

Vergaderjaar 2006–2007

30 827

Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en de wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 ter implementatie van richtlijn nr. 2003/59/EG (vakbekwaamheid bestuurders)

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

ALGEMEEN

1. Implementatie

Dit wetsvoorstel strekt tot implementatie van richtlijn 2003/59/EG inzake de vakbekwaamheid van bestuurders¹ (hierna: de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders). De uiterste datum waarop de wetgeving van de lidstaten aan de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders moet voldoen, is 9 september 2006. Voor de implementatie van de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders wordt een nieuw hoofdstuk VIIA in de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: Wvw 1994) ingevoegd en wordt een wijziging aangebracht in de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993.

2. Achtergrond en reikwijdte

De hoofddoelstelling van de nieuwe communautaire voorschriften is de kwaliteit van de bestuurder in het goederen- en personenvervoer te garanderen. Uitgaande van die doelstelling zijn de nieuwe regels in het bijzonder gericht op:

- verbetering van de verkeersveiligheid;
- verbetering van de veiligheid van de bestuurder;
- verbetering van het imago van het beroep van bestuurder, en
- verbetering van de kennis van de vervoersmarkt.

Momenteel hoeft in de Europese Unie op basis van communautaire voorschriften slechts een beperkt aantal categorieën bestuurders in het goederen- en personenvervoer over de weg te beschikken over een getuigschrift van vakbekwaamheid. Verder kennen slechts een paar lidstaten, waaronder Nederland, een verplicht chauffeursdiploma. De reikwijdte van nieuwe communautaire verplichtingen strekt zich niet uit tot alle bestuurders. Zo zijn het niet-commercieel vervoer van personen of goederen voor privé-doeleinden en het vervoer van materieel of uitrusting die een bestuur voor zijn werk nodig heeft, daarvan vrijgesteld. De nieuwe vakbekwaamheidseisen gelden voorts niet voor bestuurders van voertuigen in gebruik bij of onder controle van de strijdkrachten, de brandweer en diensten verantwoordelijk voor de handhaving van de openbare orde. De implementatie van de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders zal in de

¹ Richtlijn nr. 2003/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 15 juli 2003 (PbEU L 226) betreffende de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders van bepaalde voor goederen personenvervoer over de weg bestemde voertuigen, tot wijziging van verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad en richtlijn 91/439/EEG van de Raad en tot intrekking van richtlijn 76/914/EEG van de Raad.

Nederlandse situatie niet tot ingrijpende veranderingen leiden. Wel noodzaakt de implementatie tot invoering van verplichte nascholing. Het huidige getuigschrift van vakbekwaamheid, gebaseerd op het Arbeids-tijdenbesluit vervoer en in de praktijk meestal aangeduid als chauffeurs-diploma, kent geen nascholing.

3. Vakbekwaamheid bestuurders: basiskwalificatie en nascholing

De richtlijn vakbekwaamheid bestuurders verplicht de lidstaten voor de bestuurders te voorzien in een stelsel van basiskwalificatie en in een stelsel van verplichte nascholing. Deze verplichtingen ten aanzien van vakbekwaamheid van bestuurders zijn erop gericht de verkeersveiligheid en de veiligheid van de bestuurder te verbeteren, ook tijdens de handelingen die de bestuurder verricht terwijl het voertuig stilstaat. De verplichtingen vormen een voorwaarde voor zowel de toegang tot als de uitoefening van het beroep van bestuurder. Na het behalen van het examen basiskwalificatie (getuigschrift van vakbekwaamheid) moet de opgedane kennis en vaardigheid periodiek geactualiseerd worden via nascholing (getuigschrift van nascholing). Bij de nascholing wordt speciale nadruk gelegd op verkeersveiligheid en rationeel brandstofverbruik.

4. Twee opties bewijs vakbekwaamheid: code op rijbewijs of op kwalificatiekaart bestuurder

Een bestuurder zal in de dagelijkse praktijk, ook in een internationale context, op relatief eenvoudige wijze moeten kunnen bewijzen dat hij voldoet aan de vakbekwaamheidsvereisten, ongeacht of het gaat om de basiskwalificatie of de nascholing.

De lidstaten hebben daarbij op grond van artikel 10 van de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders de keuze uit twee mogelijkheden, namelijk de vermelding van een geharmoniseerde communautaire code met vervaldatum op het rijbewijs naast de overeenkomstige rijbewijscategorieën of vermelding van die code op een afzonderlijke kwalificatiekaart bestuurder. In overleg met de transportsector en de sociale partners is in dit wetsvoorstel gekozen voor vermelding van de code op het rijbewijs. Deze keuze is vooral ingegeven door financiële en praktische redenen en door het streven naar beperking van de administratieve lasten.

Om de handhaving te vergemakkelijken en te voorkomen dat in de praktijk verwarring ontstaat omtrent de vraag welk door de aangewezen exameninstelling of door een erkend opleidingscentrum uitgereikt document als getuigschrift van vakbekwaamheid of als getuigschrift van nascholing moet worden aangemerkt, wordt voorgesteld beide getuigschriften aan de houder van een Nederlands rijbewijs uitsluitend toe te kennen in de vorm van vermelding van een communautaire code op het rijbewijs. Andere in het kader van de basiskwalificatie of de nascholing verstrekte documenten genieten derhalve niet de status van officieel getuigschrift (bijvoorbeeld: het certificaat dat aan bestuurders wordt uitgereikt indien ze wel voor het examen basiskwalificatie of de periodieke nascholing zijn geslaagd maar (nog) niet beschikken over een Nederlands rijbewijs (artikel 151g, vierde lid), een eventueel door een erkend opleidingscentrum verstrekt bewijs van deelneming of een door een erkend opleidingscentrum verstrekt overzicht van gevolgde nascholingscursussen).

De afzonderlijke kwalificatiekaart bestuurder is niet alleen afgevalen omdat een dergelijk document minder praktisch is dan een code op het rijbewijs, maar vooral omdat de aanmaak- en exploitatiekosten van een dergelijke kaart relatief hoog uitvallen. Voor een betrekkelijk gering aantal kaarthouders (circa 162 000 bestuurders) zou een nieuwe kaart moeten worden ontwikkeld waarvoor dezelfde beveiligingsvoorschriften gelden als voor een rijbewijs. Voor de in dit wetsvoorstel gemaakte keuze kan worden aangesloten bij de nieuwe generatie rijbewijsdocumenten op

creditcardformaat (hierna: NRD). Naar verwachting start de afgifte van NRD vanaf oktober 2006. De verplichting om over het vereiste type getuigschrift te beschikken is echter pas van kracht met ingang van 10 september 2008 (D1, D1+E, D, D+E), respectievelijk 10 september 2009 (C1, C1+E, C, C+E). De subcategorieën C1 en D1, eventueel aangevuld met E, worden momenteel alleen nog afgegeven in sommige lidstaten van de Europese Unie. Om op bestuurders uit die lidstaten ook in Nederland de nieuwe vakbekwaamheidsvereisten te kunnen toepassen, zijn deze subcategorieën opgenomen in artikel 186. De (sub)categorieën worden gedefinieerd in de in artikel 186 genoemde tweede Europese richtlijn voor rijbewijzen.¹ Vooruitlopend op de derde Europese richtlijn voor rijbewijzen, waarover door de Raad van ministers overeenstemming is bereikt en waarin wordt uitgegaan van de invoering van deze subcategorieën in de gehele Europese Unie², worden ze ook opgenomen op het NRD. Hierdoor wordt het vanaf de invoering van het NRD mogelijk een rijbewijs C1 of D1 af te geven tegen overlegging van een rijbewijs van de subcategorie C1 of D1 afgegeven in een andere lidstaat. De eerste afgifte van een rijbewijs voor deze subcategorieën aan een aanvrager die niet tevens C respectievelijk D volledig aanvraagt en die geen rijbewijs overlegt dat in een andere lidstaat voor de subcategorie C1 of D1 is afgegeven, zal in verband met uitvoeringsaangelegenheden op een later tijdstip plaatsvinden.

5. Twee opties bij verwerven basiskwalificatie: via een examen of via opleiding plus een examen

De richtlijn vakbekwaamheid bestuurders biedt in artikel 3, eerste lid, voor het verwerven van de basiskwalificatie (getuigschrift van vakbekwaamheid) de mogelijkheid te kiezen uit twee opties.

Ten eerste invoering van de verplichting dat bepaalde categorieën van bestuurders na het volgen van een opleiding van een verplichte tijdsduur en het met goed gevolg afleggen van een examen bij een daartoe aangewezen instantie een getuigschrift van vakbekwaamheid behalen (deel 2, punt 2.1, van bijlage I).

Ten tweede invoering van de verplichting dat bepaalde categorieën van bestuurders via het met goed gevolg afleggen van uitsluitend een examen bij een daartoe aangewezen instantie een getuigschrift van vakbekwaamheid behalen (deel 2, punt 2.2, van bijlage I).

In dit wetsvoorstel is gekozen voor de tweede mogelijkheid, daar het in Nederland al langere tijd gebruikelijk is dat bestuurdersopleidingen uitsluitend examens omvatten. Het uitgangspunt is altijd geweest te streven naar doelmatigheid en te komen tot een efficiënt aanbod aan opleidingen dat zoveel mogelijk aansluit bij de wensen en mogelijkheden van de individuele leerling. Het kabinet ziet geen redenen om hierin wijziging te brengen, zodat wordt voorgesteld de ruimte die de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders op dit punt laat zal worden benut om de op dit punt bestaande systematiek te continueren.

De in artikel 3, tweede lid, van de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders geboden mogelijkheid om een stelsel van versnelde basiskwalificatie in te voeren zal in Nederland niet worden gebruikt, omdat dat stelsel de verplichting inhoudt lessen te volgen. Aansluitend volgt bij een dergelijk stelsel een examen, waarin vastgesteld wordt of de bestuurder beschikt over het vereiste kennisniveau.

6. Basiskwalificatie en getuigschrift van vakbekwaamheid.

De regering is voornemens te kiezen voor het stelsel van examens, waarbij de mogelijkheid van het leerlingstelsel openblijft. Het stelsel van basiskwalificatie wordt verder uitgewerkt bij of krachtens algemene maatregel van bestuur. Bij die gelegenheid zullen tevens de daaruit voort-

¹ Richtlijn nr. 91/439/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 29 juli 1991 betreffende het rijbewijs (PbEG L 237).

² Op 27 maart 2006 is door de Raad van ministers overeenstemming bereikt over het uit 2003 daterende voorstel van de Commissie voor een richtlijn betreffende het rijbewijs, COM (2003) 621 def.. Het Europees Parlement zal de richtlijn eind 2006 in tweede lezing behandelen waarna de richtlijn in werking kan treden. Naar verwachting zal de richtlijn eind 2012 van toepassing worden. Artikel 4 van de richtlijn definieert de verschillende (sub)categorieën.

vloeiende administratieve lasten en bedrijfseffecten in kaart gebracht worden. Er zal één landelijke exameninstantie worden aangewezen. Een lidstaat kan ingevolge artikel 3, eerste lid, onder a, van de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders een bestuurder toestemming verlenen om vóór het verkrijgen van het getuigschrift van vakbekwaamheid op zijn grondgebied een voertuig te besturen voor een periode van ten hoogste drie jaar, wanneer die bestuurder kan aantonen dat hij een nationale beroepsopleiding volgt van tenminste zes maanden. In het kader van die beroepsopleiding mogen de examens in etappes worden afgelegd. Deze mogelijkheid tot vrijstelling is neergelegd in het nieuwe artikel 151d, tweede lid, onder b, van de Wvw 1994.

7. Nascholing en getuigschrift van nascholing

Naast het getuigschrift van vakbekwaamheid dat tot uitdrukking brengt dat betrokkene voldoet aan de vereisten van de basiskwalificatie wordt er een stelsel van nascholing geïntroduceerd. Overeenkomstig deel 4 van bijlage I bij de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders houdt de nascholing de verplichting tot het volgen van nascholingscursussen in. De cursussen moeten worden gevolgd bij een erkend opleidingscentrum. Zij wordt afgesloten met de afgifte van een getuigschrift van nascholing in de vorm van een communautaire code op de rijbewijs. Een en ander zal worden uitgewerkt bij of krachtens de algemene maatregel van bestuur, bedoeld in artikel 151d, eerste lid, onder b. Algemeen uitgangspunt is dat de eerste nascholing binnen vijf jaar na het behalen van het getuigschrift van vakbekwaamheid moet worden gevolgd. Uiteraard wordt met de reeds gevolgde nascholing rekening gehouden, indien een bestuurder van werkgever verandert.

8. Vrijstellingen wegens eerder behaalde getuigschriften

De lidstaten kunnen bestuurders die het in richtlijn 96/26/EG¹ bedoelde getuigschrift van vakbekwaamheid hebben behaald, vrijstellen van bepaalde examens in het kader van de basiskwalificatie, voor zover het gaat om onderwerpen die worden bestreken door het krachtens die richtlijn afgenomen examen (artikel 3, derde lid, van de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders). Het kabinet is voornemens waar mogelijk de hier bedoelde vrijstellingen te verlenen (artikel 151d, tweede lid, onder a, van de Wvw 1994).

9. Delegatie

Op een aantal plaatsen in dit wetsvoorstel is voorzien in de mogelijkheid het stellen van regels te delegeren aan de regering, al dan niet gepaard aan de mogelijkheid van subdelegatie aan de minister, of in delegatie rechtstreeks aan de minister. Voor deze delegatiemogelijkheden is gekozen, omdat naar verwachting de komende jaren vanuit de EU veelvuldig wijzigingen en verfijningen op de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders zullen worden aangebracht, teneinde de opleidings- en nascholingseisen voor bestuurders in de EU op elkaar af te stemmen. Te wijzen valt in dit verband op artikel 12 van de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders op grond waarvan de Europese Commissie bij haar werk op dit terrein zal worden bijgestaan door een comité.

Op die manier kan worden gewaarborgd dat de wijzigingen die nodig zijn om de EU-voorschriften aan te passen aan de vooruitgang van wetenschap en techniek (artikel 11) voortvarend kunnen worden aangepakt. Deze zogeheten comitologie-voorschriften plegen elkaar veelvuldig en snel op te volgen, met relatief korte implementatietermijnen. Dit noopt tot de voorgestelde delegatie ten aanzien van het stellen van (nadere) regels.

¹ Richtlijn nr. 96/26/EG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 29 april 1996 inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van goederen-, respectievelijk personenvervoer over de weg, nationaal en internationaal, en inzake de wederzijdse erkenning van diploma's, certificaten en andere titels ter vergemakkelijking van de uitoefening van het recht van vrije vestiging van bedoelde vervoerondernemers (PbEG L 124).

10. Toepassingsbereik en gevolgen voor andere communautaire wetgeving

Bestuurders zijn in artikel 151b, onderdeel b, zodanig gedefinieerd dat het nieuwe hoofdstuk VIIA van toepassing is op bestuurders die vervoer over de weg verrichten met een voertuig dat behoort tot een categorie waarop de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders van toepassing is en die:

- 1°. ingezetene zijn van een lidstaat van de Europese Unie, dan wel
- 2°. ingezetene zijn van een land buiten de Europese Unie en werkzaam is voor een binnen de Europese Unie gevestigde onderneming.

De richtlijn vakbekwaamheid bestuurders ziet op bestuurders van bepaalde typen voertuigen waarvoor een rijbewijs van één van de categorieën C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E, of een als gelijkwaardig erkend rijbewijs vereist is.

Het nieuwe hoofdstuk VIIA is echter niet van toepassing op bestuurders van categorieën voertuigen die in artikel 2 van de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders zijn opgesomd.

In artikel 4 van de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders is geregeld welke bestuurders zijn vrijgesteld van de verplichting tot het behalen van het examen basiskwalificatie. In het kader van de uitvoeringswetgeving zal worden geregeld wanneer deze categorie bestuurders moet voldoen aan de nascholingsverplichting.

Voor het personen- en goederenvervoer gelden op grond van de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders verschillende uitvoeringstermijnen (respectievelijk 10 september 2008 en 10 september 2009). Artikel 15 van de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders regelt de gevolgen van deze uitvoeringstermijnen voor verordening 3820/85/EEG (wijziging) en voor richtlijn 76/914/EEG (intrekking).

11. Handhaving

Aan de hand van de communautaire code kunnen de nationale instanties die met handhaving zijn belast vaststellen of en zo ja, tot welk tijdstip, een bestuurder voldoet aan de vakbekwaamheidsvereisten van artikel 3 van de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders (basiskwalificatie en nascholing). Indien een bestuurder namelijk aan die eisen voldoet is op zijn rijbewijs – of op zijn kwalificatiekaart bestuurder indien hij afkomstig is uit een lidstaat die gekozen heeft voor een dergelijke kaart – code 95 opgenomen met daarachter de datum waarop de geldigheid van die code verstrijkt (bijvoorbeeld 95.01.01 2012). Doordat bij de communautaire code de datum wordt opgenomen waarop de geldigheid van de code verstrijkt, kan op het vlak van de handhaving geen onduidelijkheid ontstaan indien lidstaten er voor kiezen de termijn van de eerste nascholing te verlengen dan wel te verkorten (artikel 8, tweede lid, van de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders).

12. Relatie met andere EU-landen en met landen buiten de EU

Er wordt regelmatig met de andere lidstaten overlegd om te komen tot een geharmoniseerde en gelijkwaardige aanpak en implementatie van de wetgeving, die aansluit bij de in de betreffende lidstaat bestaande wetgeving.

In de officiële tekst van de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders (zoals gepubliceerd in het Publicatieblad van de EU) is onder de titel van de richtlijn niet de vermelding «Voor de EER relevante tekst» opgenomen. Ondanks het ontbreken van deze vermelding zoeken zowel EER landen (onder andere Noorwegen) als ook Zwitserland en landen die naar verwachting in de toekomst tot de Europese Unie toetreden (onder andere Roemenië) in hun wetgeving aansluiting bij het nieuwe Europese vakbekwaamheidsregime voor bestuurders.

Op basis van de intenties die aan de in 2002 tussen de Europese Gemeenschap en Zwitserland gesloten overeenkomst inzake het goederen en personenvervoer ten grondslag liggen, mag verwacht worden dat de rechten en verplichtingen die gelijkwaardig zijn aan de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders ook op de onderlinge betrekkingen tussen de overeenkomstsluitende partijen van toepassing zal zijn.¹

De bestuurders die onderdaan zijn van een land buiten de Europese Unie en die werkzaam zijn voor een in een lidstaat gevestigde onderneming kunnen met de in artikel 10, derde lid, van de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders bedoelde documenten bewijzen dat zij de kwalificatie bezitten en de opleiding hebben genoten die door die richtlijn worden verlangd.

13. Administratieve lasten, bedrijfseffecten en nalevingskosten

Op 22 december 2005 heeft het Adviescollege toetsing administratieve lasten (Actal) over het wetsvoorstel geadviseerd.

13.1 Inleiding

Het aantal bestuurders dat onder het wetsvoorstel valt bedraagt ongeveer 162 000. Dit aantal komt overeen met het aantal bestuurders dat in aanmerking komt voor de bestuurderskaart voor de digitale tachograaf.²

De ongeveer 162 000 bestuurders die aan de nieuwe vakbekwaamheidseisen moeten voldoen, moeten zich informeren over de nieuwe regelgeving. Alle «nieuwe» bestuurders moeten zich éénmalig prepareren op het examen gericht op het behalen van het getuigschrift van vakbekwaamheid (basiskwalificatie). Dat examen vormt overigens slechts in beperkte mate een verdieping ten opzichte van het voorheen verplichte chauffeursdiploma. Zowel de «nieuwe» als de «bestaande» bestuurders moeten gedurende de rest van hun carrière voldoen aan de verplichting tot nascholing.

Een van de belangrijkste afwegingen die bij de implementatie van het stelsel van vakbekwaamheid moest worden gemaakt, betrof de keuze voor een van de twee systemen die artikel 10 van de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders biedt voor het vermelden van de communautaire code (vermelding op het rijbewijs of op een aparte kwalificatiekaart bestuurder). Uit consultatie van de transportsector en de sociale partners is gebleken dat de voorkeur uitgaat naar de code op het rijbewijs, hetgeen ook budgettair aantrekkelijker is.

¹ Deel 2 van bijlage 1 bij de Overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en de Zwitserse Bondsstaat inzake het goederen- en personenvervoer per spoor en over de weg (PbEG L 2002, 114) bevat nog de verwijzing naar richtlijn nr. 76/914/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 16 december 1976 betreffende het minimumniveau van de opleiding van bestuurders in het wegvervoer (PbEG L 357). Op grond van artikel 15, tweede lid, van de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders vervalt richtlijn 76/914 met ingang 10 september 2009.

² De wet van 6 juli 2004 tot wijziging van de Arbeidstijdenwet en de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de invoering van het digitale controleapparaat (Stb. 347) is per 20 juli 2005 in werking getreden; Stb. 2005, 359.

³ Voorstel van wet tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de wijziging in de procedure betreffende de aanvraag en afgifte van rijbewijzen (Kamerstukken II 2005/06, 30 438).

In onderstaand overzicht is een vergelijking gemaakt tussen enerzijds de administratieve lasten verbonden aan vermelding van de communautaire code op het rijbewijs (systeem 1) en anderzijds de administratieve lasten verbonden aan vermelding van de communautaire code op een aparte kwalificatiekaart bestuurder (systeem 2).

In het overzicht is daar waar noodzakelijk rekening gehouden met de voorgenomen invoering van het NRD op creditcardformaat per 1 oktober 2006. Het wetsvoorstel dat strekt tot invoering van dit document is momenteel bij de Tweede Kamer aangehangig.³ De onderstaande berekeningen van de administratieve lasten zijn gebaseerd op een optimale afstemming van het afgifteproces van een code op het rijbewijs dan wel een aparte kwalificatiekaart, op het afgifteproces van het NRD.

In de nieuwe afgifteprocedure van het NRD komt het «klaar terwijl u wacht-systeem» te vervallen, omdat de rijbewijsdocumenten niet meer bij de gemeenten van de gegevens van de aanvrager worden voorzien, maar centraal worden aangemaakt. Het moment van aanvraag en het moment van uitreiking zullen in de nieuwe procedure gescheiden in de tijd plaats-

vinden. Daar de op de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders gebaseerde wetgeving eerst wordt toegepast, nadat de regelgeving inzake het NRD van kracht wordt, zal voor wat betreft de vergelijking van de kosten steeds uitgegaan worden van de situatie waarin dit nieuwe rijbewijs al ingevoerd is.

De in deze paragraaf opgenomen gegevens zijn gebaseerd op de Aanvullende meting administratieve lasten Ministerie van Verkeer en Waterstaat (SIRA Consulting, juni 2003). Voor het standaarduurtarief is aansluiting gezocht bij het tarief dat in december 2004 is gehanteerd in de door SIRA Consulting in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat uitgevoerde Effectmeting administratieve lasten versobering vrachtbrief. Dit leidt tot een gemiddeld uurtarief voor de doelgroep van € 29,30.

13.2 Systeem 1: administratieve lasten en kosten van de code op het rijbewijs

a. administratieve lasten bij de eerste afgifte

In de initiële fase moeten de bestuurders zich éénmalig informeren over de wettelijke verplichtingen inzake de vakbekwaamheidsvereisten. In de praktijk zullen de meeste kandidaten het getuigschrift van vakbekwaamheid namelijk halen op het moment dat zij hun rijbewijs voor dezelfde categorie behalen. Uit de huidige praktijk blijkt dat bestuurders er slechts in een zeer beperkt aantal gevallen voor kiezen de vakbekwaamheidskwalificaties te verwerven op enig moment nadat zij het rijbewijs hebben behaald. De inspanning gepaard gaande met de nieuwe éénmalige informatieverplichting bedraagt gemiddeld 10 minuten per persoon gedurende het eerste jaar na invoering van het nieuwe systeem (162 000 x 10 minuten omgerekend in uren). Dat komt gedurende die periode neer op een éénmalige tijdbesteding van 27 000 uur. Gerekend naar het standaarduurtarief van € 29,30 leidt dat tot een éénmalig bedrag van gemiddeld € 791 100,- (27 000 x € 29,30).

b. jaarlijkse administratieve lasten bij de verlenging

Uitgangspunt is dat de bestuurder iedere 5 jaar aan de nascholingseis voldoet. Hiertoe moet hij een aantal cursussen volgen. Indien een bestuurder de nascholing met goed gevolg heeft voltooid, kan de geldigheid van de code op het rijbewijs verlengd worden. Deze verlenging dient iedere 5 jaar plaats te vinden en deze verlenging kan één maal per 10 jaar gecombineerd worden met het vernieuwen van het rijbewijs.

De administratieve lasten zijn als volgt opgebouwd.

- De administratieve lasten voor de verlenging van de communautaire code zijn afgezien van het overleggen van de nascholingsdocumenten (5 minuten) identiek aan die voor de verlenging van het rijbewijs: het maken van een pasfoto (30 minuten), het tweemaal bezoeken van het gemeentehuis (1 uur voor de aanvraag en 1 uur voor de afgifte) en het overleggen van het rijbewijs (2 minuten). In totaal betreft het dus 157 minuten. Zolang de geldigheidsduur van het rijbewijs nog 10 jaar bedraagt is deze inspanning één maal per 10 jaar toe te rekenen aan de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders.
- In een periode van 10 jaar dient het rijbewijs één maal vernieuwd te worden in verband met de verlenging van de geldigheid van de vakbekwaamheid in verband met het volgen van de vereiste nascholing en één maal in verband met de geldigheid van het rijbewijs. Derhalve kunnen de lasten ten gevolge van de vakbekwaamheid worden verdeeld over een periode van 10 jaar. Uitgaande van het standaarduurtarief van de doelgroep van € 29,30 en een tijdsbesteding van 157 minuten per 10 jaar bestaan de kosten per jaar per bestuurder uit een

bedrag van € 7,67 ($157 / 60 \times € 29,30 / 10 = € 7,67$). Uitgaande van 162 000 bestuurders die onder de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders vallen bestaat de administratieve last voor het verlengen van het rijbewijs in verband met de verlenging van de geldigheid van de vakbekwaamheid ten gevolge van de nascholing uit een bedrag van € 1 242 027 ($162\ 000 \times € 7,67$) en uit een tijdsbesteding van 42 390 uur ($162\ 000 \times 157 \text{ minuten} : 60 : 10$).

De verwachting is dat het aspect verlenging van de communautaire code op het rijbewijs in de toekomst geheel zal vervallen omdat in het kader van de derde Europese richtlijn voor rijbewijzen voor de groep bestuurders die onder de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders valt een administratieve geldigheid van het rijbewijs van 5 jaar overeengekomen is. Op het moment dat de derde Europese richtlijn voor rijbewijzen van kracht zal zijn, vallen na een periode van overlap de tijdstippen van beide verlengingen (communautaire code en administratieve geldigheid) geheel samen en zijn er dus geen extra kosten of inspanningen gemoeid met de verlenging van de geldigheid van de communautaire code op het rijbewijs.

c. bedrijfseffecten en nalevingskosten

Het verwerven en behouden van een communautaire code op het rijbewijs leidt voor de transportsector tot bepaalde bedrijfseffecten en nalevingskosten. In dit verband kunnen worden genoemd:

- de kosten verbonden aan het afleggen van het examen basis-kwalificatie: reiskosten en inschrijfgelden voor het examen en het in sommige gevallen eenmalig vervroegd vernieuwen van het rijbewijsdocument;
- de nalevingskosten verbonden aan het volgen van nascholing: reis- en cursuskosten en de kosten en effecten van absentie (loonderving, stilstand voertuigen en gederfde omzet).

In het kader van de uitvoeringswetgeving zullen deze aspecten van systeem 1 worden gekwantificeerd.

De kosten van een verlenging van alleen de communautaire code op het rijbewijs bedragen gemiddeld € 34,-. Hoewel dit bedrag niet onder het begrip administratieve lasten valt heeft het wel een financieel effect voor burgers. Dit bedrag kan één maal per 10 jaar worden toegerekend aan de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders.

13.3 Systeem 2: administratieve lasten en kosten van de code op een kwalificatiekaart bestuurder

a. administratieve lasten bij de eerste afgifte

Bij gelegenheid van de eerste afgifte moeten de bestuurders zich éénmalig informeren over de wettelijke verplichtingen inzake de vakbekwaamheidsvereisten. De inspanning gepaard gaande met de nieuwe éénmalige informatieverplichting bedraagt gemiddeld 10 minuten per persoon gedurende het eerste jaar na invoering van het nieuwe systeem ($162\ 000 \times 10 \text{ minuten}$ omgerekend in uren). Dat komt gedurende die periode neer op een gemiddelde jaarlijkse tijdbesteding van 27 000 uur. Gerekend naar het standaarduurtarief van € 29,30 leidt dat éénmalig tot een bedrag van gemiddeld € 791 100,- ($27\ 300 \times € 29,30$).

De administratieve lasten voor de kwalificatiekaart bestuurder zijn identiek aan die voor de verlenging van het rijbewijs: het maken van een pasfoto (30 minuten), het tweemaal bezoeken van het gemeentehuis (telkens

1 uur) en het overleggen van het rijbewijs en de nascholingsdocumenten (2 + 5 minuten). In totaal betreft het dus 157 minuten.

In een periode van 5 jaar dient de kwalificatiekaart één maal vernieuwd te worden in verband met de verlenging van de geldigheid van de vakbekwaamheid in verband met het volgen van de vereiste nascholing.

Derhalve kunnen de lasten ten gevolge van de vakbekwaamheid worden verdeeld over een periode van 5 jaar.

Uitgaande van het standaarduurtarief van de doelgroep van € 29,30 en een tijdsbesteding van 157 minuten per 5 jaar bestaan de kosten per jaar per bestuurder uit een bedrag van € 15,33 ($157 / 60 \times € 39,30 = € 75,36 : 5 = € 15,33$).

Uitgaande van 162 000 bestuurders die onder de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders vallen bestaat de administratieve last voor het verlengen van de kwalificatiekaart in verband met de verlenging van de geldigheid van de vakbekwaamheid ten gevolge van de nascholing uit een bedrag van € 2 484 054,- ($162\ 000 \times € 15,33$) en een jaarlijkse tijdsbesteding van 84 780 uur ($162\ 000 \times 157$ minuten: $60 : 5$).

b. jaarlijkse administratieve lasten bij de verlenging

De jaarlijkse administratieve lasten bij de verlenging van de kwalificatiekaart bestuurder zijn identiek aan die bij de verlening ervan, zoals hierboven is aangegeven.

Dit bedrag en deze inspanning zullen niet vervallen na implementatie van de derde Europese richtlijn voor rijbewijzen.

c. bedrijfseffecten en nalevingskosten

Het verwerven en behouden van een communautaire code op een kwalificatiekaart bestuurder (systeem 2) leidt voor de transportsector naar verwachting tot vrijwel gelijke bedrijfseffecten en nalevingskosten als in systeem 1. Het relevante verschil tussen beide systemen is de prijs van het document (rijbewijs of kwalificatiekaart).

De prijs van een aparte, 5 jaar geldige, kwalificatiekaart bestuurder bedraagt € 72,-, uitgaande van een gemiddelde prijs van het rijbewijs bij de gemeente van € 34,- vermeerderd met extra kosten van € 38,- voor ontwikkeling en extra afschrijving voor het nieuw te ontwikkelen afgifteproces. Deze extra kosten vloeien voort uit de eis, dat voor de nieuw te ontwikkelen kwalificatiekaart bestuurder dezelfde beveiligingsvoorschriften gelden als voor het nieuwe rijbewijsdocument.

Naast de kosten en lasten die de bestuurder heeft met betrekking tot het rijbewijs en de vernieuwing daarvan moet ook extra rekening gehouden worden met de kwalificatiekaart, die gezien de nascholing een geldigheid heeft van 5 jaar. Gemiddeld genomen bedragen de jaarlijkse kosten dan € 14,40. Met deze kosten – die niet onder het begrip administratieve lasten vallen maar wel een financieel effect hebben voor burgers – dient rekening gehouden te worden zowel bij de eerste uitgifte als bij verlenging van de kaart.

De keuze voor een kwalificatiekaart bestuurder leidt er derhalve toe dat per periode van vijf jaar een bedrag van € 72,- moet worden toegerekend aan de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders.

13.4 Samenvatting en vergelijking

Uit het voorgaande kan de conclusie worden getrokken dat de administratieve kosten voor de communautaire code op het rijbewijs veel lager liggen dan bij de aparte kwalificatiekaart bestuurder en dat plaatsing van de communautaire code op het rijbewijs gepaard gaat met positieve bedrijfseffecten. Het feit dat met de keuze voor systeem 1 wordt voor-

komen dat de bestuurder twee documenten nodig heeft voor het besturen van voertuigen die onder de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders vallen is een voorbeeld van een dergelijk positief bedrijfseffect.

Indien de derde Europese richtlijn voor rijbewijzen van kracht wordt, zullen het proces voor de administratieve verlenging van het rijbewijs en het proces voor de vernieuwing van de communautaire code op het rijbewijs beter op elkaar aansluiten. Ook dat zal leiden tot positieve bedrijfseffecten: het proces wordt voor het bedrijfsleven transparanter en de extra kosten worden verder beperkt.

Ten slotte maakt het bovenstaande overzicht inzichtelijk dat van de twee vergeleken systemen die variant is gekozen die voor het bedrijfsleven en de betreffende bestuurders leidt tot de geringste financiële effecten. De administratieve lasten van de burgers ten aanzien van de invoering van de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders worden aan het bedrijfsleven toegerekend omdat die kosten in hoofdzaak worden gemaakt in het kader van de dienstbetrekking.

Aan het slot van zijn advies komt Actal tot de conclusie dat met de berekeningen in deze paragraaf aannemelijk is gemaakt dat met het vermelden van een geharmoniseerde communautaire code met vervaldatum op het rijbewijsdocument gekozen is voor het minst belastende alternatief dat mogelijk is op grond van de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders. In het voorgaande is uiteengezet op welke wijze in dit stadium rekening is gehouden met het advies van het college.

13.5 Uitvoeringswetgeving

a. administratieve lasten

Voor zover in dit stadium mogelijk kan het volgende worden opgemerkt over de te verwachten administratieve lasten die voortvloeien uit de uitvoeringswetgeving.

De éénmalige lasten voor de aangewezen exameninstantie (basiskwalificatie) bestaan uit het zich informeren over de opzet van de nieuwe vakbekwaamheidsystematiek en het ontwikkelen van daarbij behorende examens. Ook de certificatie van de cursussen voor de nascholing valt hier onder. Vanaf het moment dat de aangewezen exameninstantie operationeel is bestaan de meer structurele administratieve lasten uit het zich permanent informeren over eventuele (wettelijke) wijzigingen in de vereisten inzake de basiskwalificatie.

Voor de opleidingscentra zullen de éénmalige lasten bestaan uit het aanvragen van een erkenning als opleidingscentrum, uit het zich informeren over de opzet van de nieuwe wettelijke verplichtingen inzake de vakbekwaamheidsystematiek, het ontwikkelen van daarbij behorende examens en uit het verkrijgen van een certificaat voor de nascholing. Zodra de centra eenmaal functioneren bestaan de structurele lasten uit het zich permanent informeren over eventuele (wettelijke) wijzigingen inzake de nascholing en uit het doen van meldingen aan de aangewezen exameninstantie en de Dienst Wegverkeer (RDW).

Een en ander is thans nog niet te kwantificeren, daar de opzet van de basiskwalificatie en de nascholing nog onvoldoende is uitgewerkt. Ook is het aantal nascholingscentra nog niet bekend.

Voor de bestuurders brengt de uitvoeringswetgeving naar verwachting geen andere administratieve lasten met zich mee dan hiervoor reeds geschetst. Die lasten bestaan uit het op de hoogte komen van wettelijke verplichtingen (éénmalig) en het aanvragen van een aangepast rijbewijsdocument na het volgen van nascholing (structureel).

Bij de procedure ten aanzien van de erkenning van opleidingscentra zijn nog diverse opties mogelijk. Rekening houdend met de belangen van de

betrokken partijen en de ervaringen elders wordt ernaar gestreefd deze erkenning zo eenvoudig en pragmatisch mogelijk in te richten. In dit stadium kan slechts een indicatie worden gegeven van de administratieve lasten voor de aangewezen exameninstantie en voor de opleidingscentra. Eerst in de toelichting bij de uitvoeringswetgeving kan het beeld van de administratieve lasten – overeenkomstig het advies van Actal – gecompliceerd worden. Vanzelfsprekend zal Actal dan in de gelegenheid worden gesteld daarover te adviseren. Bij de opzet en uitwerking zal zoveel mogelijk rekening worden gehouden met de kosten, met een praktische invulling en met beheersing van de administratieve lasten.

b. bedrijfseffecten en nalevingskosten

Ook voor de bedrijfseffecten en de nalevingskosten voortvloeiend uit de uitvoeringswetgeving kan in dit stadium slechts een indicatie worden gegeven. In dit verband kunnen naast de hiervoor al genoemde bedrijfseffecten en kosten voor de transportsector onder andere de volgende kosten en effecten voor de aangewezen exameninstantie en de erkende opleidingscentra worden genoemd:

- de kosten van het verkrijgen en behouden van een erkenning als opleidingscentrum;
- de kosten van de ontwikkeling en certificering van nascholingscursussen door de erkende opleidingscentra;
- de kosten van het toezicht door de aangewezen exameninstantie op de erkende opleidingscentra en op de gecertificeerde nascholingscursussen die door deze centra worden georganiseerd.

Nadere kwantificering van deze aspecten zal plaatsvinden in het kader van de uitvoeringswetgeving.

14. Overige adviezen en reacties

Over de conceptversie van het wetsvoorstel zijn, behalve het reeds genoemde advies van Actal, adviezen en reacties ontvangen van de RDW, het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR), het Openbaar Ministerie (OM), de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) en de Nederlandse Vereniging voor Burgerzaken (NVvB). De Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) heeft te kennen gegeven zich aan te sluiten bij het advies van de NVvB. De politie heeft afgezien van het uitbrengen van een advies over dit onderwerp.

Naar aanleiding van de door de geconsulteerde instanties uitgebrachte adviezen en reacties zijn onder andere de volgende wijzigingen aangebracht.

- Toevoeging van de paragraaf Handhaving in het algemeen deel van de memorie van toelichting (IVW).
- Gebruik van de meer neutrale aanduiding «bestuurder» in plaats van de term «beroepschauffeur», alsmede een verduidelijking van die keuze in de toelichting op artikel I, onder D (IVW, CBR en OM).
- Verduidelijking van de certificeringprocedure bedoeld in artikel 151f, vierde en vijfde lid, Wvw 1994 (CBR).
- Een verfijning van het begrip «rijonderricht» in artikel 1 van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 (CBR).
- Een aanpassing van de ongeldigverklaring en de strafbaarstelling in de artikelen 124a, 176 en 177 (OM en RDW).
- Een aanpassing van de definitie van het getuigschrift van vakbekwaamheid in artikel 151b, onderdeel d, Wvw 1994 en van de verbodsbepaling in artikel 151c, eerste lid, Wvw 1994 (OM).

De transportsector en de sociale partners hebben in november 2005 een adviesnotitie uitgebracht over de implementatie van de richtlijn vakbe-

kwaamheid bestuurders. In het advies wordt behalve voor een passende en effectieve implementatie ook aandacht gevraagd voor de financiële consequenties van de implementatie voor de sector.¹

15. Milieueffecten

Het wetsvoorstel heeft geen directe milieueffecten zoals bedoeld in de milieueffectentoets.

16. Transponeringstabel

In de onderstaande tabel is terug te vinden met welke hier voorgestelde wetsartikelen de richtlijnbevestigingen corresponderen:

Richtlijn 2003/59/EG	geïmplementeerd in:
artikelen 1 en 2 artikel 3, eerste lid (aanhef)	artikel 151b, onderdelen a en b, Wvw 1994 artikel 151c, eerste lid, en artikel 177, eerste lid, onderdeel a, Wvw 1994
artikel 3, eerste lid artikel 3, eerste lid, onderdeel a (slot) artikel 3, tweede lid artikel 3, derde lid artikel 4 artikel 5, eerste lid artikel 5, tweede tot en met vijfde lid	artikel 151d, eerste lid, Wvw 1994 artikel 151d, tweede lid, onderdeel b, Wvw 1994 n.v.t. artikel 151d, tweede lid, onderdeel a, Wvw 1994 artikel 151c, tweede lid, Wvw 1994 artikel 151e, tweede lid, Wvw 1994 artikel 151b, onderdeel c; artikel 151 d, eerste lid, onderdeel a, en artikel 151e, eerste lid, Wvw 1994 n.v.t.
artikel 6, eerste lid, onderdeel a artikel 6, eerste lid, onderdeel b	artikel 151b, onderdelen d en g; artikel 151f, eerste lid, en artikel 151g, derde, vierde, zevende en achtste lid, Wvw 1994 n.v.t.
artikel 6, tweede lid artikel 7	n.v.t. artikel 151b, onderdelen e en h; artikel 151f, tweede tot en met vijfde lid, en artikel 151h, onderdeel c, Wvw 1994; artikel 1, eerste lid, onderdeel b, 20, Wrm 1993 (artikel II wetsvoorstel)
artikel 8, eerste lid	artikel 151b, onderdeel f, en artikel 151g, derde, vierde, zevende en achtste lid, Wvw 1994
artikel 8, tweede en derde lid	artikel 151b, onderdeel f, en artikel 151h, onderdeel b, Wvw 1994
artikel 8, vierde lid artikel 8, vijfde lid artikel 9 artikel 10, eerste en tweede lid	artikel 151i, eerste lid, Wvw 1994 artikel 151d, eerste lid, onderdeel b, Wvw 1994 artikel 151g, eerste en tweede lid, Wvw 1994 artikel 151c, derde lid; artikel 151d, eerste lid; artikel 151g, derde en vierde lid, artikel 151h, onderdelen a, d, e, en f, Wvw 1994
artikel 10, derde lid	artikel 151c, derde en vierde lid, en artikel 151h, onderdeel g, Wvw 1994
artikelen 11 tot en met 13, 16 en 17 artikel 14	behoeven geen implementatie artikel 186 Wvw 1994 en artikel III van het wetsvoorstel; de implementatiewet zal pas met ingang van 10 september 2008, respectievelijk 10 september 2009 in werking treden
artikel 15	artikel 151d, eerste lid, Wvw 1994

¹ De «Adviesnotitie invoering richtlijn vakbekwaamheid 2003/59 ten behoeve van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat» – op 8 november 2005 uitgebracht door de CCV Raad – is gepubliceerd op de site van het CBR: www.cbr.nl (<http://beroepschauffeur.cbr.nl/pdf/AdviesVBRdef.pdf>).

² Richtlijn 2004/66/EG van de Raad van de Europese Unie van 26 april 2004 (PbEU L 168) tot aanpassing van de richtlijnen 1999/45/EG, 2002/83/EG, 2003/37/EG en 2003/59/EG van het Europees Parlement en de Raad en de richtlijnen 77/388/EEG, 91/414/EEG, 96/26/EG, 2003/48/EG en 2003/49/EG, op het gebied van vrij verkeer van goederen, vrijheid van dienstverlening, landbouw, vervoer en belastingen, in verband met de toetreding van Tsjechië, Estland, Cyprus, Letland, Litouwen, Hongarije, Malta, Polen, Slovenië en Slowakije.

Na aanvaarding en bekrachtiging van dit wetsvoorstel en die van de onderscheiden uitvoeringsregelingen zullen de teksten, inclusief de onderscheiden transponeringstabellen, aan de Europese Commissie worden gezonden, een en ander overeenkomstig artikel 2 van richtlijn 2004/66/EG.²

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

I

A (wijziging artikel 121)

Door middel van deze aanvulling van artikel 121 Wvw 1994 is een voorziening getroffen voor dekking van de kosten die de RDW in verband met de implementatie van de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders moet maken. Gekozen is voor een algehele dekking door middel van de rijkskostencomponent.

B (nieuw artikel 124a)

Met het nieuwe artikel 124a Wvw 1994 wordt het mogelijk een op het rijbewijs vermeld getuigschrift of een certificaat dat wordt afgegeven aan bestuurders die op het moment waarop zij in Nederland de basis-kwalificatie behalen of de nascholing met goed gevolg voltooien nog geen houder zijn van een in Nederland afgegeven rijbewijs (artikel 151g, vierde lid, Wvw 1994), ongeldig te verklaren. Bevoegd tot het ongeldig verklaren is de instantie die het getuigschrift of het certificaat heeft afgegeven (artikel 151g, zevende en achtste lid).

De ongeldigverklaring van die documenten kan plaatsvinden omdat de documenten zijn afgegeven op grond van door de houder verschaftte onjuiste gegevens en afgifte niet zou hebben plaatsgevonden indien de onjuistheid van die gegevens ten tijde van de afgifte bekend zou zijn geweest dan wel indien het getuigschrift of certificaat kennelijk abusievelijk aan de houder is afgegeven. De hier bedoelde ongeldigverklaring heeft alleen betrekking op fouten en onjuistheden die kunnen worden toegerekend aan gedragingen van de houder van de documenten en niet op fouten en gedragingen van bij de afgifte betrokken instanties.

Met de mogelijkheid van ongeldigverklaring in artikel 124a, eerste lid, Wvw 1994 wordt een sanctie gesteld op bijvoorbeeld het frauduleus handelen tijdens het examen basiskwalificatie en tijdens de nascholing. Daarnaast is in artikel 151j Wvw 1994 een verbod opgenomen om bij het verkrijgen van een op het rijbewijs vermeld getuigschrift of een certificaat opzettelijk onjuiste opgaven te doen, opzettelijk onjuiste inlichtingen te verschaffen en opzettelijk onjuiste bewijsstukken en andere bescheiden over te leggen. Een en ander is strafbaar gesteld in 176, derde lid, Wvw 1994. Dit verbod komt overeen met artikel 114 Wvw 1994.

De houder van een ongeldig verklaard getuigschrift en de houder van een ongeldig verklaard certificaat moet het rijbewijs onderscheidenlijk het certificaat inleveren (artikel 124a, derde lid). Het niet voldoen aan deze verplichtingen is strafbaar gesteld in artikel 177, eerste lid, onderdeel a, Wvw 1994.

De houder van een ongeldig verklaard getuigschrift kan na de verplichte inlevering een nieuw rijbewijs – zonder communautaire code – aanvragen. Op grond van artikel 124a, vierde lid, verliest een certificaat zijn geldigheid indien de geldigheidsduur bedoeld in artikel 151g, vierde lid, is verstreken, door het onbevoegd aanbrengen van wijzigingen en door het overlijden van de houder. Deze aan artikel 123 van de Wvw 1994 ontleende gronden behoeven niet te gelden voor een op het rijbewijs vermeld getuigschrift daar het rijbewijs op grond van die bepaling reeds zijn geldigheid verliest. Op grond van artikel 124a, vijfde lid, zal de wijze van bekendmaking van de ongeldigverklaring van een getuigschrift of een certificaat bij ministeriële regeling worden vastgesteld. In combinatie met het tweede lid zorgt deze bepaling er voor dat voor betrokkene geen onduidelijkheid kan bestaan over het tijdstip van de bekendmaking, noch over de manier waarop hij over de ongeldigverklaring wordt geïnformeerd.

C (wijziging artikel 126)

Door de wijziging van artikel 126, tweede lid, rust op de RDW de verplichting in het rijbewijzenregister – nader geregeld in hoofdstuk VII van het Reglement rijbewijzen – voortaan ook gegevens te verwerken omtrent de op het rijbewijs te vermelden getuigschriften van vakbekwaamheid en getuigschriften van nascholing en omtrent afgegeven certificaten.

D (nieuw hoofdstuk VIIA)

De reikwijdte van het nieuwe hoofdstuk VIIA van de Wvw 1994 strekt zich uit tot bestuurders die een voertuig uit de categorie C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D of D+E besturen. Volgens de vierde overweging van de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders beogen de nieuwe gemeenschappelijke regels de kwaliteit van de bestuurder te garanderen. Een en ander heeft consequenties voor zowel de toegang tot als voor de uitoefening van het beroep van bestuurder.

Paragraaf 1 (Algemene bepalingen) bevat de definitiebepalingen en de bepalingen omtrent het toepassingsgebied van het nieuwe hoofdstuk VIIA. Hoewel de systematiek van de Wvw 1994 er van uit gaat dat definities zoveel mogelijk worden opgenomen in hoofdstuk 1 (Algemene bepalingen) is er in verband met de specifieke terminologie van het nieuwe hoofdstuk VIIA voor gekozen de definities niet in hoofdstuk 1 onder te brengen.¹

In paragraaf 2 zijn alle bepalingen gegroepeerd die betrekking hebben op het getuigschrift van vakbekwaamheid en het getuigschrift van nascholing.

Artikel 151b

Onderdeel a, regelt de aanwijzing van de hier geïmplementeerde richtlijn vakbekwaamheid bestuurders. Aangezien te verwachten valt dat deze richtlijn in de nabije toekomst veelvuldig zal worden verijnd, aangevuld en vervolgens geconsolideerd in nieuwe richtlijnen omtrent vakbekwaamheid van bestuurders is ervoor gekozen tot voorwerp van het nieuwe hoofdstuk inzake vakbekwaamheid van bestuurders te maken de bij regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen richtlijn. Onder verwijzing naar het immanent beweeglijke karakter van de materie geregeld in de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders valt niet uit te sluiten dat de richtlijn over enige tijd opgaat in een andere richtlijn. Met de gekozen delegatiebepaling kan op een relatief eenvoudige wijze aan die ontwikkeling het hoofd worden geboden.

Met artikel 151k wordt bereikt dat duidelijk is vanaf welk tijdstip toekomstige wijzigingen van de aangewezen richtlijn vakbekwaamheid bestuurders doorwerken in de Nederlandse recht.

In onderdeel b, is geregeld op welke bestuurders en op welke voertuigen dit nieuwe hoofdstuk inzake vakbekwaamheid en nascholing betrekking heeft. Dit onderdeel geeft invulling aan de artikelen 1 en 2 van de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders. Naar aanleiding van het advies van de Raad van State is in onderstaand overzicht de reikwijdte van de vrijstellingen bedoeld in de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders verduidelijkt. In de praktijk betreft het de volgende bestuurders en voertuigen. Het blijft uiteraard wel noodzakelijk dat de desbetreffende bestuurders over een voor deze categorieën voertuigen vereist geldig rijbewijs beschikken.

a. Voertuigen met een toegelaten maximumsnelheid van ten hoogste 45 km per uur.

- Vanwege de geringe snelheid zijn dergelijke voertuigen voor het beroepsvervoer niet relevant en is het derhalve niet zinvol van bestuurders van deze voertuigen te eisen dat zij voldoen aan de vakbekwaamheidseisen.

¹ In het verleden zijn reeds eerder definities buiten hoofdstuk 1 van de Wegenverkeerswet 1994 opgenomen. In dit verband kan worden verwezen naar artikel 149a, eerste lid, (Stb. 2004, 687) en artikel 145a (Stb. 2005, 593).

- b. Voertuigen in gebruik bij of onder controle van de strijdkrachten, de burgerbescherming, de brandweer en diensten verantwoordelijk voor de handhaving van de openbare orde.
 - Reeds vanouds zijn bestuurders van voertuigen van het leger en van instanties betrokken bij de handhaving van de openbare orde niet onderworpen aan vakbekwaamheidseisen. Deze lijn zal worden gecontinueerd.
- c. Voertuigen die op de weg worden getest in verband met technische verbeteringen, reparatie of onderhoud, en nieuwe of omgebouwde voertuigen die nog niet in het verkeer zijn gebracht.
 - Hierbij moet worden gedacht aan de bestuurder die een voertuig uitsluitend op lokaal niveau bestuurt voor het uitvoeren en controleren van reparaties aan of voor demonstreren van dat voertuig, voor zover met dat voertuig geen andere personen of goederen worden vervoerd dan voor het uitvoeren en controleren van een reparatie of voor een demonstratie nodig zijn.
- d. Voertuigen die worden gebruikt bij noodtoestanden of worden ingezet voor reddingsoperaties.
 - Reeds vanouds zijn bestuurders van voertuigen van hulp- en reddingsdiensten niet onderworpen aan vakbekwaamheidseisen. Deze lijn zal worden gecontinueerd.
- e. Voertuigen die worden gebruikt tijdens autorijlessen met het oog op het behalen van een rijbewijs of het in artikel 6 en artikel 8, eerste lid, van de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders bedoelde getuigschrift.
 - Dit onderdeel heeft onder andere betrekking op bestuurders die als leerling een voertuig besturen onder toezicht van een bevoegd toezichthouder gedurende de periode dat zij zijn ingeschreven bij een instelling die een opleiding verzorgt gericht op het behalen van zowel het rijbewijs als het examen basiskwalificatie.
- f. Voertuigen die worden gebruikt voor niet-commercieel vervoer van personen of goederen voor privé-doeleinden.
 - In de Nederlandse situatie is dit onderdeel in het bijzonder van belang voor een bestuurder die per week minder dan 12 uur vervoer verricht.
- g. Voertuigen die materieel of uitrusting vervoeren die de bestuurder voor zijn werk nodig heeft, mits het rijden met het voertuig niet de voornaamste activiteit van de bestuurder is.
 - Deze uitzondering is mede van betekenis voor voertuigen die door bestuurders van tenminste 21 jaar binnen een straal van 50 km.:
 - i. worden gebruikt voor het vervoer van producten van landbouwbedrijven van de teeltplaats naar de veiling;
 - ii. worden gebruikt voor het ophalen van melk op boerderijen en het terugbrengen van melkbussen of zuivelproducten voor de veevoeding naar de boerderijen;
 - iii. in de kleinhandel worden gebezigd voor het ambulante uitoefenen van die kleinhandel;
 - iv. worden gebezigd als rijdende bibliotheek, rijdend bureau, rijdende instructieruimte, rijdende kantine, rijdende medische dienst, rijdende spaarbank, rijdende tandverzorgingsdienst of rijdende tentoonstellingsruimte;
 - v. worden gebruikt voor het vervoer van circus- of kermismateriaal;
 - Voorts is deze uitzondering van betekenis voor voertuigen:
 - i. voor goederenvervoer die door landbouw-, tuinbouw, bosbouw, of visserijbedrijven worden gebruikt voor ritten binnen een straal van 50 km. van de gebruikelijke standplaats van het voertuig, met inbegrip van het grondgebied van gemeenten waarvan de kern binnen deze straal is gelegen;
 - ii. voor het vervoer van levende dieren van de boerderijen naar de

plaatselijke markten en omgekeerd, of van de markten naar de plaatselijke slachthuizen;

- iii. voor gebruik als winkel op plaatselijke markten, voor de verkoop aan huis, voor ambulante werkzaamheden van banken, wisselkantoren of spaarbanken, voor de eredienst, voor het uitlenen van boeken, beeld- of geluid dragers, voor culturele manifestaties of voor tentoonstellingen en speciaal voor dergelijk gebruik uitgerust.

Ten slotte behoeven bestuurders die zijn geboren voor 1 juli 1955, en die voorheen op basis van artikel 2.7:2 van het Arbeidstijdenbesluit vervoer waren vrijgesteld van de verplichting te beschikken over een getuigschrift van vakbekwaamheid, de nieuwe nascholing slechts af te leggen op basis van vrijwilligheid. Van het behalen van de basiskwalificatie zijn deze bestuurders reeds vrijgesteld.

In onderdeel c, is geregeld wat valt onder de basiskwalificatie waarover de bestuurder moet kunnen beschikken om in aanmerking te komen voor het getuigschrift van vakbekwaamheid. Volledigheidshalve kan worden opgemerkt dat het voor de basiskwalificatie vereiste kennisniveau zal worden aangepast zodra door middel van de comitologie-procedure wijzigingen worden aangebracht in de bijlage van de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders (artikelen 11 en 12 van die richtlijn).

De getuigschriften van vakbekwaamheid en nascholing en de nascholing zijn gedefinieerd in de onderdelen d, e, en f.

Volgens de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders moeten bestuurders die reeds een eerste nascholing hebben gevolgd telkens om de vijf jaar, en vóór de vervaldatum van het getuigschrift van nascholing, een nieuw nascholingstraject volgen.

De aangewezen exameninstantie en het erkende opleidingscentrum zijn gedefinieerd in de onderdelen g en h.

In artikel 151b, onderdeel i, is voor de omschrijving van de «gewone verblijfplaats» aangesloten bij verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer (PbEG L 370). Die omschrijving luidt aldus: Voor de toepassing van deze verordening 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 personen zonder beroepsmatige bindingen, wegens persoonlijke bindingen, waaruit nauwe banden tussen hemzelf en de plaats waar hij woont blijken. De gewone verblijfplaats van iemand die zijn beroepsmatige bindingen op een andere plaats heeft dan zijn persoonlijke bindingen en daardoor afwisselend verblijft op verschillende plaatsen gelegen in twee of meer lidstaten, wordt evenwel geacht zich op dezelfde plaats te bevinden als zijn persoonlijke bindingen, op voorwaarde dat hij daar op geregelde tijden terugkeert. Deze laatste voorwaarde vervalt wanneer de betrokkene in een lidstaat verblijft voor een opdracht van een bepaalde duur.

Artikel 151c

Dit artikel bevat in het eerste lid de kernbepaling die uit de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders voortvloeit, namelijk het verbod als bestuurder op te treden zonder te beschikken over een ingevolge de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders vereist geldig getuigschrift.

In het tweede lid wordt voor wat betreft het getuigschrift van vakbekwaamheid rekening gehouden met de positie van de huidige bestuurders. De verplichting om over het vereiste type getuigschrift van vakbekwaamheid te beschikken geldt volgens het voorgestelde tweede lid niet voor bestuurders die in de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders zijn vrijgesteld van de verplichting tot het behalen van de basiskwalificatie. In

concreto betekent dit dat, overeenkomstig artikel 4 van de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders, worden vrijgesteld bestuurders die:

- a. houder zijn van een rijbewijs van één van de categorieën D1, D1+E, D, D+E, of van een als gelijkwaardig erkend rijbewijs, mits dat uiterlijk 10 september 2008 is afgegeven;
- b. houder zijn van een rijbewijs van één van de categorieën C1, C1+E, C, C+E, of van een als gelijkwaardig erkend rijbewijs, mits dat uiterlijk 10 september 2009 is afgegeven.

Het derde lid verduidelijkt dat ook de door een andere EU lidstaten afgegeven rijbewijs of een kwalificatiekaart bestuurder, indien voorzien van een communautaire code, dient te worden aangemerkt als een getuigschrift van vakbekwaamheid onderscheidenlijk een getuigschrift van nascholing.

Het vierde lid regelt op welke wijze bestuurders die onderdaan zijn van landen buiten de Europese Unie tevens kunnen bewijzen dat zij voldoen aan de ingevolge de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders gestelde vereisten. Daarbij is overeenkomstig artikel 10, derde lid, van de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders onderscheid gemaakt tussen bestuurders die goederenvervoer verrichten en bestuurders die personenvervoer verrichten. Bestuurders werkzaam in het goederenvervoer kunnen met behulp van een bestuurdersattest¹ bewijzen dat zij aan de communautaire vereisten voldoen, terwijl bestuurders werkzaam in het personenvervoer een en ander kunnen aantonen met een nationaal certificaat.

Bestuurders uit derde landen voldoen echter niet alleen aan de ingevolge artikel 10, derde lid, van de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders vereiste kwalificaties indien ze beschikken over de in het vierde lid bedoelde documenten, maar ook indien ze beschikken over een document bedoeld in het derde lid. Het derde en vierde lid dienen in samenhang te worden gelezen. De wijze waarop de erkenning van een nationaal certificaat als bedoeld in het vierde lid, onderdeel b, plaatsvindt, is geregeld in artikel 151h, onderdeel g, Wvw 1994.

In artikel 8, vierde lid, van de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders ligt besloten dat een bestuurder die houder is van een getuigschrift van vakbekwaamheid of van een getuigschrift van nascholing, of die is vrijgesteld van de verplichting om over een getuigschrift van vakbekwaamheid te beschikken, en die zijn beroep niet langer uitoefent of niet voldoet aan een bij of krachtens dit hoofdstuk gestelde eis inzake nascholing, eerst de vereiste nascholing dient te volgen, voordat hij de uitoefening van zijn beroep hervat of een in dit hoofdstuk bedoeld voertuig gaat besturen. Ook deze situatie wordt bestreken door het in het eerste lid, in samenhang met artikel 177, opgenomen strafrechtelijk gesanctioneerde verbod om als bestuurder op te treden indien men niet (langer) aan die eisen voldoet.

Artikel 151d

In het eerste lid wordt geregeld dat bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels kunnen worden gesteld omtrent het stelsel van basiskwalificatie en het stelsel van nascholing. In de krachtens dit artikel gestelde regelingen kunnen onder meer de bijlagen bij de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders en de daarin volgens de artikelen 11 en 12 van die richtlijn aangebrachte wijzigingen worden verwerkt. Ook zal daarin uitvoering gegeven worden hetgeen de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders in artikel 5, vierde en vijfde lid, voorschrijft.

Op grond van het tweede lid kunnen een aantal meer gedetailleerde onderwerpen in de gedelegeerde regelgeving worden verwerkt. Het tweede lid, onderdeel a, voorziet in de mogelijkheid om houders van bepaalde getuigschriften van vakbekwaamheid vrijstelling van bepaalde examens te verlenen. Zo kunnen de lidstaten op grond van artikel 3, derde lid, van de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders de bestuurders die het in richtlijn 96/26/EG bedoelde getuigschrift van vakbekwaamheid hebben

¹ Ingesteld bij verordening (EEG) nr. 881/92 van de Raad van Europese Gemeenschappen van 26 maart 1992 betreffende de toegang tot de markt van het goederenvervoer over de weg in de Gemeenschap van of naar het grondgebied van een lidstaat of over het grondgebied van meer lidstaten (PbEG L 95).

behaald, vrijstellen van de in artikel 3, eerste lid, onder a), punten i) en ii), en tweede lid bedoelde examens, voor de onderwerpen die door het krachtens richtlijn 96/26/EG ingestelde examen worden bestreken. Het tweede lid, onderdeel b, geeft uitwerking aan artikel 3, eerste lid, onderdeel a (slot), van de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders: bestuurders die kunnen aantonen in Nederland een opleiding van tenminste zes maanden tot het verkrijgen van een getuigschrift van vakbekwaamheid te volgen en voldoen aan bepaalde te stellen eisen zijn op Nederlands grondgebied voor ten hoogste drie jaar vrijgesteld van de verplichting over een getuigschrift van vakbekwaamheid te beschikken. Voor de Nederlandse situatie gaat om de beroepsbegeleidende leerweg (werkend leren). Via het landelijk orgaan VTL (Vereniging Transport en Logistiek) wordt voor een leerling onder andere een leerbedrijf en een rijopleiding geregeld. Een leerling volgt de noodzakelijke theorie dagen op een ROC (regionaal opleidingscentrum). Er wordt naar gestreefd om onnodige overlappingsen tussen het examen basiskwalificatie en het rijexamen voor de rijbewijscategorieën C en D te voorkomen.

Artikel 151e

Bestuurders die aan bij of krachtens algemene maatregel van bestuur gestelde eisen voldoen hebben toegang tot de examens gericht op het behalen van een getuigschrift van vakbekwaamheid of de opleiding gericht op het behalen van het getuigschrift van nascholing. In deze gedelegeerde regelgeving op basis van het eerste lid zal de materiële inhoud van artikel 5, tweede en derde lid, van de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders worden verwerkt. De aldaar opgesomde eisen hebben met name betrekking op de minimumleeftijd die men bereikt moet hebben om een bepaald type voertuig te mogen besturen, alsmede de eventueel vereiste vooropleidingen en getuigschriften. De richtlijn vakbekwaamheid bestuurders stelt in artikel 5, eerste lid, nadrukkelijk dat voor toegang tot de basiskwalificatie niet eerst het overeenkomstige rijbewijs behoeft te worden behaald. Deze hoofdregel is vastgelegd in het tweede lid van artikel 151e.

Artikel 151f

In het eerste lid is geregeld dat de examens gericht op het behalen van een getuigschrift van vakbekwaamheid worden afgelegd bij een bij ministeriële regeling aan te wijzen persoon of instantie. Naar verwachting zal het CBR te Rijswijk (Zuid-Holland) worden aangewezen als landelijke exameninstantie. De werkzaamheden zullen feitelijk worden uitgevoerd door de divisie CCV (de in de praktijk gebruikte afkorting CCV staat voor: Contactcommissie Chauffeurs Vakbekwaamheid) van het CBR. De landelijke exameninstantie kan onder zijn verantwoordelijkheid voor onderdelen van dat examen anderen inschakelen (bijvoorbeeld rij- of verkeersscholen die op speciale terreinen bepaalde onderdelen van het examen afnemen). Kerntaken van de aangewezen exameninstantie zijn:

- het afnemen van de examens basiskwalificatie en de melding van geslaagde kandidaten bij de RDW (151f, eerste lid, jo. 151g, vijfde lid, Wvw 1994);
- de erkenning van de opleidingscentra die de nascholing organiseren (artikel 151f, tweede lid);
- de certificering van de nascholing georganiseerd door een erkend opleidingscentrum (artikel 151f, vierde en vijfde lid, Wvw 1994);
- de afgifte en registratie van de getuigschriften van vakbekwaamheid en nascholing (artikel 151g, derde, vijfde en zevende lid);
- de afgifte, uitreiking en registratie van certificaten aan bestuurders die het examen basiskwalificatie behalen of de volledige nascholing met

- goed gevolg hebben voltooid, maar geen houder zijn van een Nederlands rijbewijs (artikel 151g, vierde en achtste lid, Wvw 1994);
- optreden als contact- en aanspreekpunt voor bestuurders die in een van de andere lidstaten van de Europese Unie de basiskwalificatie hebben verworven of met succes de nascholing hebben voltooid (artikel 151h, onderdeel e, Wvw 1994) en
 - het verschaffen van geautoriseerde informatie aan bevoegde instanties uit de andere lidstaten over de door een bestuurder in Nederland behaald examen basiskwalificatie of met succes voltooide nascholing (artikel 151h, onderdeel f, Wvw 1994).

De aangewezen exameninstantie heeft in verband met de uitoefening van de hem in hoofdstuk VIIA van de Wvw 1994 opgedragen taken in beperkte mate toegang tot het door de RDW gehouden rijbewijzenregister (artikel 151 h, onderdeel h, Wvw 1994).

Ingevolge artikel 7 van de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders moet de opleiding voor de nascholing worden georganiseerd door een door de bevoegde autoriteiten van de lidstaat erkend opleidingscentrum. In Nederland is de aangewezen exameninstantie de bevoegde autoriteit. Deze hoofdregel is vastgelegd in artikel 151f, tweede lid. De erkenning van een opleidingscentrum heeft uitsluitend betrekking op het verrichten van nascholing en niet op eventuele andere activiteiten die door een nascholingscentrum worden verricht. Zo kunnen nascholingsopleidingen ook worden gegeven door organisaties die niet het opleiden als hoofdtaak hebben.

Kerntaak van de erkende nascholingscentra is het organiseren van nascholing (artikel 151f, tweede lid, Wvw 1994). Kandidaten die de nascholing met goed gevolg hebben voltooid worden door de aangewezen exameninstantie geregistreerd in het rijbewijzenregister (artikel 151g, vijfde en achtste lid). De opleidingscentra melden aan de aangewezen exameninstantie welke onderdelen van de nascholing een bestuurder heeft voltooid (artikel 151g, zesde lid). Aan de hand van die meldingen kan de aangewezen exameninstantie dan beoordelen of een bestuurder heeft voldaan aan het in de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders gestelde vereiste van 35 uur nascholing per 5 jaar. Een bestuurder kan aan dat vereiste voldoen door – al dan niet bij verschillende nascholingscentra – opleidingen te volgen die bij elkaar opgeteld een tijdsduur hebben van 35 uur.

De erkenning als opleidingscentrum moet geschieden overeenkomstig deel 5 van bijlage I bij de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders. De materiële inhoud van die bijlage zal worden verwerkt in de krachtens het derde lid bij of krachtens algemene maatregel van bestuur te stellen regels. Deze regels omvatten zowel de procedure om tot erkenning te komen als de erkenningsvoorwaarden.

Het vierde lid vereist dat de nascholing georganiseerd door een erkend opleidingscentrum de certificering behoeft van de aangewezen exameninstantie.

Het vijfde lid geeft de aangewezen exameninstantie de bevoegdheid de door de erkende opleidingscentra georganiseerde nascholing te certificeren indien zij voldoet aan de bij ministeriële regeling (artikel 151h, onderdeel c) te stellen eisen.

Artikel 151g

De richtlijn vakbekwaamheid bestuurders bepaalt in artikel 9 omtrent de plaats van de opleiding dat het getuigschrift van vakbekwaamheid door de bestuurder die ingezetene is van een lidstaat van de Europese Unie moet worden behaald in de lidstaat waar hij zijn gewone verblijfplaats heeft (artikel 151g, eerste lid, onderdeel a). Bestuurders die ingezetene zijn van een land buiten de EU en in dienst zijn of werken voor een in een EU-lidstaat gevestigde onderneming behalen het getuigschrift vakbe-

kwaamheid in de lidstaat waar die onderneming is gevestigd of in de lidstaat die hun een werkvergunning heeft afgegeven (artikel 151g, eerste lid, onderdeel b).

Bestuurders die de basiskwalificatie behalen in een van de andere lidstaten of de nascholing aldaar succesvol voltooien kunnen daarna verzoeken een Nederlands getuigschrift te verkrijgen (artikel 151h, onderdeel e).

Bestuurders die in Nederland de basiskwalificatie behalen of de nascholing met goed gevolg voltooien en houder zijn van een geldig Nederlands rijbewijs ontvangen de getuigschriften van vakbekwaamheid respectievelijk het getuigschrift van nascholing uitsluitend in de vorm van vermelding van de communautaire code naast de overeenkomstige rijbewijscategorieën op het rijbewijs (artikel 151g, derde lid). Deze oplossing voorkomt verwarring omtrent de vraag welk door de aangewezen exameninstantie of door een erkend opleidingscentrum uitgereikt document als getuigschrift van vakbekwaamheid of als getuigschrift van nascholing moet worden aangemerkt. Deze keuze zal in de praktijk tevens bijdragen aan een ordelijke handhaving en het toezicht vergemakkelijken. Tevens stelt het de bestuurder in staat om zich op eenvoudige wijze te legitimeren als een capabel bestuurder, die aan de gestelde eisen voldoet.

Zo nodig kunnen bij ministeriële regeling regels worden gesteld over de vermelding van de communautaire code op het rijbewijs (artikel 151h, onderdeel a).

Aan bestuurders die in Nederland de basiskwalificatie behalen of de nascholing met goed gevolg voltooien en op dat moment geen houder zijn van een in Nederland afgegeven geldig rijbewijs kan geen communautaire code op het rijbewijs worden verstrekt daar Nederland niet bevoegd is in niet-Nederlandse rijbewijzen wijzigingen aan te brengen. Ten bewijze van het succesvol voltooien van de basiskwalificatie respectievelijk de nascholing ontvangen deze bestuurders daarom een certificaat, met een geldigheidsduur gelijk aan die van een getuigschrift van vakbekwaamheid respectievelijk een getuigschrift van nascholing. Gedurende de geldigheidsduur van dat certificaat kunnen zij bij de bevoegde autoriteiten van een lidstaat van de Europese Unie een verzoek indienen om op een door die lidstaat aan de desbetreffende bestuurder afgegeven geldig rijbewijs de communautaire code te laten vermelden. Indien het gaat om lidstaten die de communautaire code vermelden op een kwalificatiekaart bestuurder dan kunnen die bestuurders zich met het certificaat melden bij de bevoegde autoriteiten van die lidstaat met het verzoek de communautaire code op die kaart te vermelden (artikel 151g, vierde lid).

De Tweede rijbewijsrichtlijn¹ leidt onder deze omstandigheden tot de volgende consequentie voor bestuurders afkomstig uit een EU-lidstaat die ook het systeem kent van een code op het rijbewijs en beschikken over een geldig rijbewijs uit die lidstaat, die in Nederland hun gewone verblijfplaats hebben en ook in Nederland de basiskwalificatie behalen of hun nascholing met succes afronden. Zij kunnen alleen de beschikking krijgen over een geldig getuigschrift indien zij hun nog geldige rijbewijs uit de andere lidstaat (voortijdig) omwisselen voor een Nederlands rijbewijs met daarop de communautaire code. De Tweede rijbewijsrichtlijn vereist immers dat de aanvrager zijn gewone verblijfplaats heeft op het grondgebied van de lidstaat die het rijbewijs afgeeft. De desbetreffende bestuurder kan voor het verkrijgen van de code op zijn rijbewijs niet terecht in de lidstaat die hem het rijbewijs heeft verstrekt. Hij moet zich wenden tot de Nederlandse autoriteiten om het gewenste getuigschrift te ontvangen. Een dergelijk verzoek zal op grond van de Tweede rijbewijsrichtlijn echter zonder meer gehonoreerd worden.

Bestuurders die geen EU ingezetene zijn en die in Nederland hun gewone verblijfplaats hebben en alhier de basiskwalificatie behalen of hun nascholing met succes afronden, maar (nog) niet beschikken over een Neder-

¹ Richtlijn nr. 91/439/EEG van de Raad van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 29 juli 1991 (PbEG L 237) betreffende het rijbewijs.

lands rijbewijs, kunnen pas een geldig getuigschrift als bedoeld in hoofdstuk VIIA van de Wvw 1994 verkrijgen indien zij een Nederlands rijbewijs behalen. Zij mogen na vestiging in Nederland slechts gedurende een overgangperiode van 185 dagen rijden met het rijbewijs verstrekt door het land van herkomst (artikel 108, eerste lid, onderdeel g, Wvw 1994).

In artikel 151g, vijfde lid, is geregeld dat de aangewezen exameninstantie zorgt voor registratie in het rijbewijzenregister van het feit dat een bestuurder die houder is van een Nederlands rijbewijs het examen basiskwalificatie heeft behaald of met goed gevolg de nascholing heeft voltooid.

Een goede communicatie tussen de betrokken instanties is essentieel. Dat geldt ook voor de nascholingsresultaten van bestuurders. De erkende opleidingscentra melden aan de instantie die de getuigschriften en certificaten afgeeft en registreert in het rijbewijzenregister – de aangewezen exameninstantie (artikel 151g, vijfde en achtste lid) – welke onderdelen van de nascholing een bestuurder met goed gevolg heeft voltooid (artikel 151g, zesde lid).

Omdat het rijbewijs drager is van de getuigschriften vakbekwaamheid en nascholing dient de uitreiking daarvan te geschieden door degene die belast is met de afgifte van rijbewijzen (artikel 151g, zevende lid).

151h

Deze bepaling opent de mogelijkheid over enkele onderwerpen bij ministeriële regeling regels te stellen. Het betreft de volgende onderwerpen:

- a. De vermelding van communautaire code op het rijbewijs.
- b. De periodiciteit van de nascholing. De lidstaten kunnen de termijn van de eerste nascholing verkorten of verlengen om de daarna volgende nascholingstermijnen te doen samenvallen met de vervaldatum van de in de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders bedoelde rijbewijscategorieën of om ervoor te zorgen dat de invoering van de nascholing geleidelijk kan geschieden. De richtlijn vakbekwaamheid bestuurders bevat in artikel 8, tweede lid, (slot) een éénmalige voorziening om de geldigheidstermijn van de code op het rijbewijs (5 jaar) te laten samenvallen met de geldigheidstermijn van de in die richtlijn bedoelde rijbewijscategorieën. De termijn van deze voorziening mag echter niet korter zijn dan drie jaar en niet langer dan zeven jaar. De voorziening is destijds in het leven geroepen in de veronderstelling dat de bestaande tienjarige geldigheidstermijn van de desbetreffende rijbewijscategorieën tengevolge van de derde Europese richtlijn voor rijbewijzen binnen afzienbare termijn zou worden vervangen door een geldigheidstermijn van 5 jaar. Momenteel moet er rekening mee worden gehouden dat de derde Europese richtlijn voor rijbewijzen pas in 2012 zal worden ingevoerd. De in de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders geboden éénmalige voorziening is daarom niet langer toereikend om te komen tot een bevredigende synchronisatie van de nascholingstermijn en de geldigheidstermijn van het rijbewijs. De vervoersbranche en de sociale partners maken in verband met de kosten bezwaar tegen tussentijdse omwisselingen van het rijbewijs die niet samenvallen met de wettelijk voorgeschreven vernieuwing van dat document. De formulering van onderdeel b biedt voldoende garanties dat de oplossing voor de problematiek van de divergerende termijnen in elk geval in overeenstemming moet zijn met de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders.

Uitgangspunt voor het tijdschema voor nascholing is dat een bestuurder die reeds een (eerste) nascholing heeft gevolgd, om de vijf jaar, en vóór de vervaldatum van het getuigschrift van nascholing, verdere nascholing volgt.

- c. De certificering van de door de erkende opleidingscentra georganiseerde nascholing.
- d. Het model voor het certificaat verstrekt aan personen die de basis-kwalificatie of de nascholing met succes hebben voltooid, maar die geen houder zijn van een in Nederland afgegeven geldig rijbewijs.
- e. De wijze waarop personen die de basiskwalificatie of de nascholing met succes elders in de EU hebben voltooid een Nederlands getuigschrift kunnen verkrijgen.
- f. De wijze waarop de aangewezen exameninstantie kan optreden als informatiepunt voor bevoegde autoriteiten van andere lidstaten inzake in Nederland behaalde basiskwalificatie of gevolgde nascholing. Deze voorziening is in het bijzonder gericht op het faciliteren van bestuurders die met een gedeeltelijk voltooide nascholing naar een andere lidstaat verhuizen. Op grond van de woorden «geheel of gedeeltelijk» kan de aangewezen exameninstantie aan de andere lidstaten informatie verschaffen over de mate waarin iemand reeds aan de nascholingsverplichting heeft voldaan. Daardoor behoeft de bestuurder in de lidstaat van vestiging niet opnieuw te beginnen met de nascholing maar kan hij volstaan met het afleggen van het resterende deel.
- g. Het model voor een nationaal certificaat als bedoeld in artikel 151c, vierde lid, onderdeel b, de afgifte en de kosten van een dergelijk certificaat en de wijze waarop de erkenning van de door andere lidstaten van de Europese Unie afgegeven certificaten plaatsvindt. De richtlijn vakbekwaamheid bestuurders schrijft in artikel 10, derde lid, onderdeel b, voor dat de lidstaten de geldigheid van deze certificaten op hun grondgebied onderling erkennen.
- h. De mate waarin en de wijze waarop de aangewezen exameninstantie toegang heeft tot het door de RDW gehouden rijbewijzenregister.

Artikel 151i

Op grond van dit artikel moet een houder van een verlopen getuigschrift of certificaat opnieuw de nascholing voltooien om een nieuw getuigschrift of certificaat te verkrijgen. De geldigheidsduur van een getuigschrift of een certificaat zal op die documenten worden vermeld overeenkomstig artikel 10, tweede lid, van de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders.

Artikel 151j

Op voorstel van het Openbaar Ministerie is een verbod opgenomen naar analogie van artikel 114 van de Wvw 1994.

Artikel 151k

Dit artikel regelt het tijdstip waarop toekomstige wijzigingen in de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders doorwerken in het Nederlandse recht.

E (wijziging artikel 176)

De strafbaarstelling van het op frauduleuze wijze verkrijgen van een getuigschrift of een in artikel 151g, vierde lid, bedoeld certificaat wordt ingevoegd in artikel 176, derde lid, Wvw 1994. Dit leidt ertoe dat overtreding wordt gestraft met gevangenisstraf van ten hoogste drie maanden of geldboete van de derde categorie (maximaal € 4500,-).

F (wijziging artikel 177)

In artikel 177, eerste lid, onderdeel a, van de Wvw 1994 is de strafbaarstel-

ling geregeld van het niet inleveren van het rijbewijs onderscheidenlijk het certificaat na ongeldigverklaring (artikel 124a, derde lid, Wvw 1994). Op dezelfde plaats is het fungeren als bestuurder zonder te beschikken over het vereiste getuigschrift van vakbekwaamheid of een geldig getuigschrift van nascholing strafbaar gesteld. Overtreding wordt gestraft met hechtenis van ten hoogste twee maanden of geldboete van de tweede categorie (maximaal € 2250,-).

G (wijziging artikel 186)

Aangezien de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders eist dat voor 10 september 2006 aan de implementatieverplichting moet zijn voldaan, maar tegelijkertijd stelt dat de implementatiewet pas met ingang van 10 september 2008, respectievelijk 10 september 2009 wordt toegepast kan voor justitiabelen een onoverzichtelijke situatie ontstaan indien niet in de Wvw 1994 zelf volstrekende duidelijkheid wordt geboden over de verplichtingen en het moment waarop deze gaan gelden. Dit artikel komt aan dat bezwaar tegemoet.

In het voorgestelde artikel 186 is overeenkomstig artikel 14, tweede lid, van de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders vastgelegd dat de verplichting om over het vereiste type getuigschrift van vakbekwaamheid te beschikken voor bestuurders die houder zijn van een busrijbewijs van de categorieën D1, D1+E, D of D+E, of een als gelijkwaardig erkend rijbewijs geldt met ingang van 10 september 2008 en voor bestuurders die houder zijn van een vrachtwagenrijbewijs van de categorieën C1, C1+E, C of C+E, of een als gelijkwaardig erkend rijbewijs, met ingang van 10 september 2009.

Dit artikel komt in de plaats van het inmiddels uitgewerkte artikel 186 Wvw 1994.

II

Deze wijziging van artikel 1, onderdeel b, onder 2°, van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 (hierna: WRM 1993) gaat er van uit dat de wet van 28 juni 2006 tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de invoering van een bromfietsrijbewijs (Stb. 322) al in werking is getreden. In die wet vervalt het in artikel 1, onderdeel b, onder 2°, van de Wet WRM 1993 voorkomende onderscheid tussen bromfietsen en andere voertuigen.

Door de voorgestelde verruiming van de definitie van het begrip «rijonderricht» in de WRM 1993 valt daar ook het onderricht ter bevordering van de vakbekwaamheid onder. In artikel 1, onderdeel b, onder 2°, is tot uitdrukking gebracht dat een WRM 1993 certificaat nodig is voor die praktische onderdelen van de opleiding die worden uitgevoerd door middel van een motorrijtuig. Op grond van de WRM 1993 kan de minister bij ministeriële regeling het onderwerp vakbekwaamheid van bestuurders ook inbrengen in het door rij-instructeurs af te leggen examen alsmede in de bekwaamheidstoets die zij moeten afleggen. De rij-instructeurs moeten voldoen aan de eisen gesteld in de bijlage bij de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders.

Ter verduidelijking kan worden opgemerkt dat onderscheid gemaakt moet worden tussen de begrippen «bijscholing» en «nascholing». Bijscholing is het onderricht, gericht op de bevordering van de rijvaardigheid of geschiktheid van rijbewijshouders in het kader van een krachtens de Wvw 1994 opgelegde verplichting zich te onderwerpen aan educatieve maatregelen (artikel 1, onderdeel e, van de WRM 1993). Nascholing is gedefinieerd in het voorgestelde artikel 151b, onderdeel e, van de Wvw 1994.

De wet zal in werking treden op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip. Hiervoor is gekozen omdat enerzijds nog onvoldoende zicht bestaat op het tijdstip waarop de uitvoeringsregelgeving gereed is en anderzijds nog rekening gehouden moet worden met EU-brede afstemming en coördinatie tussen de betrokken instanties.

Ten gevolge van intensief overleg met de sociale partners is bij de voorbereiding van het wetsvoorstel vertraging opgetreden en ligt dat tijdstip naar verwachting na de uiterste datum waarop de wetgeving van de lidstaten aan de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders moet voldoen, namelijk 9 september 2006. Het overleg met de sociale partners spitste zich in het bijzonder toe op de volgende onderwerpen:

- de voor en nadelen van vermelding van de communautaire code op het rijbewijs of op een afzonderlijke kwalificatiekaart bestuurder en
- de wenselijkheid van synchronisatie van de nascholingstermijn en de geldigheidstermijn van het rijbewijs.

Volgens artikel 14, eerste lid, van de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders doen de lidstaten de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om vóór 10 september 2006 aan die richtlijn te voldoen. Er wordt naar gestreefd de overschrijding van de implementatiedatum zo gering mogelijk te doen zijn. De gevolgen van de termijnoverschrijding zijn beperkt, omdat de implementatiewet pas met ingang van 10 september 2008, respectievelijk 10 september 2009 wordt toegepast.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs