



**RAAD VAN
DE EUROPESE UNIE**

**Brussel, 4 oktober 2004 (05.10)
(OR. en)**

12879/04

LIMITE

**TRANS 306
CODEC 1060**

**Interinstitutioneel dossier:
2003/0252 (COD)**

NOTA

van:	het voorzitterschap
aan:	de RAAD
nr. vorig doc.:	12568/04 TRANS 292 CODEC 1022
nr. Comv.:	15820/03 TRANS 360 CODEC 1773
Betreft:	LANDTRANSPORT Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende het rijbewijs (herschikking) - <i>Algemene oriëntatie</i>

Inhoud van het voorstel

1. Met dit voorstel, dat in december 2003 door de Commissie is ingediend, wordt beoogd om via harmonisatie van de nationale wetgevingen betreffende het rijbewijs:
 - a) het vrije verkeer van de burgers van de Gemeenschap te verbeteren door de onderlinge erkenning van alle rijbewijzen te waarborgen. Momenteel bestaan er meer dan 110 verschillende modellen, en uiteenlopende nationale voorschriften met betrekking tot essentiële kenmerken als geldigheidsduur en verplichte medische controles. Daarom is het niet altijd makkelijk om onderlinge erkenning te waarborgen, met name wanneer burgers hun verblijfplaats van de ene naar de andere lidstaat overbrengen;

- b) de mogelijkheden tot fraude te beperken. Op sommige van de huidige modellen van rijbewijzen staan foto's en persoonsgegevens van vele jaren geleden, of zelfs geen foto. Andere rijbewijzen bevatten geen enkele voorziening tegen vervalsing. Dat maakt het voor de wetshandhavingsautoriteiten moeilijk, en soms zelfs onmogelijk, de authenticiteit en de geldigheid van het rijbewijs na te gaan. Voorts slagen veel bestuurders wier rijbewijs is ingetrokken er op onwettige wijze in een ander rijbewijs te krijgen in een andere lidstaat; het is voor een lidstaat namelijk moeilijk om na te gaan of een onderdaan van een andere lidstaat al eerder een rijbewijs had, en of dat rijbewijs is opgeschort of ingetrokken ¹. Voorts krijgen veel houders van een rijbewijs een extra rijbewijs na aangifte van "verlies" of "diefstal";
- c) de verkeersveiligheid te verhogen. Door maatregelen om "rijbewijstoerisme" en fraude uit te schakelen, en door minimumnormen inzake verplichte medische controles voor beroepschauffeurs vast te stellen, zal de verkeersveiligheid worden verhoogd. Bovendien voorziet de richtlijn in een zogenaamde "gefaseerde toegang" tot de zwaarste motorrijwielen, zodat jongeren in de praktijk worden aangemoedigd hun vaardigheden eerst te ontwikkelen op bromfietsen (categorie AM), vervolgens op lichte motorrijwielen (categorie A1) en pas daarna op zware motorrijwielen (categorie A).

Besprekingen in de Raadsinstanties

2. Blijkens de tekst die uit de besprekingen van het Coreper van 29 september 2004 resulteert, en die is weergegeven in het addendum op dit verslag, zijn er tot nu toe met deze richtlijn goede vorderingen gemaakt. De ontwerp-compromisoplossingen voor belangrijke vraagstukken als de leeftijdsgrenzen, de nationale afwijkingen, de categorieën voertuigen, enz., die in de loop van de besprekingen zijn ontwikkeld, genieten in feite al de steun van bijna alle delegaties.

¹ Om dit specifieke probleem te ondervangen bereidt de Commissie de instelling van een Europees rijbewijzennetwerk voor, dat de lidstaten een snel en efficiënt middel zou verschaffen om de gegevens (met name de geldigheid) te controleren die voorkomen in een individueel, in een andere lidstaat afgegeven rijbewijs.

Er moet evenwel nog een oplossing worden gevonden voor een belangrijk vraagstuk waarmee de Raad instanties reeds van in het begin van de bespreking worden geconfronteerd, namelijk het materiële toepassingsgebied: moeten alleen de nieuwe rijbewijzen aan deze richtlijn voldoen (het model in de vorm van een "plastic kaart" met een administratieve geldigheidsduur van tien jaar) - zoals het Commissievoorstel dat wil -, of moeten deze bepalingen zowel voor de nieuwe als voor de bestaande rijbewijzen gelden?

Het voorzitterschap is zich ervan bewust dat de bezwaren die sommige delegaties ² hebben tegen het idee van nieuwe regels voor zowel de nieuwe als de bestaande rijbewijzen - dat verder gaat dan hetgeen de Commissie voorstelt - vooral gebaseerd zijn op de administratieve werklast en de kosten die daarmee gemoeid zouden zijn. Het voorzitterschap is er echter altijd van overtuigd geweest - en blijft, er ook in het licht van de besprekingen van het Coreper van 22 september 2004 - van overtuigd, dat de meerwaarde van de toepassing van de nieuwe voorschriften op zowel de nieuwe als de bestaande rijbewijzen ruimschoots opweegt tegen de "kosten" van deze operatie, vooral omdat de nieuwe regeling bijdraagt aan een grotere verkeersveiligheid. Tegen deze achtergrond heeft het voorzitterschap in de tekst die nu aan de Raad wordt voorgelegd, een nieuwe compromisoplossing opgenomen, die hieronder uiteengezet wordt.

Voornaamste kenmerken van het compromisvoorstel

3. Wat het **kernpunt** van het materiële toepassingsgebied van de ontwerp-richtlijn betreft, zijn de volgende punten van het compromisvoorstel relevant:
 - vanaf de toepassingsdatum (te weten 6 jaar na de inwerkingtreding = 4 jaar voor de omzetting in nationaal recht + 2 jaar voor de daadwerkelijke toepassing) moeten alle nieuw afgegeven rijbewijzen voldoen aan de bepalingen van deze richtlijn (te weten, onder andere: de vorm van een plastic kaart, een geldigheidsduur van 10 jaar voor A en B en van 5 jaar voor andere categorieën);

² AT, DE, DK, EL, FI, FR, PL, SI en SK zijn tegen de toepassing van de bepalingen van de ontwerp-richtlijn op bestaande rijbewijzen. De Commissie daarentegen heeft verklaard deze ambitieuzere aanpak van harte te steunen.

- alle "bestaande rijbewijzen", d.w.z. rijbewijzen die vóór de toepassingsdatum zijn afgegeven, moeten - uiteraard voor zover zij nog niet in overeenstemming met de nieuwe voorschriften zijn - uiterlijk 10 jaar na die toepassingsdatum (dus 16 jaar na de inwerkingtreding) worden ingewisseld tegen een nieuw rijbewijs³; daarbij wordt het aan de lidstaten overgelaten of zij dat nieuwe rijbewijs een geldigheidsduur van 10 jaar willen geven, dan wel de in het oorspronkelijke rijbewijs vermelde geldigheidsduur.⁴

Ter illustratie van deze nieuwe regeling: verondersteld dat de nieuwe richtlijn op 1 januari 2006 in werking zou treden, dat zou dit betekenen dat:

- *de lidstaten rijbewijzen die levenslang geldig blijven - of waarvan de geldigheidsduur die welke bij deze richtlijn is voorgescreven overtreft - mogen blijven afgeven tot uiterlijk 31 december 2011;*
- *alle rijbewijzen die zijn afgegeven tot 31 december 2011 en die niet conform de bepalingen van deze richtlijn zijn, vóór 31 december 2021 moeten worden ingewisseld tegen een rijbewijs dat conform de bepalingen van deze richtlijn is;*
- *houders van een "bestaand" rijbewijs dat levenslang geldig is, indien zij hun gewone verblijfplaats hebben en houden in een lidstaat die gebruik maakt van die mogelijkheid, op basis van hun nieuwe rijbewijs die levenslange geldigheid zullen blijven genieten.*

³ zie artikel 3, lid 3, van de ontwerp-richtlijn.

⁴ zie artikel 7, lid 2, onder c), eerste alinea, van de ontwerp-richtlijn.

Er zij voorts gewezen op twee specifieke bepalingen - die moeten worden gezien als "flankerende maatregelen" - in de compromistekst:

- artikel 2, lid 2, dat ervoor zorgt dat de lidstaten tot de datum waarop alle rijbewijzen zijn vervangen, bepaalde nationale bepalingen mogen toepassing op "bestaande" rijbewijzen van op hun grondgebied verblijvende houders, indien die rijbewijzen niet conform de bepalingen van deze richtlijn zijn;
- artikel 7, lid 2, onder c), tweede alinea, dat ervoor zorgt dat de lidstaten op de op hun grondgebied verblijvende houders van rijbewijzen met een geldigheidsduur van meer dan 10 jaar, de geldigheidsduur van 10 jaar mogen toepassen: zij mogen het rijbewijs dus 10 jaar na de datum van afgifte van dat rijbewijs verlengen conform de bepalingen van deze richtlijn.

Het nettoresultaat van deze compromisoplossing is, dat er tegen eind 2021 slechts één Europees model in de vorm van een plastic kaart in gebruik is. In de landen die gebruik maken van de mogelijkheid om de oorspronkelijke levenslange geldigheid van het rijbewijs te handhaven, zullen dankzij de "eenmalige vervanging" van alle "bestaande rijbewijzen" de gegevens (adres, foto, enz.) op het nieuwe model in de vorm van een plastic kaart eenmaal naar behoren worden bijgewerkt. Voorts is het duidelijk dat in die omstandigheden de onderlinge erkenning van rijbewijzen, ook voor chauffeurs die hun gewone verblijfplaats van de ene naar de andere lidstaat hebben verplaatst, aanzienlijk vergemakkelijkt zal worden.

Overige vraagstukken

4. Meer in het algemeen is in de meeste compromisoplossingen die in de loop van de besprekingen zijn ontwikkeld, naar behoren rekening gehouden met het feit dat de nationale wetgevingen betreffende rijbewijzen sterk variëren; in dit verband kon niet voorbij worden gegaan aan bepaalde oude tradities, die soms verband houden met de geografische en sociale kenmerken van de betrokken lidstaat. Deze aanpak komt onder meer tot uiting in de volgende punten van het compromisvoorstel:

- ***beperkte flexibiliteit in de minimumleeftijden***

Voor sommige categorieën rijbewijzen wordt de lidstaten een beperkte mate van flexibiliteit gegeven om de minimumleeftijd die een aanvrager voor de op hun grondgebied afgegeven rijbewijzen moet hebben, te verhogen of te verlagen.⁵ Indien de minimumleeftijd echter lager is dan de geharmoniseerde "communautaire minimumleeftijd", is het rijbewijs alleen geldig op het nationale grondgebied - totdat de houder de "communautaire minimumleeftijd" heeft bereikt. Ligt echter de minimumleeftijd hoger dan de bij deze richtlijn bepaalde "communautaire minimumleeftijd", dan zijn de lidstaten verplicht de rijbewijzen van houders van rijbewijzen van andere lidstaten die de communautaire minimumleeftijd hebben bereikt, te erkennen.

Er zij op gewezen dat de Commissie de toegestane flexibiliteit te ver vindt gaan; de delegaties van Duitsland en Finland daarentegen hebben om meer flexibiliteitsbepalingen gevraagd.

⁵ zie artikel 4, lid 6, van de ontwerp-richtlijn.

De flexibiliteitsbepalingen voor de minimumleeftijden zoals die in de tekst van de ontwerp-richtlijn zijn opgenomen, zouden in de praktijk niet tot grote problemen moeten leiden, mits de volgende regels naar behoren in acht worden genomen:

- indien een lidstaat gebruik maakt van de afwijking om de minimumleeftijd te verlagen, bijvoorbeeld door een rijbewijs voor een bromfiets (AM-rijbewijs) af te geven voor iemand die 14 of 15 jaar oud is, moet de lidstaat de betrokkene er duidelijk van in kennis stellen dat het rijbewijs pas in andere lidstaten mag worden gebruikt als de houder 16 is, waarna het rijbewijs in de gehele Gemeenschap erkend moet worden;
- indien een lidstaat een minimumleeftijd vaststelt die hoger is dan de "communautaire minimumleeftijd", bijvoorbeeld 17 of 18 voor een bromfietsrijbewijs, dan moeten de wets-handhavers in die lidstaat weten dat de geharmoniseerde "communautaire minimumleeftijd" 16 is - voor het geval zij een bromfietser uit een andere lidstaat tegenkomen.

In dit verband kan erop worden gewezen dat een zekere mate van opwaartse flexibiliteit voor de vereiste minimumleeftijd voor aanvragers van rijbewijzen - zoals bijvoorbeeld tot 18 jaar voor bromfietzers, en tot 27 jaar voor zware motorrijwielen - de lidstaten een mogelijkheid biedt om ervaring met zulke maatregelen op te doen en het effect ervan op de verkeersveiligheid te evalueren.

Gezien in het ruimere kader van het gezamenlijke doel - van het Europees Parlement, de Commissie en de Raad - om het aantal verkeersdoden voor 2010 te halveren, zou deze opwaartse flexibiliteit wel eens een factor kunnen blijken die tot het verwezenlijken van dat doel bijdraagt.

- ***een theoretisch examen voor bromfietsen (categorie AM)***

In verscheidene lidstaten kunnen rijbewijzen voor voertuigen die onder de categorie bromfietsen vallen, zonder enig examen worden verkregen, in andere lidstaten is zelfs geen rijbewijs vereist. Weer andere lidstaten eisen zowel een praktijkexamen als een theoretisch examen. Het compromisvoorstel in deze tekst behelst derhalve alleen een theoretisch examen; de lidstaten mogen echter voor de op hun grondgebied afgegeven rijbewijzen ook een praktijkexamen voorschrijven.

5. De ministers wordt verzocht, het compromisvoorstel van het voorzitterschap als een geheel te bezien, teneinde:
- in afwachting van het advies van het Europees Parlement een akkoord te bereiken over een algemene oriëntatie ten aanzien van de tekst van de ontwerp-richtlijn als weergegeven in het *addendum* op dit verslag;⁶
 - het Coreper op te dragen om, na ontvangst van het advies van het Europees Parlement, de tekst van de ontwerp-richtlijn voor te bereiden met het oog op de vaststelling van het gemeenschappelijk standpunt van de Raad.
-

⁶ Om de besprekingen in de Raad te vergemakkelijken, is voor de ontwerp-richtlijn die in het *addendum* bij dit verslag is opgenomen niet de voor dit type ontwerp-wetgeving ("herschikking") voorgeschreven opmaak gevolgd. Onmiddellijk na de Raadszitting zal, onverminderd de wijzigingen in de tekst die door de Raad worden overeengekomen, een herziene versie van het document in de herschikkingsopmaak worden verspreid.