, A1, A2, A, B, B1 en BE;
- b) vijf jaar voor de categorieën C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 en D1E.

De verlenging van een rijbewijs kan een nieuwe administratieve geldigheidsduur doen ingaan voor een andere categorie of andere categorieën waarvoor de houder van het rijbewijs rijbevoegdheid heeft, voor zover dit in overeenstemming is met de bepalingen van deze richtlijn.

De aanwezigheid van een microchip of QR-code overeenkomstig respectievelijk artikel 4, lid 5, en artikel 4, lid 6, is geen noodzakelijke voorwaarde voor de geldigheid van een rijbewijs. Het verlies of het onleesbaar zijn van de microchip of de QR-code, of enige andere beschadiging ervan, heeft geen invloed op de geldigheid van het rijbewijs.

De lidstaten mogen de administratieve geldigheidsduur van rijbewijzen van alle categorieën die aan nieuwe bestuurders worden afgegeven, beperken in de zin van artikel 15, lid 1, teneinde specifieke maatregelen op deze bestuurders te kunnen toepassen om de verkeersveiligheid te verhogen.

De lidstaten mogen de administratieve geldigheidsduur van individuele rijbewijzen van alle categorieën beperken als het nodig is om vaker medische controles uit te voeren of andere specifieke maatregelen toe te passen, bijvoorbeeld beperkingen voor verkeersovertreders.

De lidstaten beperken de in de eerste alinea omschreven administratieve geldigheidsduur van rijbewijzen van op hun grondgebied verblijvende houders die de leeftijd van 70 jaar hebben bereikt, tot vijf jaar of minder om vaker medische controles uit te voeren of andere specifieke maatregelen toe te passen, waaronder opfriscursussen. De beperkte administratieve geldigheidsduur gaat pas in bij verlenging van het rijbewijs.

De lidstaten kunnen de in dit lid bedoelde administratieve geldigheidsduur van rijbewijzen van personen aan wie een tijdelijke verblijfsvergunning is verleend of die op hun grondgebied tijdelijke bescherming of passende bescherming genieten uit hoofde van het nationale recht, beperken. Daartoe is deze beperkte administratieve

geldigheidsduur gelijk aan of korter dan de administratieve geldigheid van de tijdelijke verblijfsvergunning of van de tijdelijke bescherming of de passende bescherming.

3. De verlenging van het rijbewijs op het moment dat de administratieve geldigheidsduur verstrijkt, is onderworpen aan beide volgende voorwaarden:
 - a) er wordt nog steeds voldaan aan de minimumnormen inzake lichamelijke en geestelijke geschiktheid voor het besturen van een motorrijtuig zoals vermeld in bijlage III;
 - b) op het moment van de aanvraag heeft de aanvrager zijn gewone verblijfplaats, of toont hij aan dat hij voor ten minste zes maanden in een onderwijsinstelling is ingeschreven, op het grondgebied van de lidstaat die het rijbewijs afgeeft.

4. In geval van een crisis kunnen de lidstaten de administratieve geldigheidsduur van rijbewijzen die anders zouden verstrijken, met maximaal zes maanden verlengen. De verlenging kan worden herhaald wanneer de crisis aanhoudt.

Een dergelijke verlenging wordt naar behoren met redenen omkleed en onmiddellijk ter kennis van de Commissie gebracht. De Commissie maakt deze gegevens onmiddellijk bekend in het *Publicatieblad van de Europese Unie*. De lidstaten erkennen de geldigheid van rijbewijzen waarvan de administratieve geldigheidsduur krachtens dit lid is verlengd.

Wanneer meerdere lidstaten door een crisis worden getroffen, kan de Commissie uitvoeringshandelingen vaststellen om de administratieve geldigheidsduur te verlengen van alle of bepaalde categorieën rijbewijzen die anders zouden verstrijken. Deze verlenging mag niet meer dan zes maanden bedragen en kan worden herhaald wanneer de crisis aanhoudt. Deze uitvoeringshandelingen worden overeenkomstig de in artikel 22, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure aangenomen.

Indien een lidstaat geen moeilijkheden ondervindt en naar verwachting niet zal ondervinden die de verlenging van rijbewijzen als gevolg van de in de derde alinea bedoelde crisis onmogelijk maken, of passende nationale maatregelen heeft genomen om de gevolgen van de crisis te verzachten, kan die lidstaat besluiten de bij de in de derde alinea bedoelde uitvoeringshandeling ingevoerde verlenging niet toe te passen, nadat hij de Commissie daarvan vooraf in kennis heeft gesteld. De Commissie stelt de andere lidstaten daarvan in kennis en publiceert een kennisgeving in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Voor de toepassing van dit lid wordt onder een crisis verstaan een uitzonderlijke, onverwachte en plotselinge, natuurlijke of door de mens veroorzaakte gebeurtenis van buitengewone aard en omvang die plaatsvindt binnen of buiten de Unie, met aanzienlijke directe of indirecte gevolgen voor het wegvervoer en die tevens de mogelijkheid voor houders van rijbewijzen of relevante nationale autoriteiten om de nodige procedures voor de verlenging ervan uit te voeren, verhindert of aanzienlijk beperkt.

5. Onverminderd de nationale strafrechtelijke en politieke bepalingen kunnen de lidstaten voor de afgifte van het rijbewijs nationale voorschriften laten gelden die andere dan de in deze richtlijn vervatte voorwaarden behelzen. Zij stellen de Commissie daarvan in kennis.
6. De lidstaten kunnen bij de verlenging van een rijbewijs van de categorieën AM, A, A1, A2, B, B1 en BE verplichten tot een onderzoek om na te gaan of voldaan is aan

de minimumnormen inzake lichamelijke en geestelijke geschiktheid voor het besturen van een motorrijtuig zoals vermeld in bijlage III in plaats van de zelfbeoordeling van punt 3 van die bijlage. In dat geval heeft het medisch onderzoek betrekking op alle in bijlage III vermelde vormen van medische ongeschiktheid.

De Commissie stelt uiterlijk [datum van vaststelling + 18 maanden] uitvoeringshandelingen vast waarin de inhoud van de in punt 3 van bijlage III bedoelde zelfbeoordeling wordt vastgesteld en die betrekking heeft op alle in die bijlage vermelde vormen van medische ongeschiktheid. Deze uitvoeringshandelingen worden overeenkomstig de in artikel 22, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure aangenomen.

7. Geen enkele persoon mag houder zijn van meer dan één fysiek rijbewijs. Een persoon mag echter houder zijn van meerdere mobiele rijbewijzen, mits deze door dezelfde lidstaat zijn afgegeven.

Geen enkele persoon mag houder van door meer dan één lidstaat afgegeven rijbewijzen zijn.

De lidstaten moeten weigeren een rijbewijs af te geven wanneer wordt vastgesteld dat de aanvrager reeds houder is van een door een andere lidstaat afgegeven rijbewijs.

De lidstaten nemen de nodige maatregelen voor de toepassing van de derde alinea. De nodige maatregelen met betrekking tot de afgifte, vervanging, verlenging of inwisseling van een rijbewijs houden in dat bij de andere lidstaten wordt nagegaan of de aanvrager reeds houder is van een rijbewijs wanneer daaromtrent een redelijk vermoeden bestaat. Daartoe maken de lidstaten gebruik van het in artikel 19 genoemde EU-rijbewijzenetwerk.

Onverminderd artikel 3, lid 6, zien de lidstaten er bij het afgeven van een rijbewijs grondig op toe dat de houders voldoen aan de voorschriften van lid 1 van dit artikel, en passen zij hun nationale bepalingen inzake nietigverklaring of intrekking van het rijbewijs of de rijbevoegdheid toe indien wordt vastgesteld dat een rijbewijs is afgegeven zonder dat aan de eisen daarvoor is voldaan.

8. De Commissie is bevoegd om in voorkomend geval overeenkomstig artikel 21 gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van de bijlagen II, III, V en VI, teneinde rekening te houden met de technische, operationele en wetenschappelijke ontwikkelingen.

Artikel 11

Inwisseling en vervanging van door lidstaten afgegeven rijbewijzen

1. Indien de houder van een door een lidstaat afgegeven geldig rijbewijs zijn gewone verblijfplaats naar een andere lidstaat heeft overgebracht, kan hij of zij om inwisseling van zijn of haar rijbewijs tegen een gelijkwaardig rijbewijs verzoeken. De lidstaat die tot inwisseling overgaat, gaat na voor welke categorie het overgelegde rijbewijs nog geldig is.
2. Onder voorbehoud van de naleving van het territorialiteitsbeginsel van de strafrechtelijke en politieke bepalingen, kan de lidstaat van gewone verblijfplaats op de houder van een door een andere lidstaat afgegeven rijbewijs zijn nationale bepalingen toepassen die betrekking hebben op de beperking, schorsing, intrekking

of nietigverklaring van de rijbevoegdheid en daartoe zo nodig overgaan tot inwisseling van dat rijbewijs.

3. De lidstaat die tot inwisseling overgaat, zendt het oude rijbewijs terug naar de autoriteiten van de lidstaat die het heeft afgegeven en vermeldt de redenen van die procedure.
4. Een rijbewijs dat verloren of gestolen is, kan alleen worden vervangen door de bevoegde autoriteiten van de lidstaat waar de houder zijn of haar gewone verblijfplaats heeft. De autoriteiten vervangen het rijbewijs aan de hand van de gegevens die zij bezitten of, in voorkomend geval, op grond van een verklaring van de bevoegde autoriteiten van de lidstaat die het oorspronkelijke rijbewijs heeft afgegeven.

Artikel 12

Inwisseling van door derde landen afgegeven rijbewijzen

1. Wanneer een lidstaat voorziet in de inwisseling van een rijbewijs dat door een derde land is afgegeven aan een houder die zijn gewone verblijfplaats op zijn grondgebied heeft verworven, wisselt deze lidstaat het rijbewijs overeenkomstig de bepalingen van dit artikel in.
2. Wanneer een lidstaat een rijbewijs inwisselt dat is afgegeven door een derde land waarvoor geen uitvoeringsbesluit als bedoeld in lid 7 is vastgesteld, wordt van deze inwisseling, evenals van iedere latere verlenging of vervanging, melding gemaakt op het door die lidstaat afgegeven rijbewijs door het aankruisen van de relevante code uit bijlage I, deel E. Indien de houder van dat rijbewijs zijn of haar gewone verblijfplaats naar een andere lidstaat overbrengt, hoeft deze laatste het in artikel 3, lid 6, neergelegde beginsel van wederzijdse erkenning niet toe te passen.

De lidstaten passen bij deze inwisseling de bepalingen van hun nationale wetgeving toe overeenkomstig de in dit lid vastgestelde voorwaarden.

3. Wanneer het rijbewijs wordt afgegeven voor een categorie en door een derde land waarvoor een uitvoeringsbesluit als bedoeld in lid 7 is vastgesteld, wordt deze inwisseling niet vermeld op het door de betrokken lidstaat afgegeven rijbewijs. In die gevallen wisselen de lidstaten het rijbewijs in overeenkomstig de voorwaarden van het betrokken uitvoeringsbesluit.
4. Wanneer een door een lidstaat afgegeven rijbewijs is ingewisseld tegen een door een derde land afgegeven rijbewijs, eisen de lidstaten geen andere aanvullende voorwaarden dan die van artikel 10, lid 3, punt a), of registreren zij geen aanvullende informatie voor de inwisseling van dat rijbewijs voor een door hen afgegeven rijbewijs, met betrekking tot de categorieën van het oorspronkelijke rijbewijs.

Wanneer een aanvrager in de in de eerste alinea bedoelde situatie verzoekt om inwisseling van een rijbewijs dat ook geldig is voor categorieën waarvoor hij of zij in een derde land de rijbevoegdheid heeft verworven, gelden de volgende regels:

- a) wanneer het rijbewijs is afgegeven in een categorie en door een derde land waarvoor een uitvoeringsbesluit als bedoeld in lid 7 is vastgesteld, is lid 3 van toepassing;
- b) bij ontstentenis van een dergelijk uitvoeringsbesluit is lid 2 van toepassing.

5. De in de leden 2, 3 en 4 bedoelde inwisseling is slechts mogelijk indien het door het derde land afgegeven rijbewijs is ingeleverd bij de bevoegde autoriteiten van de lidstaat die de inwisseling verricht.
6. De Commissie kan vaststellen dat een derde land een kader voor wegvervoer heeft dat geheel of gedeeltelijk een niveau van verkeersveiligheid waarborgt dat vergelijkbaar is met dat van de Unie, waardoor de door dit derde land afgegeven rijbewijzen kunnen worden ingewisseld zonder dat een dergelijke inwisseling wordt geregistreerd op de door de lidstaten afgegeven rijbewijzen, zo nodig nadat aan bepaalde vooraf vastgestelde voorwaarden is voldaan.

Wanneer de Commissie een dergelijk derde land identificeert, kan zij het kader voor wegvervoer van het derde land beoordelen in samenwerking met de lidstaten. De lidstaten hebben zes maanden de tijd om advies uit te brengen over het kader voor wegvervoer in het geïdentificeerde derde land. De Commissie gaat over tot de beoordeling zodra zij een advies van alle lidstaten heeft ontvangen of zodra de termijn voor het toezenden van de adviezen is verstreken, indien dat later is.

Bij de beoordeling van het bestaande kader voor wegvervoer in een derde land houdt de Commissie ten minste rekening met de volgende elementen:

- a) de geldende rijbewijsvereisten, zoals de indeling van rijbewijscategorieën, minimumleeftijdsvereisten, eisen en voorwaarden voor opleiding en rijexamens, en medische normen voor de afgifte van het rijbewijs;
 - b) of het derde land mobiele rijbewijzen afgeeft en zo ja, de toepasselijke technische en structurele bijzonderheden voor de werking van het systeem;
 - c) de mate waarin er vervalste rijbewijzen in omloop zijn en welke maatregelen worden genomen om vervalsing van rijbewijzen te voorkomen;
 - d) de administratieve geldigheidsduur van de door het derde land afgegeven rijbewijzen;
 - e) de verkeersomstandigheden in het derde land en de vraag of deze vergelijkbaar zijn met de verkeersomstandigheden op het wegennet in de Unie;
 - f) de verkeersveiligheid van het derde land.
7. De Commissie kan, na de in lid 6 bedoelde beoordeling te hebben verricht en door middel van uitvoeringsbesluiten, besluiten dat een derde land een kader voor wegvervoer heeft dat geheel of gedeeltelijk een niveau van verkeersveiligheid waarborgt dat vergelijkbaar is met dat van de Unie, waardoor de door dit derde land afgegeven rijbewijzen kunnen worden ingewisseld zonder dat een dergelijke inwisseling wordt geregistreerd op de door de lidstaten afgegeven rijbewijzen.

Het uitvoeringsbesluit bevat ten minste:

- a) de in artikel 6 bedoelde rijbewijscategorieën, ten aanzien waarvan een inwisseling kan plaatsvinden zonder vermelding ervan op het door een lidstaat afgegeven rijbewijs;
- b) de data van afgifte van de rijbewijzen van het derde land ten aanzien waarvan een inwisseling kan plaatsvinden zonder vermelding ervan op het door een lidstaat afgegeven rijbewijs;
- c) alle algemene voorwaarden waaraan moet worden voldaan om de authenticiteit van het officiële document dat moet worden ingewisseld, te verifiëren;

- d) alle algemene voorwaarden waaraan de aanvrager, voorafgaand aan de inwisseling, moet voldoen om aan te tonen dat aan de medische normen van bijlage III is voldaan.

Wanneer het rijbewijs van de aanvrager niet voldoet aan het bepaalde in de tweede alinea, punt a) of b), van dit lid, kunnen de lidstaten besluiten tot inwisseling van het rijbewijs overeenkomstig lid 2. Wanneer het rijbewijs van de aanvrager niet voldoet aan het bepaalde in de tweede alinea, punt c) of d), van dit lid, weigeren de lidstaten de inwisseling van het rijbewijs. Elke aanvullende voorwaarde die het uitvoeringsbesluit kan bevatten, voorziet hetzij in de toepasselijkheid van de nationale bepalingen van de lidstaat overeenkomstig lid 2, hetzij in de weigering tot inwisseling van het rijbewijs wanneer de aanvrager niet aan deze voorwaarden voldoet.

De uitvoeringsbesluiten worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 22, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.

8. Het in lid 7 bedoelde uitvoeringsbesluit voorziet in een periodieke toetsing, minstens om de vier jaar, van de verkeersveiligheidssituatie in het betrokken derde land. Afhankelijk van de conclusies van de toetsing handhaaft, wijzigt of schorst de Commissie, voor zover nodig, het in lid 7 bedoelde uitvoeringsbesluit of trekt zij dat in.
9. De Commissie maakt in het Publicatieblad van de Europese Unie en op haar website een lijst bekend van de derde landen waarvoor overeenkomstig lid 7 een uitvoeringsbesluit is vastgesteld, en maakt dienovereenkomstig alle relevante wijzigingen bekend die overeenkomstig lid 9 zijn aangebracht.
10. De Commissie zet een kennisnetwerk op voor het verzamelen, verwerken en verspreiden van kennis en informatie over beste praktijken voor de integratie van buitenlandse beroepschauffeurs in de interne markt. Het netwerk omvat de relevante autoriteiten van de lidstaten, kenniscentra, universiteiten en onderzoekers, sociale partners en andere relevante actoren uit de sector van het wegvervoer.

Artikel 13

Gevolgen van een beperking, schorsing, intrekking of nietigverklaring van de rijbevoegdheid of van het rijbewijs

1. Een lidstaat weigert een rijbewijs af te geven aan een aanvrager wiens rijbewijs in een andere lidstaat is beperkt, geschorst, ingetrokken of nietig verklaard.
2. Een lidstaat weigert de geldigheid te erkennen van een rijbewijs dat door een andere lidstaat aan een persoon is verstrekt, wanneer het rijbewijs of de rijbevoegdheid van die persoon op het grondgebied van de eerstgenoemde staat is beperkt, geschorst, ingetrokken of nietig verklaard.
3. Een rijbewijs of rijbevoegdheid wordt voor de toepassing van dit artikel als beperkt, geschorst, ingetrokken of nietig verklaard beschouwd zolang de betrokkene nog niet voldoet aan de door een lidstaat gestelde voorwaarden waaraan hij of zij moet voldoen om zijn of haar rijbevoegdheid of rijbewijs te kunnen terugkrijgen of een nieuw rijbewijs te kunnen aanvragen.

De lidstaten zorgen ervoor dat alle voorwaarden die zij opleggen opdat de houder zijn of haar rijbevoegdheid of rijbewijs terugkrijgt of een nieuw rijbewijs kan aanvragen, evenredig en niet-discriminerend zijn ten opzichte van houders van een

door een andere lidstaat afgegeven rijbewijs en dat zij op zichzelf niet leiden tot een weigering voor onbepaalde tijd om een rijbewijs af te geven of een door een andere lidstaat afgegeven rijbewijs te erkennen.

4. Niets in dit artikel mag worden geïnterpreteerd in de zin dat het lidstaten belet een persoon voor onbepaalde tijd te verbieden op hun grondgebied een voertuig te besturen zonder hem of haar de mogelijkheid te bieden zijn of haar rijbevoegdheid of rijbewijs terug te krijgen of een nieuw rijbewijs aan te vragen, wanneer dit op grond van zijn of haar gedrag gerechtvaardigd is.

Indien een lidstaat overeenkomstig dit lid een rijverbod voor onbepaalde tijd heeft opgelegd, kan die lidstaat weigeren de geldigheid van een door een andere lidstaat afgegeven rijbewijs op zijn respectieve grondgebied voor onbepaalde tijd te erkennen. In afwijking van lid 1 kunnen andere lidstaten, na overleg met de lidstaat die het rijverbod voor onbepaalde tijd oplegt, aan een dergelijke persoon een rijbewijs afgeven.

Artikel 14

Regeling voor begeleid rijden

1. In afwijking van artikel 7, lid 1, respectievelijk punten b) en d), geven de lidstaten overeenkomstig artikel 10, lid 1, rijbewijzen af voor de categorieën B en C waarop de in bijlage I, deel E, gespecificeerde Uniecode 98.02 is aangebracht, aan aanvragers die de leeftijd van 17 jaar hebben bereikt.
2. Houders van een rijbewijs waarop de Uniecode 98.02 is aangebracht en die de leeftijd van 18 jaar nog niet hebben bereikt, mogen alleen rijden wanneer zij worden begeleid door een persoon die aan de volgende voorwaarden voldoet:
 - a) heeft een minimumleeftijd van 25 jaar;
 - b) is in het bezit van een rijbewijs van de relevante categorie dat meer dan vijf jaar geleden is afgegeven;
 - c) is in de afgelopen vijf jaar niet aan een ontheffing van de rijbevoegdheid onderworpen;
 - d) is niet onderworpen geweest aan een strafrechtelijke beslissing die voortvloeit uit een verkeersgerelateerde overtreding;
 - e) en beschikt, in het geval van een voertuig van categorie C, over de kwalificatie en opleiding zoals vastgelegd in Richtlijn (EU) 2022/2561.
3. Om de naleving van dit artikel te waarborgen, kunnen de lidstaten de identificatie vereisen van de in lid 2 bedoelde begeleidende personen. De lidstaten kunnen het aantal mogelijke begeleiders beperken.
4. De lidstaten kunnen aanvullende voorwaarden voor de afgifte van een rijbewijs met Uniecode 98.02 toepassen op aanvragers die de leeftijd van 18 jaar nog niet hebben bereikt. Zij stellen de Commissie daarvan in kennis. De Commissie maakt deze informatie toegankelijk voor het publiek.

Artikel 15

Proeftijd

1. De houder van een voor het eerst afgegeven rijbewijs van een bepaalde categorie wordt beschouwd als beginnende bestuurder en heeft een proeftijd van ten minste twee jaar.
2. De lidstaten stellen sancties vast voor beginnende bestuurders die rijden met een alcoholgehalte in het bloed van meer dan 0,0 g/ml en nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat deze sancties worden toegepast. Deze sancties moeten doeltreffend, evenredig en niet-discriminerend zijn en een afschrikkende werking hebben.
3. Om de verkeersveiligheid te verbeteren, kunnen de lidstaten op hun grondgebied aanvullende regels vaststellen voor beginnende bestuurders tijdens de proeftijd. Zij stellen de Commissie daarvan in kennis.
4. De lidstaten brengen op rijbewijzen die tijdens een proeftijd zijn afgegeven, de in bijlage I, deel E, vermelde Uniecode 98.01 aan.
5. Er geldt geen proeftijd voor bestuurders die een rijbewijs van categorie A2 of A verkrijgen overeenkomstig artikel 10, lid 1, punt c).

Artikel 16

Examinatoren

1. Examinatoren voor het rijbewijs moeten voldoen aan de minimumnormen van bijlage IV.
Examinatoren voor het rijbewijs die hun functie vóór 19 januari 2013 uitoefenden, moeten enkel voldoen aan de vereisten van kwaliteitsborging en regelmatige bijscholing.
2. De Commissie is bevoegd om overeenkomstig artikel 21 gedelegeerde handelingen vast te stellen om bijlage IV waar nodig te wijzigen zodat rekening wordt gehouden met de technische, operationele of wetenschappelijke ontwikkelingen.

Artikel 17

Gewone verblijfplaats

1. Voor de toepassing van deze richtlijn wordt onder “gewone verblijfplaats” verstaan de plaats waar iemand gewoonlijk verblijft, dat wil zeggen gedurende ten minste 185 dagen per kalenderjaar, wegens persoonlijke en beroepsmatige bindingen of, voor iemand zonder beroepsmatige bindingen, wegens persoonlijke bindingen waaruit nauwe banden blijken tussen hemzelf of haarzelf en de plaats waar hij of zij woont.
De gewone verblijfplaats van iemand die zijn of haar beroepsmatige bindingen op een andere plaats dan zijn of haar persoonlijke bindingen heeft en daardoor afwisselend op verschillende plaatsen in twee of meer lidstaten verblijft, wordt evenwel geacht zich op dezelfde plaats als zijn of haar persoonlijke bindingen te bevinden, op voorwaarde dat hij of zij daar op geregelde tijden terugkeert. Deze laatste voorwaarde vervalt, wanneer de betrokkene voor een opdracht van een bepaalde duur in een lidstaat verblijft. Het feit dat een universiteit of een school wordt bezocht, houdt niet in dat de gewone verblijfplaats wordt verplaatst.

2. Voor de toepassing van artikel 10, lid 3, punt b), en artikel 11, lid 4, wordt de gewone verblijfplaats van het personeel van diplomatieke diensten van de Unie of van haar lidstaten, of van hun gezinsleden die deel uitmaken van hun huishouden, geacht zich te bevinden op het grondgebied van de lidstaten die het rijbewijs dat wordt verlengd of vervangen, hebben afgegeven.

Voor de toepassing van dit artikel wordt onder “diplomatieke diensten van de Unie” verstaan ambtenaren van de bevoegde diensten van het secretariaat-generaal van de Raad en van de Commissie, alsmede door de nationale diplomatieke diensten van de lidstaten gedetacheerd personeel en alle andere personeelsleden of contractanten die voor de instellingen, organen, bureaus en agentschappen van de Unie op het gebied van de externe vertegenwoordiging werkzaam zijn en die om hun contractuele taken te kunnen uitvoeren in een kalenderjaar ten minste 181 dagen op het grondgebied van een of meer derde landen moeten verblijven.

3. Wanneer de houder van een rijbewijs niet overeenkomstig lid 1 kan aantonen dat hij of zij zijn of haar gewone verblijfplaats in een bepaalde lidstaat heeft gevestigd, kan hij of zij als laatste middel zijn of haar rijbewijs verlengen in de lidstaat die het oorspronkelijk heeft afgegeven.
4. In afwijking van artikel 10, lid 1, punt e), en met het oog op de eerste afgifte van een rijbewijs van categorie B, kan een aanvrager wiens lidstaat van gewone verblijfplaats verschilt van de lidstaat van staatsburgerschap, zijn rijbewijs door deze laatste laten afgeven, indien de lidstaat van gewone verblijfplaats niet voorziet in de mogelijkheid om het theorie- of praktijkexamen af te leggen in een van de officiële talen van de lidstaat van staatsburgerschap of met een tolk.

Artikel 18

Gelijkwaardigheid van rijbewijzen naar een niet-EU-model

1. Lidstaten passen de gelijkwaardigheid toe die vastgesteld is bij Besluit (EU) 2016/1945¹⁴ van de Commissie voor bevoegdheden die behaald zijn vóór 19 januari 2013 en de categorieën die vastgesteld zijn in artikel 6 van deze richtlijn.
2. Vóór 19 januari 2013 verleende rijbevoegdheden worden niet ingetrokken of op welke wijze dan ook anders gekwalificeerd door de bepalingen van deze richtlijn.

Artikel 19

Wederzijdse bijstand

1. De lidstaten verlenen elkaar bijstand bij de uitvoering van deze richtlijn. Zij wisselen informatie uit over de rijbewijzen die zij hebben afgegeven, ingewisseld, vervangen, verlengd, beperkt, geschorst, ingetrokken, nietig verklaard of teruggenomen, over de ontzeggingen van de rijbevoegdheid die zij hebben opgelegd of voornemens zijn op te leggen, en raadplegen elkaar om na te gaan of een aanvrager van een rijbewijs in geen enkele lidstaat aan een ontzegging van de rijbevoegdheid is onderworpen. Zij gebruiken daartoe het daarvoor opgezette EU-rijbewijzenetwerk.

¹⁴ Besluit (EU) 2016/1945 van de Commissie van 14 oktober 2016 inzake de gelijkwaardigheid tussen bepaalde categorieën van rijbewijzen (PB L 302 van 9.11.2016, blz. 62).

2. De lidstaten kunnen het EU-rijbewijzennetwerk ook gebruiken voor de uitwisseling van informatie voor de volgende doeleinden:
 - a) het mogelijk maken dat hun autoriteiten de geldigheid en authenticiteit van een rijbewijs controleren tijdens controles langs de weg of in het kader van maatregelen om vervalsing tegen te gaan;
 - b) het faciliteren van onderzoeken om vast te stellen welke persoon aansprakelijk is voor verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen, overeenkomstig Richtlijn (EU) 2015/413 van het Europees Parlement en de Raad¹⁵;
 - c) het voorkomen, opsporen en onderzoeken van strafbare feiten als bedoeld in [VERWIJZING NAAR PRÜM II];
 - d) het handhaven van Richtlijn (EU) 2022/2561;
 - e) het uitvoeren en handhaven van [NIEUWE RICHTLIJN OVER DE UNIEBREDE GEVOLGEN VAN BEPAALDE ONTZEGGINGEN VAN DE RIJBEVOEGDHEID].
3. De toegang tot het netwerk is beveiligd. Het netwerk voorziet zowel in synchrone (realtime) als asynchrone uitwisseling van informatie, alsook in het verzenden en ontvangen van beveiligde berichten, kennisgevingen en bijlagen.

De lidstaten nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de via het netwerk uitgewisselde informatie actueel is.

De lidstaten mogen alleen toegang tot het netwerk verlenen aan de instanties die bevoegd zijn voor de in de leden 1 en 2 genoemde doeleinden.
4. De lidstaten verlenen elkaar ook bijstand bij de uitvoering van het mobiele rijbewijs, met name om de naadloze interoperabiliteit tussen de in bijlage I, deel C, bedoelde toepassingen en verificatiefuncties te waarborgen.
5. Om de interoperabiliteit tussen de nationale systemen die verbonden zijn met het EU-rijbewijzennetwerk en de bescherming van in dit verband uitgewisselde persoonsgegevens te waarborgen, stelt de Commissie uiterlijk 6 juni 2026 uitvoeringshandelingen vast waarin de gedetailleerde operationele, technische en interfacevereisten van het EU-rijbewijzennetwerk worden vastgelegd. Deze uitvoeringshandelingen worden overeenkomstig de in artikel 22, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure aangenomen.
6. De lidstaten kunnen samenwerken bij de handhaving van een eventuele gedeeltelijke beperking, schorsing, intrekking of nietigverklaring van de rijbevoegdheid of van een rijbewijs, met name wanneer de respectieve maatregelen beperkt zijn tot bepaalde rijbewijscategorieën of tot het grondgebied van bepaalde lidstaten, met name door middel van vermeldingen op de door hen afgegeven rijbewijzen.

Artikel 20

Evaluatie

¹⁵ 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).

De lidstaten stellen de Commissie jaarlijks in kennis van het aantal afgegeven, verlengde, vervangen, ingetrokken en ingewisselde rijbewijzen voor elke categorie, met inbegrip van gegevens over de afgifte en het gebruik van mobiele rijbewijzen.

Uiterlijk [inwerkingtreding + vijf jaar], en vervolgens om de vijf jaar, dient de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in over de uitvoering van deze richtlijn, met inbegrip van de gevolgen ervan voor de verkeersveiligheid.

Artikel 21

Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.
2. De in artikel 4, lid 8, artikel 5, lid 6, artikel 8, lid 2, artikel 10, lid 8, en artikel 16, lid 2, bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor een termijn van vijf jaar met ingang van [*datum van inwerkingtreding van de richtlijn*]. De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van vijf jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van elke termijn tegen deze verlenging verzet.
3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 4, lid 8, artikel 5, lid 6, artikel 8, lid 2, artikel 10, lid 8, en artikel 16, lid 2, bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.
4. Vóór de vaststelling van een gedelegeerde handeling raadpleegt de Commissie de door elke lidstaat aangewezen deskundigen overeenkomstig de beginselen die zijn neergelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven.
5. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.
6. Een overeenkomstig artikel 4, lid 8, artikel 5, lid 6, artikel 8, lid 2, artikel 10, lid 8, en artikel 16, lid 2, vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien noch het Europees Parlement, noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie hebben meegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.

Artikel 22

Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door het “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 moet 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.

3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 8 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

Artikel 23

Wijzigingen van Richtlijn (EU) 2022/2561

In artikel 5, lid 2, van Richtlijn (EU) 2022/2561 wordt het volgende punt c) toegevoegd:

“c) vanaf de leeftijd van 17 jaar een voertuig van de rijbewijscategorie C, mits de bestuurder houder is van het in artikel 6, lid 1, bedoelde getuigschrift en uitsluitend onder de voorwaarden die zijn vastgesteld in artikel 14, lid 2, van Richtlijn [VERWIJZING-NAAR-DEZE-RICHTLIJN];”.

Artikel 24

Wijzigingen van Verordening (EU) 2018/1724

Bijlage II bij Verordening (EU) 2018/1724 wordt als volgt gewijzigd:

- a) in de tweede kolom, van de rij “Verhuizing”, wordt de volgende cel toegevoegd: “Verkrijging en verlenging van rijbewijzen”;
- b) in de derde kolom, van de rij “Verhuizing”, wordt de volgende cel toegevoegd: “Afgifte, inwisseling en vervanging van EU-rijbewijzen”.

Artikel 25

Omzetting

1. Uiterlijk [datum van vaststelling + 2 jaar] stellen de lidstaten de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen vast om aan deze richtlijn te voldoen en maken zij deze bekend. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onverwijld mede.

Zij passen die bepalingen toe vanaf [datum van vaststelling + 3 jaar].

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. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mee die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 26

Intrekking

1. Richtlijn 2006/126/EG wordt met ingang van [datum van vaststelling + 3 jaar] ingetrokken.
Verwijzingen naar Richtlijn 2006/126/EG gelden als verwijzingen naar de onderhavige richtlijn en worden gelezen volgens de concordantietabel in bijlage VII.
2. Verordening (EU) nr. 383/2012 wordt met ingang van [datum van vaststelling + 3 jaar] ingetrokken.
3. Verwijzingen naar Verordening (EU) nr. 383/2012 gelden als verwijzingen naar bijlage I, deel B, bij de onderhavige richtlijn en worden gelezen volgens de concordantietabel in bijlage VII.

Artikel 27

Inwerkingtreding

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

Artikel 28

Adressaten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter

FINANCIEEL MEMORANDUM

1. KADER VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF

1.1. Benaming van het voorstel/initiatief

Voorstel voor een Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende het rijbewijs, tot wijziging van Richtlijn (EU) 2022/2561 van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 383/2012 van de Commissie.

1.2. Betrokken beleidsterrein(en)

Vervoer, verkeersveiligheid

1.3. Het voorstel/initiatief betreft:

- een nieuwe actie
- een nieuwe actie na een proefproject/voorbereidende actie⁶⁶
- de verlenging van een bestaande actie
- de samenvoeging of ombuiging van een of meer acties naar een andere/een nieuwe actie

1.4. Doelstelling(en)

1.4.1. Algemene doelstelling(en)

De algemene doelstellingen zijn het verbeteren van de verkeersveiligheid en het vergemakkelijken van het vrije verkeer van personen.

1.4.2. Specifieke doelstelling(en)

- Rijvaardigheden, kennis en ervaring verbeteren, en gevaarlijk gedrag verminderen en bestraffen.
- Zorgen voor adequate lichamelijke en geestelijke geschiktheid van bestuurders in de hele EU.
- Onpraktische of onnodige belemmeringen voor aanvragers en houders van een rijbewijs wegnemen.

1.4.3. Verwachte resulta(a)t(en) en gevolg(en)

Er worden positieve maatschappelijke gevolgen verwacht in termen van effecten op de verkeersveiligheid en op het vrije verkeer van personen. In de periode 2025-2050 worden naar schatting ongeveer 1 153 levens gered en 11 020 zwaargewonden voorkomen ten opzichte van het referentiescenario, door de vaardigheden en de kennis van bestuurders te verbeteren en door het aantal bestuurders op wegen in de Unie die gevaarlijk gedrag vertonen of medisch ongeschikt zijn om te rijden, te verminderen. In financiële termen wordt de daling van de externe kosten van

⁶⁶ In de zin van artikel 58, lid 2, punt a) of b), van het Financieel Reglement.

ongevallen geraamd op ongeveer 7,1 miljard EUR, uitgedrukt als contante waarde voor de periode 2025-2050 ten opzichte van het referentiescenario. Bovendien zullen de maatregelen naar verwachting ongerechtvaardigde of onnodige belemmeringen voor het verkrijgen, erkennen of verlengen van de rijbevoegdheid, wegnemen. Met name voor inwoners van de Europese Unie en houders van een buitenlands rijbewijs dat is verkregen in een andere lidstaat dan hun land van staatsburgerschap, bestuurders van door alternatieve brandstoffen aangedreven bestelwagens en kampeerwagens, personen die aan diabetes mellitus lijden en beroepschauffeurs.

Ten slotte worden positieve effecten verwacht voor de overheidsdiensten (4,8 miljard EUR kostenbesparingen), voor de particuliere sector (1,5 miljard EUR kostenbesparingen) en voor burgers (6,6 miljard EUR kostenbesparingen) ten opzichte van het referentiescenario, uitgedrukt als contante waarde voor de periode 2025-2050, met name als gevolg van de volledige harmonisatie van de administratieve geldigheid en de invoering van het mobiele EU-rijbewijs.

1.4.4. *Prestatie-indicatoren*

Aangezien de algemene doelstelling de verbetering van de verkeersveiligheid is, is de belangrijkste indicator voor het meten van het succes van het initiatief een vermindering van het aantal verkeersdoden en het aantal zwaargewonden bij ongevallen waarvoor de bestuurder als een van de oorzaken wordt beschouwd. Daartoe wordt het totaal aantal ongevallen in aanmerking genomen en wanneer aan bepaalde voorwaarden is voldaan (bv. die waarbij slechts één voertuig is betrokken of waarbij de bestuurder een beginneling was of lichamelijk/geestelijk ongeschikt was om te rijden). Bij de indicator moet ook rekening worden gehouden met de algemene ontwikkelingen van de verkeersveiligheid en de evolutie van het wegverkeer en het aantal rijbewijzen in elke lidstaat (om rekening te houden met andere mogelijke factoren).

Met betrekking tot de tweede algemene doelstelling om het vrije verkeer van personen te vergemakkelijken, zou de kernindicator om het succes van het initiatief te meten een vermindering zijn van het aantal klachten en rechtszaken in verband met rijbewijsprocedures.

De indicatoren met betrekking tot beide doelstellingen zullen echter relatief moeilijk te beoordelen blijven vanwege de meervoudige onderliggende oorzaken van ongevallen, het niet-beschikbaar zijn van gegevens en het geringe aantal klachten en rechtszaken in verband met rijbewijsprocedures.

Wat de doelstelling “Verbetering van rijvaardigheden, kennis en ervaring, en vermindering en bestraffing van gevaarlijk gedrag” betreft, zal het succes worden gemeten aan de hand van het feit dat de normen inzake vaardigheden, kennis en proeftijden waaraan voor de eerste afgifte van een rijbewijs moet worden voldaan, geharmoniseerd zijn en dat gevaarlijk gedrag wordt bestraft ongeacht de verblijfplaats van de overtreder.

Wat “rijgeschiktheid” betreft, zal het percentage bestuurders dat regelmatig medisch wordt gescreend, afhankelijk van de gezondheidstoestand en de leeftijd, een maatstaf zijn voor succes. Om belemmeringen voor aanvragers en houders van rijbewijzen weg te nemen, zal het aantal lidstaten dat mobiele rijbewijzen afgeeft en/of mobiele EU-rijbewijzen erkent, een maatstaf zijn voor succes, evenals een gering aantal

klachten en rechtszaken waarbij de gewone verblijfplaats een belemmering vormt voor de erkenning van de bestaande rijbevoegdheid.

De Commissie zal toezicht houden op de uitvoering en doeltreffendheid van dit initiatief door middel van verschillende acties en een reeks kernindicatoren die de vooruitgang bij de verwezenlijking van de operationele doelstellingen meten. Vijf jaar na het einde van de omzettingsperiode van de wetgevingshandeling moeten de diensten van de Commissie een evaluatie uitvoeren om na te gaan in welke mate de doelstellingen van het initiatief zijn bereikt.

Er zal gebruik worden gemaakt van bestaande monitoringinstrumenten (bv. de CARE-databank) om de correlatie tussen verkeersongevallen en rijbewijzen te monitoren. De rapportage moet informatie omvatten over het aantal ongevallen met gewonden en/of doden en over de betrokken bestuurders, zoals hun leeftijd, geldigheid en datum van afgifte van hun rijbewijs en de resultaten van hun drugs-/alcoholtests. Om de effecten van de herziene richtlijn zoveel mogelijk te kunnen scheiden van andere factoren, zullen statistieken van de lidstaten worden opgevraagd over het aantal afgegeven rijbewijzen. Dit moet het mogelijk maken de relatieve ontwikkeling van de verkeersveiligheid te beoordelen voor de belangrijkste groepen bestuurders die door de herziening worden getroffen (bv. beginnende bestuurders, bestuurders met gezondheidsproblemen).

De Commissie zal ook verdere statistieken opstellen over het gebruik van het Resper-netwerk voor de uitwisseling van informatie over rijbewijzen, dat krachtens artikel 15 van Richtlijn 2006/126/EG is opgezet. De Commissie kan ook de mogelijkheid onderzoeken om deze informatie aan te vullen met statistieken van Eucaris, de applicatie die door verschillende lidstaten wordt gebruikt om verbinding te maken met Resper.

Wat de interoperabiliteit van het mobiele EU-rijbewijs betreft, zal een specifieke werkgroep in het kader van het bij artikel 21 van de richtlijn ingestelde comité toezicht houden op de vooruitgang om potentiële problemen te identificeren en op te lossen.

De Commissie zal de lidstaten ook verzoeken om, net als in het kader van de ondersteunende studie voor deze effectbeoordeling, statistieken van de nationale registers te delen over het aantal afgegeven rijbewijzen per categorie, per gender en per leeftijdsgroep.

1.5. Motivering van het voorstel/initiatief

1.5.1. Vereiste(n) waaraan op korte of lange termijn moet worden voldaan, met een gedetailleerd tijdschema voor de uitrol van het initiatief

Dit EU-initiatief is de vierde opeenvolgende reeks regels van de Unie voor het rijbewijs (voor het eerst ingevoerd in 1980 bij Richtlijn 80/1263/EEG)⁶⁷. Deze regels

⁶⁷ Bij de eerste richtlijn betreffende het rijbewijs (Richtlijn 80/1263/EEG) werd de allereerste reeks voorschriften in de EU ingevoerd met betrekking tot de harmonisatie van de nationale rijbewijsregelingen, met name door de invoering van een Europees model voor het rijbewijs, de voorlopige omschrijving van categorieën voertuigen en de vaststelling van de voorwaarden waaronder rijbewijzen in de EU mogen worden afgegeven of ingewisseld. Deze regels zijn verder verfijnd en uitgebreid in de tweede rijbewijsrichtlijn (Richtlijn 91/439/EEG). Het belangrijkste is dat de wederzijdse erkenning van door de lidstaten afgegeven rijbewijzen tot stand werd gebracht en dat er eisen voor een minimumleeftijd voor het behalen van een rijbewijs werden ingevoerd. Richtlijn

droegen bij tot een daling van het aantal verkeersdoden met 61,5 %, van ongeveer 51 400 in 2001 tot ongeveer 19 800 in 2021. De verkeersveiligheid moet echter nog verder worden verbeterd.

Om het aantal doden en gewonden op de wegen in de EU verder terug te dringen, bevat het voorstel verschillende maatregelen, zoals sterkere digitalisering, waaronder de invoering van digitale rijbewijzen, de aanpassing aan technologische vooruitgang zoals geautomatiseerde rijsystemen en duurzaamheid. Een van de wijzigingen als gevolg van de elektrificatie van het huidige wagenpark in Europa is dat automatische versnellingsbakken de norm worden op het gebied van opleiding en rijexamens, met als gevolg dat de beperking van code 78 wordt ingetrokken.

De opleidingseisen worden ook geactualiseerd, onder meer met behulp van digitale middelen, evenals de methoden om de rijgeschiktheid te controleren en te waarborgen. Wij overwegen ook de invoering van een opleidingsprogramma op basis van begeleid rijden, zodat beginnende bestuurders voordat zij hun rijbewijs krijgen een groter aantal kilometers rijden onder begeleiding. Dit zou geen gevolgen hebben voor de minimumleeftijd om zonder begeleiding te rijden, maar zou de beste praktijken van verschillende lidstaten weerspiegelen.

Het voorstel bouwt ook voort op de ervaring die in verschillende lidstaten is opgedaan met proeftijden, door een termijn van twee jaar in te voeren waarin beginnende bestuurders aan strengere regels moeten voldoen. Het voorstel verbetert ook het veilig verkrijgen van rijbewijzen voor alle EU-burgers en onderdanen van derde landen en zal naar oplossingen zoeken om de lidstaten meer mogelijkheden te bieden om het aantal gevaarlijke bestuurders op de EU-wegen terug te dringen.

1.5.2. *Toegevoegde waarde*

Zonder dit EU-optreden zou de samenwerking tussen de lidstaten op het gebied van rijbewijzen worden gewaarborgd door middel van bilaterale of multilaterale overeenkomsten, waardoor het rijbewijsstelsel complexer zou worden en de administratieve lasten voor de houders van een rijbewijs zouden toenemen. Bovendien zijn enkele van de problemen die er vandaag de dag nog zijn, te wijten aan de uiteenlopende uitvoering van de richtlijn in de lidstaten.

Bestuurders kunnen ook administratieve problemen ondervinden wanneer zij reizen naar lidstaten die geen partij zijn bij het Verdrag van Wenen, zoals de verplichting om in het bezit te zijn van een internationaal rijbewijs. Ten slotte zouden houders van een EU-rijbewijs bij verandering van woonplaats in de EU een nieuw rijbewijs moeten verkrijgen in het nieuwe land van verblijf, hetzij door een administratieve inwisseling, hetzij door het afleggen van een rijexamen zoals elke andere aanvrager.

Bovendien zouden de voorwaarden voor het verkrijgen van een rijbewijs verschillen, wat zou leiden tot een ongelijke behandeling van EU-burgers en een geringere doeltreffendheid op het gebied van verkeersveiligheid.

1.5.3. *Nuttige ervaring die bij soortgelijke activiteiten in het verleden is opgedaan*

Zoals vermeld in punt 1.5.1 zal de herziening van de rijbewijsrichtlijn leiden tot de vaststelling van een vierde handeling over dit onderwerp. De eerste drie richtlijnen

2006/126/EG is in december 2006 goedgekeurd en is tussen 2009 en 2020 elf keer gewijzigd, voornamelijk om de harmonisatie van gemeenschappelijke normen en vereisten te verbeteren, maar ook om de richtlijn aan te passen aan de technologische ontwikkelingen.

hebben reeds in aanzienlijke mate bijgedragen tot een verbetering van de verkeersveiligheid en het vrije verkeer van personen, waardoor bestuurders vaardiger en beter toegerust zijn om te rijden. Daarnaast is de straffeloosheid van verkeersovertreders verminderd door de invoering van één enkel rijbewijs in de EU en de oprichting van het Resper-netwerk.

1.5.4. *Verenigbaarheid met het meerjarig financieel kader en eventuele synergie met andere passende instrumenten*

De voorgestelde herziening van de rijbewijsrichtlijn is verenigbaar met andere EU-instrumenten en ander relevant EU-beleid, evenals met internationale verplichtingen (VN/ECE-verdragen inzake het wegverkeer, Genève 1949 en Wenen 1968). De richtlijn regelt de rijbevoegdheid per voertuigcategorie. Bepaalde categorieën worden gedefinieerd aan de hand van EU-regels, namelijk:

- Verordening (EU) nr. 168/2013 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers⁶⁸, die het mogelijk maakt om typen bromfietsen, motorfietsen, gemotoriseerde driewielers en vierwielers te identificeren.
- Richtlijn 96/53/EG van de Raad houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten⁶⁹, die het mogelijk maakt om de typen door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen te identificeren.

De richtlijn stelt ook de minimumleeftijd vast voor het verkrijgen van een rijbewijs voor (toekomstige) beroepschauffeurs, die vallen onder Richtlijn (EU) 2022/2561 betreffende de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders van bepaalde voor goederen- en personenvervoer over de weg bestemde voertuigen⁷⁰.

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

- Verordening (EU) 2018/1725 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 gegevens⁷¹;
- Verordening (EU) 2016/679 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens (algemene verordening

⁶⁸ PB L 60 van 2.3.2013, blz. 52.

⁶⁹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX:01996L0053-20190814> PB L 235 van 17.9.1996, blz. 59.

⁷⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX:02003L0059-20190726> PB L 226 van 10.9.2003, blz. 4.

⁷¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/nl/TXT/?uri=CELEX:32018R1725> PB L 295 van 21.11.2018, blz. 39.

gegevensbescherming)⁷²; en Richtlijn (EU) 2016/680 van het Europees Parlement en de Raad⁷³.

Tot slot heeft de Commissie op 3 juni 2021 een voorstel⁷⁴ goedgekeurd tot wijziging van Verordening (EU) nr. 910/2014⁷⁵ betreffende een Europees kader voor een digitale identiteit. Dit nieuwe kader biedt bouwstenen die relevant zijn voor mobiele rijbewijzen. Met name de elektronische identiteit en eventueel de digitale portemonnee kunnen worden gebruikt om een interoperabele oplossing voor mobiele EU-rijbewijzen te ontwikkelen.

Om de verenigbaarheid van de rijbewijsrichtlijn met de andere rechtsinstrumenten betreffende de handhaving van de verkeersregels te waarborgen, is een onderhandelingspakket vastgesteld, bestaande uit drie initiatieven; naast dit nieuwe voorstel voor een nieuwe richtlijn inzake het rijbewijs bevat het ook een voorstel voor een richtlijn tot wijziging van Richtlijn (EU) 2015/413 ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen en een voorstel voor een richtlijn betreffende de gevolgen voor de hele Unie van bepaalde ontheffingen van de rijbevoegdheid.

1.5.5. *Beoordeling van de verschillende beschikbare financieringsopties, waaronder mogelijkheden voor herschikking*

De eenmalige kosten in 2025 en de lopende aanpassingskosten van de Commissie tot 2050 houden voornamelijk verband met de oprichting van een deskundigengroep om de autoriteiten in staat te stellen informatie en beste praktijken uit te wisselen met betrekking tot de lichamelijke en geestelijke geschiktheid voor het besturen van een voertuig en de ontwikkeling van een onlineopleidingsprogramma voor huisartsen op het gebied van rijgeschiktheid. Voor het opzetten van deze twee initiatieven is geen verhoging van de personele middelen vereist.

1.6. Duur en financiële gevolgen van het voorstel/initiatief

beperkte geldigheidsduur

- van kracht vanaf [DD/MM]JJJJ tot en met [DD/MM]JJJJ
- financiële gevolgen vanaf JJJJ tot en met JJJJ voor vastleggingskredieten en vanaf JJJJ tot en met JJJJ voor betalingskredieten.

onbeperkte geldigheidsduur

- uitvoering met een opstartperiode vanaf JJJJ tot en met JJJJ,

⁷² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX:02016R0679-20160504> PB L 119 van 4.5.2016, blz. 1.

⁷³ 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.

⁷⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/ALL/?uri=COM%3A2021%3A281%3AFIN>

⁷⁵ Verordening (EU) nr. 910/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 2014 betreffende elektronische identificatie en vertrouwensdiensten voor elektronische transacties in de interne markt (PB L 257 van 28.8.2014, blz. 73).

- gevolgd door een volledige uitvoering.

1.7. Wijze(n) van uitvoering van de begroting⁷⁶

Direct beheer door de Commissie

- door haar diensten, waaronder het personeel in de delegaties van de Unie;
- door de uitvoerende agentschappen.

Gedeeld beheer met de lidstaten

Indirect beheer door begrotingsuitvoeringstaken te delegeren aan:

- derde landen of de door hen aangewezen organen;
- internationale organisaties en hun agentschappen (geef aan welke);
- de EIB en het Europees Investeringsfonds;
- de in de artikelen 70 en 71 van het Financieel Reglement bedoelde organen;
- publiekrechtelijke organen;
- privaatrechtelijke organen met een openbaardienstverleningstaak, voor zover zij zijn voorzien van voldoende financiële garanties;
- privaatrechtelijke organen van een lidstaat, waaraan de uitvoering van een publiek-privaat partnerschap is toevertrouwd en die zijn voorzien van voldoende financiële garanties;
- personen aan wie de uitvoering van specifieke maatregelen op het gebied van het GBVB in het kader van titel V van het VEU is toevertrouwd en die worden genoemd in de betrokken basishandeling.

– *Verstrek, indien meer dan een beheersvorm is aangekruist, extra informatie onder “Opmerkingen”.*

De uitvoering van het voorstel vereist de oprichting en instandhouding van een deskundigengroep om de autoriteiten in staat te stellen informatie en beste praktijken uit te wisselen met betrekking tot de lichamelijke en geestelijke geschiktheid voor het besturen van een voertuig en de ontwikkeling van een onlineopleidingsprogramma voor huisartsen inzake rijgeschiktheid. Voor het opzetten van deze initiatieven is geen verhoging van de personele middelen vereist.

— De recurrente aanpassingskosten voor de periode 2025-2028 als gevolg van de oprichting van een deskundigengroep om de autoriteiten in staat te stellen informatie en beste praktijken uit te wisselen met betrekking tot de lichamelijke en geestelijke geschiktheid voor het besturen van een voertuig, worden geraamd op 30 000 EUR per jaar.

— De niet-recurrente (eenmalige) aanpassingskosten van 80 000 EUR zijn gepland voor 2025 in verband met het opzetten en ontwikkelen van een onlineopleidingsprogramma voor huisartsen inzake rijgeschiktheid.

— De lopende aanpassingskosten (actualisering van het onlineopleidingsprogramma voor huisartsen inzake rijgeschiktheid) worden geraamd op ongeveer 80 000 EUR per vijf jaar.

⁷⁶ Nadere gegevens over de beheersvormen en verwijzingen naar het Financieel Reglement zijn beschikbaar op BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

2. BEHEERSMAATREGELEN

2.1. Regels inzake het toezicht en de verslagen

Vermeld frequentie en voorwaarden.

De taken die rechtstreeks door DG MOVE worden uitgevoerd, volgen de jaarlijkse planning- en monitoringcyclus, zoals die wordt gevolgd in de Commissie en de uitvoerende agentschappen, met inbegrip van de verslaglegging over de resultaten via het jaarlijks activiteitenverslag van DG MOVE.

Overeenkomstig artikel 20 van de rijbewijsrichtlijn stellen de lidstaten de Commissie jaarlijks in kennis van het aantal afgegeven, verlengde, vervangen, ingetrokken en ingewisselde rijbewijzen voor elke categorie, met inbegrip van gegevens over de afgifte en het gebruik van mobiele rijbewijzen.

De Commissie zal tevens nagaan of de lidstaten de richtlijn correct omzetten.

2.2. Beheers- en controlesyste(e)m(en)

2.2.1. Rechtvaardiging van de voorgestelde beheersvorm(en), uitvoeringsmechanisme(n) voor financiering, betalingsvoorwaarden en controlestrategie

De eenheid binnen DG MOVE die belast is met het beleidsterrein zal de uitvoering van de richtlijn beheren.

De uitgaven zullen worden uitgevoerd onder direct beheer, met volledige toepassing van de bepalingen van het Financieel Reglement. De controlestrategie voor aanbestedingen en subsidies in DG MOVE omvat specifieke juridische, operationele en financiële controles vooraf van de procedures (inclusief, voor aanbestedingen, een toetsing door de raadgevende commissie voor aankopen en overeenkomsten) en van de ondertekening van contracten en overeenkomsten. Bovendien zijn uitgaven voor de aankoop van goederen en diensten onderworpen aan controles vooraf en, indien nodig, controles achteraf en financiële controles.

2.2.2. Informatie over de geïdentificeerde risico's en het (de) systeem (systemen) voor interne controle dat is (die zijn) opgezet om die risico's te beperken

Wat de uitvoering van de taken in verband met het opzetten van het mechanisme betreft, houden de geïdentificeerde risico's verband met het gebruik van aanbestedingsprocedures: vertraging, beschikbaarheid van gegevens, tijdige informatie voor de markt enz. Deze risico's worden gedekt door het Financieel Reglement en worden beperkt door de door DG MOVE uitgevoerde reeks interne controles voor aanbestedingen van deze waarde.

2.2.3. Raming en motivering van de kosteneffectiviteit van de controles (verhouding van de controlekosten tot de waarde van de desbetreffende financiële middelen) en evaluatie van het verwachte foutenrisico (bij betaling en bij afsluiting).

DG MOVE brengt jaarlijks, in zijn jaarlijks activiteitenverslag, verslag uit over de kosten van de controle van zijn activiteiten. Het risicoprofiel en de kosten van controles voor aanbestedingsactiviteiten zijn in overeenstemming met de vereisten.

De gevraagde verhoging van de begroting betreft de oprichting en instandhouding van een informatieplatform voor autoriteiten voor de uitwisseling van informatie over de lichamelijke en geestelijke geschiktheid om een voertuig te besturen en de ontwikkeling van een (online) opleidingsprogramma voor huisartsen. Wat betreft de

controleactiviteiten in verband met de IT-systemen die worden ontwikkeld of beheerd door het directoraat dat verantwoordelijk is voor het voorstel, houdt het IT-stuurcomité regelmatig toezicht op de databanken van het directoraat en de geboekte vooruitgang, rekening houdend met de vereenvoudiging en kostenefficiëntie van de IT-middelen van de Commissie.

2.3. Maatregelen ter voorkoming van fraude en onregelmatigheden

Vermeld de bestaande en geplande preventie- en beschermingsmaatregelen, bijvoorbeeld in het kader van de fraudebestrijdingsstrategie.

De reguliere preventie- en beschermingsmaatregelen van de Commissie zouden van toepassing zijn, met name:

— Betalingen voor diensten worden door de Commissie gecontroleerd alvorens de betaling wordt gedaan, rekening houdend met eventuele contractuele verplichtingen, economische beginselen en goede financiële of beheerspraktijken. Alle overeenkomsten en contracten tussen de Commissie en de ontvangers van eventuele betalingen zullen antifraudebepalingen (toezicht, verslagleggingsvereisten enz.) bevatten.

— Om fraude, corruptie en andere onrechtmatige activiteiten te bestrijden, zijn de bepalingen van Verordening (EU, Euratom) nr. 883/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 25 mei 1999 betreffende onderzoeken door het Europees Bureau voor fraudebestrijding (OLAF) onverminderd van toepassing.

DG MOVE heeft in 2020 een herziene fraudebestrijdingsstrategie vastgesteld. De fraudebestrijdingsstrategie van MOVE is gebaseerd op de fraudebestrijdingsstrategie van de Commissie en op een specifieke risicobeoordeling die intern wordt uitgevoerd om vast te stellen welke gebieden het meest fraudegevoelig zijn, welke controles reeds worden uitgevoerd en welke maatregelen nodig zijn om de capaciteit van DG MOVE om fraude te voorkomen, op te sporen en te corrigeren, te verbeteren.

De contractuele bepalingen die voor openbare aanbestedingen gelden, waarborgen dat controles en inspecties ter plaatse kunnen worden uitgevoerd door de diensten van de Commissie, waaronder OLAF, met gebruik van de door OLAF aanbevolen standaardbepalingen.

3. GERAAMDE FINANCIËLE GEVOLGEN VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF

3.1. Rubriek(en) van het meerjarig financieel kader en betrokken begrotingsonderde(e)l(en) voor uitgaven

- Bestaande begrotingsonderdelen

In volgorde van de rubrieken van het meerjarig financieel kader en de begrotingsonderdelen.

Rubriek van het meerjarig financieel kader	Begrotingsonderdeel	Soort uitgave	Bijdrage			
	Nummer	GK/NGK ⁷⁷	van EVA-landen ⁷⁸	van kandidaat-lidstaten en aspirant-kandidaten ⁷⁹	van andere derde landen	andere bestemmingsontvangsten
01	02.200401	GK	NEE	NEE	NEE	NEE

- Te creëren nieuwe begrotingsonderdelen

In volgorde van de rubrieken van het meerjarig financieel kader en de begrotingsonderdelen.

Rubriek van het meerjarig financieel kader	Begrotingsonderdeel	Soort uitgave	Bijdrage			
	Nummer	GK/NGK	van EVA-landen	van kandidaat-lidstaten en aspirant-kandidaten	van andere derde landen	andere bestemmingsontvangsten
	[XX.YY.YY.YY]		JA/NEE	JA/NEE	JA/NEE	JA/NEE

⁷⁷ GK = gesplitste kredieten/NGK = niet-gesplitste kredieten.

⁷⁸ EVA: Europese Vrijhandelsassociatie.

⁷⁹ Kandidaat-lidstaten en, in voorkomend geval, aspirant-kandidaten van de Westelijke Balkan.

3.2. Geraamde financiële gevolgen van het voorstel inzake kredieten

3.2.1. Samenvatting van de geraamde gevolgen voor de beleidskredieten

- Voor het voorstel/initiatief zijn geen beleidskredieten nodig
- Voor het voorstel/initiatief zijn beleidskredieten nodig, zoals hieronder nader wordt beschreven: Er zullen geen extra kredieten nodig zijn. De voor de financiering van het project benodigde bedragen zullen worden herschikt uit de kredieten die reeds in de officiële financiële programmering onder de specifieke begrotingsposten zijn geprogrammeerd.

in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

Rubriek van het meerjarig financieel kader	01	Eengemaakte markt, innovatie en digitaal beleid
---	----	---

DG:MOVE			Jaar	Jaar	Jaar	Jaar	TOTAAL
			2025	2026	2027	2028	2025 t/m 2028
○ Beleidskredieten							
Begrotingsonderdeel ⁸⁰ 02.200401	Vastleggingen	(1a)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
	Betalingen	(2a)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
Begrotingsonderdeel	Vastleggingen	(1b)					
	Betalingen	(2b)					
Uit het budget van specifieke programma's gefinancierde administratieve kredieten ⁸¹							
Begrotingsonderdeel		(3)					
TOTAAL kredieten	Vastleggingen	=1a+1b	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200

⁸⁰ Volgens de officiële begrotingsnomenclatuur.

⁸¹ Technische en/of administratieve bijstand en uitgaven ter ondersteuning van de uitvoering van programma's en/of acties van de EU (vroegere "BA"-onderdelen), onderzoek onder contract, eigen onderzoek.

voor DG MOVE		+3					
	Betalingen	=2a+2b +3	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200

○ TOTAAL beleidskredieten	Vastleggingen	(4)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
	Betalingen	(5)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
○ TOTAAL uit het budget van specifieke programma's gefinancierde administratieve kredieten		(6)					
TOTAAL kredieten voor RUBRIEK <01> van het meerjarig financiële kader	Vastleggingen	=4+6	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
	Betalingen	=5+ 6	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200

Wanneer het voorstel/initiatief gevolgen heeft voor meerdere beleidsrubrieken, herhaal bovenstaand deel:

○ TOTAAL beleidskredieten (alle beleidsrubrieken)	Vastleggingen	(4)							
	Betalingen	(5)							
TOTAAL uit het budget van specifieke programma's gefinancierde administratieve kredieten (alle beleidsrubrieken)		(6)							
TOTAAL kredieten onder de RUBRIEKEN 1 tot en met 6 van het meerjarig financieel kader (referentiebedrag)	Vastleggingen	=4+ 6							
	Betalingen	=5+ 6							

Rubriek van het meerjarig financieel kader	7	“Administratieve uitgaven”
---	----------	----------------------------

Dit deel moet worden ingevuld aan de hand van de “administratieve begrotingsgegevens”, die eerst moeten worden opgenomen in de [bijlage bij het financieel memorandum](#) (bijlage 5 bij het besluit van de Commissie betreffende de interne uitvoeringsvoorschriften voor de afdeling “Commissie” van de algemene begroting van de Europese Unie), te uploaden in DECIDE met het oog op overleg tussen de diensten.

in miljoenen euro’s (tot op drie decimalen)

		Jaar N	Jaar N+1	Jaar N+2	Jaar N+3	Vul zoveel jaren in als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)			TOTAAL
DG: <.....>									
<input type="radio"/> Personele middelen									
<input type="radio"/> Andere administratieve uitgaven									
TOTAAL DG <.....>									
Kredieten									

TOTAAL kredieten voor RUBRIEK 7 van het meerjarig financieel kader	(totaal vastleggingen = totaal betalingen)								
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--

in miljoenen euro’s (tot op drie decimalen)

		Jaar N ⁸²	Jaar N+1	Jaar N+2	Jaar N+3	Vul zoveel jaren in als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)			TOTAAL
TOTAAL kredieten									
Vastleggingen									

⁸² Het jaar N is het jaar waarin met de uitvoering van het voorstel/initiatief wordt begonnen. Vervang “N” door het verwachte eerste jaar van uitvoering (bijvoorbeeld: 2021). Hetzelfde voor de volgende jaren.

onder de RUBRIEKEN 1 tot en met 7 van het meerjarig financieel kader	Betalingen																	
---	------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

3.2.2. *Geraamde output, gefinancierd met beleidskredieten*

Vastleggingskredieten, in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

Vermeld doelstellingen en outputs ↓			Jaar N	Jaar N+1	Jaar N+2	Jaar N+3	Vul zoveel jaren in als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)										TOTAAL		
	OUTPUTS																		
	Soort 83	Gem. kosten	Aantal	Kosten	Aantal	Kosten	Aantal	Kosten	Aantal	Kosten	Aantal	Kosten	Aantal	Kosten	Aantal	Kosten	Aantal	Kosten	Totaal aantal
SPECIFIEKE DOELSTELLING NR. 1 ⁸⁴ ...																			
- Output																			
- Output																			
- Output																			
Subtotaal voor specifieke doelstelling nr. 1																			
SPECIFIEKE DOELSTELLING NR. 2...																			
- Output																			
Subtotaal voor specifieke doelstelling nr. 2																			

⁸³ Outputs zijn de te verstrekken producten en diensten (bv. aantal gefinancierde studentenuitwisselingen, aantal km aangelegde wegen enz.).

⁸⁴ Zoals beschreven in punt 1.4.2. "Specifieke doelstelling(en)..."

TOTAAL																
--------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

3.2.3. Samenvatting van de geraamde gevolgen voor de administratieve kredieten

- Voor het voorstel/initiatief zijn geen administratieve kredieten nodig
- Voor het voorstel/initiatief zijn administratieve kredieten nodig, zoals hieronder nader wordt beschreven:

in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

	Jaar N ⁸⁵	Jaar N+1	Jaar N+2	Jaar N+3	Vul zoveel jaren in als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)	TOTAAL
--	-------------------------	-------------	-------------	-------------	---	--------

RUBRIEK 7 van het meerjarig financieel kader							
Personele middelen							
Andere administratieve uitgaven							
Subtotaal RUBRIEK 7 van het meerjarig financieel kader							

Buiten RUBRIEK 7⁸⁶ van het meerjarig financieel kader							
Personele middelen							
Andere administratieve uitgaven							
Subtotaal buiten RUBRIEK 7 van het meerjarig financieel kader							

TOTAAL							
---------------	--	--	--	--	--	--	--

De benodigde kredieten voor personeel en andere administratieve uitgaven zullen worden gefinancierd uit de kredieten van het DG die reeds voor het beheer van deze actie zijn toegewezen en/of binnen het DG zijn herverdeeld, eventueel aangevuld met middelen die in het kader van de jaarlijkse toewijzingsprocedure met inachtneming van de budgettaire beperkingen aan het beherende DG kunnen worden toegewezen.

⁸⁵ Het jaar N is het jaar waarin met de uitvoering van het voorstel/initiatief wordt begonnen. Vervang "N" door het verwachte eerste jaar van uitvoering (bijvoorbeeld: 2021). Hetzelfde voor de volgende jaren.

⁸⁶ Technische en/of administratieve bijstand en uitgaven ter ondersteuning van de uitvoering van programma's en/of acties van de EU (vroegere "BA"-onderdelen), onderzoek onder contract, eigen onderzoek.

3.2.3.1. Geraamde personeelsbehoeften

- Voor het voorstel/initiatief zijn geen personele middelen nodig
- Voor het voorstel/initiatief zijn personele middelen nodig, zoals hieronder nader wordt beschreven:

Raming in voltijdequivalenten

	Jaar N	Jaar N+1	Jaar N+2	Jaar N+3	Vul zoveel jaren in als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)		
○ Posten opgenomen in de lijst van het aantal ambten (ambtenaren en tijdelijke functionarissen)							
20 01 02 01 (centrale diensten en vertegenwoordigingen van de Commissie)							
20 01 02 03 (delegaties)							
01 01 01 01 (onderzoek onder contract)							
01 01 01 11 (eigen onderzoek)							
Ander begrotingsonderdeel (te vermelden)							
○ Extern personeel (in voltijdequivalenten: VTE)⁸⁷							
20 02 01 (AC, END, INT van de “totale financiële middelen”)							
20 02 03 (AC, AL, END, INT en JPD in de delegaties)							
XX 01 xx yy zz ⁸⁸	– bij de centrale diensten						
	– in delegaties						
01 01 01 02 (AC, END, INT – onderzoek onder contract)							
01 01 01 12 (AC, END, INT – eigen onderzoek)							
Ander begrotingsonderdeel (te vermelden)							
TOTAAL							

XX is het beleidsterrein of de begrotingstitel.

Voor de benodigde personele middelen zal een beroep worden gedaan op het personeel van het DG dat reeds voor het beheer van deze actie is toegewezen en/of binnen het DG is herverdeeld, eventueel aangevuld met middelen die in het kader van de jaarlijkse toewijzingsprocedure met inachtneming van de budgettaire beperkingen aan het behorende DG kunnen worden toegewezen.

Beschrijving van de uit te voeren taken:

Ambtenaren en tijdelijk personeel	
Extern personeel	

⁸⁷ AC = Agent Contractuel (arbeidscontractant); AL = Agent Local (plaatselijk functionaris); END = Expert National Détaché (gedetacheerd nationaal deskundige); INT = Intérimaire (uitzendkracht); JPD = Junior Professionals in Delegations (jonge deskundige in delegaties).

⁸⁸ Subplafond voor extern personeel uit beleidskredieten (vroegere “BA”-onderdelen).

3.2.4. Verenigbaarheid met het huidig meerjarig financieel kader

Het voorstel/initiatief:

- kan volledig worden gefinancierd door middel vanerschikking binnen de relevante rubriek van het meerjarig financieel kader (MFK).

De voor de financiering van het project benodigde bedragen worden herschikt uit begrotingsonderdeel 02.200401.

- hiervoor moet een beroep worden gedaan op de niet-toegewezen marge in de desbetreffende rubriek van het MFK en/of op de speciale instrumenten zoals gedefinieerd in de MFK-verordening.

Zet uiteen wat nodig is, onder vermelding van de betrokken rubrieken en begrotingsonderdelen, de desbetreffende bedragen en de voorgestelde instrumenten.

- hiervoor is een herziening van het MFK nodig.

Zet uiteen wat nodig is, onder vermelding van de betrokken rubrieken en begrotingsonderdelen en de desbetreffende bedragen.

3.2.5. Bijdragen van derden

Het voorstel/initiatief:

- voorziet niet in medefinanciering door derden
- voorziet in medefinanciering door derden, zoals hieronder wordt geraamd:

Kredieten in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

	Jaar N ⁸⁹	Jaar N+1	Jaar N+2	Jaar N+3	Vul zoveel jaren in als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)			Totaal
Medefinancieringsbron								
TOTAAL medegefinancierde kredieten								

⁸⁹ Het jaar N is het jaar waarin met de uitvoering van het voorstel/initiatief wordt begonnen. Vervang "N" door het verwachte eerste jaar van uitvoering (bijvoorbeeld: 2021). Hetzelfde voor de volgende jaren.

3.3. Geraamde gevolgen voor de ontvangsten

- Het voorstel/initiatief heeft geen financiële gevolgen voor de ontvangsten.
- Het voorstel/initiatief heeft de hieronder beschreven financiële gevolgen:
 - voor de eigen middelen
 - voor overige ontvangsten

Geef aan of de ontvangsten worden toegewezen aan de begrotingsonderdelen voor uitgaven

in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

Begrotingsonderdeel voor ontvangsten:	Voor het lopende begrotingsjaar beschikbare kredieten	Gevolgen van het voorstel/initiatief ⁹⁰					Vul zoveel jaren in als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)		
		Jaar N	Jaar N+1	Jaar N+2	Jaar N+3				
Artikel									

Vermeld voor de toegewezen ontvangsten het (de) betrokken begrotingsonderde(e)l(en) voor uitgaven.

Andere opmerkingen (bv. over de methode/formule voor de berekening van de gevolgen voor de ontvangsten of andere informatie).

⁹⁰ Voor traditionele eigen middelen (douanerechten en suikerheffingen) moeten nettobedragen worden vermeld, d.w.z. na aftrek van 20 % aan inningskosten.