



Brussel, 22 september 2025  
(OR. en)

12678/25  
ADD 1

---

---

Interinstitutioneel dossier:  
2023/0053 (COD)

---

---

CODEC 1237  
TRANS 372

#### NOTA I/A-PUNT

---

van: het secretariaat-generaal van de Raad  
aan: het Comité van permanente vertegenwoordigers/de Raad

---

Betreft: ONTWERPRICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE  
RAAD betreffende het rijbewijs, tot wijziging van Verordening  
(EU) 2018/1724 van het Europees Parlement en de Raad en Richtlijn  
(EU) 2022/2561 van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking  
van Richtlijn 2006/126/EG van het Europees Parlement en de Raad en  
Verordening (EU) nr. 383/2012 van de Commissie **(eerste lezing)**  
– Vaststelling van het standpunt van de Raad in eerste lezing en van de  
motivering van de Raad  
= Verklaringen

---

#### Verklaring van Kroatië

De Republiek Kroatië wijst nogmaals op het belang van drie belangrijke doelstellingen van de richtlijn: bevorderen van de verkeersveiligheid, administratieve vereenvoudiging en verbetering van het algemeen kader.

Hoewel rekening moet worden gehouden met de nationale context en bestaande goede praktijken in de lidstaten behouden moeten blijven, moet tegelijk een hoog niveau van verkeersveiligheid worden gewaarborgd.

Kroatië kan de volgende elementen van de voorgestelde tekst niet steunen:

1. Artikel 17, op grond waarvan de lidstaten in het kader van de regeling voor begeleid rijden verplicht worden rijbewijzen van de categorieën B en C af te geven aan aanvragers van 17 jaar (met EU-code 98.02)

Rijden vanaf de leeftijd van 17 jaar, zelfs onder toezicht, betekent dat de huidige minimumleeftijd voor het behalen van een rijbewijs in Kroatië wordt verlaagd en dit brengt aanzienlijke uitdagingen met zich mee op het gebied van handhaving, controle en verkeersveiligheid. De invoering van een dergelijke regeling moet daarom facultatief blijven, aangezien een en ander sterk gerelateerd is aan de nationale verkeersomstandigheden, het huidige verkeersveiligheidsbeleid en de handhavingscapaciteit.

Naast veiligheidsoverwegingen zou de invoering van dit systeem voor de bevoegde autoriteiten aanzienlijke administratieve en financiële lasten met zich meebrengen. Het toezicht op de naleving van de voorwaarden voor begeleid rijden (geschiktheid van begeleiders, rijbeperkingen, identificatieprocedures) zou complex zijn en veel middelen vergen. Een en ander zou in de praktijk moeilijk afdwingbaar zijn.

Wij vrezen dan ook dat de verplichte uitvoering van de regeling voor begeleid rijden een negatieve impact op de verkeersveiligheid, onevenredige administratieve kosten en onvoorzienbare gevolgen kan teweegbrengen.

2. De invoering van een verplichte termijn van drie weken voor de afgifte van het fysieke rijbewijs (overweging 11).

Volgens de huidige nationale wetgeving bedraagt de normale termijn voor de afgifte van een rijbewijs in Kroatië 30 dagen. Kortere termijnen gelden alleen in versnelde en dringende procedures, maar die zijn duurder en worden daarom zelden toegepast.

De invoering van een bindende termijn van drie weken op EU-niveau zou de bestaande reguliere procedure in Kroatië verkorten en een systematische aanpassing van de administratieve processen vereisen. Dit zou voor de bevoegde autoriteiten extra organisatorische en financiële lasten met zich meebrengen, de totale kosten van de procedure doen stijgen en uiteindelijk aan de burger worden doorberekend.

Om deze redenen is Kroatië van mening dat de termijn voor de afgifte van fysieke rijbewijzen een bevoegdheid van de lidstaten moet blijven, zodat zij flexibiliteit krijgen om die termijn af te stemmen op de nationale administratieve capaciteit en kostenstructuur.

Aangezien de definitieve tekst de bovengenoemde bezwaren niet op adequate wijze ondervangt, kan Kroatië deze niet steunen.

Kroatië blijft zich inzetten voor de uitvoering van het EU-brede geharmoniseerde wetgevingskader dat de handhaving van de hoogste verkeersveiligheidsnormen zal waarborgen.

### **Verklaring van Malta**

Malta is ingenomen met de voorstellen van de Commissie in het kader van het pakket verkeersveiligheid en erkent het belang ervan voor het verbeteren van de verkeersveiligheid in de hele EU en het bevorderen van veiligere en slimmere vervoerssystemen. De doelstellingen van dit pakket stemmen grotendeels overeen met de nationale visie en verbintenissen van Malta.

Malta erkent dat het definitieve compromis dat met het Europees Parlement is bereikt een aantal constructieve wijzigingen bevat die de tekst aanzienlijk verbeteren en versterken, met name vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid.

We zijn tevreden dat de lidstaten de flexibiliteit krijgen om bestuurders die voor het eerst een rijbewijs aanvragen en oudere bestuurders die hun rijbewijs willen laten verlengen aan een medische beoordeling te blijven onderwerpen. Daarnaast steunt Malta het behoud van de minimumleeftijd van 18 jaar voor de volledige rijbevoegdheid met een rijbewijs van categorie B overeenkomstig artikel 7. Malta kan zich echter nog steeds niet vinden in de regeling voor begeleid rijden. Hoewel Malta ingenomen is met het facultatieve karakter van die regeling voor vergunningen van categorie C, handhaven wij ons ernstig voorbehoud met betrekking tot de verplichte toepassing ervan voor rijbewijzen van categorie B, met name omdat dit onverenigbaar is met de specifieke situatie en uitdagingen van het Maltese wegennet. Gezien ons verzadigde en sterk verstedelijkt wegennet spoort de afgifte van een rijbewijs van categorie B aan de doelgroep van de regeling voor begeleid rijden niet met onze doelstelling om de verkeersveiligheid te verbeteren. Die regeling zal de druk op het wegennet nog doen toenemen en ondermijnt de overheidsinspanningen om de betrokken bevolkingsgroep tot een modal shift aan te sporen.

Hoewel Malta zich ten volle blijft inzetten voor het verbeteren van de verkeersveiligheid en de verwezenlijking van onze “Vision Zero”-doelstellingen, kunnen wij het voorlopige akkoord dat de Raad en het Parlement op 24 maart 2025 hebben bereikt, niet steunen.

---