

Vergaderjaar 2023–2024

22 112

Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie

Nr. 3791

BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 29 september 2023

Overeenkomstig de bestaande afspraken ontvangt u hierbij 2 fiches die werden opgesteld door de werkgroep Beoordeling Nieuwe Commissie voorstellen (BNC).

Fiche: Mededeling reactie burgerinitiatief cosmetica dierproefvrij
(Kamerstuk 22 112, nr. 3790)

Fiche: Richtlijn invoering Europese gehandicaptenkaart en Europese gehandicaptenparkeerkaart

De Minister van Buitenlandse Zaken,
H.G.J. Bruins Slot

Fiche: Richtlijn invoering Europese gehandicaptenkaart en Europese gehandicaptenparkeerkaart

1. Algemene gegevens

- a) *Titel voorstel*
Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot de invoering van de Europese gehandicaptenkaart en de Europese gehandicaptenparkeerkaart
- b) *Datum ontvangst Commissiedocument*
6 september 2023
- c) *Nr. Commissiedocument*
COM(2023) 512
- d) *EUR-Lex*
https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CONSIL:ST_12755_2023_INIT
- e) *Nr. impact assessment Commissie en Opinie Raad voor Regelgevings-toetsing*
SWD(2023) 289, 290, 291 en SEC (2023) 305
- f) *Behandelingstraject Raad*
Raad Werkgelegenheid, Sociaal Beleid, Volksgezondheid en Consumentenzaken (EPSCO)
- g) *Eerstverantwoordelijk ministerie*
Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport in samenwerking met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
- h) *Rechtsbasis*
Artikel 53, lid 1, artikel 62, artikel 91 en artikel 21, lid 2 van het Verdrag betreffende de Werking van de Europese Unie (hierna: VWEU)
- i) *Besluitvormingsprocedure Raad*
Gekwalificeerde meerderheid
- j) *Rol Europees Parlement*
Medebeslissing

2. Essentie voorstel

a) Inhoud voorstel

Op 6 september jl. heeft de Europese Commissie (hierna: Commissie) een voorstel uitgebracht aangaande een richtlijn voor het invoeren van een nieuwe uniforme Europese gehandicaptenkaart en het verbeteren van de huidige Europese gehandicaptenparkeerkaart. Het voorstel bouwt voort op de pilot van de Europese gehandicaptenkaart van 2016 tot 2019 en de ervaring die is opgedaan met de Aanbeveling¹ van de Raad van 4 juni 1998 inzake een parkeerkaart voor mensen met een beperking.

Het beoogde doel van het voorstel is het bereiken van wederzijdse erkenning van de nationale gehandicaptenstatus tussen de EU-lidstaten zodat EU-burgers met een beperking van dezelfde speciale voorwaarden en/of preferentiële behandeling, die overheidsinstanties en particuliere ondernemers bieden, kunnen profiteren. Voorbeelden hiervan zijn gratis toegang, kortingen en persoonlijke assistentie. Het voorstel heeft betrekking op allerlei diensten, activiteiten en faciliteiten op uiteenlopende terreinen, zoals cultuur, vrije tijd, toerisme, sport, openbaar vervoer, particulier vervoer (inclusief toegang tot parkeervoorzieningen en

¹ 98/376/EG.

-faciliteiten die voorbehouden zijn aan personen met een beperking) en onderwijs.² Het gaat hier om zowel private als publieke diensten.

Het voorstel behoudt de bevoegdheid van de lidstaten om naast de voorgestelde kaarten andere formele documenten voor personen met een beperking uit te reiken. Daarnaast bepalen de lidstaten zelf wie zij erkennen als persoon met een beperking en wie daarmee in aanmerking komt voor de Europese gehandicaptenkaart en de Europese gehandicaptenparkeerkaart. Ook legt het voorstel overheidsinstanties en particuliere ondernemers geen verplichtingen op wat betreft het al dan niet toekennen van speciale voorwaarden en/of preferentiële behandeling. De Commissie verwacht wel van de nationale overheden dat zij overheidsinstanties en particuliere ondernemers aanmoedigen om vrijwillig speciale voorwaarden en/of preferentiële behandeling aan te bieden aan personen met een beperking en dat zij ervoor zorgen dat informatie hierover toegankelijk is. Ook zijn de lidstaten verantwoordelijk voor de afgifte van de kaarten, het waarborgen van de naleving van de richtlijn, de bescherming van persoonsgegevens, het bepalen van de sancties in het geval de richtlijn niet wordt nageleefd en moeten de lidstaten alle nodige maatregelen nemen om elk risico op vervalsing en misbruik van de kaarten te voorkomen.

De Commissie constateert dat EU-burgers met een beperking problemen ondervinden wanneer zij voor een korte periode reizen naar en verblijven in een andere lidstaat. Hun beperking wordt niet altijd erkend waardoor zij niet in aanmerking komen voor speciale voorwaarden en/of preferentiële behandeling waar nationale burgers met een beperking wel recht op hebben. Hierdoor kunnen zij problemen ondervinden bij het uitoefenen van hun recht op vrij verkeer.

Wat specifiek de Europese gehandicaptenparkeerkaart betreft heeft de toevoeging van specifieke nationale aanvullingen ertoe geleid dat er een grote verscheidenheid aan parkeerkaarten bestaat. Dit belemmert de grensoverschrijdende erkenning van de parkeerkaarten in alle lidstaten en bemoeilijkt de toegang tot parkeervoorzieningen en -faciliteiten die voorbehouden zijn aan personen met een beperking die in bezit zijn van een Europese gehandicaptenparkeerkaart. Ook ondervinden de lidstaten problemen met fraude en vervalsing van de parkeerkaarten, omdat de parkeerkaart eenvoudig na te maken is en in elke lidstaat er anders uitziet waardoor het moeilijk is om de parkeerkaart te controleren. De Commissie beoogt met de invoering van de twee kaarten om deze onzekerheden weg te nemen. Dit sluit aan op het VN-verdrag inzake de rechten van mensen met een handicap (hierna: het VN-verdrag handicap)³, waarin het bevorderen van participatie en een meer inclusieve samenleving centraal staat. Zowel de EU als alle EU-lidstaten zijn partij bij dit Verdrag.

De begunstigden van de Europese gehandicaptenkaart zijn burgers van de EU van wie de beperking door de bevoegde instanties in de lidstaat waar zij wonen, wordt erkend door middel van een certificaat, kaart of enig ander officieel document dat overeenkomstig de nationale bevoegdheden, praktijken en procedures is afgegeven. De begunstigden van de Europese

² Het gaat hierbij om diensten in de zin van artikel 57 VWEU, diensten voor personenvervoer, activiteiten en faciliteiten, ook wanneer deze niet tegen betaling worden aangeboden, evenals de toegang tot parkeervoorzieningen- en faciliteiten die voorbehouden zijn voor personen met een beperking. Wat echter niet binnen de scope van het voorstel valt zijn voordelen op het gebied van sociale zekerheid op grond van Verordening (EG) nr.883/2004 en Verordening (EG) nr. 987/2009, bijzondere, al dan niet op premie- of bijdragebetaling berustende voordelen of verstrekkingen op het gebied van sociale zekerheid, sociale bescherming of de werkgelegenheid en sociale bijstand als bedoeld in artikel 24, lid 2, van Richtlijn 2004/38/EG.

³ Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap, New York, 13-12-2006.

gehandicaptenparkeerkaart zijn burgers van de EU van wie het recht op parkeervoorzieningen en -faciliteiten die voorbehouden zijn aan personen met een beperking in de lidstaat waar zij verblijven, wordt erkend door middel van een parkeerkaart of een ander document dat overeenkomstig de nationale bevoegdheden, praktijken en procedures is afgegeven. Ook de familieleden van EU-burgers met een beperking en, eventueel, begeleiders van mensen met een beperking die overeenkomstig de nationale wetgeving of praktijken als zodanig zijn erkend, behoren tot de begunstigden. Voor beide kaarten geldt dat de lidstaten ook kunnen besluiten de kaarten te verstrekken aan personen met een beperking die geen burgers van de EU zijn die legaal op hun grondgebied verblijven.

De Commissie stelt een gemeenschappelijk gestandaardiseerd model vast voor zowel de Europese gehandicaptenkaart als de Europese gehandicaptenparkeerkaart. In het geval dat personen met een beperking een kaart (of beide kaarten) aanvragen dan kunnen zij kiezen voor een fysieke kaart en/of een digitale variant van de kaart. Het format en specificaties van de digitale variant worden nog uitgewerkt en later vastgesteld door de Commissie via gedelegeerde en uitvoeringshandelingen. Ook heeft de Commissie de bevoegdheid om de fysieke kaarten verder uit te werken via gedelegeerde en uitvoeringshandelingen. Het gaat onder andere om het toevoegen van digitale kenmerken om vervalsing en fraude te voorkomen en de interoperabiliteit te waarborgen. Op de kaarten komen een pasfoto en persoonsgegevens te staan.

b) Impact assessment Commissie

Allereerst heeft de Commissie gekeken naar de mogelijkheid om de Europese gehandicaptenkaart en de Europese gehandicaptenparkeerkaart samen te voegen tot één kaart. Uit het impact assessment blijkt echter dat deze optie praktisch en technisch gezien niet haalbaar is. De twee kaarten hebben namelijk verschillende toelatingscriteria, uitgifteprocedures en toepassingsgebieden. Daarnaast wezen belanghebbenden erop dat de beide kaarten niet tegelijkertijd gebruikt kunnen worden als deze worden samengevoegd tot één kaart. De Commissie is daarom tot de conclusie gekomen om de twee kaarten gescheiden te houden.

Bij de beoordeling is gekeken naar verschillende beleidsopties. Zo is er gekeken naar de mogelijkheid van vrijwillige regelingen die alleen betrekking hebben op een selectie van diensten, het harmoniseren van de definities en toelatingscriteria voor de beoordeling van de handicapstatus en het harmoniseren van de procedures voor de afgifte van de kaarten op EU-niveau. De Commissie heeft bovenstaande beleidsopties terzijde geschoven, omdat deze minder doeltreffend zouden zijn dan de voorkeursopties die hieronder worden beschreven. De Commissie geeft daarnaast de voorkeur aan een verplicht model van de Europese gehandicaptenkaart en een verplicht model van de Europese gehandicaptenparkeerkaart in alle lidstaten. Volgens de Commissie is een verplicht model van de Europese gehandicaptenkaart het meest doeltreffend om de wederzijdse erkenning van de handicapstatus met betrekking tot de toegang tot diensten bij een bezoek aan een andere lidstaat te vergemakkelijken. De kaart is makkelijk te herkennen waardoor dienstverleners eenvoudiger kunnen controleren of iemand een beperking heeft.

Ook een verplicht model van de Europese gehandicaptenparkeerkaart is volgens de Commissie het meest doeltreffend om de wederzijdse erkenning van de parkeerkaart te vergemakkelijken. Het gaat hier om een bindend wetgevinstrument, dat bepaalde minimumeisen stelt aan het model van de parkeerkaart met een verplicht veiligheidsformat en verplichte veiligheidskenmerken. Deze meer uniforme Europese gehandi-

captenparkeerkaart zou de onzekerheid over de erkenning ervan voor personen met een beperking verminderen, waardoor zij gemakkelijker met de auto kunnen reizen in de EU. Ook zou het leiden tot kostenbesparingen voor mensen met een beperking, omdat zij gebruik zouden kunnen maken van openbare parkeerplaatsen die voorbehouden zijn voor personen met een beperking.

De Commissie concludeert dat de twee hierboven genoemde opties naar verwachting positieve sociale effecten hebben op het waarborgen van de grondrechten binnen de EU, met name het recht op vrij verkeer, non-discriminatie en de integratie van personen met een beperking. De aangescherpte veiligheidseisen en monitoring van de kaart helpen om fraude met de gehandicaptenparkeerkaart in de EU te verminderen. Tot slot verwacht de Commissie dat de gekozen beleidsopties geen significant effect hebben op de concurrentiekracht en het midden- en kleinbedrijf, dat de verwachte administratieve kosten voor bedrijven marginaal zullen zijn en dat er geen significant effect is voor het milieu.

De Raad voor regelgevingstoetsing (RSB) heeft op 19 juli 2023 een positief advies onder voorbehoud uitgebracht over het concept impact assessment van de Commissie. De Commissie heeft het impact assessment herzien en in overeenstemming gebracht met de bevindingen en aanbevelingen van de Raad.

3. Nederlandse positie ten aanzien van het voorstel

a) Essentie Nederlands beleid op dit terrein

Nederland heeft het VN-verdrag handicap in 2007 ondertekend en in 2016 geratificeerd. Met de ratificatie van dit VN-verdrag heeft Nederland zich gecommitteerd aan de ambitie om de positie van mensen met een beperking te verbeteren. Het kabinetsbeleid is erop gericht om te komen tot een inclusieve samenleving: een samenleving, waaraan iedereen kan deelnemen op voet van gelijkheid.

In het Coalitieakkoord 2021–2025 benoemt het kabinet het ongekende potentieel van mensen met een beperking voor de samenleving.⁴ Op 19 april 2022 informeerde het kabinet de Eerste en Tweede Kamer over de actielijnen voor het vervolg van het programma *Onbeperkt Meedoen!*⁵. Hierin werd de ambitie uitgesproken om de samenleving toegankelijker en inclusiever te maken voor mensen met een beperking. Daarnaast is op 1 november 2022 de motie van het Kamerlid Werner (CDA) over het ontwikkelen van een meerjarige nationale strategie voor mensen met een beperking aangenomen.⁶ Op dit moment werkt het kabinet deze strategie nader uit.

Nederland heeft het advies voor de invoering van een vrijwillige Europese gehandicaptenparkeerkaart destijds overgenomen. Deze is geïmplementeerd via de Regeling gehandicaptenparkeerkaart van de Wegenverkeerswet. Veel gemeenten hebben aanvullende beleidsregels voor parkeren met een gehandicaptenparkeerkaart op reguliere parkeerplaatsen.

⁴ Bijlage bij Kamerstuk 35 788, nr. 77, zie pagina 34.

⁵ Kamerstuk 24 170, nr. 254.

⁶ Kamerstuk 36 200 XVI, nr. 70.

b) Beoordeling + inzet ten aanzien van dit voorstel

Het kabinet verwelkomt het voorstel van de Commissie en onderschrijft de doelstellingen ervan, namelijk het bevorderen van het vrije verkeer van personen met een beperking binnen de EU en de gelijke behandeling van EU-burgers met een beperking. De doelstelling sluit aan bij Nederlandse wet- en regelgeving en beleid, waarin het bevorderen van inclusie en maatschappelijke participatie van mensen met een beperking centraal staat. Het kabinet is positief over de Europese gehandicaptenkaart en ziet hier verschillende voordelen in. Naast het positieve oordeel onderkent het kabinet verschillende aandachtspunten. Ook vraagt het kabinet aandacht voor enkele zaken die niet zijn opgenomen in het huidige voorstel.

Het kabinet heeft zich eerder kritisch uitgelaten over de kaart, vanuit de gedachte dat een aparte kaart niet past bij een inclusieve samenleving en kan leiden tot stigmatisering. Echter, het kabinet herziert dit standpunt en is van mening dat een Europese gehandicaptenkaart een wezenlijke bijdrage kan leveren aan de participatie van mensen met een beperking. Hoewel het belangrijk is dat er ingezet blijft worden op verbetering van toegankelijkheid voor iedereen, ook zonder een kaart te laten zien, is dit niet onverenigbaar met de invoering van de Europese gehandicaptenkaart. Het voorstel dat nu voorligt draagt bij aan een toegankelijker samenleving voor mensen met een beperking en daarom steunt het kabinet dit voorstel.

Een Europese gehandicaptenkaart biedt EU-burgers met een beperking de mogelijkheid om op uniforme wijze hun beperking kenbaar te maken. Dit is goed voor de begunstigden alsook voor dienstverleners, die door de komst van de kaart makkelijker kunnen nagaan of iemand een beperking heeft. Daarnaast is het kabinet positief over het feit dat ook erkende begeleiders en familieleden van mensen met een beperking tot de begunstigden behoren. Zij zijn in sommige gevallen onmisbaar en het is belangrijk dat ook zij in aanmerking komen voor bepaalde speciale voorwaarden en/of preferentiële behandeling. De vraag is echter wel hoe wordt aangetoond dat iemand (en ook hoeveel personen) een begeleider is van iemand met een beperking. Het kabinet zal in de onderhandelingen trachten meer duidelijkheid hierover te verkrijgen. Ook is het kabinet positief over het feit dat de Europese gehandicaptenkaart en Europese gehandicaptenparkeerkaart gescheiden blijven en dat de Commissie werkt aan zowel een fysieke vorm als digitale variant zodat de kaart voor iedereen toegankelijk is.

Tot slot, steunt het kabinet dat alle lidstaten toegankelijke informatie moeten verstrekken over welke speciale voorwaarden en/of preferentiële behandeling zij toekennen aan de Europese gehandicaptenkaart zodat mensen met een beperking vooraf weten waar ze aan toe zijn. Hoewel het kabinet het voorstel van de Commissie steunt, hecht het kabinet er groot belang aan dat ingezet blijft worden op verbetering van toegankelijkheid voor iedereen, ook zonder een kaart te laten zien. Ook is het voor het kabinet van belang dat de kaart niet bedoeld of onbedoeld mensen uitsluit, bijvoorbeeld vanwege de kosten van de kaart of de medische keuring die moet worden ondergaan. Daarnaast mist het kabinet een EU-brede bewustmakingscampagne in het voorstel. Het kabinet ziet graag dat deze er komt en zet zich hiervoor in tijdens de onderhandelingen. Verder zet het kabinet in de onderhandelingen in op het afdoende borgen van het tegengaan van vervalsing en misbruik van de kaart en de bescherming en veilige verwerking van persoonsgegevens.

De Commissie doelt op gelijke behandeling bij «kort verblijf». Deze tijdsduur wordt echter in de artikelen niet genoemd of ingeperkt. Ook komt niet terug in de artikelen wat de Commissie precies bedoelt met de

ambitie om de kaarten beschikbaar te hebben voor «workers»⁷. Het kabinet wenst hier meer duidelijkheid over te krijgen en zet in op betere definiëring.

Het kabinet is positief over de Europese gehandicaptenparkeerkaart en Nederland heeft deze al geruime tijd geïmplementeerd. De kaart heeft een duidelijk doel, wordt breed herkend en draagt bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid van mensen met een beperking in Europa.

De aanleiding om de Europese gehandicaptenparkeerkaart (verplicht en gewijzigd) in te voeren wordt door het kabinet herkend. De gehandicaptenkaart kan de positie van mensen met een beperking, met name in het buitenland verbeteren. Daarnaast verbetert het voorstel de positie van Nederlanders met een beperking in het buitenland en helpt het onterechte boetes voorkomen. Ook andere aanleidingen met betrekking tot fraude en namaak, onduidelijkheid over de rechten in andere landen, en de mismatch tussen de fysieke kaart en de toenemende digitalisering worden door het kabinet herkend.

Het voorstel kan aanzienlijk bijdragen aan het verminderen van bovengenoemde problematiek. Het toevoegen van veiligheidskenmerken aan de fysieke kaart maakt het lastiger om de kaart te vervalsen. Betere registratie van de kaart helpt daarnaast ook om diefstal van de kaart te verminderen. De mogelijkheid om een digitale kaart te hanteren kan helpen bij een groot probleem waar veel Nederlandse gemeenten tegen aanlopen: handhaving op reguliere parkeerplaatsen via scanauto's. Dit kan leiden tot onterechte boetes voor houders van een gehandicaptenparkeerkaart.

Naast het positieve oordeel over de Europese gehandicaptenparkeerkaart heeft het kabinet vragen en zorgen over de praktische uitwerking van de digitale kaart. Op dit punt moeten nog veel aspecten van het voorstel worden uitgewerkt in gedelegeerde handelingen of uitvoeringshandelingen, waardoor er op dit moment nog geen compleet beeld gevormd kan worden over bijvoorbeeld de implicaties voor de uitvoerbaarheid en handhaving. Dit geldt bijvoorbeeld voor het format en de specificaties van de digitale kaart en bijbehorende databases, die geen onderdeel uitmaken van het voorstel. Het betreft immers het digitaal koppelen van privacygevoelige informatie op gemeentelijk, nationaal en Europees niveau. Het kabinet zet zich in om zo snel mogelijk meer duidelijkheid te krijgen over de technische specificaties van de digitale kaarten. Daarnaast zet het kabinet in op een aanvullend impact assessment zodra er meer duidelijkheid is rondom de vormgeving van de digitale kaarten. Specifiek vraagt het kabinet daarbij aandacht voor de omgang met privacygevoelige informatie. Het kabinet zal tijdens de onderhandelingen tevens toezien op het waarborgen van de privacy van de begunstigen. Ook zal worden ingezet op de digitale toegankelijkheid voor de digitale gebruiker, en controle en handavingsmogelijkheden door handhavers. Daarnaast vraagt het kabinet om nauwe betrokkenheid bij de uitwerking van het opstellen van de gedelegeerde handelingen.

c) Eerste inschatting van krachtenveld

Er is binnen de Raad brede steun voor de invoering van de Europese gehandicaptenkaart maar in de eerste algemene ronde uitten de lidstaten ook zorgen over o.a. de implementatietermijn, de ontwikkeling en vormgeving van de digitale versie van de kaarten en de scope van de sectoren waar het voorstel op van toepassing wordt. Naar verwachting is er brede steun in het Europees Parlement (EP). Het Comité voor de

⁷ Zie recital 29.

werkgelegenheid, sociale zaken en inclusie (EMPL) lijkt het enige comité te zijn waarin het voorstel wordt behandeld. Er is nog geen rapporteur bekend. Zowel de lidstaten als de EU zelf zijn partij bij het VN-verdrag Handicap, waarvan de Commissie met het voorstel de verdere implementatie door lidstaten wil ondersteunen. Tegelijkertijd hebben verschillende lidstaten benadrukt dat het van belang is dat het aan de lidstaten is om te bepalen wie in aanmerking komt voor een kaart. Verschillende lidstaten hebben ook aangegeven de gehandicaptenkaart en de parkeerkaart gescheiden te willen houden.

Er is ook brede steun voor de Europese gehandicaptenparkeerkaart aangezien de meeste lidstaten reeds nationaal een gehandicaptenparkeerkaart hebben geïmplementeerd. De positie van het EP is onbekend.

4. Beoordeling bevoegdheid, subsidiariteit en proportionaliteit

a) Bevoegdheid

Het oordeel van het kabinet ten aanzien van de bevoegdheid is positief. Het voorstel is gebaseerd op artikel 21, lid 2, artikel 53, lid 1, artikel 62 en artikel 91 VWEU. Artikel 21, lid 1, VWEU geeft de EU de bevoegdheid om op te treden en bepalingen vast te stellen ter bevordering van het recht van iedere burger van de Unie om zich vrij op het grondgebied van de lidstaten te reizen en te verblijven. Dit artikel dient als rechtsgrondslag om de speciale voorwaarden en/of preferentiële behandeling voor de toegang tot activiteiten en faciliteiten te dekken die niet tegen vergoeding worden aangeboden en vallen onder de categorie «diensten». Op grond van artikel 53 VWEU heeft de EU de bevoegdheid om teneinde de toegang tot werkzaamheden, anders dan in loondienst, en de uitoefening daarvan te vergemakkelijken, richtlijnen vast te stellen inzake de onderlinge erkenning van diploma's, certificaten en andere titels en inzake de coördinatie van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen van de lidstaten betreffende de toegang tot werkzaamheden anders dan in loondienst en de uitoefening daarvan. Op grond van artikel 62 zijn de bepalingen over het vrije verkeer van vestiging, waaronder artikel 53 VWEU, van toepassing op het vrije verkeer van diensten. Artikel 91 VWEU heeft betrekking op nadere regels ten aanzien van het gemeenschappelijke vervoersbeleid en biedt de noodzakelijke rechtsgrondslag voor het toekennen van speciale voorwaarden en/of preferentiële behandeling voor de toegang tot diensten op het gebied van vervoer, waaronder parkeerfaciliteiten. Deze grondslag is ook gebruikt voor de huidige Aanbeveling van de Raad van 4 juni 1998 inzake een parkeerkaart voor mensen met een handicap.

Op grond van artikel 4, tweede lid, onder a), b), g), heeft de Unie een met de lidstaten gedeelde bevoegdheid op het terrein van de interne markt, sociaal beleid en vervoer. De mededeling ziet op bovenstaande beleidsterreinen en de Commissie is daarom bevoegd om de onderhavige mededeling te doen.

b) Subsidiariteit

Het oordeel van het kabinet ten aanzien van de subsidiariteit van het voorstel is positief. De richtlijn heeft tot doel om te komen tot harmonisatie op EU-niveau van een gehandicaptenkaart en een gehandicaptenparkeerkaart zodat EU-burgers met een beperking van dezelfde speciale voorwaarden en/of preferentiële behandeling, die overheidsinstanties en particuliere ondernemers bieden kunnen profiteren. De huidige situatie leidt tot veel onderlinge verschillen. De vastgestelde problemen hebben een grensoverschrijdende dimensie die niet door de lidstaten op centraal,

regionaal of lokaal niveau kunnen worden opgelost. Het is daarom noodzakelijk dat de EU optreedt en zorgt voor een gecoördineerde aanpak tussen de lidstaten. Optreden op EU-niveau is daarom gerechtvaardigd.

c) Proportionaliteit

Het oordeel van het kabinet ten aanzien van de proportionaliteit is positief. Het voorgestelde optreden is bedoeld om te komen tot harmonisatie op EU-niveau van een gehandicaptenkaart en een gehandicaptenparkeerkaart zodat EU-burgers met een beperking van dezelfde speciale voorwaarden en/of preferentiële behandeling, die overheidsinstanties en particuliere ondernemers bieden kunnen profiteren. Het voorstel voor een richtlijn is geschikt om dit doel te bereiken, omdat het voorstel bewerkstelligt dat EU-burgers met een beperking grensoverschrijdend van dezelfde speciale voorwaarden en/of preferentiële behandeling kunnen profiteren als de nationale burgers met een beperking. Daarnaast mogen de lidstaten zelf bepalen wie in aanmerking komt voor de kaarten en legt het voorstel geen verplichtingen op tot het al dan niet toekennen van speciale voordelen en/of preferentiële behandeling. Ook overheidsinstanties en particuliere ondernemers worden niet verplicht tot het al dan niet toekennen van speciale voorwaarden en/of preferentiële behandeling. Tot slot doet het voorstel geen afbreuk aan de bevoegdheid van de lidstaten om andere formele documenten voor mensen met een beperking uit te reiken en worden EU-burgers met een beperking niet verplicht om gebruik te maken van de kaarten.

5. Financiële consequenties, gevolgen voor regeldruk, concurrentiekracht en geopolitieke aspecten

a) Consequenties EU-begroting

In het voorstel wordt aangegeven dat de gevolgen voor de EU-begroting zeer beperkt zijn. Voor de periode 2024 en 2027 zijn de totale geschatte kosten 2.33 miljoen euro. De Commissie voorziet extra kosten voor de organisatie van comités vergaderingen en deskundigengroepen. Ook voorziet de Commissie extra kosten voor de ondersteuning van de controles op de nationale omzettingsmaatregelen, d.w.z. operationele kredieten ten bedrage van 0,62 miljoen euro in het kader van de bestaande begrotingslijn, alsook administratieve uitgaven ten bedrage van ongeveer 0,342 miljoen euro per jaar tot en met 2027. Ook na 2027 wordt een zeer beperkt effect verwacht. Het kabinet wil niet vooruitlopen op de integrale afweging van middelen na 2027.

Deze uitgaven worden gedekt via interne herschikking van de middelen, zonder verhoging van het budget. 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.

b) Financiële consequenties (incl. personele) voor Rijksoverheid en/ of medeoverheden

In het impact assessment wordt ingegaan op de financiële gevolgen voor de nationale autoriteiten. De totale uitvoeringskosten bedragen ongeveer 95 000 tot 530 000 EU voor de Europese gehandicaptenkaart (per land). Daarbij gaat het onder meer om de eenmalige kosten van de nationale website (ongeveer 7 500 tot 23 000 EUR) en de voorlichtingscampagnes (ongeveer 20 000 tot 70 000 EUR). De totale eenmalige kosten voor overheidsinstanties in de EU-27 om een IT-systeem voor de digitale Europese gehandicaptenkaart op te zetten, worden op 1,67 miljoen EUR

geraamd en de kosten voor regelmatig onderhoud worden op ongeveer 250 000 EUR per jaar geraamd, wanneer aan alle personen die melding maken van «ernstige» beperkingen (d.w.z. de groep personen met een handicap die waarschijnlijk een Europese gehandicaptenkaart krijgen), een kaart wordt afgegeven.

Bij de Europese gehandicaptenparkeerkaart zullen er enkele aanpassingskosten zijn voor een update van het kaartmodel en kosten voor het opzetten van een nationale databank en een nationale website (kosten die vergelijkbaar zijn met bovenvermelde kosten). Goed om hierbij te vermelden is dat de geraamde kosten kunnen variëren van lidstaat tot lidstaat en dat er nog veel onzekerheden bestaan over de nationale uitwerking van het voorstel. Het kabinet acht het van belang dat de voordelen van het voorstel in verhouding staan tot de financiële consequenties. Eventuele budgettaire gevolgen voor de rijksbegroting worden ingepast op de begroting van de beleidsverantwoordelijke departementen, conform de regels van de budgetdiscipline. Ook kunnen eventuele kosten die voortvloeien uit het voorstel een financiële impact hebben op medeoverheden bijvoorbeeld gemeenten.

De hoogte van de kosten zal met name afhangen van het vervolgtraject ten aanzien van de digitale gehandicaptenkaart en gehandicaptenparkeerkaart. Volgens het voorstel wordt het Rijk gevraagd om tot een landelijke database te komen voor registratie. Gezien de gevoeligheid van de data, de veelheid van actoren die toegang dient te krijgen tot de database en de complexiteit van de organisatie kan dit tot substantiële kosten leiden. Onduidelijk is hoe controle op de digitale kaart tussen verschillende landen georganiseerd gaat worden; ook hiervoor zal een datakoppeling ontwikkeld dienen te worden.

Voor de gehandicaptenparkeerkaart verdient het de aanbeveling om te verkennen of het Nationaal Parkeerregister geschikt is als landelijke database zoals vermeld in het voorstel. Momenteel verzorgen de Rijksdienst voor Wegverkeer en het Servicehuis Parkeer- en Verblijfsrechten via het Nationaal Parkeerregister de landelijke registratie van uitgegeven kaarten met als doel om diefstal en misbruik van de kaarten tegen te gaan. Bijna alle gemeenten hebben de door hen uitgegeven kaarten hierin geregistreerd. De nieuwe gehandicaptenparkeerkaart zal de huidige kaart dienen te vervangen. Het voorstel geeft aan dat lidstaten binnen 30 maanden na inwerkingtreding van de richtlijn aan de geïmplementeerde regels moeten voldoen. Aangezien de gehandicaptenparkeerkaart 5 jaar geldig is, is het aannemelijk dat dit eenmalig tot extra uitvoeringsdruk voor gemeenten zorgt. Het kabinet zal oog houden voor de (financiële) gevolgen op lokaal en nationaal niveau. Dit mede als doel om de Nederlandse inbreng op de digitale specificaties goed te borgen.

c) Financiële consequenties en gevolgen voor regeldruk voor bedrijfsleven en burger

Uit het impact assessment blijkt dat de Europese gehandicaptenkaart verschillende voordelen heeft voor personen met een beperking. De kaart leidt tot minder onzekerheid en een grotere deelname aan toerisme. De reiskloof zou naar schatting met 2,8 tot 4,12 procent verkleinen. Daarnaast heeft het voorstel directe financiële voordelen voor ongeveer 44% van de personen met een beperking, die volgens de resultaten van de openbare raadpleging tot dusver niet van preferentiële voorwaarden hebben kunnen profiteren bij een reis naar een andere lidstaat. Deze voordelen variëren van 30 tot 120 EUR (als ze alleen reizen) en 80 tot 250 EUR (bij reizen met een persoonlijke assistent) bij reizen van maximaal vier dagen

tot maximaal 100 tot 400 EUR per reis (per persoon) voor reizen van maximaal twee maanden.

In het impact assessment staat niets vermeld over eventuele kosten en gevolgen voor regeldruk voor mensen met een beperking. Echter, een toename van de regeldruk is aannemelijk voor burgers die de kaart aanvragen. Ze moeten hoogstwaarschijnlijk zelf de kaart aanvragen en eventueel medisch worden gekeurd. Daarnaast kan er een kleine financiële bijdrage worden gevraagd. Dit lijkt lastig te verenigen met het uitgangspunt dat de kaart niet bedoeld of onbedoeld mensen met een beperking uitsluit vanwege de kosten ervan. Ook blijkt uit het impact assessment dat de Europese gehandicaptenkaart verschillende voordelen heeft voor dienstverleners. De kaart leidt tot minder onzekerheid over de geldigheid van de nationale kaarten, minder kosten voor het controleren van kaarten/certificaten, een grote omzet dankzij de begeleiders van personen met een handicap en marktvoordelen doordat meer personen met een beperking op reis gaan. De markt voor toegankelijk toerisme zal naar verwachting met 2,1 à 3,1 miljard EUR groeien. Deze cijfers hebben betrekking op al hun activiteiten en uitgaven tijdens reizen.

Daarnaast blijkt uit het impact assessment dat de kosten voor dienstverleners naar verwachting niet significant zijn. Zelfs in het meest optimistische scenario, waarin de reiskloof tussen personen met een beperking en de algemene bevolking wordt gedicht, zou de groei van het aantal reizende personen met een handicap niet significant genoeg zijn om gevolgen te hebben voor het klantenbestand van dienstverleners uit andere lidstaten, en zou het aantal personen met een handicap tussen de 1 en 2% blijven. Bovendien worden de kosten voor dienstverleners mogelijk gecompenseerd door een uitbreiding van hun klantenbestand als gevolg van een grotere toegankelijkheid van hun diensten, een betere zichtbaarheid en een betere reputatie, of door de toegang van extra klanten die personen met een beperking vergezellen, zoals familie en vrienden, die geen persoonlijke assistent zijn en bijgevolg niet in aanmerking komen voor preferentiële voorwaarden.

Tot slot worden de volgende bijkomende kosten genoemd in het impact assessment: de opleiding van personeel (in het herkennen van de kaart), het verlenen van persoonlijke assistentie en enige administratieve kosten m.b.t. de jaarlijkse verslaglegging over het type preferentiële voorwaarden dat wordt aangeboden (bv. gegevensverzameling, gegevensopslag, gegevensexport en communicatie met nationale autoriteiten).

Voor wat betreft de Europese gehandicaptenparkeerkaart zal de regeldruk voor bedrijfsleven en burgers weinig verschillen van de huidige situatie. Het versneld invoeren van de nieuwe kaart kan betekenen dat een deel van de huidige kaarthouders opnieuw leges moeten betalen.

Het kabinet is het eens met de analyse van de Commissie over de gevolgen van het voorstel voor het bedrijfsleven.

d) Gevolgen voor concurrentiekracht en geopolitieke aspecten

De inschatting van het kabinet is dat beide kaarten geen effecten hebben op de concurrentiekracht van de EU, noch geopolitieke aspecten kennen.

6. Implicaties juridisch

a) Consequenties voor nationale en decentrale regelgeving en/of sanctionering beleid (inclusief toepassing van de lex silencio positivo)

De juridische consequenties van de Europese gehandicaptenkaart kunnen pas worden vastgesteld nadat besloten is bij wie de kaart aangevraagd kan worden en aan wat voor voorwaarden voldaan moeten worden om er één te krijgen. Dan kan worden bepaald door wie en op welk niveau van regelgeving er aanpassingen nodig zijn.

Voor wat betreft de Europese gehandicaptenparkeerkaart lijkt het voorstel te vragen om een grotere verwerking van privacygevoelige data dan nu het geval is. Zo wordt gevraagd om monitoring, fraudebeperking en het koppelen van data tussen verschillende lidstaten en overheidslagen om de digitale kaart mogelijk te maken. Het voorstel zal naar verwachting in ieder geval leiden tot een aanpassing van de Wegenverkeerswet 1994 en de Regeling gehandicaptenparkeerkaart.

b) Gedelegeerde en/of uitvoeringshandelingen, incl. NL-beoordeling daarvan

Het voorstel voorziet in de toekenning aan de Commissie van de bevoegdheid om gedelegeerde- en uitvoeringshandelingen vast te stellen. Artikel 6 en artikel 7 geven de Commissie de bevoegdheid gedelegeerde handelingen vast te stellen om de richtlijn aan te vullen teneinde het digitale format van de kaarten vast te stellen en de interoperabiliteit te waarborgen.

Ook heeft de Commissie de bevoegdheid om de fysieke kaarten verder uit te werken via gedelegeerde- en uitvoeringshandelingen. Het gaat om het wijzigen van de gemeenschappelijke kenmerken van het format, het aanpassen van het format naar technische ontwikkelingen, het toevoegen van digitale kenmerken om vervalsing en fraude te voorkomen en de interoperabiliteit te waarborgen. De Commissie heeft deze mogelijkheid voor onbepaalde tijd met ingang van de datum van inwerkingtreding van de richtlijn. Het kabinet zal pleiten voor toekenning voor bepaalde tijd met de mogelijkheid van stilzwijgende verlenging waarbij de bevoegdheidsdelegatie naar behoren geëvalueerd kan worden.

Deze gedelegeerde handelingen zien op het aanpassen van de richtlijn naar de huidige stand van de techniek als op het vaststellen van een format. Het gaat om niet-essentiële onderdelen van de richtlijn, waardoor toekenning van bevoegdheden aan de Commissie mogelijk is. Voor het aanpassen van de Bijlagen ligt delegatie ligt ook voor de hand omdat de maatregelen mede zien op wijziging van de basishandeling. Toekenning van deze bevoegdheden met betrekking tot het aanpassen de Bijlagen acht het kabinet wenselijk, omdat de Commissie kan zorgen voor een gecoördineerde aanpak waardoor er geen verschillende kaarten ontstaan, om de wetgevingsprocedure niet te belasten en vanwege de flexibiliteit. Echter, het kabinet ziet graag dat de Commissie de lidstaten hierbij actief betrekt en raadpleegt aangezien de lidstaten uiteindelijk de aanpassingen moeten verwerken.

Voor wat betreft het vaststellen van het digitale format van de kaarten is er naar mening van het kabinet echter geen sprake van aanvulling van de richtlijn maar van handelingen die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de richtlijn deze eenvormig (via hetzelfde digitale format) uit te voeren. Evenals bij artikel 8, zou er naar mening van het kabinet hier dus sprake moeten zijn van een uitvoeringshandeling. Het kabinet gaat dit aankaarten in de onderhandelingen.

Artikel 8 geeft de Commissie de bevoegdheid om door middel van uitvoeringshandelingen gemeenschappelijke technische specificaties vast te stellen voor de gehandicaptenkaart en gehandicaptenparkeerkaart, de respectieve digitale veiligheids- en *state-of-the-art* kenmerken ervan, met inbegrip van hun specifieke formaat en de gegevens die ze bevatten, met inbegrip van de passende veiligheidsmaatregelen voor de persoonsgegevens, alsmede inzake interoperabiliteitskwesties, zoals gemeenschappelijke EU-toepassingen voor het lezen van de gegevens in digitale kenmerken op fysieke kaarten met behulp van elektronische middelen om fraude te voorkomen, alsmede voor het definiëren van de technische specificaties van het digitale opslagmedium van de kaart, voor aangelegenheden zoals het verifiëren van de geldigheid van de kaarten en hun nummer, voor het controleren van hun echtheid, voor het voorkomen van vervalsing en fraude, het lezen van de kaart(en) tussen lidstaten, voor het gebruik ervan in de digitale identiteitsportefeuille van de EU en voor het waarborgen van de toegankelijkheid voor personen met een beperking van alle gegevens op de kaarten.

Het toekennen van deze bevoegdheden is mogelijk, omdat het niet essentiële onderdelen van de basishandeling betreft. De keuze voor uitvoeringsbevoegdheden ligt voor de hand, omdat het gaat om handelingen die ertoe leiden dat de verordening volgens eenvormige voorwaarden wordt uitgevoerd, en om handelingen tot het vaststellen van procedures en technische aspecten ter uitvoering van de richtlijn. De toekenning van deze uitvoeringsbevoegdheden is ook wenselijk, omdat hiermee niet de gewone wetgevingsprocedure hoeft te worden belast, waardoor de benodigde snelheid voor de uitvoering van de verordening wordt gewaarborgd. Artikel 8 bepaalt dat de uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 12, tweede lid, van het voorstel genoemde onderzoeksprocedure zoals neergelegd in artikel 5 van Verordening (EU) 182/2011. De keuze voor de onderzoeksprocedure bij de vaststelling van uitvoeringshandelingen acht het kabinet geschikt omdat het hier gaat om handelingen van algemene strekking (zie artikel 2, lid 2, onder a, van Verordening (EU) 182/2011). Het kabinet kan zich vinden in de toekenning van deze bevoegdheid aan de Commissie.

c) Voorgestelde implementatietermijn (bij richtlijnen), dan wel voorgestelde datum

inwerkingtreding (bij verordeningen en besluiten) met commentaar t.a.v. haalbaarheid

De lidstaten dienen uiterlijk binnen 6 maanden na de inwerkingtreding van de richtlijn de Commissie op de hoogte te brengen welke bevoegde instanties zijn aangewezen voor de afgifte, vernieuwing en intrekking van de Europese gehandicaptenkaart en de Europese gehandicaptenparkeerkaart. Daarnaast dienen de lidstaten uiterlijk binnen 18 maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen vast te stellen en bekend te maken om aan deze richtlijn te voldoen. De lidstaten passen deze bepalingen toe 12 maanden na het verstrijken van de termijn voor omzetting naar nationale wetgeving. De voorgestelde implementatietermijn wordt als te kort beschouwd. Met name de juridische implementatie, parlementaire afstemming, keuzes over de uitvoeringen en de afstemming met betrokken partijen kost tijd. Daarnaast dienen databases worden gebouwd, c.q. gekoppeld aan zeer privacygevoelige data. Het kabinet is van mening dat de voorgestelde implementatietermijn niet haalbaar is en zal inzetten op een termijn van tenminste 36 maanden.

d) Wenselijkheid evaluatie-/horizonbepaling

Het voorstel bevat een evaluatiebepaling. Drie jaar na inwerkingtreding van de richtlijn, en elke vijf jaar daarna, brengt de Commissie verslag uit aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité, en het Comité van de Regio's over de toepassing van de richtlijn. Het kabinet acht deze bepaling wenselijk.

e) Constitutionele toets

Het voorstel heeft een positief effect op verschillende rechten in het EU-Grondrechtenhandvest. Door de onzekerheid over de erkenning van de handicapstatus weg te nemen, kan het voor personen met een beperking gemakkelijker worden om hun recht op vrij verkeer uit te oefenen wanneer zij reizen naar en verblijven in een andere lidstaat.⁸

Daarnaast moeten personen met een beperking onder gelijke voorwaarden toegang hebben tot speciale voorwaarden en/of preferentiële behandeling met betrekking tot diensten, faciliteiten en activiteiten, ook als deze niet tegen betaling worden aangeboden, en tot parkeergelegenheid en -voorzieningen die voorbehouden zijn voor personen met een beperking die naar een andere lidstaat reizen of een andere lidstaat bezoeken. Dit moet personen met een beperking ten goede komen en hun zelfstandigheid, sociale integratie en deelname aan de samenleving waarborgen.⁹

De vaststelling van een kader van regels en gemeenschappelijke voorwaarden voor zowel de Europese gehandicaptenkaart als de Europese gehandicaptenparkeerkaart zal ook bijdragen tot de bevordering, bescherming en waarborging van het volledige en gelijkwaardige genot van alle mensenrechten en fundamentele vrijheden door alle personen met een beperking en tot de bevordering van de eerbiediging van hun inherente waardigheid. Dit zal op zijn beurt zorgen voor een effectievere en inclusievere participatie in de samenleving van personen met een beperking, zoals beoogd door het VN-verdrag handicap.

Sinds 25 mei 2018 is in de EU dezelfde privacywetgeving van toepassing. De belangrijkste privacywet is de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG). De AVG bevat strengere regels voor gegevensbescherming. Door de komst van de AVG hebben mensen meer zeggenschap over hun persoonsgegevens. Ook legt de AVG meer verantwoordelijkheden neer bij organisaties die persoonsgegevens verwerken. De AVG geldt voor iedereen die persoonsgegevens verwerkt, dus ook voor de overheid. Het beheer, de opslag en het uitwisselen van persoonsgegevens zijn gebonden aan wettelijke verplichtingen. Overheidsorganisaties mogen alleen gegevens gebruiken die zij nodig hebben om hun taak uit te voeren. Het is nog onduidelijk hoe de digitale kaarten er precies uit komen te zien en of deze in overeenstemming zijn met de vereisten van de AVG. Het kabinet zal toezien op het waarborgen van de privacy van de begunstigen.

Ook draagt het voorstel bij aan de uitvoering van het VN-verdrag handicap waarbij de EU en al haar lidstaten partij zijn. Het VN-verdrag verplicht de staten die partij zijn het recht van personen met een beperking op bewegingsvrijheid op voet van gelijkheid met anderen te erkennen. De staten die partij zijn worden ook verzocht effectieve maatregelen te nemen om de persoonlijke mobiliteit van personen met een beperking met de grootst mogelijke onafhankelijkheid te waarborgen,

⁸ Artikel 45 van het Handvest.

⁹ Artikel 26 van het Handvest.

onder meer door de persoonlijke mobiliteit van personen met een beperking te faciliteren op de wijze en op het tijdstip van hun keuze, en tegen betaalbare kosten. Tot slot sluit het voorstel aan bij de beginselen van gelijke kansen en inclusie van personen met een beperking uit de Europese pijler van sociale rechten.

7. Implicaties voor uitvoering en/of handhaving

a) Uitvoerbaarheid

Het is nog niet duidelijk wie het voorstel tot invoering van de Europese gehandicaptenkaart zal gaan uitvoeren. Op dit moment zijn er een aantal organisaties die kaarten uitgeven waarmee mensen met een beperking voordelen ontvangen, zoals de Autipas die uitgegeven wordt door de Nederlandse Vereniging voor Autisme. De verwachting van het kabinet is dat de uitvoering van het voorstel zal leiden tot extra (administratieve) werkzaamheden en taken. Denk bijvoorbeeld aan het aanvragen van de kaart, het uitvoeren van medische keuringen en de uitgifte van de kaart. Het kabinet acht het daarom van belang om op korte termijn in kaart te brengen wat de implicaties voor de uitvoering zijn. Dit geldt zowel voor de uitvoerbaarheid van de fysieke als digitale kaart. Dat vraagt dus een zorgvuldige implementatietermijn.

De fysieke Europese gehandicaptenparkeerkaart wordt in Nederland al jarenlang uitgegeven door gemeenten. De wijze van aanvragen van de kaart, het uitvoeren van medische keuringen en de uitgifte van de kaart is daarmee al georganiseerd. Onduidelijk is welke digitale wijzigingen in de fysieke kaart zullen worden toegepast (t.b.v. fraudebestrijding en security), omdat deze nog nader moeten worden uitgewerkt. Dit kan gevolgen hebben voor de uitvoerbaarheid. De uitvoerbaarheid van de digitale gehandicaptenparkeerkaart dient eveneens nader verkend te worden.

b) Handhaafbaarheid

De Commissie schrijft in het voorstel dat lidstaten de nodige maatregelen moeten nemen om ervoor te zorgen dat de richtlijn wordt nageleefd. Het is nog niet duidelijk hoe de Europese gehandicaptenkaart kan worden gehandhaafd. De verwachting van het kabinet is dat dit zal leiden tot extra werkzaamheden voor het toezicht. Denk bijvoorbeeld aan de controle op vervalsing en misbruik van de kaart. Het kabinet acht het daarom van belang om op korte termijn in kaart te brengen wat de implicaties voor de handhaving zijn. Vervolgens wordt bekeken wie wordt belast met het toezicht binnen Nederland, wat hun bevoegdheden en verantwoordelijkheden zijn en/of waar die staan en welke sancties mogelijk zijn. De nieuwe Europese gehandicaptenparkeerkaart kan een positief effect hebben op de handhaafbaarheid van de kaart omdat extra veiligheidseisen worden toegevoegd.

8. Implicaties voor ontwikkelingslanden

Er zijn geen specifieke effecten voor ontwikkelingslanden ten opzichte van de effecten voor derde landen in het algemeen.