



2025/2205

5.11.2025

RICHTLIJN (EU) 2025/2205 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 22 oktober 2025

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

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 91, lid 1,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité ⁽¹⁾,

Na raadpleging van het Comité van de Regio's,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure ⁽²⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In 2017 was de informele Raad Vervoer in Malta het erover eens dat het aanhoudend hoge aantal doden en ernstig gewonden in het verkeer een groot maatschappelijk probleem vormt, en heeft hij een streefcijfer bepaald om het aantal ernstig gewonden in de Unie tussen nu en 2030 te halveren. In de op 29 maart 2017 door de ministers van Vervoer van de lidstaten van de Unie vastgestelde verklaring van Valletta over verkeersveiligheid werd de Commissie ertoe opgeroepen een verbeterd beleid en wettelijk kader van de Unie inzake verkeersveiligheid voor het decennium vanaf 2020 op te stellen, met daarin de ambitieuze langetermijndoelstelling om het aantal verkeersdoden uiterlijk in 2050 tot nagenoeg nul terug te brengen door weggebruikers en met name kwetsbare weggebruikers, die het vaakst het slachtoffer zijn van verkeersongevallen, beter te beschermen. De eerder door overheidsinstanties geleverde inspanningen hebben geresulteerd in een afname van het aantal verkeersdoden van 51 400 in 2001 tot 19 800 in 2021. Die cijfers lagen echter onder het Uniestreefcijfer van 75 % minder verkeersdoden tussen 2001 en 2020, en de vooruitgang die in het eerste decennium is geboekt bij het halveren van het aantal verkeersdoden is nadien gestagneerd. De Unie is vastbesloten om uiterlijk in 2050 zo dicht mogelijk bij nul verkeersslachtoffers te komen. In haar mededeling aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's van 9 december 2020 getiteld "Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit – Het Europees vervoer op het juiste spoor naar de toekomst" (de "strategie voor duurzame en slimme mobiliteit") zet de Commissie de "Vision Zero"-strategie uiteen die met deze doelstelling gepaard gaat.
- (2) De voorschriften betreffende het rijbewijs zijn onontbeerlijke elementen van het gemeenschappelijk vervoersbeleid, dragen bij tot de verkeersveiligheid en vergemakkelijken het vrije verkeer van personen die zich in een andere lidstaat vestigen dan de lidstaat die het rijbewijs heeft afgegeven. Gezien het belang van individuele vervoermiddelen, bevordert en vergemakkelijkt het bezit van een door de lidstaat van ontvangst naar behoren erkend rijbewijs het vrije verkeer en de vrijheid van vestiging van personen. Evenzo heeft het onrechtmatig verkrijgen van een dergelijk document of van de rijbevoegdheid, of het verlies door een onrechtmatige gedraging van een rechtmatig verkregen rijbewijs, niet alleen gevolgen voor de lidstaat waar die inbreuken zijn begaan, maar ook voor de verkeersveiligheid in de hele Unie.

⁽¹⁾ PB C 293 van 18.8.2023, blz. 133.

⁽²⁾ Standpunt van het Europees Parlement van 28 februari 2024 (PB C, C/2025/1355, 17.3.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2025/1355/oj>) en standpunt van de Raad in eerste lezing van 29 september 2025 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad). Standpunt van het Europees Parlement van 21 oktober 2025 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad).

- (3) Het bij Richtlijn 2006/126/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽³⁾ vastgestelde kader moet worden aangepast aan het nieuwe tijdperk en duurzaam, inclusief, slim en veerkrachtig zijn. Het moet rekening houden met de noodzaak om de emissies en het energieverbruik van het vervoer terug te dringen, ook door meer gebruik te maken van voertuigen op alternatieve brandstoffen, en met digitalisering, demografische trends en technologische ontwikkelingen om het concurrentievermogen van de economie van de Unie te versterken. Met name voor bepaalde voertuigen op alternatieve brandstoffen moet bij de verschillende rijbewijscategorieën rekening worden gehouden met hun grotere massa in vergelijking met conventionele voertuigen. Het is belangrijk de administratieve procedures te vereenvoudigen en te digitaliseren, teneinde de resterende belemmeringen, zoals de administratieve lasten, voor het vrije verkeer van personen die bestuurder zijn en zich in een andere lidstaat vestigen dan de lidstaat die het rijbewijs heeft afgegeven, weg te nemen. Een geharmoniseerd standaardkader voor rijbewijzen van de Unie moet betrekking hebben op zowel fysieke rijbewijzen als digitale rijbewijzen ("mobiele" rijbewijzen) in alle categorieën, en voorzien in de wederzijdse erkenning ervan indien zij naar behoren overeenkomstig deze richtlijn zijn afgegeven.
- (4) De Europese Gemeenschap heeft op 4 december 1980 het eerste fysieke rijbewijs van Europees model ingevoerd. Sindsdien zijn de regels betreffende het Europees model de hoeksteen geworden van de meest geavanceerde rijbewijsstructuren ter wereld en bestrijken zij meer dan 250 miljoen bestuurders. Deze richtlijn moet daarom voortbouwen op de opgedane ervaring en de praktijk, en geharmoniseerde regels vastleggen inzake de normen van de Unie voor fysieke rijbewijzen. De in de Unie afgegeven fysieke rijbewijzen moeten met name een hoog beschermingsniveau bieden tegen fraude en vervalsing door middel van maatregelen tegen vervalsing, alsook de mogelijkheid om microchips en QR-codes aan te brengen.
- (5) Iedere verwerking van persoonsgegevens voor de uitvoering van deze richtlijn moet in overeenstemming zijn met het kader inzake gegevensbescherming van de Unie, met name Richtlijn 2002/58/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽⁴⁾, Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad ⁽⁵⁾ en Richtlijn (EU) 2016/680 van het Europees Parlement en de Raad ⁽⁶⁾.
- (6) Bij deze richtlijn wordt een rechtsgrondslag vastgesteld voor de opslag van een verplichte reeks persoonsgegevens op fysieke rijbewijzen en de microchips of QR-codes daarvan, en op mobiele rijbewijzen, met het oog op het aantonen en controleren van de rijbevoegdheid en identiteit van een persoon, teneinde in de hele Unie een hoog niveau van verkeersveiligheid te waarborgen. Dergelijke gegevens moeten beperkt blijven tot wat nodig is om de rijbevoegdheid van die persoon aan te tonen, die persoon te identificeren en de rijbevoegdheid en identiteit van die persoon te controleren. De opslag en andere verwerking van die gegevens moeten met name in overeenstemming zijn met artikel 6, lid 1, punt e), en, wat betreft biometrische gegevens, met artikel 9, lid 2, punt g), van Verordening (EU) 2016/679. Deze richtlijn voorziet ook in aanvullende waarborgen ter bescherming van de persoonsgegevens die tijdens de controle openbaar worden gemaakt aan een controleur en door hem of haar worden bewaard. De controleur mag die gegevens met name alleen kunnen bewaren indien het Unierecht of het nationale recht dat toestaat; het kan een politieagent bijvoorbeeld zijn toegestaan rijbewijsgegevens op te nemen in een proces-verbaal, of het kan een autoverhuurbedrijf zijn toegestaan rijbewijsgegevens in te vullen in een autoverhuurovereenkomst.
- (7) Om voor juridische duidelijkheid te zorgen en een naadloze overgang tussen deze richtlijn en Richtlijn 2006/126/EG te waarborgen, moeten de lidstaten aanvullende persoonsgegevens op een microchip kunnen opslaan, indien daarin is voorzien in de nationale wetgeving die in overeenstemming is met Verordening (EU) 2016/679. Deze richtlijn voorziet echter niet zelf in een rechtsgrondslag voor de opname van dergelijke aanvullende gegevens.

⁽³⁾ Richtlijn 2006/126/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 december 2006 betreffende het rijbewijs (PB L 403 van 30.12.2006, blz. 18, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2006/126/oj>).

⁽⁴⁾ Richtlijn 2002/58/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 juli 2002 betreffende de verwerking van persoonsgegevens en de bescherming van de persoonlijke levenssfeer in de sector elektronische communicatie (PB L 201 van 31.7.2002, blz. 37, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2002/58/oj>).

⁽⁵⁾ Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (PB L 119 van 4.5.2016, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

⁽⁶⁾ Richtlijn (EU) 2016/680 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens door bevoegde autoriteiten met het oog op de voorkoming, het onderzoek, de opsporing en de vervolging van strafbare feiten of de tenuitvoerlegging van straffen, en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Kaderbesluit 2008/977/JBZ van de Raad (PB L 119 van 4.5.2016, blz. 89, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/680/oj>).

- (8) Aan de hand van de QR-code die bij deze richtlijn wordt ingevoerd, moet de authenticiteit van de op het fysieke rijbewijs vermelde informatie kunnen worden gecontroleerd. Met die QR-code mag het echter niet mogelijk zijn meer informatie op te slaan dan die welke op het fysieke rijbewijs staat.
- (9) Deze richtlijn biedt geen rechtsgrondslag voor het opzetten of bijhouden van nationale databanken voor de opslag van biometrische gegevens in de lidstaten, hetgeen een kwestie van nationale wetgeving is die moet voldoen aan het Unierecht inzake gegevensbescherming. Bovendien voorziet deze richtlijn niet in een rechtsgrondslag voor het opzetten of bijhouden van een gecentraliseerde databank van biometrische gegevens op Unieniveau.
- (10) De digitale transformatie is een van de prioriteiten van de Unie. Wat het wegvervoer betreft, draagt zij bij tot het wegnemen van de resterende administratieve belemmeringen voor het vrije verkeer van personen, zoals de tijd die nodig is om een fysiek rijbewijs af te geven. Daarom moet een afzonderlijke norm van de Unie worden vastgesteld voor mobiele rijbewijzen die in de Unie worden afgegeven. Om de digitalisering te vergemakkelijken, moeten mobiele rijbewijzen de standaardvorm zijn die wordt afgegeven aan aanvragers met ingang van 54 maanden vanaf de datum van vaststelling van de eerste van de uitvoeringshandelingen die noodzakelijk zijn voor de invoering van mobiele rijbewijzen, onverminderd het recht van de aanvrager om het rijbewijs ofwel in fysieke vorm ofwel in beide vormen samen via één en dezelfde aanvraag te krijgen. De lidstaten hebben de mogelijkheid om mobiele rijbewijzen af te geven vóór de datum waarop de digitale vorm de standaardvorm wordt.
- (11) In overeenstemming met de doelstelling van de digitale transformatie om geen burgers aan hun lot over te laten, zoals geformuleerd in de Europese verklaring over digitale rechten en beginselen voor het digitale decennium van 2023, is het noodzakelijk dat burgers het recht blijven hebben om naast een rijbewijs in digitale vorm ook een rijbewijs in fysieke vorm aan te vragen. De lidstaten moeten een aanvrager op verzoek daarom zonder onnodige vertraging en in de regel binnen drie weken een rijbewijs in fysieke vorm verstrekken, wanneer de aanvrager reeds in het bezit is van een door die lidstaat afgegeven digitale rijbewijs waaruit de rijbevoegdheid van de aanvrager blijkt. Bovendien worden de lidstaten, in dringende situaties waarin laattijdige ontvangst van het fysieke rijbewijs de aanvrager onevenredige schade zou berokkenen, aangemoedigd de mogelijkheid te bieden om gebruik te maken van een noodprocedure, waarbij het fysieke rijbewijs in een kwestie van dagen wordt afgegeven in ruil voor een evenredige verhoging van de toepasselijke administratieve vergoeding.
- (12) Het mobiele rijbewijs moet niet alleen de op het fysieke rijbewijs vermelde informatie bevatten, maar ook informatie aan de hand waarvan de authenticiteit van die gegevens kan worden gecontroleerd. Er moet echter voor worden gezorgd dat ook in geval van controle de hoeveelheid beschikbaar gestelde persoonsgegevens beperkt blijft tot wat op het fysieke rijbewijs zou worden vermeld en wat strikt noodzakelijk is voor de controle van de authenticiteit van die gegevens. Bovendien mogen de gegevens die nodig zijn voor de controle niet worden bewaard nadat de controle heeft plaatsgevonden, tenzij het Unierecht of het nationale recht dat toestaat. De lidstaten moeten ervoor zorgen dat fysieke en mobiele rijbewijzen die aan dezelfde persoon worden afgegeven gelijkwaardig zijn wat betreft de rechten en voorwaarden inzake de rijbevoegdheid van die persoon en inzake de administratieve geldigheidsduur van de rijbewijzen, zoals uiteengezet in deze richtlijn.
- (13) De lidstaten zijn bevoegd om hun eigen nationale voorschriften vast te stellen om de betaling te eisen van een vergoeding voor het afgeven van een rijbewijs. De lidstaten moeten er niettemin zorgvuldig op toezien dat zij de vrije keuze van de burgers voor de vorm van het rijbewijs niet beïnvloeden door onevenredige administratieve vergoedingen te bepalen waardoor de ene vorm ten onrechte wordt bevoordeeld ten opzichte van de andere.
- (14) De lidstaten moeten samenwerken met het oog op het wereldwijde gebruik en de wederzijdse erkenning van mobiele rijbewijzen. Daartoe kan het nodig zijn het internationaal verdrag inzake motorvoertuigen van 24 april 1926, het Verdrag van Genève inzake het wegverkeer van 19 september 1949 en het Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer van 8 november 1968 te wijzigen. De Commissie is het best geplaatst om de lidstaten in dat opzicht bij te staan, met name wat betreft de voorwaarden voor interoperabiliteit om de wijdverbreide erkenning van mobiele rijbewijzen van de Unie mogelijk te maken. Als eerste stap in dat proces moet de Commissie rekening houden met de desbetreffende ontwikkelingen in derde landen bij de vaststelling van de uitvoeringshandelingen inzake mobiele rijbewijzen.
- (15) De strategie voor duurzame en slimme mobiliteit bevat een visie voor de Unie teneinde de duurzaamheid van mobiliteit en vervoer aanzienlijk te verbeteren. Emissies van het wegvervoer omvatten broeikasgasemissies, luchtverontreinigende stoffen, lawaai en microplastics van de slijtage van banden en wegen. Rijstijl is van invloed op de kwantiteit van die emissies, die mogelijke negatieve gevolgen hebben voor het milieu en de menselijke gezondheid. Rijexamens moeten er daarom voor zorgen dat rijopleidingen bestuurders in staat stellen hun effect op het gebied van emissies te verminderen, waaronder door middel van milieubewust rijden, en zich voor te bereiden op het besturen van emissievrije en emissiearme voertuigen.

- (16) Om burgers en ingezetenen rechtstreeks te doen profiteren van de voordelen van de interne markt zonder onnodige extra administratieve lasten, voorziet Verordening (EU) 2018/1724 van het Europees Parlement en de Raad ⁽⁷⁾ in de toegang tot onlineprocedures die relevant zijn voor de werking van de interne markt, ook voor grensoverschrijdende gebruikers. De informatie over het verkrijgen en verlengen van een rijbewijs is reeds opgenomen in bijlage I bij die verordening. Bijlage II bij die verordening moet worden gewijzigd om ervoor te zorgen dat gebruikers die een administratieve procedure in verband met een rijbewijs inleiden, kunnen gebruikmaken van volledig online uitgevoerde procedures.
- (17) Rijbewijzen moeten worden ingedeeld naar het soort voertuig waarvoor zij rijbevoegdheid geven. Dergelijke indeling moet op een duidelijke en samenhangende manier gebeuren, met volledige inachtneming van de technische kenmerken van de betrokken voertuigen en de vaardigheden die nodig zijn om die te besturen.
- (18) Overeenkomstig het Verdrag van de Verenigde Naties inzake de rechten van personen met een handicap van 13 december 2006, waarbij de Unie sinds 21 januari 2011 partij is, moeten specifieke bepalingen worden vastgesteld om het voor personen met een handicap gemakkelijker te maken voertuigen te besturen. De lidstaten worden voorts aangemoedigd om, zonder de minimumnormen inzake rijgeschiktheid en rijvaardigheid van deze richtlijn te verlagen, tegemoet te komen aan de bijzondere behoeften van personen met een handicap en hen in de mogelijkheid te stellen om een rijbewijs te verwerven en te bezitten. In dat verband moeten de lidstaten, met voorafgaande toestemming van de Commissie, bepaalde typen gemotoriseerde voertuigen kunnen uitsluiten van de toepassing van de voorschriften voor rijbewijscategorieën uit hoofde van deze richtlijn.
- (19) De lidstaten moeten de typen voertuigen die in gebruik zijn bij of onder controle staan van de strijdkrachten en de instanties voor burgerbescherming, van de toepassing van deze richtlijn kunnen blijven uitsluiten, gezien het specifieke karakter van de door die strijdkrachten en instanties verrichte operaties en de gebruikte voertuigen.
- (20) De minimumleeftijd van de aanvragers van de verschillende categorieën van rijbewijzen moet op Unieniveau worden vastgesteld. De lidstaten moeten voor het besturen van bepaalde categorieën van voertuigen evenwel een hogere minimumleeftijd kunnen instellen om de verkeersveiligheid verder te bevorderen. De lidstaten moeten voor bepaalde categorieën en bij wijze van uitzondering lagere minimumleeftijden kunnen instellen om rekening te houden met de nationale omstandigheden, met name wat betreft het besturen van brandweer-, burgerbeschermings- en reddingsvoertuigen, alsook voertuigen gebruikt om de openbare orde en veiligheid te handhaven.
- (21) Hulpverleningsvoertuigen, te weten voertuigen gebruikt om de openbare orde en veiligheid te handhaven, onder meer door onmiddellijke bijstand te verlenen bij door de natuur of de mens veroorzaakte noodsituaties, zoals politievoertuigen, ambulances, burgerbeschermings- en reddingsvoertuigen, of brandweervoertuigen, kunnen bijzondere kenmerken vertonen, zoals zwaarder wegen vanwege speciale uitrusting, en moeten mogelijk onder bepaalde afwijkingen van de algemene voorschriften voor een rijbewijs van categorie B vallen zodat doeltreffend kan worden gereageerd op crisissituaties en op reddingsbehoeften. Ter voorkoming van potentiële belemmeringen voor het grensoverschrijdende verkeer van die voertuigen wanneer zij worden gebruikt voor grensoverschrijdend optreden in verschillende regio's binnen de Unie, moeten de lidstaten bovendien tijdelijke of permanente toestemming kunnen geven voor het gebruik van die hulpverleningsvoertuigen op hun grondgebied met een rijbewijs van categorie B. In dat opzicht worden de lidstaten aangemoedigd om nationale maatregelen wederzijds te erkennen, zodat grensoverschrijdende noodoperaties niet worden belemmerd of bestraft.
- (22) Om rekening te houden met de mobiliteitsbehoeften van jonge inwoners van de lidstaten, zoals de noodzaak om lange afstanden af te leggen in dunbevolkte gebieden waar er geen toereikende alternatieve middelen voor persoonlijke mobiliteit zijn, moeten de lidstaten, na voorafgaande toestemming van de Commissie, voor de afgifte van rijbewijzen voor het besturen van bepaalde typen voertuigen van categorie B1 de minimumleeftijd kunnen verlagen tot 15 jaar, waarbij zij die rijbewijzen beperken tot hun grondgebied. Het is belangrijk dat die verlaging van de minimumleeftijd geen negatieve gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid. De Commissie moet, alvorens toestemming daartoe te geven, daarom een beoordeling uitvoeren van de gevolgen voor de verkeersveiligheid van een dergelijke verlaging van de minimumleeftijd, rekening houdend met alle door de deskundigen van de lidstaten verstrekte relevante informatie.
- (23) De combinatie van een passende minimumleeftijd voor rijbewijzen in elke categorie, die zowel de mobiliteitsafhankelijkheid van jonge bestuurders als hun tijdsige toegang tot professioneel rijden vergemakkelijkt, en strengere voorwaarden voor beginnende bestuurders met betrekking tot onder meer rijden onder invloed van alcohol, kan de verkeersveiligheid ten goede komen. De minimumleeftijden mogen niet worden verlaagd ten koste van de verkeersveiligheid.

⁽⁷⁾ Verordening (EU) 2018/1724 van het Europees Parlement en de Raad van 2 oktober 2018 tot oprichting van één digitale toegangspoort voor informatie, procedures en diensten voor ondersteuning en probleemoplossing en houdende wijziging van Verordening (EU) nr. 1024/2012 (PB L 295 van 21.11.2018, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1724/oj>).

- (24) Er moet een systeem van fasering worden ingevoerd waarbij de bevoegdheid om een rijbewijs van een specifieke categorie te bezitten wordt gesteld als voorwaarde om de aanvrager in aanmerking te laten komen om bepaalde andere categorieën van rijbewijzen te bezitten, evenals gelijkwaardigheid tussen categorieën wordt vastgesteld, met inbegrip van, indien passend, een minimumhoeveelheid ervaring voordat de aanvrager in aanmerking kan komen. Een dergelijk systeem moet bindend zijn voor alle lidstaten, onverminderd hun mogelijkheid om onderling bepaalde gelijkwaardigheid toe te passen op hun respectieve grondgebied. De lidstaten moeten ook een bepaalde gelijkwaardigheid kunnen vaststellen die beperkt is tot binnen hun eigen grondgebied.
- (25) De grotere aanwezigheid van voertuigen op alternatieve brandstoffen op de weg is van cruciaal belang voor de groene transitie. In deze richtlijn moet ermee rekening worden gehouden dat er in de rijbewijscategorieën B en BE nieuwe modellen met een grotere massa beschikbaar kunnen worden gesteld. Houders van een rijbewijs van categorie B of BE moeten daarom, onder voorbehoud van rijervaring in de door hen verkregen categorie, worden toegestaan motorvoertuigen voor zowel personen- als goederenvervoer te besturen die geheel of gedeeltelijk worden aangedreven door alternatieve brandstoffen en die een toegestane maximummassa van meer dan 3 500 kg hebben.
- (26) Het recht op een rijbewijs is een garantie voor bewegingsvrijheid en faciliteert deelname aan het economische en sociale leven, hetgeen met name belangrijk is in landelijke en minder verstedelijkte gebieden met een beperkt openbaarvervoersnetwerk. Voor ouderen, personen met beperkte mobiliteit of personen met een handicap is individueel vervoer een belangrijk element in het ondersteunen van hun mobiliteit. De beoordeling van de geschiktheid van een bestuurder om veilig te rijden moet gebeuren op basis van specifieke criteria, waarbij in het bijzonder rekening moet worden gehouden met de medische conditie van de bestuurder op basis van de objectieve resultaten van controles en, indien passend, tests. Beslissingen over de ongeldigverklaring, intrekking, schorsing of beperking van rijbewijzen moeten op individuele basis worden genomen en mogen niet leiden tot discriminatie, met name op grond van leeftijd.
- (27) Met het oog op de verkeersveiligheid moeten de geharmoniseerde minimumvoorschriften waaraan de aanvrager moet voldoen voordat een rijbewijs kan worden afgegeven, worden geactualiseerd. Daaronder moeten de eisen inzake kennis, rijvaardigheid en rijgedrag die samenhangen met het besturen van gemotoriseerde voertuigen vallen, alsook het rijexamen en de minimumnormen inzake lichamelijke en geestelijke geschiktheid voor het besturen van die voertuigen.
- (28) Gezien de toenemende beschikbaarheid en het toenemende gebruik van geavanceerde rijhulpsystemen en geautomatiseerde rijsystemen, moeten in het theorie-examen eisen met betrekking tot die systemen worden opgenomen om ervoor te zorgen dat de bestuurder over een algemene kennis beschikt van de voordelen, beperkingen en risico's van dergelijke systemen. Die kennisvereiste moet met name betrekking hebben op het toepassingsgebied van geautomatiseerde rijsystemen, overnameverzoeken door geautomatiseerde rijsystemen en de bestaande verplichtingen van de bestuurder wanneer er geautomatiseerde rijsystemen geactiveerd zijn.
- (29) Het bewijs dat wordt voldaan aan de minimumnormen inzake lichamelijke en geestelijke geschiktheid moet worden geleverd op het moment van afgifte van het rijbewijs en vervolgens periodiek. Dergelijke periodieke monitoring overeenkomstig de nationale voorschriften inzake de naleving van minimumnormen draagt bij tot het vrije verkeer van personen, voorkomt concurrentievervalsingen en houdt rekening met de verantwoordelijkheid van de bestuurders. De nationale voorschriften inzake de naleving van minimumnormen moeten bestaan uit een medische controle bij afgifte en verlenging van een rijbewijs. Die controle kan worden uitgevoerd door een huisarts of een andere bevoegde medische autoriteit of gezondheidswerker, zoals bepaald in het nationale recht van elke lidstaat.
- (30) Voldoende gezichtsvermogen is een essentiële voorwaarde om fysieke rijgeschiktheid te waarborgen. Alle aanvragers van een rijbewijs moeten daarom een passende beoordeling ondergaan zodat kan worden vastgesteld dat zij over voldoende gezichtsscherpte beschikken, indien nodig met inbegrip van verdere controles van het gezichtsveld bij een volgens het nationale recht bevoegde oogzorgprofessional. De lidstaten moeten verder kunnen gaan dan dat vereiste, door dezelfde procedure te verlangen bij verlenging van een rijbewijs. De decimale notatie voor gezichtsscherpte biedt een internationaal erkende norm voor vergelijkbaarheid bij het bepalen van het gezichtsvermogen.
- (31) Voor het afgeven of verlengen van bepaalde rijbewijscategorieën moeten de lidstaten, in plaats van een medische controle, van de aanvrager of houder van een rijbewijs kunnen verlangen dat hij een schriftelijke of elektronische zelfbeoordeling verstrekt, waarvan het ontwerp risicogericht kan zijn. Het meest wenselijke zou echter zijn dat de lidstaten minstens als deel van de procedure voor eerste afgifte van een rijbewijs medische controles opleggen om te beoordelen of is voldaan aan de voorwaarden van deze richtlijn en het nationale recht.

- (32) Na afgifte van een rijbewijs moeten de lidstaten bij verlenging, in plaats van een medische controle of een zelfbeoordeling, een systeem kunnen opzetten om ervoor te zorgen dat op veranderingen in de lichamelijke of geestelijke geschiktheid van de houder van het rijbewijs wordt gereageerd. Gezien de diversiteit in de organisatie van de nationale zorgstelsels en de praktijken met betrekking tot de doeltreffende coördinatie ervan met de bevoegde instanties voor het afgeven en verlengen van rijbewijzen, kan een dergelijk systeem verschillende vormen aannemen, waarbij het belangrijkste beginsel is dat de medische instanties of rijbewijsinstanties de medische conditie van houders van een rijbewijs koppelen aan hun rijvaardigheid en -bevoegdheid. Die tussenkomst van medische instanties of rijbewijsinstanties kan ook worden gebaseerd op de beoordeling van de verklaringen van een houder van een rijbewijs op basis van een algemene verplichting voor alle houders van een rijbewijs om hun voor het rijden relevante gezondheidstoestand kenbaar te maken, waarna zij kunnen worden doorverwezen naar een specialist, een rijverbod opgelegd kunnen krijgen door een arts, of, tot slot, hun rijbewijs kan worden ingetrokken, geschorst of beperkt.
- (33) Het moet de lidstaten ook vrij staan dergelijke maatregelen te combineren om ze doeltreffender te maken, en rijgeschiktheidsnormen toe te passen die strikter zijn dan de minimumnormen van deze richtlijn.
- (34) De recente vooruitgang op het gebied van medische technologie heeft de verkeersveiligheid verbeterd door de risico's aan te pakken die gepaard gaan met rijden met bepaalde medische aandoeningen. Innovaties zoals systemen voor continue glucosemonitoring voor personen met diabetes maken een doeltreffend en realtime beheer van hun aandoening mogelijk, hetgeen de risico's bij het rijden vermindert. Die technologieën evolueren snel, waardoor medische kwesties beter kunnen worden beheerst en de verkeersveiligheid verder wordt verbeterd.
- (35) In het licht van de lopende studies betreffende diverse pathologieën die gepaard gaan met een risico op buitensporige slaperigheid en sufheid, moet de Commissie de bepalingen van deze richtlijn met betrekking tot het obstructief slaapapneusyndroom herzien zodra een passend aantal studies is afgerond en beschikbaar is voor de wetenschappelijke gemeenschap. Gezien de wetenschappelijke vooruitgang in de behandeling van gezichtsbeperking, moet de Commissie ook beginnen met de herziening van de bepalingen van deze richtlijn met betrekking tot die aandoening.
- (36) Teneinde uniforme rechten in de hele Unie te waarborgen, zonder afbreuk te doen aan de verkeersveiligheid, moeten rijbewijzen van de categorieën AM, A1, A2, A, B1, B en BE een administratieve geldigheidsduur van 15 jaar hebben, terwijl rijbewijzen van de categorieën C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 en D1E een administratieve geldigheidsduur van 5 jaar moeten hebben. Niettemin moeten de lidstaten een geldigheidsduur van 10 jaar in plaats van 15 jaar kunnen toepassen indien het rijbewijs ook wordt gebruikt als persoonlijk identificatiedocument. Overeenkomstig het reeds geldende kader, waarbinnen de lidstaten de verlengingsfrequentie kunnen verhogen naarmate de leeftijd toeneemt, kan de algemene geldigheidsduur worden ingekort op basis van objectieve factoren die algemeen verband houden met de gemiddelde lichamelijke en geestelijke gesteldheid van bestuurders, zoals de leeftijd, en moeten de lidstaten in uitzonderlijke gevallen, zoals bepaald in deze richtlijn, een kortere geldigheidsduur kunnen vaststellen dan die waarin deze richtlijn voorziet.
- (37) Met opfriscursussen voor ervaren bestuurders kan de verkeersveiligheid worden verbeterd door het bewustzijn te vergroten en door van bestuurders te verlangen extra ervaring op te doen met nieuwe technologieën, zoals geavanceerde rijhulpsystemen en geautomatiseerde rijsystemen. In die context en ook in de context van de rijopleiding vóór het afgeven van een rijbewijs, kan het gebruik van simulatoren nuttig zijn om belangrijke rijvaardigheden te verbeteren, zoals reageren op ongunstige omstandigheden en noodsituaties.
- (38) Gezien de geleidelijke digitalisering en automatisering, de steeds strengere emissiereductievereisten met betrekking tot het wegvervoer en de continue technologische vooruitgang met betrekking tot gemotoriseerde voertuigen, moet de kennis van alle bestuurders op het gebied van nieuwe technologieën, verkeersveiligheid en duurzaamheid actueel worden gehouden. De bevordering door de lidstaten van opleiding voor bestuurders gedurende het hele leven, bijvoorbeeld door cursussen voor veilig rijden met feedback aan te bieden, kan bijdragen tot inclusievere mobiliteit. Dergelijke opleiding gedurende het hele leven kan een cruciale rol spelen om de vaardigheden van ervaren bestuurders actueel te houden op het gebied van verkeersveiligheid, nieuwe technologieën en de veranderingen in de massa van voertuigen, waardoor het brandstofrendement wordt verbeterd en de emissies worden verlaagd, en snelheidsbeheer.
- (39) Om de lidstaten en, in naar behoren gemotiveerde gevallen, de Unie als geheel in staat te stellen te reageren op crises die het voor de nationale autoriteiten onmogelijk maken rijbewijzen te verlengen waarvan de geldigheid anders zou verstrijken, moet het mogelijk zijn de administratieve geldigheid van die rijbewijzen te verlengen. Een dergelijke verlenging mag enkel mogelijk zijn voor een strikt noodzakelijke duur.

- (40) Het beginsel van “één houder, één rijbewijs” moet voorkomen dat een persoon in het bezit is van meer dan één rijbewijs. Dat beginsel moet ook worden uitgebreid om rekening te houden met de technische kenmerken van mobiele rijbewijzen, aangezien een houder kan verzoeken om de afgifte van een fysiek rijbewijs in plaats van, of samen met, een mobiel rijbewijs, en een mobiel rijbewijs kan weergeven op meerdere elektronische apparaten.
- (41) Om redenen die verband houden met de verkeersveiligheid, moet elke lidstaat zijn nationale bepalingen inzake de ongeldigverklaring, intrekking, schorsing en verlenging van het rijbewijs kunnen toepassen op alle houders van een rijbewijs die hun gewone verblijfplaats op zijn grondgebied hebben verworven.
- (42) Houders van een rijbewijs dat is afgegeven door de lidstaat waar zij verblijven na omwisseling van een door een derde land afgegeven rijbewijs, moeten het recht hebben om door de Unie te rijden alsof zij het rijbewijs oorspronkelijk in de Unie hadden verkregen. Dat draagt bij tot het vrije verkeer van personen binnen de Unie.
- (43) Om eenvormige voorwaarden te waarborgen voor de uitvoering van deze richtlijn, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om derde landen die een niveau van verkeersveiligheid waarborgen dat vergelijkbaar is met dat van de Unie te identificeren, waarbij de houders van door die derde landen afgegeven rijbewijzen de mogelijkheid krijgen om, onder relevante voorwaarden die voor alle betrokken rijbewijscategorieën gedetailleerd en duidelijk omschreven moeten zijn, hun rijbewijs om te wisselen onder soortgelijke voorwaarden als wanneer het door een lidstaat was afgegeven. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad ⁽⁸⁾.
- (44) De lidstaten moeten de mogelijkheid hebben om rijbewijzen die zijn afgegeven door derde landen die niet in een uitvoeringshandeling geïdentificeerd zijn als derde landen met een niveau van verkeersveiligheid vergelijkbaar met dat van de Unie, of die zijn afgegeven door derde landen waarvoor een dergelijke uitvoeringshandeling een omwisseling van een dergelijk rijbewijs niet uitdrukkelijk toestaat of verbiedt, overeenkomstig hun nationale voorschriften om te wisselen, op voorwaarde dat zij de relevante Uniecode(s) op het aldus afgegeven rijbewijs aanbrengen. In het geval dat de houder van een dergelijk rijbewijs zijn of haar verblijfplaats naar een nieuwe lidstaat overbrengt, mag van die laatste niet worden verlangd dat hij of zij het beginsel van wederzijdse erkenning op dat rijbewijs toepast.
- (45) Het nieuwe kader voor de omwisseling van door derde landen afgegeven rijbewijzen moet ook worden beschouwd als een instrument om het tekort aan beroepsbestuurders aan te pakken, aangezien met de regels wordt beoogd het vrije verkeer van houders van rijbewijzen van verschillende categorieën te vergemakkelijken. Aangezien onderdanen van derde landen die zijn tewerkgesteld door of werken voor een in een lidstaat gevestigde onderneming en die wegvervoer binnen de Unie verrichten, om te mogen rijden mogelijk moeten voldoen aan het verdere vereiste van kwalificaties die blijken uit een getuigschrift van vakbekwaamheid, moet de Commissie beoordelen hoe de verwachte positieve gevolgen van het nieuwe kader verder kunnen worden ondersteund met betrekking tot andere bestuurdersdocumenten, zonder afbreuk te doen aan de algemene doelstelling om de verkeersveiligheid in de Unie te verbeteren.
- (46) “Rijbewijstoerisme”, namelijk het veranderen van woonplaats met het oog op het verkrijgen van een nieuw rijbewijs, onder meer teneinde de gevolgen te omzeilen van een in een andere lidstaat opgelegde ongeldigverklaring, intrekking, schorsing of beperking van de rijbevoegdheid van de bestuurder van een gemotoriseerd voertuig, van zijn of haar rijbewijs of van de erkenning van de geldigheid van zijn of haar rijbewijs, is een wijdverbreid verschijnsel dat negatieve gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid. Bestuurders mogen door gewoon van woonplaats te veranderen niet worden vrijgesteld van de hun opgelegde verplichtingen om hun rijbewijs of de erkenning van de geldigheid ervan of van de rijbevoegdheid terug te krijgen. Tegelijkertijd moet worden verduidelijkt dat elk gedrag van burgers, of hun gebrek aan lichamelijke of geestelijke rijgeschiktheid, alleen mag leiden tot een rijverbod voor onbepaalde tijd indien dat naar behoren gerechtvaardigd is. Voor andere lidstaten dan die welke een ongeldigverklaring, intrekking, schorsing of beperking van een rijbewijs heeft opgelegd, moeten voorwaarden worden bepaald om aan die persoon toch een rijbewijs te kunnen afgeven, indien dat op basis van een gefundeerd besluit passend wordt geacht en indien de geldigheid van het aldus afgegeven rijbewijs beperkt is tot het grondgebied van de lidstaten die geen verbod voor onbepaalde tijd hebben opgelegd.

⁽⁸⁾ Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (47) Om de verkeersveiligheid te verbeteren, moet voor bepaalde rijbewijscategorieën een Uniewijde regeling voor begeleid rijden worden ingevoerd. De regels van een dergelijke regeling moeten aanvragers de mogelijkheid bieden om rijbewijzen in de desbetreffende categorieën te verwerven voordat de vereiste minimumleeftijd wordt bereikt. Het gebruik van die rijbewijzen moet echter afhankelijk worden gesteld van de begeleiding door een ervaren bestuurder, bijvoorbeeld een gezinslid. In dergelijke situaties moet het de lidstaten om redenen van verkeersveiligheid worden toegestaan om op hun grondgebied strengere voorwaarden en regels vast te stellen met betrekking tot de door hen afgegeven rijbewijzen.
- (48) De regeling voor begeleid rijden kan, zonder afbreuk te doen aan de algemene doelstelling om de verkeersveiligheid te verbeteren, helpen het beroep van vrachtwagenchauffeur toegankelijker en aantrekkelijker maken voor jongere generaties, teneinde hun beroepsmogelijkheden te verruimen en het tekort aan bestuurders in de Unie te helpen aanpakken. De lidstaten moeten daarom over de mogelijkheid beschikken om die regeling naast rijbewijzen van de categorie B toe te passen op rijbewijzen van de categorieën C1, C1E en C, en de aldus afgegeven rijbewijzen moeten wederzijds worden erkend tussen de lidstaten die die ruimere regeling toepassen.
- (49) De regeling voor begeleid rijden mag geen beperking vormen voor de bestaande mogelijkheden van de lidstaten om de minimumleeftijd voor het besturen van voertuigen van categorie B te verlagen en de bijbehorende voorwaarden op nationaal niveau toe te passen.
- (50) De voorwaarden en voorschriften van Richtlijn (EU) 2022/2561 van het Europees Parlement en de Raad ⁽⁹⁾ om, na het behalen van een beroepskwalificatie, vanaf een bepaalde leeftijd een bus van de categorie D of DE te besturen, moeten worden vereenvoudigd, zonder dat daarbij de verkeersveiligheid in het gedrang wordt gebracht.
- (51) De lidstaten worden aangemoedigd de partnerschappen te versterken tussen onderwijs- en opleidingsinstellingen, met inbegrip van universiteiten en beroepsscholen, en vervoers- en logistieke ondernemingen, teneinde het tekort aan beroepsbestuurders in de Unie aan te pakken. De ontwikkeling en ondersteuning van leerlingplaatsen, stages en soortgelijke onderwijsmogelijkheden in het kader van die partnerschappen moeten toekomstige beroepsbestuurders de kans bieden om beter vertrouwd te raken met de voordelen en uitdagingen van het beroep, om hun operationele en organisatorische vaardigheden te verbeteren en om ervaring op te doen, en daarnaast gebruik te maken van geavanceerde technologieën en technieken. De Commissie wordt aangemoedigd publiek-private partnerschappen tussen beroepsscholen en vervoers- en logistieke ondernemingen te ondersteunen om de beschikbaarheid en de vaardigheden van beroepsbestuurders te verbeteren, door gebruik te maken van Unieprogramma's zoals Erasmus+.
- (52) Bij het bekijken welke bronnen van inkomsten er voorhanden zijn om de verkeersveiligheid te verbeteren, wordt de lidstaten aanbevolen inkomsten te gebruiken uit geldboeten voor verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen die onder het toepassingsgebied van Richtlijn (EU) 2015/413 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁰⁾ vallen, teneinde de verkeersveiligheid te vergroten en voor de transparantie van de verkeersveiligheidsmaatregelen te zorgen.
- (53) Er moet voor worden gezorgd dat bestuurders die voor het eerst een rijbewijs verwerven, de verkeersveiligheid niet in gevaar brengen. Voor die beginnende bestuurders moet een proeftijd van ten minste twee jaar worden vastgesteld, waarin strengere regels of sancties voor rijden onder invloed van alcohol moeten gelden, onverminderd de bevoegdheid van de lidstaten om het gedrag van bestuurders te reguleren. Die strengere regels kunnen bestaan uit een specifieke opleiding voor beginnende bestuurders waarin hun meer risicobewustzijn wordt bijgebracht en zij kunnen nadenken over hun gedrag. Er moeten ook bijzondere maatregelen worden vastgesteld om rijden onder invloed van drugs onder beginnende bestuurders te beperken, en om hen aan te moedigen de verplichte veiligheidssystemen naar behoren te gebruiken. Onder die maatregelen kunnen striktere regels of sancties vallen. Indien sancties worden toegepast, moeten die doeltreffend, evenredig, afschrikkend en niet-discriminerend zijn, en kan daaronder rijontzegging vallen, alsook specifieke opleiding over risicobewustzijn voor beginnende bestuurders. Dergelijke bijzondere maatregelen kunnen ook bestaan uit specifiek gerichte handhavings- en campagne-inspanningen. Het moet de lidstaten vrijstaan op hun grondgebied aanvullende regels toe te passen op beginnende bestuurders om de verkeersveiligheid te verbeteren, zoals een tweede proeftijd voor een extra rijbewijscategorie om rekening te houden met de verschillende risico's en de vereiste vaardigheden die gepaard gaan met de nieuwe categorie.

⁽⁹⁾ Richtlijn (EU) 2022/2561 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2022 betreffende de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders van bepaalde voor goederen- en personenvervoer over de weg bestemde voertuigen (PB L 330 van 23.12.2022, blz. 46, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2561/oj>).

⁽¹⁰⁾ Richtlijn (EU) 2015/413 van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2015 ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen (PB L 68 van 13.3.2015, blz. 9, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2015/413/oj>).

- (54) Algemeen toegepaste nultolerantieregelingen voor rijden onder invloed van alcohol, gekoppeld aan gerichte handhaving, zijn een doeltreffende methode gebleken om de verkeersveiligheid te verbeteren. Een nullimiet voor alcohol, onbedoelde blootstelling of blootstelling zonder gevolgen voor het rijvermogen buiten beschouwing gelaten, wordt gewoonlijk gezien als de meest doeltreffende maatregel om het aantal verkeersdoden en -gewonden terug te dringen. Er wordt momenteel ook nulbeleid ingevoerd voor rijden onder de invloed van drugs. De lidstaten worden aangemoedigd om dergelijke algemeen toegepaste nultolerantieregelingen in hun nationale recht in te voeren en te behouden; de proeftijdregeling moet daarop een aanvullende maatregel vormen die gericht is op de oververtegenwoordiging van beginnende bestuurders, doorgaans jongeren, bij verkeersongevallen waarbij rijden onder invloed van drank en drugs een rol speelt.
- (55) De lidstaten worden aangemoedigd om leeftijdspecifieke opleiding inzake verkeersveiligheidsregels en -risicobewustzijn op te nemen in hun leerplannen van het basis- en middelbaar onderwijs, waarbij ook rekening wordt gehouden met de toegenomen populariteit van middelen voor persoonlijke mobiliteit zoals elektrische fietsen en elektrische steps. Door op jonge leeftijd de basisregels inzake verkeersveiligheid te leren, kunnen verkeersongevallen worden voorkomen, aangezien het bewustzijn wordt bevorderd en verantwoordelijk gedrag wordt ontwikkeld; op die manier worden burgers in staat gesteld vanaf jonge leeftijd veilige beslissingen te nemen op basis van een gedegen kennis van de toepasselijke regels en risico's. De Commissie wordt aangemoedigd uitwisseling van beste praktijken tussen de lidstaten en hun autoriteiten mogelijk te maken en te ondersteunen, onder meer met financiële steun.
- (56) Teneinde de kennis en vaardigheden van de examinatoren, waaronder gevaarherkenningstests, te verbeteren, een objectievere beoordeling van aanvragers van een rijbewijs mogelijk te maken en tot een grotere harmonisering van de rijexamens te komen, moeten minimumnormen betreffende de toegang tot het beroep van rijexaminator en betreffende de opleidingsvereisten voor rijexaminatoren worden vastgesteld. De Commissie moet bovendien de bevoegdheid krijgen om gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van die minimumnormen, om ze aan te passen aan alle technische, operationele of wetenschappelijke ontwikkelingen op dat gebied, met inbegrip van geavanceerde rijhulpsystemen en geautomatiseerde rijsystemen, indien dat nodig blijkt.
- (57) Het begrip "gewone verblijfplaats" moet zodanig worden vastgesteld dat een oplossing kan worden gevonden voor problemen die zich voordoen indien het niet mogelijk is de gewone verblijfplaats vast te stellen op grond van beroepsmatige of persoonlijke banden. De regel dat rijbewijzen alleen door de lidstaat van gewone verblijfplaats mogen worden afgegeven, kan in sommige gevallen een onevenredige taalbarrière vormen. Daarom moet het in gevallen waarin het in de lidstaat van gewone verblijfplaats niet mogelijk is de examens af te leggen in de officiële taal van de lidstaat waarvan de aanvrager onderdaan is, voor de aanvrager mogelijk zijn het theorie-examen of het praktische examen, of beide, af te leggen in de lidstaat waarvan de aanvrager onderdaan is. Die afwijking mag de lidstaten niet beletten op te treden tegen misbruik dat of fraude die zich met de nieuwe flexibiliteit zou kunnen voordoen. Er moeten specifieke regels worden vastgesteld voor diplomaten en hun gezin, indien de beroepsverplichtingen van de diplomaat vereisen dat zij gedurende langere tijd in het buitenland wonen.
- (58) De lidstaten moeten elkaar bijstand verlenen bij de uitvoering van deze richtlijn. Voor zover mogelijk moeten zij gebruikmaken van het in artikel 15, lid 1, van Richtlijn 2006/126/EG bedoelde EU-rijbewijzenetwerk om die bijstand te verlenen. Het EU-rijbewijzenetwerk heeft tot doel de erkenning van documenten en verworven rechten uit de lidstaten te waarborgen, documentfraude en rijden zonder toestemming te bestrijden, de afgifte van meerdere rijbewijzen te voorkomen en de handhaving van rijontzeggingen te vergemakkelijken. De lidstaten moeten met name de mogelijkheid krijgen om systematisch te controleren dat de redenen die hebben geleid tot eerder opgelegde ongeldigverklaringen, intrekkingen, schorsingen of beperkingen, niet langer aanwezig zijn. Het gebruik van het EU-rijbewijzenetwerk voor de uitvoering van andere handelingen van de Unie mag alleen worden toegestaan voor zover deze richtlijn daarin uitdrukkelijk voorziet.
- (59) Om zinvolle verslagen over de uitvoering van deze richtlijn te kunnen opstellen, moet de Commissie jaarlijks informatie ontvangen over het aantal afgegeven, verlengde, vervangen, ingetrokken en omgewisselde fysieke en mobiele rijbewijzen voor elke categorie. De Commissie moet ook statistieken ontvangen over ernstige verkeersongevallen waarbij 17-jarige bestuurders die deelnemen aan een regeling voor begeleid rijden zijn betrokken, in het kader van de bredere gegevensverzameling inzake verkeersongevallen van beroepsbestuurders. Met het oog op het opstellen van die verslagen, de wederzijdse bijstand van de lidstaten bij de uitvoering van deze richtlijn, en de gezamenlijke inspanningen van de lidstaten om de verkeersveiligheid in het algemeen te verbeteren, worden de lidstaten aangemoedigd om regelmatig informatie met elkaar en met de Commissie te delen over hun beste praktijken met betrekking tot bestuurdersgerelateerde verkeersveiligheidsmaatregelen, bijvoorbeeld risicobewustzijnsopleidingen, regelingen voor beginnende bestuurders, aandacht voor kwetsbare weggebruikers, opleiding gedurende het hele leven, of monitoring van de rijgeschiktheid van de bestuurder. Die uitwisselingen kunnen deel uitmaken van projectwerk, zoals het Europees Observatorium voor de Verkeersveiligheid en de EU-uitwisseling voor verkeersveiligheid, of van regelmatige vergaderingen van deskundigengroepen. Verschillen tussen de lidstaten in methoden, praktijken en nationale kenmerken zijn een waardevolle bron voor wederzijds leren en de uitwisseling van beste praktijken.

- (60) Technologische ontwikkelingen en innovaties op het gebied van voertuigen op alternatieve brandstoffen, met gevolgen voor de massa van het voertuig, blijven van invloed op het regelgevingskader voor rijbewijzen. Aangezien dat kader technisch complex is, moet het zodanig evolueren dat het voor rechtszekerheid zorgt en in overeenstemming is met het beginsel van technologische neutraliteit, waarbij ervoor wordt gezorgd dat de regels specifieke technologieën ongerechtvaardigd bevoordelen noch benadelen, maar in de plaats daarvan een eerlijk en toekomstbestendig kader bieden. Daarom moet de Commissie de technologische vooruitgang op het gebied van voertuigen op alternatieve brandstoffen monitoren, en de gevolgen ervan voor de fasering van en de gelijkwaardigheid tussen rijbewijscategorieën beoordelen, teneinde voor een duidelijk, evenwichtig en geactualiseerd regelgevingskader te zorgen dat de verkeersveiligheid waarborgt zonder innovatie in de weg te staan.
- (61) Teneinde de doelstellingen van deze richtlijn te verwezenlijken, met name om de bijlagen aan te passen aan technische, operationele of wetenschappelijke ontwikkelingen, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen ten aanzien van de wijziging van de delen van de bijlagen bij deze richtlijn die de specificaties van fysieke rijbewijzen regelen; de wijziging van het deel van de bijlagen bij deze richtlijn waarin de specificaties voor mobiele rijbewijzen zijn vastgelegd; de wijziging van het deel van de bijlagen bij deze richtlijn dat de regels inzake de toepasselijke nationale en Uniecodes regelt; de wijziging van de bijlagen bij deze richtlijn tot vaststelling van bepaalde minimumeisen voor de afgifte, geldigheid en verlenging van het rijbewijs; en de wijziging van de bijlagen waarin de minimumnormen voor rijexaminatoren zijn vastgelegd. Die bevoegdheid moet worden verleend voor een periode van vijf jaar, aangezien de technische, operationele en wetenschappelijke ontwikkelingen met betrekking tot de onder die bijlagen vallende gebieden met regelmaat plaatsvinden. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen gebeuren in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven⁽¹⁾. Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen ontvangen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip als de deskundigen van de lidstaten, en hebben hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen.
- (62) De Commissie moet een specifieke deskundigengroep inzake rijbewijzen en daarmee verband houdende aangelegenheden oprichten om telkens wanneer nodig een beroep te kunnen doen op een relevant scala aan deskundigheid voor de uitoefening van haar bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, alsook om aan te moedigen tot en de mogelijkheid te bieden van uitwisseling op Unieniveau tussen belanghebbenden en deskundigen van de lidstaten wat betreft alle aangelegenheden die verband houden met het rijbewijs, rijbewijsprocedures, het verbeteren van de verkeersveiligheid en het wegnemen van administratieve belemmeringen voor burgers of ondernemingen. De deskundigengroep moet met name de uitwisseling mogelijk maken van beste praktijken inzake leeftijds- en geschiktheidsvereisten voor aanvragers van een rijbewijs, inzake de voordelen van graduele rijbewijssystemen en een leven lang leren, inzake de gevolgen van nieuwe technologieën zoals het mobiele rijbewijs en rijhulpsystemen of geautomatiseerde rijsystemen, inzake het vergemakkelijken van het wegnemen van belemmeringen voor het vrije verkeer van houders van een niet wederzijds erkend rijbewijs, zoals die voor niet voor de weg bestemde mobiele machines, en inzake regels voor het opleiden en examineren van nieuwe bestuurders.
- (63) Om eenvormige voorwaarden te waarborgen voor de uitvoering van deze richtlijn, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om gedetailleerde bepalingen vast te stellen met betrekking tot de interoperabiliteitskenmerken van, en de veiligheidsmaatregelen waaraan moet worden voldaan door, op fysieke rijbewijzen aangebrachte QR-codes en bepalingen met betrekking tot het visuele aspect, de interoperabiliteit, het testen, de normen voor het actualiseren van gegevens en bestanden en de beveiliging van mobiele rijbewijzen, de organisatorische maatregelen voor de verwerking en bescherming van persoonsgegevens, en de technische en beveiligingsnormen voor de omwisseling van mobiele rijbewijzen en de vertrouwenslijsten van vertrouwde afgevend instanties voor het controleren van mobiele rijbewijzen, met inbegrip van controlekenmerken en de interface met nationale systemen, voor zover mogelijk ook rekening houdend met het algemene kader en de technische specificaties die nodig zijn voor de erkenning van die rijbewijzen door de autoriteiten van derde landen, en om een gemeenschappelijke reeks regels vast te stellen voor de werking van het EU-rijbewijzenetwerk, waaronder de gedetailleerde operationele, technische en interfacevereisten, ter waarborging van de interoperabiliteit tussen de nationale systemen die verbonden zijn met het EU-rijbewijzenetwerk, van de bescherming van de via het EU-rijbewijzenetwerk uitgewisselde persoonsgegevens, en van de goede werking van alle functies van dat netwerk als omschreven in het Unierecht en het nationale recht. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011.

⁽¹⁾ PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinst/2016/512/oj.

- (64) De Commissie moet onmiddellijk toepasselijke uitvoeringshandelingen vaststellen indien dat, in naar behoren gemotiveerde gevallen met betrekking tot de verlenging van de administratieve geldigheidsduur van rijbewijzen in de hele Unie, vereist is om dwingende redenen van urgentie die verband houden met een crisis.
- (65) Omwille van de samenhang moeten Verordening (EU) 2018/1724 en Richtlijn (EU) 2022/2561, die betrekking hebben op bepaalde aangelegenheden die onder deze richtlijn vallen, worden gewijzigd.
- (66) Richtlijn 2006/126/EG en Verordening (EU) nr. 383/2012 van de Commissie ⁽¹²⁾ moeten worden ingetrokken.
- (67) Daar de doelstellingen van deze richtlijn, namelijk het fors terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers in de Unie en het vergemakkelijken van het vrije verkeer van burgers door te voorzien in eenvormige regels met betrekking tot de rijbevoegdheid en het afgeven en verlengen van rijbewijzen en de wederzijdse erkenning ervan, niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt, omdat nationale regels voor de afgifte, verlenging, vervanging en omwisseling van rijbewijzen zouden leiden tot dermate uiteenlopende eisen dat het niveau van verkeersveiligheid en vrij verkeer van burgers waar geharmoniseerde regels voor zorgen, niet zou kunnen worden bereikt, maar vanwege het grensoverschrijdende en Uniebrede karakter van het wegverkeer en de noodzaak om gemeenschappelijke minimumeisen vast te stellen, beter door de Unie kunnen worden verwezenlijkt, kan de Unie, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om die doelstellingen te verwezenlijken.
- (68) Overeenkomstig artikel 42, lid 1, van Verordening (EU) 2018/1725 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹³⁾ is de Europese Toezichthouder voor gegevensbescherming geraadpleegd, en op 25 april 2023 ⁽¹⁴⁾ heeft hij een advies uitgebracht.
- (69) Overeenkomstig de gezamenlijke politieke verklaring van 28 september 2011 van de lidstaten en de Commissie over toelichtende stukken ⁽¹⁵⁾ hebben de lidstaten zich ertoe verbonden om in gerechtvaardigde gevallen de kennisgeving van hun omzettingsmaatregelen vergezeld te doen gaan van één of meer stukken waarin het verband tussen de onderdelen van een richtlijn en de overeenkomstige delen van de nationale omzettingsinstrumenten wordt toegelicht. Met betrekking tot deze richtlijn acht de wetgever de toezending van die stukken gerechtvaardigd,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Onderwerp en toepassingsgebied

1. Bij deze richtlijn worden gemeenschappelijke regels vastgesteld betreffende:
- a) de modellen, normen voor en categorieën van rijbewijzen;
 - b) de afgifte, geldigheid, verlenging en wederzijdse erkenning van rijbewijzen;
 - c) bepaalde aspecten van de omwisseling, vervanging, ongeldigverklaring, intrekking, schorsing en beperking van rijbewijzen;
 - d) bepaalde aspecten die van toepassing zijn op beginnende bestuurders, met name met betrekking tot een regeling voor begeleid rijden en een proeftijd.

⁽¹²⁾ Verordening (EU) nr. 383/2012 van de Commissie van 4 mei 2012 tot vaststelling van de technische voorschriften betreffende rijbewijzen met een ingebouwd opslagmedium (microchip) (PB L 120 van 5.5.2012, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/383/oj>).

⁽¹³⁾ Verordening (EU) 2018/1725 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2018 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens door de instellingen, organen en instanties van de Unie en betreffende het vrije verkeer van die gegevens, en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 45/2001 en Besluit nr. 1247/2002/EG (PB L 295 van 21.11.2018, blz. 39, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj>).

⁽¹⁴⁾ PB C 199 van 7.6.2023, blz. 13.

⁽¹⁵⁾ PB C 369 van 17.12.2011, blz. 14.

2. Deze richtlijn is niet van toepassing op:
- a) niet voor de weg bestemde mobiele machines in de zin van artikel 3, punt 1, van Verordening (EU) 2025/14 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁶⁾; en
 - b) gemotoriseerde voertuigen op wielen of rupsbanden met ten minste twee assen, voornamelijk bestemd voor tractiedoeleinden en specifiek ontworpen voor het trekken, duwen, dragen of in beweging brengen van bepaalde werktuigen, machines of aanhangwagens die voor gebruik in de land- of bosbouw zijn bestemd, en die slechts bijkomstig voor personen- of goederenvervoer over de weg of voor het trekken van voertuigen voor personen- of goederenvervoer over de weg worden gebruikt.

Artikel 2

Definities

Voor de toepassing van deze richtlijn wordt verstaan onder:

- 1) “rijbewijs”: een document, in fysieke vorm, digitale vorm of beide, ter bevestiging van de bevoegdheid om gemotoriseerde voertuigen te besturen en waarin de voorwaarden zijn vermeld waaronder de houder bevoegd is om te rijden;
- 2) “fysiek rijbewijs”: een rijbewijs in fysieke vorm;
- 3) “mobiel rijbewijs”: een rijbewijs in digitale vorm;
- 4) “gemotoriseerd voertuig”: elk zichzelf voortbewegend wegvoertuig, anders dan een voertuig dat op rails wordt voortbewogen;
- 5) “tweewielig voertuig”: een voertuig als bedoeld in artikel 4, lid 2, punt a), van Verordening (EU) nr. 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁷⁾;
- 6) “driewielig voertuig”: een voertuig als bedoeld in artikel 4, lid 2, punt b), van Verordening (EU) nr. 168/2013;
- 7) “lichte vierwieler”: een voertuig als bedoeld in artikel 4, lid 2, punt f), van Verordening (EU) nr. 168/2013;
- 8) “motorfiets”: een tweewielig voertuig met of zonder zijspan, als bedoeld in artikel 4, lid 2, punten c) en d), van Verordening (EU) nr. 168/2013;
- 9) “gemotoriseerde driewieler”: een voertuig op drie symmetrisch geplaatste wielen, als bedoeld in artikel 4, lid 2, punt e), van Verordening (EU) nr. 168/2013;
- 10) “motorvoertuig”: elk gemotoriseerd voertuig dat gewoonlijk wordt gebruikt voor het vervoer van personen of goederen over de weg, of om voertuigen voor het vervoer van personen of goederen over de weg voort te trekken, met inbegrip van trolleybussen;
- 11) “trolleybus”: elk voertuig dat kan worden verbonden met een elektrische leiding en niet op sporen rijdt;
- 12) “zware vierwieler”: een voertuig als bedoeld in artikel 4, lid 2, punt g), van Verordening (EU) nr. 168/2013;
- 13) “kampeerwagen”: een voertuig voor speciale doeleinden van categorie M als bedoeld in artikel 4 van Verordening (EU) 2018/858 en punt 5.1 van bijlage I daarbij;
- 14) “crisis”: een uitzonderlijke, onverwachte en plotselinge, natuurlijke of door de mens veroorzaakte gebeurtenis van buitengewone aard en omvang die binnen of buiten de Unie plaatsvindt, die grote directe of indirecte gevolgen heeft voor het wegvervoer en die het ook voor de houders van een rijbewijs of de betrokken nationale autoriteiten onmogelijk of zeer moeilijk maakt om de nodige procedures voor de verlenging van rijbewijzen uit te voeren.

⁽¹⁶⁾ Verordening (EU) 2025/14 van het Europees Parlement en de Raad van 19 december 2024 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op niet voor de weg bestemde mobiele machines die deelnemen aan het verkeer op de openbare weg en tot wijziging van Verordening (EU) 2019/1020 (PB L, 2025/14, 8.1.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2025/14/oj>).

⁽¹⁷⁾ Verordening (EU) nr. 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 15 januari 2013 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers (PB L 60 van 2.3.2013, blz. 52, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj>).

*Artikel 3***Standaardspecificaties van de Unie inzake rijbewijzen en wederzijdse erkenning**

1. De lidstaten zorgen ervoor dat hun nationale rijbewijzen worden afgegeven overeenkomstig deze richtlijn en dat zij voldoen aan de in bijlage I vastgelegde standaardspecificaties van de Unie en andere criteria op grond van:
 - a) artikel 4 voor fysieke rijbewijzen;
 - b) artikel 5 voor mobiele rijbewijzen.
2. De lidstaten zorgen ervoor dat fysieke en mobiele rijbewijzen die aan dezelfde persoon worden afgegeven volledig gelijkwaardig zijn wat betreft de rechten en voorwaarden inzake de rijbevoegdheid van die persoon, en dat ze dezelfde administratieve geldigheidsduur hebben.
3. Onverminderd de behandeling van bestaande rijbewijzen in geval van omwisseling of vervanging overeenkomstig artikel 13, leden 3 en 4, mogen de lidstaten voor de afgifte, vervanging, verlenging of omwisseling van een fysiek of mobiel rijbewijs niet als voorwaarde stellen dat de aanvrager een rijbewijs in de andere vorm bezit.
4. Met ingang van 54 maanden vanaf de datum van vaststelling van de eerste uitvoeringshandelingen overeenkomstig artikel 5, lid 7, zorgen de lidstaten ervoor dat mobiele rijbewijzen als het standaardformaat worden afgegeven, onverminderd het recht van de aanvrager om tegelijkertijd een rijbewijs in fysieke vorm of in beide vormen via één en dezelfde aanvraag te verkrijgen. Na de afgifte van een rijbewijs in één vorm behouden houders van een rijbewijs het recht om een rijbewijs in de andere vorm aan te vragen, ook wanneer het rijbewijs van die houder nog niet is verstrekt.
5. De lidstaten mogen mobiele rijbewijzen afgeven vóór de in lid 4 bedoelde datum.
6. Door de lidstaten afgegeven rijbewijzen worden wederzijds erkend. De overeenkomstig artikel 5 afgegeven mobiele rijbewijzen worden echter pas na de in lid 4 van dit artikel vastgelegde datum wederzijds erkend.

*Artikel 4***Fysieke rijbewijzen**

1. De lidstaten geven fysieke rijbewijzen af op basis van de in bijlage I vastgelegde standaardspecificaties van de Unie.
2. De lidstaten nemen alle nodige maatregelen om vervalsing van rijbewijzen te voorkomen, ook van rijbewijzen die vóór 19 januari 2013 zijn afgegeven. Zij stellen de Commissie in kennis van de genomen maatregelen.

Fysieke rijbewijzen worden beveiligd tegen vervalsing, minstens door middel van de in deel A2 van bijlage I vastgelegde standaardspecificaties van de Unie. Het staat de lidstaten vrij aanvullende beveiligingskenmerken in te voeren.

3. Wanneer de houder van een geldig fysiek rijbewijs zonder administratieve geldigheidsduur zijn gewone verblijfplaats verwerft in een andere lidstaat dan de lidstaat van afgifte, kan de lidstaat van ontvangst vanaf twee jaar na de datum waarop de houder zijn gewone verblijfplaats op zijn grondgebied heeft verworven, de in artikel 10, lid 2, bedoelde administratieve geldigheidsduur toepassen door het rijbewijs te verlengen.
4. De lidstaten zorgen ervoor dat alle fysieke rijbewijzen die worden afgegeven of die in gebruik zijn uiterlijk op 19 januari 2033 aan alle voorschriften van deze richtlijn voldoen.
5. De lidstaten kunnen besluiten het fysieke rijbewijs uit te rusten met een microchip. Lidstaten die besluiten hun fysieke rijbewijzen met een microchip uit te rusten, kunnen, voor zover hun nationale wetgeving inzake het rijbewijs daarin voorziet, ook besluiten om, bovenop de in deel D van bijlage I genoemde gegevens, aanvullende gegevens op de microchip op te slaan.

Lidstaten die voorzien in een microchip als onderdeel van het fysieke rijbewijs, passen minstens de in de delen B tot en met B4 van bijlage I vastgestelde technische voorschriften toe. De lidstaten kunnen aanvullende beveiligingskenmerken invoeren.

Wanneer lidstaten een besluit vaststellen om de door hen afgegeven fysieke rijbewijzen uit te rusten met een microchip, of wanneer zij dat besluit vervolgens wijzigen, stellen zij de Commissie binnen drie maanden na de vaststelling in kennis van dat besluit. De lidstaten die hun fysieke rijbewijzen reeds met een microchip hebben uitgerust, stellen de Commissie daar uiterlijk op 26 februari 2026 van in kennis.

6. De lidstaten kunnen besluiten om op de voor de microchip bestemde plaats van door hen afgegeven fysieke rijbewijzen een QR-code aan te brengen, hetzij ter vervanging van, hetzij samen met de microchip. De QR-code moet het mogelijk maken de authenticiteit van de op het fysieke rijbewijs vermelde informatie te controleren.

De lidstaten stellen de Commissie in kennis van maatregelen die gericht zijn op de invoering van een QR-code op hun rijbewijzen en van alle latere wijzigingen van dergelijke maatregelen, binnen drie maanden na de vaststelling ervan.

De Commissie stelt uitvoeringshandelingen vast met gedetailleerde bepalingen betreffende de interoperabiliteitskenmerken en de beveiligingsmaatregelen waaraan QR-codes op fysieke rijbewijzen moeten voldoen. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 26, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

7. De lidstaten zorgen ervoor dat de persoonsgegevens die nodig zijn voor de controle van de op het fysieke rijbewijs vermelde informatie niet door de controleur worden bewaard, tenzij bewaring op grond van het Unierecht of het nationale recht is toegestaan, en dat de autoriteit die het rijbewijs heeft afgegeven niet in kennis wordt gesteld van de controle.

8. De Commissie is bevoegd om indien nodig overeenkomstig artikel 25 gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van de delen A1 en A2, B tot en met B4 en D van bijlage I, teneinde rekening te houden met de technische, operationele en wetenschappelijke ontwikkelingen.

Artikel 5

Mobiele rijbewijzen

1. De lidstaten geven mobiele rijbewijzen af op basis van de in deel C van bijlage I vastgelegde standaardspecificaties van de Unie.

2. Elke lidstaat zorgt ervoor dat de door hem afgegeven mobiele rijbewijzen kosteloos elektronisch kunnen worden opgevraagd door de houders ervan.

Mobiele rijbewijzen worden aan de houders afgegeven voor gebruik in de Europese portemonnees voor digitale identiteit als elektronische attesteringen of attributen overeenkomstig Verordening (EU) nr. 910/2014 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁸⁾.

3. De lidstaten zorgen ervoor dat mobiele rijbewijzen niet meer gegevens bevatten dan de in deel D van bijlage I bedoelde gegevens en dat door de controleur voor de uitvoering van de controle geen andere persoonsgegevens worden verwerkt dan die welke nodig zijn voor de controle van de rijbevoegdheid van de houder.

4. De lidstaten zorgen ervoor dat de persoonsgegevens die nodig zijn voor de controle van de rijbevoegdheid van de houder van het mobiele rijbewijs niet door de controleur worden bewaard, tenzij dergelijke bewaring op grond van het Unierecht of het nationale recht is toegestaan.

5. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van een lijst van afgevend instanties van mobiele rijbewijzen en zorgen ervoor dat die lijst actueel blijft. De Commissie maakt die lijsten via een beveiligd kanaal in elektronisch ondertekende of verzegelde en voor automatische verwerking geschikte vorm publiek beschikbaar.

6. De Commissie is bevoegd om indien nodig overeenkomstig artikel 25 gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van deel C van bijlage I, teneinde rekening te houden met de technische, operationele en wetenschappelijke ontwikkelingen.

⁽¹⁸⁾ Verordening (EU) nr. 910/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 2014 betreffende elektronische identificatie en vertrouwensdiensten voor elektronische transacties in de interne markt en tot intrekking van Richtlijn 1999/93/EG (PB L 257 van 28.8.2014, blz. 73, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/910/oj>).

7. Uiterlijk op 26 november 2026, stelt de Commissie uitvoeringshandelingen vast met gedetailleerde bepalingen betreffende het visuele aspect, de interoperabiliteit, het testen, de normen voor het actualiseren van gegevens en bestanden en de beveiliging van mobiele rijbewijzen, de organisatorische maatregelen voor de verwerking en bescherming van persoonsgegevens, en de technische en beveiligingsnormen voor de omwisseling van mobiele rijbewijzen en de vertrouwenslijsten van vertrouwde afgevend instanties voor het controleren van mobiele rijbewijzen, met inbegrip van controlekenmerken en de interface met nationale systemen. De Commissie houdt, voor zover mogelijk, rekening met het algemene kader en de technische specificaties die nodig zijn voor de erkenning van die rijbewijzen door de autoriteiten van derde landen. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 26, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

Artikel 6

Categorieën van rijbewijzen

1. Het rijbewijs geeft de houder het recht om gemotoriseerde voertuigen te besturen overeenkomstig de volgende categorieën:

a) bromfietsen:

categorie AM:

- tweewielige of driewielige voertuigen met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van niet meer dan 45 km per uur en een netto maximumvermogen van niet meer dan 4 kW, met uitzondering van voertuigen met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van ten hoogste 25 km per uur;
- lichte vierwielers;

b) motorfietsen en gemotoriseerde driewielers:

i) categorie A1:

- motorfietsen met een maximale cilinderinhoud van 125 cm³, een netto maximumvermogen van niet meer dan 11 kW en een vermogen per gewichtseenheid van minder dan 0,1 kW/kg;
- gemotoriseerde driewielers met een netto maximumvermogen van niet meer dan 15 kW;

ii) categorie A2:

- motorfietsen met een netto maximumvermogen van niet meer dan 35 kW en een vermogen per gewichtseenheid van minder dan 0,2 kW/kg en niet afgeleid van een voertuig met een nettovermogen van meer dan 70 kW;

iii) categorie A:

- motorfietsen;
- gemotoriseerde driewielers met een netto maximumvermogen van meer dan 15 kW.

Aan gemotoriseerde voertuigen van de in punt a) en de in dit punt bedoelde categorieën kan een aanhangwagen worden gekoppeld met een toegestane maximummassa van ten hoogste de helft van het gewicht van de ledige massa van het trekkende voertuig. De lidstaten kunnen om redenen van verkeersveiligheid aanvullende voorwaarden stellen voor de rijbewijzen die zijn afgeven;

c) motorvoertuigen:

i) categorie B1:

- zware vierwielers.

Categorie B1 is optioneel; in lidstaten waar deze rijbewijscategorie niet wordt ingevoerd, is voor het besturen van deze voertuigen een rijbewijs van categorie B vereist. Die lidstaten kunnen de omwisseling van een rijbewijs van categorie B1 weigeren.

De lidstaten kunnen ook besluiten om, voor het rijden op hun grondgebied, deze categorie uitsluitend in te voeren voor de in artikel 9, lid 4, eerste alinea, punt c), bedoelde voertuigen, onder de in dat lid vastgestelde voorwaarden en onder de aanvullende voorwaarden dat de bestuurder op het tijdstip van afgifte van het rijbewijs jonger is dan 21 jaar en dat het rijbewijs voor deze categorie vervalt wanneer de houder 21 wordt. Lidstaten die een dergelijk besluit nemen, brengen op het rijbewijs de in deel E van bijlage I vermelde Uniecode 60.03 aan.

ii) categorie B:

- motorvoertuigen met een toegestane maximummassa van niet meer dan 3 500 kg en ontworpen en gebouwd voor het vervoer van ten hoogste acht personen, de bestuurder niet meegerekend;
- aan motorvoertuigen van deze categorie kan een aanhangwagen van categorie O₁ als bedoeld in artikel 4, lid 1, punt c), i), van Verordening (EU) 2018/858 worden gekoppeld.

Onverminderd de regels inzake typegoedkeuring van de betrokken voertuigen kan aan motorvoertuigen van deze categorie een aanhangwagen van categorie O₂ als bedoeld in artikel 4, lid 1, punt c), ii), van Verordening (EU) 2018/858 worden gekoppeld, mits de toegestane maximummassa van dat samenstel niet meer dan 4 250 kg bedraagt. Als de massa van zulke samenstellen meer dan 3 500 kg bedraagt, eisen de lidstaten overeenkomstig bijlage V dat de bestuurder van een dergelijk samenstel:

- een opleiding heeft voltooid; of
- geslaagd is voor een examen inzake rijvaardigheid en rijgedrag.

De lidstaten kunnen ook eisen dat de bestuurder zowel een opleiding heeft voltooid als geslaagd is voor een examen inzake rijvaardigheid en rijgedrag.

Op voorwaarde dat de bestuurder een dergelijke opleiding heeft voltooid of een examen heeft afgelegd, of beide, overeenkomstig bijlage V, en onverminderd de regels inzake typegoedkeuring van de betrokken voertuigen, kunnen motorvoertuigen van deze categorie bestaan uit:

- een kampeerwagen met een toegestane maximummassa van meer dan 3 500 kg maar niet meer dan 4 250 kg, ook indien gecombineerd met een aanhangwagen, voor zover de toegestane maximummassa van het samenstel niet meer dan 5 000 kg bedraagt;
- onder voorbehoud van een toestemming van een lidstaat overeenkomstig de voorwaarden van artikel 9, lid 4, punt d), een gemotoriseerd hulpverleningsvoertuig dat wordt gebruikt voor de handhaving van de openbare orde en veiligheid, onder meer door het verlenen van onmiddellijke bijstand tijdens door de natuur of de mens veroorzaakte noodsituaties, zoals politievoertuigen, ambulances, burgerbeschermings- en reddingsvoertuigen, of brandweervoertuigen, met een toegestane maximummassa van meer dan 3 500 kg maar niet meer dan 5 000 kg, ook indien gecombineerd met een aanhangwagen; of
- een motorvoertuig op alternatieve brandstof dat onder de in artikel 9, lid 2, punt j), bedoelde gelijkwaardigheid valt, gecombineerd met een aanhangwagen, voor zover dat niet onder het tweede streepje valt, indien de toegestane maximummassa van dat samenstel meer dan 4 250 kg maar niet meer dan 5 000 kg bedraagt.

De lidstaten vermelden op het rijbewijs door middel van de in deel E van bijlage I vermelde relevante Uniecode de bevoegdheid om een dergelijk samenstel, een dergelijke kampeerwagen of een dergelijk hulpverleningsvoertuig te besturen.

iii) categorie BE:

- onverminderd de regels voor typegoedkeuring van de betrokken voertuigen, samenstellen van voertuigen bestaande uit een trekkend voertuig van categorie B en een aanhangwagen of oplegger van massacategorie O₁ of O₂ als vastgesteld in artikel 4, lid 1, punt c), van Verordening (EU) 2018/858;

iv) categorie C1:

- motorvoertuigen die niet behoren tot de categorieën D1 of D met een toegestane maximummassa van meer dan 3 500 kg maar niet meer dan 7 500 kg, en die zijn ontworpen en gebouwd voor het vervoer van ten hoogste acht personen, de bestuurder niet meegerekend;
- aan de motorvoertuigen van deze categorie kan een aanhangwagen van categorie O₁ als bedoeld in artikel 4, lid 1, punt c), i), van Verordening (EU) 2018/858 worden gekoppeld;

v) categorie C1E:

- onverminderd de regels voor typegoedkeuring van de betrokken voertuigen, samenstellen van voertuigen bestaande uit een trekkend voertuig van categorie C1 en een aanhangwagen of oplegger met een toegestane maximummassa van meer dan 750 kg, mits de toegestane maximummassa van het samenstel niet meer dan 12 000 kg bedraagt;
- onverminderd de regels voor typegoedkeuring van de betrokken voertuigen, samenstellen van voertuigen bestaande uit een trekkend voertuig van categorie B en een aanhangwagen of oplegger met een toegestane maximummassa van meer dan 3 500 kg, mits de toegestane maximummassa van het samenstel ten hoogste 12 000 kg bedraagt;

vi) categorie C:

- motorvoertuigen anders dan die van de categorieën D1 of D met een toegestane maximummassa van meer dan 3 500 kg en die zijn ontworpen en gebouwd voor het vervoer van ten hoogste acht personen, de bestuurder niet meegerekend;
- aan de motorvoertuigen van deze categorie kan een aanhangwagen van categorie O₁ als bedoeld in artikel 4, lid 1, punt c), i), van Verordening (EU) 2018/858 worden gekoppeld;

vii) categorie CE:

- onverminderd de regels voor typegoedkeuring van de betrokken voertuigen, samenstellen van voertuigen bestaande uit een trekkend voertuig van categorie C en een aanhangwagen of oplegger met een toegestane maximummassa van meer dan 750 kg;

viii) categorie D1:

- motorvoertuigen ontworpen en gebouwd voor het vervoer van meer dan 8 personen maar ten hoogste 16 personen, de bestuurder niet meegerekend, en met een maximumlengte van niet meer dan 8 meter;
- aan de motorvoertuigen van deze categorie kan een aanhangwagen van categorie O₁ als bedoeld in artikel 4, lid 1, punt c), i), van Verordening (EU) 2018/858 worden gekoppeld;

ix) categorie D1E:

- onverminderd de regels voor typegoedkeuring van de betrokken voertuigen, samenstellen van voertuigen bestaande uit een trekkend voertuig van categorie D1 en een aanhangwagen met een toegestane maximummassa van meer dan 750 kg;

x) categorie D:

- motorvoertuigen ontworpen en gebouwd voor het vervoer van meer dan acht personen, de bestuurder niet meegerekend;
- aan de motorvoertuigen van deze categorie kan een aanhangwagen van categorie O₁ als bedoeld in artikel 4, lid 1, punt c), i), van Verordening (EU) 2018/858 worden gekoppeld;

xi) categorie DE:

- onverminderd de regels voor typegoedkeuring van de betrokken voertuigen, samenstellen van voertuigen bestaande uit een trekkend voertuig van categorie D en een aanhangwagen met een toegestane maximummassa van meer dan 750 kg.

2. De lidstaten kunnen bepaalde specifieke typen gemotoriseerde voertuigen, met inbegrip van speciale voertuigen voor personen met een handicap, uitsluiten van de toepassing van dit artikel, mits de Commissie daarvoor voorafgaande toestemming heeft verleend op basis van een beoordeling van de gevolgen van de voorgestelde uitsluiting voor de verkeersveiligheid.

De lidstaten kunnen voertuigen die in gebruik zijn bij of onder controle staan van de strijdkrachten en de instanties voor burgerbescherming, van de toepassing van deze richtlijn uitsluiten. Zij stellen de Commissie daarvan in kennis.

Artikel 7

Minimumleeftijd

1. De minimumleeftijd van een aanvrager voor het verkrijgen van een rijbewijs bedraagt:

- a) 16 jaar voor de categorieën AM, A1 en B1;
- b) 18 jaar voor de categorieën A2, B, BE, C1 en C1E;
- c) met betrekking tot categorie A:
 - i) 20 jaar voor motorfietsen. Om motorfietsen van deze categorie te mogen besturen, is echter ten minste twee jaar rijervaring op motorfietsen met rijbewijscategorie A2 vereist. Die eis van twee jaar rijervaring hoeft echter niet te worden gesteld aan aanvragers van 24 jaar en ouder;
 - ii) 21 jaar voor gemotoriseerde driefielers van meer dan 15 kW;
- d) 21 jaar voor de categorieën C, CE, D1 en D1E;
- e) 18 jaar voor de categorieën C en CE, mits de bestuurder houder is van een getuigschrift van vakbekwaamheid als bedoeld in artikel 6, lid 1, van Richtlijn (EU) 2022/2561;
- f) 24 jaar voor de categorieën D en DE;
- g) 21 jaar voor de categorieën D en DE, mits de bestuurder houder is van een getuigschrift van vakbekwaamheid als bedoeld in artikel 6, lid 1 of 2, van Richtlijn (EU) 2022/2561.

2. De lidstaten mogen de minimumleeftijd voor het verkrijgen van een rijbewijs als volgt aanpassen:

- a) voor categorie AM: verlagen tot 14 jaar of verhogen tot 18 jaar;
- b) voor categorie B1: verhogen tot 18 jaar.

Voor categorie B1 kunnen de lidstaten, mits de Commissie daarvoor voorafgaande toestemming heeft verleend, de minimumleeftijd voor het verkrijgen van een rijbewijs dat uitsluitend op hun grondgebied geldig is, niettemin verlagen tot 15 jaar voor de in artikel 9, lid 4, punt c), bedoelde voertuigen en onder de in artikel 6, lid 1, punt c), i), en artikel 9, lid 4, punt c), gespecificeerde voorwaarden;

- c) voor categorie A1: verhogen tot 18 jaar, mits aan beide volgende voorwaarden is voldaan:
 - i) er is een verschil van minstens twee jaar tussen de minimumleeftijd voor categorie A1 en de minimumleeftijd voor categorie A2;
 - ii) er is een rijervaring van ten minste twee jaar op motorfietsen van categorie A2 vereist om motorfietsen van categorie A te mogen besturen, zoals bedoeld in lid 1, punt c), i);
- d) voor de categorieën B en BE: verlagen tot 17 jaar;
- e) voor de categorieën D1, D1E, D en DE: verlagen tot 18 jaar, mits aan de volgende voorwaarden is voldaan:
 - i) de bestuurder is houder van een getuigschrift van vakbekwaamheid als bedoeld in artikel 6, lid 1, van Richtlijn (EU) 2022/2561;

- ii) alleen voor de categorieën D en DE: de bestuurder is onderworpen aan de beperkingen van artikel 5, lid 3, derde alinea, van Richtlijn (EU) 2022/2561;
 - f) voor de categorieën D en DE: verlagen tot 20 jaar, mits de bestuurder houder is van een getuigschrift van vakbekwaamheid als bedoeld in artikel 6, lid 1, van Richtlijn (EU) 2022/2561.
3. De lidstaten mogen de minimumleeftijd voor categorie C verlagen tot 18 jaar en voor categorie D tot 21 jaar wat betreft:
- a) gemotoriseerde hulpverleningsvoertuigen die worden gebruikt voor de handhaving van de openbare orde en veiligheid, onder meer door het verlenen van onmiddellijke bijstand tijdens door de natuur of de mens veroorzaakte noodsituaties, zoals politievoertuigen, ambulances, burgerbeschermings- en reddingsvoertuigen, of brandweervoertuigen;
 - b) voertuigen die op de weg worden getest in het kader van reparatie of onderhoud.
4. Rijbewijzen die overeenkomstig de leden 2 en 3 worden afgegeven, zijn alleen geldig op het grondgebied van de lidstaat van afgifte tot de houder van het rijbewijs de in lid 1 vermelde minimumleeftijd heeft bereikt, waarna ze in de hele Unie geldig worden.

De lidstaten kunnen rijbewijzen die zijn afgegeven aan bestuurders die nog niet de in lid 1 vermelde minimumleeftijd hebben bereikt, erkennen als op hun grondgebied geldige rijbewijzen. Zij mogen echter niet de geldigheid erkennen van rijbewijzen die zijn afgegeven op grond van lid 2, punten b), e) en f).

De lidstaten kunnen de geldigheid van rijbewijzen die zijn afgegeven aan bestuurders die nog niet de in lid 3, punt a), vermelde minimumleeftijd hebben bereikt, wederzijds erkennen op hun respectieve grondgebied.

Artikel 8

Voorwaarden en beperkingen

1. Als de lidstaten een rijbewijs onder bepaalde voorwaarden afgeven, vermelden zij die voorwaarden op het rijbewijs door middel van de relevante Uniecodes, die zijn vastgesteld in deel E van bijlage I. Zij mogen ook nationale codes gebruiken voor voorwaarden die niet onder deel E van bijlage I vallen. In dat geval melden zij dat tijdig aan de Commissie, samen met bijzonderheden over de nationale codes en de gevallen waarin zij worden gebruikt, bij de inwerkingtreding van deze richtlijn en in geval van latere toevoegingen aan of wijzigingen van die nationale codes.

Indien aan een bestuurder, vanwege een fysieke handicap, een rijbewijs wordt afgegeven waarmee de bestuurder slechts bepaalde typen voertuigen of aangepaste voertuigen die die fysieke handicap compenseren, mag besturen, wordt het in artikel 10, lid 1, bedoelde examen inzake rijvaardigheid en rijgedrag in een dergelijk voertuig afgenomen. De lidstaten stellen de nodige bepalingen vast om ervoor te zorgen dat personen met een fysieke handicap hun examen kunnen afleggen in een voertuig dat is aangepast aan hun fysieke handicap.

2. De Commissie is bevoegd om indien nodig overeenkomstig artikel 25 gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van deel E van bijlage I, teneinde rekening te houden met de technische, operationele en wetenschappelijke ontwikkelingen.

Artikel 9

Fasering en gelijkwaardigheid van categorieën

- 1. Rijbewijzen van de categorieën BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D en DE worden slechts afgegeven aan bestuurders die reeds bevoegd zijn om voertuigen van categorie B te besturen.
- 2. De geldigheid van het rijbewijs wordt als volgt vastgesteld:
 - a) rijbewijzen voor de categorieën C1E, CE, D1E of DE zijn ook geldig voor het besturen van samenstellen van categorie BE;
 - b) rijbewijzen voor categorie CE zijn ook geldig voor categorie DE, mits de houder ervan bevoegd is voor het besturen van voertuigen van categorie D;

- c) rijbewijzen voor categorie C1E of CE zijn ook geldig voor categorie D1E, mits de houder ervan bevoegd is voor het besturen van voertuigen van categorie D1;
- d) rijbewijzen voor de categorieën CE en DE zijn ook geldig voor respectievelijk de categorieën C en C1, en D en D1;
- e) rijbewijzen voor de categorieën CE en DE zijn ook geldig voor het besturen van samenstellen van respectievelijk de categorieën C1E en D1E;
- f) rijbewijzen voor de categorieën C1E en D1E zijn ook geldig voor respectievelijk de categorieën C1 en D1;
- g) rijbewijzen voor alle categorieën zijn ook geldig voor gemotoriseerde voertuigen van categorie AM. Voor rijbewijzen die op zijn eigen grondgebied zijn afgegeven, kan een lidstaat echter de gelijkwaardigheid voor categorie AM beperken tot rijbewijzen voor de categorieën A1, A2 en A, indien die lidstaat voor het verkrijgen van een rijbewijs voor categorie AM een praktijkexamen verplicht stelt;
- h) rijbewijzen voor categorie A2 zijn ook geldig voor categorie A1;
- i) rijbewijzen voor de categorieën A, B, C en D zijn ook geldig voor respectievelijk de categorieën A1 en A2, B1, C1 en D1;
- j) een rijbewijs voor categorie B is twee jaar na de eerste afgifte ervan ook geldig voor het besturen van motorvoertuigen, met inbegrip van gemotoriseerde hulpverleningsvoertuigen, die worden gebruikt voor de handhaving van de openbare orde en veiligheid, onder meer door het verlenen van onmiddellijke bijstand tijdens door de natuur of de mens veroorzaakte noodsituaties, zoals politievoertuigen, ambulances, burgerbeschermings- en reddingsvoertuigen, of brandweervoertuigen die geheel of gedeeltelijk worden aangedreven door alternatieve brandstoffen zoals gedefinieerd in artikel 2 van Richtlijn 96/53/EG, en die zijn goedgekeurd overeenkomstig Verordening (EU) 2018/858, met een toegestane maximummassa van meer dan 3 500 kg maar niet meer dan 4 250 kg. Indien aan de voorwaarde van artikel 6, lid 1, punt c), ii), van deze richtlijn is voldaan, kan aan die voertuigen een aanhangwagen worden gekoppeld, mits de toegestane maximummassa van het samenstel niet meer dan 5 000 kg bedraagt. Kampeerwagens vallen niet onder de in dit punt bedoelde gelijkwaardigheid;
- k) een rijbewijs voor categorie BE is twee jaar na de eerste afgifte ervan ook geldig voor het besturen van een samenstel van een motorvoertuig, dat geheel of gedeeltelijk wordt aangedreven door alternatieve brandstoffen zoals gedefinieerd in artikel 2 van Richtlijn 96/53/EG en dat is goedgekeurd overeenkomstig Verordening (EU) 2018/858, met een toegestane maximummassa van meer dan 3 500 kg maar niet meer dan 4 250 kg, als een trekkend voertuig en een aanhangwagen of oplegger van massacategorie O₁ of O₂ als vastgesteld in artikel 4, lid 1, punt c), van Verordening (EU) 2018/858.

3. Voor het verkeer op hun respectieve grondgebied kunnen de lidstaten de volgende rijbewijzen gelijkwaardig verklaren:

- a) een rijbewijs voor categorie B: voor gemotoriseerde driewielers met een netto maximumvermogen van meer dan 15 kW, mits de houder van het rijbewijs voor categorie B ten minste 21 jaar is;
- b) een rijbewijs voor categorie B: voor motorfietsen van categorie A1.

De in de eerste alinea bedoelde gelijkwaardigheid wordt wederzijds erkend door de lidstaten die desbetreffende gelijkwaardigheid hebben toegekend.

De lidstaten gebruiken uitsluitend de in deel E van bijlage I vermelde relevante Uniecodes om op het rijbewijs aan te geven dat een houder bevoegd is om de in de eerste alinea bedoelde voertuigen te besturen.

De lidstaten stellen de Commissie onverwijld in kennis van de in de eerste alinea bedoelde gelijkwaardigheden die op hun grondgebied worden toegekend, met inbegrip van de nationale codes die eventueel vóór 25 november 2025, werden gebruikt. De Commissie stelt die informatie beschikbaar aan de lidstaten.

4. De lidstaten mogen op hun grondgebied het besturen van de volgende categorieën voertuigen toestaan:
- a) voertuigen van categorie D1 met een toegestane maximummassa van 3 500 kg, uitgezonderd gespecialiseerde inrichtingen voor het vervoer van personen met een handicap, door bestuurders die ouder dan 21 jaar zijn en die houder zijn van een rijbewijs van categorie B dat minstens twee jaar geleden voor het eerst is afgegeven, en op voorwaarde dat de betrokken voertuigen door niet-commerciële organisaties voor sociale doeleinden worden gebruikt en worden bestuurd door vrijwilligers;
 - b) voertuigen met een toegestane maximummassa van meer dan 3 500 kg door bestuurders die ouder dan 21 jaar zijn en die houder zijn van een rijbewijs van categorie B dat minstens twee jaar geleden voor het eerst is afgegeven, mits die voertuigen aan alle volgende voorwaarden voldoen:
 - i) ze zijn bedoeld om stilstaand uitsluitend voor opleidings- of recreatiedoeleinden te worden gebruikt;
 - ii) ze worden door niet-commerciële organisaties voor sociale doeleinden gebruikt;
 - iii) ze zijn zodanig gewijzigd dat ze niet mogen worden gebruikt voor het vervoer van meer dan negen personen noch voor het vervoer van andere goederen dan die welke strikt noodzakelijk zijn voor de in de punten i) en ii) vermelde doelen;
 - c) voertuigen van categorie B met een toegestane maximummassa van niet meer dan 2 500 kg en een maximumsnelheid die met technische middelen beperkt is tot 45 km per uur door bestuurders die jonger zijn dan 21 jaar en houder zijn van een rijbewijs van categorie B1, dat was afgegeven onder de voorwaarden van artikel 6, lid 1, punt c) i), tweede alinea en, indien van toepassing, artikel 7, lid 2, punt b);
 - d) gemotoriseerde voertuigen die worden gebruikt voor de handhaving van de openbare orde en veiligheid, onder meer door het verlenen van onmiddellijke bijstand tijdens door de natuur of de mens veroorzaakte noodsituaties, zoals politievoertuigen, ambulances, burgerbeschermings- en reddingsvoertuigen, of brandweervoertuigen, met een toegestane maximummassa van meer dan 3 500 kg maar niet meer dan 5 000 kg, die met een aanhangwagen mogen worden gecombineerd wanneer de toegestane maximummassa van dat samenstel niet meer dan 5 000 kg bedraagt, door bestuurders die minstens 20 jaar oud zijn, die houder zijn van een rijbewijs van categorie B, die de opleiding en/of het examen als vereist in artikel 6, lid 1, punt c), ii), hebben voltooid, en die uitsluitend rijden voor de doelstellingen waarvoor het hulpverleningsvoertuig is bestemd, met inbegrip van noodzakelijke onderhouds- en/of testritten.

De lidstaten vermelden, uitsluitend door middel van de toepasselijke nationale codes, op het rijbewijs dat een houder bevoegd is om de in de eerste alinea, punten a) en b), bedoelde voertuigen te besturen.

De lidstaten kunnen wederzijds de geldigheid van de uit hoofde van de eerste alinea, punt d), afgegeven rijbewijzen op hun respectieve grondgebied, tijdelijk of voor onbepaalde duur, erkennen.

De lidstaten stellen de Commissie in kennis van iedere toestemming die zij overeenkomstig dit lid hebben verleend.

5. De lidstaten mogen toestaan dat voertuigen van de categorie D of D1 op hun grondgebied worden bestuurd door houders van een rijbewijs van categorie C, mits met het voertuig geen andere persoon wordt vervoerd en dat de bestuurder:
- a) een technische controle aan het verrichten is overeenkomstig Richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁹⁾, binnen een straal van 5 km rond het controlecentrum; of
 - b) als monteur van een reparatiewerkplaats binnen een straal van 5 km rond de werkplaats een testrit uitvoert, na de reparatie van het voertuig of voor onderhouds- of inspectiedoeleinden.

Bij het verlaten van het controlecentrum of de werkplaats moet de houder van het rijbewijs van categorie C tijdens elke controle kunnen aantonen dat met het voertuig wordt gereden in het kader van een technische controle als bedoeld in punt a) of een testrit als bedoeld in punt b). De lidstaten stellen de Commissie in kennis van iedere toestemming die zij overeenkomstig dit lid hebben verleend.

⁽¹⁹⁾ Richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG (PB L 127 van 29.4.2014, blz. 51, <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>).

*Artikel 10***Afgifte, geldigheid en verlenging**

1. Rijbewijzen worden slechts afgegeven aan aanvragers die aan de volgende voorwaarden voldoen:
 - a) zij zijn, overeenkomstig bijlage II, geslaagd voor een examen inzake rijvaardigheid en rijgedrag en een theorie-examen en voldoen overeenkomstig bijlage III aan de minimumnormen inzake lichamelijke en geestelijke geschiktheid;
 - b) voor categorie AM: zij zijn alleen geslaagd voor een theorie-examen. De lidstaten mogen voor die categorie niettemin eisen dat de aanvrager slaagt voor een examen inzake rijvaardigheid en rijgedrag en mogen voor die categorie artikel 11 toepassen.

Voor driewielige voertuigen en vierwielers van deze categorie kunnen de lidstaten een specifiek examen inzake rijvaardigheid en rijgedrag opleggen. Om een onderscheid te maken tussen de voertuigen van categorie AM kan er op het rijbewijs een nationale code worden aangebracht;

- c) voor categorie A2 of categorie A, en op voorwaarde dat zij ten minste twee jaar rijervaring hebben opgedaan met een motorfiets van categorie A1, respectievelijk categorie A2:
 - i) zij zijn geslaagd voor een examen inzake rijvaardigheid en rijgedrag; of
 - ii) zij hebben een opleiding op grond van bijlage VI voltooid;
- d) zij hebben een opleiding voltooid of zijn geslaagd voor een examen inzake rijvaardigheid en rijgedrag, of hebben een opleiding voltooid en zijn geslaagd voor een examen inzake rijvaardigheid en rijgedrag op grond van bijlage V wat betreft categorie B voor het besturen van een samenstel, een kampeerwagen, een hulpverleningsvoertuig of een voertuig op alternatieve brandstoffen als bedoeld in artikel 6, lid 1, punt c), ii);
- e) zij hebben hun gewone verblijfplaats op het grondgebied van de lidstaat die het rijbewijs afgeeft, of vallen onder de uitzonderingen van artikel 20, lid 3 of 4, of kunnen, op het moment waarop zij hun aanvraag indienen, het bewijs leveren dat zij sedert ten minste zes maanden in een onderwijsinstelling in de lidstaat zijn ingeschreven.

2. De administratieve geldigheidsduur van de door de lidstaten afgegeven rijbewijzen is als volgt:
 - a) 15 jaar voor de categorieën AM, A1, A2, A, B, B1 en BE. De lidstaten kunnen de geldigheidsduur beperken tot tien jaar indien op grond van hun nationale recht het rijbewijs ook als persoonlijk identificatiedocument mag worden gebruikt;
 - b) vijf jaar voor de categorieën C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 en D1E.

De verlenging van een rijbewijs kan een nieuwe administratieve geldigheidsduur doen ingaan voor een of meer categorieën die de houder mag besturen, voor zover die duur in overeenstemming is met deze richtlijn.

De aanwezigheid van een microchip of QR-code op grond van artikel 4, respectievelijk de leden 5 en 6, is geen noodzakelijke voorwaarde voor de geldigheid van een rijbewijs. Het verlies of de onleesbaarheid van de microchip of de QR-code, of enige andere beschadiging ervan, heeft geen invloed op de geldigheid van het rijbewijs.

Om de verkeersveiligheid te verbeteren, mogen de lidstaten de administratieve geldigheidsduur van alle categorieën rijbewijzen die aan beginnende bestuurders worden afgegeven, beperken teneinde specifieke maatregelen toe te passen op die bestuurders.

De lidstaten mogen de administratieve geldigheidsduur van individuele rijbewijzen van alle categorieën beperken indien dat nodig is om frequentere medische controles, zelfbeoordelingen of andere specifieke maatregelen op te leggen, met inbegrip van beperkingen voor verkeersovertreders.

De lidstaten kunnen de administratieve geldigheidsduur van individuele rijbewijzen beperken overeenkomstig artikel 6, lid 1, punt c), i), tweede alinea. Het rijbewijs met een beperkte geldigheidsduur kan niet worden verlengd.

De lidstaten kunnen de in de eerste alinea omschreven administratieve geldigheidsduur van rijbewijzen van op hun grondgebied verblijvende houders die 65 jaar of ouder zijn, beperken om frequentere medische controles, zelfbeoordelingen of andere specifieke maatregelen op te leggen, waaronder opfriscursussen. Een dergelijke beperkte administratieve geldigheidsduur gaat pas in bij de verlenging van het rijbewijs.

De lidstaten kunnen de in dit lid bedoelde administratieve geldigheidsduur beperken van de rijbewijzen van personen aan wie een tijdelijke verblijfsvergunning is verleend of die op hun grondgebied tijdelijke bescherming of passende bescherming genieten uit hoofde van het nationale recht.

3. De verlenging van het rijbewijs bij het verstrijken van de administratieve geldigheidsduur is onderworpen aan beide volgende voorwaarden:

- a) de aanvrager van de verlenging voldoet nog steeds aan de minimumnormen inzake lichamelijke en geestelijke geschiktheid voor het besturen van een gemotoriseerd voertuig zoals vermeld in bijlage III;
- b) de aanvrager van de verlenging heeft op het moment van zijn of haar aanvraag zijn of haar gewone verblijfplaats op het grondgebied van de lidstaat die het rijbewijs afgeeft, of valt onder de uitzonderingen van artikel 20, lid 3, of levert het bewijs dat hij of zij sedert ten minste zes maanden in een onderwijsinstelling in de lidstaat is ingeschreven.

4. Onverminderd het nationale strafrecht en de wetgeving inzake politie kunnen de lidstaten voor de afgifte van het rijbewijs andere nationale voorschriften hanteren dan de in deze richtlijn vervatte voorwaarden. Zij stellen de Commissie daarvan in kennis.

5. Niemand mag houder zijn van meer dan één rijbewijs. Een mobiel rijbewijs mag echter tegelijkertijd op meer dan één elektronisch apparaat worden weergegeven.

De lidstaten moeten weigeren een rijbewijs af te geven als de aanvrager reeds houder is van een door een andere lidstaat afgegeven rijbewijs.

De lidstaten nemen de nodige maatregelen om de tweede alinea toe te passen. In het kader van de maatregelen die nodig zijn voor de afgifte, vervanging, verlenging of omwisseling van een rijbewijs wordt, wanneer er gegronde redenen zijn om te vermoeden dat de aanvrager reeds houder is van een ander rijbewijs, bij andere lidstaten nagegaan of de aanvrager houder is van een ander rijbewijs. Daartoe maken de lidstaten gebruik van het EU-rijbewijzenetwerk.

Onverminderd artikel 3, lid 6, zien de lidstaten er bij het afgeven van een rijbewijs grondig op toe dat de houders voldoen aan de voorschriften van lid 1 van dit artikel, en passen zij hun nationale bepalingen inzake ongeldigverklaring van het rijbewijs of de rijbevoegdheid toe indien wordt vastgesteld dat een rijbewijs is afgegeven zonder dat aan de eisen daarvoor is voldaan.

6. De Commissie is bevoegd om indien nodig overeenkomstig artikel 25 gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van de bijlagen II, III, V en VI, teneinde rekening te houden met de technische, operationele en wetenschappelijke ontwikkelingen.

Artikel 11

Naleving van de minimumnormen inzake lichamelijke en geestelijke geschiktheid

1. Alvorens voor het eerst een rijbewijs af te geven, zien de lidstaten erop toe dat aanvragers een medische controle ondergaan waarbij de minimumnormen inzake lichamelijke en geestelijke geschiktheid met betrekking tot alle in bijlage III vermelde medische aandoeningen worden toegepast. Voor de afgifte van rijbewijzen van categorie AM geldt dat alleen indien de betrokken lidstaten dergelijke controles opleggen overeenkomstig artikel 10, lid 1, punt b). Een medische controle is evenwel vereist wanneer een rijbewijs van de categorieën C, CE, C1, C1E, D, D1, DE of D1E wordt aangevraagd, ongeacht of reeds voor een andere rijbewijscategorie een medische controle werd uitgevoerd.

2. Vóór de verlenging van een rijbewijs ondergaan aanvragers van de verlenging een medische controle die betrekking heeft op de in bijlage III vermelde medische aandoeningen. Voor de verlenging van rijbewijzen van categorie AM geldt dat alleen indien de betrokken lidstaten dergelijke controles opleggen overeenkomstig artikel 10, lid 1, punt b).

3. Niettegenstaande de leden 1 en 2, en voor zover niet anders bepaald in bijlage III, kunnen de lidstaten, zoals bij een adequate beoordeling van het gezichtsvermogen van aanvragers van een rijbewijs overeenkomstig bijlage III, punt 3, voor de categorieën AM, A, A1, A2, B, B1 en BE de twee volgende alternatieve maatregelen, of een daarvan, toepassen in plaats van een medische controle te eisen:

- a) houders of aanvragers van het rijbewijs verplichten bij de aanvraag voor de afgifte of verlenging van een rijbewijs een zelfbeoordelingsformulier in te vullen dat de in bijlage III vermelde medische aandoeningen bestrijkt; of

- b) een nationaal systeem voor de beoordeling van de rijgeschiktheid opzetten om ervoor te zorgen dat, na afgifte van een rijbewijs aan een aanvrager die een medische controle heeft ondergaan of een zelfbeoordelingsformulier heeft ingevuld, wordt gereageerd op significante veranderingen van de lichamelijke of geestelijke geschiktheid, zodat aan de minimumnormen inzake lichamelijke en geestelijke geschiktheid van bijlage III wordt voldaan.
4. De lidstaten kunnen voorzien in passende maatregelen om op te treden als de verplichting om een zelfbeoordelingsformulier in te vullen niet wordt nageleefd, als in dat formulier bewust onjuiste of onvolledige informatie wordt verstrekt, of als de overeenkomstig lid 3, punt b), vastgestelde vereisten niet worden nageleefd.
5. De lidstaten kunnen de in lid 3, punt b), bedoelde alternatieve maatregel op dusdanige wijze toepassen dat de rijgeschiktheid tijdens de administratieve geldigheidsduur kan worden gecontroleerd.
6. Indien uit de op grond van de verschillende in lid 3 genoemde alternatieve maatregelen verkregen informatie blijkt dat de aanvrager of houder van een rijbewijs waarschijnlijk een of meer van de in bijlage III genoemde medische aandoeningen heeft, zorgen de lidstaten ervoor dat de aanvrager of houder van het rijbewijs een medische controle ondergaat voordat de lidstaten het rijbewijs afgeven of verlengen.
7. Dit artikel doet geen afbreuk aan het recht van de lidstaten om maatregelen te nemen om de kennis over en het bewustzijn van de in bijlage III vastgestelde minimumnormen inzake lichamelijke en geestelijke geschiktheid voor het besturen van een gemotoriseerd voertuig, in de gezondheidssector en onder houders van een rijbewijs te bevorderen.

Indien de lidstaten richtsnoeren vaststellen om artsen te helpen bepalen of een houder van een rijbewijs nog voldoet aan de minimumnormen inzake lichamelijke en geestelijke geschiktheid voor het besturen van een gemotoriseerd voertuig, stellen zij de Commissie daarvan in kennis. De Commissie stelt die richtsnoeren ter beschikking van de overige lidstaten.

Indien de lidstaten bewustmakingscampagnes opzetten om burgers te informeren over geestelijke of lichamelijke gezondheidsproblemen die de rijgeschiktheid kunnen aantasten, stellen zij de Commissie daarvan in kennis. De Commissie stelt die informatie ter beschikking van de overige lidstaten.

8. De lidstaten kunnen voor de afgifte of iedere latere verlenging van een rijbewijs strengere normen vaststellen dan de in bijlage III vervatte normen.

Artikel 12

Verlenging van de geldigheid in geval van een crisis

1. In geval van een crisis kunnen de lidstaten de administratieve geldigheidsduur van rijbewijzen waarvan de geldigheid anders zou verstrijken met maximaal zes maanden verlengen. De verlenging kan worden herhaald wanneer de crisis aanhoudt.
2. Een dergelijke verlenging wordt naar behoren gemotiveerd en onmiddellijk ter kennis van de Commissie gebracht. De Commissie maakt die gegevens onmiddellijk bekend in het *Publicatieblad van de Europese Unie*. De lidstaten erkennen de geldigheid van rijbewijzen waarvan de administratieve geldigheidsduur uit hoofde van dit artikel is verlengd.
3. Om naar behoren gemotiveerde dwingende redenen van urgentie die verband houden met de in lid 1 bedoelde crisis die twee of meer lidstaten treft, kan de Commissie onmiddellijk toepasselijke uitvoeringshandelingen vaststellen om de administratieve geldigheidsduur te verlengen van alle of bepaalde categorieën rijbewijzen waarvan de geldigheid anders zou verstrijken. Die verlenging mag niet meer dan zes maanden bedragen en kan worden herhaald wanneer de crisis aanhoudt. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 26, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure.
4. Indien een lidstaat als gevolg van de in lid 3 bedoelde crisis die twee of meer lidstaten treft geen problemen ondervindt, of geen problemen verwacht, die de verlenging van rijbewijzen onuitvoerbaar maken, of als de lidstaat passende nationale maatregelen heeft genomen om de gevolgen van de crisis te verzachten, kan die lidstaat, nadat hij de Commissie daarvan in kennis heeft gesteld, besluiten de bij de in lid 3 bedoelde uitvoeringshandeling ingevoerde verlenging niet toe te passen. De Commissie stelt de andere lidstaten daarvan in kennis en maakt een kennisgeving in het *Publicatieblad van de Europese Unie* bekend.

*Artikel 13***Omwisseling en vervanging van door lidstaten afgegeven rijbewijzen**

1. Indien de houder van een door een lidstaat afgegeven geldig rijbewijs zijn of haar gewone verblijfplaats naar een andere lidstaat heeft overgebracht, kan die houder de lidstaat van gewone verblijfplaats verzoeken zijn of haar rijbewijs om te wisselen tegen een gelijkwaardig rijbewijs. De lidstaat die wordt verzocht het rijbewijs om te wisselen, controleert voor welke categorie of categorieën het rijbewijs waarvan de omwisseling wordt gevraagd nog steeds geldig is.
2. Onder voorbehoud van het territorialiteitsbeginsel van strafrecht en wetgeving inzake politie, kan de lidstaat van de gewone verblijfplaats op de houder van een door een andere lidstaat afgegeven rijbewijs zijn nationale bepalingen toepassen die betrekking hebben op de ongeldigverklaring, intrekking, schorsing of beperking van de rijbevoegdheid, en daartoe een rijbewijs zo nodig omwisselen.
3. De lidstaat die een fysiek rijbewijs omwisselt, zendt het oude rijbewijs terug naar de autoriteiten van de lidstaat van afgifte en vermeldt de redenen van de omwisseling.

De lidstaat die een mobiel rijbewijs omwisselt, stelt de autoriteiten van de lidstaat van afgifte daarvan in kennis en vermeldt de redenen van die omwisseling. De lidstaat van afgifte ziet erop toe dat het vorige mobiele rijbewijs niet meer kan worden weergegeven door het elektronische apparaat dat de houder van het rijbewijs daartoe gebruikt. De lidstaten maken gebruik van het EU-rijbewijzenetwerk voor communicatiedoeleinden.

4. Een fysiek rijbewijs dat beschadigd, verloren of gestolen is, of een fysiek of mobiel rijbewijs waarmee gefraudeerd is, kan alleen worden vervangen door de bevoegde autoriteiten van de lidstaat waar de houder van het rijbewijs zijn of haar gewone verblijfplaats heeft, of van de lidstaat van afgifte indien artikel 20, lid 3, van toepassing is. Die autoriteiten vervangen het rijbewijs op basis van de gegevens die zij bezitten of, indien passend, op grond van een verklaring van de bevoegde autoriteiten van de lidstaat van afgifte van het oorspronkelijke rijbewijs. Indien een rijbewijs is vervangen door een andere lidstaat dan de lidstaat van afgifte en het vervangen rijbewijs nog steeds in het bezit is van of kan worden weergegeven door de houder van dat rijbewijs, zijn de procedures van lid 3 van toepassing.

*Artikel 14***Bewijs van de rijbevoegdheid tijdens een vervanging of omwisseling**

Tijdens de vervanging of omwisseling van een rijbewijs zorgt de lidstaat die het rijbewijs vervangt of omwisselt ervoor dat de bevoegde autoriteiten van de lidstaten de geldigheid van de rijbevoegdheid van de houder van het rijbewijs kunnen controleren, met name tijdens wegcontroles. Als de duur van de omwisselings- of vervangingsprocedure dat noodzakelijk maakt, verstrekt de lidstaat daartoe onverwijld de nodige informatie over de vervanging of omwisseling van een rijbewijs in het EU-rijbewijzenetwerk. In dergelijke gevallen verstrekt de lidstaat de houder van het betrokken rijbewijs een document waaruit blijkt dat een verzoek tot vervanging of omwisseling van het rijbewijs van die houder is ingediend.

*Artikel 15***Omwisseling van door derde landen afgegeven rijbewijzen**

1. Indien een lidstaat voorziet in de omwisseling van een rijbewijs dat door een derde land is afgegeven aan een houder van het rijbewijs die zijn of haar gewone verblijfplaats op zijn grondgebied heeft verworven, wisselt die lidstaat het rijbewijs overeenkomstig dit artikel om.
2. Indien een lidstaat een rijbewijs omwisselt dat is afgegeven door een derde land waarvoor geen uitvoeringshandeling op grond van lid 7 van dit artikel is vastgesteld, wordt van die omwisseling, evenals van iedere latere verlenging of vervanging, melding gemaakt op het door die lidstaat afgegeven rijbewijs door de relevante code uit deel E van bijlage I te vermelden. Indien de houder van dat rijbewijs zijn of haar gewone verblijfplaats naar een andere lidstaat overbrengt, kan die laatste besluiten het in artikel 3, lid 6, neergelegde beginsel van wederzijdse erkenning niet toe te passen.

De lidstaten passen bij die omwisseling hun nationale wetgeving toe overeenkomstig de in dit lid vastgelegde voorwaarden.

3. Indien het rijbewijs wordt afgegeven voor een categorie en door een derde land waarvoor een uitvoeringshandeling op grond van lid 7 is vastgesteld, wordt van die omwisseling melding gemaakt op het door de betrokken lidstaat afgegeven rijbewijs door de relevante code uit deel E van bijlage I te vermelden. In die gevallen wisselen de lidstaten het rijbewijs om overeenkomstig de voorwaarden van de betrokken uitvoeringshandeling.

4. Indien een door een lidstaat afgegeven rijbewijs is omgewisseld tegen een door een derde land afgegeven rijbewijs, leggen de lidstaten geen aanvullende voorwaarden op anders dan die van artikel 10, lid 3, punt a), of registreren zij geen aanvullende informatie voor de omwisseling van dat rijbewijs van een derde land, met betrekking tot de categorieën van het oorspronkelijke rijbewijs.

Wanneer een aanvrager in de in de eerste alinea bedoelde situatie verzoekt om omwisseling van een rijbewijs dat ook geldig is voor categorieën waarvoor die aanvrager in een derde land de rijbevoegdheid heeft verworven, gelden de volgende regels:

a) indien het rijbewijs is afgegeven in een categorie en door een derde land waarvoor op grond van lid 7 een uitvoeringshandeling is vastgesteld, is lid 3 van toepassing;

b) bij ontstentenis van een op grond van lid 7 vastgestelde uitvoeringshandeling is lid 2 van toepassing.

5. De in de leden 2, 3 en 4 bedoelde omwisseling mag alleen plaatsvinden als het door het derde land afgegeven rijbewijs is ingeleverd bij de bevoegde autoriteiten van de lidstaat waar de aanvraag om het rijbewijs om te wisselen wordt ingediend.

6. De Commissie kan vaststellen dat een derde land een kader voor wegvervoer heeft dat geheel of gedeeltelijk een niveau van verkeersveiligheid waarborgt dat vergelijkbaar is met dat van de Unie, hetgeen de mogelijkheid biedt de door dat derde land afgegeven rijbewijzen overeenkomstig lid 3 om te wisselen, indien nodig nadat aan bepaalde vooraf vastgestelde voorwaarden is voldaan.

In het kader van de in de eerste alinea bedoelde vaststelling, kan de Commissie, in samenwerking met de lidstaten, een beoordeling van het kader voor wegvervoer van het derde land verrichten. De lidstaten brengen binnen een door de Commissie te bepalen termijn advies uit over het kader voor wegvervoer in het betrokken derde land. Die periode bedraagt ten minste 6 en ten hoogste 18 maanden. De Commissie gaat over tot de beoordeling zodra zij een advies van alle lidstaten heeft ontvangen of zodra de termijn voor het toezenden van de adviezen is verstreken, indien dat eerder is.

Bij de beoordeling van het bestaande kader voor wegvervoer in een derde land houdt de Commissie ten minste rekening met de volgende elementen:

a) de geldende regels inzake rijbewijzen, zoals de indeling van rijbewijscategorieën, minimumleeftijdsvereisten, eisen en voorwaarden inzake opleiding en rijexamens, en medische normen voor de afgifte van het rijbewijs;

b) of het derde land mobiele rijbewijzen afgeeft en zo ja, de toepasselijke technische en structurele regelingen voor de werking van het systeem;

c) de mate waarin er vervalste rijbewijzen in omloop zijn en welke maatregelen worden genomen om de vervalsing van en corruptie in verband met rijbewijzen te voorkomen;

d) de administratieve geldigheidsduur van de door het derde land afgegeven rijbewijzen;

e) de verkeersomstandigheden in het derde land en de vraag of die vergelijkbaar zijn met de verkeersomstandigheden op het wettelijk gebied in de Unie;

f) de verkeersveiligheid in het derde land;

g) de praktijk en het rechtskader van het derde land op het gebied van de omwisseling van door de lidstaten afgegeven rijbewijzen.

7. De Commissie kan, na de in lid 6 bedoelde beoordeling te hebben verricht en door middel van een uitvoeringshandeling, besluiten dat het kader voor wegvervoer van een derde land geheel of gedeeltelijk een niveau van verkeersveiligheid waarborgt dat vergelijkbaar is met dat van de Unie, zodat de door dat derde land afgegeven rijbewijzen overeenkomstig lid 3 kunnen worden omgewisseld.

In de in de eerste alinea van dit lid bedoelde uitvoeringshandeling wordt ten minste het volgende opgenomen:

- a) de in artikel 6 bedoelde rijbewijscategorieën waarvoor rijbewijzen overeenkomstig lid 3 van dit artikel kunnen worden omgewisseld;
- b) de datums van afgifte van de rijbewijzen van het derde land waarna rijbewijzen overeenkomstig lid 3 kunnen worden omgewisseld;
- c) alle algemene voorwaarden waaraan moet worden voldaan om de authenticiteit van het officiële document dat moet worden omgewisseld, te controleren;
- d) de algemene voorwaarden waaraan de aanvrager voorafgaand aan de omwisseling moet voldoen om aan te tonen dat de aanvrager aan de minimumnormen inzake lichamelijke en geestelijke geschiktheid van bijlage III voldoet.

Indien het rijbewijs van de aanvrager hem of haar niet in staat stelt aan de tweede alinea, punt a) of b), van dit lid te voldoen, kunnen de lidstaten besluiten tot omwisseling van het rijbewijs overeenkomstig lid 2. Indien het rijbewijs van de aanvrager niet voldoet aan het bepaalde in de tweede alinea, punt c) of d), van dit lid, weigeren de lidstaten de omwisseling van het rijbewijs.

Elke in de uitvoeringshandeling als bedoeld in de eerste alinea van dit lid vastgelegde aanvullende voorwaarde, voorziet hetzij in de toepasselijkheid van de nationale bepalingen van de lidstaat overeenkomstig lid 2, hetzij in de weigering tot omwisseling van het rijbewijs wanneer de aanvrager niet aan die voorwaarden voldoet.

De uit hoofde van dit lid bedoelde uitvoeringshandeling wordt vastgesteld volgens de in artikel 26, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.

8. In de op grond van lid 7 vastgestelde uitvoeringshandeling wordt bepaald dat de Commissie de verkeersveiligheidssituatie in het betrokken derde land ten minste om de vier jaar moet beoordelen. De lidstaten krijgen de mogelijkheid advies te geven. Afhankelijk van de conclusies van de beoordeling handhaaft, wijzigt of schorst de Commissie, voor zover nodig, die uitvoeringshandeling of trekt zij die in.

9. De Commissie maakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie* en op haar website een lijst bekend van de derde landen waarvoor op grond van lid 7 een uitvoeringshandeling is vastgesteld, en maakt alle relevante wijzigingen bekend die overeenkomstig lid 8 zijn aangebracht.

10. Om de integratie van beroepsbestuurders uit derde landen in de interne markt van de Unie te ondersteunen, bevordert de Commissie de uitwisseling van beste praktijken binnen de deskundigengroep op het gebied van de kwalificatie en opleiding van bestuurders van bepaalde wegvoertuigen die is opgericht op grond van het vereiste van artikel 13, lid 4, van Richtlijn (EU) 2022/2561.

Artikel 16

Gevolgen van de ongeldigverklaring, intrekking, schorsing of beperking van de rijbevoegdheid van een bestuurder van een gemotoriseerd voertuig, van zijn of haar rijbewijs, of van de erkenning van de geldigheid van zijn of haar rijbewijs

1. De lidstaten weigeren rijbewijzen af te geven aan een aanvrager van wie het rijbewijs in een andere lidstaat is ongeldig verklaard, ingetrokken, geschorst of beperkt.
2. Een lidstaat weigert de geldigheid te erkennen van het door een andere lidstaat afgegeven rijbewijs van een persoon van wie de rijbevoegdheid, het rijbewijs of de erkenning van de geldigheid van zijn of haar rijbewijs op het grondgebied van de eerstgenoemde lidstaat is ongeldig verklaard, ingetrokken, geschorst of beperkt.

3. De rijbevoegdheid, een rijbewijs of de erkenning van de geldigheid daarvan wordt voor de toepassing van dit artikel als ongeldig verklaard, ingetrokken, geschorst of beperkt beschouwd totdat de betrokken persoon voldoet aan alle door een lidstaat gestelde voorwaarden om de rijbevoegdheid of zijn of haar rijbewijs te terug te krijgen, dan wel de erkenning van de geldigheid van zijn of haar rijbewijs terug te krijgen, of een nieuw rijbewijs te kunnen aanvragen.

De lidstaten zorgen ervoor dat alle voorwaarden die zij opleggen opdat een persoon de rijbevoegdheid of zijn of haar rijbewijs kan terugkrijgen, dan wel de erkenning van de geldigheid van zijn of haar rijbewijs kan terugkrijgen of een nieuw rijbewijs kan aanvragen, evenredig en niet-discriminerend zijn ten opzichte van houders van een door een andere lidstaat afgegeven rijbewijs en dat die op zichzelf niet leiden tot een weigering voor onbepaalde tijd om een rijbewijs af te geven of een door een andere lidstaat afgegeven rijbewijs te erkennen.

4. Indien het op grond van het gedrag of de lichamelijke of geestelijke geschiktheid van een persoon gerechtvaardigd is, kunnen de lidstaten die persoon voor onbepaalde tijd het recht ontzeggen om op hun grondgebied een voertuig te besturen zonder die persoon de mogelijkheid te geven om de rijbevoegdheid of zijn of haar rijbewijs terug te krijgen, dan wel om de erkenning van de geldigheid van zijn of haar rijbewijs terug te krijgen of een nieuw rijbewijs aan te vragen.

In afwijking van lid 1 kan een lidstaat die de persoon in kwestie geen rijontzegging heeft opgelegd, na overleg met de in de eerste alinea van dit lid bedoelde lidstaat, aan die persoon een rijbewijs afgeven. De lidstaat die die persoon een rijontzegging heeft opgelegd, kan echter weigeren om op zijn grondgebied voor onbepaalde tijd een rijbewijs te erkennen dat door een andere lidstaat is afgegeven.

Artikel 17

Regeling voor begeleid rijden

1. Niettegenstaande artikel 7, lid 1, punt b), geven de lidstaten overeenkomstig artikel 10, lid 1, rijbewijzen af voor categorie B waarop de in deel E van bijlage I vermelde Uniecode 98.02 is aangebracht, aan aanvragers die de leeftijd van 17 jaar hebben bereikt.

2. In afwijking van artikel 7, lid 1, respectievelijk de punten b) en d), kunnen de lidstaten voor het verkeer op hun respectieve grondgebied overeenkomstig artikel 10, lid 1, rijbewijzen afgeven voor categorie C1, C1E of C waarop de in deel E van bijlage I vermelde Uniecode 98.02 is aangebracht, aan aanvragers die de leeftijd van 17 jaar hebben bereikt, op voorwaarde dat de aanvrager in het bezit is van een getuigschrift van vakbekwaamheid dat is afgegeven overeenkomstig artikel 6, lid 1, van Richtlijn (EU) 2022/2561 voor categorie C of overeenkomstig artikel 6, lid 2, van Richtlijn (EU) 2022/2561 voor categorieën C1 en C1E.

Rijbewijzen die overeenkomstig de eerste alinea worden afgegeven, worden wederzijds erkend door de lidstaten die dergelijke rijbewijzen afgeven.

3. Houders van een rijbewijs waarop de in deel E van bijlage I vermelde Uniecode 98.02 is aangebracht en die de leeftijd van 18 jaar nog niet hebben bereikt, mogen alleen rijden wanneer zij worden begeleid door een persoon op de passagiersstoel voorin die in staat is hun tijdens het rijden aanwijzingen te geven. De begeleider houdt zich aan de regels inzake rijden onder invloed van alcohol of drugs. De begeleider:

a) heeft een minimumleeftijd van 24 jaar;

b) is in het bezit van een rijbewijs van de relevante categorie dat meer dan vijf jaar voordien in de Unie is afgegeven;

c) is in de afgelopen vijf jaar geen rijontzegging opgelegd geweest in de lidstaat van afgifte van het in punt b) bedoelde rijbewijs.

Een andere lidstaat dan de in punt c) bedoelde lidstaat van afgifte kan voorzien in het handhaven van een rijontzegging op zijn grondgebied naar aanleiding van een op zijn grondgebied gepleegde overtreding waaruit de onbekwaamheid zou kunnen blijken om uit hoofde van dit artikel als begeleider op te treden.

4. Om de naleving van dit artikel te waarborgen, kunnen de lidstaten de identificatie vereisen van de in lid 3 bedoelde begeleiders. De lidstaten kunnen het aantal mogelijke begeleiders per begeleidde bestuurder beperken. De lidstaten kunnen op hun grondgebied aanvullende voorwaarden opleggen waaraan de begeleider van de houder van een door hen afgegeven rijbewijs moet voldoen. Die voorwaarden zijn evenredig en geschikt, wat het bereiken van de doelstellingen van de regeling voor begeleid rijden betreft. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van die aanvullende voorwaarden. De Commissie maakt de informatie over die aanvullende voorwaarden toegankelijk voor het publiek.

De in de eerste alinea bedoelde voorwaarden voor personen die een houder van een rijbewijs van de categorie C, C1E of C1 begeleiden, kunnen met name het vereiste omvatten dat de begeleider:

- a) de overeenkomstig Richtlijn (EU) 2022/2561 relevante kwalificatie heeft opgedaan en relevante opleiding heeft gevolgd; of
- b) een specifieke cursus van ten minste 7 uur – die kan worden verlengd tot 14 uur – heeft gevolgd om de nodige professionele en pedagogische vaardigheden te verwerven, als onderdeel van zijn of haar periodieke nascholing voor het getuigschrift van vakbekwaamheid.

5. De regeling voor begeleid rijden vormt geen beperking op de bestaande mogelijkheden van de lidstaten om, overeenkomstig artikel 7, lid 2, de minimumleeftijd voor aanvragers van een rijbewijs van categorie B te verlagen, of om de op nationaal niveau bijbehorende voorwaarden toe te passen.

6. De lidstaten kunnen aanvullende voorwaarden voor de afgifte van een rijbewijs waarop de in deel E van bijlage I vermelde Unicode 98.02 is aangebracht, toepassen op aanvragers die de leeftijd van 18 jaar nog niet hebben bereikt. Zij stellen de Commissie daarvan in kennis. De Commissie maakt die informatie toegankelijk voor het publiek.

Artikel 18

Proeftijd

1. De houder van een rijbewijs dat wordt afgegeven na geslaagd te zijn voor een rijexamen als bedoeld in artikel 10, lid 1, punt a), wordt beschouwd als een “beginnende bestuurder” en moet een proeftijd doorlopen. De duur van de proeftijd wordt vastgesteld door de lidstaat die het rijbewijs afgeeft en bedraagt ten minste twee jaar.

Als de beginnende bestuurder al een geldig rijbewijs voor een andere rijbewijscategorie heeft, omvat de proeftijd in beginsel slechts wat overblijft van de proeftijd van het bestaande rijbewijs. Als een beginnende bestuurder echter alleen beschikt over een rijbewijs van categorie AM, gaat het verkrijgen van een nieuw rijbewijs in elk geval gepaard met een nieuwe proeftijd. De lidstaten kunnen voor de door hen afgegeven rijbewijzen van een andere categorie dan AM een extra of aanvullende proeftijd opleggen, met name om rekening te houden met de verschillende risico's en vereiste vaardigheden die aan de nieuwe rijbewijscategorie zijn verbonden.

2. De lidstaten stellen voor beginnende bestuurders regels en/of sancties voor het rijden onder invloed van alcohol vast die strikter zijn dan voor niet-beginnende bestuurders en nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat die worden toegepast. Wanneer de lidstaten besluiten sancties vast te stellen, moeten die sancties doeltreffend, evenredig, afschrikkend en niet-discriminerend zijn.

Daarnaast nemen de lidstaten maatregelen ter vermindering van:

- a) rijden onder invloed van drugs onder beginnende bestuurders;
- b) niet-naleving van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen tot omzetting van Richtlijn 91/671/EEG van de Raad ⁽²⁰⁾ betreffende het verplichte gebruik van veiligheidsgordels en kinderbeveiligingssystemen in voertuigen.

⁽²⁰⁾ Richtlijn 91/671/EEG van de Raad van 16 december 1991 betreffende het verplichte gebruik van veiligheidsgordels en kinderbeveiligingssystemen in voertuigen (PB L 373 van 31.12.1991, blz. 26, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1991/671/oj>).

3. Niets in dit artikel belet de lidstaten in hun nationale wetgeving nultolerantie bepalingen op te nemen om het gebruik van alcohol of drugs voor alle bestuurders vóór het rijden te verbieden. Wanneer de lidstaten in hun nationale wetgeving dergelijke nultolerantie bepalingen opnemen, nemen zij alle nodige maatregelen om hun nationale recht in overeenstemming te brengen met de uit hoofde van lid 2 genomen maatregelen.
4. Met het oog op een betere verkeersveiligheid kunnen de lidstaten op hun grondgebied aanvullende regels voor beginnende bestuurders vaststellen. Zij stellen de Commissie daarvan in kennis.
5. Indien een bevoegde autoriteit van de lidstaat van gewone verblijfplaats besluit de proeftijd van een bestuurder te verlengen wegens onrechtmatig gedrag van die persoon, zorgt zij ervoor dat de nieuwe proeftijd op het rijbewijs wordt vermeld.
6. De lidstaten brengen op rijbewijzen die tijdens een proeftijd zijn afgegeven de desbetreffende in deel E van bijlage I vermelde Uniecode aan.

Artikel 19

Examinatoren

1. Rijexaminatoren moeten voldoen aan de minimumnormen van bijlage IV.

Rijexaminatoren die hun functie vóór 19 januari 2013 uitoefenden, moeten enkel voldoen aan de vereisten van kwaliteitsborging en regelmatige periodieke bijscholing van die bijlage.

2. De Commissie is bevoegd om indien nodig overeenkomstig artikel 25 gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van bijlage IV, teneinde rekening te houden met technische, operationele of wetenschappelijke ontwikkelingen.

Artikel 20

Gewone verblijfplaats

1. De plaats waar iemand doorgaans verblijft, dat wil zeggen gedurende ten minste 185 van de voorbije 365 dagen, wegens persoonlijke en beroepsmatige bindingen of, voor iemand zonder beroepsmatige bindingen, wegens persoonlijke bindingen waaruit nauwe banden blijken tussen die persoon en diens woonplaats, wordt beschouwd als de gewone verblijfplaats van die persoon.

De gewone verblijfplaats van iemand wiens beroepsmatige bindingen zich op een andere plaats bevinden dan diens persoonlijke bindingen en die daardoor afwisselend op verschillende plaatsen in twee of meer lidstaten verblijft, wordt evenwel geacht dezelfde plaats als de plaats van de persoonlijke bindingen van die persoon te zijn, op voorwaarde dat die persoon daar op geregelde tijden terugkeert. Die voorwaarde vervalt als de persoon voor een opdracht van bepaalde duur in een lidstaat verblijft. Ergens naar de universiteit gaan of op school zitten, komt niet neer op overbrenging van de gewone verblijfplaats.

2. Voor de toepassing van artikel 10, lid 3, punt b), en artikel 13, lid 4, wordt de gewone verblijfplaats van het personeel van diplomatieke diensten van de Unie, dat wil zeggen ambtenaren van de bevoegde diensten van het secretariaat-generaal van de Raad en van de Commissie, alsook van door de diplomatieke diensten van de lidstaten gedetacheerd personeel en alle andere personeelsleden of contractanten die voor de instellingen, organen en instanties van de Unie op het gebied van externe vertegenwoordiging werkzaam zijn en die om hun contractuele taken te kunnen uitvoeren ten minste 181 van de voorbije 365 dagen buiten de Unie verbleven, of van personeel van diplomatieke diensten van de lidstaten of van hun gezinsleden die deel uitmaken van hun huishouden, die bij derde landen zijn geaccrediteerd, geacht zich te bevinden op het grondgebied van de lidstaat of de lidstaten van afgifte van het rijbewijs dat wordt verlengd of vervangen.

3. Indien in uitzonderlijke gevallen de houder van een rijbewijs geen bewijs van gewone verblijfplaats in een bepaalde lidstaat overeenkomstig lid 1 kan leveren, kan de houder voor verlenging of vervanging van het rijbewijs terecht in de lidstaat van afgifte.

4. In afwijking van artikel 10, lid 1, punt e), en uitsluitend met het oog op de eerste afgifte van een rijbewijs van categorie B, kan een aanvrager van wie de lidstaat van gewone verblijfplaats verschilt van de lidstaat van staatsburgerschap van die aanvrager, het rijbewijs door die laatste laten afgeven, indien in de lidstaat van gewone verblijfplaats het theorie-examen, het praktijkexamen, of beide, niet kunnen worden afgelegd in een officiële taal van de lidstaat van staatsburgerschap van de aanvrager – die ook een officiële taal van de Unie is – of met een tolk.

Overeenkomstig Verordening (EU) 2018/1724, maken de lidstaten en de Commissie de informatie over de talen waarvoor in elke lidstaat vertaling of vertolking van theorie-examens en praktijkexamens wordt verstrekt, toegankelijk voor de gebruiker.

Artikel 21

Gelijkwaardigheid van rijbewijzen naar een niet-EU-norm

1. Lidstaten passen de gelijkwaardigheid toe die vastgesteld is bij Besluit (EU) 2016/1945 van de Commissie⁽²¹⁾ voor bevoegdheden die verleend zijn vóór 19 januari 2013 en de categorieën die zijn vastgelegd in artikel 6 van deze richtlijn.

2. Vóór 19 januari 2013 verleende rijbevoegdheden worden niet ingetrokken of op welke wijze dan ook anders gekwalificeerd door deze richtlijn.

Artikel 22

Wederzijdse bijstand en het EU-rijbewijzenetwerk

1. De lidstaten verlenen elkaar bijstand bij de uitvoering van deze richtlijn. Zij wisselen informatie uit over de rijbewijzen die zij hebben afgegeven, omgewisseld, vervangen, verlengd, beperkt, geschorst, ingetrokken, ongeldig verklaard of teruggenomen, en over de rijontzeggingen die zij hebben opgelegd of, indien relevant, voornemens zijn op te leggen, en raadplegen elkaar wanneer redelijkerwijze kan worden aangenomen dat een aanvrager van een rijbewijs in een andere lidstaat een rijontzegging is opgelegd geweest. Zij maken gebruik van het EU-rijbewijzenetwerk voor de uitwisseling van informatie.

2. De lidstaten kunnen het EU-rijbewijzenetwerk ook gebruiken voor de uitwisseling van informatie voor de volgende doeleinden:

- a) het mogelijk maken dat hun autoriteiten de geldigheid en authenticiteit van een rijbewijs controleren, in het bijzonder tijdens controles langs de weg, tijdens onderzoeken of in het kader van maatregelen om vervalsing tegen te gaan;
- b) het vergemakkelijken van onderzoeken overeenkomstig Richtlijn (EU) 2015/413;
- c) het handhaven van Richtlijn (EU) 2022/2561 en het controleren van de geldigheid en authenticiteit van een rijbewijs bij de handhaving van Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad⁽²²⁾ of Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en de Raad⁽²³⁾.

3. De toegang tot het EU-rijbewijzenetwerk is beveiligd. Het EU-rijbewijzenetwerk voorziet zowel in synchrone, dat wil zeggen realtime, als asynchrone informatie-uitwisseling, alsook in het verzenden en ontvangen van beveiligde berichten, kennisgevingen en bijlagen.

⁽²¹⁾ Besluit (EU) 2016/1945 van de Commissie van 14 oktober 2016 inzake de gelijkwaardigheid tussen bepaalde categorieën van rijbewijzen (PB L 302 van 9.11.2016, blz. 62, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2016/1945/oj>).

⁽²²⁾ Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van Verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad (PB L 102 van 11.4.2006, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj>).

⁽²³⁾ Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en van de Raad van 4 februari 2014 betreffende tachografen in het wegvervoer, tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende het controleapparaat in het wegvervoer en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (PB L 60 van 28.2.2014, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).

De lidstaten nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de via het EU-rijbewijzennetwerk uitgewisselde informatie actueel is.

De lidstaten verlenen alleen toegang tot het EU-rijbewijzennetwerk aan de instanties die bevoegd zijn voor de in de leden 1 en 2 genoemde doeleinden.

4. De lidstaten verlenen elkaar ook bijstand bij de uitvoering van het mobiele rijbewijs, met name om naadloze interoperabiliteit tussen de in deel C van bijlage I bedoelde applicaties en controlekenmerken te waarborgen.

5. Uiterlijk op 6 juni 2026 stelt de Commissie uitvoeringshandelingen vast met een gemeenschappelijke reeks regels voor de werking van het EU-rijbewijzennetwerk, waaronder de gedetailleerde operationele, technische en interfacevereisten. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 26, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

6. De lidstaten kunnen samenwerken bij de handhaving van iedere ongeldigverklaring, intrekking, schorsing of iedere beperking van de rijbevoegdheid of van een rijbewijs, of van de erkenning van de geldigheid van het rijbewijs, in het bijzonder wanneer de desbetreffende maatregelen beperkt zijn tot bepaalde rijbewijscategorieën of tot het grondgebied van bepaalde lidstaten, met name door middel van vermeldingen op de door hen afgegeven rijbewijzen.

Artikel 23

Rapportering door de lidstaten

1. De lidstaten stellen de Commissie jaarlijks in kennis van het aantal afgegeven, verlengde, vervangen, ingetrokken en omgewisselde rijbewijzen voor elke rijbewijscategorie. De gegevens worden afzonderlijk verstrekt voor mobiele rijbewijzen en fysieke rijbewijzen.

2. Uiterlijk op 26 november 2029, en vervolgens om de vijf jaar verstrekken de lidstaten, om de opstelling van het in artikel 24 bedoelde Commissieverslag te vergemakkelijken, aan de Commissie statistieken over verkeersongevallen met een gewonde of een dode, waarbij bestuurders in beroepsverband, met name 17-jarige bestuurders die deelnemen aan een in artikel 17, lid 2, bedoelde regeling voor begeleid rijden.

3. De lidstaten kunnen periodiek gegevens uitwisselen met de Commissie over hoe in het nationale recht wordt omgegaan met niet voor de weg bestemde mobiele machines en de daarmee gerelateerde verkeersveiligheidsoverwegingen, en kunnen informatie verstrekken wanneer er zich problemen voordoen met betrekking tot het vrije verkeer van werknemers.

Artikel 24

Evaluatie en rapportage door de Commissie

1. Uiterlijk op 26 november 2030 en vervolgens om de vijf jaar legt de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad een verslag voor over de uitvoering van deze richtlijn. Als onderdeel van het verslag beoordeelt de Commissie:

a) de impact van de richtlijn op de verkeersveiligheid, met name:

i) of de gelijkwaardigheid op grond van artikel 9, lid 2, punten j) en k), enig effect heeft;

ii) of de gelijkwaardigheid op grond van artikel 9, lid 4, enig effect heeft;

b) de impact op de verkeersveiligheid en op het tekort aan bestuurders van de invoering van de regeling voor begeleid rijden voor categorieën van voor beroepsmatig gebruik bestemde rijbewijzen, op basis van de rapportage door de lidstaten overeenkomstig artikel 23, lid 2.

Het verslag gaat indien passend vergezeld van een wetgevingsvoorstel.

2. Als onderdeel van het in lid 1 bedoelde verslag beoordeelt de Commissie de nieuwe technologische ontwikkelingen voor voertuigen op alternatieve brandstoffen die van invloed zijn op de massa van die voertuigen. Daartoe maakt de Commissie gebruik van informatie die is verzameld overeenkomstig artikel 7 van Verordening (EU) 2019/631 van het Europees Parlement en de Raad ⁽²⁴⁾ tot vaststelling van CO₂-emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen. Ter ondersteuning van haar beoordeling kan de Commissie voertuigfabrikanten om aanvullende informatie verzoeken over de mogelijke invloed van die nieuwe technologische ontwikkelingen op de massa van voertuigen.

Voertuigfabrikanten zijn verplicht de in de eerste alinea bedoelde gegevens binnen een redelijke termijn en in overeenstemming met het toepasselijke Unierecht te verstrekken.

3. Onverminderd de leden 1 en 2 van dit artikel beoordeelt de Commissie uiterlijk op 26 november 2026 of onmiddellijk na de vaststelling van de eerste van de in artikel 5, lid 7, bedoelde uitvoeringshandelingen, indien dat eerder is, of het haalbaar is de in artikel 3, lid 4, genoemde datum te vervroegen en brengt zij verslag uit over haar bevindingen. De lidstaten kunnen de Commissie informatie verstrekken die zij voor die beoordeling relevant achten, en de Commissie houdt rekening met die informatie.

Het verslag gaat indien passend vergezeld van een wetgevingsvoorstel.

Artikel 25

Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.

2. De in artikel 4, lid 8, artikel 5, lid 6, artikel 8, lid 2, artikel 10, lid 6, en artikel 19, lid 2, bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor een termijn van vijf jaar met ingang van 25 november 2025. De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van vijf jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van elke termijn tegen die verlenging verzet.

3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 4, lid 8, artikel 5, lid 6, artikel 8, lid 2, artikel 10, lid 6, en artikel 19, lid 2, bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie* of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.

4. Vóór de vaststelling van een gedelegeerde handeling raadpleegt de Commissie de door elke lidstaat aangewezen deskundigen overeenkomstig de beginselen die zijn neergelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven.

5. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.

6. Een overeenkomstig artikel 4, lid 8, artikel 5, lid 6, artikel 8, lid 2, artikel 10, lid 6, of artikel 19, lid 2, vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie hebben meegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.

⁽²⁴⁾ Verordening (EU) 2019/631 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 tot vaststelling van CO₂-emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen, en tot intrekking van Verordeningen (EG) nr. 443/2009 en (EU) nr. 510/2011 (PB L 111 van 25.4.2019, blz. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/631/oj>).

*Artikel 26***Comitéprocedure**

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij Richtlijn 97/26/EG van de Raad ⁽²⁵⁾ ingestelde comité voor het rijbewijs (het "comité"). Het comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

Wanneer het advies van het comité via een schriftelijke procedure dient te worden verkregen, wordt die procedure zonder gevolg beëindigd indien, binnen de termijn voor het uitbrengen van het advies, door de voorzitter van het comité daartoe wordt besloten of door een eenvoudige meerderheid van de leden van het comité daarom wordt verzocht.

Indien door het comité geen advies wordt uitgebracht, neemt de Commissie de ontwerpuitvoeringshandeling niet aan en is artikel 5, lid 4, derde alinea, van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 8 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

*Artikel 27***Wijzigingen van Richtlijn (EU) 2022/2561**

Artikel 5 wordt als volgt gewijzigd:

- a) in lid 2 wordt het volgende punt ingevoegd:

"c) vanaf de leeftijd van 17 jaar een voertuig van de rijbewijscategorie C1, C1E of C, mits hij houder is van een getuigschrift als bedoeld in artikel 6, lid 1, voor categorie C of als bedoeld in artikel 6, lid 2, voor categorie C1 en C1E en uitsluitend onder de voorwaarden die zijn vastgelegd in artikel 17, leden 2 en 3, van Richtlijn (EU) 2025/2205 van het Europees Parlement en de Raad (*).

(*) Richtlijn (EU) 2025/2205 van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2025 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 (PB L, 2025/2205, 5.11.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2025/2205/oj>);

- b) lid 3 wordt vervangen door:

"3. Een bestuurder van een voertuig voor personenvervoer mag vanaf de leeftijd van 21 jaar een voertuig besturen van de rijbewijscategorieën D en D + E, of een voertuig van de rijbewijscategorieën D1 en D1 + E, mits hij houder is van het in artikel 6, lid 1 of 2, bedoelde getuigschrift. Met het oog op veilig rijgedrag kunnen de lidstaten een toezichtsregeling opzetten voor bestuurders jonger dan 23 jaar die houder zijn van het in artikel 6, lid 2, bedoelde getuigschrift. Indien lidstaten van die bestuurders verlangen dat zij, vóór de leeftijd van 23 jaar te hebben bereikt, nascholingscursussen over verkeersveiligheidsthema's volgen om hun bekwaamheid in die thema's te consolideren en te bevestigen, dan telt het bijwonen daarvan mee voor de verplichte 35 uur nascholing per vijf jaar.

Elke lidstaat kan bestuurders van een voertuig van de rijbewijscategorieën D1 en D1 + E toestemming verlenen om op zijn grondgebied vanaf de leeftijd van 18 jaar een dergelijk voertuig te besturen, mits de bestuurder houder is van het in artikel 6, lid 1, bedoelde getuigschrift van vakbekwaamheid.

Elke lidstaat kan bestuurders van een voertuig van de rijbewijscategorieën D en D + E toestemming verlenen om op zijn grondgebied vanaf de leeftijd van 20 jaar een dergelijk voertuig te besturen, mits de bestuurder houder is van het in artikel 6, lid 1, bedoelde getuigschrift van vakbekwaamheid. Dat kan worden teruggebracht tot de leeftijd van 18 jaar voor het besturen van dergelijke voertuigen zonder passagiers, of voor het vervoer van personen op geregelde diensten over een traject van niet meer dan 50 kilometer."

(25) Richtlijn 97/26/EG van de Raad van 2 juni 1997 houdende wijziging van Richtlijn 91/439/EEG betreffende het rijbewijs (PB L 150 van 7.6.1997, blz. 41, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1997/26/oj>).

*Artikel 28***Wijzigingen van Verordening (EU) 2018/1724**

Bijlage II wordt als volgt gewijzigd:

- a) aan de tweede kolom van de rij “Verhuizing” wordt de volgende cel toegevoegd: “Verkrijging en verlenging van een rijbewijs”;
- b) aan de derde kolom van de rij “Verhuizing” wordt de volgende cel toegevoegd: “Afgifte, omwisseling en vervanging van rijbewijzen van de Unie”.

*Artikel 29***Omzetting**

1. Onverminderd lid 2 dienen de lidstaten vóór 26 november 2028 de bepalingen vast te stellen en bekend te maken die nodig zijn om aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onmiddellijk in kennis.

Onverminderd lid 2 passen zij die bepalingen toe met ingang van 26 november 2029.

Wanneer de lidstaten die bepalingen vaststellen, wordt in de bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking daarvan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor de verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten dienen vóór 26 november 2027 de bepalingen vast te stellen en bekend te maken die nodig zijn om aan artikel 9, lid 2, punten j) en k), te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onmiddellijk in kennis.

Zij passen die bepalingen toe met ingang van 26 november 2027.

3. De lidstaten dienen vóór 26 november 2028 de bepalingen vast te stellen en bekend te maken die nodig zijn om aan artikel 17 te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onmiddellijk in kennis.

Zij passen die bepalingen toe met ingang van 26 november 2028.

4. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mee die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

*Artikel 30***Intrekking**

1. Richtlijn 2006/126/EG wordt met ingang van 26 november 2029 ingetrokken, met uitzondering van artikel 6, lid 4, punt c), dat met ingang van 26 november 2027 wordt ingetrokken.

Verwijzingen naar Richtlijn 2006/126/EG gelden als verwijzingen naar deze richtlijn en worden gelezen volgens de concordantietabel in bijlage VII bij deze richtlijn.

2. Verordening (EU) nr. 383/2012 wordt met ingang van 26 november 2029 ingetrokken.

Verwijzingen naar Verordening (EU) nr. 383/2012 gelden als verwijzingen naar deze richtlijn en worden gelezen volgens de concordantietabel in bijlage VII.

*Artikel 31***Inwerkingtreding**

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

*Artikel 32***Adressaten**

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Straatsburg, 22 oktober 2025.

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

R. METSOLA

Voor de Raad

De voorzitter

M. BJERRE

BIJLAGE I

STANDAARDSPECIFICATIES EN VOORSCHRIFTEN VOOR DE DOOR DE LIDSTATEN AFGEGEVEN RIJBEWIJZEN

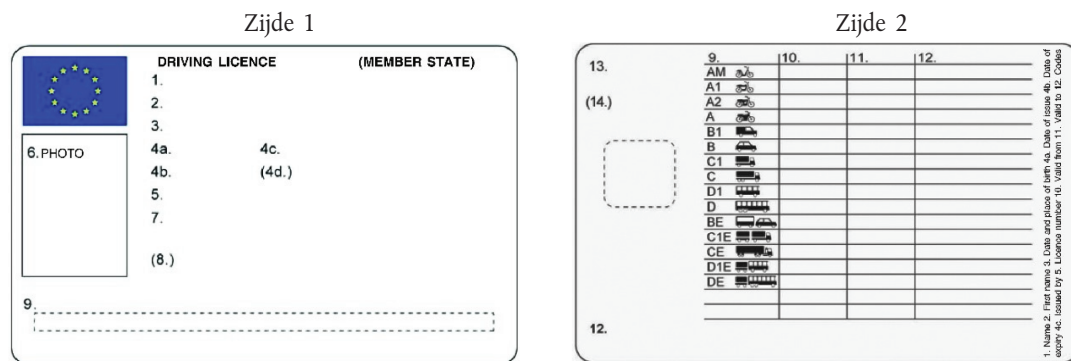
DEEL A1: **Algemene specificaties voor het fysieke rijbewijs**

- 1) De kenmerken van de fysieke rijbewijskaart naar het model van de Unie zijn in overeenstemming met ISO/IEC-norm 7810.

De kaart is gemaakt van polycarbonaat.

De methoden voor toetsing van de kenmerken van rijbewijskaarten aan de internationale normen voldoen aan ISO/IEC-norm 10373.

- 2) De rijbewijskaart heeft twee zijden en stemt overeen met het model in figuur 1.



Figuur 1: Model van het rijbewijs van de Unie

Tekst figuur 1:

1. Naam 2. Voornaam 3. Geboortedatum en - plaats 4a. Datum van afgifte 4b. Vervaldatum 4c. Afgegeven door 5. Rijbewijsnummer 10. Geldig vanaf 11. Geldig tot 12. Codes

- 3) Op de rijbewijskaart worden de volgende in deel D vastgestelde gegevens vermeld:

Op zijde 1 staat:

- de vermelding "rijbewijs", in hoofdletters in de taal/talen van de lidstaat die het rijbewijs afgeeft;
- (facultatief) de naam van de lidstaat van afgifte;
- het onderscheidingsteken van de lidstaat van afgifte, negatief afgedrukt in een door twaalf gele sterren omringde blauwe rechthoek zoals bepaald in deel D, punt 1;
- specifieke informatie over het afgegeven rijbewijs (velden 1 tot en met 9), zoals bepaald in deel D, punt 3;
- de vermelding "model van de Europese Unie" in de taal/talen van de lidstaat van afgifte en de vermelding "rijbewijs" in de overige talen van de Europese Unie, gedrukt in roze letters en op een zodanige wijze dat dat de achtergrond van het rijbewijs vormt, zoals bepaald in deel D, punt 2;

Op zijde 2 staat:

- f) specifieke informatie over de categorieën van het afgegeven rijbewijs (velden 9 tot en met 12), zoals bepaald in deel D, punt 4;
- g) specifieke informatie over de administratie van het rijbewijs (velden 13 en 14), zoals bepaald in deel D, punt 5;
- h) een toelichting bij de volgende genummerde velden op de zijden 1 en 2 van het rijbewijs: 1, 2, 3, 4a, 4b, 4c, 5, 10, 11 en 12.

Indien een lidstaat die vermeldingen in een andere nationale taal dan een van de volgende talen wenst te stellen: Bulgaars, Kroatisch, Tsjechisch, Deens, Nederlands, Engels, Ests, Fins, Frans, Duits, Grieks, Hongaars, Iers, Italiaans, Lets, Litouws, Maltees, Pools, Portugees, Roemeens, Slowaaks, Sloveens, Spaans of Zweeds, moet hij het rijbewijs opstellen in twee talen waaronder één van de bovengenoemde talen, zonder afbreuk te doen aan de andere bepalingen van deze bijlage.

Op het rijbewijs moet ruimte worden vrijgehouden voor een eventuele microchip of gelijkwaardige IT-voorziening of het afdrucken van een QR-code.

De referentiekleuren zijn als volgt:

- i) blauw: Pantone Reflex Blue;
- ii) geel: Pantone Yellow.

4) Bijzondere bepalingen

- a) Wanneer de gewone verblijfplaats van een houder van een door een lidstaat overeenkomstig deze bijlage afgegeven rijbewijs naar een andere lidstaat is overgebracht, kan laatstgenoemde lidstaat op het rijbewijs de voor de administratie van het rijbewijs vereiste vermeldingen opnemen, mits hij die vermeldingen ook opneemt op de andere rijbewijzen die hij zelf afgeeft en daarvoor over de nodige ruimte beschikt.
- b) De lidstaten kunnen kleuren of markeringen, zoals een streepjescode of nationale symbolen, toevoegen, onverminderd de overige bepalingen van deze bijlage. Zij stellen de Commissie daarvan in kennis.

In het kader van de wederzijdse erkenning van rijbewijzen bevat de streepjescode geen andere informatie dan die welke reeds leesbaar op het rijbewijs voorkomt of die noodzakelijk is voor de afgifte van het rijbewijs.

- c) De informatie op de rijbewijskaart is met het blote oog leesbaar voor personen met gemiddelde gezichtsscherpte, waarbij voor de velden 9 tot en met 12 op zijde 2 de tekenhoogte minimaal 5 punten bedraagt.

DEEL A2: **Specificaties om vervalsing van het fysieke rijbewijs tegen te gaan**

- 1) De fysieke beveiliging van rijbewijzen kan onder meer als volgt worden bedreigd:
 - a) vervaardiging van valse kaarten, d.w.z. creatie van een nieuw object dat sterke gelijkenis vertoont met een authentiek document, hetzij door volledig nieuwe vervaardiging hetzij door kopiëring van een authentiek document;
 - b) materiële ingreep: verandering van een kenmerk van een origineel document, bijvoorbeeld door bepaalde gegevens op het document te wijzigen.
- 2) Het systeem om vervalsing tegen te gaan, maakt integraal deel uit van elk onderdeel van het algehele rijbewijsstelsel, met inbegrip van de aanvraagprocedure, de veilige verstrekking van gegevens, het materiaal van de kaart, de productietechniek, een minimumaantal verschillende beveiligingskenmerken en de personalisatieprocedure.
- 3) Het voor rijbewijzen gebruikte materiaal wordt door middel van de volgende technieken tegen vervalsing beveiligd (verplichte beveiligingskenmerken):
 - a) de kaart zelf is optisch dood (licht niet op onder ultraviolet licht);

- b) een beveiligingsondergrond in de vorm van een patroon dat zodanig is ontworpen dat het niet kan worden vervalst door scannen, drukken of kopiëren, door middel van irisdruk met meerkleurige veiligheidsinkt en positieve en negatieve guillochedruk. Het patroon bestaat niet uit de primaire kleuren (cyaan/magenta/geel/zwart) en bevat zowel complexe patroonvormen in ten minste twee speciale kleuren als micro-opschriften;
 - c) optisch variabele elementen die adequate bescherming bieden tegen kopiëren of vervalsen van de foto;
 - d) lasergravure;
 - e) in de zone voor de foto moeten het patroon van de beveiligingsondergrond en de foto zelf ten minste aan de zijkant van de foto samenvallen (verflauwend patroon).
- 4) Het voor rijbewijzen gebruikte materiaal moet voorts tegen vervalsing worden beveiligd door ten minste drie van de volgende technieken (aanvullende beveiligingskenmerken):
- a) inkt met kleuromslag*;
 - b) thermochrome inkt*;
 - c) aangepaste hologrammen*;
 - d) variabele laserbeelden*;
 - e) ultraviolette fluorescerende inkt, zichtbaar en transparant;
 - f) iriserende druk;
 - g) digitale watermarkering op de ondergrond;
 - h) infrarode of fosforescerende pigmenten;
 - i) voelbare karakters, symbolen of patronen*.

Voor zover mogelijk, verdienen de met een asterisk gemerkte technieken de voorkeur, omdat zij rechtshandhavers in staat stellen zonder bijzondere hulpmiddelen na te gaan of de kaart geldig is. De lidstaten kunnen andere dan de in dit punt genoemde beveiligingskenmerken invoeren.

DEEL B: **Specificaties voor microchips in fysieke rijbewijzen**

- 1) De microchip en de daarop opgeslagen gegevens, met inbegrip van aanvullende informatie waarin de nationale wetgeving met betrekking tot rijbewijzen voorziet, moet voldoen aan deel B1.
- 2) De lijst van de geldende normen voor rijbewijzen met een microchip is opgenomen in deel B2.
- 3) Rijbewijzen met een microchip worden aan een typegoedkeuringsprocedure van de Unie onderworpen in overeenstemming met deel B3.
- 4) Wanneer overeenkomstig de punten 1, 2 en 3 aan alle toepasselijke bepalingen van de typegoedkeuring van de Unie voor een rijbewijs met een microchip is voldaan, verlenen de lidstaten een typegoedkeuringscertificaat van de Unie aan de fabrikant of zijn vertegenwoordiger.
- 5) Indien nodig, met name om te waarborgen dat dit deel worden nageleefd, kan een lidstaat een door hem verleende typegoedkeuringscertificaat van de Unie intrekken.
- 6) De typegoedkeuringscertificaten van de Unie en de kennisgeving van de intrekking moeten in overeenstemming zijn met het in deel B4 vastgelegde model.
- 7) De Commissie wordt in kennis gesteld van alle verleende of ingetrokken typegoedkeuringscertificaten van de Unie. In het geval van een intrekking verstrekt de intrekking lidstaat een gedetailleerde motivering.

De Commissie stelt de lidstaten in kennis van elke intrekking van een typegoedkeuringscertificaat van de Unie.

- 8) De door de lidstaten afgegeven typegoedkeuringscertificaten van de Unie worden wederzijds erkend.
- 9) Wanneer een lidstaat vaststelt dat een aanzienlijk aantal rijbewijzen met microchip bij herhaling niet in overeenstemming is met dit deel van deze bijlage, deelt hij dat mee aan de Commissie. De lidstaat vermeldt het nummer van het typegoedkeuringscertificaat van de Unie van die rijbewijzen en geeft aan op welke punten de rijbewijzen niet in overeenstemming zijn. De Commissie stelt de andere lidstaten zonder onnodige vertraging in kennis van de haar overeenkomstig dit punt meegedeelde feiten.
- 10) De lidstaat van afgifte van de in punt 9 bedoelde rijbewijzen moet het probleem onverwijld onderzoeken en moet passende maatregelen nemen, met inbegrip, indien passend, van de intrekking van het typegoedkeuringscertificaat van de Unie.

DEEL B1: Algemene eisen voor rijbewijzen met een microchip

De in deze bijlage uiteengezette algemene eisen voor rijbewijzen met een microchip zijn gebaseerd op internationale normen en met name de ISO/IEC-normen van de 18013-reeks. Die eisen hebben betrekking op:

- a) specificaties betreffende de microchip en de logische gegevensstructuur op de microchip;
- b) specificaties betreffende de geharmoniseerde gegevens en eventuele aanvullende gegevens die moeten worden opgeslagen;
- c) specificaties betreffende mechanismen voor de bescherming van de op de microchip opgeslagen gegevens.

Titel 1

AFKORTINGEN

Afkorting	Betekenis
AID	Applicatie-identificatie
BAP	Basistoegangsbescherming
DG	Datagroep
EAL 4 +	Evaluation Assurance Level 4 Augmented (versterkt betrouwbaarheidsniveau 4)
EF	Hoofdbestand
EFID	Identificatiehoofdbestanden
eMRTD	Machine Readable Travel Document (machineleesbaar reisdocument)
ICC	Chipkaart
ISO	Internationale Organisatie voor normalisatie
LDS	Logische gegevensstructuur
PICC	Contactloze chipkaart
PIX	Proprietary Application Identifier Extension (identificatie-extensie inzake de eigendom van de applicatie)
RID	Registered Application Identifier (geregistreerde applicatie-identificatie)
SOD	Document Security Object

Titel 2

OP DE MICROCHIP OPGESLAGEN GEGEVENS

1) Gestandaardiseerde en facultatieve rijbewijsgegevens

De microchip slaat de in deel D gespecificeerde geharmoniseerde rijbewijsgegevens op. Indien een lidstaat besluit de in deel D als facultatief gemarkeerde gegevens in het rijbewijs op te nemen, worden die gegevens ook op de microchip opgeslagen.

2) Aanvullende gegevens

De lidstaten mogen dergelijke aanvullende gegevens op de microchip opslaan, voor zover hun nationale wetgeving inzake rijbewijzen daarin voorziet. Zij stellen de Commissie daarvan in kennis.

Titel 3

MICROCHIP

1) Type opslagmedium

Het opslagmedium voor rijbewijsgegevens is een microchip met een contact-, contactloze of gecombineerde (dubbele) interface, als gespecificeerd in deel B2, punt 1.

2) Applicaties

Alle gegevens worden op de microchip opgeslagen in elektronische applicaties. Aan alle applicaties op de microchip wordt een unieke code, de zogenaamde applicatie-identificatie (AID), toegekend als gespecificeerd in deel B2, punt 2.

a) Applicatie voor het rijbewijs van de Unie

Verplichte en facultatieve gegevens voor het rijbewijs, zoals vermeld in deel D, worden opgeslagen in de specifieke applicatie voor het rijbewijs van de Unie. De AID voor de applicatie voor het rijbewijs van de Unie is:

“A0 00 00 04 56 45 44 4C 2D 30 31”,

bestaande uit:

— de geregistreerde applicatie-identificatie (RID) voor de Europese Commissie: “A0 00 00 04 56”;

— de identificatie-extensie inzake de eigendom van de applicatie (PIX) voor de applicatie voor het rijbewijs van de Unie; “45 44 4C 2D 30 31” (EDL-01).

De gegevens worden gegroepeerd in datagroepen (DG's) als onderdeel van logische gegevensstructuren (LDS).

De DG's worden in de applicatie voor het rijbewijs van de Unie opgeslagen in hoofdbestanden (EF) en beveiligd overeenkomstig deel B2, punt 3.

b) Andere applicaties

Eventuele aanvullende gegevens worden opgeslagen in één of meer specifieke applicaties die losstaan van de applicatie voor het rijbewijs van de Unie. Aan elke afzonderlijke applicatie wordt een unieke AID toegekend.

Titel 4

LOGISCHE GEDEGEVENSTRUCTUUR VOOR MICROCHIPS VAN DE APPLICATIE VOOR HET RIJBEWIJS VAN DE UNIE

1) Logische gegevensstructuur

Rijbewijsgegevens worden op de microchip opgeslagen in een logische gegevensstructuur (LDS) als gespecificeerd in deel B2, punt 4. In dit punt zijn aanvullende eisen gespecificeerd voor de verplichte en aanvullende DG's.

Elke DG wordt opgeslagen in één hoofdbestand (EF). De voor de applicatie voor het rijbewijs van de Unie te gebruiken EF's worden aangeduid met de identificatiehoofdbestanden (EFID's) en korte EFID's als gespecificeerd in deel B2, punt 5.

2) Verplichte datagroepen

De verplichte en facultatieve gegevenselementen worden in de volgende DG's opgeslagen:

DG 1: alle verplichte en facultatieve gegevenselementen die op het document worden weergegeven, met uitzondering van het gezicht en de handtekening van de houder van het rijbewijs;

DG 5: afbeelding van de handtekening van de houder van het rijbewijs;

DG 6: afbeelding van het gezicht van de houder van het rijbewijs.

De gegevens van DG 1 worden gestructureerd overeenkomstig punt 6 van dit deel en overeenkomstig de bepalingen van deel B2, punt 6. De gegevens in DG 5 en DG 6 worden opgeslagen overeenkomstig de specificaties van deel B2, punt 7.

3) Aanvullende datagroepen

De aanvullende gegevenselementen, voor zover het nationale recht van de lidstaten daarin voorziet, worden in de volgende DG's opgeslagen:

DG 2: gegevens van de houder van het rijbewijs, behalve biometrische gegevens;

DG 3: gegevens van de instantie van afgifte;

DG 4: portretfoto;

DG 7: biometrische gegevens betreffende de vingerafdruk(ken) van de houder van het rijbewijs;

DG 11: andere gegevens, zoals de volledige naam van de houder van het rijbewijs in nationale lettertekens.

De gegevens in deze DG's worden opgeslagen overeenkomstig de specificaties van deel B2, punt 8.

Titel 5

MECHANISMEN VOOR GEDEGEVENSBESCHERMING

Er worden passende mechanismen gebruikt om de authenticiteit en integriteit van de microchip en de daarop opgeslagen gegevens te valideren en om de toegang tot de rijbewijsgegevens te beperken.

Gegevens op de microchip worden beschermd overeenkomstig de specificaties van deel B2, punt 3. In deze titel zijn de aanvullende eisen vermeld waaraan moet worden voldaan.

1) Controle van de authenticiteit

a) Verplichte passieve authenticatie

Alle in de applicatie voor het rijbewijs van de Unie opgeslagen DG's worden beschermd door middel van een passieve authenticatie.

Gegevens in verband met de passieve authenticatie moeten voldoen aan de eisen van deel B2, punt 9.

b) Facultatieve actieve authenticatie

Facultatieve actieve-authenticatiemechanismen worden gebruikt om te waarborgen dat de originele chip niet is vervangen.

2) Toegangsbeperking

a) Verplichte basistoegangsbescherming

Het basistoegangsbeschermingsmechanisme (BAP) is van toepassing op alle gegevens in de applicatie voor het rijbewijs van de Unie. Om de interoperabiliteit met de bestaande systemen, zoals de systemen die machineleesbare reisdocumenten (eMRTD) gebruiken, te verzekeren, moet de eenregelige machineleesbare zone (MRZ) worden gebruikt als gespecificeerd in deel B2, punt 10.

De Kdoc-documentsleutel om toegang tot de microchip te krijgen, wordt gegenereerd door de eenregelige MRZ, die manueel of door middel van een lezer voor optische tekenherkenning (OCR) kan worden ingevoerd. Voor een eenregelige MRZ wordt de in deel B2, punt 10, gedefinieerde BAP-1-configuratie toegepast.

b) Voorwaardelijke uitgebreide toegangscontrole

Wanneer persoonsgegevens als bedoeld in artikel 9, lid 1, van Verordening (EU) 2016/679 op de microchip worden opgeslagen, worden aanvullende maatregelen genomen om de toegang tot die gegevens te beperken.

Het uitgebreide toegangscontrolemechanisme moet voldoen aan de specificaties van deel B2, punt 11.

c) Public Key Infrastructure (PKI) voor rijbewijzen met een microchip

De lidstaten stellen overeenkomstig bijlage A bij ISO/IEC-norm 18013-3 de nodige nationale voorschriften vast voor het public key management.

Titel 6

WEERGAVE VAN DE GEGEVENS

1) Formaat van de gegevens in DG 1

Code	L	Waarde			Codering	V/F		
61	V	DG1 gegevens-elementen (genest)						
		Code	L	Waarde				
		5F 01	V	Typegoedkeuringsnummer	ans	V		
		5F 02	V	Uit demografische gegevens-elementen opgebouwd gegevensobject		V		
				Code	L	Waarde		
				5F 03	3	Lidstaat van afgifte	a3	V
				5F 04	V	Naam/namen van de houder	as	V
				5F 05	V	Voornaam/voornamen van de houder	as	V

Code	L	Waarde				Codering	V/F
			5F 06	4	Geboortedatum (ddmmjjjj)	n8	V
			5F 07	V	Geboorteplaats	ans	V
			5F 08	3	Nationaliteit	a3	F
			5F 09	1	Gender	M/V/X	F
			5F 0A	4	Afgiftedatum van het rijbewijs (ddmmjjjj)	n8	V
			5F 0B	4	Vervaldatum van het rijbewijs (ddmmjjjj)	n8	V
			5F 0C	V	Instantie van afgifte	ans	V
			5F 0D	V	Administratief nummer (verschillend van documentnummer)	ans	F
			5F 0E	V	Documentnummer	an	V
			5F 0F	V	Permanente verblijfplaats of postadres	ans	F
		7F 63	V	Uit categorieën van voertuigen/beperkingen/voorwaarden opgebouwd gegevensobject			V
			Code	L	Waarde (gecodeerd zoals hieronder vastgelegd)		
			02	1	Aantal categorieën/beperkingen/voorwaarden	N	V
			87	V	Categorie/beperking/voorwaarde	ans	V
			87	V	Categorie/beperking/voorwaarde	ans	F
		
			87	V	Categorie/beperking/voorwaarde	ans	F

2) Logisch-recordformaat

De categorieën inzake rijbewijzen, beperkingen of voorwaarden worden gebundeld in een gegevensobject overeenkomstig de in de volgende tabel geschetste structuur:

Rijbewijscategoriecode	Datum van afgifte	Vervaldatum	Code	Symbool	Waarde
------------------------	-------------------	-------------	------	---------	--------

waarbij:

- rijbewijscategoriecodes worden weergegeven als gedefinieerd in artikel 6 (zoals AM, A1, A2, A, B1, B enz.);
- de afgiftedatum wordt weergegeven in het formaat DDMMJJJJ (twee cijfers voor de dag, gevolgd door twee cijfers voor de maand en vier cijfers voor het jaartal) voor de rijbewijscategorie;
- de vervaldatum wordt weergegeven in het formaat DDMMJJJJ (twee cijfers voor de dag, gevolgd door twee cijfers voor de maand en vier cijfers voor het jaartal) voor de rijbewijscategorie;

d) de code, het symbool en de waarde betrekking hebben op aanvullende informatie of beperkingen in verband met de rijbewijscategorie of de bestuurder.

DEEL B2: **Lijst van toepasselijke normen voor rijbewijzen met een opslagmedium**

Punt	Onderwerp	Vereiste	Van toepassing op
1	Interface, organisatie en bediening opslagmedium	ISO/IEC 7816-reeks (contact), ISO/IEC 14443-reeks (contactloos) als bedoeld in ISO/IEC 18013-2:2008, bijlage C	Deel B1, punt 3.1
2	Applicatie-identificatie	ISO/IEC 7816-5:2004	Deel B1, punt 3.2
3	Mechanismen voor gegevensbescherming	ISO/IEC 18013-3:2009	Deel B1, punt 3.2, a) Deel B1, punt 5
4	Logische gegevensstructuur	ISO/IEC 18013-2:2008	Deel B1, punt 4.1
5	Identificatiehoofdbestanden	ISO/IEC 18013-2:2008 tabel C.2	Deel B1, punt 4.1
6	Gegevensweergave voor DG 1	ISO/IEC 18013-2:2008, bijlage C.3.8	Deel B1, punt 4.2 Deel B1, punt 6.1
7	Verplichte weergave gegevens voor DG 5 en DG 6	ISO/IEC 18013-2:2008, bijlage C.6.6 en bijlage C.6.7, afbeelding gezicht en handtekening opslaan in jpeg of jpeg2000-formaat	Deel B1, punt 4.2
8	Weergave facultatieve en aanvullende gegevens	ISO/IEC 18013-2:2008, bijlage C	Deel B1, punt 4.3
9	Passieve authenticatie	ISO/IEC 18013-3:2009, punt 8.1, gegevens worden opgeslagen in EF.SOD (Document Security Object) in de LDS	Deel B1, punt 5.1, a)
10	Basistoegangsbeperking	ISO/IEC 18013-3:2009 en wijziging 1 daarvan	Deel B1, punt 5.2, a)
	Configuratie basistoegangsbeperking	ISO/IEC 18013-3:2009, bijlage B.8	
11	Uitgebreide toegangsbeperking	Technisch voorschrift TR-03110, "Advanced Security Mechanisms for Machine Readable Travel Documents — Extended Access Control" (EAC), versie 1.11.	Deel B1, punt 5.2, b)
12	Testmethoden	ISO/IEC 18013-4:2011	Deel B3, punt 1
13	Veiligheidscertificaat	Versterkt betrouwbaarheidsniveau 4 (EAL 4+) of gelijkwaardig	Deel B3, punt 2
14	Functioneel certificaat	Testen smartcard overeenkomstig ISO/IEC 10373-reeks	Deel B3, punt 3

DEEL B3: Procedure voor typegoedkeuring van de Unie van rijbewijzen met een microchip

Titel 1

ALGEMENE BEPALINGEN

Fabrikanten die een typegoedkeuring van de Unie aanvragen voor een rijbewijs met een microchip, moeten een veiligheidscertificaat en een functioneel certificaat overleggen.

Elke geplande wijziging van het productieproces, met inbegrip van alle geplande softwarewijzigingen, moet vooraf worden gemeld aan de instantie die de typegoedkeuring van de Unie heeft verleend. Die instantie kan vragen extra informatie te verstrekken en testen uit te voeren voor zij met de wijziging instemt.

De testen moeten gebeuren overeenkomstig de methoden als vastgelegd in deel B2, punt 12.

Titel 2

VEILIGHEIDSCERTIFICAAT

Voor de veiligheidsevaluatie worden voor rijbewijzen bestemde microchips beoordeeld aan de hand van de in deel B2, punt 13, gespecificeerde criteria.

Een veiligheidscertificaat wordt slechts toegekend nadat is aangetoond dat de microchip bestand is tegen pogingen tot manipulatie of verandering van de gegevens.

Titel 3

FUNCTIONEEL CERTIFICAAT

Een functionele evaluatie van rijbewijzen met een microchip wordt uitgevoerd via laboratoriumtests overeenkomstig de in deel B2, punt 14, genoemde criteria.

De lidstaten die een microchip opnemen in het rijbewijs, moeten ervoor zorgen dat de toepasselijke functionele normen en eisen van deel B1 worden nageleefd.

De fabrikant krijgt een functioneel certificaat indien aan alle hierna volgende voorwaarden is voldaan:

- a) er is een geldig veiligheidscertificaat voor de microchip beschikbaar;
- b) er is aangetoond dat aan de eisen van deel B2 wordt voldaan;
- c) de resultaten van de functionele testen waren positief.

Het functioneel certificaat wordt afgegeven door de bevoegde instantie van de lidstaat. In het functioneel certificaat worden de benaming van de instantie van afgifte, de naam van de aanvrager, de identificatie van de microchip en een gedetailleerd overzicht van de tests en de resultaten daarvan vermeld.

Titel 4

TYPEGOEDKEURINGSCERTIFICAAT VAN DE UNIE

1) Modelcertificaat

De lidstaten verlenen het typegoedkeuringscertificaat van de Unie na overlegging van het in deze bijlage bedoelde functioneel certificaat en veiligheidscertificaat. Typegoedkeuringscertificaten van de Unie moeten in overeenstemming zijn met het model in deel B4.

2) Nummeringssysteem

Het nummeringssysteem voor typegoedkeuringen van de Unie bestaat uit:

a) de kleine letter “e” gevolgd door het volgnummer van de lidstaat die de typegoedkeuring van de Unie heeft verleend:

- 1 voor Duitsland;
- 2 voor Frankrijk;
- 3 voor Italië;
- 4 voor Nederland;
- 5 voor Zweden;
- 6 voor België;
- 7 voor Hongarije;
- 8 voor Tsjechië;
- 9 voor Spanje;
- 12 voor Oostenrijk;
- 13 voor Luxemburg;
- 17 voor Finland;
- 18 voor Denemarken;
- 19 voor Roemenië;
- 20 voor Polen;
- 21 voor Portugal;
- 23 voor Griekenland;
- 24 voor Ierland;
- 25 voor Kroatië;
- 26 voor Slovenië;
- 27 voor Slowakije;
- 29 voor Estland;
- 32 voor Letland;
- 34 voor Bulgarije;
- 36 voor Litouwen;
- 49 voor Cyprus;
- 50 voor Malta;

b) de letters “DL”, voorafgegaan door een liggend streepje en gevolgd door de twee cijfers van het volgnummer van deze bijlage of de meest recente belangrijke technische wijziging van deze bijlage. Voor deze bijlage is het volgnummer 00;

c) een uniek identificatienummer van de door de lidstaat van afgifte verleende typegoedkeuring van de Unie.

Voorbeeld van het nummeringssysteem voor de typegoedkeuring van de Unie: “e50-DL00 12345”.

Het goedkeuringsnummer wordt opgeslagen op de microchip in DG 1 van elk rijbewijs met een dergelijke microchip.

DEEL B4: Model voor het typegoedkeuringscertificaat van de Unie voor rijbewijzen met een microchip

Naam van de bevoegde instantie: ...

Mededeling betreffende (*):

— goedkeuring

— intrekking van de goedkeuring

van een rijbewijs van de Unie met een microchip

Goedkeuring nr.: ...

1. Fabrieks- of handelsmerk: ...

2. Benaming van het model: ...

3. Naam van de fabrikant of eventuele vertegenwoordiger ervan: ...

...

4. Adres van de fabrikant of eventuele vertegenwoordiger ervan: ...

...

5. Verslagen van de laboratoriumtests:

5.1 Veiligheidscertificaat nr.: ... Datum: ...

Afgegeven door: ...

5.2 Functioneel certificaat nr.: ... Datum: ...

Afgegeven door: ...

6. Datum van de goedkeuring: ...

7. Datum van de intrekking van de goedkeuring: ...

8. Plaats: ...

9. Datum: ...

10. Bijgevoegde beschrijvende documenten: ...

11. Handtekening: ...

(*) Kruis het relevante vakje aan.

DEEL C: Specificaties voor het mobiele rijbewijs

1) Overeenkomstig Verordening (EU) nr. 910/2014 bieden Europese portemonnees voor digitale identiteit aan gemachtigde personen ten minste de volgende functies:

a) het opvragen en opslaan van gegevens waarmee de rijbevoegdheid van een persoon kan worden aangetoond;

b) het weergeven en overdragen van de in punt a) bedoelde gegevens.

2) Mobiele rijbewijzen en andere relevante systemen moeten voldoen aan ISO/IEC-norm 18013-5 inzake mobiele rijbewijzen en aan Verordening (EU) nr. 910/2014.

3) Voor de toepassing van deze bijlage wordt de houder van een overeenkomstig deze richtlijn afgegeven mobiel rijbewijs alleen als gemachtigde gebruiker ervan beschouwd wanneer de houder als zodanig is geïdentificeerd.

- 4) De lidstaten staan toe dat aan de houder van een rijbewijs een mobiel rijbewijs wordt afgegeven in de Europese portemonnee voor digitale identiteit van die houder.

De Europese portemonnee voor digitale identiteit die het mobiele rijbewijs bevat, biedt automatisch of op verzoek de mogelijkheid om het mobiele rijbewijs te actualiseren of opnieuw af te geven.

De Europese portemonnee voor digitale identiteit stelt de houder van een mobiel rijbewijs in staat de in het mobiele rijbewijs opgenomen gegevens geheel of gedeeltelijk aan een derde te tonen of te verzenden. De bevoegde instanties van de lidstaten zijn gemachtigd in de Europese portemonnee voor digitale identiteit de in het mobiele rijbewijs opgenomen gegevens op te vragen om de rijbevoegdheid van de houder van het rijbewijs in kwestie te kunnen controleren (controle).

De informatie die rechtstreeks vanuit de elektronische attestering van het in de Europese portemonnee voor digitale identiteit opgeslagen mobiele rijbewijs wordt verzonden, moet de bevoegde instanties in staat stellen de rijbevoegdheid van de houder van het mobiele rijbewijs te controleren (controle), met inbegrip van eventuele beperkingen die in de Unie of op het grondgebied van een lidstaat gelden. De lidstaten beschouwen een mobiel rijbewijs dat verstrekt of ingetrokken is als ongeldig. Wanneer een lidstaat besluit een mobiel rijbewijs in te trekken, neemt hij de informatie over dat besluit op in een door die lidstaat beheerde intrekkinglijst, of maakt hij die met het oog op controle op een andere manier toegankelijk voor andere lidstaten; dat gebeurt kosteloos en op interoperabele wijze. Een lidstaat die een rijontzegging oplegt met betrekking tot een rijbewijs waarvan hij niet de lidstaat van afgifte is, stelt de lidstaat van afgifte daarvan onmiddellijk in kennis.

DEEL D: **Gegevens die in het rijbewijs van de Unie moeten worden opgenomen**

- 1) De onderscheidingstekens van de lidstaten die het rijbewijs afgeven, zijn de volgende:

B: België

BG: Bulgarije

CZ: Tsjechië

DK: Denemarken

D: Duitsland

EST: Estland

GR: Griekenland

E: Spanje

F: Frankrijk

HR: Kroatië

IRL: Ierland

I: Italië

CY: Cyprus

LV: Letland

LT: Litouwen

L: Luxemburg

H: Hongarije

M: Malta

NL: Nederland

A: Oostenrijk

PL: Polen

P: Portugal

RO: Roemenië

SLO: Slovenië

SK: Slowakije

FIN: Finland

S: Zweden

- 2) De vermelding “rijbewijs” moet als volgt in de taal/talen van de lidstaten op de rijbewijzen worden afgedrukt:

Свидетелство за управление на МПС

Permiso de Conducción

Řidičský průkaz

Kørekort

Führerschein

Juhiluba

Άδεια Οδήγησης

Driving Licence

Permis de conduire

Ceadúnas Tiomána

Vozačka dozvola

Patente di guida

Vadītāja apliecība

Vairuotojo pažymėjimas

Vezetői engedély

Ličenzja tas-Sewqan

Rijbewijs

Prawo Jazdy

Carta de Condução

Permis de conducere

Vodičský preukaz

Vozniško dovoljenje

Ajokortti

Körkort

3) De gegevens die specifiek zijn voor het individuele rijbewijs dat wordt afgegeven, zijn de volgende:

Veld	Gegevens
1	naam van de houder
2	voornaam/voornamen van de houder
3	geboorteplaats en -datum
4a	datum van afgifte van het rijbewijs
4b	vervaldatum van het rijbewijs
4c	naam van de instantie van afgifte
4d	(facultatief) ander nummer dan dat in veld 5, voor administratieve doeleinden
5	nummer van het rijbewijs
6	foto van de houder
7	handtekening van de houder
8	(facultatief) permanente verblijfplaats of postadres van de houder
9	de rijbewijscategorie waarvoor de houder rijbevoegd is (de nationale categorieën worden in een ander lettertype weergegeven dan de geharmoniseerde categorieën)

4) De gegevens die specifiek zijn voor de categorieën van het afgegeven rijbewijs zijn de volgende:

Veld	Gegevens
9	de rijbewijscategorie waarvoor de houder rijbevoegd is (de nationale categorieën worden in een ander lettertype weergegeven dan de geharmoniseerde categorieën)
10	de datum van eerste afgifte per categorie, behalve als die niet bekend is (die datum moet bij iedere latere vervanging of omwisseling op het nieuwe rijbewijs worden vermeld); in elk datumveld moeten twee cijfers worden ingevuld en wel in de volgende volgorde: dag.maand.jaar (DD.MM.JJ)
11	vervaldatum voor elke categorie; in elk datumveld moeten twee cijfers worden ingevuld en wel in de volgende volgorde: dag.maand.jaar (DD.MM.JJ)
12	de aanvullende of beperkende gegevens in code naast elke desbetreffende categorie, zoals gespecificeerd in deel E

Indien een code gespecificeerd in deel E geldt voor alle categorieën waarvoor het rijbewijs is afgegeven, kan die worden weergegeven in de velden 9, 10 en 11.

5) De gegevens die specifiek zijn voor de categorieën van het afgegeven rijbewijs zijn de volgende:

Veld	Gegevens
13	(facultatief) een vermelding door de lidstaat van ontvangst, in het kader van de toepassing van punt 4, punt a), van deel A1, van de voor de administratie van het rijbewijs noodzakelijke gegevens;
14	(facultatief) een vermelding door de lidstaat van afgifte van de gegevens die noodzakelijk zijn voor de administratie van het rijbewijs of met betrekking tot de verkeersveiligheid; die informatie kan met name betrekking hebben op een ongeldigverklaring, intrekking, schorsing of beperking van de rijbevoegdheid van een bestuurder van een gemotoriseerd voertuig, van zijn of haar rijbewijs, of van de erkenning van de geldigheid van zijn of haar rijbewijs, zoals een rijbewijs dat slechts voor bepaalde categorieën of voor het grondgebied van bepaalde lidstaten geldt; indien de vermelding onder een van de in deze bijlage omschreven rubrieken valt, wordt zij voorafgegaan door het nummer van het overeenkomstige veld; met uitdrukkelijke schriftelijke instemming van de houder kunnen gegevens die geen verband houden met de administratie van het rijbewijs of de verkeersveiligheid eveneens in dit veld worden opgenomen; de toevoeging van die vermeldingen heeft geen gevolgen voor het gebruik van het document als rijbewijs.

DEEL E: Uniecodes en nationale codes

De codes 01 tot en met 99 zijn geharmoniseerde codes van de Europese Unie.

Titel 1

BESTUURDER (medische redenen)

01.		Correctie en/of bescherming van het gezichtsvermogen
	01.01.	Bril
	01.02.	Contactlenzen
	01.05.	Ooglap
	01.06.	Bril of contactlenzen
	01.07.	Specifiek gezichtshulpmiddel
02.		Gehoorthulpmiddel/communicatiehulp
03.		Prothese/orthese van de ledematen
	03.01.	Prothese/orthese arm
	03.02.	Prothese/orthese been

Titel 2
AANPASSINGEN VOERTUIG

10.		Aangepaste versnellingsbak
	10.02.	Automatische keuze van de versnelling
	10.04.	Aangepaste bediening van de versnellingsbak
15.		Aangepaste koppeling
	15.01.	Aangepast koppelingspedaal
	15.02.	Handmatig bediende koppeling
	15.03.	Automatische koppeling
	15.04.	Maatregel om blokkering of activering van het koppelingspedaal te voorkomen
20.		Aangepaste remsystemen
	20.01.	Aangepast rempedaal
	20.03.	Rempedaal geschikt voor bediening met linkervoet
	20.04.	Schuifrempedaal
	20.05.	Kantelbaar rempedaal
	20.06.	Handbediende rem
	20.07.	Remmen met een maximale bedieningskracht van ... N (!) (bijvoorbeeld: "20.07.(300N)")
	20.09.	Aangepaste parkeerrem
	20.12.	Maatregel om blokkering of activering van het rempedaal te voorkomen
	20.13.	Knierem
	20.14.	Rembediening ondersteund door externe kracht
25.		Aangepast acceleratiesysteem
	25.01.	Aangepast gaspedaal
	25.03.	Kantelbaar gaspedaal
	25.04.	Handmatig bediende gashendel
	25.05.	Met knie bediende gashendel

	25.06.	Gas geven ondersteund door externe kracht
	25.08.	Gaspedaal aan linkerkant
	25.09.	Maatregel om blokkering of activering van gaspedaal te voorkomen
31.		Aangepaste pedalen en pedaalbescherming
	31.01.	Extra parallelpedalen
	31.02.	Pedalen op (nagenoeg) gelijke hoogte
	31.03.	Maatregel om blokkering of bediening van gas- en rempedalen te voorkomen als de pedalen niet met de voet worden bediend
	31.04.	Vloerverhoging
32.		Gecombineerde bedrijfsrem- en acceleratiesystemen
	32.01.	Gecombineerd, met één hand bediend acceleratie- en bedrijfsremsysteem
	32.02.	Gecombineerd, met externe kracht bediend acceleratie- en bedrijfsremsysteem
33.		Gecombineerde acceleratie-, bedrijfsrem- en besturingssystemen
	33.01.	Gecombineerd acceleratie-, bedrijfsrem- en besturingssysteem bediend door externe kracht met één hand
	33.02.	Gecombineerd acceleratie-, bedrijfsrem- en besturingssysteem bediend door externe kracht met twee handen
35.		Aangepaste bedieningsorganen (verlichting, ruitenwisser, ruitensproeier, claxon, richtingaanwijzers enz.)
	35.02.	Bedieningsorganen bedienbaar zonder het stuur los te laten
	35.03.	Bedieningsorganen bedienbaar zonder het stuur met de linkerhand los te laten
	35.04.	Bedieningsorganen bedienbaar zonder het stuur met de rechterhand los te laten
	35.05.	Bedieningsorganen bedienbaar zonder het stuur of de acceleratie- en remmechanismen los te laten
40.		Aangepaste stuurinrichting
	40.01.	Stuurinrichting met een maximale bedieningskracht van ... N (!) (bijvoorbeeld "40.01. (140N)")
	40.05.	Aangepast stuurwiel (groter en/of dikker stuurwiel, kleinere diameter stuurwiel enz.)
	40.06.	Aangepaste stand van het stuurwiel
	40.09.	Voetbediend sturen
	40.11.	Hulpmiddel op stuurwiel

	40.14.	Aangepaste alternatieve stuurinrichting voor bediening met één hand/arm
	40.15.	Aangepaste alternatieve stuurinrichting voor bediening met twee handen/armen
42.		Aangepaste hulpmiddelen voor zicht naar achteren/opzij
	42.01.	Aangepast hulpmiddel voor zicht naar achteren
	42.03.	Extra hulpmiddel in het voertuig voor zijdelings zicht
	42.05.	Hulpmiddel tegen dode hoek
43.		Bestuurdersstoel
	43.01.	Bestuurdersstoel op normale kijkhoogte en op normale afstand van het stuurwiel en de pedalen
	43.02.	Bestuurdersstoel aangepast aan lichaamsvorm
	43.03.	Bestuurdersstoel met zijsteun voor goede stabiliteit
	43.04.	Bestuurdersstoel met armleuning
	43.06.	Aangepaste veiligheidsgordel
	43.07.	Veiligheidsgordel met steun voor goede stabiliteit
44.		Aanpassingen van de motorfiets (vermelding subcode verplicht)
	44.01.	Eén remelement voor alle remhandelingen
	44.02.	Aangepaste voorrem
	44.03.	Aangepaste achterrem
	44.04.	Aangepaste gashendel
	44.08.	Zithoogte waarbij de bestuurder in zittende positie beide voeten tegelijk op de grond kan plaatsen en de motorfiets in evenwicht kan houden tijdens stoppen en stilstaan
	44.09.	Maximale bedieningskracht van de voorrem ... N (!) (bijvoorbeeld "44.09.(140N)")
	44.10.	Maximale bedieningskracht van de achterrem ... N (!) (bijvoorbeeld "44.10.(240N)")
	44.11.	Aangepaste voetsteun
	44.12.	Aangepaste handgreep
45.		Motorfiets uitsluitend met zijspan
46.		Alleen driewielers
47.		Alleen voertuigen met meer dan twee wielen die tijdens het starten, stoppen en stilstaan niet door de bestuurder in evenwicht moeten worden gehouden

50.		Alleen het voertuig met chassisnummer (voertuigidentificatienummer, VIN)
-----	--	--

Letters gebruikt in combinatie met codes 01 tot en met 44 voor nadere specificatie:

- a links
- b rechts
- c hand
- d voet
- e midden
- f arm
- g duim

(¹) Dit geeft de kracht aan, in Newton, die de bestuurder kan of moet uitoefenen om het systeem te bedienen.

Titel 3

CODES VOOR BEPERKT GEBRUIK

60.		Facultatieve gelijkwaardigheid (vermelding subcode verplicht)
	60.01.	De houder van een rijbewijs van categorie B die ten minste 21 jaar is, mag gemotoriseerde driewielers van meer dan 15 kW besturen
	60.02.	De houder van een rijbewijs van categorie B mag motorfietsen van categorie A1 besturen
	60.03.	De houder van een rijbewijs van categorie B1 mag alleen voertuigen besturen met een maximummassa van niet meer dan 2 500 kg en een maximumsnelheid die technisch beperkt is tot 45 km per uur
61.		Alleen rijden bij daglicht (bijvoorbeeld: tussen één uur na zonsopgang en één uur voor zonsondergang)
62.		Alleen rijden binnen een straal van ... km vanaf de woonplaats van de houder van het rijbewijs of alleen binnen een stad/regio
63.		Alleen rijden zonder passagiers
64.		Rijden met een snelheid van niet meer dan ... km per uur
65.		Rijden alleen toegestaan in gezelschap van een andere houder van een rijbewijs van ten minste dezelfde categorie, tenzij de voorwaarde onder code 98.02. valt
66.		Rijden zonder aanhangwagen
67.		Rijden op snelweg niet toegestaan
68.		Alcohol niet toegestaan
69.		Alleen rijden met voertuigen die zijn uitgerust met een alcoholslot overeenkomstig EN 50436. Opgave van een einddatum is facultatief (bijvoorbeeld "69" of "69(01.01.2016)")

Titel 4

ADMINISTRATIEVE VERMELDINGEN

70.		Omwisseling van rijbewijs nr. ... afgegeven door ... (EU-onderscheidingsteken, bijvoorbeeld "70.0123456789.NL", of VN- onderscheidingsteken voor een derde land, bijvoorbeeld "70.0123456789.NO")
71.		Duplicaat van rijbewijs nr. ... (EU- onderscheidingsteken, bijvoorbeeld "71.987654321.HR", of VN- onderscheidingsteken voor een derde land, bijvoorbeeld "71.987654321.UK")
72.		Omwisseling van rijbewijs nr. ... afgegeven door ... (VN-onderscheidingsteken voor een derde land, onder voorbehoud van een uitvoeringsbesluit uit hoofde van artikel 15, lid 7, bijvoorbeeld "72.0123456789.USA")
73.		Alleen vierwielige motorvoertuigen van categorie B (B1)
78.		Alleen voertuigen met automatische schakeling
79.		Alleen voertuigen conform de specificaties tussen haken of in een subcode, in het kader van de toepassing van artikel 21 van deze richtlijn
	79.01.	Alleen tweewielige voertuigen met of zonder een zijspan
	79.02.	Alleen driewielige voertuigen of lichte vierwielers van de categorie AM
	79.03.	Alleen driewielers
	79.04.	Alleen driewielers gecombineerd met een aanhangwagen met een toegestane maximummassa van niet meer dan 750 kg
	79.05.	Motorfietsen van categorie A1 met een vermogen per gewichtseenheid van meer dan 0,1 kW per kg
	79.06.	Voertuigen van categorie BE met een aanhangwagen waarvan de toegestane maximummassa groter is dan 3 500 kg
80.		Alleen houders van een rijbewijs van categorie A voor gemotoriseerde driewielers die de leeftijd van 24 jaar nog niet hebben bereikt
81.		Alleen houders van een rijbewijs van categorie A voor tweewielige motorfietsen die de leeftijd van 21 jaar nog niet hebben bereikt
95.		Bestuurder, houder van het getuigschrift van vakbekwaamheid, die voldoet aan de vakbekwaamheidsvereisten van Richtlijn (EU) 2022/2561 tot en met ... (bijvoorbeeld "95 (01.01.2028)")
96.		Codes om de vergunning aan te geven op basis van een aanvullende opleiding in categorie
	96	Voertuigen van categorie B met een aanhangwagen met een toegestane maximummassa van meer dan 750 kg, waarbij de toegestane maximummassa van het samenstel groter is dan 3 500 kg, maar ten hoogste 4 250 kg bedraagt
	96.01.	Hulpverleningsvoertuig dat voor zijn beoogde doeleinden wordt bestuurd met een rijbewijs van categorie B, waarvan de toegestane maximummassa meer dan 3 500 kg bedraagt maar niet meer dan 5 000 kg, met inbegrip van de massa van een aanhangwagen indien gebruikt als samenstel

	96.02.	Kampeewagen die wordt bestuurd met een rijbewijs B, waarvan de toegestane maximummassa meer dan 3 500 kg bedraagt maar niet meer dan 4 250 kg of, gecombineerd met een aanhangwagen, niet meer dan 5 000 kg
	96.03.	Voertuig op alternatieve brandstof met een aanhangwagen, waarvan de toegestane maximummassa van dat samenstel meer dan 4 250 kg bedraagt, maar niet meer dan 5 000 kg
97.		Geen toestemming voor het besturen van een voertuig van categorie C1 dat onder Verordening (EU) nr. 165/2014 valt
98.		Voor de toepassing van de artikelen 17 en 18 gebruikte codes (vermelding subcode verplicht)
	98.01.	De bestuurder wordt beschouwd als beginnend bestuurder en is onderworpen aan de voorwaarden voor de proeftijd. Indien het rijbewijs wordt omgewisseld, verlengd of vervangen, wordt de code aangevuld met de einddatum van de op het oorspronkelijke rijbewijs vermelde proeftijd (bijvoorbeeld 98.01.13.04.2028)
	98.02.	De houder moet voldoen aan de voorwaarden voor de regeling voor begeleid rijden totdat de houder de leeftijd van 18 jaar bereikt

Code 100 en hoger zijn nationale codes die alleen gelden voor het verkeer op het grondgebied van de lidstaat van afgifte.

BIJLAGE II

MINIMUMEISEN VOOR RIJEXAMENS EN KENNIS, RIJVAARDIGHEID EN RIJGEDRAG VOOR HET BESTUREN VAN EEN GEMOTORISEERD VOERTUIG

Deel I

MINIMUMEISEN VOOR RIJEXAMENS

De lidstaten nemen de nodige maatregelen om zich ervan te vergewissen dat de kandidaat-bestuurders voldoen aan de eisen inzake kennis, rijvaardigheid en rijgedrag voor het besturen van een gemotoriseerd voertuig. Het daartoe ingestelde examen behelst:

- a) een theorie-examen;
- b) na succesvolle deelname aan het theorie-examen, een examen inzake rijvaardigheid en rijgedrag.

Hieronder volgt de examenprocedure.

Titel A

THEORIE-EXAMEN

1. Vorm

Er moet een zodanige vorm worden gekozen dat kan worden nagegaan of de kandidaat de vereiste kennis bezit met betrekking tot de in de punten 2, 3 en 4 van deze bijlage genoemde onderwerpen.

Indien de kandidaat houder is van een rijbewijs voor een andere categorie waarvoor met goed gevolg een theorie-examen is afgelegd, kan vrijstelling worden verleend van de bepalingen in de punten 2, 3 en 4 van deze bijlage die die rijbewijzen gemeen hebben.

De lidstaten kunnen kandidaten vrijstellen van de vragen over de grondbeginselen van eerste hulp als bedoeld in punt 2, e), indien de kandidaat op enig moment voor het afleggen van het examen inzake rijvaardigheid en rijgedrag, is geslaagd voor een gecertificeerde praktijkopleiding voor eerste hulp, met inbegrip van cardiopulmonaire reanimatie (CPR).

2. Inhoud van het theorie-examen voor alle categorieën voertuigen

Het examen moet betrekking hebben op elk van de onderstaande punten, waarbij het aan de lidstaten wordt overgelaten om de inhoud en de vorm van de vragen vast te stellen:

- a) verkeersregels, in het bijzonder inzake verkeerstekens, wegmarkeringen, signalen, voorrangregels en snelheidsbeperkingen;
- b) de bestuurder:
 - i) het belang van oplettendheid en van de houding ten opzichte van medeweggebruikers, onder wie gebruikers van micromobiliteit;
 - ii) algemene waarneming, waaronder waarneming van risico's, beoordeling en reactie, met name reactietijd, en gedragsveranderingen bij de bestuurder ten gevolge van alcohol, drugs of geneesmiddelen, gemoedsgesteldheid of vermoeidheid;
 - iii) impact op het risico van afleiding als gevolg van het gebruik van een mobiele telefoon of andere elektronische apparaten tijdens het rijden en gevolgen daarvan voor de veiligheid;

- c) de weg:
- i) de belangrijkste richtlijnen voor het bewaren van afstand, remweg en wegligging van het voertuig in uiteenlopende weg- en weersomstandigheden, met name bij sneeuw en gladheid;
 - ii) verkeersrisico's in verband met de wegomstandigheden, waaronder de waarneming en anticipatie van gevaren, in het bijzonder veranderingen ten gevolge van de weerstoestand en het tijdstip van de dag of de nacht;
 - iii) de kenmerken van de verschillende soorten wegen en daarop betrekking hebbende wettelijke voorschriften;
 - iv) aanpassing van het rijgedrag aan het traject, met name om veilig rijden in tunnels en op een stijgende/dalende weg te waarborgen;
 - v) detectie van dode hoeken;
- d) medeweggebruikers:
- i) specifieke risicofactoren in verband met het gebrek aan ervaring van andere weggebruikers, met name wat betreft kwetsbare weggebruikers die minder beschermd zijn in het verkeer dan gebruikers van motorvoertuigen en die rechtstreeks aan de impact van een botsing worden blootgesteld. Deze categorie omvat kinderen, voetgangers, fietsers, gebruikers van aangedreven tweewielige voertuigen, gebruikers van middelen voor persoonlijke mobiliteit en personen met een beperking of beperkte mobiliteit of oriëntatie;
 - ii) risico's in verband met de deelneming aan, interactie met, het verkeer en het besturen van diverse typen voertuigen die verschillen qua massa, afmetingen en het gezichtsveld van hun bestuurders, met inbegrip van voertuigen met geavanceerde rijkhulpsystemen en geautomatiseerde rijsystemen;
 - iii) het correct en tijdig gebruik van richtingaanwijzers;
- e) algemene voorschriften en diversen:
- i) voorschriften voor administratieve documenten in verband met het gebruik van voertuigen;
 - ii) algemene regels voor de door de bestuurder te volgen gedragslijn bij ongevallen (plaatsen van de gevarendriehoek, waarschuwen enz.), met inbegrip van regels over hoe te handelen als een hulpverleningsvoertuig nadert en wat te doen op de plaats van een botsing, en de maatregelen die de bestuurder indien nodig kan nemen om hulp te verlenen aan verkeersslachtoffers, met inbegrip van de grondbeginselen van eerste hulp, met name CPR;
 - iii) veiligheidseisen met betrekking tot het voertuig, de lading en de personen;
 - iv) kennis van veiligheidsaspecten in verband met voertuigen op alternatieve brandstoffen;
- f) voorzorgsmaatregelen bij het verlaten van het voertuig, waaronder zich ervan vergewissen dat het veilig is de deur van het voertuig te openen en dat dat geen gevaar oplevert voor andere weggebruikers, zoals voetgangers, fietsers en gebruikers van micromobiliteit;
- g) de mechanische onderdelen die voor de verkeersveiligheid van belang zijn; de kandidaten moeten in staat zijn de meest voorkomende defecten te ontdekken, in het bijzonder aan de stuurinrichting, wielophanging, remmen, banden, verlichting en richtingaanwijzers, reflectoren, achteruitkijkspiegels, voorruit en ruitenwissers, uitlaatsysteem, veiligheidsgordels en claxon;
- h) veiligheidsinrichtingen van de voertuigen, met name het gebruik van veiligheidsgordels, hoofdsteunen en veiligheidsvoorzieningen voor kinderen;
- i) laden van elektrische voertuigen;
- j) regels en aspecten betreffende het gebruik van voertuigen in verband met het milieu, ook wat elektrische voertuigen betreft: passend gebruik van geluidssignalen, matig brandstof- of energieverbruik, beperking van emissies (broeikasgasemissies, luchtverontreinigende stoffen, lawaai en microdeeltjes van banden, rem- en wegslijtage enz.);
- k) voordelen, beperkingen en risico's in verband met geavanceerde rijkhulpsystemen en geautomatiseerde rijsystemen. Het belang van hun verschillen en veilig gebruik, alsook de interactie met de bestuurder, de verplichtingen van de bestuurder en de wijze waarop de systemen het bewustzijn en het gedrag van de bestuurder kunnen beïnvloeden. Dat omvat het toepassingsgebied van de systemen, de mogelijkheid van door de systemen gegenereerde overnameverzoeken en de resterende verplichtingen van de bestuurder terwijl de systemen actief zijn.

3. Specifieke voorschriften voor de categorieën A1, A2 en A

Verplichte toetsing van de algemene kennis van:

- a) het gebruik van beschermende uitrustingen, zoals handschoenen, schoeisel, kleding en helmen;
- b) de zichtbaarheid van motorrijders voor medeweggebruikers;
- c) specifieke risico's in verband met uiteenlopende wegomstandigheden zoals vermeld in punt 2, c), met bijzondere aandacht voor gladde delen als putdeksels, wegmarkeringen zoals strepen en pijlen, tramrails enz.;
- d) mechanische onderdelen die voor de verkeersveiligheid van belang zijn zoals vermeld in punt 2, g), met bijzondere aandacht voor de noodstopschakelaar, het oliepeil en de ketting.

4. Specifieke voorschriften voor de categorieën C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E

1) Verplichte toetsing van de algemene kennis van:

- a) voorschriften inzake rij- en rusttijden zoals beschreven in Verordening (EG) nr. 561/2006; gebruik van het controleapparaat omschreven in Verordening (EU) nr. 165/2014;
- b) voorschriften inzake het type vervoer: goederen of personen;
- c) voertuig- en vervoersdocumenten die zijn vereist voor nationaal en internationaal vervoer van goederen en personen;
- d) maatregelen bij ongevallen; kennis van de maatregelen die moeten worden genomen na een ongeval of vergelijkbare gebeurtenis, met inbegrip van noodmaatregelen zoals de evacuatie van passagiers en de grondbeginselen van eerste hulp;
- e) de voorzorgsmaatregelen die moeten worden genomen bij het verwisselen van wielen;
- f) voorschriften inzake gewichten en afmetingen; voorschriften inzake snelheidsbegrenzers;
- g) doel en gebruik van continuremsystemen;
- h) belemmering van het gezichtsveld als gevolg van de kenmerken van hun voertuigen, met name wat betreft de vaststelling van kwetsbare weggebruikers aan de voor- en zijkanten van het voertuig;
- i) (facultatief) lezen van een wegenkaart, routeplanning, inclusief het gebruik van elektronische navigatiesystemen;
- j) veiligheidseisen bij het laden van het voertuig: controleren van de lading (laden en vastzetten), problemen met verschillende soorten lading (bijvoorbeeld vloeistoffen, hangende lading enz.), het laden en lossen van goederen en het gebruik van laadapparatuur (alleen categorieën C, CE, C1, C1E);
- k) de verantwoordelijkheid van de bestuurder met betrekking tot het vervoer van personen; het comfort en de veiligheid van passagiers, en met name personen met een beperking of beperkte mobiliteit; het vervoeren van kinderen; de nodige controles vóór het wegrijden; in het theorie-examen moeten verschillende soorten bussen aan de orde komen, zoals bussen voor openbaar vervoer, touringcars en bussen met speciale afmetingen (alleen categorieën D, DE, D1, D1E);
- l) de lidstaten kunnen aanvragers van een rijbewijs voor een voertuig van categorie C1 of C1E dat niet onder Verordening (EU) nr. 165/2014 valt, vrijstellen van de verplichting hun kennis te bewijzen van de in punt 4.1), punten a) tot en met c), genoemde onderwerpen.

2) Verplichte toetsing van de algemene kennis van de volgende aanvullende voorschriften die betrekking hebben op de categorieën C, CE, D en DE en de volgende zaken betreffen:

- a) de principes van de constructie en werking van: verbrandingsmotoren, vloeistoffen (bijvoorbeeld motorolie, koelvloeistof, ruitensproeiervloeistof), het brandstofsysteem, het elektrische systeem, de ontsteking, het transmissiesysteem (koppeling, versnellingsbak enz.);
- b) smering en antivriesbescherming;

- c) de principes van de constructie, montage, correct gebruik en onderhoud van banden;
- d) de principes van de typen, werking, belangrijkste onderdelen, montage, gebruik en dagelijks onderhoud van reminrichtingen en snelheidsbegrenzers;
- e) de principes van de typen, werking, belangrijkste onderdelen, montage, gebruik en dagelijks onderhoud van koppelingssystemen, inclusief diverse koppelingsmechanismen tussen aanhangwagens en vrachtwagens, rekening houdend met de koppelschotel voor gelede voertuigen (voor opleggers) en de trekhaakkoppeling voor aanhangwagens met dissel (voor gelengde vrachtwagens), alsook de standaardbedrijfsprocedures en -protocollen voor het aansluiten en loskoppelen van aanhangwagens van vrachtwagens met behulp van die koppelingsmechanismen (enkel categorieën CE en DE);
- f) methoden voor het opsporen van oorzaken van defecten;
- g) preventief onderhoud van voertuigen en noodzakelijke lopende reparaties;
- h) de verantwoordelijkheid van de bestuurder voor de ontvangst, het vervoer en de aflevering van goederen volgens afspraak (alleen categorieën C, CE).

Titel B

EXAMEN INZAKE RIJVAARDIGHEID EN RIJGEDRAG

5. Voertuig en uitrusting

1) Voertuigschakeling

- a) Om een voertuig met handschakeling te mogen besturen, moet de kandidaat een examen inzake rijvaardigheid en rijgedrag afleggen met een voertuig met handschakeling.

Onder "voertuig met handschakeling" wordt een voertuig verstaan met een koppelingspedaal (of manueel bediende hendel voor de categorieën A, A2 en A1) die door de bestuurder moet worden ingedrukt om te starten, te stoppen of te schakelen.

- b) Voertuigen die niet aan de in punt 5.1), a), vastgelegde criteria voldoen, worden als voertuigen met automatische schakeling beschouwd.

Onverminderd punt 5.1), c), moet, indien een kandidaat het examen inzake rijvaardigheid en rijgedrag aflegt in een voertuig met automatische schakeling, dat op elk rijbewijs dat op basis van een dergelijk examen wordt afgegeven, worden vermeld met de relevante Uniecode die vermeld is in deel E van bijlage I. Rijbewijzen met die vermelding worden uitsluitend gebruikt voor het besturen van voertuigen met een automatische schakeling.

De in de tweede alinea beschreven code van de Unie wordt niet op een rijbewijs van de categorieën A1, A2, A, B1, B of BE aangebracht of wordt daarvan verwijderd indien de kandidaat of de houder slaagt voor een apart examen inzake rijvaardigheid en rijgedrag of een specifieke opleiding volgt, hetgeen kan gebeuren vóór of nadat het examen inzake rijvaardigheid en rijgedrag in een voertuig met automatische schakeling is afgelegd.

De lidstaten nemen de nodige maatregelen met het oog op:

- i) de goedkeuring van en het toezicht op de specifieke opleiding, die deel kan uitmaken van de algemene opleiding van de bestuurder; of
- ii) de organisatie van het specifieke examen inzake rijvaardigheid en rijgedrag.

De voertuigen die voor die opleiding of dat examen worden gebruikt, moeten een handgeschakelde versnellingsbak hebben en behoren tot de rijbewijscategorie waarvoor de deelnemers een aanvraag hebben ingediend.

De opleiding moet alle aspecten bevatten zoals omschreven in de punten 6 en 7 van deze bijlage, met bijzondere aandacht voor de schakeling van het voertuig. Elke deelnemer moet het praktijkgedeelte van de opleiding afleggen en zijn of haar rijvaardigheid en rijgedrag op de openbare weg aantonen. De opleiding duurt ten minste zeven uur.

De duur van het examen inzake rijvaardigheid en rijgedrag en de afgelegde afstand moeten toereikend zijn om de rijvaardigheid en het rijgedrag als omschreven in de punten 6 en 7 van deze bijlage te beoordelen, met bijzondere aandacht voor de schakeling van het voertuig.

- c) Specifieke bepalingen voor voertuigen van de categorieën BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 en D1E

De lidstaten kunnen besluiten geen beperking tot voertuigen met automatische schakeling op te nemen in een rijbewijs voor een voertuig van de categorieën BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 of D1E als bedoeld in punt 5.1), b), wanneer de kandidaat reeds een rijbewijs bezit zonder de beperking op grond van punt b) in minstens één van de volgende categorieën: B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 of D1E, en hij of zij de in punt 8.4) beschreven handelingen heeft uitgevoerd tijdens het examen inzake rijvaardigheid en rijgedrag.

- 2) De voertuigen waarmee examens inzake rijvaardigheid en rijgedrag worden afgelegd, moeten voldoen aan de in dit punt vermelde minimumnormen. De lidstaten kunnen daaraan strengere eisen stellen of andere normen toevoegen. De lidstaten kunnen voor voertuigen van de categorieën A1, A2 en A waarmee examens inzake rijvaardigheid en rijgedrag worden afgelegd, een marge van 5 cm³ beneden de vereiste minimumcilinderinhoud hanteren:

- a) categorie A1:

motorfiets van categorie A1 zonder zijspan, met een vermogen van niet meer dan 11 kW, en een vermogen per gewichtseenheid van niet meer dan 0,1 kW per kg, die een snelheid van ten minste 80 km per uur kan bereiken.

Indien de motorfiets door een verbrandingsmotor wordt aangedreven, moet de cilinderinhoud daarvan minstens 120 cm³ bedragen.

Indien de motorfiets door een elektrische motor wordt aangedreven, moet het vermogen per gewichtseenheid minstens 0,08 kW per kg bedragen;

- b) categorie A2:

motorfiets zonder zijspan, met een vermogen van ten minste 20 kW en niet meer dan 35 kW en een vermogen per gewichtseenheid van niet meer dan 0,2 kW per kg.

Indien de motorfiets door een verbrandingsmotor wordt aangedreven, moet de cilinderinhoud daarvan minstens 250 cm³ bedragen.

Indien de motorfiets door een elektrische motor wordt aangedreven, moet het vermogen per gewichtseenheid minstens 0,15 kW per kg bedragen;

- c) categorie A:

motorfiets zonder zijspan met een ledige massa van meer dan 180 kg en een vermogen van minstens 50 kW. De lidstaat mag een marge van 5 kg beneden de vereiste minimummassa toestaan.

Indien de motorfiets door een verbrandingsmotor wordt aangedreven, moet de cilinderinhoud daarvan minstens 600 cm³ bedragen.

Indien de motorfiets door een elektrische motor wordt aangedreven, moet het vermogen per gewichtseenheid minstens 0,25 kW per kg bedragen;

- d) categorie B:

vierwielig voertuig van categorie B waarmee een snelheid van ten minste 100 km per uur kan worden bereikt;

e) categorie BE:

samenstel van een examenvoertuig van categorie B en een aanhangwagen met een toegestane maximummassa van ten minste 1 000 kg, met welk samenstel, dat niet onder categorie B valt, een snelheid van ten minste 100 km per uur kan worden bereikt; de laadruimte van de aanhangwagen moet bestaan uit een gesloten opbouw die ten minste even breed en hoog is als het motorvoertuig; de gesloten opbouw mag ook iets minder breed zijn dan het motorvoertuig zolang het zicht naar achteren alleen door middel van de buitenspiegels van het motorvoertuig mogelijk is; de feitelijke totale massa van de aanhangwagen moet minimaal 800 kg bedragen;

f) categorie B1:

gemotoriseerde vierwieler waarmee een snelheid van ten minste 60 km per uur kan worden bereikt; of, indien het rijbewijs het besturen van de in artikel 9, lid 4, eerste alinea, punt c), bedoelde voertuigen toestaat, moet het voertuig waarmee het examen inzake rijvaardigheid en rijgedrag wordt afgelegd, voldoen aan de in dat punt genoemde voorwaarden;

g) categorie C:

voertuig van categorie C met een toegestane maximummassa van ten minste 12 000 kg, een lengte van ten minste 8 m en een breedte van ten minste 2,40 m, waarmee een snelheid van ten minste 80 km per uur kan worden bereikt; uitgerust met ABS en met het controleapparaat als bedoeld in Verordening (EU) nr. 165/2014; de laadruimte moet bestaan uit een gesloten opbouw die ten minste even breed en hoog is als de bestuurdersruimte; de feitelijke totale massa van het voertuig moet minimaal 10 000 kg bedragen;

h) categorie CE:

geleed voertuig of een samenstel bestaande uit een examenvoertuig van categorie C en een aanhangwagen van ten minste 7,5 m lang; dat voertuig of samenstel moet een toegestane maximummassa van ten minste 20 000 kg hebben, een lengte van ten minste 14 m en een breedte van ten minste 2,40 m; met dat gelede voertuig of samenstel moet een snelheid van ten minste 80 km per uur kunnen worden bereikt en het moet zijn uitgerust met ABS en met het controleapparaat als bedoeld in Verordening (EU) nr. 165/2014; de laadruimte moet bestaan uit een gesloten opbouw die ten minste even breed en hoog is als de bestuurdersruimte; de feitelijke totale massa van het gelede voertuig of het samenstel moet minimaal 15 000 kg bedragen; als goede praktijk wordt aanbevolen het voertuig uit te rusten met een koppelschotel en een versnellingsbak met ten minste acht voorwaartse versnellingen;

i) categorie C1:

voertuig van categorie C1 met een toegestane maximummassa van ten minste 4 000 kg, en een lengte van ten minste 5 m, waarmee een snelheid van ten minste 80 km per uur kan worden bereikt; uitgerust met ABS en met een controleapparaat als gedefinieerd in Verordening (EU) nr. 165/2014; de laadruimte moet bestaan uit een gesloten opbouw die ten minste even breed en hoog is als de bestuurdersruimte; indien de kandidaat niet wordt getest op diens vermogen om controleapparatuur te gebruiken, hoeft het voertuig niet te zijn uitgerust met een controleapparaat;

j) categorie C1E:

samenstel bestaande uit een examenvoertuig van categorie C1 en een aanhangwagen met een toegestane maximummassa van ten minste 1 250 kg; het samenstel moet een lengte hebben van ten minste 8 m en met dat samenstel moet een snelheid van ten minste 80 km per uur kunnen worden bereikt; de laadruimte van de aanhangwagen moet bestaan uit een gesloten opbouw die ten minste even breed en hoog is als de bestuurdersruimte; de gesloten opbouw mag ook iets minder breed zijn dan de bestuurdersruimte zolang het zicht naar achteren alleen door middel van de buitenspiegels van het motorvoertuig mogelijk is; de feitelijke totale massa van de aanhangwagen moet minimaal 800 kg bedragen;

k) categorie D:

voertuig van categorie D met een lengte van ten minste 10 m en een breedte van ten minste 2,40 m, waarmee een snelheid van ten minste 80 km per uur kan worden bereikt; uitgerust met ABS en met controleapparatuur als bedoeld in Verordening (EU) nr. 165/2014;

l) categorie DE:

samenstel bestaande uit een examenvoertuig van categorie D en een aanhangwagen met een toegestane maximummassa van ten minste 1 250 kg en een breedte van ten minste 2,40 m, waarmee een snelheid van ten minste 80 km per uur kan worden bereikt; de laadruimte van de aanhangwagen moet bestaan uit een gesloten opbouw die ten minste 2 m breed en 2 m hoog is; de feitelijke totale massa van de aanhangwagen moet minimaal 800 kg bedragen;

m) categorie D1:

voertuig van categorie D1 met een toegestane maximummassa van ten minste 4 000 kg, en een lengte van ten minste 5 m, waarmee een snelheid van ten minste 80 km per uur kan worden bereikt; uitgerust met ABS en met controleapparatuur als bedoeld in Verordening (EU) nr. 165/2014;

n) categorie D1E:

samenstel bestaande uit een examenvoertuig van categorie D1 en een aanhangwagen met een toegestane maximummassa van ten minste 1 250 kg, met welk samenstel een snelheid van ten minste 80 km per uur kan worden bereikt; de laadruimte van de aanhangwagen moet bestaan uit een gesloten opbouw die ten minste 2 m breed en 2 m hoog is; de feitelijke totale massa van de aanhangwagen moet minimaal 800 kg bedragen;

6. Testen van de rijvaardigheid en het rijgedrag met betrekking tot de categorieën A1, A2 en A

1) Rijklaar maken en technische controle van het voertuig in verband met de verkeersveiligheid

De kandidaten moeten door middel van de onderstaande handelingen aantonen dat zij in staat zijn zich voor te bereiden op veilig rijden:

a) correct dragen van beschermende uitrusting, zoals handschoenen, schoeisel, kleding en helm;

b) steekproefsgewijze controles van banden, remmen, stuurinrichting, noodstopshakelaar, indien aanwezig, ketting, oliepeil, verlichting, reflectoren, richtingaanwijzers en claxon.

2) Bijzondere verrichtingen in verband met de verkeersveiligheid:

a) motorfiets op de standaard plaatsen, er vanaf halen en zonder hulp van de motor het rijwiel verplaatsen door ernaast te lopen;

b) motorfiets op de standaard plaatsen;

c) ten minste twee verrichtingen bij een lage snelheid, waaronder een slalom; dit ter beoordeling van de bediening van de gashendel, de rem, balans, kijkrichting en houding op de motorfiets, en de positie van de voeten op de voetsteunen. Indien de test wordt uitgevoerd op een motorfiets met manuele transmissie, moet ook de bediening van de koppeling worden getest;

d) ten minste twee verrichtingen bij een hogere snelheid, waaronder ten minste één verrichting bij een snelheid van minimaal 30 km per uur, en één verrichting, waarbij een obstakel wordt vermeden, bij een snelheid van minimaal 50 km per uur; dit ter beoordeling van de houding op de motorfiets, kijkrichting, balans en stuurtechniek. Indien de test wordt uitgevoerd op een motorfiets met manuele transmissie, moet één verrichting in tweede of derde versnelling worden getest; dit ter beoordeling van de schakeltechniek;

e) remmen: er moeten minimaal twee remoefeningen worden uitgevoerd, waaronder een noodstop bij een snelheid van minimaal 50 km per uur; dit ter beoordeling van de bediening van de voor- en achterrem, kijkrichting en houding op de motorfiets;

f) indien mogelijk, keren op de weg.

3) Rijgedrag

De kandidaten voeren in normale verkeerssituaties veilig en met inachtneming van alle nodige voorzorgen de volgende handelingen uit:

- a) wegrijden: na het parkeren of na een stop in het verkeer; verlaten van een oprit;
- b) rijden op rechte wegen; tegenliggers passeren, ook bij wegversmallingen;
- c) rijden door bochten;
- d) kruispunten: naderen en oversteken van kruispunten en overwegen;
- e) veranderen van richting, met inbegrip van een correct gebruik van richtingaanwijzers; naar links en rechts; veranderen van rijstrook;
- f) oprijden/verlaten van snelwegen of vergelijkbare wegen, indien aanwezig: invoegen vanaf de invoegstrook; uitvoegen op de uitvoegstrook;
- g) inhalen/passeren: medeweggebruikers inhalen, ook kwetsbare weggebruikers, indien mogelijk; obstakels voorbijrijden, bijvoorbeeld geparkeerde auto's; worden ingehaald door ander verkeer en anticiperen op de dode hoeken van andere voertuigen, indien passend;
- h) speciale verkeerselementen, indien aanwezig: rotondes; spoorwegovergangen, tram/bushaltes, voetgangersoversteekplaatsen, fietspaden, met de nodige aandacht benaderen; stijgende/dalende weg over een lange afstand; tunnels;
- i) reageren en anticiperen op gevaarlijke situaties; in afwijking van de verplichting om de handelingen in normale verkeerssituaties uit te voeren, worden de handelingen alleen uitgevoerd als de gevaarlijke situatie zich per ongeluk voordoet; bij wijze van alternatief kunnen simulatoren worden gebruikt voor het testen van die vaardigheden;
- j) de nodige voorzorgsmaatregelen nemen bij het afstappen van het voertuig.

7. Testen van de rijvaardigheid en het rijgedrag met betrekking tot de categorieën B, B1 en BE

1) Rijklaar maken en technische controle van het voertuig in verband met de verkeersveiligheid

De kandidaten moeten door middel van de onderstaande handelingen aantonen dat zij in staat zijn zich voor te bereiden op veilig rijden:

- a) verstellen van de zitplaats van de bestuurder voor een juiste zithouding;
- b) afstellen van de achteruitkijkspiegels, veiligheidsgordels en hoofdsteunen (indien aanwezig);
- c) controleren of de portieren goed gesloten zijn;
- d) steekproefsgewijze controles van banden, stuurinrichting, remmen, vloeistoffen (bijvoorbeeld motorolie, koelvloeistof, ruitensproeiervloeistof), verlichting, reflectoren, richtingaanwijzers en claxon;
- e) controle van de veiligheid met betrekking tot de lading van het voertuig: carrosserie, plaatwerk, laaddeuren, cabineslot, manier van laden, vastzetten lading (alleen categorie BE);
- f) controle van het koppelmechanisme en de elektrische en remverbindingen (alleen categorie BE).

2) Categorieën B en B1: bijzondere verrichtingen in verband met de verkeersveiligheid

Een aantal van de onderstaande verrichtingen moet worden getest (ten minste twee van de vier punten, waarvan één achteruitrijdend):

- a) in rechte lijn achteruitrijden of achteruitrijdend rechts of links een bocht omgaan en daarbij op de juiste rijstrook blijven;
- b) keren met voor- en achteruitschakeling;

- c) parkeren op en verlaten van een parkeer ruimte (evenwijdig aan of schuin of loodrecht ten opzichte van de weg gelegen, vooruit en achteruit, zowel op een vlakke weg als op een stijgende of dalende weg);
 - d) remmen tot stilstand; een noodstop is facultatief.
- 3) Categorie BE - bijzondere verrichtingen in verband met de verkeersveiligheid:
- a) koppelen en loskoppelen van een aanhangwagen aan/van een motorvoertuig; aan het begin van die verrichting moeten het trekkend voertuig en de aanhangwagen naast elkaar staan, niet in elkaars verlengde;
 - b) achteruitrijdend een bocht maken met een door de lidstaten zelf vast te stellen loop;
 - c) veilig parkeren voor laden/lossen.

4) Rijgedrag

De kandidaten voeren in normale verkeerssituaties veilig en met inachtneming van alle nodige voorzorgen de volgende handelingen uit:

- a) wegrijden na het parkeren of na een stop in het verkeer; verlaten van een oprit;
 - b) rijden op rechte wegen; tegenliggers passeren, ook bij wegversmallingen;
 - c) rijden door bochten;
 - d) kruispunten: naderen en oversteken van kruispunten en overwegen;
 - e) veranderen van richting met adequaat gebruik van richtingaanwijzers: naar links en rechts; veranderen van rijstrook;
 - f) oprijden en verlaten van snelwegen of vergelijkbare wegen, indien aanwezig: invoegen vanaf de invoegstrook; uitvoegen op de uitvoegstrook;
 - g) inhalen en passeren: medeweggebruikers inhalen, waaronder kwetsbare weggebruikers, anticiperen op dode hoeken, indien mogelijk; obstakels voorbijrijden, bijvoorbeeld geparkeerde auto's; ingehaald worden, indien passend;
 - h) zelfstandig rijden op basis van bewegwijzering, indien mogelijk;
 - i) speciale verkeerselementen, indien aanwezig: rotondes; spoorwegovergangen, tram/bushaltes, voetgangersoversteekplaatsen, fietspaden, met de nodige aandacht benaderen; stijgende en dalende weg over een lange afstand; tunnels;
 - j) de nodige voorzorgsmaatregelen nemen bij het betreden en verlaten van het voertuig, waaronder ervoor zorgen dat het veilig is de deur van het voertuig te openen en dat dat geen gevaar oplevert voor andere weggebruikers, zoals voetgangers, fietsers en gebruikers van micromobiliteit, met bijzondere nadruk op het feit dat de deur moet worden geopend met de hand die er het verst van verwijderd is;
 - k) reageren en anticiperen op gevaarlijke situaties; in afwijking van de verplichting om de handelingen in normale verkeerssituaties uit te voeren, worden de handelingen alleen uitgevoerd als de gevaarlijke situatie zich per ongeluk voordoet; bij wijze van alternatief kunnen simulatoren worden gebruikt voor het testen van die vaardigheden.
8. Testen van de rijvaardigheid en het rijgedrag met betrekking tot de categorieën C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 en D1E
- 1) Rijklaar maken en technische controle van het voertuig in verband met de verkeersveiligheid
- De kandidaten moeten door middel van de onderstaande handelingen aantonen dat zij in staat zijn zich voor te bereiden op veilig rijden:
- a) verstellen van de zitplaats van de bestuurder voor een juiste zithouding;
 - b) afstellen van de achteruitkijkspiegels, veiligheidsgordel en hoofdsteun (indien aanwezig);
 - c) steekproefsgewijze controle van banden, stuurinrichting, remmen, verlichting, reflectoren, richtingaanwijzers en claxon;

- d) controle van de rembekrachtigings- en de stuurbekrachtigingsinrichting; controle van de wielen, wielmoeren, spatborden, voorruit, ruiten en ruitenwissers, vloeistoffen (bijvoorbeeld motorolie, koelvloeistof en ruitensproeiervloeistof); controle en gebruik van alle onderdelen op het dashboard, inclusief het controleapparaat als bedoeld in Verordening (EU) nr. 165/2014. De laatstgenoemde eis geldt niet voor aanvragers van een rijbewijs voor een voertuig van categorie C1 of C1E dat niet onder die verordening valt;
 - e) controle van de luchtdruk, luchttanks en de wielophanging;
 - f) controle van de veiligheid met betrekking tot de lading van het voertuig: carrosserie, plaatwerk, laaddeuren, laadmechanisme, indien aanwezig, cabineslot, indien aanwezig, manier van laden, vastzetten lading (alleen categorieën C, CE, C1, C1E);
 - g) controle van het koppelmechanisme en de elektrische en remverbindingen (alleen categorieën CE, C1E, DE, D1E);
 - h) in staat zijn bijzondere maatregelen te treffen voor de veiligheid van het voertuig; controle van carrosserie, bedrijfsdeuren, nooduitgangen, EHBO-benodigdheden, brandblussers en andere veiligheidsvoorzieningen (alleen categorieën D, DE, D1, D1E);
 - i) (facultatief) lezen van een wegenkaart, routeplanner, inclusief het gebruik van elektronische navigatiesystemen.
- 2) Het trekkend voertuig besturen zonder aanhangwagen (enkel categorieën C1E, CE, D1E en DE)

Indien de bestuurder nog niet bevoegd is om voertuigen van respectievelijk de categorieën C1, C, D1 en D te besturen, moet de bekwaamheid om het trekkend voertuig te besturen gewaarborgd zijn voordat hij of zij met een gekoppelde aanhangwagen in het verkeer rijdt.

- 3) Bijzondere verrichtingen in verband met de verkeersveiligheid:
- a) koppelen en loskoppelen van een aanhangwagen aan/van een motorvoertuig; aan het begin van die verrichting moeten het trekkend voertuig en de aanhangwagen naast elkaar staan, m.a.w. niet in elkaars verlengde (alleen categorieën CE, C1E, DE, D1E);
 - b) achteruitrijdend een bocht maken met een door de lidstaten zelf vast te stellen loop;
 - c) indien mogelijk, keren op de weg;
 - d) veilig parkeren voor laden/lossen bij een laadvloer/laadhelling of soortgelijke inrichting (alleen categorieën C, CE, C1, C1E);
 - e) parkeren om passagiers veilig in of uit de bus te laten stappen (alleen categorieën D, DE, D1, D1E).
- 4) Rijgedrag

De kandidaten voeren in normale verkeerssituaties veilig en met inachtneming van alle nodige voorzorgen de volgende handelingen uit:

- a) wegrijden na het parkeren of na een stop in het verkeer; verlaten van een oprit;
- b) rijden op rechte wegen; tegenliggers passeren, ook bij wegversmallingen;
- c) rijden door bochten;
- d) kruispunten: naderen en oversteken van kruispunten en overwegen;
- e) veranderen van richting: naar links en rechts; veranderen van rijstrook;
- f) oprijden en verlaten van snelwegen of vergelijkbare wegen, indien aanwezig: invoegen vanaf de invoegstrook; uitvoegen op de uitvoegstrook;
- g) inhalen en passeren: medeweggebruikers inhalen, ook kwetsbare weggebruikers, indien mogelijk anticiperen op dode hoeken; obstakels voorbijrijden, bijvoorbeeld geparkeerde auto's; ingehaald worden, indien passend;

- h) speciale verkeerselementen, indien aanwezig: rotondes; spoorwegovergangen, tram/bushaltes, voetgangersoversteekplaatsen, fietspaden, met de nodige aandacht benaderen; stijgende en dalende weg over een lange afstand; tunnels;
- i) reageren en anticiperen op gevaarlijke situaties; in afwijking van de verplichting om de handelingen in normale verkeerssituaties uit te voeren, worden de handelingen alleen uitgevoerd als de gevaarlijke situatie zich per ongeluk voordoet; bij wijze van alternatief kunnen simulatoren worden gebruikt voor het testen van die vaardigheden;
- j) betreden en verlaten van het voertuig, inclusief het zich ervan vergewissen dat het veilig is de deur van het voertuig te openen en dat dat geen gevaar oplevert voor andere weggebruikers, zoals voetgangers, fietsers en gebruikers van micromobiliteit.

5) Veilig en energie-efficiënt rijden:

tijdens het rijden de veiligheid waarborgen en het brandstof- of energieverbruik en de uitstoot verminderen tijdens het optrekken, afremmen of op een stijgende en dalende weg (milieubewust rijden).

9. Beoordeling tijdens het examen inzake rijvaardigheid en rijgedrag

- 1) Tijdens elke rij situatie vermeld in de punten 6, 7 en 8 wordt beoordeeld in hoeverre de kandidaat in staat is het voertuig te bedienen en of die kandidaat in staat is volkomen veilig aan het verkeer deel te nemen. De examinator moet zich tijdens het gehele examen veilig voelen. Rijfouten of gevaarlijk rijgedrag die de veiligheid van het examenvoertuig, de passagiers of de medeweggebruikers direct in gevaar brengen, hebben ongeacht of de examinator of begeleider al dan niet heeft moeten ingrijpen, tot gevolg dat de kandidaat wordt afgewezen. Het staat de examinator niettemin vrij het examen inzake rijvaardigheid en rijgedrag voortijdig te beëindigen.

De rijexaminatoren moeten worden opgeleid om de vaardigheid van de kandidaten om in alle opzichten veilig te rijden, correct te beoordelen. De werkzaamheden van rijexaminatoren worden gecontroleerd door en staan onder toezicht van een instantie die daartoe door de lidstaat is gemachtigd en die voldoet aan de eisen van bijlage IV, punt 4.1, e), met het oog op een correcte en consequente foutenbeoordeling, overeenkomstig de in deze bijlage vastgelegde normen.

- 2) Tijdens de beoordeling moet de rijexaminator in het bijzonder aandacht schenken aan het feit of de kandidaat defensief en sociaal rijgedrag vertoont. Dat gedrag moet overeenkomen met de algehele rijstijl en de rijexaminator moet daarmee rekening houden bij de algemene beoordeling van de rijvaardigheid van de kandidaat. Dat omvat aangepast en zelfverzekerd (d.w.z. veilig) rijden, rekening houdend met de weg- en weersomstandigheden, medeweggebruikers en de veiligheid van overige weggebruikers, met name kwetsbare weggebruikers, en anticipatievermogen van de kandidaat.
- 3) De rijexaminator moet tevens beoordelen of de kandidaat op de onderstaande punten voldoende presteert:

- a) beheersing van het voertuig; rekening houdend met: correct gebruik van de veiligheidsgordels, rijhulpsystemen en geautomatiseerde rijsystemen, achteruitkijkspiegels, hoofdsteunen; verstellen zitplaats; correct gebruik van verlichting en andere voorzieningen; correct gebruik, indien van toepassing, van koppeling, versnellingsbak, gaspedaal, reminrichting (inclusief de derde reminrichting, indien aanwezig), stuurinrichting; beheersing van het voertuig onder uiteenlopende omstandigheden, bij uiteenlopende snelheden; evenwichtig rijgedrag; gewicht, afmetingen en eigenschappen van het voertuig; gewicht en type lading (alleen categorieën BE, C, CE, C1, C1E, DE, D1E); het comfort van de passagiers (alleen categorieën D, DE, D1, D1E) (niet te snel optrekken, soepel rijgedrag en gelijkmatig remmen);
- b) zuinig en energie-efficiënt rijden, waarbij moet worden gelet op het aantal omwentelingen per minuut en het schakelen, remmen en versnellen (alleen categorieën B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E);
- c) voldoen aan de regels inzake waarneming: rondom kijken; spiegels goed gebruiken; dichtbij, verder weg en ver kijken;
- d) volgt de voorrangsregels en verleent voorrang: verleent voorrang op kruispunten en aansluitingen; voorrang verlenen op andere punten (bijvoorbeeld bij het veranderen van richting of rijstrook en bij bijzondere verrichtingen);

- e) de juiste positie kiezen op de weg: juiste positie op de weg, de rijstrook, de rotonde en door bochten, die past bij het type en de eigenschappen van het voertuig; voorsorteren;
- f) afstand houden: voldoende afstand bewaren voor en naast het voertuig; voldoende afstand bewaren van andere medeweggebruikers, met name van zwakke weggebruikers;
- g) zich aan snelheidsbeperkingen en -aanbevelingen houden: de toegestane maximumsnelheid niet overschrijden; snelheid aanpassen aan de weers- en verkeersomstandigheden en, waar van toepassing, aan de nationale snelheidslimiet; rijden met een snelheid waarbij het tot stilstand komen vóór een zichtbare en vrije weg mogelijk is; snelheid aanpassen aan die welke wordt aangehouden door de andere, soortgelijke weggebruikers;
- h) verkeerslichten, verkeerstekens en andere voorzieningen respecteren: correct handelen bij verkeerslichten; opvolgen van de instructies van verkeersregelaars; correct gedrag bij verkeerstekens (verbods- of gebodsborden); correct gedrag bij wegmarkeringen;
- i) signalen respecteren: signalen geven op de juiste momenten; correct richting aangeven; correct reageren op signalen van andere weggebruikers;
- j) controle over remmen en stoppen: tijdig gas minderen, afremmen of stoppen, rekening houdend met de omstandigheden; anticipatievermogen; gebruik van de verschillende reminrichtingen (alleen categorieën C, CE, D, DE); gebruik van andere snelheidsbegrenzers dan remmen (alleen categorieën C, CE, D, DE).

10. Duur van het examen

De duur van het examen en de af te leggen afstand moeten voldoende zijn voor de in titel B van deze bijlage genoemde beoordeling van de rijvaardigheid en het rijgedrag. Het examen mag voor de categorieën A, A1, A2, B, B1 en BE in geen enkel geval minder dan 25 minuten, of 45 minuten voor de overige categorieën, duren. Niet inbegrepen in die tijdsduur zijn de kennismaking met de kandidaat, het rijklaar maken van het voertuig, de technische controle van het voertuig in verband met de verkeersveiligheid, de bijzondere verrichtingen, het waarborgen van de bekwaamheid overeenkomstig punt 8.2. of de bekendmaking van de uitslag van het praktijkexamen.

11. Plaats van het examen

Het examenonderdeel voor de beoordeling van de bijzondere verrichtingen kan op een speciaal terrein plaatsvinden. Het examenonderdeel voor de beoordeling van het rijgedrag wordt zo mogelijk afgenomen op wegen buiten de bebouwde kom, autowegen of autosnelwegen (of gelijkwaardig), alsook straten in de stad van uiteenlopende aard (zoals woonwijken, gebieden waar niet harder dan 30 of 50 km per uur mag worden gereden en auto-/snelwegen binnen de stad), waar zich de verschillende moeilijkheden voordoen waarmee een bestuurder kan worden geconfronteerd. Het is wenselijk dat het examen in verschillende situaties van verkeersdrukke plaatsvindt. De tijd die op de weg wordt doorgebracht moet optimaal gebruikt worden door uiteenlopende verkeerssituaties op te zoeken, zodat het rijgedrag van de kandidaat in de verschillende situaties goed kan worden beoordeeld, daarbij moet met name worden gelet op de overgang tussen de verschillende situaties.

Deel II

KENNIS, RIJVAARDIGHEID EN RIJGEDRAG VOOR HET BESTUREN VAN EEN GEMOTORISEERD VOERTUIG

Bestuurders van alle gemotoriseerde voertuigen moeten te allen tijde voldoen aan eisen inzake kennis, rijvaardigheid en rijgedrag zoals beschreven in deel I, punten 1 tot en met 9, zodat zij in staat zijn:

- a) verkeersrisico's en gevaren te onderkennen en erop te anticiperen en de ernst ervan te beoordelen;
- b) voldoende controle over hun voertuig te hebben om geen gevaarlijke situaties te scheppen, en adequaat te reageren wanneer dergelijke situaties zich voordoen;
- c) de verkeersregels in acht te nemen, met name die welke gericht zijn op het voorkomen van verkeersongevallen en het verzekeren van een vlotte doorstroming van het verkeer;
- d) de voornaamste technische defecten van hun voertuig te ontdekken, met name die welke de veiligheid in gevaar brengen, en die adequaat te laten verhelpen;

- e) rekening te houden met alle factoren die het rijgedrag nadelig beïnvloeden (bijvoorbeeld alcohol, vermoeidheid, verminderd gezichtsvermogen, gebruik van elektronische apparaten enz.), teneinde volledig in staat te blijven tot veilig rijgedrag;
- f) bij te dragen tot de veiligheid van alle weggebruikers, in het bijzonder kwetsbare weggebruikers, door naar behoren rekening te houden met de medeweggebruikers;
- g) voldoende kennis te hebben van risicofactoren in verband met fietsers, voetgangers en gebruikers van micromobiliteit;
- h) voldoende kennis te hebben van de veiligheid in verband met het gebruik van voertuigen op alternatieve brandstoffen;
- i) voldoende kennis te hebben over het gebruik van geavanceerde rijhulpsystemen en geautomatiseerde rijsystemen.

De lidstaten kunnen de nodige maatregelen nemen om te waarborgen dat bestuurders die niet meer voldoen aan de eisen inzake kennis, rijvaardigheid en rijgedrag zoals beschreven in deel I, punten 1 tot en met 9, die kennis en vaardigheden terugkrijgen en het vereiste rijgedrag voor het besturen van een gemotoriseerd voertuig kunnen voortzetten.

BIJLAGE III

MINIMUMNORMEN INZAKE GESCHIKTHEID VOOR HET BESTUREN VAN EEN GEMOTORISEERD VOERTUIG

DEFINITIES

1. Voor de toepassing van deze bijlage moeten bestuurders in twee groepen worden ingedeeld:

groep 1: bestuurders van voertuigen van de categorieën A, A1, A2, AM, B, B1 en BE;

groep 2: bestuurders van voertuigen van de categorieën C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 en D1E.

In het nationale recht kan worden bepaald dat de voor de bestuurders van groep 2 bestemde eisen van deze bijlage ook van toepassing zijn op de bestuurders van voertuigen van categorie B die hun rijbewijs voor de uitoefening van hun beroep gebruiken (taxi's, ambulances enz.).

2. Aanvragers van een eerste rijbewijs of van de verlenging van een rijbewijs moeten worden ingedeeld in de groep waartoe zij zullen behoren indien het aangevraagde rijbewijs wordt afgegeven of verlengd.

Titel 1

GEZICHTSVERMOGEN

3. Iedere aanvrager van een rijbewijs moet een passende beoordeling ondergaan om vast te stellen of hij of zij beschikt over voldoende gezichtsscherpte voor het besturen van gemotoriseerde voertuigen en om vast te stellen of verder onderzoek van het gezichtsveld nodig is. Indien er gerede twijfel bestaat of het gezichtsvermogen van een aanvrager toereikend is, moet hij of zij worden onderzocht door een volgens het nationale recht bevoegde beroepsbeoefenaar. Bij die controle moet vooral gelet worden op de gezichtsscherpte, het gezichtsveld, het gezichtsvermogen in het schemerdonker, de licht- en contrastgevoeligheid, diplopie en andere visuele functies die essentieel zijn voor de veilige besturing van een motorvoertuig.

Aan bestuurders van groep 1 die niet aan de norm voor het gezichtsveld of de gezichtsscherpte voldoen, kan een rijbewijs worden toegekend in "uitzonderlijke, individuele gevallen", indien er redenen zijn om aan te nemen dat de afgifte van een rijbewijs aan de aanvrager de verkeersveiligheid niet in het gedrang zou brengen; in die gevallen moet de bestuurder door een volgens het nationale recht bevoegde beroepsbeoefenaar worden onderzocht om aan te tonen dat er geen sprake is van andere beperkingen van de visuele functies, zoals lichtschilderingen (glare), contrastgevoeligheid of een te beperkt gezichtsvermogen bij schemerlicht. De bestuurder of aanvrager moet tevens slagen voor een door een bevoegde instantie georganiseerd praktijkexamen.

Groep 1:

- 1) Iedere aanvrager van een rijbewijs of van verlenging van een rijbewijs moet, zo nodig met optische correctie, een binoculaire gezichtsscherpte hebben van ten minste 0,5.

Voorts moet het horizontale gezichtsveld minstens 120° bedragen en moet het gezichtsbereik minstens 50° links en rechts en 20° naar boven en beneden reiken. Binnen een straal van 20 graden vanuit het centrum van het gezichtsveld mogen zich geen gebreken voordoen.

Indien een progressieve oogziekte wordt ontdekt of gemeld, kan het rijbewijs worden afgegeven of verlengd mits de aanvrager zich periodiek door een volgens het nationale recht bevoegde beroepsbeoefenaar laat onderzoeken.

- 2) Iedere aanvrager van een rijbewijs of van een verlenging van een rijbewijs die het gezichtsvermogen van één oog volledig is kwijtgeraakt of die, bijvoorbeeld in geval van diplopie, slechts één oog gebruikt, moet een gezichtsscherpte, zo nodig met optische correctie, van ten minste 0,5 hebben. De volgens het nationale recht bevoegde beroepsbeoefenaar moet daarbij verklaren dat dat monoculaire zicht al zo lang bestaat dat de aanvrager zich daaraan heeft aangepast, en dat het gezichtsveld van dat oog voldoet aan de in punt 3.1 vastgelegde eis.
- 3) Na een recent geval van diplopie of verlies van het gezichtsvermogen van één oog moet een passende aanpassingsperiode (bijvoorbeeld zes maanden) in acht worden genomen tijdens welke geen motorvoertuig mag worden bestuurd. Na die periode mag de aanvrager pas opnieuw een motorvoertuig besturen na een gunstig advies van gezichts- en rijdeskundigen, en mogen ten aanzien van het rijden bepaalde eisen of beperkingen worden opgelegd.

Groep 2:

- 4) Iedere aanvrager van een rijbewijs of verlenging van een rijbewijs moet, zo nodig met optische correctie, beschikken over een gezichtsscherpte van minstens 0,8 voor het beste oog en minstens 0,1 voor het minder goede oog. Indien de waarden 0,8 en 0,1 met een optische correctie worden bereikt, moet de correctie van de minimale gezichtsscherpte (0,8 en 0,1) zijn verkregen door brillenglazen die niet sterker mogen zijn dan 8 dioptrieën, of door contactlenzen. De correctie moet goed worden verdragen.

Voorts moet het horizontale gezichtsveld voor beide ogen minstens 160° bedragen en moet het gezichtsbereik minstens 70° links en rechts en 30° naar boven en beneden reiken. Binnen een straal van 30 graden vanuit het centrum van het gezichtsveld mogen zich geen gebreken voordoen.

Rijbewijzen mogen niet worden afgegeven of verlengd indien de aanvrager of bestuurder lijdt aan een verminderde contrastgevoeligheid of diplopie.

Na een substantiële terugval van het gezichtsvermogen van één oog moet een passende aanpassingsperiode (bijvoorbeeld zes maanden) in acht worden genomen tijdens welke geen motorvoertuig mag worden bestuurd. Na die periode mag alleen worden gereden na een gunstig advies van gezichts- en rijdeskundigen, en mogen ten aanzien van het rijden bepaalde eisen of beperkingen worden opgelegd.

Titel 2

GEHOOR

4. Het rijbewijs kan voor iedere aanvrager of bestuurder van groep 2 met een gehoorstoornis worden afgegeven of verlengd onder voorbehoud van een advies van de bevoegde medische instanties dat gebaseerd is op een medische controle waarbij met name rekening wordt gehouden met de compensatiemogelijkheden.

Titel 3

PERSONEN MET EEN FYSIEKE BEPERKING

5. Het rijbewijs mag niet worden afgegeven of verlengd indien de aanvrager of bestuurder aan motorische aandoeningen of beperkingen lijdt waardoor het besturen van een gemotoriseerd voertuig gevaar oplevert.

Groep 1:

- 1) Een rijbewijs met bepaalde beperkingen mag worden afgegeven aan aanvragers of bestuurders met een fysieke beperking, nadat daarover door een bevoegde medische instantie advies is uitgebracht. Dat advies moet gebaseerd zijn op een medische keuring met betrekking tot de betreffende aandoening of beperking en zo nodig op een praktische test. In dat advies moet ook worden aangegeven hoe het voertuig moet worden aangepast en of de bestuurder orthopedische apparatuur nodig heeft. Uit een examen inzake rijvaardigheid en rijgedrag moet echter blijken dat die apparatuur geen gevaar voor het rijden oplevert.
- 2) Het rijbewijs mag worden afgegeven of verlengd indien de aanvrager of bestuurder aan een progressieve aandoening lijdt, mits aan de hand van periodieke controles wordt gecontroleerd of de betrokkene nog in staat is zijn of haar voertuig volkomen veilig te besturen.

Een rijbewijs mag zonder periodieke medische controle van de aanvrager worden afgegeven of verlengd zodra de lichamelijke beperking zich heeft gestabiliseerd.

Groep 2:

- 3) De bevoegde medische instantie moet naar behoren rekening houden met de extra risico's en gevaren in verband met het besturen van voertuigen die aan de definitie van deze groep beantwoorden.

Titel 4

HART- EN VAATZIEKTEN

6. Hart- en vaataandoeningen of -ziekten kunnen leiden tot een acute beschadiging van de hersenfunctie, wat een gevaar vormt voor de verkeersveiligheid. Dergelijke aandoeningen vormen een gegronde reden om tijdelijke of permanente rijbeperkingen op te leggen.
- 1) Voor de volgende hart- en vaataandoeningen mogen de rijbewijzen van aanvragers of bestuurders in de vermelde groepen alleen worden afgegeven of verlengd als de aandoening effectief is behandeld en op voorwaarde dat een toestemming is afgegeven door en, indien passend, een periodieke medische keuring wordt uitgevoerd door een bevoegde medische autoriteit:
- a) brady-aritmie (sinus-knooppuntziekte en verstoring van de doorstroming) en tachy-aritmie (supraventriculaire en ventriculaire aritmieën) met een geschiedenis van syncope of syncopale episoden ten gevolge van aritmogene aandoeningen (voor groepen 1 en 2);
 - b) brady-aritmie: sinus-knooppuntziekte en verstoring van de doorstroming met tweedegraads AV-blok (Mobitz II), derdegraads AV-blok of wisselende bundeltakblok (uitsluitend voor groep 2);
 - c) tachy-aritmie (supraventriculaire en ventriculaire aritmie) met:
 - i) structurele hartziekte, in het bijzonder aanhoudende ventriculaire tachycardie (VT) (voor groepen 1 en 2); of
 - ii) niet-aanhoudende polymorfe VT of met een indicatie voor een defibrillator (uitsluitend voor groep 2);
 - d) anginasymptomen (voor groepen 1 en 2);
 - e) implantatie of vervanging van een permanente pacemaker (uitsluitend voor groep 2);
 - f) implantatie of vervanging van een defibrillator of terechte of niet-terechte defibrillatorschok (uitsluitend voor groep 1);
 - g) syncope (een tijdelijk verlies van bewustzijn en evenwicht, gekenmerkt door snel begin, korte duur en spontaan herstel, als gevolg van algemene cerebrale hypoperfusie, vermoedelijk ten gevolge van reflexsyncope, met onbekende oorzaak, zonder aanwijzingen van onderliggende hartziekte) (voor groepen 1 en 2);
 - h) acuut coronair syndroom (voor groepen 1 en 2);
 - i) stabiele angina zonder symptomen bij milde inspanningen (voor groepen 1 en 2);
 - j) percutane coronaire ingreep (PCI) (voor groepen 1 en 2);
 - k) coronaire bypass-operatie (*Coronary Artery Bypass Graft* – CABG) (voor groepen 1 en 2);
 - l) beroerte/transiënte ischemische aanval (TIA) (voor groepen 1 en 2);
 - m) significante stenose van de carotis (uitsluitend voor groep 2);
 - n) maximale aortadiameter van meer dan 5,5 cm (uitsluitend voor groep 2);
 - o) hartfalen:
 - i) *New York Heart Association* (NYHA) klassen I, II en III (uitsluitend voor groep 1);
 - ii) NYHA-klassen I en II, mits de linkerventrieklejectiefractie minstens 35 % bedraagt (uitsluitend voor groep 2);
 - p) harttransplantatie (voor groepen 1 en 2);
 - q) hulpmiddel voor hartslagondersteuning (uitsluitend voor groep 1);
 - r) hartklepoperatie (voor groepen 1 en 2);

- s) maligne hypertensie (hoogte systolische bloeddruk \geq 180 mmHg of diastolische bloeddruk \geq 110 mmHg, geassocieerd met naderende of geleidelijke orgaanschade) (voor groepen 1 en 2);
 - t) klasse III bloeddruk (diastolische bloeddruk \geq 110 mmHg en/of systolische bloeddruk \geq 180 mmHg) (alleen voor groep 2);
 - u) congenitale hartaandoening (voor groepen 1 en 2);
 - v) hypertrofische cardiomyopathie zonder syncope (uitsluitend voor groep 1);
 - w) lang QT-syndroom met syncope, Torsade des Pointes of QTc > 500 ms (uitsluitend voor groep 1).
- 2) Voor de volgende cardiovasculaire aandoeningen mogen geen rijbewijzen worden afgegeven of verlengd voor aanvragers of bestuurders in de vermelde groepen:
- a) implantatie van een defibrillator (uitsluitend groep 2);
 - b) perifere vaatlijden – aneurysma aortae abdominalis en aneurysma aortae thoracalis, als de maximumdiameter van de aorta een aanzienlijk risico inhoudt op plotselinge breuk en plotselinge invaliderende gebeurtenis (voor groepen 1 en 2);
 - c) hartfalen:
 - i) NYHA-klasse IV (uitsluitend voor groep 1);
 - ii) NYHA-klassen III en IV (uitsluitend voor groep 2);
 - d) hulpmiddel voor hartslagondersteuning (uitsluitend voor groep 2);
 - e) valvulaire hartziekte met aorta-insufficiëntie, aortastenose, mitralisinsufficiëntie of mitralisstenose als het functioneel vermogen wordt geschat op NYHA-klasse IV of als er syncopale episodes zijn geweest (uitsluitend voor groep 1);
 - f) valvulaire hartziekten in NYHA-klassen III of IV of met een ejectiefractie (EF) van minder dan 35 %, mitralisstenose en ernstige pulmonale hypertensie of met ernstige echocardiografische aortastenose of aortastenose die syncope veroorzaakt; met uitzondering van asymptomatische ernstige aortastenose indien voldaan is aan de inspanningstolerantietestvereisten (uitsluitend voor groep 2);
 - g) structurele en elektrische cardiomyopathie – hypertrofe cardiomyopathie met geschiedenis van syncope of wanneer twee of meer van de volgende aandoeningen aanwezig zijn: wanddikte linkerventrikel (LV) > 3 cm, niet-aanhoudende ventriculaire tachycardie, familieanamnese van plotse dood (bij een bloedverwant in eerste graad), geen verhoging van de bloeddruk bij inspanning (uitsluitend voor groep 2);
 - h) lang QT-syndroom met syncope, Torsade des Pointes en QTc > 500 ms (uitsluitend voor groep 2);
 - i) Brugada-syndroom met syncope of plotse hartdood (voor groepen 1 en 2).

Rijbewijzen mogen worden afgegeven of verlengd in uitzonderlijke gevallen, op voorwaarde dat dat naar behoren wordt gerechtvaardigd door een medisch advies van en onder voorbehoud van een periodieke medische keuring door een bevoegde medische instantie, waaruit blijkt dat de betrokkene nog in staat is om het voertuig veilig te besturen, rekening houdend met het effect van de medische aandoening.

3) Andere cardiomyopathieën

Het risico van plotselinge gebeurtenissen die tot een handicap kunnen leiden, moet worden beoordeeld bij aanvragers of bestuurders met duidelijk omschreven cardiomyopathieën (bijvoorbeeld aritmogene cardiomyopathie van de rechterhartkamer, non-compactiecardiomyopathie, catecholaminerge polymorfe ventriculaire tachycardie en kort-QT syndroom) of met nog niet vastgestelde nieuwe cardiomyopathieën. Een zorgvuldige evaluatie door een specialist is vereist. De prognose van de specifieke cardiomyopathie moet in aanmerking worden genomen.

- 4) De lidstaten mogen de afgifte of verlenging van een rijbewijs voor aanvragers of bestuurders met andere hart- en vaatziekten beperken.

Titel 5
DIABETES MELLITUS

7. Voor de volgende punten gelden de volgende definities:

“ernstige hypoglycemie”: geval van hypoglycemie dat de bijstand van een andere persoon vereist;

“recurrente ernstige hypoglycemie”: een tweede geval van ernstige hypoglycemie in een periode van twaalf maanden.

Groep 1:

- 1) Een rijbewijs mag worden afgegeven of verlengd indien de aanvrager of bestuurder lijdt aan diabetes mellitus. Personen die worden behandeld met geneesmiddelen met een laag risico op hypoglycemie, moeten periodieke medische onderzoeken ondergaan door een bevoegde medische instantie die aangepast zijn aan het specifieke geval. Personen die worden behandeld met geneesmiddelen met een hoog risico op hypoglycemie, waarbij hun rijgeschiktheid kan worden beïnvloed, moeten een medisch advies inwinnen van een bevoegde en gemachtigde medische beroepsbeoefenaar en minstens om de tien jaar periodieke medische onderzoeken ondergaan die aangepast zijn aan het specifieke geval.
- 2) Een aanvrager of bestuurder met diabetes die wordt behandeld met medicatie die een risico op hypoglycemie oplevert, moet aantonen dat hij of zij het risico op hypoglycemie begrijpt en de aandoening voldoende onder controle heeft.

Rijbewijzen mogen niet worden afgegeven of verlengd indien de aanvrager of bestuurder zich onvoldoende bewust is van het risico op hypoglycemie.

Rijbewijzen mogen niet worden afgegeven of verlengd indien de aanvrager of bestuurder recurrente ernstige hypoglycemie heeft, tenzij dat gebaseerd is op een medisch advies van en een periodieke medische keuring door een bevoegde medische instantie. Voor recurrente ernstige hypoglycemie in wakkere toestand mag een rijbewijs niet worden afgegeven of verlengd tot drie maanden na de meest recente aanval.

Rijbewijzen mogen worden afgegeven of verlengd in uitzonderlijke gevallen, op voorwaarde dat dat naar behoren wordt gerechtvaardigd door een medisch advies van en onder voorbehoud van een periodieke medische keuring door een bevoegde medische instantie, waaruit blijkt dat de betrokkene nog in staat is om het voertuig veilig te besturen, rekening houdend met het effect van de medische aandoening.

Groep 2:

- 3) In bepaalde gevallen kan een rijbewijs van groep 2 worden afgegeven aan of verlengd voor een aanvrager of een bestuurder die aan diabetes mellitus lijdt. Wanneer een aanvrager of bestuurder medicatie gebruikt die hypoglycemie kan veroorzaken, met insuline en bepaalde tabletten, moeten de volgende criteria van toepassing zijn:
 - a) er heeft zich geen ernstige hypoglycemie voorgedaan tijdens de afgelopen twaalf maanden;
 - b) de bestuurder heeft de hypoglycemie volledig onder controle;
 - c) de bestuurder moet zijn of haar bloedglucosespiegel op passende wijze onder controle kunnen houden door minstens tweemaal per dag en op voor het rijden relevante tijdstippen met technische hulpmiddelen een test uit te voeren;
 - d) de bestuurder moet aantonen dat hij of zij op de hoogte is van de risico's van hypoglycemie;
 - e) de diabetes veroorzaakt geen andere hinderlijke gevolgen.

Voorts mag in die gevallen een rijbewijs pas worden afgegeven of verlengd na gunstig advies van een bevoegde medische instantie en moet de bestuurder of de aanvrager, minstens om de drie jaar, periodieke medische onderzoeken ondergaan door een bevoegde medische instantie.

- 4) Een ernstige hypoglycemie in wakkere toestand, zelfs wanneer er geen verband is met het besturen van een voertuig, moet worden gemeld en moet aanleiding geven tot een nieuwe beoordeling van de rijgeschiktheid.

Titel 6

NEUROLOGISCHE ZIEKTEN EN OBSTRUCTIEF SLAAPAPNEUSYNDROOM

8. Voor aanvragers met neurologische aandoeningen en obstructief slaapapneusyndroom gelden de volgende regels.

Titel 7

NEUROLOGISCHE ZIEKTEN

- 1) Rijbewijzen mogen niet worden afgegeven of verlengd indien de aanvrager of bestuurder lijdt aan een ernstige neurologische aandoening, tenzij de aanvraag door een gunstig medisch advies van een bevoegde en gemachtigde medische beroepsbeoefenaar wordt ondersteund.

Daartoe moeten neurologische stoornissen ten gevolge van ontwikkelingsproblemen, aandoeningen, medische ingrepen of operaties van het centrale of perifere zenuwstelsel die tot cognitieve, gedragsmatige, sensorische of motorische beperkingen, aantasting van prestaties of van het functioneren, of evenwichts- en coördinatiestoornissen leiden, worden beoordeeld op grond van het effect ervan op het rijden. Daarbij moet ook rekening worden gehouden met de kans op achteruitgang en op gebrek aan therapietrouw. Aan de afgifte of verlenging van het rijbewijs kan in die gevallen de voorwaarde worden verbonden dat er periodiek onderzoek moet plaatsvinden indien er kans op achteruitgang bestaat.

Titel 8

OBSTRUCTIEF SLAAPAPNEUSYNDROOM

- 2) Voor de volgende punten gelden de volgende definities:

“matig obstructief slaapapneusyndroom”: 15 tot 29 perioden van apneu of hypoapneu per uur (apneu-hypoapneu-index);

“ernstig obstructief slaapapneusyndroom”: apneu-hypoapneu-index van 30 of meer; beide worden in verband gebracht met buitensporige slaperigheid overdag.

- 3) Als bij aanvragers of bestuurders een matig of ernstig obstructief slaapapneusyndroom wordt vermoed, moeten zij verder medisch advies vragen van een bevoegde en gemachtigde medische beroepsbeoefenaar alvorens een rijbewijs wordt afgegeven of verlengd. Zij kunnen het advies krijgen niet te rijden tot de diagnose is bevestigd.
- 4) Een rijbewijs mag worden afgegeven aan aanvragers of bestuurders met een matig of ernstig obstructief slaapapneusyndroom als zij kunnen aantonen dat zij hun aandoening voldoende onder controle hebben, een passende behandeling volgen en als gevolg daarvan minder slaperig zijn; zij moeten dat kunnen staven met een medisch advies van een bevoegde en gemachtigde medische beroepsbeoefenaar.
- 5) Aanvragers of bestuurders met matig of ernstig obstructief slaapapneusyndroom die in behandeling zijn, moeten een periodiek medisch onderzoek ondergaan met tussenpozen van niet meer dan drie jaar voor bestuurders van groep 1 en één jaar voor bestuurders van groep 2, teneinde na te gaan in welke mate zij de behandeling volgen, zij de behandeling moeten voortzetten en verdere waakzaamheid geboden is.

Titel 9

EPILEPSIE

9. Epileptische aanvallen en andere acute bewustzijnsstoornissen vormen een ernstig gevaar voor de verkeersveiligheid wanneer zij zich tijdens het besturen van een gemotoriseerd voertuig voordoen.

Voor de volgende punten gelden de volgende definities:

“epilepsie”: een medische aandoening waarbij een persoon in een periode van minder dan vijf jaar twee of meer epileptische aanvallen heeft gehad;

“opgewekte epileptische aanval”: een epileptische aanval met een aanwijsbaar oorzakelijk verband dat kan worden vermeden.

Aan een persoon die een beginnende of geïsoleerde epileptische aanval doormaakt of die het bewustzijn verliest, moet een rijverbod worden opgelegd. Een gespecialiseerde arts moet een verslag opstellen waarin de duur van het rijverbod en de gevraagde follow-up worden vastgesteld.

Om een goede beoordeling van de rijgeschiktheid van een persoon te kunnen maken, met inbegrip van het risico op toekomstige aanvallen, is het uiterst belangrijk om het precieze epilepsiesyndroom en de aard van de aanvallen van een persoon te bepalen alsook de passende behandeling daarvoor. Dat moet door een neuroloog gebeuren.

Groep 1:

- 1) Aan een bestuurder van groep 1 die aan epilepsie lijdt, moet een voorwaardelijk rijbewijs worden toegekend tot hij of zij gedurende een periode van minstens vijf jaar geen aanval meer heeft gehad.

Indien de aanvrager of bestuurder aan epilepsie lijdt, zijn de voorwaarden voor de toekenning van een onvoorwaardelijk rijbewijs niet vervuld totdat hij of zij gedurende minstens vijf jaar geen aanval meer heeft gehad.

- 2) Opgewekte epileptische aanval: een aanvrager die een dergelijke aanval heeft doorgemaakt als gevolg van een aanwijsbare oorzaak waarvan het onwaarschijnlijk is dat die zich opnieuw zal voordoen achter het stuur, kan na een neurologisch onderzoek op individuele basis rijgeschikt worden verklaard. Indien passend moet de beoordeling in overeenstemming zijn met andere relevante titels, bijvoorbeeld in het geval van alcohol of andere comorbiditeit.
- 3) Eerste of eenmalige niet-opgewekte aanval: een aanvrager of bestuurder die een eerste niet-opgewekte epileptische aanval heeft gehad, kan rijgeschikt worden verklaard na een periode van zes maanden zonder aanvallen en na een passende medisch keuring. Nationale autoriteiten kunnen aan aanvragers of bestuurders met een erkende gunstige prognose toestemming verlenen om sneller opnieuw een voertuig te besturen.
- 4) Andere gevallen van bewustzijnsverlies: bij bewustzijnsverlies moet worden onderzocht hoe groot het risico is op herhaling tijdens het rijden.
- 5) Epilepsie: aanvragers of bestuurders kunnen na één jaar zonder nieuwe aanvallen rijgeschikt worden verklaard.
- 6) Uitsluitend aanvallen tijdens de slaap: een bestuurder of aanvrager die uitsluitend tijdens de slaap epileptische aanvallen heeft gehad, kan rijgeschikt worden verklaard wanneer de stabiliteit van dat patroon is vastgesteld gedurende een periode die minstens even lang is als de voor epilepsie vereiste aanvalsvrije periode. Na een aanval of crisis in wakkere toestand kan pas een rijbewijs worden afgegeven na een periode van één jaar zonder nieuwe aanvallen.
- 7) Aanvallen zonder invloed op het bewustzijn of het functioneren: de aanvrager of bestuurder die nooit andere aanvallen heeft gehad dan aanvallen waarbij noch het bewustzijn, noch het functioneren worden aangetast, kan rijgeschikt worden verklaard wanneer de stabiliteit van dat patroon is vastgesteld gedurende een periode die minstens even lang is als de voor epilepsie vereiste aanvalsvrije periode. Er kan pas een rijbewijs worden afgegeven na een periode van één jaar zonder nieuwe aanvallen.
- 8) Aanvallen door een verandering of vermindering van de anti-epileptische behandeling op vraag van de arts: de patiënt kan worden verzocht niet te rijden vanaf het begin van de reductie van de behandeling en gedurende zes maanden na de stopzetting van de behandeling. Na aanvallen gedurende een verandering of stopzetting van medicatie op doktersadvies mag drie maanden niet worden gereden indien de voormalige behandeling wordt hervat.
- 9) Na een chirurgische ingreep kunnen bestuurders of aanvragers na één jaar zonder nieuwe aanvallen rijgeschikt worden verklaard.

Groep 2:

- 10) De aanvrager of bestuurder mag gedurende de vereiste aanvalsvrije periode geen anti-epileptische medicatie gebruiken. De aanvrager heeft passende periodieke medische onderzoeken ondergaan. Na uitvoerig neurologisch onderzoek zijn geen relevante cerebrale pathologieën vastgesteld en op het elektro-encefalogram (EEG) is geen epileptische activiteit waargenomen. Na een acute aanval moet een EEG worden gemaakt en een passend neurologisch onderzoek worden uitgevoerd.

- 11) In het geval van een opgewekte epileptische aanval als gevolg van een identificeerbare causale factor moet een gunstig neurologisch rapport worden verstrekt, dat certificeert dat de betrokkene gedurende ten minste één jaar geen aanval heeft gehad en waarbij een elektro-encefalografische spectraalanalyse wordt gevoegd. Andere titels moeten in aanmerking worden genomen. In geval van structureel hersenletsel met een verhoogd risico op epileptische aanvallen moet de omvang daarvan worden beoordeeld middels een neurologisch rapport.
- 12) Eerste of eenmalige niet-opgewekte aanval: na een eerste niet-opgewekte epileptische aanval kan een aanvrager of bestuurder, indien een passend neurologisch onderzoek heeft plaatsgehad, rijgeschikt worden verklaard na een periode van vijf jaar zonder andere aanvallen en tijdens welke hij of zij geen anti-epileptische medicatie heeft gebruikt. De medische instanties kunnen aan een aanvrager of bestuurder met een erkende gunstige prognose toestemming verlenen om sneller opnieuw een voertuig te besturen.
- 13) Andere gevallen van bewustzijnsverlies: bij bewustzijnsverlies moet worden onderzocht hoe groot het risico is op herhaling tijdens het rijden.
- 14) Epilepsie: gedurende een periode van tien jaar, tijdens welke geen anti-epileptische medicatie werd gebruikt, mogen zich geen nieuwe aanvallen voordoen. Nationale autoriteiten kunnen aan aanvragers of bestuurders met een erkende gunstige prognose toestemming verlenen om sneller opnieuw een voertuig te besturen. Dat geldt ook voor zogenaamde "kinderepilepsie".

Bepaalde aandoeningen, zoals een arterioveneuze malformatie of intracerebrale bloedingen, brengen een verhoogd risico op aanvallen mee, zelfs wanneer zich nog geen aanvallen hebben voorgedaan. In dergelijke gevallen moet een onderzoek worden uitgevoerd door een bevoegde medische instantie.

Titel 10

MENTALE BEPERKINGEN

10. De volgende regels zijn van toepassing op aanvragers of bestuurders met een mentale of intellectuele beperking.

Groep 1:

- 1) Rijbewijzen mogen niet worden afgegeven of verlengd voor aanvragers of bestuurders met:
 - a) ernstige mentale, cognitieve of gedragsbeperkingen van congenitale aard, dan wel ontstaan als gevolg van ziekten, trauma's of neurochirurgische ingrepen;
 - b) ernstige beperkingen van het oordeels- en aanpassingsvermogen of gedragsstoornissen die verband houden met de individuele psychische gesteldheid,

tenzij de aanvraag door een medisch advies van een bevoegde en gemachtigde medische beroepsbeoefenaar wordt ondersteund en de betrokkene zo nodig periodieke medische controles ondergaat. Er moet een voorafgaande remissieperiode in acht worden genomen.

Groep 2:

- 2) De bevoegde medische instantie moet naar behoren rekening houden met de extra risico's en gevaren in verband met het besturen van voertuigen die aan de definitie van deze groep beantwoorden. De bevoegde medische instantie kan voorschriften van beperkte duur vaststellen of beperkingen voor het besturen van voertuigen opleggen.

Titel 11

ALCOHOL

11. Alcoholgebruik vormt een groot gevaar voor de verkeersveiligheid. Gezien de ernst van het probleem wordt van de medische beroepsbeoefenaars een verhoogde mate van waakzaamheid verwacht.

Groep 1:

- 1) Rijbewijzen mogen niet worden afgegeven of verlengd indien de aanvrager of bestuurder aan alcohol verslaafd is of niet kan afzien van alcoholgebruik wanneer hij of zij aan het verkeer deelneemt.

Rijbewijzen mogen worden afgegeven of verlengd na een periode van bewezen onthouding van de aanvrager of bestuurder en onder voorbehoud van een gunstig medisch advies van een bevoegde en gemachtigde medische beroepsbeoefenaar en een periode van periodieke medische controles.

- 2) Rijbewijzen mogen worden afgegeven of verlengd als de aanvrager of bestuurder aan alcohol is verslaafd of niet van alcoholgebruik kan afzien, mits gebruik wordt gemaakt van technologieën die de afhankelijkheid kunnen compenseren, zoals het verplicht gebruik van een alcoholslot, en mits de verdere behandeling van de alcoholverslaving van de bestuurder of van zijn of haar gebrek aan besef dat alcoholgebruik en rijden niet samengaan, periodiek wordt geëvalueerd. Als de periode van onthouding, eventueel met inbegrip van deelname aan een rehabilitatieprogramma met monitoring en medisch toezicht, bewezen is, mag, onder voorbehoud van een medisch advies van een bevoegde en gemachtigde medische beroepsbeoefenaar en periodieke medische controles, een rijbewijs worden afgegeven of verlengd zonder gebruik te maken van dergelijke technologieën. De periodieke medische controles mogen worden uitgevoerd tijdens of na het gebruik van dergelijke technologieën, of beide.

Groep 2:

- 3) De bevoegde medische instantie moet naar behoren rekening houden met de extra risico's en gevaren in verband met het besturen van voertuigen die aan de definitie van deze groep beantwoorden.
- 4) De bevoegde medische instantie kan voorschriften van beperkte duur en, indien nodig, beperkingen voor het besturen van voertuigen vaststellen.

Titel 12

VERDOVENDE MIDDELEN EN GENEESMIDDELEN

12. Voor geneesmiddelen en medische producten gelden de volgende regels.

Misbruik:

- 1) Rijbewijzen mogen niet worden afgegeven of verlengd indien de aanvrager of bestuurder verslaafd is aan psychotrope stoffen of narcotica, of niet bereid of in staat is aan het gebruik van die stoffen te verzaken om te kunnen rijden, ongeacht de categorie van het aangevraagde rijbewijs.

Regelmatig gebruik:

Groep 1:

- 2) Rijbewijzen mogen niet worden afgegeven of verlengd indien de aanvrager of bestuurder regelmatig, in welke vorm dan ook, psychotrope stoffen of narcotica gebruikt die van nadelige invloed op de rijvaardigheid kunnen zijn, indien dusdanige hoeveelheden worden gebruikt dat het rijgedrag daardoor ongunstig wordt beïnvloed. Hetzelfde moet gelden voor alle andere geneesmiddelen of combinaties van geneesmiddelen die de mentale of fysieke rijvaardigheid beïnvloeden.

De bevoegde medische instantie kan voorschriften van beperkte duur en, indien nodig, beperkingen voor het besturen van voertuigen vaststellen.

Groep 2:

- 3) De bevoegde medische instantie moet naar behoren rekening houden met de extra risico's en gevaren in verband met het besturen van voertuigen die aan de definitie van deze groep beantwoorden en kan bepaalde voorschriften of beperkingen vaststellen.

Titel 13

NIERAANDOENINGEN

13. Voor aanvragers met nieraandoeningen gelden de volgende regels.

Groep 1:

- 1) Rijbewijzen mogen worden afgegeven of verlengd indien de aanvrager of bestuurder lijdt aan ernstige nierinsufficiëntie waardoor zijn of haar lichamelijke geschiktheid ernstig wordt aangetast, onder voorbehoud van een medisch advies van een bevoegde en gemachtigde medische beroepsbeoefenaar en periodieke medische controles.

Groep 2:

- 2) Rijbewijzen mogen niet worden afgegeven of verlengd indien de aanvrager of bestuurder aan ernstige onomkeerbare nierinsufficiëntie lijdt, tenzij in uitzonderingsgevallen op grond van een medisch advies van een bevoegde en gemachtigde medische beroepsbeoefenaar en onder voorbehoud van periodieke medische controles.

Titel 14

DIVERSE BEPALINGEN

Groep 1:

- 1) Rijbewijzen mogen worden afgegeven of verlengd indien het een aanvrager of bestuurder betreft met getransplanteerde organen of artificiële implantaten die de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden, onder voorbehoud van een medisch advies van een bevoegde en gemachtigde medische beroepsbeoefenaar en zo nodig periodieke medische controles.

Groep 2:

- 2) De bevoegde medische instantie moet naar behoren rekening houden met de extra risico's en gevaren in verband met het besturen van voertuigen die aan de definitie van deze groep beantwoorden.

In het algemeen mogen rijbewijzen niet worden afgegeven of verlengd indien de aanvrager of bestuurder een niet in deze bijlage vermelde aandoening heeft die leidt of kan leiden tot functionele ongeschiktheid die de rijveiligheid beïnvloedt, tenzij de aanvraag door een medisch advies van een bevoegde en gemachtigde medische beroepsbeoefenaar wordt ondersteund en de aanvrager of bestuurder, zo nodig, periodieke medische controles ondergaat.

BIJLAGE IV

MINIMUMNORMEN VOOR PERSONEN DIE PRAKTIJKRIJEXAMENS AFNEMEN

1. Vereiste vaardigheden voor een rijexaminator

- 1) Een persoon die bevoegd is tot het afnemen van een praktisch rijexamen van een kandidaat in een gemotoriseerd voertuig, moet beschikken over de kennis, de vaardigheden en het inzicht die verband houden met de aspecten vermeld in de punten 2 tot en met 8.
- 2) De vaardigheden van een examinerator moeten zijn afgestemd op het examineren van een kandidaat die de bevoegdheid wil verkrijgen voor de rijbewijscategorie waarvoor het rijexamen wordt afgelegd.
- 3) Kennis en begrip van besturen en examineren:
 - a) theorie van het rijgedrag;
 - b) risico-inschatting en ongevalvermijding; dat omvat tevens besef van en aandacht voor de kwetsbaarheid van niet-gemotoriseerde weggebruikers en gebruikers van gemotoriseerde tweewielers;
 - c) het handboek van rijexamennormen;
 - d) de eisen van het rijexamen;
 - e) het toepasselijke wegen- en verkeersrecht, inclusief het toepasselijke Unierecht en nationale recht en de richtsnoeren voor de uitlegging daarvan;
 - f) examinerings-theorie en -technieken;
 - g) defensief rijden.

4) Examineringsvaardigheden:

De examinerator moet in staat zijn:

- a) de algemene prestaties van de kandidaat accuraat te observeren, te monitoren en te beoordelen, en met name:
 - i) de correcte en volledige inschatting van gevaarlijke situaties;
 - ii) de accurate vaststelling van de oorzaak en de waarschijnlijke gevolgen van gevaarlijke situaties;
 - iii) het verwerven van bekwaamheid en het herkennen van fouten;
 - iv) uniformiteit en consistentie bij het examineren;
- b) snel informatie te verwerken en hoofdpunten te bepalen;
- c) te anticiperen, mogelijke problemen op te merken en strategieën te ontwikkelen om die aan te pakken;
- d) tijdige en constructieve feedback te geven.

5) Persoonlijke rijvaardigheid:

Een persoon die bevoegd is tot het afnemen van een praktijkexamen voor een bepaalde rijbewijscategorie, moet zelf in staat zijn dat type motorvoertuig te besturen naar consistent strenge normen.

6) Kwaliteit van de dienstverlening:

- a) er moet worden bepaald en meegedeeld wat de kandidaat kan verwachten tijdens het examen;
- b) er moet duidelijk worden gecommuniceerd en de inhoud, de vorm en de taal moeten zijn afgestemd op de toehoorders en de context, en de kandidaten moeten antwoord krijgen op hun vragen;
- c) de uitslag van het examen moet duidelijk worden toegelicht;
- d) alle kandidaten worden met respect en gelijk behandeld.

- 7) Kennis van voertuigtechniek en fysica, met inbegrip van kennis over:
 - a) voertuigtechnologie, zoals besturing, banden, remmen, lichten, met name voor motorfietsen en zware voertuigen;
 - b) veilig beladen;
 - c) fysische aspecten van het voertuig, zoals snelheid, wrijving, dynamica en energie.
- 8) Een brandstof- of energie-efficiënte en milieuvriendelijke rijstijl.

2. Algemene voorwaarden

1) Een rijexaminator voor het rijbewijs van categorie B:

- a) moet ten minste drie jaar houder zijn van een rijbewijs van categorie B;
- b) moet ten minste 23 jaar oud zijn;
- c) moet de basiskwalificatie van punt 3 hebben behaald en vervolgens de kwaliteitswaarborgings- en periodieke opleidingsactiviteiten van punt 4 hebben gevolgd;
- d) moet een beroepsopleiding hebben gevolgd waarmee ten minste niveau 3 is afgesloten zoals bepaald in de Internationale Standaardclassificatie van het Onderwijs (*International Standard Classification of Education – ISCED*) van de Unesco;
- e) mag niet gelijktijdig actief zijn als rijexaminator en als commercieel rij-instructeur.

2) Een rijexaminator voor het rijbewijs van de overige categorieën:

- a) moet houder zijn van een rijbewijs van de betrokken categorie of middels een adequate beroepskwalificatie beschikken over gelijkwaardige kennis;
- b) moet de basiskwalificatie van punt 3 hebben behaald en vervolgens de kwaliteitswaarborgings- en periodieke opleidingsactiviteiten van punt 4 hebben gevolgd;
- c) moet een gekwalificeerd rijexaminator voor het rijbewijs van categorie B zijn geweest en die taak gedurende ten minste drie jaar hebben uitgeoefend; die laatste vereiste kan vervallen indien de examinator kan aantonen dat hij of zij:
 - i) beschikt over ten minste vijf jaar rijervaring in de betrokken categorie; of
 - ii) een hoger theoretisch en praktisch rijvaardigheidsexamen heeft afgelegd dan nodig is voor het behalen van een rijbewijs, waardoor dat vereiste overbodig is;
- d) moet een beroepsopleiding hebben gevolgd waarmee ten minste niveau 3 is afgesloten zoals bepaald in de ISCED;
- e) mag niet gelijktijdig actief zijn als rijexaminator actief en als commercieel rij-instructeur.

3) Beroepsnorm

De examinatoren moeten bij de uitvoering van praktische beoordelingen vrij blijven van directe of indirecte beïnvloeding van buitenaf. Zij moeten zich onthouden van elke handeling die onverenigbaar is met hun taken en nemen bij de uitvoering van hun taken objectiviteit en onpartijdigheid in acht.

4) Gelijkwaardigheid

- a) De lidstaten mogen een examinator toestaan rijexamens af te nemen voor de categorieën AM, A1, A2 en A als hij of zij voor een van die categorieën de in punt 3 vereiste basiskwalificatie heeft behaald.
- b) De lidstaten mogen een examinator toestaan rijexamens af te nemen voor de categorieën C1, C, D1 en D als hij of zij voor een van die categorieën de in punt 3 vereiste basiskwalificatie heeft behaald.
- c) De lidstaten mogen een examinator toestaan rijexamens af te nemen voor de categorieën BE, C1E, CE, D1E en DE als hij of zij voor een van die categorieën de in punt 3 vereiste basiskwalificatie heeft behaald.

3. Basiskwalificatie

1) Basisopleiding

- a) Alvorens een persoon bevoegd is om rijexamens af te nemen, moet die persoon op bevredigende wijze een door de lidstaat vast te stellen opleidingsprogramma voltooiën om de in punt 1 genoemde vaardigheden op te doen.
- b) De lidstaten moeten bepalen of de inhoud van een bepaald opleidingsprogramma de bevoegdheid geeft om rijexamens af te nemen van slechts één rijbewijscategorie, of van meerdere.

2) Examens

- a) Alvorens een persoon bevoegd wordt verklaard rijexamens af te nemen, moet die persoon aantonen over voldoende kennis, inzicht, vaardigheden en geschiktheid te beschikken met betrekking tot de aspecten die vermeld zijn in punt 1.
- b) De lidstaten moeten een examineringsprocedure hanteren waarmee de in punt 1 en met name punt 1.4 omschreven vaardigheden van de persoon op pedagogisch verantwoorde wijze worden getoetst. De examineringsprocedure moet aan de toegankelijkheidsvoorschriften van Richtlijn (EU) 2019/882 van het Europees Parlement en de Raad⁽¹⁾ voldoen en zowel een theoretisch als een praktisch element omvatten. Indien passend mag gebruik worden gemaakt van computertoetsen. Bijzonderheden over de aard en duur van de proeven en de beoordelingen in het kader van de examinering moeten door de individuele lidstaten worden vastgesteld.
- c) De lidstaten moeten bepalen of de inhoud van een bepaald opleidingsprogramma de bevoegdheid geeft om rijexamens af te nemen van slechts één rijbewijscategorie, of van meerdere.

4. Kwaliteitsborging en periodieke bijscholing

1) Kwaliteitsborging

- a) De lidstaten moeten kwaliteitsborgingssystemen hanteren om ervoor te zorgen dat de normen voor rijexaminatoren op peil blijven.
- b) In het kader van kwaliteitsborgingssystemen moeten onder meer controles plaatsvinden van examinatoren tijdens het werk, hun bijscholing, de verlenging van hun vergunningen en hun permanente professionele ontwikkeling, alsook van de resultaten van de examens die zij hebben afgenomen.
- c) De lidstaten moeten ervoor zorgen dat elke examinerator in het kader van de kwaliteitsborging jaarlijks de controles ondergaat die vermeld zijn in punt 4.1, b). Voorts moeten de lidstaten ervoor zorgen dat elke examinerator om de vijf jaar gecontroleerd wordt tijdens het afnemen van examens, gedurende in totaal minimaal een halve dag, zodat de controle meerdere examens omvat. Wanneer er problemen worden vastgesteld, moeten corrigerende maatregelen worden getroffen. De controleur moet daartoe door de lidstaat bevoegd zijn verklaard.
- d) De lidstaten kunnen bepalen dat wanneer een examinerator bevoegd is om in meerdere categorieën examens af te nemen, het voldoen aan de eisen inzake controles in een categorie gelijk staat met het voldoen aan de eisen voor meerdere categorieën.
- e) Op het afnemen van rijexamens moet door een door de lidstaat erkend lichaam controle en toezicht worden uitgeoefend met het oog op de correcte en consequente beoordeling. De lidstaten moeten ervoor zorgen dat de leden van dat orgaan die met de monitoring en het toezicht belast zijn, bij de uitoefening van hun taken onpartijdig zijn en onafhankelijk zijn van inmenging van buitenaf of van politieke druk.

⁽¹⁾ Richtlijn (EU) 2019/882 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 betreffende de toegankelijkheidsvoorschriften voor producten en diensten (PB L 151 van 7.6.2019, blz. 70, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj>).

2) Periodieke bijscholing

- a) De lidstaten moeten ervoor zorgen dat rijexaminatoren om hun bevoegdheid te behouden, ongeacht het aantal categorieën waarvoor zij bevoegd zijn, deelnemen aan:
 - i) een vaste minimumbijscholing van vier dagen per periode van twee jaar om:
 - de vereiste kennis, examinerings- en communicatieve vaardigheden op peil te houden en te actualiseren;
 - nieuwe vaardigheden op te doen die onmisbaar zijn geworden voor de uitoefening van hun beroep;
 - ervoor te zorgen dat zij bij het afnemen van examens eerlijke en uniforme maatstaven blijven hanteren;
 - ii) een minimumbijscholing van ten minste vijf dagen per periode van vijf jaar om de vereiste praktische rijvaardigheid op peil te houden en te verbeteren.
- b) De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat examinatoren bij wie in het kader van de kwaliteitsborgingsprocedure is geconstateerd dat hun prestaties ernstig tekortschieten, snel speciale bijscholing krijgen.
- c) Periodieke bijscholing kan worden verstrekt in de vorm van instructies, klassikaal onderwijs, klassieke of computerlessen, en kan individueel of in groepsverband plaatsvinden. Eventueel kunnen de lidstaten periodieke bijscholing ook gebruiken voor de heraccreditatie van normen.
- d) De lidstaten kunnen bepalen dat wanneer een examiner bevoegd is om in meerdere categorieën examens af te nemen, het voldoen aan de bijscholingseisen in een categorie gelijk staat met het voldoen aan de bijscholingseisen voor meerdere categorieën, mits wordt voldaan aan de voorwaarde vermeld in punt 4.2, e).
- e) Wanneer een examiner in 24 maanden geen examen heeft afgenomen voor een bepaalde categorie, moet de examiner een passende herbeoordeling ondergaan alvorens hij of zij weer toelating krijgt om voor die categorie examens af te nemen. De herbeoordeling kan een onderdeel zijn van het in punt 4.2, a), vermelde vereiste.

5. Verworven rechten

- 1) De lidstaten kunnen personen die onmiddellijk vóór 19 januari 2013 bevoegd waren om rijexamens af te nemen, toestaan rijexamens te blijven afnemen, ook als die bevoegdheid niet is verleend conform de algemene voorwaarden van punt 2 of de basiskwalificatieprocedure van punt 3.
- 2) De regelmatige controles en het kwaliteitsborgingssysteem van punt 4 zijn evenwel ook voor die examinatoren verplicht.

BIJLAGE V

MINIMUMEISEN INZAKE OPLEIDING EN EXAMENS VOOR BESTUURDERS VAN SAMENSTELLEN, MET INBEGRIJ VAN VOERTUIGEN OP ALTERNATIEVE BRANDSTOFFEN, EN VAN KAMPEERAUTO'S EN HULPVERLENINGSVOERTUIGEN

De lidstaten moeten de nodige maatregelen nemen met het oog op:

- a) het goedkeuren van en het houden van toezicht op de opleiding als bedoeld in artikel 10, lid 1, punt d); of
- b) de organisatie van examens inzake rijvaardigheid en rijgedrag als bedoeld in artikel 10, lid 1, punt d).

Titel A

SAMENSTELLEN

1. De opleiding van de bestuurder moet minstens zeven uur duren.
2. Inhoud van de opleiding van de bestuurder

De opleiding van de bestuurder moet de kennis, de rijvaardigheid en het rijgedrag bestrijken als omschreven in bijlage II, punten 2 en 7. Bijzondere aandacht moet worden besteed aan rijdynamiek, veiligheidscriteria, trekkend voertuig en aanhangwagen (koppelingsmechanisme), correct laden en veiligheidsaccessoires.

Een praktijkgedeelte moet de volgende oefeningen omvatten: versnellen, vertragen, achteruitrijden, remmen, stopafstand, veranderen van rijstrook, remmen en uitwijken, slingeren van de aanhangwagen, afkoppelen en aankoppelen van een aanhangwagen aan het trekkend voertuig, en parkeren.

Elke deelnemer moet het praktijkgedeelte van de opleiding afleggen en zijn of haar rijvaardigheid en rijgedrag op de openbare weg demonstreren.

De samenstellen van voertuigen die voor de opleiding worden gebruikt, moeten behoren tot de categorie van de samenstellen van voertuigen waarvoor de aanvrager een rijbewijs heeft aangevraagd.

3. Duur en inhoud van de examens inzake rijvaardigheid en rijgedrag

De duur van het examen en de afgelegde afstand moeten toereikend zijn om de rijvaardigheid en het rijgedrag als uiteengezet in punt 2 te beoordelen.

Titel B

KAMPEERWAGENS EN HULPVERLENINGSVOERTUIGEN

1. De opleiding van de bestuurder duurt minstens zeven uur en mag op de openbare weg of op een gesloten circuit worden georganiseerd.
2. Inhoud van de opleiding van de bestuurder

De opleiding van de bestuurder moet de kennis, de rijvaardigheid en het rijgedrag bestrijken zoals uiteengezet in bijlage II, titel A, punt 2, en wat betreft categorie C1, bijlage II, titel B, punt 8. Bijzondere aandacht wordt besteed aan rijdynamiek, veiligheidscriteria, correct laden en veiligheidsaccessoires.

Een praktijkgedeelte moet de volgende oefeningen omvatten: versnellen, vertragen, achteruitrijden, remmen, stopafstand, veranderen van rijstrook, slingeren van de aanhangwagen, afkoppelen en aankoppelen van een aanhangwagen aan het trekkend voertuig, remmen en uitwijken, en parkeren. Wat hulpverleningsvoertuigen betreft, moet er in het bijzonder op worden toegezien dat de bestuurder over de nodige vaardigheden beschikt om extra moeilijkheden als gevolg van het rijden in een noodsituatie naar behoren aan te pakken.

De voertuigen die voor de opleiding worden gebruikt, moeten behoren tot de rijbewijscategorie waarvoor de aanvrager een rijbewijs heeft aangevraagd.

3. Duur en inhoud van het examen inzake rijvaardigheid en rijgedrag

De duur van het examen en de afgelegde afstand moeten toereikend zijn om de rijvaardigheid en het rijgedrag als uiteengezet in punt 2 te beoordelen.

—

BIJLAGE VI

MINIMUMEISEN INZAKE OPLEIDING EN EXAMENS VOOR BESTUURDERS VAN MOTORFIETSEN VAN CATEGORIE A (GELEIDELIJKE TOEGANG)

1. De lidstaten moeten de nodige maatregelen nemen met het oog op:
 - a) het goedkeuren van en het houden van toezicht op de opleiding als bedoeld in artikel 10, lid 1, punt c); of
 - b) de organisatie van examens inzake rijvaardigheid en rijgedrag als bedoeld in artikel 10, lid 1, punt c).
2. De opleiding van de bestuurder moet minstens zeven uur duren.
3. Inhoud van de opleiding van de bestuurder

De opleiding van de bestuurder moet alle in bijlage II, punt 6, bestreken aspecten bestrijken.

Elke deelnemer moet het praktijkgedeelte van de opleiding afleggen en zijn of haar rijvaardigheid en rijgedrag op de openbare weg aantonen.

De motorfietsen die voor de opleiding worden gebruikt, behoren tot de categorie motorfietsen waarvoor de aanvrager een rijbewijs heeft aangevraagd.
4. Duur en inhoud van de examens inzake rijvaardigheid en rijgedrag

De duur van het examen en de afgelegde afstand moeten toereikend zijn om de rijvaardigheid en het rijgedrag zoals uiteengezet in punt 3 te beoordelen.

BIJLAGE VII
CONCORDANTIETABEL

Richtlijn 2006/126/EG	Verordening (EU) nr. 383/2012	Deze richtlijn
—	—	Artikel 1
—	—	Artikel 2, punten 1, 2, 3, 13 en 14
Artikel 1, lid 1	—	Artikel 4, lid 1
Artikel 1, leden 2, 3 en 4	—	Artikel 4, leden 5 en 6
—	—	Artikel 3, leden 1 tot en met 5
Artikel 2, lid 1	—	Artikel 3, lid 6
Artikel 2, lid 2	—	Artikel 4, lid 3
Artikel 3, leden 1 en 2	—	Artikel 4, lid 2
Artikel 3, lid 3	—	Artikel 4, lid 4
—	—	Artikel 4, lid 7
—	—	Artikel 5, leden 1 tot en met 5 en lid 7
Artikel 4, lid 1, eerste zin	—	Artikel 6, lid 1
Artikel 4, lid 1, tweede zin	—	Artikel 7, lid 1
Artikel 4, lid 1, derde zin	—	Artikel 2, punt 4
Artikel 4, lid 2	—	Artikel 6, lid 1, punt a)
Artikel 4, lid 2, eerste streepje	—	Artikel 6, lid 1, punt a), en artikel 2, punten 5, 6 en 7
Artikel 4, lid 2, tweede streepje	—	Artikel 7, lid 1, punt a)
Artikel 4, lid 3	—	Artikel 6, lid 1, punt b)
Artikel 4, lid 3, eerste streepje	—	Artikel 2, punt 8
Artikel 4, lid 3, tweede streepje	—	Artikel 2, punt 9
Artikel 4, lid 3, punt a), eerste en tweede streepje	—	Artikel 6, lid 1, punt b), i)
Artikel 4, lid 3, punt a), derde streepje	—	Artikel 7, lid 1, punt a)

Richtlijn 2006/126/EG	Verordening (EU) nr. 383/2012	Deze richtlijn
Artikel 4, lid 3, punt b), eerste streepje	—	Artikel 6, lid 1, punt b), ii)
Artikel 4, lid 3, punt b), tweede streepje	—	Artikel 7, lid 1, punt b)
Artikel 4, lid 3, punt c), i)	—	Artikel 6, lid 1, punt b), iii), eerste streepje
Artikel 4, lid 3, punt c), i), eerste streepje	—	Artikel 7, lid 1, punt c), i)
Artikel 4, lid 3, punt c), ii)	—	Artikel 6, lid 1, punt b), iii), tweede streepje
Artikel 4, lid 3, punt c), ii), eerste streepje	—	Artikel 7, lid 1, punt c), ii)
Artikel 4, lid 4	—	Artikel 6, lid 1, punt c)
Artikel 4, lid 4, eerste streepje	—	Artikel 2, punten 10 en 11
Artikel 4, lid 4, tweede streepje	—	Artikel 1, lid 2, punt b)
Artikel 4, lid 4, punt a)	—	Artikel 6, lid 1, punt c), i)
Artikel 4, lid 4, punt a), eerste streepje	—	Artikel 6, lid 1, punt c), i), eerste alinea, en artikel 2, punt 12
Artikel 4, lid 4, punt a), tweede streepje	—	Artikel 7, lid 1, punt a)
Artikel 4, lid 4, punt a), derde streepje	—	Artikel 6, lid 1, punt c), i), tweede en derde alinea
Artikel 4, lid 4, punt b), behalve de laatste zin	—	Artikel 6, lid 1, punt c), ii)
Artikel 4, lid 4, punt b), laatste zin	—	Artikel 7, lid 1, punt b)
Artikel 4, lid 4, punt c), behalve het laatste streepje	—	Artikel 6, lid 1, punt c), iii)
Artikel 4, lid 4, punt c), laatste streepje	—	Artikel 7, lid 1, punt b)
Artikel 4, lid 4, punt d)	—	Artikel 6, lid 1, punt c), iv)
Artikel 4, lid 4, punt e), behalve het laatste streepje	—	Artikel 6, lid 1, punt c), v)
Artikel 4, lid 4, punt e), laatste streepje	—	Artikel 7, lid 1, punt b)
Artikel 4, lid 4, punt f)	—	Artikel 6, lid 1, punt c), vi)
Artikel 4, lid 4, punt g), behalve het laatste streepje	—	Artikel 6, lid 1, punt c), vii)
Artikel 4, lid 4, punt g), laatste streepje	—	Artikel 7, lid 1, punt d)
Artikel 4, lid 4, punt h)	—	Artikel 6, lid 1, punt c), viii)

Richtlijn 2006/126/EG	Verordening (EU) nr. 383/2012	Deze richtlijn
Artikel 4, lid 4, punt i), behalve het laatste streepje	—	Artikel 6, lid 1, punt c), ix)
Artikel 4, lid 4, punt i), laatste streepje	—	Artikel 7, lid 1, punt d)
Artikel 4, lid 4, punt j)	—	Artikel 6, lid 1, punt c), x)
Artikel 4, lid 4, punt k), behalve het laatste streepje	—	Artikel 6, lid 1, punt c), xi)
Artikel 4, lid 4, punt k), laatste streepje	—	Artikel 7, lid 1, punt f)
Artikel 4, lid 5	—	Artikel 6, lid 2
Artikel 4, lid 6, eerste alinea, punt a)	—	Artikel 7, lid 2, punt a)
Artikel 4, lid 6, eerste alinea, punt b)	—	Artikel 7, lid 2, punt b)
Artikel 4, lid 6, eerste alinea, punt c)	—	Artikel 7, lid 2, punt c)
Artikel 4, lid 6, eerste alinea, punt d)	—	Artikel 7, lid 2, punt d)
Artikel 4, lid 6, tweede alinea	—	Artikel 7, lid 3
Artikel 4, lid 6, derde en vierde alinea	—	Artikel 7, lid 4
Artikel 4, lid 7, eerste alinea	—	Artikel 7, lid 1, punten e) en g)
Artikel 4, lid 7, tweede alinea	—	Artikel 7, lid 2, punten e) en f)
Artikel 5	—	Artikel 8
Artikel 6, lid 1	—	Artikel 9, lid 1
Artikel 6, lid 2, punt a)	—	Artikel 9, lid 2, punt a)
Artikel 6, lid 2, punt b)	—	Artikel 9, lid 2, punt b)
—	—	Artikel 9, lid 2, punt c)
—	—	Artikel 9, lid 2, punt d)
Artikel 6, lid 2, punt c)	—	Artikel 9, lid 2, punt e)
—	—	Artikel 9, lid 2, punt f)
Artikel 6, lid 2, punt d)	—	Artikel 9, lid 2, punt g)

Richtlijn 2006/126/EG	Verordening (EU) nr. 383/2012	Deze richtlijn
Artikel 6, lid 2, punt e)	—	Artikel 9, lid 2, punt h)
Artikel 6, lid 2, punt f)	—	Artikel 9, lid 2, punt i)
Artikel 6, lid 3	—	Artikel 9, lid 3
Artikel 6, lid 4, punten a) en b)	—	Artikel 9, lid 4, punten a) en b)
—	—	Artikel 9, lid 4, eerste alinea, punten c) en d), en tweede, derde en vierde alinea
Artikel 6, lid 4, punt c)	—	Artikel 9, lid 2, punt j)
—	—	Artikel 9, lid 2, punt k)
Artikel 7, lid 1	—	Artikel 10, lid 1
Artikel 7, lid 2	—	Artikel 10, lid 2), eerste, tweede en derde alinea
Artikel 7, lid 3, eerste alinea	—	Artikel 10, lid 3
Artikel 7, lid 3, tweede alinea	—	—
Artikel 7, lid 3, derde alinea	—	Artikel 10, lid 2, vierde alinea
Artikel 7, lid 3, vierde alinea	—	Artikel 10, lid 2, vierde alinea
Artikel 7, lid 3, vijfde alinea	—	Artikel 10, lid 2, vijfde alinea
—	—	Artikel 10, lid 2, zesde alinea
Artikel 7, lid 3, zesde alinea	—	Artikel 10, lid 2, zevende alinea
—	—	Artikel 10, lid 2, achtste alinea
Artikel 7, lid 4	—	Artikel 10, lid 4
Artikel 7, lid 5	—	Artikel 10, lid 5
—	—	Artikel 12
Artikel 8	—	Artikel 4, lid 8, artikel 5, lid 6, artikel 8, lid 2, artikel 10, lid 6, artikel 19, lid 2, en artikel 25

Richtlijn 2006/126/EG	Verordening (EU) nr. 383/2012	Deze richtlijn
Artikel 9	—	Artikel 26
Artikel 10	—	Artikel 19
Artikel 11, leden 1, 2 en 3	—	Artikel 13, leden 1, 2 en 3
Artikel 11, lid 4	—	Artikel 16, leden 1 en 2
Artikel 11, lid 5	—	Artikel 13, lid 4
—	—	Artikel 14
—	—	Artikel 15, leden 1, 3, 4 en 6 tot en met 10
Artikel 11, lid 6	—	Artikel 15, leden 2 en 5
—	—	Artikel 16, leden 3 en 4
—	—	Artikel 17
—	—	Artikel 18
Artikel 12	—	Artikel 20, lid 1
—	—	Artikel 20, leden 2, 3 en 4
Artikel 13	—	Artikel 21
Artikel 14	—	Artikel 24
Artikel 15, lid 1	—	Artikel 22, lid 1
Artikel 15, leden 2 en 3	—	Artikel 22, lid 2
Artikel 15, lid 4	—	Artikel 22, lid 3
—	—	Artikel 22, leden 4, 5 en 6
—	—	Artikel 23
—	—	Artikel 27
—	—	Artikel 28
Artikel 16	—	Artikel 29
Artikel 17	—	Artikel 30

Richtlijn 2006/126/EG	Verordening (EU) nr. 383/2012	Deze richtlijn
Artikel 18	Artikel 8	Artikel 31
Artikel 19	—	Artikel 32
Bijlage I	—	Bijlage I, delen A1, A2, D en E
—	Artikel 1	—
—	Artikel 2, lid 1	Bijlage I, deel B, punt 1)
—	Artikel 2, lid 2	—
—	Artikel 2, lid 3	—
—	Artikel 3	Bijlage I, deel B, punt 2)
—	Artikel 4	Bijlage I, deel B, punt 3)
—	Artikel 5, lid 1	Bijlage I, deel B, punt 4)
—	Artikel 5, lid 2	Bijlage I, deel B, punt 5)
—	Artikel 5, lid 3	Bijlage I, deel B, punt 6)
—	Artikel 5, lid 4	Bijlage I, deel B, punt 7)
—	Artikel 5, lid 5	Bijlage I, deel B, punt 8)
—	Artikel 6	—
—	Artikel 7, lid 1	Bijlage I, deel B, punt 9)
—	Artikel 7, lid 2	Bijlage I, deel B, punt 10)
—	Bijlage I	Bijlage I, deel B1
—	Bijlage II	Bijlage I, deel B2
—	Bijlage III	Bijlage I, deel B3
—	Bijlage IV	Bijlage I, deel B4
Bijlage II	—	Bijlage II
Bijlage III, behalve punten 3, 4 en 5	—	Bijlage III
Bijlage III, punten 3, 4 en 5	—	Artikel 11

Richtlijn 2006/126/EG	Verordening (EU) nr. 383/2012	Deze richtlijn
Bijlage IV	—	Bijlage IV
Bijlage V	—	Bijlage V, titel A
—	—	Bijlage V, titel B
Bijlage VI	—	Bijlage VI
Bijlage VII	—	—
Bijlage VIII	—	Bijlage VII