

Vergaderjaar 2021–2022

22 112

Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie

36 045

Situatie in de Oekraïne

Nr. 3464

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 juli 2022

Op 20 juni jl. heeft de Europese Commissie (hierna: Commissie) een verordening gepresenteerd, getiteld «*Voorstel voor een verordening van het Europees parlement en de Raad tot vaststelling van specifieke en tijdelijke maatregelen, naar aanleiding van de Russische invasie van Oekraïne, met betrekking tot door Oekraïne overeengekomen wetgeving afgegeven bestuurdersdocumenten*».¹

Gegeven de urgentie van het Commissievoorstel, is het Tsjechisch voorzitterschap van de Raad voornemens om via een versnelde procedure op korte termijn over te gaan tot vaststelling van het standpunt van de Raad. Op 13 juli aanstaande zal in het Comité van Permanente Vertegenwoordigers (COREPER) een vaststelling van het standpunt plaatsvinden. Gelet op de zeer hoge snelheid van dit onderhandelingsproces en het belang dat het kabinet hecht aan een tijdige informatievoorziening aan uw Kamer, is ervoor gekozen u per brief een toelichting op en appreciatie van het voorstel te doen toekomen in plaats van een BNC-fiche.

Inhoud van het voorstel

Het voorstel van de Commissie heeft als doel passend te voorzien in een geharmoniseerd kader voor de erkenning van Oekraïense rijbewijzen op het grondgebied van de Europese Unie (hierna: EU), zolang de periode van tijdelijke bescherming² van Oekraïners duurt. De kern van het voorstel is dat Oekraïners (of andere inwoners van Oekraïne die onder de beschermingsregeling vallen) die tijdelijke of passende bescherming genieten (de vluchtelingenstatus waaronder de meeste Oekraïense vluchtelingen momenteel in de EU verblijven) met een Oekraïens rijbewijs, inclusief beroepschauffeurs, in de EU kunnen rijden. De tijdelijke

¹ COM (2022) 313, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52022PC0313>.

² Oekraïners krijgen momenteel bescherming volgens de Richtlijn Tijdelijke Bescherming (2001/55 EG).

bescherming waar Oekraïners momenteel onder vallen geldt tot 4 maart 2023 en kan daarna met een half jaar tot een jaar verlengd worden, tot maximaal 3 jaar. Daarnaast zet de Commissie in op een integrale en fraudebestendige implementatie van de erkenningen van Oekraïense rijbewijzen. Een ander belangrijk punt dat de Commissie onderstreept, is dat Oekraïne grotendeels een gelijkaardig rijbewijssysteem kent en de erkenning daarom relatief eenvoudig te implementeren is, zonder grote gevolgen voor de verkeersveiligheid, omdat mensen voor een Oekraïens rijbewijs grotendeels aan dezelfde eisen moeten voldoen als rijbewijshouders in de lidstaten van de EU.

De Commissie geeft aan dat het voorstel nodig is, omdat er vele miljoenen Oekraïners naar de EU zijn gevlucht vanwege de oorlog naar aanleiding van de Russische inval. Onder normale omstandigheden mogen Oekraïners, net als de meeste derdelanders, in de meeste EU-landen maximaal een half jaar rijden met hun rijbewijs. Omdat de eerste Oekraïense vluchtelingen onder tijdelijke bescherming vanaf eind februari jongstleden in de EU aankwamen, komt deze termijn van een half jaar steeds dichterbij en acht de Commissie het noodzakelijk om zo spoedig mogelijk uniforme regels voor de houders van Oekraïense rijbewijzen te scheppen.

De Commissie geeft aan dat het belangrijk is dat deze groep vluchtelingen gebruik kan maken van een Oekraïens rijbewijs in de EU, aangezien ze dit in staat stelt mobiel te zijn. Daarnaast is een erkenning van Oekraïense rijbewijzen nodig omdat de druk op exameninstanties en uitgevende instanties anders toeneemt gezien de vele Oekraïners onder tijdelijke bescherming die een rijbewijs voor in de EU nodig hebben in het land waar ze verblijven. Ook wil de Commissie graag beroepschauffeurs tegemoetkomen zodat ze zo snel mogelijk kunnen deelnemen aan economische activiteiten, dit omdat ook op dit vlak Oekraïne een rijbewijsstelsel heeft dat zeer lijkt op het EU-stelsel en de eisen voor beroepschauffeurs in Oekraïne daarmee vergelijkbaar zijn als in de EU.

Concreet stelt de Commissie voor dat Oekraïense rijbewijzen die in het bezit zijn van de groep die tijdelijke bescherming geniet, door lidstaten moeten worden erkend en dat een internationaal rijbewijs niet nodig is om het rijbewijs in de EU te kunnen gebruiken. Het internationale rijbewijs is een vertaling van het rijbewijs dat met name door handhavers gebruikt wordt om bijvoorbeeld rijbewijzen in een ander schrift te kunnen lezen. Ook kan Oekraïne eenzijdig de betreffende rijbewijzen administratief verlengen en dus bijvoorbeeld aangeven dat verlopen rijbewijzen een jaar langer geldig zijn, of eventueel nog langer. Oekraïne dient dit wel bekend te maken aan de lidstaten en de Unie.

Daarnaast is het met deze verordening voor lidstaten mogelijk om voor de groep die tijdelijke bescherming geniet waarvan het rijbewijs is verloren of gestolen een nieuw rijbewijs met dezelfde categorie of categorieën af te geven. De lidstaten voeren hiertoe een speciale tijdelijke Uniecode in die alleen geldig is voor de duur van de tijdelijke bescherming (code 99.01). Om dit tijdelijke rijbewijs, geldig in de gehele EU, af te kunnen geven, moet de betreffende afgevende instantie bij de Oekraïense autoriteiten nagaan of iemand recht heeft op het rijbewijs en voor welke categorieën, bijvoorbeeld auto, bus, vrachtwagen of snorfiets, het nieuw afgegeven rijbewijs geldig wordt. Als verificatie in samenwerking met Oekraïne niet mogelijk is, krijgt de lidstaat de mogelijkheid om een rijbewijs af te geven alleen voor nationaal grondgebied.

Het wordt voor lidstaten ook mogelijk om Oekraïense (beroeps-)chauffeurs onder tijdelijke bescherming, die in het bezit zijn van een

Oekraïens rijbewijs waarmee internationaal goederen- of personenvervoer mag worden verricht, na toetsing te voorzien van een rijbewijs of kwalificatiekaart met een speciale uniecode 95.01 waarmee de chauffeurs professioneel goederen- of personenvervoer in de EU mogen verrichten. Deze mogelijkheid is een uitzondering op de reguliere situatie waarin een chauffeur met Oekraïens rijbewijs pas beroepsgoederenvervoer mag verrichten als hij of zij in de EU bepaalde examens heeft gehaald om zo de zogenaamde beroepskwalificatie te krijgen.

Het onderhavige voorstel van de Commissie geeft de betreffende chauffeurs de mogelijkheid om met een aangepast opleidingsschema van maximaal 60 uur waarvan ten minste 10 uur praktijk rijles en vervolgens een schriftelijk of mondeling examen de beroepskwalificatie te halen, om zo zeker te stellen dat de betreffende chauffeur dezelfde kennis heeft als die nodig wordt geacht in de richtlijn betreffende de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders van bepaalde voor goederen- en personenvervoer over de weg bestemde voertuigen³. Het aldus behaalde rijbewijs of de kwalificatiekaart mag niet langer geldig zijn dan de tijdelijke bescherming van de desbetreffende chauffeur. Deze rijbewijzen of kwalificatiebewijzen worden voorzien van een speciale code en dienen binnen de hele EU erkend te worden.

Kabinetsappreciatie

Essentie Nederlands beleid

Het Nederlandse rijbewijzenbeleid is met name gebaseerd op Europese wet- en regelgeving. Het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) is in Nederland de bevoegde exameninstantie, terwijl de Dienst Wegverkeer (RDW) zich bezighoudt met de documentafgifte van rijbewijzen. Het huidige EU-rijbewijsbeleid is opgenomen in de derde rijbewijsrichtlijn⁴. Het kabinet is voorstander van een dergelijk gemeenschappelijk beleid en heeft dit met name geïmplementeerd in de Wegenverkeerswet 1994. Op basis hiervan mogen onder normale omstandigheden de meeste derdelanders, waaronder Oekraïners, in Nederland maximaal een half jaar rijden met hun rijbewijs.

Bovendien leidt de integratie van het rijbewijzenbeleid tot vrij verkeer van personen en goederen, waar het kabinet voorstander van is, omdat de standaarden van het rijbewijs in de gehele Unie op deze manier gelijk zijn en alle rijbewijzen van lidstaten in de EU moeten worden erkend.

Het kabinetsbeleid ten aanzien van Oekraïense vluchtelingen is dat wordt ingezet op zo spoedig mogelijke integratie in de samenleving. Hierbij is de inzet van het kabinet om Oekraïners de kans te geven aan het werk te gaan.⁵ Een geldig rijbewijs kan hieraan bijdragen, aangezien het van nut kan zijn om naar werk te reizen, maar bijvoorbeeld ook om goederenvervoer te verrichten (bijvoorbeeld hulpgoederen voor humanitaire hulp).

Inhoudelijke appreciatie

Het kabinet is positief over het Commissievoorstel, aangezien het goed aansluit bij het kabinetsbeleid ten aanzien van Oekraïense vluchtelingen. Het past ook bij het beleid op het gebied van rijbewijzen dat we in

³ Richtlijn 2003/59/EG van 15 juli 2003 betreffende de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders van bepaalde voor goederen- en personenvervoer over de weg bestemde voertuigen.

⁴ Richtlijn 2006/126/EG van 20 december 2006 betreffende het rijbewijs.

⁵ Kamerstukken 19 637 en 36 045, nr. 2834.

Nederland en vanuit de EU voeren. Het kabinet is positief over het voorstel, omdat met de verordening wordt bijgedragen aan de integratie van de Oekraïense vluchtelingen in de Nederlandse samenleving en daarnaast het vrij verkeer van personen en goederen wordt bevorderd. Zo is het voor beroepschauffeurs cruciaal dat ze vracht en personen kunnen vervoeren zonder landsgrenzen als barrière. Dit is met name voor Nederland als handelsland van essentieel belang.

Het voorstel om Oekraïense rijbewijzen van personen die tijdelijke bescherming genieten te erkennen, vindt het kabinet logisch. Het is met name van belang om dit besluit te nemen omdat vluchtelingen op korte termijn al een half jaar in Nederland verblijven. Na deze periode kunnen deze personen hun rijbewijs niet meer gebruiken, waarmee hun mobiliteit sterk wordt ingeperkt. Het niet erkennen van deze rijbewijzen heeft tot gevolg dat Oekraïners examen moeten doen bij het CBR om een rijbewijs te halen. Naast administratieve lasten en druk op de capaciteit in Nederland, heeft dit ook gevolgen voor Oekraïense vluchtelingen zelf vanwege de met een examen gemoeide kosten. Daarnaast verwacht het kabinet dat de gevolgen voor de verkeersveiligheid van het voorstel klein zijn, omdat het Oekraïense rijbewijsstelsel grotendeels gelijk is aan het Europese en chauffeurs daarmee op eenzelfde manier zijn opgeleid als chauffeurs in de Europese Unie en daarmee voldoen aan de eisen die Europees worden gesteld aan de rijopleiding om veilig de weg op te kunnen.

Het kabinet ziet wel dat er (verstreckende) uitvoeringsconsequenties kleven aan de optionele bepalingen uit het voorliggende voorstel, omdat bijvoorbeeld de code 95.01 die wordt voorgesteld niet aansluit op bestaande structuren, bijvoorbeeld wat betreft examinering. Het kabinet vindt het dan ook noodzakelijk de gevolgen voor de uitvoering goed in beeld te krijgen en de Commissie wordt op dit punt om verduidelijking gevraagd. Afhankelijk hiervan vraagt het kabinet mogelijk het voorstel op specifieke punten aan te passen zodat het beter aansluit bij de huidige uitvoeringspraktijk, zodat het CBR bijvoorbeeld voor code 95.01 niet een geheel nieuw examen moet inrichten. Hiermee wordt het naar het oordeel van het kabinet eenvoudiger om gebruik te maken van de optionele bepalingen.

Het voorstel van de Commissie tot vrijstelling voor Oekraïense vluchtelingen van de plicht tot het hebben van een internationaal rijbewijs kan het kabinet tevens volgen, omdat het momenteel voor deze groep niet mogelijk is om een dergelijk internationaal rijbewijs te bemachtigen. In Nederland is dit momenteel al niet verplicht voor deze groep, maar in sommige andere lidstaten nog wel. Dit impliceert dat handhavingsinstanties zoals politie, Openbaar Ministerie (OM) en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) op de hoogte dienen te zijn van de verschijningsvormen, echtheidskenmerken en specificaties van de verschillende Oekraïense rijbewijzen die in omloop zijn. Het kabinet verzoekt de Commissie en/of de Oekraïense autoriteiten dan ook meer helderheid hierover te verschaffen, zodat handhavende instanties hiermee voldoende geïnformeerd kunnen worden en waar nodig effectief kunnen opereren.

In lijn met de erkenning van rijbewijzen, acht het kabinet het tevens passend dat Oekraïense autoriteiten eenzijdig rijbewijzen administratief kunnen verlengen voor de duur van de tijdelijke bescherming. Dit omdat het momenteel vrijwel onmogelijk is voor een Oekraïense vluchteling om terug te gaan naar Oekraïne om het rijbewijs te verlengen. Het is voor het kabinet belangrijk dat lidstaten hierover tijdig worden geïnformeerd.

De voorgestelde mogelijkheid om bij gestolen of verloren rijbewijzen een tijdelijk Nederlands rijbewijs met speciale code te verkrijgen, is naar het oordeel van het kabinet ook wenselijk, mede in het kader van het voornemen Oekraïense vluchtelingen zo goed mogelijk te faciliteren. Met name door de verplichting om eerst bij de Oekraïense autoriteiten (of op basis van een Oekraïens digitaal rijbewijs) na te gaan of iemand echt recht heeft op een rijbewijs en voor welke categorieën, wordt de kans op fraude beperkt.

Het kabinet meent wel dat de gevolgen voor de uitvoering van deze mogelijkheid tot het verkrijgen van een tijdelijk Nederlands rijbewijs nog beter in beeld moeten worden gebracht door de Commissie, voordat deze optie definitief uitvoerbaar kan worden geacht. Het kabinet verzoekt de Commissie dan ook om nadere toelichting op dit punt. Daarnaast wil het kabinet graag weten hoe toegankelijk het Oekraïense systeem om rijbewijsgegevens te raadplegen inmiddels is voor lidstaten en wat de verwachtingen hieromtrent zijn in de nabije toekomst.

Ook wordt in het voorliggende voorstel niet duidelijk wat de medische vereisten zijn voor de betreffende Oekraïense chauffeurs aan wie Nederland een rijbewijs wil verstrekken. Het kabinet wil daarnaast graag weten of dezelfde Europese eisen voor medische keuringen gelden voor deze groep, zoals bijvoorbeeld een verplichte keuring bij het verlengen van een rijbewijs voor vrachtwagenchauffeurs, of voor chauffeurs met medische problemen die de rijgeschiktheid beïnvloeden en hierover verduidelijking vragen tijdens de onderhandelingen. Indien nodig wordt door het kabinet ingezet op een mogelijkheid om rijbewijzen waarvoor een medische keuring verplicht is niet te verstrekken totdat door de aanvrager van het rijbewijs aan de medische eisen wordt voldaan.

Een andere vraag die het kabinet over dit deel van het voorstel heeft, is of er geen andere mogelijkheid is om een rijbewijs met de speciale code 99.01 te verstrekken, zodat het rijbewijs langer geldig is dan de einddatum van de tijdelijke bescherming. Het huidige Commissievoorstel zorgt er namelijk voor dat bij elke verlenging van de vluchtelingenstatus tevens een nieuw rijbewijs moet worden aangevraagd met de bijbehorende kosten voor de Oekraïense vluchteling en de uitvoering van dien. Het kabinet vraagt de Commissie dan ook naar mogelijke alternatieven.

Ook geeft de Commissie de optie om een tijdelijk rijbewijs voor alleen nationaal grondgebied af te geven als er geen informatie achterhaald kan worden. Het kabinet vindt het onverstandig om dit voor Nederland in te voeren, omdat bij afwezigheid van dergelijke informatie, er onvoldoende waarborgen zijn voor de verkeersveiligheid.

Het kabinet ondersteunt het voornemen van de Commissie om een optionele speciale uniecode 95.01 in te voeren voor beroepschauffeurs die reeds een Oekraïens «certificate of professional competence» (CPC)⁶ bezitten. De door de commissie voorgestelde nieuwe code 95.01 geeft gelijke rechten als de Europese code 95. Het kabinet ondersteunt dit voornemen, omdat het Oekraïense rijbewijsstelsel relatief vergelijkbaar is met het Europese en de gevolgen voor de verkeersveiligheid daarmee naar verwachting klein zijn. Daarnaast wordt deze groep chauffeurs hiermee geholpen om beroeps- of personenvervoer te kunnen verrichten en daarmee hun beroep uit te oefenen.

⁶ Dit is het rijbewijs dat aantoont dat beroepsgoederen of personenvervoer mag worden verricht in Oekraïne.

Het kabinet vindt echter de vorm van de code 95.01 zoals nu is voorgesteld moeilijk uitvoerbaar, aangezien er op korte termijn voor een waarschijnlijk relatief kleine groep nieuwe opleidings- en exameneisen moeten worden geformuleerd, ontwikkeld en uitgevoerd. Dit lijkt een kostbare aangelegenheid en daarnaast lijkt het ingewikkeld te implementeren in de systemen van het CBR en de RDW. Ook moeten betreffende chauffeurs relatief veel kosten maken (60 uur rijles waarvan tenminste 10 uur praktijkles en een examen) voor een rijbewijs dat alleen geldig is zolang hun tijdelijke bescherming geldt. Dit lijkt naar het oordeel van het kabinet op het eerste gezicht niet in verhouding.

Het kabinet zet er dan ook op in aan te sluiten bij structuren zoals deze nu al zijn ingericht voor de nascholing van code 95 en als dit niet lukt overwegen deze optionele bepaling niet in te voeren. Een voorstel kan zijn om Oekraïense chauffeurs die code 95.01 willen halen, in plaats van de procedure die wordt voorgesteld, een certificaat van nascholing te laten halen, zoals dat nu al gebruikelijk is voor beroepschauffeurs om hun beroepskwalificatie te behouden.⁷ Dit is waarschijnlijk goedkoper, uitvoerbaarder en gebruiksvriendelijker voor de betreffende chauffeurs. Naast de mogelijkheid die door de Commissie wordt voorgesteld, bestaat ook nog de gebruikelijke route voor chauffeurs om code 95 te behalen. Hierbij dienen ook rijlessen te worden gevolgd en examens te worden gedaan bij het CBR. Het voordeel van deze optie is dat het rijbewijs met code 95 daarmee direct 5 jaar geldig is en niet zo lang als de tijdelijke bescherming geldt. Beide alternatieven worden door het kabinet tijdens de onderhandelingen onder de aandacht gebracht van de Commissie.

Eerste inschatting van krachtenveld

Het merendeel van de lidstaten heeft zich positief uitgelaten over het voorstel. De steun aan Oekraïners onder tijdelijke bescherming is in de EU breed gedragen en de urgentie van dit voorstel wordt onderschreven. Bij het merendeel van de lidstaten leeft nog vragen omtrent de precieze invulling van de optionele bepalingen. Daarnaast zijn er, in lijn met de vragen van het kabinet, naar meer lidstaten met vragen ten aanzien van de uitvoering van het voorstel. Landen waarin zich meer Oekraïense (beroeps)chauffeurs met een vluchtelingenstatus bevinden en die bijvoorbeeld aan Oekraïne grenzen, zullen waarschijnlijk genegen zijn om de optionele bepalingen zoals die voor code 95.01 en/of code 99.01 te implementeren, omdat de doelgroep voor deze bepalingen in die landen het grootst is. Het voorzitterschap heeft bovengenoemde zorgen grotendeels overgenomen en inmiddels het Raadsmandaat vastgesteld. Europarlementariër Marinescu (EPP) is aangesteld als rapporteur en het Europees parlement (EP) heeft zich tevens positief uitgelaten over het voorstel en met name de urgentie hiervan benadrukt. Het EP heeft dan ook besloten om het voorstel via een versnelde procedure te behandelen en inmiddels is het voorstel door het EP in de plenaire stemming aangenomen.

Oordeel ten aanzien van bevoegdheid, subsidiariteit, proportionaliteit, financiële gevolgen

Bevoegdheid

Het oordeel van het kabinet ten aanzien van de bevoegdheid is positief. De Commissie stelt artikel 91, eerste lid, VWEU voor als rechtsgrondslag voor dit voorstel. Dit artikel geeft de EU de bevoegdheid tot het vaststellen

⁷ Een beroepschauffeur uit de EU moet namelijk elke 5 jaar 35 uur nascholing (waarvan 7 uur praktijk) volgen voordat het rijbewijs met code 95 mag worden verlengd.

van EU-wetgeving met betrekking tot onder meer gemeenschappelijke regels voor internationaal vervoer vanuit of naar het grondgebied van een lidstaat of over het grondgebied van één of meer lidstaten (artikel 91, lid 1, onder a), VWEU), de voorwaarden waaronder vervoerondernemers worden toegelaten tot nationaal vervoer in een lidstaat waarin zij niet woonachtig zijn (artikel 91, lid 1, onder b), VWEU), maatregelen die de veiligheid van het vervoer kunnen verbeteren (artikel 91, lid 1, onder c, VWEU) en alle overige dienstige bepalingen (artikel 91, lid 1, onder d, VWEU). Het kabinet acht dit de juiste rechtsgrondslag en daarmee is de Unie bevoegd om dit voorstel te doen. Op het terrein van vervoer is sprake van een gedeelde bevoegdheid tussen de EU en de lidstaten (artikel 4, lid 1 onder g VWEU).

Subsidiariteit

Het kabinet beoordeelt de subsidiariteit als positief. De voorgestelde verordening heeft tot doel Oekraïners met een Oekraïens rijbewijs die tijdelijke of passende bescherming genieten de mogelijk te geven in de EU te kunnen rijden. Gezien de transportsector als ook personenvervoer een grensoverschrijdend karakter hebben en meerdere lidstaten worden geraakt, is het onwaarschijnlijk dat de tekortkomingen van de regels worden verholpen wanneer lidstaten individueel regels stellen over de toegang tot het beroep van wegvervoerder en de toegang tot de markt van het internationaal goederenvervoer over de weg. De doelstelling kan dan ook onvoldoende door de lidstaten op centraal, regionaal of lokaal niveau worden verwezenlijkt. Door een gecoördineerde EU-aanpak kan optimaal worden samengewerkt tussen de lidstaten, en hun vervoerders, om het vrij verkeer van personen en goederen in stand te houden, alsook de Oekraïense vluchtelingen in dit kader te ondersteunen. Om die redenen is optreden op het niveau van de EU gerechtvaardigd.

Proportionaliteit

Het kabinet beoordeelt de proportionaliteit als positief. De voorgestelde verordening heeft tot doel Oekraïners met een Oekraïens rijbewijs die tijdelijke of passende bescherming genieten de mogelijk te geven in de EU te kunnen rijden. Het voorgestelde optreden is geschikt om deze doelstelling te bereiken, omdat de tijdelijke erkenning van Oekraïense rijbewijzen, het eenzijdig verlengen van rijbewijzen door Oekraïense autoriteiten, als ook de optie om bij gestolen of verloren rijbewijzen een tijdelijk Nederlands rijbewijs met speciale code te verkrijgen, alle ervoor zorgen dat vluchtelingen ook na een half jaar verblijf de mogelijkheid behouden in de EU te rijden. Bovendien gaat het voorgestelde optreden niet verder dan noodzakelijk, omdat het ruimte laat aan lidstaten om optionele bepalingen, bijvoorbeeld met betrekking tot het tijdelijk afgeven van rijbewijzen aan Oekraïense vluchtelingen die hun rijbewijs kwijt zijn of het invoeren van code 95.01 voor beroepschauffeurs, afhankelijk van hun nationale wet- en regelgeving, al dan niet te implementeren. Daarnaast hebben de voorgestelde maatregelen ter erkenning van Oekraïense rijbewijzen een tijdelijk karakter.

Financiële gevolgen

Het voorliggende voorstel heeft geen consequenties voor de EU-begroting. Het kabinet is van mening dat de benodigde EU-middelen gevonden dienen te worden binnen de in de Raad afgesproken financiële kaders van de EU-begroting 2021–2027 en dat deze moeten passen bij een prudente ontwikkeling van de jaarbegroting.

Er zijn weinig financiële consequenties met dit voorstel gemeoid, de kosten zitten met name in de uitvoering van het voorstel (zie de uitvoeringsparagraaf hieronder). Zowel door het kabinet, als ook door de uitvoeringsinstanties RDW en CBR moet namelijk gewerkt worden aan de praktische implementatie van de verordening, om de kosten hiervan goed in beeld te krijgen moet eerst een uitvoeringstoets worden gedaan. Het kabinet heeft bij de nadere uitwerking van de verordening dan ook oog voor de gevolgen voor de uitvoering en mogelijke kosten die hieraan verbonden zullen zijn. Eventuele budgettaire gevolgen worden ingepast op de begroting van het beleidsverantwoordelijke departement, conform de regels van de budgetdiscipline

Gevolgen voor regeldruk, concurrentiekracht en geopolitieke aspecten

In beginsel heeft het voorliggende voorstel geen financiële consequenties of gevolgen voor regeldruk, bedrijfsleven en burger. Mogelijk moeten Oekraïense chauffeurs die onder de tijdelijke bescherming vallen, als zij een rijbewijs met code 99.01 willen aanvragen, de kosten voor het rijbewijs dragen. Belangrijk (financieel) voordeel voor burgers is dat ze geen examens hoeven doen of een rijbewijs aan te vragen als ze momenteel met hun Oekraïense rijbewijs hier verblijven.

Chauffeurs die een code 95.01 willen halen, moeten, zoals het nu in het voorstel is opgenomen, 60 uur rijonderricht volgen, waarvan 10 uur daadwerkelijk in een voertuig volgen. Dit laatste is kostbaar, aangezien praktijkrijles in een vrachtwagen gemiddeld 72 euro per uur kost in Nederland. Daarnaast moet er voor een examen betaald worden. De kosten hiervan kunnen verder in beeld worden gebracht met een uitvoeringstoets door het CBR. Ook zullen er kosten zijn verbonden aan de overige 50 lesuren. Tot slot zijn er kosten voor het daadwerkelijk verkrijgen van een rijbewijs met de code 95.01. Deze kosten dienen alle te worden gedragen door de Oekraïense chauffeurs.

Implicaties juridisch

In het voorstel wordt bepaald dat de verordening in werking treedt op de twintigste dag na bekendmaking in het Publicatieblad van de EU. Het kabinet acht deze termijn haalbaar en merkt op dat gelet op de huidige situatie spoed is vereist.

In het voorstel wordt in artikel 8, lid 2 aangegeven dat de verordening niet langer van toepassing is als de periode van tijdelijke bescherming van ontheemden uit Oekraïne is verstreken (één jaar met mogelijke verlenging van telkens zes maanden tot maximaal één jaar, artikel 4 Richtlijn 2011/55/EG). Het kabinet acht het tijdelijke karakter van dit voorstel wenselijk, gezien momenteel nog onduidelijkheid bestaat over het voortduren van de huidige situatie in Oekraïne.

Implicaties voor uitvoering en handhaving

De gevolgen voor handhaving en uitvoering spelen op meerdere vlakken. Verschillende organisaties zijn betrokken bij het rijbewijs: de RDW is de producent van het rijbewijs en uitvoerder van onderliggende systemen als het rijbewijzenregister. Het CBR is de exameninstantie voor rijbewijzen. Gemeenten geven het rijbewijs uit in de meeste gevallen. Handhavende instanties als de ILT, de politie en de marechaussee controleren het rijbewijs als identiteitsmiddel of bewijs van rijbevoegdheid. Vanwege de crisissituatie in Oekraïne en de behoefte van de Commissie om zo spoedig mogelijk rijbewijzen te erkennen van de groep Oekraïense chauffeurs die

onder de tijdelijke bescherming vallen is dit voorstel op relatief korte termijn tot stand gekomen. De volledige gevolgen, met name van de optionele bepalingen, zullen naar het oordeel van het kabinet verder moeten worden uitgewerkt in bijvoorbeeld uitvoeringstoetsen bij de RDW en het CBR.

De bepaling tot erkenning van rijbewijzen uitgegeven door Oekraïne voor de betreffende groep en de mogelijkheid tot administratieve verlenging door de Oekraïense autoriteiten hebben met name gevolgen voor de handhavende instanties in Nederland. Zij moeten op de hoogte zijn van de specificaties van Oekraïense rijbewijzen, hoe ze het rijbewijs moeten lezen en wat de geldigheid op dat moment is. Het is belangrijk dat lidstaten hier goed over worden geïnformeerd door de Oekraïense autoriteiten en de Commissie. Het kabinet verzoekt de Commissie en/of de Oekraïense autoriteiten dan ook hier meer helderheid over te verschaffen.

De optionele bepaling om tijdelijke rijbewijzen af te geven voor Oekraïners met een vluchtelingenstatus die aangeven hun rijbewijs kwijt te zijn, lijkt met name gevolgen te hebben voor de RDW. De RDW moet namelijk op nog nader te bepalen wijze contact opnemen met de Oekraïense autoriteiten en andere lidstaten om na te gaan of een rijbewijs mag en kan worden afgegeven. De RDW moet hierbij onder andere nagaan of niet al een ander rijbewijs is afgegeven in een andere lidstaat en of het rijbewijs niet ongeldig is verklaard. Met de Oekraïense instantie moet worden vastgesteld of iemand daadwerkelijk een Oekraïens rijbewijs in bezit had en daarnaast welke categorieën mogen worden uitgegeven.

Vervolgens moet ook nog een nieuw, tijdelijk rijbewijs worden geproduceerd en dit moet – zoals het nu in het voorstel staat – geldig zijn zolang de tijdelijke bescherming van toepassing is. Dit kan ervoor zorgen dat de betreffende groep het rijbewijs meerdere malen moet verlengen, hetgeen mogelijk vraagt om aanvullende inzet bij gemeenten, gemeenten moeten ook op de hoogte zijn van de regels voor deze groep aanvragers en onder welke voorwaarden een rijbewijs eventueel kan worden afgegeven. Handhavingsinstanties moeten op de hoogte zijn van deze vorm van rijbewijzen, hoe deze moeten worden gelezen en van de geldigheid. In het licht van bovenstaande is, in het geval wordt gekozen voor toepassing en implementatie van deze bepaling, een uitvoeringstoets door de RDW nodig om de gevolgen voor de RDW precies in kaart te brengen.

De gevolgen voor het CBR van de optionele bepaling om een code 95.01 in te stellen lijken verstrekkend. Deze veronderstelling is gebaseerd op drie verschillende aspecten die voortvloeien uit het feit dat een dergelijke opleiding en examinering nu nog niet bestaan en dus voor deze specifieke doelgroep moeten worden ingericht. Ten eerste moeten opleiders en uitgevers van lesmateriaal in samenwerking met het CBR een opleiding zoals voorgesteld ontwerpen en uitvoeren. Ten tweede moet het CBR een examen inrichten voor deze groep, dit lijkt redelijk duur in verhouding tot een rijbewijs met beroepskwalificatie dat slechts geldig is zolang de tijdelijke bescherming geldt en voor een in vergelijking met de Nederlandse markt kleine doelgroep. Ten derde moeten systemen worden aangepast om deze specifieke examens door te voeren en moet de examinering worden georganiseerd. Daarnaast lijkt deze oplossing ook gevolgen voor de RDW te hebben, omdat ze dergelijke rijbewijzen met code 95 moet uitgeven. Handhavende instanties moeten deze specifieke rijbewijzen met code 95.01 – ook uitgegeven door andere landen – herkennen en weten hoe ze deze moeten controleren en hoe lang ze geldig zijn. Het kabinet vraagt bij de Commissie aandacht voor deze

gevolgen voor de uitvoering en mogelijke alternatieven die aansluiten bij structuren zoals deze nu al zijn ingericht voor code 95 onder de aandacht brengen.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers