



Brussel, 30 september 2025
(OR. en)

8353/1/25
REV 1 ADD 1

Interinstitutioneel dossier:
2023/0053(COD)

TRANS 153
CODEC 493
PARLNAT

MOTIVERING VAN DE RAAD

Betreft: Standpunt van de Raad in eerste lezing met het oog op de vaststelling van een RICHTLIJN 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

- Motivering van de Raad
- Aangenomen door de Raad op 29 september 2025

I. INLEIDING

1. Op 1 maart 2023 heeft de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een voorstel ingediend voor een volledige herziening van de richtlijn betreffende het rijbewijs, de vierde hervorming in lijn. Het voorstel maakte deel uit van de Refit-initiatieven van de Commissie en van het “pakket verkeersveiligheid”.
2. De Raad heeft op 4 december 2023 overeenstemming bereikt over een algemene oriëntatie¹.
3. Op 28 februari 2024 heeft het Europees Parlement zijn standpunt in eerste lezing aangenomen. Jutta PAULUS (Verts/ALE, DE) is aangewezen als rapporteur voor de tiende zittingsperiode van het Parlement.
4. De onderhandelingen zijn begonnen met een eerste trialoog op 22 oktober 2024, gevolgd door trialogen op 11 december 2024 en 18 februari 2025. Op 24 maart 2025 hebben de onderhandelaars tijdens de vierde trialoog een politiek akkoord bereikt.
5. Op 30 april 2025 heeft het Coreper de definitieve compromistekst geanalyseerd met het oog op een akkoord en vervolgens bevestigd.
6. Op 14 mei 2025 heeft de voorzitter van de commissie TRAN in een brief aan de voorzitter van het Coreper bevestigd dat, indien de Raad de overeengekomen tekst in de door de juristen-linguïsten bijgewerkte versie in eerste lezing goedkeurt, het Parlement het standpunt van de Raad in tweede lezing zal goedkeuren.

II. DOELSTELLING

7. De algemene doelstellingen van het voorstel zijn de verkeersveiligheid verder verbeteren en het vrije verkeer van burgers binnen de EU vergemakkelijken. De belangrijkste onderdelen van de hervorming ter ondersteuning van deze doelstellingen zijn:
 - a. de invoering van een “mobiel” (d.w.z. digitaal) rijbewijs;
 - b. een stap naar harmonisatie van de medische controles in de lidstaten;

¹ Doc. 16345/23.

- c. een regeling voor begeleid rijden met een rijbewijs vanaf de leeftijd van 17 jaar;
- d. een proeftijd voor beginnende bestuurders;
- e. het toegestane maximumgewicht in beladen toestand van volledig elektrische personenauto's;
- f. eenvoudigere toegang tot rijbewijzen van burgers die van de ene lidstaat naar de andere verhuizen, en een gecentraliseerde evaluatie van het wegvervoerskader van derde landen met het oog op de inwisseling van rijbewijzen in een lidstaat; en
- g. de actualisering van de rijexamenvereisten en van de minimumeisen voor de rijgeschiktheid van bestuurders.

III. ANALYSE VAN HET STANDPUNT VAN DE RAAD IN EERSTE LEZING

1. Procedurele context

- 8. Op basis van het Commissievoorstel hebben het Parlement en de Raad onderhandeld om overeenstemming te bereiken over het standpunt van de Raad in eerste lezing, wat heeft geleid tot een akkoord in vervroegde tweede lezing. De tekst van het ontwerpstandpunt van de Raad stemt volledig overeen met het compromis tussen de twee wetgevers.

2. Samenvatting van de voornaamste punten

- 9. Het standpunt van de Raad in eerste lezing over de verschillende in punt 7 genoemde elementen van de hervorming, waarover de twee wetgevers overeenstemming hebben bereikt, luidt als volgt:
- 10. Voor de geleidelijke invoering van het mobiele rijbewijs (artikelen 3 en 5) hebben de twee instellingen een compromis bereikt over het tijdschema en over de waarborgen voor burgers die een fysiek document verkiezen of er later een nodig hebben, bijvoorbeeld om in derde landen te rijden. De Raad heeft ook overeenstemming bereikt over specifieke bepalingen inzake gegevensbescherming.

11. De Raad handhaaft grotendeels zijn standpunt in de algemene oriëntatie over het bepalen van minimumeisen voor de controle van de lichamelijke en geestelijke geschiktheid om een voertuig te besturen voorafgaand aan de afgifte en verlenging van rijbewijzen, op basis van verschillende in de lidstaten ontwikkelde systemen (artikel 11). Bij de eerste afgifte van een rijbewijs moet de aanvrager een medisch onderzoek ondergaan of, voor de categorieën motorfietsen en personenauto's, een zelfbeoordelingsformulier invullen. Voor het monitoren van de geschiktheid na de eerste afgifte van een rijbewijs voor motorfietsen of personenauto's kunnen de lidstaten als alternatief opteren voor een nationaal systeem dat ervoor zorgt dat er wordt gereageerd op significante veranderingen van de lichamelijke of geestelijke geschiktheid. De Raad aanvaardt meerdere toevoegingen van het Parlement die met deze aanpak verenigbaar zijn.
12. De onderhandelingen over de regeling voor begeleid rijden voor 17-jarige bestuurders hingen samen met een bredere discussie over minimumleeftijden en beroepsbestuurders. Enerzijds handhaaft de Raad zijn standpunt in de algemene oriëntatie dat de regeling voor begeleid rijden voor zware bedrijfsvoertuigen vrijwillig moet blijven, met automatische grensoverschrijdende wederzijdse erkenning. Anderzijds stemt de Raad in met een meer coherente opsomming van de bestaande minimumleeftijden in artikel 7 en met het gelijk trekken van de minimumleeftijden voor grotere categorieën bussen na het behalen van een getuigschrift van vakbekwaamheid, onder voorbehoud van een waarborg voor bestuurders tussen 21 en 23 jaar (artikel 27 van de richtlijn).
13. Met betrekking tot de proeftijd voor beginnende bestuurders (artikel 18) aanvaardt de Raad verschillende bepalingen waarin de maatregelen van de lidstaten ter verbetering van de verkeersveiligheid in deze groep worden uiteengezet, alsook een verwijzing naar die nultolerantieregelingen die sommige lidstaten hanteren. De Raad blijft bij zijn standpunt dat de geharmoniseerde voorwaarden voor beginnende bestuurders niet mogen leiden tot een regulering van het rijgedrag op EU-niveau, hetgeen een bevoegdheid van de lidstaten is.
14. Met betrekking tot de gewichtsbepalingen per rijbewijscategorie voor voertuigen op alternatieve brandstoffen (artikel 9, lid 2, punt j), handhaaft de Raad zijn standpunt, in overeenstemming met het Commissievoorstel, maar aanvaardt hij de mogelijkheid om een aanhangwagen toe te voegen (mits opleiding wordt gevolgd als het totale gewicht meer dan 4 250 kg bedraagt) en gelijkwaardigheid voor personenauto's op alternatieve brandstoffen die gekoppeld zijn aan een zware aanhangwagen (categorie BE; artikel 9, lid 2, punt j), alsmede een kortere omzettingstermijn van twee jaar (artikel 29, lid 2). De Commissie stemt ermee in de bepalingen te herzien in het licht van de technologische vooruitgang.

15. De onderhandelingen over gewichtsbeperkingen hadden betrekking op aanvullende aspecten die het Parlement had benadrukt met het oog op meer flexibiliteit in bijzondere gevallen (artikelen 6, 7 en 9). De Raad, die in zijn algemene oriëntatie reeds flexibiliteit voor kampeerwagens had ingebouwd, stemt ermee in om voor categorie B een combinatie met een aanhangwagen met een totaal gewicht van 5 000 kg toe te staan, mits de bestuurder een extra opleiding volgt of examen aflegt. Het door de Raad in categorie B bepaalde toegestane gewicht voor ambulances werd ondergebracht in een bredere reeks regels voor hulpverleningsvoertuigen. Hoewel de Raad meer flexibiliteit aanvaardt met betrekking tot het maximumgewicht (tot 5 000 kg) en de minimumleeftijden voor de categorieën B en C, is het Parlement van oordeel dat een examen of opleiding nodig is voor rijden met extra gewicht en dat die regels nationale maatregelen zijn, die onderworpen zijn aan wederzijdse erkenning. De Raad stemt ook in met flexibele regels om lege bussen te besturen met een rijbewijs van categorie C om testritten uit te voeren in de buurt van centra voor technische controles en werkplaatsen (artikel 9, lid 5).
16. De Raad sluit zich dicht aan bij het Parlement en de Commissie door meer flexibiliteit toe te staan bij het kiezen van de testlocatie voor personen die een rijexamen voor personenwagens afleggen, om de taalbarrière te slechten nadat zij naar een andere lidstaat zijn verhuisd (artikel 20, lid 4). Met het oog op ongehinderd grensoverschrijdend verkeer van burgers stemt de Raad er ook mee in dat een nieuw artikel (artikel 14) waarborgt dat burgers bij het inwisselen of vervangen van hun rijbewijs altijd in de hele Unie hun rijbevoegdheid kunnen aantonen. Met betrekking tot rijbewijzen uit derde landen hadden de Raad en het Parlement van meet af aan zeer vergelijkbare standpunten, en stemmen beide instellingen in met het nieuwe concept van een evaluatie op Unieniveau van het wegvervoerskader van derde landen met het oog op de inwisseling van rijbewijzen in een lidstaat (artikel 15). In dit verband kan de Raad niet akkoord gaan met een soortgelijke aanpak ten aanzien van de vakbekwaamheid van beroepsbestuurders uit derde landen, maar kwam hij overeen dat de Commissie zal worden gevraagd te beoordelen in hoeverre de erkenning van door derde landen afgegeven getuigschriften van vakbekwaamheid kan worden gefaciliteerd.

17. Zowel het Parlement als de Raad handhaven meerdere wijzigingen in bijlage II betreffende rijexamens en vereiste kennis en vaardigheden. Het betreft bijvoorbeeld technologische vooruitgang (geavanceerde rijhulpsystemen, continue remsystemen, vrijwillig gebruik van simulatoren, elektrische motorfietsen), extra aandacht voor kwetsbare weggebruikers (dode hoeken, uitstappen aan de straatkant, aandacht voor fietspaden) en procesvereenvoudiging (aantonen van het correcte gebruik van handgeschakelde voertuigen). In bijlage III betreffende minimumnormen voor rijgeschiktheid aanvaardt het Parlement de meeste toevoegingen van de Raad en aanvaardt de Raad meerdere toevoegingen van het Parlement.
18. Tot slot stemt de Raad in met, zij het beperktere, verslagleggingsvereisten voor de lidstaten, waarvoor de Commissie of het Parlement hadden gepleit (artikel 23). De Raad handhaaft zijn standpunt over een algemene omzettingstermijn van vier jaar (artikel 29).

IV. CONCLUSIE

19. Het standpunt van de Raad sluit aan bij het doel van het Commissievoorstel en komt volledig overeen met het compromis dat de Raad en het Europees Parlement, met steun van de Commissie, tijdens de informele onderhandelingen hebben bereikt.
20. De Raad is derhalve van oordeel dat zijn standpunt in eerste lezing een evenwichtige weergave is van het resultaat van de onderhandelingen, en dat de nieuwe richtlijn betreffende het rijbewijs, na de vaststelling ervan, sterk zal bijdragen tot de verbetering van de verkeersveiligheid en het vrije verkeer van burgers in de EU.