

Vergaderjaar 2010–2011

**32 830**

## **Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 in verband met de implementatie van de derde rijbewijsrichtlijn**

**Nr. 3**

### **MEMORIE VAN TOELICHTING**

#### **1. Inleiding**

Dit wetsvoorstel strekt tot implementatie van richtlijn 2006/126/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 december 2006 betreffende het rijbewijs (PbEU L 403; hierna: de derde rijbewijsrichtlijn). Voor de implementatie van de derde rijbewijsrichtlijn moet een aantal artikelen uit de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: WVW 1994) en de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 (hierna: WRM 1993) worden aangepast. Tevens moet de onderliggende regelgeving worden gewijzigd.

#### **2. Achtergrond en reikwijdte**

De hoofddoelstellingen van de derde rijbewijsrichtlijn zijn:

- de herschikking van de bepalingen betreffende het rijbewijs, omdat richtlijn 91/439/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende het rijbewijs (de tweede rijbewijsrichtlijn) herhaaldelijk is gewijzigd;
- verdergaande harmonisatie van de voorschriften betreffende het rijbewijs, omdat deze onontbeerlijke elementen zijn van het gemeenschappelijk vervoersbeleid. Het bezit van een door de gastlidstaat erkend rijbewijs bevordert het vrije verkeer van personen;
- het vaststellen van een uniform model rijbewijs, en
- de verbetering van de kennis en kunde van de examinatoren.

De belangrijkste voorzieningen ter uitvoering van deze doelstellingen zijn de volgende:

- de onderlinge erkenning van rijbewijzen;
- een uniform Europees model rijbewijs op creditcardformaat;
- invoering van een administratieve geldigheidsduur waardoor het mogelijk wordt op het moment van de periodieke verlenging de nieuwste maatregelen tegen vervalsing toe te passen of bijvoorbeeld medische onderzoeken uit te voeren;
- een betere afstemming van de rijbewijscategorieën op de technische kenmerken van de betrokken motorrijtuigen;
- de verplichte invoering van het bromfietsrijbewijs;

- de bevordering van de geleidelijke instroom voor motoren door de invoering van de categorieën A1 en A2 en de leeftijdsverhoging voor directe toegang tot A;
- de invoering van de categorieën C1, E bij C1, D1 en E bij D1 als verplichte categorieën, en
- de vaststelling van minimumnormen betreffende de toegang tot het beroep van examinator en betreffende de opleidingseisen voor examinatoren.

Daarnaast heeft de derde rijbewijsrichtlijn impliciet tot doel fraude met rijbewijzen tegen te gaan en de integriteit van de afgegeven rijbewijzen te garanderen. De derde rijbewijsrichtlijn geeft de ruimte om te zijner tijd een chip op het rijbewijs aan te brengen waarop alle relevante gegevens omtrent het rijbewijs en de houder van het rijbewijs kunnen worden opgenomen. Lidstaten mogen ook andere gegevens op de chip aanbrengen, voor zover dit geen gevolgen heeft voor de toegankelijkheid van de overige gegevens. Ook herhaalt de derde rijbewijsrichtlijn expliciet de bepaling uit de tweede rijbewijsrichtlijn dat een ieder slechts houder mag zijn van één rijbewijs. Hiertoe zal een EU-rijbewijzennetwerk worden ingericht, zodat lidstaten bij de afgifte en omwisseling van rijbewijzen kunnen controleren of de aanvrager niet al beschikt over een rijbewijs uit een andere lidstaat, dan wel of er andere gronden zijn – zoals de beperking, intrekking, schorsing van het rijbewijs in een andere lidstaat – om aan de aanvrager (nog) geen rijbewijs te verschaffen. De Nederlandse rijbewijsregelgeving bevat al een stelsel van bepalingen om te voorkomen dat men houder van meerdere rijbewijzen kan zijn. De expliciete bepaling uit de richtlijn wordt dan ook niet overgenomen, maar vindt haar neerslag in de bepalingen omtrent het al dan niet van rechtswege verlies van geldigheid van het rijbewijs in de WVV 1994.

De derde rijbewijsrichtlijn stelt expliciet dat rijbevoegdheden die zijn verkregen voor het tijdstip van inwerkingtreding niet worden ingetrokken of op welke wijze dan ook anders worden gekwalificeerd. Dit houdt in dat de rechten die bestuurders hebben en de motorrijtuigen die zij mogen besturen voor dat tijdstip gelijk zijn aan de rechten die zij hebben en de motorrijtuigen die zij mogen besturen vanaf dat tijdstip. Omdat de wijzigingen die de derde rijbewijsrichtlijn aanbrengt in de rijbevoegdheden niet één op één in andere gelijkwaardige rijbevoegdheden kunnen worden omgezet, is ervoor gekozen rijbewijzen van bestuurders niet om te wisselen, maar de eerste datum van afgifte van het rijbewijs als ijkpunt te nemen voor de inhoud van de rijbevoegdheden. Dit legt de verantwoordelijkheid bij de handhavings- en uitvoeringsinstanties om na te gaan of iemand een specifieke rijbevoegdheid heeft. Enerzijds betekent dit dat een persoon die voor het tijdstip van inwerkingtreding over een rijbewijs beschikt voor een of meer categorieën, ook vanaf dat tijdstip motorrijtuigen van die categorieën mag besturen, ook al zou voor een van die categorieën vanaf dat tijdstip bijvoorbeeld een hogere leeftijd gelden. Als voorbeeld kan worden gewezen op een rijbewijs houder die op grond van de thans geldende regelgeving op bijvoorbeeld 21-jarige leeftijd de beschikking heeft gekregen over een geldig rijbewijs A dat zonder beperkingen geldig is. Hij mag ook vanaf het tijdstip van inwerkingtreding alle motorrijtuigen van die categorie besturen, ook al is hij voor dat tijdstip nog geen 24 jaar. Anderzijds houdt dit in dat een aanvrager ten aanzien van wie uiterlijk voor het tijdstip van inwerkingtreding het besluit tot afgifte van een rijbewijs is genomen, een rijbewijs ontvangt met de rechten zoals die golden voor de inwerkingtreding van de derde rijbewijsrichtlijn. Deze «oude rechten» zullen ook bij de afgifte van vervangende rijbewijzen gewaarborgd blijven. Op diverse plekken in dit wetsvoorstel en bij de wijziging van de onderliggende regelgeving worden bepalingen opgenomen om deze oude rechten te garanderen. Bij de artikelsgewijze

toelichting volgt een nadere toelichting op het overgangsrecht. Tevens is bij deze memorie van toelichting een bijlage opgenomen waarin het overgangsrecht schematisch is opgenomen.

### **3. De belangrijkste verschillen tussen de tweede en de derde rijbewijsrichtlijn**

Voor het grootste deel betreft de derde rijbewijsrichtlijn een codificatie van de tweede rijbewijsrichtlijn en de sindsdien aangebrachte wijzigingen daarop. Dat betekent dat er op een groot aantal onderdelen weinig tot geen wijzigingen zijn opgenomen in de derde rijbewijsrichtlijn. Zo gaat ook de derde rijbewijsrichtlijn ervan uit dat een persoon slechts houder kan zijn van één rijbewijs en zijn de rijvaardigheidseisen of de geschiktheidseisen voor de verschillende (bestaande) rijbewijscategorieën nauwelijks veranderd. Ook behoudt de lidstaat van de gewone verblijfplaats het recht om nationale maatregelen met betrekking tot het rijbewijs ook toe te passen op houders van rijbewijzen afgegeven door het daartoe bevoegd gezag in een andere lidstaat of in een andere staat die partij is bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte of in Zwitserland.

Op de belangrijkste verschillen in de derde rijbewijsrichtlijn ten opzichte van de tweede, wordt hieronder ingegaan. Het merendeel van deze wijzigingen zal overigens niet in de WVV 1994, maar in het Reglement rijbewijzen worden opgenomen, omdat daar de verschillende rijbewijscategorieën worden uitgewerkt. Om de wijzigingen van de WVV 1994 in het juiste kader te plaatsen, worden de meest relevante wijzigingen hier echter al wel besproken.

#### *a. Invoering van de rijbewijscategorie AM voor bestuurders van bromfietsen*

In de derde rijbewijsrichtlijn wordt een nieuwe categorie ingevoerd, namelijk de categorie AM («bromfietsen»). In Nederland is reeds per 1 oktober 2006, vooruitlopend op de implementatie van de derde rijbewijsrichtlijn, het rijbewijs voor de categorie AM ingevoerd. Tevens is per 1 maart 2010 het praktijkexamen voor deze rijbewijscategorie ingevoerd. Daarbij is reeds rekening gehouden met de inhoud van de derde rijbewijsrichtlijn. Sedertdien zijn op dit punt in de derde rijbewijsrichtlijn geen wijzigingen meer aangebracht die noodzaken tot aanpassing van de WVV 1994. De regelgeving is daarmee reeds op dit punt in overeenstemming met de derde rijbewijsrichtlijn. Wel zal overeenkomstig de eisen van de derde rijbewijsrichtlijn de categorie AM niet meer als nationale categorie op het rijbewijs worden opgenomen, maar als een zelfstandige categorie.

#### *b. Invoering van de rijbewijscategorieën A1 en A2*

De invoering van de rijbewijscategorieën A1 en A2 en de gefaseerde instroom in de verschillende A-categorieën (kort gezegd: de tweewielige motorrijtuigen) is het gevolg van de keuze om voor de tweewielige motorrijtuigen te komen tot een versterking van het beginsel van een geleidelijke toegang. Uitgangspunt hierbij is dat bestuurders van tweewielige motorrijtuigen eerst beginnen met de lichtste rijbewijscategorie (A1) en daarmee dan ten minste twee jaar ervaring opdoen voordat ze een rijbewijs voor de middelzware categorie (A2) mogen behalen. Als ze daar dan weer twee jaar ervaring mee hebben opgedaan, mogen ze een rijbewijs voor de categorie A halen. De derde rijbewijsrichtlijn stelt hiervoor als minimumleeftijd vast de leeftijden van respectievelijk zestien, achttien en twintig jaren. Aan de lidstaten wordt de keus gelaten om deze

instroomleeftijden hoger vast te stellen, mits er steeds twee jaar tussen de betrokken categorieën zit: zeventien of achttien jaren voor categorie A1, negentien of twintig jaren voor categorie A2 en eenentwintig of tweeëntwintig jaren voor categorie A.

Iemand kan uiteraard ook direct een rijbewijs voor de categorie A aanvragen. Hij moet dan voldoen aan de voor die rijbewijscategorie geldende eisen van geschiktheid en rijvaardigheid en hij moet dan tenminste 24 jaar zijn.

Nederland heeft voor de geleidelijke instroom de leeftijdslimieten gekozen van 18 jaren voor categorie A1, 20 jaren voor categorie A2 en 22 jaren voor de categorie A. Hierbij wordt de huidige minimumleeftijd voor de lichtste categorie binnen A behouden. Het belangrijkste argument om te kiezen voor deze leeftijdslimiet voor de instroom in de A-categorie is de verkeersveiligheid. Het relatieve aandeel van doden en gewonden van motorrijders is momenteel al zeer groot. Uit onderzoeken van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) blijkt dat de leeftijdsgroep tussen de 16 en de 18 jaren geldt als een hoge risicogroep in het verkeer. De risicoperceptie van deze leeftijdsgroep is over het algemeen nog niet geheel ontwikkeld en hierdoor vormt deze groep een groter risico. Het verlagen van de toegangleeftijd tot onder de 18 jaren zal volgens de SWOV leiden tot een toename van het aantal ernstig gewonden in de leeftijdscategorie van 16–19 jarigen. Op basis van het SWOV-rapport kan worden geconcludeerd dat een verlaging van de toegang tot motoren tot 17 jaren een toename van 5 doden op jaarbasis tot gevolg heeft. Hoewel de nieuwe gestaffelde toegang tot de motorrijtuigen in combinatie met de leeftijdsgrens van 18 jaren een belemmering kan vormen voor de instroom van potentiële jonge motorrijders, acht de regering de toename van het aantal ernstig gewonden en verkeersdoden onverantwoord ten opzichte van het toch al relatief grote aantal verkeersslachtoffers onder de motorrijders.

Het bovenstaande laat onverlet dat kandidaten wel al eerder, namelijk vanaf 17 jaren, praktijklessen voor de rijbewijscategorie A1 zullen kunnen gaan nemen. Op die manier kunnen de kandidaten zich, onder toezicht van daarvoor opgeleide rijinstructeurs, vroegtijdig voorbereiden op het behalen van het categorie A1-rijbewijs en kunnen de kandidaten zo vroeg mogelijk op jongere leeftijd bewust worden gemaakt van de vaardigheden die nodig zijn voor het beheersen van een tweewielig motorrijtuig en van het inzicht dat nodig is om daarmee aan het verkeer te kunnen deelnemen. Gelet op het feit dat er tijdens de praktijklessen sprake zal zijn van continu toezicht en begeleiding worden hier geen negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid verwacht.

Momenteel wordt in Nederland aan personen die het praktijkexamen hebben afgelegd met een zogenoemde «lichte» motor (een motorrijtuig op twee wielen, waarvan de cilinderinhoud meer dan 120 cm<sup>3</sup> en het vermogen minder dan 35 kW bedraagt) een rijbewijs A verstrekt dat de bevoegdheid geeft tot het berijden van een motor met een maximumvermogen van 25 kW en een beperking van 0,16 kW per kg ledige massa, in de volksmond het rijbewijs «A-licht» genoemd. Na twee jaar wordt dit rijbewijs automatisch omgezet in een volwaardig rijbewijs A zonder deze beperkingen. Ten aanzien van eenieder die voor het tijdstip van inwerking-treding beschikt over een rijbewijs A met beperking tot A-licht, dan wel ten aanzien van wie voor dat tijdstip het besluit tot afgifte van een rijbewijs voor die categorie is genomen, zal automatisch na twee jaar die beperking vervallen, zodat hij dan de beschikking heeft over een volwaardig A-rijbewijs conform de derde rijbewijsrichtlijn. Tevens geeft het rijbewijs A-licht de bevoegdheid tot het besturen van motorfietsen voor de lichtere rijbewijscategorieën A1 en A2.

Echter, aangezien het rijbewijs A-licht niet is opgenomen in de derde rijbewijsrichtlijn, kan dit rijbewijs vanaf het tijdstip van inwerkingtreding niet meer worden afgegeven. In plaats hiervan zal aan personen ten aanzien van wie voor dat tijdstip een verklaring van rijvaardigheid voor A-licht is geregistreerd, waarvoor pas vanaf dat tijdstip het besluit tot afgifte wordt genomen, een rijbewijs A2 worden afgegeven. De automatische overgang naar A na twee jaren komt hiermee te vervallen en men zal een examen moeten doen om A te verkrijgen. Dit zal worden opgenomen in het overgangsrecht bij de noodzakelijke wijziging van het Reglement rijbewijzen.

*c. Aanpassing van de omschrijvingen van de rijbewijscategorieën A en B*

Op grond van de huidige regelgeving mogen met een rijbewijs voor de categorie B (kort gezegd: «personenauto's») de volgende motorrijtuigen worden bestuurd:

- a. een motorrijtuig op drie wielen, niet zijnde een motorrijtuig op twee wielen met zijspanwagen;
- b. een motorrijtuig op vier of meer wielen, waarvan de toegestane maximum massa niet meer bedraagt dan 3500 kg en die niet is ingericht voor het vervoer van meer dan acht personen, de bestuurder daaronder niet gerekend;
- c. een motorrijtuig als beschreven onder b, alsmede een door dat motorrijtuig voortbewogen aanhangwagen waarvan de toegestane maximum massa niet meer bedraagt dan 750 kg, of
- d. een motorrijtuig als beschreven onder b, alsmede een door dat motorrijtuig voortbewogen aanhangwagen waarvan de toegestane maximum massa meer bedraagt dan 750 kg, mits in dit geval de toegestane maximum massa van de aanhangwagen niet meer bedraagt dan de ledige massa van het motorrijtuig en de toegestane maximum massa van het samenstel van trekkend motorrijtuig en aanhangwagen niet meer bedraagt dan 3500 kg.

Op grond van de derde rijbewijsrichtlijn geldt voor de categorie B de volgende omschrijving:

1. een motorrijtuig op vier of meer wielen, waarvan de toegestane maximum massa niet meer bedraagt dan 3500 kg en die zijn ontworpen en gebouwd voor het vervoer van ten hoogste acht personen, de bestuurder daaronder niet gerekend;
2. een motorrijtuig als beschreven onder 1, alsmede een door dat motorrijtuig voortbewogen aanhangwagen waarvan de toegestane maximum massa niet meer bedraagt dan 750 kg, of
3. een motorrijtuig als beschreven onder 1, alsmede een door dat motorrijtuig voortbewogen aanhangwagen waarvan de toegestane maximum massa meer bedraagt dan 750 kg, mits de toegestane maximum massa van het samenstel van trekkend motorrijtuig en aanhangwagen niet meer bedraagt dan 3500 kg. Indien de toegestane maximum massa van het samenstel zwaarder is dan 3500 kg, maar niet meer bedraagt dan 4250 kg, dient de betrokken bestuurder te beschikken over een aanvullende opleiding dan wel een aanvullend examen te hebben afgelegd. Dit wordt dan door middel van een communautaire code op het rijbewijs aangegeven.

Uit bovenstaande beschrijvingen blijkt dat er enkele verschillen in het B rijbewijs optreden na de inwerkingtreding van de derde rijbewijsrichtlijn.

### *Gemotoriseerde driewieler*

Ten eerste was onder de tweede rijbewijsrichtlijn voor het besturen van de gemotoriseerde driewieler een rijbewijs B nodig. Onder de derde rijbewijsrichtlijn zal de bestuurder van een «lichte» gemotoriseerde driewieler (gemotoriseerde driewieler met een maximumvermogen van 15 kW) in het bezit moeten zijn van een rijbewijs voor de categorie A1. Voor de gemotoriseerde driewielers met een vermogen van meer dan 15 kW zal een rijbewijs voor de categorie A nodig zijn en zal de leeftijd van eenentwintig jaar als leeftijdseis gelden.

Destijds is in het Reglement rijbewijzen een artikel opgenomen dat de rechten van bezitters van driewielers respecteert. Bij de overlegging van het rijbewijs A en het kentekenbewijs van de driewieler, werd tevens een rijbewijs B afgegeven met een voor de driewieler bestemde beperkende codering. Ook deze rechten worden door het overgangsrecht beschermd. Omdat de derde rijbewijsrichtlijn verkregen rechten uitdrukkelijk eerbiedigt, zal erin worden voorzien dat bestuurders met een rijbewijs B, afgegeven voor de implementatiedatum, het recht behouden om met het rijbewijs B ook de gemotoriseerde driewieler te blijven besturen. Hetzelfde geldt, indien voor die datum het besluit tot afgifte van een rijbewijs voor de categorie B is genomen. Dit zal worden geregeld in het Reglement rijbewijzen.

### *Gewicht van de aanhanger bij B*

Het tweede onderscheid in de rijbewijscategorie B betreft de aanhanger. Momenteel wordt de eis gesteld dat een aanhanger een massa van meer dan 750 kg mag hebben, mits de toegestane maximum massa van het samenstel van trekkend voertuig en aanhanger niet meer bedraagt dan 3500 kg en de toegestane maximummassa van de aanhanger de ledige massa van het trekkend voertuig niet overtreft. De derde rijbewijsrichtlijn is ruimer en stelt dat indien de aanhanger een massa heeft van meer dan 750 kg, het samenstel een toegestane maximummassa mag hebben van niet meer dan 4250 kg. De eis dat de toegestane maximummassa van de aanhanger niet meer mag zijn dan de ledige massa van het trekkend voertuig is verdwenen. De toegestane maximummassa van de combinatie mag dus 750 kg meer bedragen dan onder de oude regelgeving, die 3500 kg als maximum kent. Wel stelt de derde rijbewijsrichtlijn dat in het geval de toegestane maximummassa van een combinatie meer bedraagt dan 3500 kg, doch niet meer dan 4250 kg, voor de bestuurder een opleiding of examen verplicht is.

De Nederlandse rijbewijzensystematiek gaat uit van het voldoen aan exameneisen voor het verkrijgen van een rijbewijs en kent niet de mogelijkheid na een opleiding een rijbewijs te verkrijgen. In lijn met deze systematiek zal voor het verkrijgen van het rijbewijs B waarmee een combinatie mag worden bestuurd met een totale massa tussen de 3500 en 4250 kg een examen moeten worden afgelegd. Bijlage V bij de derde rijbewijsrichtlijn is aldus geïnterpreteerd dat kan en zal worden aangesloten bij het examen dat moet worden afgelegd om het rijbewijs E bij B te verkrijgen. Indien het examen met goed gevolg is afgelegd, kan betrokkene kiezen voor een communautaire code 96 die bij de rijbewijscategorie B wordt afgegeven en die de bevoegdheid zal geven tot het besturen van motorrijtuigen van de categorie B met een zware aanhanger, waarbij het maximale gewicht van de combinatie 4250 kg is, of voor de afgifte van een rijbewijs E bij B.

### *Rijbewijscategorie B1*

De derde rijbewijsrichtlijn geeft tevens de mogelijkheid een rijbewijs B1 in te voeren voor vierwielers met een lege massa van ten hoogste 400 kg (550 kg voor voertuigen die bestemd zijn voor goederenvervoer, exclusief de massa van de accu's in elektrische voertuigen), en met een netto maximumvermogen van ten hoogste 15 kW. Nederland zal niet overgaan tot de invoering van dit rijbewijs en zal voor het besturen van deze categorie motorrijtuigen een rijbewijs B eisen.

### *E bij B*

Ten slotte wijzigt de derde rijbewijsrichtlijn ook de rijbevoegdheden van E bij B. De rijbevoegdheid van de categorie E bij B wordt beperkt tot aanhangers waarvan de maximale massa niet meer dan 3500 kg bedraagt. Dit houdt in dat het samenstel van het trekkende voertuig en de aanhanger niet meer dan 7000 kg mag bedragen. Is het samenstel zwaarder, dan zal rijbewijscategorie E bij C1 moeten worden behaald. De huidige regelgeving kent voor E bij B deze gewichtsbepanking niet. Uiteraard worden de rechten van de huidige houders van een rijbewijs E bij B gerespecteerd.

### *d. Invoering van de rijbewijscategorieën C1, E bij C1, D1 en E bij D1*

Op grond van de tweede rijbewijsrichtlijn was invoering van de rijbewijscategorieën C1, E bij C1, D1 en E bij D1 (kort gezegd: «lichte bus» en «lichte vrachtauto») facultatief. Destijds is in Nederland niet voor invoering hiervan gekozen, omdat de regering geen nationale kop op de tweede rijbewijsrichtlijn wilde plaatsen en de vraag vanuit de branche naar C1 en D1 beperkt was.

Inmiddels zijn deze categorieën bij het Besluit van 7 augustus 2006, houdende wijziging van het Reglement rijbewijzen in verband met de wijziging in de procedure betreffende de aanvraag en afgifte van rijbewijzen ingevoerd (Stb. 2006, 377). De reden hiervoor was gelegen in het feit dat sommige lidstaten deze categorieën al wel gebruiken, hetgeen bij de omwisseling van zo'n rijbewijs, afgegeven in een andere lidstaat van de Europese Unie, een andere staat die partij is bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte of Zwitserland tegen een Nederlands rijbewijs tot problemen leidde. De eerste afgifte van een rijbewijs voor deze categorieën aan een aanvrager die niet tevens C respectievelijk D volledig aanvraagt en die geen rijbewijs afgegeven in een andere lidstaat van de Europese Unie, een andere staat die partij is bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte of Zwitserland kan overleggen, was daarmee nog niet mogelijk, omdat daarvoor een verklaring van rijvaardigheid en een verklaring van geschiktheid vereist zijn en deze nog niet konden worden afgegeven omdat hiervoor nog geen eisen waren vastgesteld. Vanaf 19 januari 2013 zal het wel mogelijk zijn om in Nederland voor deze categorieën examen te doen en een rijbewijs te verkrijgen. Hiertoe zullen in het Reglement rijbewijzen diverse bepalingen worden opgenomen. Bij de wijziging van dat besluit zal de invoering van deze categorieën uitgebreider worden besproken.

### *e. Minimumleeftijd voor het besturen van motorrijtuigen*

De derde rijbewijsrichtlijn verhoogt in een aantal gevallen de minimumleeftijd voor het verkrijgen van een rijbewijs. Ten eerste wordt de leeftijd voor het verkrijgen van een rijbewijs voor vrachtwagen- en busbestuurders verhoogd naar respectievelijk 21 jaren voor C en 24 jaren voor

D. Verder wordt de minimumleeftijd voor C1 18 jaren en voor D1 21 jaren. Deze leeftijden laten echter de leeftijden die gelden voor beroepschauffeurs die in het bezit zijn van een bewijs van vakbekwaamheid onverlet. Voor deze groep gelden de lagere leeftijden die op basis van richtlijn nr. 2003/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2003 betreffende de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders van bepaalde voor goederen- en personenvervoer over de weg bestemde voertuigen (PbEU L 226) zijn vastgesteld.

Geconstateerd moet worden dat met de invoering van meer rijbewijscategorieën met telkens de voor die categorie specifiek vastgestelde leeftijd voor nagenoeg elke categorie een aparte minimumleeftijd is vastgesteld voor het besturen van motorrijtuigen van die categorie. Daarmee is het ondoenlijk geworden om op wetsniveau de minimumleeftijd voor het besturen van motorrijtuigen, voor het nemen van praktijklessen en voor het afgeven van rijbewijzen vast te stellen. Daarom is ervoor gekozen in de wet de basis op te nemen om bij algemene maatregel van bestuur de minimumleeftijden vast te stellen voor het besturen van zowel motorrijtuigen waarvoor een rijbewijsplicht geldt als voor niet-rijbewijsplichtige motorrijtuigen. In de toelichting bij het Reglement rijbewijzen zal hier nader op worden ingegaan.

#### *f. Invoering van een administratieve geldigheidsduur.*

In artikel 7, tweede lid, onderdeel a, van de derde rijbewijrichtlijn wordt bepaald dat de rijbewijzen van de categorieën AM, A1, A2, A, B1, B en E bij B een administratieve geldigheidsduur kennen van 10 jaar. Deze wijziging heeft voor Nederland geen gevolgen, omdat de Nederlandse regelgeving al een administratieve geldigheidsduur van 10 jaar kent. Voor andere landen, zoals bijvoorbeeld Duitsland, ligt dit anders.

Voor de rijbewijzen voor de categorieën C, E bij C, C1, E bij C1, D1, E bij D1, D en E bij D zal vanaf de implementatiedatum echter een kortere geldigheidsduur gaan gelden van vijf jaar. Bij wijze van overgangsrecht zal evenwel worden bepaald dat vóór de implementatiedatum afgegeven rijbewijzen de oude geldigheidsduur zullen behouden. Hetzelfde geldt voor vervangende rijbewijzen voor deze categorieën, afgegeven na de implementatiedatum; deze krijgen de resterende geldigheidsduur van het «oude» rijbewijs. Zodra een nieuw rijbewijs wordt afgegeven, zullen de nieuwe geldigheidstermijnen van toepassing zijn.

In artikel 2, tweede lid, van de derde rijbewijrichtlijn is de bepaling opgenomen dat wanneer de houder van een rijbewijs met een langere geldigheidsduur dan in de richtlijn is vastgesteld, zijn gewone verblijfplaats verwerft in een andere lidstaat dan die het rijbewijs heeft afgegeven, het gastland de in de richtlijn vastgestelde geldigheidsduur op het desbetreffende rijbewijs kan toepassen door het rijbewijs te vernieuwen vanaf twee jaar na de datum waarop de houder zijn gewone verblijfplaats op het grondgebied van de gaststaat heeft verworven. Een vergelijkbare bepaling was reeds in de tweede rijbewijrichtlijn opgenomen en uitgewerkt in artikel 108, eerste lid, onderdeel h, van de WVV 1994. Dit artikel zal aan de nieuwe termijn van twee jaar worden aangepast. In de artikelsgewijze toelichting zal hierop verder worden ingegaan.



*g. Vaststelling van minimumnormen betreffende de toegang tot het beroep van examiner en betreffende de opleidingseisen voor examinatoren*

In de tweede rijbewijsrichtlijn zijn geen minimumnormen opgenomen voor de opleidings- of exameneisen voor examinatoren. In de derde rijbewijsrichtlijn is dat in bijlage IV wel het geval. Op deze manier wordt beoogd de kennis en kunde van de examinatoren te verbeteren, een objectievere beoordeling van kandidaten voor het rijbewijs mogelijk te maken en te komen tot een grotere harmonisering van de rijexamens. De minimumnormen zijn niet van toepassing op de examinatoren die hun functie al voor het tijdstip van inwerkingtreding uitvoerden. Zij zullen wel moeten voldoen aan de vereisten van kwaliteitsborging en regelmatige bijscholing.

In bijlage 1 is een vergelijkend overzicht opgenomen van de verschillende rijbewijscategorieën zoals die thans in de regelgeving zijn opgenomen en zoals die komen te gelden vanaf het tijdstip van inwerkingtreding.

#### **4. Handhaving**

Zoals het er nu naar uitziet, zal de implementatie van de derde rijbewijsrichtlijn en met name de daarmee samenhangende invoering van een aantal nieuwe rijbewijscategorieën niet leiden tot de noodzaak van een aanpassing van de werkwijze bij de politie en de staande en zittende magistratuur en andere betrokken instanties. Wel zal het feit dat de politie moet herkennen of een rijbewijsbevoegdheden van voor het tijdstip van inwerkingtreding bevat, een verzwaring van de werklust met zich mee kunnen brengen en zal training op dit punt gewenst zijn.

#### **5. Organisatorische gevolgen voor de verschillende betrokken instanties**

Over het wetsvoorstel is advies ingewonnen bij de Dienst Wegverkeer (RDW), het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) en de politie. Het openbaar ministerie is wel bij het opstellen betrokken geweest, maar heeft te kennen gegeven dat het geen advies zou uitbrengen. Hieronder volgt een kort overzicht van de adviezen van de raadpleegde instanties en de organisatorische gevolgen voor deze instanties.

##### *5.1. RDW*

De RDW heeft in zijn uitvoeringstoets een aantal onderwerpen uit de derde rijbewijsrichtlijn geïdentificeerd dat zijn werkwijze en processen beïnvloedt. Het betreft:

- de introductie nieuwe en wijziging van rijbewijscategorieën;
- de wijzigingen in de leeftijdsgrenzen voor rijbewijs A;
- de verandering van geldigheidsduur van een rijbewijs;
- de wijziging van het model van het rijbewijs;
- de verandering van bevoegdheden bij diverse categorieën;
- een EU-rijbewijzenetwerk voor informatie-uitwisseling over rijbewijzen.

De RDW signaleert dat in de processen een aantal zaken complexer wordt als gevolg van het behoud van verworven rechten van voor de introductie van de derde richtlijn. De RDW geeft aan dat de veranderingen, genoemd onder de punten 1 tot en met 5, uitvoerbaar zijn voor de RDW, door aanpassingen uit te voeren in systemen en in processen. De RDW geeft aan dat dit indicatief een investering van € 1,0 miljoen vergt. Wat betreft punt 6 – het EU-rijbewijzenetwerk – bestaat momenteel nog onduide-

lijkheid met betrekking tot de wijze waarop bevestigingen tussen EU-landen zullen plaatsvinden, maar met name ook de hoeveelheid aan vragen die ieder land moet verwerken. De RDW geeft aan dat de gevolgen van een EU-rijbewijzenetwerk met name in de hoeveelheid benodigd personeel zichtbaar worden. Hierover kunnen momenteel nog geen uitspraken worden gedaan.

### *5.2. CBR*

Met betrekking tot de implementatie van de derde rijbewijsrichtlijn geeft het CBR in zijn uitvoeringstoets aan dat met name de gefaseerde instroom in de verschillende A-categorieën en de invoering van de rijbewijscategorieën C1 en D1 gevolgen zullen hebben voor de organisatie en infrastructuur van het CBR. Het CBR zal voor deze categorieën examens moeten ontwikkelen en vanaf 2013 afnemen. Het is nog onduidelijk wat de effecten van deze veranderingen op de vraag naar examens zal zijn. Hierdoor is het momenteel nog niet mogelijk een inschatting te maken van de inspanningen en kosten die het CBR voor de implementatie van de derde rijbewijsrichtlijn zal moeten maken. Aangezien deze examens regelgevingstechnisch hun weerslag vinden in het Reglement rijbewijzen en in ministeriële regelingen, zal het CBR bij die gelegenheid nogmaals een uitvoeringstoets uitvoeren.

Daarnaast zal de inkorting van de geldigheidsduur van de rijbewijzen in de C- en D-categorieën impact hebben op de werkzaamheden van het CBR. Van 2018 tot 2022 zal een verdubbeling van het aantal aanvragen plaatsvinden, aangezien in die periode de gevolgen van de halvering van de geldigheidsduur van 10 naar 5 jaar zichtbaar worden. Dit heeft tot gevolg dat het CBR in die periode tevens te maken krijgt met een verdubbeling van het aantal Eigen Verklaringen en keuringen ten aanzien van de medische geschiktheid. Gedurende die periode zal volgens het CBR naar schatting 18,5 FTE extra noodzakelijk zijn om alle aanvragen te verwerken.

### *5.3. Politie*

De politie heeft aangegeven de keuze voor de datum van afgifte als criterium welke rechten gelden bij welke categorie, consequenties heeft voor de handhaving. Hierover zal op tijdig voorlichting dienen plaats te vinden. Verder zal, bijvoorbeeld in verband met de invoering van nieuwe rijbewijscategorieën, aanpassing van de automatisering nodig zijn.

### *5.4. Openbaar ministerie*

Het openbaar ministerie heeft aangegeven dat de implementatie van de derde rijbewijsrichtlijn weinig tot geen effecten op zijn werkwijze en processen zal hebben.

## **6. Administratieve lasten, bedrijfseffecten en nalevingskosten**

### *6.1. Administratieve lasten voor de burger*

De derde rijbewijsrichtlijn heeft tot gevolg dat er een aantal rijbewijscategorieën bij komt. Dat zijn de categorieën A1, A2, C1 en D1. In het kader van de administratieve lasten is nagegaan of de invoering van deze extra categorieën gevolgen heeft voor het aantal af te geven rijbewijzen en het aantal te verrichten medische keuringen. Daartoe is advies gevraagd aan het CBR.

### *Aantal rijbewijzen*

De extra categorieën A1 en A2 zijn bedoeld om jonge motorrijders met nog weinig ervaring verantwoord te laten instromen. Eerst een motor met licht vermogen en daarna een motor met zwaarder vermogen. Aan de ene kant betekent dit dat een aantal mensen achtereenvolgens voor meer dan één categorie A een rijbewijs moet halen. Aan de andere kant zal dit ook mensen ontmoedigen die de weg naar de zwaarste categorie te moeilijk, te kostbaar of te complex vinden. Deze mensen opteren dan voor de auto als vervoermiddel. Het CBR verwacht eerder een daling van het aantal A-rijbewijzen dan een toename. Vanwege de onzekerheid wordt er vooralsnog van uitgegaan dat het aantal rijbewijzen van de categorieën A vrijwel gelijk blijft ten opzichte van het huidige aantal voor de categorie A.

Voor de categorieën C en D rijbewijzen komen er twee lichte categorieën bij, te weten een categorie C1 en een categorie D1. Deze 2 categorieën zijn niet interessant voor beroepschauffeurs. Bedrijven die goederen, respectievelijk personen vervoeren, zullen gezien het in te zetten materieel uitsluitend personen in dienst nemen die een volwaardig C resp. D rijbewijs hebben. De categorieën C1 en D1 zijn met name interessant voor burgers met een camper of een kleine personenbus. Deze groep burgers heeft nu een rijbewijs C resp. D nodig en na implementatie van de derde rijbewijsrichtlijn een rijbewijs C1 en D1. De verwachting is dan ook dat ook in deze categorie rijbewijzen het aantal af te geven rijbewijzen nagenoeg gelijk blijft.

De frequentie van de medische keuring voor houders van rijbewijzen C en D en daarmee de vernieuwing van het rijbewijs gaat van 10 jaar naar 5 jaar. Dat betekent een verdubbeling van het aantal te vernieuwen rijbewijzen van jaarlijks 90 000 naar 180 000, een toename van circa 90 000. In de bedrijfstak is afgesproken dat de kosten van een nieuw rijbewijs en de tijd die men nodig heeft om dat nieuwe rijbewijs te krijgen, voor rekening van de chauffeur komt.

Dat betekent de volgende toename van administratieve lasten voor de burgers:

	Toename	Uren	Kosten	Totaal
Te verlengen rijbewijzen	90 000	1.35 minuten	€ 5,28	142 500 uren € 475 200

### *Aantal medische keuringen*

De implementatie van de derde rijbewijsrichtlijn is overigens wel direct aanleiding voor chauffeurs om een tweetal keuringen die na implementatie van de derde rijbewijsrichtlijn vanaf 2013 vijfjaarlijks verplicht zijn, terug te brengen tot één vijfjaarlijkse keuring. Naast de rijbewijskeuring is verplicht een ARBO-keuring. Om praktische redenen en om redenen van kostenbesparing zal nagenoeg bijna iedere beroepschauffeur er voor kiezen deze keuringen te combineren. Het CBR accepteert nu al de ARBO-keuringen als rijbewijskeuring. Inschatting is dat door het gelijk trekken van de termijn van de keuringen het aantal rijbewijskeuringen voor beroepschauffeurs eerder afneemt dan toeneemt. Voor de berekening van de administratieve lasten wordt er vooralsnog van uitgegaan dat het aantal keuringen voor beroepschauffeurs gelijk blijft. De reden daarvoor is dat men er voor zal kiezen om de vijfjaarlijkse ARBO-keuringen gelijk te laten lopen met de vijfjaarlijkse medische keuringen voor het rijbewijs.

Dit laat onverlet dat chauffeurs iedere vijf jaar in plaats van iedere 10 jaar een formulier Eigen Verklaring moeten ophalen en invullen. Het standaardkostenmodel rekent met 50 minuten voor het ophalen en 10 minuten voor het invullen van het formulier. Het standaardkostenmodel rekent voor de kosten van vervoer met een bedrag van € 1,28.

Dat betekent voor de extra 90 000 Eigen Verklaringen per jaar een toename van de administratieve lasten voor burgers met 90 000 uren en een bedrag van € 115 200,-.

De burgers die een groot rijbewijs bezitten, worden wel geconfronteerd met een toename van het aantal medische keuringen. Ingeschat wordt dat voor 10% van de bezitters van een groot rijbewijs geen ARBO-keuring verplicht is, omdat daarvoor sprake is van een rijbewijs voor particulier gebruik.

Dit betekent jaarlijks 9000 meer medische keuringen voor burgers. Geconcretiseerd tegen de in het standaardkostenmodel gehanteerde uren en kosten voor het doen van medische keuringen, betekent dit:

	toename	uren	kosten	Totaal
Medische keuringen	9 000	2	€ 4,63	18 000 uren € 42 000

#### *Samenvatting administratieve lasten burgers*

Voor burgers leidt de implementatie van de derde rijbewijsrichtlijn tot een toename van de administratieve lasten met 250 500 uren en € 632 400,-.

#### *6.2 Nalevingskosten*

Zowel de beroepschauffeurs als de «particuliere» groot rijbewijs bezitters zullen een Eigen Verklaring moeten indienen. De toename met jaarlijks 90 000 verklaringen van geschiktheid, leidt tot een stijging van de nalevingskosten voor wat de Eigen Verklaring betreft met € 2 074 500,-. Een medische keuring voor het groot rijbewijs kost circa € 65,-. Dat betekent voor de onderhavige 9000 burgers een toename van de nalevingskosten met in totaal € 585 000,-.

De totale toename van de nalevingskosten voor burgers is € 2 659 500,-.

#### *6.3 Administratieve lasten voor het bedrijfsleven*

Zoals hierboven is aangegeven, komen de kosten en de uren voor verlenging van het rijbewijs geheel voor rekening van de chauffeur. Wat dat betreft heeft de implementatie van de derde rijbewijsrichtlijn geen gevolgen voor de administratieve lasten voor het bedrijfsleven. Wel zullen de rijscholen bij de implementatie kennis moeten nemen van de voor hun bedrijfsvoering relevante gevolgen van deze derde rijbewijsrichtlijn. Ingeschat wordt dat hiermee ongeveer één uur gemoeid is per rijschool. Er zijn ongeveer 5000 rijscholen.

Dat betekent een eenmalige extra administratieve last voor het bedrijfsleven van circa € 150 000,-.

#### 6.4 Bedrijfseffecten

De invoering van de nieuwe rijbewijscategorieën zal consequenties hebben voor bedrijven die rijles geven in de zin van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993. Er zullen in verband met die nieuwe categorieën nieuwe les- en examenvoertuigen aangeschaft moeten worden. Omdat de eisen hiervoor bij algemene maatregel van bestuur worden bepaald, zal bij de noodzakelijke aanpassing van de desbetreffende algemene maatregel van het bestuur (dat is het Reglement rijbewijzen) op de bedrijfseffecten worden ingegaan.

#### 7. Milieueffecten

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

#### 8. Voorlichting

Een goede voorlichting en communicatie is van belang om alle betrokkenen duidelijk te maken wat er gaat veranderen en wat niet. De voorlichting zal zich hierop richten en zal zodanig worden vormgegeven dat zowel de burgers als de betrokken organisaties kennis kunnen nemen van wat er wijzigt en wat niet. Deze maatregelen worden ontwikkeld door het ministerie van Infrastructuur en Milieu in nauwe samenwerking met betrokken partijen als het CBR, de RDW, de politie, het openbaar ministerie en brancheorganisaties op het terrein van vervoer. De voorlichting binnen de eigen organisaties zal, in afstemming met het ministerie van Infrastructuur en Milieu worden uitgevoerd door de desbetreffende organisaties.

#### 9. Implementatietermijn

De uiterste datum waarop de wetgeving van de lidstaten aan de derde rijbewijsrichtlijn moet voldoen, is 19 januari 2011, terwijl de datum waarop de regelgeving in werking moet treden, is vastgesteld op 19 januari 2013. Bij brief van 17 maart 2011 is Nederland door de Europese Commissie in gebreke gesteld wegens overschrijding van de implementatietermijn. Bij brief van 28 april 2011 heeft Nederland aangegeven dat de achterstand wordt veroorzaakt door de grote omvang en complexiteit van de wet- en regelgeving die voor de implementatie van de richtlijn nodig is. Gaandeweg bleek dat de voorbereiding van het wetsvoorstel en de onderliggende regelgeving ingewikkelder was dan verwacht, waardoor het overleg met alle betrokkenen veel tijd heeft gekost. Er ligt nu een wetsvoorstel dat breed ondersteund wordt, terwijl ook de noodzakelijke aanpassing op het niveau van algemene maatregel van bestuur inmiddels voor advies is voorgelegd aan de adviesinstanties. Daarnaast is inmiddels ook begonnen met de noodzakelijke aanpassingen in de ministeriële regelingen.

Tevens is in genoemde brief aangegeven dat Nederland verwacht de datum van 19 januari 2013 wel te halen. Dit heeft mede te maken met het feit dat, anders dan in veel Europese landen, in Nederland het traject van het wijzigen en publiceren van regelgeving enerzijds en het ter hand nemen van de uitvoering anderzijds, parallel loopt. Naar verwachting zal de regelgeving ruimschoots voor 19 januari 2013, namelijk rond de zomer van 2012, gereed zijn en worden gepubliceerd.

De volgende stap in de procedure is een met redenen omkleed advies van de kant van de Europese Commissie. Het is aan de Commissie om te bepalen of en wanneer dit wordt uitgebracht.

## 10. Transponeringstabel

In de onderstaande tabel is terug te vinden met welke van de hieronder opgenomen wetsartikelen de richtlijnbepalingen corresponderen:

Bepaling uit Richtlijn 2006/126/EG	Geïmplementeerd in:	Omschrijving beleidsruimte	Toelichting op de keuzen bij invulling beleidsruimte
artikel 1	artikel 107, tweede lid, onderdeel a, van de WVV 1994; uitgewerkt in de Regeling vaststelling modellen rijbewijzen en daarmee verband houdende formulieren	geen	niet van toepassing
artikel 2, eerste lid	artikelen 108, eerste lid, onderdelen f, h en i, 112, tweede lid, 115, derde lid, 119, derde lid, 120, vierde lid, 123, tweede lid, 124, negende lid, 125, derde lid, 126, zesde lid, 130, vijfde lid, 132, zevende lid, 134, tiende lid, 161, derde lid, 180, achtste lid, van de WVV 1994, uitgewerkt in diverse bepalingen uit hoofdstuk 2, § 1 t/m 3, van het Reglement rijbewijzen	geen	niet van toepassing
artikel 2, tweede lid	artikelen 108, eerste lid, onderdelen h en i, 4°, van de WVV 1994	administratieve geldigheidsduur na 2 jaar aanbrengen	wenselijkheid om rijbewijzen te uniformeren
artikel 3, eerste en tweede lid	artikelen 107, tweede lid, onderdeel a, 113, 116 en 123a, van de WVV 1994, uitgewerkt in hoofdstuk V, § 2 en 3, van het Reglement rijbewijzen, en de Regeling vaststelling modellen rijbewijzen en daarmee verband houdende formulieren	geen	niet van toepassing
artikel 3, derde lid	artikelen 107, tweede lid, onderdeel a, van de WVV 1994, en de Regeling vaststelling modellen rijbewijzen en daarmee verband houdende formulieren	geen	niet van toepassing
artikel 4, tweede lid (rijbewijscategorie AM)	artikelen 1, eerste lid, onderdeel e, 110, 110b, eerste lid, 111, eerste lid, 118, eerste en tweede lid, van de WVV 1994, uitgewerkt in de artikelen 5, eerste lid, 6 en 15, eerste lid, onderdeel a, van het Reglement rijbewijzen	geen	niet van toepassing
artikel 4, derde lid, onderdelen a, b en c (rijbewijscategorieën A1, A2, A)	artikelen 1, eerste lid, onderdeel c, 110, 110b, eerste lid, 111, eerste lid, 118, eerste en tweede lid, van de WVV 1994, uitgewerkt in de artikelen 5, eerste lid, 6, en 15, eerste lid, onderdelen b, c en d, van het Reglement rijbewijzen	geen	niet van toepassing
artikel 4, vierde lid, onderdelen a, b en c (rijbewijscategorie B en E bij B)	artikelen 1, eerste lid, onderdeel c, 110, 110b, eerste lid, 111, eerste lid, 118, eerste en tweede lid, van de WVV 1994, uitgewerkt in de artikelen 5, eerste lid, 6 en 15, eerste lid, onderdelen e en j, en vierde lid, van het Reglement rijbewijzen	facultatieve categorie B1 invoering B tot 4250kg voor totale combinatie middels examen of opleiding	er komt geen categorie B1 aansluiting bij exameneisen E bij B
artikel 4, vierde lid, onderdelen d, e, f en (rijbewijscategorieën C1, E bij C1, C en E bij C)	artikelen 1, eerste lid, onderdeel c, 110, 110b, eerste lid, 111, eerste lid, 118, eerste en tweede lid, van de WVV 1994, uitgewerkt in de artikelen 5, eerste lid, 6 en 15, eerste lid, onderdelen f, g en j, van het Reglement rijbewijzen	geen	niet van toepassing

Bepaling uit Richtlijn 2006/126/EG	Geïmplementeerd in:	Omschrijving beleidsruimte	Toelichting op de keuzen bij invulling beleidsruimte
artikel 4, vierde lid, onderdelen h, i, j en k (rijbewijscategorieën D1, E bij D1, D en E bij D)	artikelen 1, eerste lid, onderdeel c, 110, 110b, eerste lid, 111, eerste lid, 118, eerste en tweede lid, van de WVV 1994, uitgewerkt in de artikelen 5, eerste lid, 6 en 15, eerste lid, onderdelen h, i en j, van het Reglement rijbewijzen	geen	niet van toepassing
artikel 4, vijfde lid	artikel 108, eerste lid, onderdeel a, van de WVV 1994	betreft mogelijkheid bepaalde categorieën motorrijtuigen uit te zonderen van de rijbewijsplicht	de reeds bestaande uitzondering voor bestuurders van gehandicaptenvoertuigen met een motor is gehandhaafd. Ten aanzien van bestuurders van land- en bosbouwtrekkers en motorrijtuigen met beperkte snelheid bestaat het voornemen over te gaan tot invoering van een rijbewijsplicht
artikel 4, zesde lid, eerste alinea	onderdeel a: behoeft geen implementatie; onderdeel b: niet van toepassing; onderdeel c: artikel 110, 110b, eerste lid, en tweede lid, onderdeel b, 111, eerste lid, van de WVV 1994, uitgewerkt in artikel 5, eerste lid, en 6 van het Reglement rijbewijzen; onderdeel d: behoeft geen implementatie	onderdeel a: mogelijkheid afwijking leeftijd AM onderdeel b: afwijking leeftijd B1 onderdeel c: keuzemogelijkheid voor instroom in categorieën A1, A2 en A onderdeel d, eerste alinea: afwijking minimumleeftijd B	onderdeel a: geen gebruik van gemaakt onderdeel b: niet gekozen voor invoering B1 onderdeel c: gekozen is voor instroom in resp. A1, A2 en A van 18, 20 en 22 jaar onderdeel d, eerste alinea: een experiment is in voorbereiding om jongeren in het kader van begeleid rijden vanaf 17 jaar een rijbewijs B te laten halen
artikel 4, zesde lid, tweede alinea artikel 4, zesde lid, derde en vierde alinea	behoeft geen implementatie niet van toepassing	uitzonderingen leeftijd C en D derde alinea: alleen nationale geldigheid rijbewijzen aan jongere bestuurders vierde alinea: mogelijkheid erkenning rijbewijzen van jongere bestuurders op grondgebied	niet voor gekozen derde alinea: van toepassing op jongeren die in het kader van begeleid rijden vanaf 17 jaar de beschikking krijgen over een rijbewijs B vierde alinea: niet voor gekozen
artikel 5, eerste lid	artikel 118, derde en vierde lid, van de WVV 1994; uitgewerkt in de artikelen 16, 17, 18, 19, 24, 25, 114, 115, 116, 118, 118a, van het Reglement rijbewijzen en in de Regeling coderingen beperkingen rijbevoegdheid	geen	niet van toepassing
artikel 5, tweede lid	artikel 111, eerste lid, onderdeel b, van de WVV 1994; uitgewerkt in artikel 103, derde lid, van het Reglement rijbewijzen	geen	niet van toepassing
artikel 6, eerste lid	artikelen 113, eerste lid, en 116, eerste lid, van de WVV 1994, uitgewerkt in artikel 67e, eerste lid, onderdeel b, en vierde lid, 67f, eerste lid, onderdeel b, en vijfde lid, 67g, eerste lid, onderdeel b, en vijfde lid, en 67h, eerste lid, onderdeel b, en vijfde lid, van het Reglement rijbewijzen	geen	niet van toepassing
artikel 6, tweede lid	artikel 113, eerste lid, en 116, eerste lid, van de WVV 1994, uitgewerkt in de artikelen 19b, 20, 21a, 21b, 22 en 23 van het Reglement rijbewijzen	geen	niet van toepassing
artikel 6, derde lid	behoeft geen implementatie	keuzemogelijkheid betreffende gelijkwaardigheid van rijbewijzen op eigen grondgebied	niet voor gekozen
artikel 6, vierde lid	behoeft geen implementatie	machtigingsmogelijkheden	niet voor gekozen

Bepaling uit Richtlijn 2006/126/EG	Geïmplementeerd in:	Omschrijving beleidsruimte	Toelichting op de keuzen bij invulling beleidsruimte
artikel 7, eerste lid	artikel 111 van de WVV 1994, uitgewerkt in hoofdstukken II, III en IV van het Reglement rijbewijzen, de Regeling eisen geschiktheid 2000, en de diverse Regelingen eisen theorie-examen en de diverse regelingen eisen praktijkexamens voor de verschillende rijbewijscategorieën	keuzemogelijkheid voor categorie AM voor invoering praktijkexamen en voor al dan niet stellen geschiktheidseisen keuzemogelijkheid tussen opleidingseisen of examens bij rijbewijscategorieën A	praktijkexamen voor AM (en dan verschillend voor tweewielige of vierwielige bromfietsen); geen geschiktheidseisen voor categorie AM aansluiting bij de huidige examensystematiek
artikel 7, tweede lid	artikel 122, eerste lid, van de WVV 1994	langere geldigheidsduur mogelijk	niet voor gekozen
artikel 7, derde lid	artikelen 111, 116, eerste lid, 122, tweede lid, van de WVV 1994, uitgewerkt in hoofdstuk II, § 2, van het Reglement rijbewijzen	keuzemogelijkheid voor geschiktheidsonderzoek voor AM, A1, A2, A, B, B1 en BE beperking geldigheidsduur in verband met verkeersveiligheidsmaatregelen of voor toepassen specifieke maatregelen of in verband met leeftijd of medische controles	niet voor gekozen mogelijkheid geldigheidsduur te beperken in verband met medische controles
artikel 7, vierde lid	behoeft geen implementatie	na instemming Commissie andere afgifte-eisen rijbewijzen	geen gebruik van gemaakt
artikel 7, vijfde lid	artikelen 112, eerste lid, onderdeel e, 114, 120a, 123, 123a en 124, van de WVV 1994	geen	niet van toepassing
artikel 8	behoeft geen implementatie	niet van toepassing	niet van toepassing
artikel 9	behoeft geen implementatie	niet van toepassing	niet van toepassing
artikel 10	artikel 421 van de WVV 1994	geen	niet van toepassing
artikel 11, eerste lid	artikel 113, eerste lid, van de WVV 1994, uitgewerkt in de artikelen 38, tweede lid, 40, derde lid, 41, tweede lid, 42, achtste lid, 45, 47, tweede lid, 48, eerste lid, van het Reglement rijbewijzen	geen	niet van toepassing
artikel 11, tweede lid	artikelen 112, 122, tweede lid, 123, tweede lid, 124, negende lid, 125, derde lid, 130, vijfde lid, 131, vijfde lid, 132, zevende lid, 134, tiende lid, 161, derde lid, 179, achtste lid, 180, achtste lid, van de WVV 1994	keuzemogelijkheid om nationale bepalingen toe te passen op door andere lidstaat afgegeven rijbewijs	de reeds in de wet opgenomen mogelijkheden hiertoe zijn gehandhaafd
artikel 11, derde lid	artikel 109 van het Reglement rijbewijzen	geen	niet van toepassing
artikel 11, vierde lid	artikel 112, eerste lid, onderdeel f, van de WVV 1994, uitgewerkt in hoofdstuk II van het Reglement rijbewijzen	keuze om geen rijbewijs af te geven als rijbewijs in andere lidstaat nietig is verklaard	van deze mogelijkheid is geen gebruik gemaakt
artikel 11, vijfde lid	artikel 113, eerste lid, van de WVV 1994, uitgewerkt in hoofdstuk II van het Reglement rijbewijzen	geen	niet van toepassing
artikel 11, zesde lid	artikel 113, eerste lid, en 108, eerste lid, onderdelen h en i, 4°, van de WVV 1994, uitgewerkt in hoofdstukken II en artikel 111 van het Reglement rijbewijzen	keuzemogelijkheid om geen EU-rijbewijzen te erkennen die zijn afgegeven tegen inwisseling van een rijbewijs uit een derde land	van deze mogelijkheid is geen gebruik gemaakt
artikel 12	artikel 113, eerste lid, van de WVV 1994, uitgewerkt in hoofdstuk II van het Reglement rijbewijzen	geen	niet van toepassing
artikel 13, eerste lid,	niet van toepassing	gelijkwaardigheid van rijbevoegdheden vaststellen	niet voor gekozen, gewaarborgd in overgangsrecht
artikel 13, tweede lid	gewaarborgd in overgangsrecht	geen	niet van toepassing
artikel 14	behoeft geen implementatie	niet van toepassing	niet van toepassing
artikel 15	artikel 127, vierde lid, van de WVV 1994	geen	niet van toepassing
artikel 16	behoeft geen implementatie	geen	niet van toepassing
artikelen 17 t/m 19	behoeven geen implementatie	niet van toepassing	niet van toepassing



Behoeft geen implementatie: het betreft hier bepalingen die verwijzen naar de richtlijn zelf, bepalingen die een opdracht inhouden aan bijvoorbeeld de lidstaten, die niet hoeft te worden verwerkt in nationale regelgeving, dan wel bepalingen die een optie inhouden.

### **Artikelsgewijze toelichting**

#### *Artikel I, onderdeel A*

In de voorgestelde wijziging van artikel 4b, eerste lid, is geëxpliciteerd dat de RDW taken uitvoert in het kader van de gegevensuitwisseling op het gebied van de rijbewijzen en dat de dienst de bevoegdheid heeft daarvoor tarieven vast te stellen.

#### *Artikel I, onderdelen B en C*

Zoals in het algemeen deel van de toelichting is aangegeven, zijn in bijlage IV bij de derde rijbewijsrichtlijn eisen opgenomen waaraan examinatoren moeten voldoen. Het is de taak van het CBR om ervoor te zorgen dat er voor alle categorieën voldoende en voldoende opgeleide examinatoren zijn die de praktijkexamens kunnen afnemen. Het is de bedoeling dat deze taak in de wet wordt vastgelegd. Dit wordt opgenomen in een wetsvoorstel waarmee de onder het voormalige ministerie van Verkeer en Waterstaat (VenW) ressorterende zbo's onder de Kaderwet zbo's zouden worden gebracht. Inmiddels is voormalig VenW samengevoegd met delen van het voormalig ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) tot het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) en valt een aantal zbo's die onder voormalig VROM ressorteerden ook onder IenM. Ook voormalig VROM was bezig met aanpassingswetgeving om de Kaderwet zbo's van toepassing te verklaren op die zbo's. Thans wordt gewerkt aan een samenvoeging van beide wetsvoorstellen. Vanwege de onzekerheid van het tijdspad van de verschillende wetsvoorstellen, is er voor de zekerheid voor gekozen om, vooruitlopend op de bovengenoemde aanpassingswetgeving, in het onderhavige wetsvoorstel een zelfstandige basis op te nemen op grond waarvan het CBR bij zijn taken op het gebied van de opleiding van examinatoren, rekening moet houden met bijlage IV van de derde rijbewijsrichtlijn. Op deze wijze wordt bijlage IV geïmplementeerd.

#### *Artikel I, onderdeel D*

##### *Eerste lid*

Op grond van het huidige artikel 108, eerste lid, onderdeel h, van de wet mag een in Nederland woonachtige houder van een rijbewijs afgegeven door het daartoe bevoegde gezag in een andere lidstaat van de Europese Unie, een andere staat die partij is bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, of Zwitserland nog een bepaalde tijd met dat rijbewijs in Nederland blijven rijden. Het gaat om de tijd die is gelegen tussen de datum van vestiging in Nederland en de datum waarop sedert de datum van afgifte van dat rijbewijs tien jaren zijn verstreken dan wel gedurende een jaar vanaf het moment van vestiging van die bestuurder in Nederland, indien die periode korter is dan een jaar. Het huidige artikel is gebaseerd op de tweede rijbewijsrichtlijn, waarin geen maximale administratieve geldigheidsduur voor rijbewijzen is opgenomen.

Zoals gezegd in het algemene deel van deze memorie van toelichting voert de derde rijbewijsrichtlijn een administratieve geldigheidsduur in. Deze geldigheidsduur is in die richtlijn bepaald op 10 jaar. Een lidstaat kan evenwel kiezen voor een geldigheidsduur van 15 jaar. Nederland kent al een administratieve geldigheidsduur van 10 jaar. De formulering van

artikel 2, eerste lid, juncto artikel 7, tweede lid, van de derde rijbewijsrichtlijn is aldus geïnterpreteerd dat ook rijbewijzen met een geldigheidsduur van 15 jaar moeten worden erkend. Onderdeel D, eerste lid, voorziet hier in (artikel 108, eerste lid, onderdeel h, onder 1°).

Artikel 2, tweede lid, van de derde rijbewijsrichtlijn bepaalt evenwel ook dat het gastland de in artikel 7, tweede lid, van de derde rijbewijsrichtlijn bepaalde geldigheidsduur mag toepassen op een – geldig – rijbewijs zonder de in artikel 7, tweede lid, van de derde rijbewijsrichtlijn genoemde geldigheidsduur door dat rijbewijs te vernieuwen vanaf twee jaar na de datum waarop de houder zijn gewone verblijfplaats op het grondgebied van het gastland heeft gevestigd. Hierbij moet bijvoorbeeld worden gedacht aan een rijbewijs afgegeven op basis van de tweede rijbewijsrichtlijn, dat een onbepaalde geldigheidsduur kent. De formulering van artikel 108, eerste lid, onderdeel h, onder 2°, in onderdeel D, eerste lid, is gebaseerd op de oude tekst van artikel 108, eerste lid, onderdeel h, met dien verstande dat de in dat artikellid opgenomen termijn van een jaar wordt verlengd tot twee jaar. Op deze manier wordt recht gedaan aan het uitgangspunt van de derde rijbewijsrichtlijn dat de rijbewijzen onderling moeten worden erkend, maar wordt tegelijkertijd de reeds bestaande mogelijkheid gehandhaafd om de Nederlandse geldigheidsduur van 10 jaar toe te passen op rijbewijzen afgegeven op grond van de tweede rijbewijsrichtlijn met een langere geldigheidsduur dan tien jaren. Voor de volledigheid wordt erop gewezen dat deze bepaling alleen betrekking heeft op geldige rijbewijzen. Zou het betrokken rijbewijs binnen de genoemde periode van twee jaar na vestiging van de houder in Nederland zijn geldigheid verliezen, dan zal betrokkene dat eerder moeten omwisselen.

#### *Tweede en derde lid*

In onderdeel D, tweede lid, wordt aangegeven in welke gevallen een bestuurder van een bromfiets niet hoeft te beschikken over een Nederlands rijbewijs voor de categorie AM. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen vier categorieën rijbewijshouders:

- a. bestuurders die buiten Nederland, anders dan in een andere lidstaat van de Europese Unie, een andere staat die partij is bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte of Zwitserland, woonachtig zijn en die zich bevinden in het internationaal verkeer – deze hoeven niet over een bromfietsrijbewijs te beschikken, omdat er in internationale regelgeving geen rijbewijsplicht bestaat voor de bromfietzers;
- b. bestuurders die afkomstig zijn uit een staat anders dan een andere lidstaat van de Europese Unie, een andere staat die partij is bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte of Zwitserland en die in Nederland woonachtig zijn – deze zullen gedurende de eerste 185 dagen na vestiging in Nederland nog mogen rondrijden. Daarna mogen zij alleen een bromfiets besturen indien zij een rijbewijs hebben gehaald voor de categorie AM;
- c. bestuurders die woonachtig zijn in een andere lidstaat van de Europese Unie, een andere staat die partij is bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte of Zwitserland, en die zich in het internationaal verkeer bevinden – deze bestuurders dienen te beschikken over een rijbewijs voor de categorie AM of een rijbewijs dat geldig is voor een andere categorie. Een uitzondering betreft evenwel de bestuurders van snorfietsen, omdat de rijbewijsplicht voor de categorie AM geen betrekking heeft op bestuurders van snorfietsen. Onder snorfiets wordt verstaan een bromfiets die blijkens de gegevens in het kentekenregister of het voor het voertuig afgegeven kentekenbewijs is geconstrueerd voor een maximumsnel-

- heid die niet meer bedraagt dan 25 km/h. Deze uitzondering is opgenomen in het voorgestelde nieuwe derde lid van artikel 108;
- d. bestuurders die in Nederland woonachtig zijn en aan wie door het daartoe bevoegde gezag in een andere lidstaat van de Europese Unie, een andere staat die partij is bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte of Zwitserland een rijbewijs is afgegeven dat geldig is voor een andere categorie dan AM – deze bestuurders mogen ook met een rijbewijs dat geldig is voor een andere categorie dan AM een bromfiets besturen gedurende de in artikel 108, eerste lid, onderdeel h, genoemde termijn. De reden hiervoor is gelegen in het feit dat bij omwisseling van dat rijbewijs op grond van artikel 19b van het Reglement rijbewijzen een rijbewijs wordt afgegeven dat ook geldig is voor de categorie AM. Wellicht ten overvloede wordt erop gewezen dat bestuurders van bromfietsen die in Nederland woonachtig zijn en die beschikken over een rijbewijs voor de categorie AM, afgegeven door het daartoe bevoegde gezag in een andere lidstaat van de Europese Unie, een andere staat die partij is bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte of Zwitserland, vallen onder artikel 108, eerste lid, onderdeel h.

Er is niet voor gekozen om in het in onderdeel D, derde lid, voorgestelde nieuwe vierde lid expliciet vast te leggen dat het in artikel 108, onderdelen f, h en i, bedoelde rijbewijs niet door de staat van afgifte mag zijn geschorst, ongeldig verklaard of ongeldig geworden, terwijl evenmin aan de houder de rijbevoegdheid mag zijn ontzegd. De reden hiervoor is gelegen in het feit dat dit thans al blijkt uit het gebruik van het woord «geldig» in artikel 108, eerste lid. Hiermee is al voldoende duidelijk dat het in de hierboven bedoelde gevallen moet gaan om een rijbewijs dat niet door de staat van afgifte is geschorst, ongeldig verklaard of ongeldig geworden, terwijl evenmin aan de houder de rijbevoegdheid mag zijn ontzegd.

#### *Artikel I, onderdelen E, F en G*

Zoals in het algemeen deel van de memorie van toelichting is aangegeven, is er voor gekozen de minimumleeftijden voor het besturen van motorrijtuigen niet langer in de wet op te nemen, maar bij algemene maatregel van bestuur vast te leggen.

Deze onderdelen voorzien in het opnemen van een wettelijke basis om de verschillende minimumleeftijden voor respectievelijk het besturen van de verschillende soorten motorrijtuigen, het mogen volgen van rijonderricht en het verkrijgen van een rijbewijs voor de verschillende rijbewijscategorieën bij algemene maatregel van bestuur te bepalen.

#### *Artikel I, onderdeel H*

Net zoals de tweede rijbewijsrichtlijn bevat de derde rijbewijsrichtlijn de bepaling (in artikel 7, vijfde lid) dat eenieder slechts houder kan zijn van één enkel (EU-)rijbewijs. Verder bepaalt artikel 11, vierde lid, van de derde rijbewijsrichtlijn dat een lidstaat geen rijbewijs afgeeft aan een aanvrager indien zijn rijbewijs in een andere lidstaat is beperkt, geschorst of ingetrokken. Tevens kan een lidstaat weigeren tot afgifte over te gaan indien het rijbewijs van de aanvrager in een andere lidstaat nietig is verklaard.

Het uitgangspunt dat eenieder slechts kan beschikken over één rijbewijs is reeds in de regelgeving verwerkt (bijvoorbeeld door de verschillende bepalingen dat bij het verkrijgen van een nieuw rijbewijs eerst het oude moet zijn ingeleverd).

Om, in het belang van de verkeersveiligheid, fraude en rijbewijstoerisme zoveel mogelijk tegen te gaan, is in aanvulling op deze bepalingen in de in dit onderdeel voorgestelde toevoeging van artikel 112, eerste lid, onderdeel f, vastgelegd dat ook geen rijbewijs wordt afgegeven indien ten aanzien van de houder is gebleken dat in een andere lidstaat van de Europese Unie of in een andere staat die partij is bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte of Zwitserland, het rijbewijs is geschorst of een beperkende maatregel met betrekking tot het rijbewijs of de rijbevoegdheid onherroepelijk is geworden, tenzij is voldaan aan bij algemene maatregel van bestuur gestelde voorwaarden. Hierbij zou bijvoorbeeld kunnen worden gedacht aan de eis van een verklaring van rijvaardigheid of een verklaring van geschiktheid. Ten aanzien van dit voorgestelde onderdeel f wordt nog opgemerkt dat hieraan pas op effectieve wijze uitvoering kan worden gegeven als het aangekondigde Europese rijbewijzennetwerk operationeel is. Zolang dat niet het geval is, zal hieraan in ieder geval niet op structurele wijze uitvoering kunnen worden gegeven. In reactie op een daartoe strekkende opmerking van de Afdeling advisering van de Raad van State wordt opgemerkt dat hiermee uitvoering wordt gegeven aan artikel 11, vierde lid, eerste alinea, van de derde rijbewijsrichtlijn. Op grond van dit artikel weigert een lidstaat een rijbewijs af te geven aan een aanvrager wiens rijbewijs in een andere lidstaat is beperkt, geschorst of ingetrokken. Dit artikellid betreft alleen de omwisseling van EU-rijbewijzen en laat onverlet dat een nieuw rijbewijs kan worden behaald als is voldaan aan de daarvoor gestelde voorwaarden. Deze bepaling is daarom aldus geïnterpreteerd dat in deze gevallen het desbetreffende rijbewijs niet zonder meer kan worden afgegeven, maar dat het voor een persoon wel mogelijk moet blijven in bepaalde gevallen toch weer een nieuw rijbewijs te verkrijgen. Stel bijvoorbeeld het geval dat van een persoon in een lidstaat het rijbewijs is ingetrokken en die persoon vervolgens zijn gewone woonplaats verplaatst naar Nederland. Door in het geheel niets te regelen, dan wel vast te leggen dat de buitenlandse maatregel niet mag leiden tot afgifte van een rijbewijs, wordt het betrokkene onmogelijk gemaakt ooit weer een rijbewijs te halen: in de lidstaat van afgifte kan hij niet meer een rijbewijs aanvragen, omdat hij niet langer aan het woonplaatsvereiste voldoet en in Nederland, waar zijn normale woonplaats dan is, zou hij dat niet kunnen, omdat dan in dat geval geen rijbewijs zou mogen worden afgegeven. Dit is een onwenselijke situatie, die bovendien leidt tot een nadelige positie van de EU-onderdanen ten opzichte van de Nederlandse ingezetenen. Deze laatsten kunnen immers, ook na een maatregel die heeft geleid tot ongeldigheid of ongeldigverklaring van het rijbewijs, weer een nieuw rijbewijs aanvragen. Zij moeten dan, afhankelijk van de omstandigheden waaronder zij hun rijbewijs zijn kwijtgeraakt, wel aan bepaalde voorwaarden voldoen. Is bijvoorbeeld het rijbewijs ongeldig geworden op grond van artikel 123b, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 (de recidiveregeling voor ernstige verkeersdelicten), dan zal betrokkene eerst zijn rijvaardigheid en geschiktheid moeten aantonen voor de categorie of categorieën waarop de aanvraag betrekking heeft. Daarom is ervoor gekozen om in de door de Afdeling bedoelde gevallen voor de afgifte van een rijbewijs aansluiting te zoeken bij de (bij algemene maatregel van bestuur geregelde) voorwaarden waaronder het voor rijbewijshouders, van wie het rijbewijs in Nederland zijn geldigheid heeft verloren, mogelijk is om een nieuw rijbewijs aan te vragen.

#### *Artikel 1, onderdeel I*

Aanvankelijk was voorzien in een aanpassing van artikel 122 door toevoeging van de nieuwe categorieën A1 en A2 en opnemng van ene nieuw lid betreffende de geldigheidsduur van de rijbewijscategorieën C, E bij C, D en E bij D. In reactie op de opmerking van de Afdeling advisering

van de Raad van State dat de geldigheidsduur van rijbewijzen en de bevoegdheid tot het vaststellen van minimumleeftijden voor het niveau van de regelgeving van gelijke orde zijn en beide ook zijn gerelateerd aan categorieën motorrijtuigen die bij algemene maatregel van bestuur, is er alsnog voor gekozen ook de geldigheidsduur bij algemene maatregel van bestuur te regelen. Het onderhavige onderdeel voorziet in de daartoe strekkende delegatiegrondslag.

#### *Artikel I, onderdeel J*

In artikel 123, eerste lid, is aangegeven in welke gevallen een rijbewijs van rechtswege zijn geldigheid verliest. In onderdeel b is bepaald dat dat het geval is door omwisseling tegen een rijbewijs dat aan de houder door het daartoe bevoegde gezag buiten Nederland is afgegeven, voor de categorie of categorieën van motorrijtuigen, waarop de omwisseling betrekking heeft. Het kan echter zijn dat betrokkene in dat andere land geen omwisselingsaanvraag doet, maar opnieuw zijn rijvaardigheid en geschiktheid aantoonst en op basis daarvan een rijbewijs krijgt. In zo'n geval beschikt betrokkene na afgifte echter over twee rijbewijzen, hetgeen vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen niet wenselijk wordt geacht, en hetgeen in strijd is met de derde rijbewijsrichtlijn. Ook in deze gevallen is het wenselijk dat dan het eerdere rijbewijs net zoals nu het geval is bij een omwisselingsaanvraag, zijn geldigheid verliest. Onderdeel J voorziet hierin.

#### *Artikel I, onderdeel K*

Het wordt door de RDW als een gemis beschouwd dat die dienst niet in alle gevallen waarin uit ontvangen gegevens is komen vast te staan dat betrokkene de beschikking heeft over twee rijbewijzen, het minder recente of ten onrechte afgegeven Nederlandse rijbewijs ongeldig kan verklaren. Op grond van artikel 124, tweede lid, onderdeel c, van de wet moet het rijbewijs ongeldig worden verklaard door de afgevende instantie en dat is de burgemeester. Dit is een omslachtige en tijdrovende procedure. Daarnaast zal er door het toekomstige rijbewijzenetwerk meer informatie uit het buitenland komen die het noodzakelijk maakt dit te regelen. Daarom is in dit onderdeel een aanvulling opgenomen in artikel 124, tweede lid, onderdeel g.

#### *Artikel I, onderdeel L*

Dit onderdeel bevat de basis voor de gegevensverstrekking vanuit het rijbewijsregister overeenkomstig de derde rijbewijsrichtlijn. Gegevensverstrekking overeenkomstig de derde rijbewijsrichtlijn zal plaatsvinden in het kader van de afgifte van rijbewijzen door de daartoe bevoegde instantie in een andere lidstaat van de Europese Unie, een andere staat die partij is bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte of Zwitserland, of in het kader van de beoordeling van de geldigheid van afgegeven rijbewijzen. Omdat de uitwerkingen op dit punt nog niet duidelijk zijn, wordt een basis gecreëerd om bij algemene maatregel van bestuur nadere regels te stellen.

#### *Artikel II*

De in dit artikel opgenomen voorstellen tot wijziging van de Wet rijondericht motorrijtuigen 1993 (WRM 1993) betreffen alle de aanpassing van de tekst aan de invoering van de nieuwe categorieën A1 en A2, C1 en D1. De concrete invulling zal plaatsvinden in de op de WRM 1993 gebaseerde lagere regelgeving.

### *Artikelen III, IV en V*

De artikelen III, IV en V bevatten overgangsrecht voor de bepalingen van de WVV 1994. Naast deze overgangsbepalingen wordt in het Reglement rijbewijzen overgangsrecht opgenomen met betrekking tot rijbevoegdheden die een rijbewijs met zich meebrengt. Een rijbewijs waarvan de eerste afgifte datum voor het tijdstip van inwerkingtreding ligt, ten aanzien waarvan voor een of meer rijbewijscategorieën voor die datum het besluit tot afgifte is genomen, alsmede een vervangend rijbewijs afgegeven na het tijdstip van inwerkingtreding, mits het eerder afgegeven rijbewijs was afgegeven voor het tijdstip van inwerkingtreding, omvat de rijbevoegdheden zoals die golden voor de invoering van de derde rijbewijsrichtlijn. Door de combinatie van deze bepalingen wordt gegarandeerd dat een persoon die voor het tijdstip van inwerkingtreding aan alle vereisten voor afgifte van een rijbewijs voldoet en ten aanzien van wie voor dat tijdstip het besluit tot afgifte is genomen, maar die na dat tijdstip pas de feitelijke beschikking heeft gekregen over dat rijbewijs, een rijbewijs krijgt met de «oude» rijbevoegdheden.

In andere gevallen krijgt men een rijbewijs met rechten en bevoegdheden overeenkomstig de derde rijbewijsrichtlijn. Vanuit het ministerie van Infrastructuur en Milieu zal in de aanloop naar inwerkingtreding van de derde rijbewijsrichtlijn voorlichting worden gegeven over de wijzigingen in de rechten. Daarnaast zal ook bij de afname van rijexamens hierop gewezen worden.

De artikel III en IV bepalen specifiek dat bepaalde bestuurders niet worden benadeeld door eventuele wijzigingen in de minimumleeftijd. In artikel III betreft het de overgangsrechtelijke bepaling dat de in dat artikel genoemde rijbewijshouders ook na 19 januari 2013 een motorrijtuig mogen besturen ook al voldoen ze dan nog niet aan de minimumleeftijd die in de derde rijbewijsrichtlijn voor de desbetreffende categorie is vastgesteld. Het gaat dan om houders van nog geldige rijbewijzen afgegeven voor 19 januari 2013, alsmede houders van geldige rijbewijzen afgegeven na die datum op grond van de artikelen 119, eerste lid, onderdelen a, c, d, e en f, of 120, van de WVV 1994 en het eerder afgegeven rijbewijs voor die datum was afgegeven.

Artikel IV bevat een vergelijkbare bepaling in verband met de afgifte van rijbewijzen. Het gaat dan om houders van:

- a. rijbewijzen, afgegeven voor het tijdstip van inwerkingtreding, die op dat tijdstip nog geldig zijn of hun geldigheid hebben verloren door het verstrijken van de geldigheidsduur. Deze laatste rijbewijzen kunnen immers worden omgewisseld voor een geldig rijbewijs;
- b. rijbewijzen, afgegeven na het tijdstip van inwerkingtreding op grond van de artikelen 119, eerste lid, onderdelen a, c, d, e en f, of 120, van de WVV 1994;
- c. rijbewijzen ten aanzien waarvan het besluit tot afgifte is genomen na het tijdstip van inwerkingtreding, maar de daaraan ten grondslag liggende verklaring van rijvaardigheid is geregistreerd voor die datum. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan een persoon die voor het tijdstip van inwerkingtreding op negentienjarige leeftijd is geslaagd voor zijn praktijkexamen C, maar pas na dat tijdstip zijn aanvraag voor afgifte van een rijbewijs heeft ingediend.

Op basis van artikel V blijft verder de «oude» geldigheidsduur van rijbewijzen van toepassing op vervangende rijbewijzen die na 19 januari 2013 worden afgegeven. In bijlage 2 bij deze memorie van toelichting is een overzicht opgenomen, waarin is aangegeven welke situaties zich

kunnen voordoen, welk model rijbewijs dan van toepassing is en welke bevoegdheden dat rijbewijs geeft.

*Artikel VI*

Het overgangsrecht van de WRM 1993 is opgenomen in artikel VI. Certificaten die de bevoegdheid geven tot het geven van rijonderricht blijven hun gelding behouden na de inwerkingtreding van de wijzigingen van de WRM 1993 tot het moment waarop de geldigheidsduur van het certificaat verstrijkt.

De minister van Infrastructuur en Milieu,  
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Rijbewijs categorie	Leeftijd (tot 19-01-2013)	Oude rijbevoegdheden volgens Reglement rijbewijzen (tot 19-01-2013)	Leeftijd (vanaf 19-01-2013)	Rijbevoegdheden conform derde rijbewijsrichtlijn (vanaf 19-01-2013)
AM	16	Twee-, drie- en vierwielers met – snelheid van <45 km/u; – cilinderinhoud van <50 cm <sup>3</sup> ; – vermogen van <4 kW; < 350 kg indien het een vierwieler betreft.	16 jaren	Twee-, drie- en vierwielers met – snelheid van < 45 km/u; – cilinderinhoud van < 50 cm <sup>3</sup> ; – vermogen van < 4 kW; < 350 kg indien het een vierwieler betreft.
A «licht»	18	gedurende twee jaar na behalen rijbewijs alleen bevoegdheid tot besturen van een motorrijtuig van categorie A, waarvan het vermogen niet meer dan 25 kW en tevens niet meer dan 0,16 kW per kg ledige massa bedraagt	nvt	nvt
A1	nvt	nvt	18 jaren	Motorrijwielen met: – Cilinderinhoud < 125 cm <sup>3</sup> ; – Vermogen < 11 kW; – < 0,1 kW per kg. – Driewielers met vermogen < 15 kW. + AM
A2	nvt	nvt	20 jaren	Motorrijwielen met: – vermogen < 35 kW; – < 0,2 kW per kg. + AM, A1
A	– 20 jaar bij omzetting A licht; – 21 jaar bij directe toegang	Motorrijwielen met cilinderinhoud > 50 cm <sup>3</sup> of snelheid > 45 km/u. + AM	– 20 jaren bij omzetting A licht (op basis van oud recht); – 22 jaren via A1/A2; – 24 jaren bij directe toegang – 21 jaar voor de driewielers met vermogen > 15 Kw	Motorrijwielen met cilinderinhoud > 50 cm <sup>3</sup> of snelheid > 45 km/u. Driewielers met vermogen > 15 kW. + AM, A1, A2
B1	nvt	nvt	nvt	nvt
B	18 jaren	Vierwielers met massa < 3500 kg, < 8 personen excl. bestuurder, aanhanger < 750 kg, dan wel aanhanger > 750 mits aanhanger niet zwaarder dan voertuig en samenstel < 3500 Driewielers met vermogen > 15 kW. + AM	18 jaren	Vierwielers met massa < 3500 kg, < 8 personen excl. bestuurder, aanhanger < 750 kg. +AM
B+ code 96	nvt	nvt	18 jaren	Vierwielers met massa < 3500 kg, < 8 personen excl. bestuurder, aanhanger > 750 kg maar samenstel < 4250 kg. +AM
E bij B	18 jaren + B	B met aanhanger > 750 kg en samenstel > 3500 kg	18 jaren + B	B met aanhanger < 3500 kg
C1	nvt	nvt	18 jaren onverminderd vakbekwaamheid + B	Voertuigen anders dan D met massa tussen 3500–7500 kg, aanhanger < 750 kg, max. 8 personen incl. bestuurder C1 met aanhanger > 750 kg, mits samenstel < 12 000 kg + BE + en D1E indien D1
E bij C1	nvt	nvt	18 jaren + C1	Idem + C1
C	18 jaren	Voertuigen anders dan D met massa > 3500, aanhanger < 750 kg, max. 8 personen incl. bestuurder	21 jaren onverminderd vakbekwaamheid + B	Idem + BE, C1E, DE indien D en D1E indien D1
E bij C	18 jaren + C	C1 met aanhanger >750 kg	21 jaren onverminderd vakbekwaamheid + C	Voertuigen voor 8–16 personen, excl. bestuurder, lengte < 8 m, aanhanger < 750 kg.
D1	nvt	nvt	21 jaren onverminderd vakbekwaamheid + B	



Rijbewijs categorie	Leeftijd (tot 19-01-2013)	Oude rijbevoegdheden volgens Reglement rijbewijzen (tot 19-01-2013)	Leeftijd (vanaf 19-01-2013)	Rijbevoegdheden conform derde rijbewijsrichtlijn (vanaf 19-01-2013)
E bij D1	nvt	nvt	21 jaren onverminderd vakbekwaamheid + D1	D1 met aanhanger > 750 kg + BE
D	21 jaren + B	Voertuigen voor > 8 personen, excl. bestuurder, lengte < 8 m, aanhanger < 750 kg	24 jaren onverminderd vakbekwaamheid + B	Idem + D1
E bij D	21 jaren + D	D met aanhanger > 750 kg	24 jaren onverminderd vakbekwaamheid + D	Idem + BE + D1E

rijbewijzen of besluiten tot afgifte van een rijbewijs	model rijbewijs daarvoor	Bevoegdheid/leeftijd
<i>Rijbewijs ten aanzien waarvan besluit tot afgifte is genomen vanaf 19-01-2013</i>	<i>rijbewijs model derde rijbewijsrichtlijn</i>	<i>bevoegdheden conform derde rijbewijsrichtlijn; leeftijd afhankelijk van datum registratie verklaring van rijvaardigheid</i>
Uitbreiding rijbewijscategorieën vanaf 19-01-2013 geldt altijd	rijbewijs model derde rijbewijsrichtlijn	Al verstrekte categorieën onveranderd, ook wat leeftijd betreft, zoals die golden voor invoering derde rijbewijsrichtlijn; toegevoegde categorieën conform derde rijbewijsrichtlijn; leeftijd toegevoegde categorieën afhankelijk van datum registratie verklaring van rijvaardigheid bevoegdheden en leeftijden zoals die golden voor invoering derde rijbewijsrichtlijn
Rijbewijs afgegeven voor 19-01-2013 dat op dat tijdstip nog geldig is of dat ongeldig is geworden als gevolg van verstrijken ongeldigheidstermijn	Huidige model rijbewijs en de daarmee gelijkgestelde modellen	
Besluit afgifte rijbewijs genomen voor 19-01-2013, maar rijbewijs uitgereikt na 19-01-2013	Huidige model rijbewijs	bevoegdheden en leeftijd zoals die golden voor invoering derde rijbewijsrichtlijn
Vervanging van rijbewijs afgegeven voor 19-01-2013 (bijv. in verband met diefstal/vermissing)	Huidige model rijbewijs	bevoegdheden en leeftijden zoals die golden voor invoering derde rijbewijsrichtlijn
vervanging van rijbewijs afgegeven vanaf 19-01-2013 dat op zijn beurt was afgegeven ter vervanging van rijbewijs met eerste afgiftedatum voor 19-01-2013 (bijv. in verband met diefstal/vermissing)	rijbewijsmodel derde rijbewijsrichtlijn	bevoegdheden en leeftijden zoals die golden voor invoering derde rijbewijsrichtlijn