



Minister

Bestuurskern

Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Wegverkeersbeleid

Contactpersoon

Persoonsgegevens
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]

Datum

18 maart 2021

Kenmerk

IENW/BSK-2021/78932

beslisnota

Wetsvoorstel implementatie EU Mobiliteitspakket I

Inleiding

In juli 2020 heeft de Europese Unie het Europese mobiliteitspakket I gepubliceerd. U heeft de Kamer hierover geïnformeerd bij brief van 18 september 2020 voorafgaande aan de Transportraad op 28 september 2020.¹

Het mobiliteitspakket dient bestaande regelgeving over het goederen- en personenvervoer te verbeteren en een veilige, efficiënte en sociaal verantwoordelijke wegvervoersector te realiseren. Implementatie van het mobiliteitspakket vraagt aanpassing van nationale regelgeving, uitvoering en handhaving binnen het domein van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW) en dient grotendeels in februari 2022 te zijn geïmplementeerd. Het betreft beleidsarme implementatie.

In voorliggende nota wordt u gevraagd twee beslissingen te nemen ten behoeve van de voortgang van het wetgevingsproces.

Opsommend bevat het EU Mobiliteitspakket I de volgende onderdelen:

1. Verordening (EU) 2020/1054 regelt de rij- en rusttijden:
→ verantwoordelijkheid IenW;
2. Verordening (EU) 2020/1055 regelt de toegang tot het beroep en de markt:
→ verantwoordelijkheid IenW;
3. Richtlijn (EU) 2020/1057 regelt de detachering van werknemers in het wegtransport en bevat handavingsinstructies op IenW-terrein:
→ verantwoordelijkheid SZW.

Verordening (EU) 2020/1054 is reeds in werking getreden en direct van toepassing sinds 20 augustus jl. U bent hierover eerder geïnformeerd, zie bijlage bij deze nota. In het voorliggende wetsvoorstel wordt Verordening (EU) 2020/1055 uitgewerkt. Richtlijn (EU) 2020/1057 wordt geïmplementeerd door SZW. U treft het wetsvoorstel hiertoe ter informatie aan als bijlage bij deze nota.

Geadviseerd besluit

U wordt gevraagd akkoord te gaan met:

¹ Kamerstukken II, 2020/21, 21 501-33, nr. 824.

1. Het conceptwetsvoorstel wijziging Wet Wegvervoer Goederen (WWG), en personenvervoer 2000 (Wp 2000) en Wet op de Economische Delicten (WED), de bijbehorende memorie van toelichting en daarmee op de uitvraag van adviezen en uitvoeringstoetsen waarmee uitvoering wordt gegeven aan verordening (EU) 2020/1055 (toegang tot het beroep en de markt).
2. Verzending van conceptwetsvoorstel WWG en WED naar uitvoerende -, handhavende - en adviserende instanties.

Nb. Daarnaast is al eerder mede conform uw wens het conceptwetsvoorstel ter implementatie van de detacheringsrichtlijn (EU) 2020/1057 verstuurd naar de ILT, waarbij de ILT een pre-handhavings- en uitvoeringstoets (pre-HUF-toets) verricht over de handhaving hiervan. SZW blijft politiek verantwoordelijk. U wordt te zijner tijd over de uitkomsten van de pre-HUF-toets geïnformeerd.

Beslistermijn

Mede gelet op het feit dat er in dit geval aanpassing van wetten in formele zin is vereist en de duur van het Nederlandse wetgevingsproces zal de – zeer krappe - implementatietermijn van 1,5 jaar naar verwachting met tien tot elf maanden worden overschreden (zie overzicht planning in de Toelichting in de bijlage bij deze nota). Voortgang op het dossier is dan ook gewenst. Daarnaast wordt de EC bij de start van de Kamerbehandeling (naar verwachting najaar 2021) geïnformeerd over de voortgang van de implementatie. Daarbij zal de relatief lange duur van de parlementaire behandeling in Nederland worden benadrukt. Deze melding wordt gedaan voor de implementatietermijn van februari 2022, op dat moment zijn de wetsvoorstellen al zo goed als compleet.

De bewindspersoon van SZW wordt gelijktijdig geïnformeerd over het mobiliteitspakket voor de onderdelen die raken aan SZW (zie bijlage).

Argumentatie

Ad. 1 Concept wetsvoorstel wijziging WWG, de Wet Personenvervoer 2000, de Wet op de Economische Delicten (WED) en bijbehorende Memorie van Toelichting

Verordening (EU) nr. 2020/1055 wijzigt verordeningen (EG) nr. 1071/2009, (EG) nr. 1072/2009 die gaan over de toegang tot het beroep van wegvervoerondernemer en de toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg. De verordening bevat een aantal bepalingen voor zowel goederenvervoer als personenvervoer waar een keuze gemaakt kan worden omtrent de wijze waarop de bepaling in nationale wetgeving vormgegeven kan worden. Daarnaast zijn er bepalingen die een keuze bevatten die rechtstreeks voortvloeit uit de bewoording van de verordening (cabotageregels toepassing op gecombineerd vervoer en rehabilitatie vervoersmanager, zie onder).

Andere bepalingen, zoals de verplichting voor een voertuig om eens in de 8 weken terug te keren naar de lidstaat van vestiging, vergen geen wijziging van de nationale wetgeving. Deze bepalingen zijn duidelijk en helder geformuleerd, laten geen ruimte aan de lidstaten en een verordening heeft in die gevallen directe werking. Deze bepalingen hebben dan ook met name gevolgen voor de handhaving. Omdat er voor die bepalingen niet een heel wetstraject hoeft te worden afgerond, zult u hierover later worden geïnformeerd. Dit zal in de loop van 2022 zijn.

Hieronder worden eerst de onderwerpen toegelicht die hebben geleid tot een voorstel voor aanpassing van de wetgeving. Daarna volgen de onderwerpen waarbij

wordt voorgesteld niet tot aanpassing van wetgeving over te gaan. Het gaat daarbij om bepalingen waarin de Europese wetgever de lidstaat de mogelijkheid geeft de bepaling al dan niet over te nemen.

Wet Wegvervoer Goederen (WWG)

Om uitvoering te geven aan die bepalingen van de verordening waarvan de uitwerking wordt overgelaten aan de lidstaten of die een keuze bevatten die rechtstreeks voortvloeit uit de bewoordingen van de verordening, stellen wij de volgende aanpassingen van nationale regelgeving voor. Deze voorstellen zijn afgestemd met relevante partijen (NIWO, ILT, CBR, TLN, Evofenedex en **VERN? RDW?** vakbonden).²

- **Explicitering vergunningsplicht tractoren:** In de (nationale) praktijk bestaat onduidelijkheid over de vraag of de communautaire vergunningsplicht ook van toepassing is op motorvoertuigen met een toegestane maximumsnelheid van 40 km/h indien deze voertuigen worden gebruikt voor beroepsgoederenvervoer over de weg voor derden. Om deze onduidelijkheid weg te nemen wordt in de WWG expliciet gemaakt dat ook motorvoertuigen met een toegestane maximumsnelheid van 40 km/h vergunningsplichtig zijn indien gebruikt voor beroepsgoederenvervoer.
- **Eis van betrouwbaarheid vervoersonderneming voor het verkrijgen van een vergunning:** Verordening 2020/1055 bepaalt dat bij de beoordeling van de betrouwbaarheidsstatus van de onderneming ook rekening gehouden moet worden met het gedrag van uitvoerend directeurs (feitelijke leiding over de onderneming). Momenteel hoeft alleen rekening te worden gehouden met gedragingen van de onderneming zelf (VOG-rechtspersoon) en de vervoersmanager. De wijze waarop een lidstaat de betrouwbaarheidsstatus moet beoordelen staat niet voorgeschreven, zodat aansluiting kan worden gezocht bij de wijze waarop de lidstaten dit in de nationale praktijk hebben ingeregeld. Wel is volgens de Verordening de overlegging van een uittreksel uit het strafdossier (in NL is dat de VOG) de *minimumeis* voor betrouwbaarheid. Het voorstel is – conform het uitgangspunt van beleidsarme implementatie – om in Nederland aan deze bepaling uitvoering te geven door te bepalen dat een VOG-aanvraag moet worden gedaan. Dit is hier de standaard wijze voor het beoordelen van de betrouwbaarheid van personen en rechtspersonen en voldoet tevens aan de minimumeis.
- **Rehabilitatie bij ongeschiktverklaring van de vervoersmanager:** Indien een vervoersmanager (persoon in dienst van de onderneming belast met de leiding over de vervoersactiviteiten, zoals de planning en het contact met chauffeurs etc.) zijn betrouwbaarheid verliest, moet de bevoegde instantie hem ongeschikt verklaren om leiding te geven aan de vervoersactiviteiten van de onderneming zolang geen rehabilitatiemaatregelen zijn genomen op grond van nationaal recht. Verordening 2020/1055 voegt daaraan toe dat rehabilitatie in ieder geval niet mag plaatsvinden eerder dan één jaar na datum van het verlies van de betrouwbaarheidsstatus en niet voordat een passende opleiding voor de duur van 3 maanden is gevolgd dan wel met succes opnieuw het vakbekwaamheidsexamen is afgelegd. **Wat zijn de alternatieven waarnaar is gekeken?** Indien moraliteit de reden is geweest heeft dit niet zoveel zin **bijvoorbeeld.**

² VERN is nog niet betrokken en heeft ons overigens ook zelf niet actief benaderd. **Dat vind ik te mager. Graag alsnog heden zal VERN in alle communicatie omtrent het Mobiliteitspakket worden meegenomen. consuleren.**

uitzonderlijke situatie en dit maakt het niet opportuun om een nieuwe opleiding te creëren en een infrastructuur op te zetten voor controle en borging van kwaliteitseisen van een dergelijke opleiding. Voor het afleggen van het vakbekwaamheidsexamen bestaat deze infrastructuur reeds. Het CBR heeft hiertegen geen bezwaar. Wat betreft de duur geldt in de Nederlandse praktijk al een periode van twee jaar.

- **Cabotageregels toepassen op gecombineerd vervoer:** De verordening geeft lidstaten de mogelijkheid om de cabotagebepalingen van toepassing te verklaren op gecombineerd vervoer (vervoer waarbij het eerste of laatste gedeelte van het traject over de weg plaatsvindt en voor het andere gedeelte van spoor, zee of binnenwateren). Volgens de Europese Commissie leert de ervaring dat bepalingen over liberalisering van gecombineerd vervoer in bepaalde delen van de Unie op systematische wijze zijn misbruikt om cabotage te omzeilen. Dit maakt voortdurende aanwezigheid van voertuigen in een andere lidstaat dan die van vestiging mogelijk en leidt zo tot oneerlijke praktijken en slechte werkomstandigheden voor de chauffeurs. Het komt nu vaak voor dat op eindtrajecten per vrachtwagen in Nederland – bijvoorbeeld een rit tussen Venlo en Eindhoven aansluitend op een treinrit uit Italië – onbepert buitenlandse vervoerders worden ingezet. Volgens de cabotageregels zou dit niet mogen, maar omdat het eindtraject onderdeel is van gecombineerd vervoer, is de onbeperte inzet van buitenlandse vervoerders toegestaan. Voorgesteld wordt om deze beperking in te voeren en zo Nederlandse ondernemingen die binnenlands vervoer verrichten te beschermen tegen oneerlijke buitenlandse concurrentie. Dit betekent o.a. dat niet meer dan drie cabotageritten mogen worden uitgevoerd in een periode van zeven dagen en dat aan het einde van de cabotageperiode voor vier aaneengesloten dagen geen cabotage mag worden verricht op Nederland grondgebied. Deze beperkingen gelden voor de buitenlandse vrachtwagenchauffeurs die in Nederland wegvervoer verrichten. Deze beperkingen komen bovendien de handhaafbaarheid ten goede, omdat de ILT tijdens controles dan niet meer hoeft vast te stellen of sprake is van cabotage dan wel gecombineerd vervoer.

Her hoeven we verder niets voor te doen?

Nb. Voor Nederland als doorvoerland is gecombineerd vervoer van belang. Als de cabotageregels van toepassing zijn, dan zijn ook de bepalingen met betrekking tot detachering uit het mobiliteitspakket van toepassing. Hiermee wordt een level playingfield gestimuleerd (gelijk loon).

- **Ketenaansprakelijkheid overtredingen:** Vervoersondernemingen zijn op grond van de WED strafrechtelijk aansprakelijk voor schendingen van de regels van internationaal vervoer. Om misbruik door uitbesteding aan onderaannemers te voorkomen, moeten lidstaten ook voorzien in duidelijke en voorspelbare regels over sancties tegen verzenders, expediteurs, contractanten en subcontractanten in gevallen waarin zij wisten of hadden moeten weten dat de vervoersdiensten waartoe zij opdracht geven een inbreuk op de regels inhouden. Deze uitbreiding wordt toegevoegd in de WWG en de Wet op de Economische Delicten (WED).

Door EZK?

De verordening bevat ook een aantal mogelijkheden waarvan wij voorstellen deze niet over te nemen. Ook deze keuzes zijn afgestemd met alle relevante partijen. Het gaat om het volgende:

- **Aanpassing eis financiële draagkracht vervoersonderneming:** In de verordening wordt de vergunningsgrens verlaagd van voertuigen met een

maximaal toegestane massa van 3,5 ton naar voertuigen met een maximaal toegestane massa van 2,5 ton. Voor ondernemingen die uitsluitend vervoersactiviteiten verrichten met deze nieuwe categorie voertuigen – tussen de 2,5 en 3,5 ton massa - stelt de verordening een lagere eis van financiële draagkracht in dan de reeds bestaande eisen. Na overleg met de NIWO, de ILT en de sector wordt voorgesteld om in Nederland de huidige eisen van financiële draagkracht te behouden, omdat Nederland al een – toegestane – strengere vergunningsgrens van 500 kg laadvermogen hanteert. Invoering van een lichtere financiële eisen voor deze specifieke categorie zou in Nederland tot het bestaan van drie categorieën leiden. Dit is niet wenselijk en administratief moeilijk uitvoerbaar. Bovendien zijn er ook geen signalen bekend dat ondernemingen moeite hebben met het voldoen aan de financiële eis. Het behouden van de huidige eis levert dan ook vanuit dit licht geen bezwaar op. Dit betekent dat er in Nederland sprake blijft van één categorie, namelijk: **voertuigen met een laadvermogen van meer dan 500 kg.**

Begrijp dat NIWO zelfs naar 0 kg wil? Graag stavaza ivm koeriersdiensten.

- **Extra waarborg aantonen financiële draagkracht:** naast reeds bestaande eisen, mogen lidstaten op grond van de verordening eisen dat een onderneming of vervoersmanager geen (niet-persoonlijke) schulden heeft bij publiekrechtelijke instellingen of niet onderworpen is aan insolentie- of liquidatieprocedures. De NIWO beoordeelt thans de balans en kijkt hierbij naar het risicodragend vermogen. Het uit de balans lichten van bepaalde posten om deze aan een nader onderzoek te moeten onderwerpen heeft in de praktijk daarom weinig toegevoegde waarde t.o.v. de huidige situatie in Nederland.
- **Financiële draagkracht startende ondernemingen:** Lidstaten kunnen startende ondernemingen in staat stellen financiële draagkracht aan te tonen op andere manieren dan door de balans van het voorgaande jaar. In Nederland heeft dit geen toegevoegde waarde, omdat wij startende ondernemingen op grond van de Regeling wegvervoer goederen al in staat stellen de financiële draagkracht aan te tonen door middel van een openingsbalans.
- **Vrijstelling examens:** De verordening bepaalt dat vervoersmanagers van ondernemingen die vanaf februari 2022 wel vergunningsplichtig zijn omdat zij met voertuigen tot een maximum toegestane massa van 3,5 ton rijden, zijn vrijgesteld van het examen goederenvervoer als zij al 10 jaar ononderbroken de onderneming hebben beheerd. Deze situatie doet zich in Nederland niet voor, omdat Nederland een strengere vergunningseis hanteert; namelijk de grens van 500 kg laadvermogen.

Wet Personenvervoer

Het eerste mobiliteitspakket spitst zich met name toe op voorstellen voor het goederenvervoer over de weg. Van de vier wijzigingen die ter overname worden voorgesteld, zijn er twee ook van toepassing op personenvervoer over de weg. Het gaat hierbij om aanscherpingen voor de eis van betrouwbaarheid van de vervoersonderneming voor het verkrijgen van een vergunning en de rehabilitatie bij ongeschiktverklaring van de vervoersmanager. Beide wijzigingen zullen worden opgenomen in de Wet personenvervoer (Wp2000).

Nb. Een aantal andere beleidskeuzes, zoals de nadere invulling van de eis van duurzame vestiging, wordt bij lagere regelgeving geregeld. Daarover wordt u komend halfjaar apart geïnformeerd. Er is prioriteit gegeven aan de wet in formele

zin vanwege de lange duur van het wetgevingstraject. Het aanpassen van deze regeling duurt minder lang en behoeft geen kamerbehandeling.

Ad. 2 De rol van de ILT in het kader van de detacheringsrichtlijn

Op 6 april heeft u met de minister van SZW gesproken over de handhaving en toezicht op de nieuwe detacheringsrichtlijn voor het internationaal wegvervoer en de mogelijke rol van de ILT hierin. Dit komt voort uit de nieuwe Europese detacheringsrichtlijn voor het internationaal wegvervoer die regelt dat buitenlandse chauffeurs recht hebben op een aantal arbeidsvoorwaarden zoals beloning, arbeidstijden en arbeidsomstandigheden naar de maatstaven van de lidstaat van ontvangst waarin ze werkzaamheden verrichten. De vervoersonderneming moet daarom onder meer een detacheringsverklaring invullen voor hun chauffeurs. Een afschrift daarvan moet in de cabine bewaard worden. De richtlijn valt inhoudelijk onder SZW.

U heeft met de minister van SZW afgesproken dat de ILT een pre-HUF-toets zal verrichten. Op basis van een scherpe vraag van SZW met betrekking tot de aanwezigheid van de detacheringsverklaring in de cabine en de gegevens die nodig zijn voor de Inspectie SZW zal de ILT zo nauwkeurig mogelijk aangeven wat zij kan bieden, dat voldoet aan de wensen van de EU en SZW. SZW blijft politiek verantwoordelijk.

Deze pre-HUF toets wordt op dit moment uitgevoerd. U wordt z.s.m. over de uitkomsten geïnformeerd.

Wanneer te verwachten?

Politieke context

Het wetsvoorstel geeft uitvoering aan die bepalingen van de verordening waarvan de uitwerking wordt overgelaten aan de lidstaten of die een keuze bevatten die rechtstreeks voortvloeit uit de bewoordingen van de verordening. Het betreft daarmee beleidsarme implementatie. Dit betekent dat er alleen beleidskeuzes worden gemaakt als die rechtstreeks voortvloeien uit de Verordening. De inhoud van het mobiliteitspakket is in lijn met het huidige kabinetsbeleid. De implementatietermijn van het mobiliteitspakket is slechts 1,5 jaar en verstrijkt op 2 februari 2022. Deze termijn zal, rekening houdend met een parlementaire behandeling van een jaar, ca. 10-11 maanden te laat zijn geïmplementeerd. In het najaar van 2021 zullen wij de Europese Commissie informeren over de voortgang, dit is het moment dat het wetsvoorstel zo goed als gereed is. Dan rest alleen nog de kamerbehandeling.

Hiernaast zijn er twee aandachtspunten die op het moment van schrijven nog niet van invloed zijn op het implementatieproces, maar wel relevant zijn.

Het mobiliteitspakket is niet door alle (Oost-)Europese landen omarmd. De onvrede over verordening 2020/1055 (toegang tot beroep en markt), is met name gericht op twee bepalingen, namelijk de bepaling dat een voertuig iedere acht weken dient terug te keren naar het land van vestiging en de bepaling die lidstaten de mogelijkheid biedt om bepaalde vormen van gecombineerd vervoer als cabotage aan te merken. Het belangrijkste bezwaar van een aantal lidstaten is dat de bepalingen niet op zorgvuldige wijze tot stand zouden zijn gekomen en dat de bepalingen de Europese ambities met betrekking tot de Green Deal zouden schaden. Deze landen claimen dat er dan veel "leeg" wordt teruggedreden naar het land van herkomst.

Om die reden zijn in januari 2021 vijftien beroepen ingediend tegen het mobiliteitspakket bij het Europese Hof van Justitie. Het doel van de beroepen is om (onderdelen van) het mobiliteitspakket onverbindend te verklaren. De kans van

slagen hierop wordt door HBJZ overigens niet groot geacht. Mocht het HVJEU deze landen toch in het gelijk stellen, dan heeft dit nauwelijks effect op het voorliggend wetsvoorstel. Er is slechts één bepaling die dan aangepast zou moeten worden (toepassing cabotageregels op gecombineerd vervoer). Nederland heeft, samen met lidstaten van de zogenoemde Road Alliance, het mobiliteitspakket als geheel altijd ondersteund, en zal daarom interveniëren in bovenstaande beroepszaken. Meerdere lidstaten van de Road Alliance hebben informeel aangegeven hetzelfde te zullen doen.

Ook de Europese Commissie, en met name de (Oost-Europese) Eurocommissaris Valean, betreurt de opname van de 'return home vehicle' verplichting en de beperking van gecombineerd vervoer. Deze maakten geen onderdeel uit van het oorspronkelijke voorstel. Direct na publicatie van het mobiliteitspakket heeft de Europese Commissie opdracht gegeven tot het uitvoeren van twee impactstudies naar deze twee bepalingen. De resultaten zijn gepubliceerd op 19 februari jl. De uitkomst van deze studies is dat beide bepalingen mogelijk van negatieve invloed zijn op de Green deal. Er is veel kritiek op de methodologie en het gebruik van aannames en de uitkomsten zijn dan ook omstreden. Bij brief van 19 februari jl. aan de ministers van transport verzoekt EU-commissaris Valean de lidstaten te reflecteren op de uitkomsten en deze te delen met de Commissie (de brief is als bijlage bij deze nota gevoegd). Wij zullen hiertoe de rapporten bestuderen. Een eerste bijeenkomst met de Road Alliance landen wordt gepland. Binnen deze landen

Met NL als toehoorder? Wat is jullie advies?

premature conclusies van de studie. Ook wordt niet veel gevoeld voor het sturen van een reactie op de brief; standpunt is dat de EU-wetgever haar keuze heeft gemaakt bij instemming met het pakket. In het uiterste geval komt de Commissie met een nieuw wetsvoorstel om beide bepalingen te schrappen. Een dergelijk proces zal enige jaren in beslag nemen.

Kader

- U heeft de Kamer over publicatie van het nieuwe onderdeel van het pakket geïnformeerd op 28 september 2020.³ U informeert periodiek in verschillende brieven over de implementatie van het Mobiliteitspakket, zoals in de komende brief Verkeersveiligheid. U heeft aangegeven dat de Kamer zo spoedig mogelijk wordt geïnformeerd over de aanpassing van regelgeving. Dit zal het moment van het aanbieden van het wetsvoorstel zijn in het najaar van dit jaar.
- De implementatie van de het Mobiliteitspakket vraagt aanpassing van zowel IenW als SZW regelgeving. De implementatie van verordening (EU)2020/1055 (toegang tot beroep en markt) vraagt wijziging van de volgende wetten die onder uw verantwoordelijkheid vallen:
 - De Wet wegvervoer goederen (WWG)
 - De Wet personenvervoer 2000
 - Besluit wegvervoer goederen
 - Regeling wegvervoer goederen
 - Besluit personenvervoer 2000
 - Wet Economische Delicten (WED)
- De implementatie van Verordening (EU) 2020/1054 (rij- en rusttijden en tachografen) vergt wijziging van:
 - Arbeidstijdenbesluit vervoer.U bent hier al separaat over geïnformeerd omdat de verordening die ziet op de rij- en rusttijden direct van toepassing was in augustus jl.⁴

³ TK 2020-2021, 21 501-33 nr. 824.

⁴ IenW/BSK/2025/20237.

- Richtlijn (EU) 2020/1057 (Detachering en IMI) vergt wijziging van de volgende wetten die nu onder de minister van SZW vallen:
 - Wet arbeidsvoorwaarden gedetacheerde werknemers in de Europese Unie (Wagweu);
 - Wet op het algemeen verbindend en het onverbindend verklaren van bepalingen van collectieve arbeidsovereenkomsten (Wet avv).

Krachtenveld, afstemming, financiële en juridische implicaties, communicatie

Krachtenveld

De sociale partners (FNV en CNV) en brancheorganisaties (TLN, EVO-Venedex, VNO-NCW-MKB, Betonhuis, Cumela, KNV) onderschrijven het doel van het mobiliteitspakket en waren eensgezind over de invulling van het beperkt aantal keuzes die konden worden gemaakt.⁵ Zowel de sector als de bonden benadrukken het belang van handhaving van de regels om de sector te verbeteren. Door de sociale partners is gevraagd te interveniëren in de beroepszaken tegen het mobiliteitspakket.

Nb. De NIWO heeft laten weten een aantal wijzigingen in de WWG voor ogen te hebben die geen directe relatie hebben met het Mobiliteitspakket. Het gaat dan bijvoorbeeld om het verder verlagen van de vergunningsgrens naar 0 kg – zodat ook de postorderbedrijven onder de Eurovergunning vallen – en het overnemen van taken van de KIWA, zoals de (nationale) eis van dienstbetrekking. Dit is een ander type wetgevingstraject dan een beleidsarme implementatie van EU-regelgeving. Het vereist andere stappen zoals (internet)consultatie en een langduriger adviestraject van de Advies en Toetsingscommissie Regeldruk (ATR) indien tot wetgeving overgegaan zou worden. Dat zou tot nog verdere overschrijding van de implementatietermijn leiden. Voorgesteld wordt om met de NIWO een apart traject op te starten waarin de voorgestelde wijzigingen zorgvuldig worden onderzocht op wenselijkheid, haalbaarheid en uitvoerbaarheid. Mogelijk dat oplossingen ook kunnen worden gevonden buiten aanpassing van de WWG of in samenwerking met andere ministeries (zoals bij de aanpak van problematiek in de postsector). De implementatie van het Mobiliteitspakket kan dan het eigen traject met verkorte procedures doorlopen die nodig is om de implementatietermijn zo kort mogelijk te houden.

Afstemming

Wijzigingen voortkomend uit het mobiliteitspakket zijn eerst gezamenlijk besproken door beleid, uitvoering (NIWO, KIWA, CBR) en handhaving (ILT, ISZW, Politie). Vervolgens zijn bovenstaande brancheorganisaties en sociale partners geconsulteerd over deze wijzigingen. De inhoud van deze nota is afgestemd met HBJZ, OVS, de ILT en SZW.

Implicaties apparaat en financiën

De uitkomsten van de advies- en uitvoeringstoetsen worden voor de zomer van 2021 verwacht.

Juridische implicaties

Het voorstel betreft beleidsarme implementatie wetgeving.

⁵ VERN is nog niet betrokken en heeft ons overigens ook zelf niet actief benaderd. Vanaf heden zal VERN in alle communicatie omtrent het Mobiliteitspakket worden meegenomen.

Het wetsvoorstel en MVT zal voor verzending aan MR en RvS de interne toetspool van HBJZ doorlopen.

Communicatie

Op rijksoverheid.nl/onderwerpen zal binnenkort worden aangekondigd dat de implementatie van het pakket van start is gegaan. Directe stakeholders ontvangen tussentijdse nieuwsberichten van de voortgang. In aanloop naar februari 2022 zullen de sector en sociale partners door zowel IenW als SZW gericht op de hoogte worden gesteld van de wijzigingen voortkomend uit het mobiliteitspakket.

Bijlagen

- Toelichting nota;
- Bijlage 1 & 2: Nota en conceptwetsvoorstel wijziging WagwEU en bijbehorende memorie van toelichting;
- Bijlage 3 & 4: Concept wetsvoorstel wijziging WWG, WED en bijbehorende memorie van toelichting;
- Bijlage 5; Brief van eurocommissaris transport betreffende de uitkomsten van de onderzoeken naar de return-home-vehicle verplichting en de beperking van gecombineerd vervoer;
- Bijlage 6: nota rij en rusttijden;
- Bijlage 7:TK brief publicatie EU Mobiliteitspakket I.

Persoonsgegevens



Toelichting

Implementatieproces en planning Mobiliteitspakket

De implementatie van het mobiliteitspakket bestaat uit vier onderdelen:

- 1 Wetswijzigingstraject (zie onderstaand schema)
- 2 Aanpassing van lagere regelgeving (okt. 21 – **PM**)
- 3 Aanpassing uitvoering (maart – jan 2022)
- 4 Aanpassing handhaving (juni 2021 – jan 2022)
- 5 Communicatie (najaar 2022)

Planning wetsvoorstel	Termijn	Planning	Bijzonderheden
Vorbereiding wetsvoorstel	14 weken	Okt 20 –April 21	
Toetsen & Advies	12 weken	Mei - Juli 21	Geen internetconsultatie vanwege beleidsarme implementatie en implementatietermijn van 18 maanden.
Ministerraad & Raad van State	24 weken	Juli- Dec 21	Standaardtermijn is 12 weken, mogelijk wordt de 6 weken termijn gehanteerd omdat het implementatiewetgeving EU betreft.
Staten Generaal	48 weken	Dec 21 – Dec 22	Mogelijk neemt de Kamerbehandeling minder tijd in beslag vanwege beleidsarme implementatie
Nazorg – melden bij Europese Commissie	4 weken	Jan 23	10/11 maanden na de uiterlijke termijn op 20-02-2022

Minister

Bestuurskern
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Wegverkeersbeleid

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

Persoonsgegevens

memo

Uw vragen n.a.v. de nota Implementatie
Mobiliteitspakket

Datum

20 mei 2021

Op 17 mei heeft u akkoord gegeven op de nota Mobiliteitspakket en het verzenden van de uitvoeringstoetsen en adviesaanvragen. Wel had u nog enkele vragen n.a.v. de nota die we in dit memo beantwoorden.

Zijn ook de RDW en VERN betrokken bij de keuzes in het Mobiliteitspakket? Kan VERN alsnog geconsulteerd worden?

Het concept wetsvoorstel en MvT hebben geen directe gevolgen voor de RDW. Wel is de RDW actief in de overleggen rondom de uitwerking van onderdelen van het Europees Mobiliteitspakket zoals het Europees sanctieregister voor transportondernemingen (ERRU).

De komende periode wordt samen met de branche de communicatie rondom het pakket voorbereid. Ook VERN zal hier actief voor benaderd worden.

Welke alternatieven zijn bekeken voor het opnieuw laten afleggen van een vakbekwaamheidsexamen? Als moraliteit de reden voor het verliezen van de vakbekwaamheid is, heeft het opnieuw afleggen van een examen geen zin.

De Europese regelgeving schrijft voor dat een vervoersmanager de kans op rehabilitatie moet kunnen krijgen en geeft daarvoor twee keuzes:

- Het opnieuw volgen van een opleiding van 3 maanden
- Het opnieuw afleggen van een examen.

Het volgen van een passende opleiding voor 3 maanden als alternatief voor het examen vormt een grote belasting. Voor Nederland zou het betekenen dat er, enkel alleen voor deze gevallen, een nieuwe opleiding gecreëerd moet worden, met een bijbehorende infrastructuur voor het borgen van de kwaliteitseisen terwijl de situatie zich niet zo vaak voor zal doen dat een vervoersmanager zijn bekwaamheid verliest en weer gerehabiliteerd wil worden.

Dit is geen volledig antwoord op de vraag.

Hoeven we als Nederland of als wetgever niets in te regelen ten aanzien van de cooling-off periode bij cabotage, dus dat maximaal 3 cabotageritten in 7 dagen gedaan mogen worden en dat na afloop van de cabotageperiode voor vier aaneengesloten dagen geen cabotage meer verricht mag worden in Nederland?

Er is inderdaad geen aanpassing van wet- of regelgeving nodig om de regels voor cabotage van toepassing te laten zijn in Nederland. De regels voor cabotage staan vermeld in de Verordening. In de WWG is vervolgens geregeld dat het verboden is cabotage te verrichten dat in strijd is met de Verordening.

Om de cabotageregels ook van toepassing te laten zijn op gecombineerd vervoer is wel aanpassing van de WWG nodig, namelijk door het toevoegen van een extra lid aan artikel 2.2.

Bestuurskern
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Wegverkeersbeleid

Wie voegt de Ketenaansprakelijkheid toe aan de WED? Is dat EZK?

Over het aanpassen van de WED is ambtelijk contact geweest tussen IenW en JenV, met als uitkomst dat IenW de aanpassing door mag voeren.

Datum
20 mei 2021

Graag een stand van zaken over de koeriers- en postsector (KEP) en de wens van Niwo om de vergunningsgrens te verlagen naar 0 kilogram.

Op dit moment wordt hierover een separate nota voorbereid samen met NIWO en de ILT. Dit vergt wat meer tijd dan voorzien, mede omdat NIWO inmiddels haar standpunt ten aanzien van de 0 kg heeft gewijzigd.

Wanneer is de pre-HUF toets detacheringsrichtlijn gereed

De pre-HUF toets van de ILT is inmiddels gereed en verzonden naar SZW. De pre-HUF toets is als bijlage bij dit memo gevoegd.

SZW heeft geen pre-HUF toets verricht, maar heeft het geïntegreerd in de reguliere HUF-toets. Deze toets wordt rond 1 juni verwacht.

In de ambtelijke stuurgroep Mobiliteitspakket waarin zowel IenW als SZW participeren is afgesproken dat eerst ambtelijk de pre-HUF van de ILT en de HUF toets van SZW besproken zullen worden, waarna besluitvorming op bewindspersonenniveau kan volgen als er geen overeenstemming wordt gevonden.

Wat is de opstelling van Nederland in de bijeenkomst van de Road Alliance landen over het return-home principe? Stellen we ons op als toehoorder? Wat is het advies?

Er is ambtelijk contact geweest met de verschillende Road Alliance landen. In dit informele overleg is afgesproken dat de Road Alliance lidstaten zullen interveniëren in de juridische procedures en zich voegen aan de kant van de Raad en het Europees Parlement. HBJZ heeft hierover periodiek overleg met BuZa. Inmiddels zijn de eerste zaken voor het Hof gebracht. Op basis van de stukken in de zaken die tot nu toe zijn besproken is de voorlopige conclusie dat de Nederlandse inbreng kan worden beperkt tot het steunen van EP en Raad.

Persoonsgegevens

Bestuurskern
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Wegverkeersbeleid

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Persoonsgegevens

memo

HUF-toets SZW tbv Bwo handhaving detacheringsrichtlijn
(Mobiliteitspakket)

Datum
9 juni 2021

In de bijlage treft u de concept uitvoerings- en handhavingstoets aan die SZW heeft gemaakt voor de handhaving van de detacheringsrichtlijn uit het Mobiliteitspakket. Op **vrijdag 11 juni om 9.00u** heeft u hierover een Bewindspersonenoverleg met de minister van SZW. In de staf van 10 juni spreken we dit met u voor.

Dit document is aanvullend op de gespreksnota en de pre-HUF toets van de ILT die u reeds in uw bezit heeft.

De concept uitvoerings- en handhavingstoets is op dinsdag 8 juni door SZW opgeleverd en op woensdag 9 juni ambtelijk besproken tussen SZW en IenW.

Inhoud concept U&H toets SZW

In de toets staat de al bekende argumentatie en verandert dus op dit moment niks aan de bestaande situatie. De **gespreksnota van afgelopen vrijdag** zoals u die reeds in uw bezit heeft, **is daarmee nog steeds actueel.**

In de toets van SZW staat een vrij zwartwit beeld. Of de ILT doet alles of de Inspectie SZW doet alles; de tussenoptie van samenwerking die de ILT o.a. in haar pre-HUF toets heeft benoemd, staat er niet in. Ook wordt niets gezegd over andere instanties met auto's zoals politie, de Kmar en douane.

In de SZW toets staat opnieuw de aanname dat de ILT 7.000 controles per jaar doet waarin de detacheringsverklaring kan worden opgevraagd. De controles waarbij het echter zinvol is om de detacheringsverklaring op te vragen, zijn met name de cabotagecontroles die minder frequent plaatsvinden.

Het politieke risico dat er druk op de ILT komt voor een onderwerp waar ze niet verantwoordelijk voor is, is nog steeds groot. Vakbonden, TLN, Vetrion en andere brancheorganisaties verzoeken in overleggen over de implementatie van het Mobiliteitspakket, voortdurend om meer handhaving. SZW wil weliswaar de verantwoordelijkheid voor de richtlijn op zich nemen. SZW stelt echter in haar HUF toets dat de controles op de detachering starten bij de controle op de detacheringsverklaring in de cabine. SZW kan dan alleen meer controleren als de ILT ook meer gaat controleren.

Hoofdlijn ambtelijke bespreking

In de ambtelijke bespreking met SZW zijn we nader tot elkaar gekomen. SZW lijkt toch open te staan voor het aanbod van IenW en ILT voor **samenwerking**. Wel blijft er een fundamenteel verschil van inzicht of de ILT dan ook als medeverantwoordelijke moet worden aangewezen. SZW erkent dat dit maatschappelijke druk kan opleveren en geeft aan die voor IenW en de ILT te willen afvangen. In de praktijk zal dit echter lastig zijn, gezien de druk die nu al op de ILT wordt gelegd.

Bestuurskern

Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Wegverkeersbeleid

Datum

9 juni 2021

Samenwerking, zoals benoemd in de gespreksnota als terugvaloptie, levert een aantal voordelen op:

- SZW kan samen met de ILT, maar ook andere handhavende instanties (bijvoorbeeld de zogenaamde TIEC controles) het initiatief nemen voor controles. SZW is dan in de lead, wat aansluit bij hun verantwoordelijkheid voor de detacheringsrichtlijn.
- Met samenwerking kan iedere handhavende organisatie vanuit zijn eigen taken, bevoegdheden en expertise controleren, zonder verschuiving van de verantwoordelijkheden. Dit is bevorderlijk voor de kwaliteit van de controles. De kennis van ISZW van de WagwEU en de kennis van de ILT voor wat betreft het uitlezen van een tachograaf bijvoorbeeld kunnen dan gecombineerd worden.
- Controle op de detacheringsverklaring is vooral nuttig bij cabotagecontroles waarbij de kans groot is dat er buitenlandse chauffeurs worden aangetroffen die over een detacheringsverklaring zouden moeten beschikken. Deze controles kunnen bij uitstek als themacontroles op een paar momenten in het jaar worden ingericht zodat de handhavende capaciteit van de ILT en ISZW efficiënt wordt gebruikt.

Persoonsgegevens



Minister

Bestuurskern

Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Wegverkeersbeleid

's-Gravenhage

Contactpersoon

Personengegevens

[Redacted contact information]

Datum

1 december 2021

Kenmerk

IENW/BSK-2021/327394

advies MR / OR / VP

Voorportaal

Inleiding

Voor u ligt het voorstel tot wijziging van de Wet wegvervoer goederen (Wwg), de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000) en de Wet op de economische delicten (Wed). Dit voorstel strekt tot implementatie van Verordening (EU) 2020/1055 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 houdende wijziging van Verordeningen (EG) nr. 1071/2009, (EG) nr. 1072/2009 en (EU) nr. 1024/2012 teneinde ze aan te passen aan ontwikkelingen in de wegvervoersector.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat is de verantwoordelijk bewindspersoon voor de implementatie van deze Verordening.

Samenvatting van het voorstel

Het voorstel tot wijziging van de Wwg, de Wp2000 en de Wed volgt uit de implementatie van Verordening (EU) 2020/1055. Deze Verordening is onderdeel van het Europese mobiliteitspakket en draagt bij aan het professionaliseren van de wegvervoersector. Nadere uitleg over het gehele mobiliteitspakket, de verschillende onderdelen van dit pakket en de inwerkingtreding van de afzonderlijke bepalingen is opgenomen in bijlage 2. De implementatie van Verordening (EU) 2020/1055 is 1 op 1. De Verordening bevat echter ook bepalingen waarbij de lidstaten een beleidskeuze moeten maken. Daarnaast is een aantal bepalingen niet specifiek genoeg geformuleerd voor rechtstreekse werking. Om deze redenen is aanpassing van nationale Wetgeving vereist. Vandaar deze nota en bijgaande stukken.

Politieke context

De vorige minister is akkoord gegaan met het conceptwetsvoorstel wijziging Wwg, Wp2000 en Wed ter implementatie van Verordening (EU) 2020/1055 (kenmerk: IENW/BSK-2021/78932). De nota waarin het conceptwetsvoorstel wordt toegelicht is opgenomen als bijlage.

Naast deze Verordening is de Richtlijn (EU) 2020/1057 over de detachering van bestuurders in het wegvervoer ook onderdeel van het Europese mobiliteitspakket. De verantwoordelijk bewindspersoon voor de implementatie

van deze Richtlijn is de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid. Het wetsvoorstel ter implementatie van deze Richtlijn wordt behandeld in de CWIZO. Medewerkers van beide departementen bespreken de voortgang van implementatie van de Verordening en de Richtlijn frequent en streven naar een gezamenlijke behandeling van de wetsvoorstellen in de ministerraad begin 2022.

Advies

U wordt verzocht akkoord te gaan met de behandeling van het wetsvoorstel in de CFEZIL en aansluitend doorgeleiden naar de ministerraad. U wordt geadviseerd de CFEZIL te verzoeken in te stemmen met de voorliggende wetsvoorstellen en deze af te doen als hamerstuk.

Argumentatie

Door in te stemmen met het voorstel wordt uitvoering gegeven aan de implementatie van Verordening (EU) 2020/1055 als onderdeel van het Europese mobiliteitspakket. Nederland heeft zich altijd als voorstander van dit pakket opgesteld omdat het bijdraagt aan een veilige, efficiënte en sociaal verantwoordelijke wegvervoersector. Ten behoeve van succesvolle implementatie dient een aantal bepalingen omgezet te worden in nationale Wetgeving. De volgende bepalingen uit de Verordening bevatten een keuzemogelijkheid voor de afzonderlijke lidstaten:

- De Verordening geeft lidstaten de mogelijkheid om de cabotageregels van toepassing te verklaren op voor- of natrajecten van gecombineerd vervoer. Dit is vervoer waarbij het eerste of laatste gedeelte van het traject over de weg plaatsvindt met begin- en eindpunt in dezelfde lidstaat en andere delen van het traject over spoor, zee of binnenwateren. Om te voorkomen dat gecombineerd vervoer misbruikt wordt om cabotageregels te omzeilen maakt Nederland gebruik van de mogelijkheid die de Verordening biedt om de cabotageregels ook van toepassing te laten zijn op gecombineerd vervoer.
- Indien een vervoersmanager zijn betrouwbaarheid verliest wordt hij door de bevoegde instantie ongeschikt verklaard om leiding te geven aan vervoersactiviteiten van de onderneming. Verordening 2020/1055 bepaalt de voorwaarden waaraan moet worden voldaan om gerehabiliteerd te worden. Rehabilitatie mag niet eerder dan één jaar na het verlies van de betrouwbaarheid plaatsvinden. Nederland hanteert reeds een periode van twee jaar. Een aanvullende voorwaarde voor rehabilitatie is dat de vervoersmanager een passende opleiding voor de duur van drie maanden moet volgen of dat de vervoersmanager met succes opnieuw een examen aflegt, waarbij de afzonderlijke lidstaten zelf een keuze mogen maken tussen deze twee opties. Nederland kiest ervoor de vervoersmanager opnieuw het vakbekwaamheidsexamen af te laten leggen.

De volgende bepalingen uit de Verordening zijn niet specifiek genoeg voor directe werking en moeten dus geïmplementeerd worden in nationale wetgeving:

- De Verordening bepaalt dat lidstaten regels vaststellen voor sancties tegen verzenders, expediteurs, contractanten en subcontractanten wanneer zij wisten of hadden moeten weten dat vervoersdiensten regels overtreden. Dit wordt ketenaansprakelijkheid genoemd. Het Wetsvoorstel regelt dat naast de vervoersondernemingen de voornoemde categorieën op grond van de Wet op de economische

delicten strafrechtelijk aansprakelijk zijn voor schendingen van de regels van het internationaal vervoer.

- Op grond van Verordening 1071/2009 moeten lidstaten om de betrouwbaarheid van een onderneming te bepalen, rekening houden met het gedrag van de onderneming zelf (VOG-rechtspersoon) en de vervoersmanager. Verordening 2020/1055 bepaalt dat bij de beoordeling van de betrouwbaarheidsstatus van de onderneming voortaan ook rekening gehouden moet worden met het gedrag van de uitvoerend directeur (degene die feitelijk leiding geeft aan de onderneming). In Nederland wordt hier uitvoering aan gegeven door te bepalen dat degene die feitelijke leiding geeft aan de onderneming een VOG moet kunnen overleggen. Dit vereist een wijziging van de Wet wegvervoer goederen en de Wet personenvervoer 2000. Deze procedure sluit aan op de reeds gehanteerde wijze voor het beoordelen van de betrouwbaarheid van personen en rechtspersonen.

Het voorstel tot wijziging van de Wwg, Wp2000 en Wed is afgestemd en in een later stadium ter consultatie aangeboden aan betrokken uitvoeringsorganisaties en adviserende organen alsmede werkgeversorganisaties, brancheorganisaties en vakbonden. Het voorstel kan derhalve rekenen op een breed draagvlak.

NB: De *return home vehicle* bepaling uit de Verordening is geen onderdeel van dit wetsvoorstel. Deze bepaling heeft rechtstreekse werking en vereist geen nationale implementatie.

Spreektekst

- Op 9 juli 2020 is het Europese mobiliteitspakket aangenomen door het Europese parlement. Het mobiliteitspakket is omvangrijk en bevat zowel regels die bestaande, verouderde regelgeving vervangen als nieuwe regels voor het internationaal goederen- en personenvervoer.
- Verordening (EU) 2020/1055 is onderdeel van dit pakket en wijzigt de bestaande Verordeningen (EG) 1071/2009 en 1072/2009. Deze Verordeningen regelen de toegang tot het beroep van wegvervoerondernemer en de toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg.
- Een aantal bepalingen uit de Verordening is niet specifiek genoeg voor rechtstreekse werking. Daarnaast biedt de Verordening op een aantal punten lidstaten de gelegenheid een keuze te maken om een bepaling aan te laten sluiten op de eigen praktijk. Om deze redenen dient nationale Wetgeving aangepast te worden.
- Bij de implementatie in nationale wetgeving is rekening gehouden met kabinetsbeleid dat voorschrijft dat implementatiewetgeving lastenluw dient te zijn.

Krachtenveld, afstemming, financiële en juridische implicaties, communicatie

Afstemming

De wetswijzigingen zijn onderworpen aan uitvoerings- en handhavingstoetsen door ILT, NIWO en CBR. Deze uitvoeringsorganisaties oordelen dat de voorgenomen wijzigingen uitvoerbaar en indien van toepassing handhaafbaar zijn. De wetswijzigingen zijn tevens afgestemd en voorgelegd aan werkgeversorganisaties, brancheorganisaties en vakbonden.

Burgers

De wetwijzigingen hebben geen directe gevolgen voor de burger.

Implicaties en financiën

Het CBR heeft in de uitvoeringstoets een schatting gemaakt van de implementatiekosten en het ministerie om financiële dekking verzocht. Middels een begrotingsbijdrage (€14.897) is hier inmiddels uitvoering aan gegeven. De ILT acht 7 fte noodzakelijk voor het uitvoeren van de werkzaamheden die voortvloeien uit de implementatie van Verordening (EU) 2020/1055 en de daarmee samenhangende wetwijzigingen. Middels een brief aan de ILT (kenmerk: IENW/BSK-2021/287881) is hen verzocht deze claim mee te nemen in de begrotingsvoorbereiding van 2023.

Juridische implicaties

Aan de Wet wegvervoer goederen wordt een artikel toegevoegd. Op basis van dit artikel kunnen vervoerders, afzenders en expediteurs aansprakelijk worden gesteld als zij wisten, of hadden kunnen weten, dat goederenvervoer wordt verricht in strijd met de regels. De schending van dit artikel wordt aangemerkt als een overtreding van de Wet op de economische delicten. Deze dient daartoe aangepast te worden. Hiermee wordt aangesloten bij de handhavingssystematiek van de Wet wegvervoer goederen.

Communicatie

Er is contact met DCO over communicatie omtrent het Europese mobiliteitspakket als geheel. Naast het wetsvoorstel dat in deze CFEZIL wordt besproken zal er in samenhang met het wetsvoorstel van SZW en de onderdelen uit het mobiliteitspakket met directe werking gecommuniceerd worden.

Persoonsgegevens

Persoonsgegevens



Aan
Van

Minister
Persoonsgegevens

nota

Europese mobiliteitspakket

TER BESLISSING

Datum

12 januari 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/15410

Persoonsgegevens

Beslistermijn

12-02-2022

Uiterlijk bij

21 januari 2022

Bijlage(n)

6

Aanleiding

Op 9 juli 2020 heeft het Europese parlement het Europese mobiliteitspakket aangenomen. Dit pakket bestaat uit twee Verordeningen en een Richtlijn en dient bestaande regelgeving over het goederen- en personenvervoer te verbeteren. Als minister van Infrastructuur en Waterstaat bent u de verantwoordelijk bewindspersoon voor de implementatie van de twee Verordeningen. Uw ambtsgenoot van het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid is de verantwoordelijk bewindspersoon voor de implementatie van de Richtlijn. In deze nota wordt u als verantwoordelijk bewindspersoon op de hoogte gebracht van het mobiliteitspakket als geheel en de lopende zaken in het bijzonder. Tijdens een themasessie op 23 februari wordt u mondeling geïnformeerd over het mobiliteitspakket.

De twee Verordeningen hebben directe werking, maar een aantal onderdelen van de Verordeningen vereist omzetting in nationaal recht. Om dat te bewerkstelligen is een voorstel tot wijziging van de Wet wegvervoer goederen (Wwg), de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000) en de Wet op de economische delicten (Wed) voorbereid. Dit voorstel strekt tot implementatie van delen van het mobiliteitspakket. Het voorstel is op 25 januari 2022 akkoord bevonden in de CFEZIL (CFL). Het voorstel zal binnenkort worden in de ministerraad en aansluitend worden aangeboden aan de Raad van State. Met een separate nota zal uw akkoord gevraagd worden voor agendering van het Wetsvoorstel en de Memorie van Toelichting in de ministerraad en doorgeleiding naar de Raad van State. Naar verwachting zal de Raad van State gevraagd worden een spoedadvies uit te brengen. Dit wordt gedaan om de implementatietermijn te bekorten. Conform Artikel 4 van Verordening (EU) 2020/1055 zijn de bepalingen uit de Verordening, na een implementatietermijn van 18 maanden, vanaf 21 februari 2022 van toepassing. De implementatietermijn van 18 maanden is voor Nederlandse begrippen erg kort. Uw voorganger is medegedeeld dat deze termijn naar verwachting met tien tot elf maanden zal worden overschreden. Veel andere lidstaten zullen eveneens op 21 februari 2022 niet gereed zijn met de implementatie. Naast de implementatie van bepalingen uit het mobiliteitspakket in nationale wetgeving treedt een aantal bepalingen uit dit pakket op 21 februari direct in werking.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd:

- Kennis te nemen van onderstaande zaken:
 1. Korte schets van het mobiliteitspakket en het voortraject.
 2. Communicatie met de branche over de inwerkingtreding van de bepalingen met rechtstreekse werking.
 3. Specifieke bepaling uit het pakket die voorschrijft dat een voertuig eens in de acht weken moet terugkeren naar de lidstaat van vestiging (return home vehicle bepaling).
 4. Cabotage (nationale ritten die worden uitgevoerd door een vervoerder uit een andere lidstaat) bij gecombineerd vervoer (type vervoer waarbij goederen door meerdere vervoersmodaliteiten worden getransporteerd).
- Akkoord te gaan met het aanvragen van een spoedadvies bij de Raad van State.

Datum

12 januari 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/15410

Uiterlijk bij

21 januari 2022

Bijlage(n)

6

Aan

Minister

Van

[Persoonsgegevens](#)

Toelichting

1. Wat is het Mobiliteitspakket?

Het Europese mobiliteitspakket bestaat uit de volgende onderdelen:

- **Verordening (EU) 2020/1054:** Verordening over de rij- en rusttijden voor chauffeurs en positiebepaling met de tachograaf.
- **Verordening (EU) 2020/1055:** Verordening over de toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer en het beroep van vervoersondernemer.
- **Richtlijn (EU) 2020/1057:** Richtlijn met regels over het detacheren van chauffeurs in het internationaal wegtransport.

De verschillende onderdelen van het mobiliteitspakket hebben samen als doel om bestaande wet- en regelgeving voor het goederen- en personenvervoer te verbeteren en deze aan te passen aan huidige ontwikkelingen. Meer specifiek moet het mobiliteitspakket bijdragen aan:

- Verbeteren van arbeidsomstandigheden en arbeidsvoorwaarden van vrachtwagenchauffeurs.
- Creëren van gelijk speelveld met duidelijke spelregels voor ondernemers die grensoverschrijdende diensten verrichten.
- Effectievere en efficiëntere handhaving.
- Verbeteren van de verkeersveiligheid.

De afzonderlijke bepalingen uit het pakket treden op verschillende momenten in werking:

Verordening (EU) 2020/1054

De nieuwe regels uit de Verordening over de rij- en rusttijden gelden al sinds augustus 2020. De verordening bevat ook regels over de invoering van de zogeheten slimme tachograaf type 2 (SMT2). Deze tachograaf houdt automatisch de positie van het voertuig bij en registreert dus ook grensovergangen. De SMT2 wordt vanaf augustus 2023 gefaseerd verplicht gesteld. Het doel van de invoering van dit type tachograaf is om de handhaving te vereenvoudigen. Daarnaast zullen chauffeurs hierdoor minder tijd kwijt zijn aan het bedienen van de tachograaf.

Verordening (EU) 2020/1055

Deze Verordening is vanaf 21 februari 2022 van toepassing. Vanaf die datum zijn er aanvullende voorwaarden waar vervoerders aan moeten voldoen om aan te tonen dat ze werkelijk en duurzaam gevestigd zijn in de lidstaat van vestiging. Dit is van belang voor de vergunningverlening. Daarnaast zijn vanaf 21 februari 2022 extra regels ten aanzien van cabotage¹ van kracht. Deze regels hebben rechtstreekse werking en treden zonder dat aanpassing van wet- en regelgeving noodzakelijk is direct in werking op de genoemde data.

Aanpassing wetgeving

De Verordening bevat echter ook bepalingen waarbij de afzonderlijke lidstaten een beleidskeuze moeten maken. Daarnaast is een aantal bepalingen niet specifiek genoeg geformuleerd voor rechtstreekse werking. Om deze redenen is aanpassing van nationale wetgeving vereist. Uw voorganger heeft een aantal inhoudelijke keuzes gemaakt die zijn verwerkt in het concept wetsvoorstel. Het voorstel is akkoord bevonden in de CFEZIL (CFL) van 25 januari. Diverse uitvoeringsorganisaties hebben het voorstel getoetst op handhaafbaarheid en uitvoerbaarheid. Daarnaast hebben de sociale partners een advies uitgebracht over het voorstel. Dit traject van toetsing en consultatie is formeel afgerond.

Richtlijn (EU) 2020/1057

De minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid is verantwoordelijk voor de implementatie van de Richtlijn over de detachering van bestuurders in de wegvervoersector. Het wetsvoorstel ter implementatie van deze Richtlijn wordt medio februari behandeld in de CWIZO. Medewerkers van beide departementen (IenW en SZW) bespreken de voortgang van implementatietrajecten frequent binnen een interdepartementale stuurgroep en streven naar een gezamenlijke behandeling van de wetsvoorstellen in de ministerraad.

Omdat wegcontroles in Nederland voor een groot deel worden uitgevoerd door de ILT is er voor gekozen de ILT, door een machtigingsbesluit, te machtigen om tijdens reguliere wegcontroles te kunnen controleren op de aanwezigheid van de detachingsverklaring in de cabine van de bestuurder. Dit betreft een administratieve check waarbij melding wordt gemaakt aan de Nederlandse Arbeidsinspectie (NLA). Dit machtigingsbesluit leidt niet tot extra controles of wijziging van de bestaande wegcontroles door de ILT. De NLA blijft de primair verantwoordelijke autoriteit voor de handhaving van de Richtlijn.

2. Communicatie met de branche

Het mobiliteitspakket zal implicaties hebben voor zowel transportondernemers als chauffeurs. Om de branche te informeren over de op handen zijnde veranderingen wordt er komende tijd actief gecommuniceerd over de inwerkingtreding van de bepalingen met directe werking. Een van de manieren waarop dit gebeurt is door middel van een webinar dat plaatsvond op dinsdag 25 januari, met als voornaamste doelgroep de transportondernemers. Naast IenW en SZW namen ook brancheorganisatie TLN en uitvoeringsorganisaties ILT en NIWO deel aan dit webinar. Daarnaast waren twee van uw ambtenaren, **Persoonsgegevens** te gast zijn bij een podcast om met name chauffeurs uitleg te geven over het mobiliteitspakket. U bent hier eerder over geïnformeerd. Tot slot worden verschillende sociale media kanalen aangewend

Datum

12 januari 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/15410

Uiterlijk bij

21 januari 2022

Bijlage(n)

6

Aan

Minister

Van**Persoonsgegevens**

¹ Cabotage is vervoer van goederen over de weg voor rekening van buitenlandse vervoerders. Cabotage draagt bij aan een betere benuttingsgraad van voertuigen. Cabotage is in de EU beperkt toegestaan.

om de inwerkintreding van specifieke bepalingen uit het mobiliteitspakket bekend te maken. Ook wordt er gewerkt aan een *infographic* waarmee de doelgroep wordt geïnformeerd over nieuwe regels uit het mobiliteitspakket.

3. Return Home Vehicle bepaling

Een regel met rechtstreekse werking uit Verordening (EU) 2020/1055 verdient uw bijzondere aandacht. Dat betreft de Return Home Vehicle bepaling. Deze bepaling stelt dat voertuigen vanaf 21 februari eens in de acht weken moeten terugkeren naar de lidstaat van vestiging. De bepaling staat niet op zichzelf maar is een van de voorwaarden waar een ondernemer aan moet voldoen om aan te tonen dat hij werkelijk en duurzaam is gevestigd in de lidstaat van vestiging. Het voldoen aan de voorwaarden voor werkelijke en duurzame vestiging (vestigingseis) is een vereiste voor het mogen uitoefenen van het beroep van wegvervoerder en is dus gekoppeld aan de vergunningverlening. Omdat de huidige voorwaarden om te voldoen aan de vestigingseis niet volstonden worden deze aangescherpt. Naast de return home vehicle bepaling moet een onderneming onder meer ingeschreven staan in het nationale handelsregister, beschikken over gebouwen waar de administratie is opgeslagen en moet de onderneming onderworpen zijn aan het belastingregime van de lidstaat van vestiging.

Een aantal lidstaten is fel gekant tegen deze bepaling en is een beroepsprocedure gestart bij het Hof van Justitie van de Europese Unie (het Hof). Volgens deze lidstaten zou de bepaling negatieve effecten kunnen hebben op klimaat en milieu als vervoersondernemers hun bedrijfsvoering niet aanpassen en vrachtwagens zonder vracht terug naar de lidstaat van vestiging rijden.

Hierbij baseren zij zich op een impactanalyse die in opdracht van de Roemeense Eurocommissaris voor Transport is uitgevoerd. Deze impactanalyse is niet onomstreden. Vanuit verschillende hoeken is kritiek geuit zowel voor wat betreft de toegepaste methodologie als de aannames die worden gedaan. Nederland heeft zich in de beroepsprocedure gevoegd aan de kant van het Europese Parlement en de Europese Raad.

Nederland heeft zich altijd als voorstander opgesteld van het mobiliteitspakket als geheel en wil hier niet aan tornen. Het openbreken van onderdelen van het pakket is voor Nederland dan ook niet aan de orde. Om dit standpunt te bekrachtigen heeft uw voorganger gezamenlijk met ambtsgenoten van gelijkgestemde lidstaten een brief aan de Europese Commissie mede ondertekend. In deze brief roepen de ondertekenaars op het mobiliteitspakket niet open te breken en als geheel te implementeren.

Op nationaal niveau heeft uw voorganger in gesprek met TLN en in een ander gesprek met een grote transportondernemer, **Persoonsgegevens**, aangegeven dat zij de return home vehicle bepaling niet kan tegenhouden.

Omdat naar verwachting het mobiliteitspakket en de return home vehicle bepaling ook tijdens de informele Transportraad van 21 t/m 22 februari aan de orde komt is de agenda voor deze bijeenkomst geannoteerd. De Tweede Kamer wordt door deze geannoteerde agenda op de hoogte gebracht van het mobiliteitspakket en de ontwikkelingen omtrent de return home vehicle bepaling. U bent in een andere nota geïnformeerd over de geannoteerde agenda.

Datum

12 januari 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/15410

Uiterlijk bij

21 januari 2022

Bijlage(n)

6

Aan

Minister

Van**Persoonsgegevens**

4. Cabotage bij gecombineerd en de positie van TLN

Cabotageregels gelden op dit moment niet voor het weggedeelte van gecombineerd vervoer. Bij gecombineerd vervoer wordt een vracht vervoerd door treinen of binnenvaartschepen in combinatie met vrachtauto's. Een container komt bijvoorbeeld via een trein aan in Sittard en wordt met een vrachtwagen vervoerd naar Maastricht. In de praktijk kan het voorkomen dat de cabotageregels worden omzeild door gebruik te maken van gecombineerd vervoer. Dat zorgt voor oneerlijke concurrentie en kan ertoe leiden dat buitenlandse chauffeurs weken- of maandenlang uitsluitend wegvervoer binnen Nederland verrichten, zonder recht te hebben op Nederlandse arbeidsvoorwaarden. Om misbruik te voorkomen geeft Verordening 2020/1055 lidstaten de mogelijkheid om de cabotageregels van toepassing te verklaren op gecombineerd vervoer, als het weggedeelte van de rit geheel binnen Nederland plaatsvindt. Dit betekent dat een buitenlandse vervoerder in een periode van 7 dagen maximaal 3 nationale ritten (cabotage) mag uit voeren. Na deze periode mag het voertuig voor een periode van 4 dagen niet in dezelfde lidstaat cabotage verrichten. De branche (FNV, CNV, TLN) heeft in de consultatie nadrukkelijk gevraagd om de regels voor cabotage ook van toepassing te verklaren op gecombineerd vervoer. Aangezien het creëren van een gelijk speelveld en het verbeteren van de arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden van chauffeurs belangrijke pijlers zijn van het mobiliteitspakket verklaart Nederland, bij wijziging van de Wwg, de cabotageregels van toepassing op gecombineerd vervoer. Inmiddels is TLN van standpunt veranderd en pleit zij ervoor de cabotageregels niet van toepassing te verklaren op gecombineerd vervoer. Als reden wordt aangevoerd dat grote bedrijven hard worden geraakt omdat het beperken van dit type vervoer er toe zou leiden dat er niet genoeg capaciteit beschikbaar zou zijn om de zogenoemde *first and last mile* ritten van en naar bijvoorbeeld de Rotterdamse haven te verrichten. Gelet op het eerdere standpunt van TLN en de fase van het wetgevingstraject is er vooralsnog geen reden om gehoor te geven aan de oproep van TLN om dit te heroverwegen. De verwachting is dat andere brancheorganisaties (FNV, CNV) zich ook niet zullen kunnen vinden in het gewijzigde standpunt van TLN.

Datum

12 januari 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/15410

Uiterlijk bij

21 januari 2022

Bijlage(n)

6

Aan

Minister

Van[Persoonsgegevens](#)**Bijlagen**

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Uitleg Europese mobiliteitspakket en data inwerkintreding bepalingen	Bijlage bevat een nadere uitleg over het mobiliteitspakket en geeft een overzicht van de verschillende data waarop de afzonderlijke bepalingen uit het pakket in werking treden.

2	Beslisnota -conceptwetsvoorstel implementatie EU mobiliteitspakket	Minister geeft haar akkoord op een aantal punten die strekken tot implementatie van het mobiliteitspakket.	Datum 12 januari 2022 Onze referentie IENW/BSK-2022/15410 Uiterlijk bij 21 januari 2022
3	Schriftelijke weergave bespreking HUF-toetsen	Tijdens een overleg met uitvoeringsorganisaties is besproken wat met de inhoud van de door deze organisaties uitgevoerde HUF-toetsen is gedaan.	Bijlage(n) 6 Aan Minister Van Persoonsgegevens
4	Appreciatie impactanalyse MP	Brief aan de EC waarin o.a. Nederland reageert op de impactanalyse die in opdracht van de EC is uitgevoerd.	
5	Impactanalyse EC	De impactanalyse waar in bijlage 4 naar wordt verwezen.	
6	CONCEPT Besluit machtiging ILT detacheringsverklaring	Besluit van de minister van SZW inzake machtigen ILT tot uitoefenen handhavingsbevoegdheden.	



Aan Minister
Van HBJZ

nota

Agendering MR Wetsvoorstel Mobiliteitspakket

TER BESLISSING

Datum

7 februari 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/27587

Persoonsgegevens

Beslistermijn

1 week

Uiterlijk bij

11 februari 2022

Bijlage(n)

4

Aanleiding

In een eerdere nota (kenmerk: IENW/BSK-2022/25832) bent u geïnformeerd over het Europese Mobiliteitspakket. Dit pakket vereist op onderdelen implementatie in Nederlandse regelgeving. Het bijgevoegde wetsvoorstel geeft daar uitvoering aan. Het wetsvoorstel strekt tot wijziging van de Wet wegvervoer goederen (Wwg), de Wet personenvervoer 2000 (Wp 2000) en de Wet op de economische delicten (Wed). Op 25 januari jl. is het wetsvoorstel behandeld in de CFEZIL, wat níet heeft geleid tot opmerkingen. Om die reden kan het wetsvoorstel bij de Ministerraad worden aangeboden.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd:

- in te stemmen met agendering van het bijgevoegde wetsvoorstel in de ministerraad van 18 februari a.s., zodat het wetsvoorstel na akkoord ter advies aan de Raad van State kan worden aangeboden;
- in te stemmen met het bijgevoegde Ministerraadformulier met de bijbehorende adviesnota MR;
- de memorie van toelichting behorend bij het wetsvoorstel te ondertekenen;
- de bijgevoegde voordracht aan de Koning te ondertekenen.

Kernpunten

- Het wetsvoorstel geeft uitvoering aan Verordening 2020/1055. Deze Verordening wijzigt de bestaande Verordeningen 1071/2009 en 1072/2009.
- Deze Verordeningen regelen de toegang tot het beroep van wegvervoerondernemer en de toegang tot de Europese markt van het beroepsgoederenvervoer.
- De Verordeningen hebben directe werking, maar vereisen op een aantal onderdelen nog nadere uitwerking in nationale wet- en regelgeving.
- Uw voorganger heeft in maart 2021 (kenmerk: IENW/BSK-2021/78932) ingestemd met de conceptversie van dit wetsvoorstel voorafgaand aan de consultatie van de uitvoeringsinstanties.
- Het gaat om agendering in de Ministerraad van 18 februari. Reden is dat in die MR een wetsvoorstel van uw ambtsgenoot van SZW wordt behandeld, dat met dit wetsvoorstel samenhangt omdat hierin een ander onderdeel van het Mobiliteitspakket wordt geïmplementeerd.

Spoedadvies Raad van State

Naar aanleiding van dit wetsvoorstel is overwogen om u te adviseren een spoedadvies aan te vragen bij de Raad van State. De Verordening kent een implementatietermijn van 1,5 jaar, die verloopt op 21 februari a.s. Die termijn is zeer kort en is/was door de inrichting van het Nederlandse wetgevingsproces zeer lastig te halen. Te late implementatie kan leiden tot een infractieprocedure door de Europese Commissie. Een dergelijke procedure kan leiden tot een hoge dwangsom tellend vanaf de dag dat de implementatie afgerond had moeten zijn. Een snelle afronding van het implementatieproces is dus van groot belang.

Het aanvragen van een spoedadvies bij de Raad van State zou het proces kunnen versnellen. De spoedadviesprocedure is echter niet een passend instrument in deze situatie omdat de onderbouwing van de aanvraag naar verwachting onvoldoende zwaarwegend is. De implementatietermijn zal immers ook overschreden worden als de Raad van State instemt met een spoedadvies, dus het is niet passend om de Raad van State onder druk te zetten.

Ondanks dat er geen formele aanvraag tot een spoedadvies wordt gedaan, zal op ambtelijk niveau wel worden verzocht om de adviesaanvraag spoedig te behandelen.

Financiële/juridische overwegingen

De ILT heeft in haar Handhavings- en uitvoeringstoets (HUF-toets) van 3 augustus 2021 aangegeven dat ze 7 fte nodig heeft om uitvoering te kunnen geven aan het wetsvoorstel ter implementatie van het EU Mobiliteitspakket. Het betreft 0,875 mln. per jaar vanaf 2023. DGMO onderschrijft het belang van deze extra personele capaciteit.

De vraag naar extra capaciteit maakt onderdeel uit van de begrotingsindiening van DGMO voor 2023 voor HXII. Met de ILT lopen de gesprekken om te bezien of de 7 fte ook met een andere, lagere inschaling gerealiseerd kan worden zonder afbreuk te doen aan de kwaliteit van de uitvoering en handhaving. In de begrotingsvoorbereiding zal deze uitbreiding integraal worden beoordeeld. Dan wordt ook bezien hoe deze door extensiveringen in de IenW begroting kan worden gepast.

Zoals hierboven reeds gemeld, zal de implementatietermijn voor Verordening 2020/1055 niet worden gehaald, maar is het toch van belang dat het wetgevingsproces zo snel mogelijk wordt afgerond. Daarom is het in dit specifieke geval niet te voorkomen dat de begrotingsvoorbereiding parallel loopt met het besluitvormingsproces.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Datum

7 februari 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/27587

Uiterlijk bij

11 februari 2022

Bijlage(n)

5

Aan

Minister

Van

HBJZ



Had dit wat in de nota "recente inzicht" wordt genoemd ook eerder kunnen worden verkregen? En zo ja, laten we dat dan ook melden.

TER BESLISSING

Akkoord, maar wel graag spoedig (schriftelijk) antwoord op gestelde vragen (ook op vraag van de SG)

Aan **Minister**
Van **Persoonsgegevens**

Datum

9 maart 2022

Onze referentie

IenW/BSK-2022-51450

Opgesteld door

Persoonsgegevens

nota

Aanbiedingsbrief aanvullende HUF-toets ILT

Beslistermijn

24 maart 2022

Uiterlijk bij

16 maart 2022

Bijlage(n)

3

Aanleiding

U bent eerder met een nota (kenmerk: IENW/BSK-2022/15410) geïnformeerd over de implementatie van het Europese mobiliteitspakket. Als onderdeel van het implementatietraject van dit pakket heeft de ILT een handhaafbaarheids-, uitvoerbaarheids-en fraudebestendigheidstoets (HUF-toets) opgeleverd (kenmerk: IENW/BSK-2021/140622) waarin de gevolgen van de wetwijzigingen en de bepalingen met directe werking uit Verordening (EU) 2020/1055 in kaart zijn gebracht.

Vanaf 21 mei 2022 wordt de vergunningsgrens verlaagd van 3,5 ton naar 2,5 ton. Dat betekent dat ondernemers die voor het internationaal goederenvervoer over de weg gebruik maken van voertuigen met een *toegestane totale massa* (TTM) van 2,5 ton vanaf 21 mei in het bezit moeten zijn van een communautaire vergunning (Euro-vergunning). Door zowel DGMO als ILT werd verondersteld dat deze verlaging geen gevolgen zou hebben voor in Nederland gevestigde ondernemers aangezien in Nederland de vergunningsplicht geldt voor voertuigen met een *laadvermogen* van meer dan 500kg. We gingen er immers vanuit dat voertuigen met een TTM van 2,5 ton tegelijkertijd een laadvermogen hebben van 500 kg of meer.

Naar aanleiding van een recent nieuw inzicht verwacht de ILT echter dat er toch wel degelijk een groep Nederlandse voertuigen is met een TTM van 2,5 ton en een laadvermogen van minder dan 500 kg. Dit betekent dat de verlaging van de vergunningsgrens wel degelijk gevolgen zal hebben en mogelijk zal moeten leiden tot een aanpassing van het concept-wetsvoorstel dat nu bij de Raad van State ligt.

Met het verzoek tot het opleveren van een aanvullende HUF-toets met impactanalyse wordt de ILT gevraagd hun recente inzicht nader te duiden en de specifieke gevolgen van de verlaging van de vergunningsgrens voor de handhaving en de uitvoering uiteen te zetten. Naar aanleiding van deze aanvullende HUF-toets kan bepaald worden of er aanpassing van het concept wetsvoorstel nodig is.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd akkoord te gaan met het verzenden van een brief namens de Directeur-Generaal Mobiliteit aan de Inspecteur-Generaal ILT waarin

laatstgenoemde verzocht wordt om een aanvullende HUF-toets met impactanalyse op te leveren.

Toelichting

Verordening (EG) 1072/2009 bepaalt dat ondernemers die voor het internationaal goederenvervoer over de weg gebruik maken van voertuigen met een TTM van meer dan 3,5 ton in het bezit moeten zijn van een Euro-vergunning. Verordening (EU) 2020/1055 wijzigt deze verordening en verlaagt de vergunningsgrens naar 2,5 ton. Dit betekent dat het toepassingsbereik van de vergunningplicht vergroot wordt en meer Europese ondernemingen zullen moeten voldoen aan de gestelde voorwaarden om een vergunning te verkrijgen. Dit moet zorgen voor een verdere professionalisering van de wegvervoerssector. Verondersteld werd dat de verlaging van de vergunningsgrens geen gevolgen zou hebben voor in Nederland gevestigde ondernemers. Nederland maakt namelijk gebruik van de mogelijkheid om een lagere vergunningsgrens te hanteren. De Wwg schrijft voor dat de beroepsverordening (en daarmee de vergunningsplicht) van toepassing is op in Nederland gevestigde ondernemingen die voor het goederenvervoer gebruik maken van voertuigen met een laadvermogen van meer dan 500kg. Aangenomen werd dat voertuigen met een TTM van meer dan 2,5 ton ook een laadvermogen hebben van meer dan 500kg. Wijziging van de Wwg werd op dit punt daarom niet nodig geacht. In de door de ILT opgeleverde HUF-toets werd dit standpunt onderschreven. Een aanpassing van de Wwg op dit punt maakte dan ook geen onderdeel uit van het voorstel tot wijziging van de Wwg dat op 18 februari 2021 is aangenomen door de ministerraad¹.

Op basis van gegevens van de RDW hebben medewerkers van de ILT echter geconstateerd dat er een categorie voertuigen is met een laadvermogen van 500 kg of minder maar met een TTM van meer dan 2,5 ton. Als ondernemingen gebruikmaken van deze categorie voertuigen voor het goederenvervoer over de weg, zijn zij op grond van de huidige en concept aangepaste Wwg zoals die nu bij de Raad van State ligt niet vergunningplichtig maar op basis van de Europese wetgeving wel. Om te voldoen aan de Europese regelgeving (het EU Mobiliteitspakket) en te verduidelijken dat deze ondernemingen na 21 mei in het bezit moeten zijn van een vergunning moet de Wwg mogelijk worden aangepast. Het is daarbij allereerst van belang om te weten om hoeveel voertuigen het gaat en wat de gevolgen zijn voor de handhaving. De ILT wordt verzocht dit in kaart te brengen. Indien de ILT constateert dat er sprake is van een groep voertuigen die gebruikt wordt voor het goederenvervoer over de weg en dus aanpassing van de concept Wwg noodzakelijk blijkt, zal dit bij nader rapport aangepast moeten worden. U zult hierover na ontvangst van de aanvullende HUF-toets worden geïnformeerd.

Datum

9 maart 2022

Onze referentie

IenW/BSK-2022-51450

Uiterlijk bij

16 maart 2022

Bijlage(n)

3

Aan

Minister

Van

Persoonsgegevens

21 mei is over ACHT weken. Wat is het voorziene tijdschema, gaan we dit halen, wanneer komt aanvullende HUF, moet er al eerste communicatie plaatsvinden, etc

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Aanbiedingsbrief ILT	Brief namens DGMO waarin ILT verzocht wordt een aanvullende HUF-toets op te leveren.

¹ Besluitenlijst van de vergadering gehouden op 18 februari 2022 in de Rolzaal op het Binnenhof in Den Haag, aangevangen 's morgens om 10.30 uur en 's middags voortgezet (kenmerk: 4253169)

2	Nota Europese mobiliteitspakket	Nota waarin de belangrijkste elementen van het Europese mobiliteitspakket worden behandeld.
3	HUF-toets ILT	HUF-toets die in augustus 2021 door de ILT werd opgeleverd.

Datum

9 maart 2022

Onze referentie

IenW/BSK-2022-51450

Uiterlijk bij

16 maart 2022

Bijlage(n)

3

Aan

Minister

Van

Persoonsgegevens



Minister

Bestuurskern
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Wegverkeersbeleid
Den Haag

Persoonsgegevens



nota ter informatie

Beantwoording vragen beslisnota met kenmerk:
IENW/BSK-2022/51450

Datum
28 maart 2022

Kenmerk
IENW/BSK-2022/89859

Bijlage(n)
1

Aanleiding

Middels een eerdere nota (kenmerk: IENW/BSK-2022/51450) bent u akkoord gegaan met het verzenden van een brief aan de Inspecteur-Generaal ILT waarin hij verzocht wordt om een aanvullende HUF-toets en impactanalyse op te leveren. Naar aanleiding van deze nota hadden u en de Secretaris-Generaal aanvullende vragen die in deze nota worden beantwoord.

Toelichting

1. Had dit wat in de nota "recente inzicht" wordt genoemd ook eerder kunnen worden verkregen?

Ja, het recente inzicht waarover in de nota wordt gesproken had er bij voorkeur bij het opleveren van de eerdere HUF-toets moeten zijn. In die toets zet de ILT immers uiteen wat de gevolgen van de nieuwe regelgeving zijn. Nu de groep te controleren voertuigen mogelijk groter is dan oorspronkelijk voorzien, wordt dit met de aanvullende HUF-toets alsnog in beeld gebracht.

2. Wat is het voorziene tijdschema van de aanvullende HUF-toets?

In overeenstemming met de Verordening geldt de vergunningsplicht vanaf 21 mei voor goederenvervoer waarbij gebruik wordt gemaakt van voertuigen van meer dan 2,5 ton TTM, tenzij in de nationale wetgeving anders is bepaald. Met dat laatste 'tenzij anders in de nationale regelgeving is bepaald' wordt bedoeld dat Nederland ook strenger mag zijn.

In Nederland is bij wet geregeld dat de vergunningsgrens geldt voor voertuigen met een laadvermogen van 500kg of meer. Wij zijn ervan uitgegaan dat voertuigen met een TTM van 2,5 ton tegelijkertijd een laadvermogen hebben van 500 kg of meer. De consequenties zouden er alleen zijn voor buitenlandse ondernemingen en dat had de ILT ook als zodanig in haar oorspronkelijke HUF-toets in kaart gebracht.

Begin dit jaar kwam de ILT echter tot het inzicht dat er mogelijk toch ook een groep Nederlandse voertuigen is met 2,5 ton TTM en een laadvermogen van minder dan 500 kg. Deze voertuigen zouden dan, als ze voor goederenvervoer worden ingezet, vanaf 21 mei vergunningplichtig zijn. Opname in de wet- en regelgeving is dan nodig om te voldoen aan de Europese regelgeving en een boete op te kunnen leggen. Uit informeel contact lijkt het vooralsnog te gaan om een relatief kleine groep van maximaal 6200 voertuigen.

De ILT wordt verzocht de aanvullende HUF-toets en impactanalyse zo spoedig mogelijk op te leveren. Er is al informeel contact geweest met de ILT waarin de urgentie van een spoedige oplevering wordt benadrukt. Het advies van de Raad van State is namelijk reeds ontvangen. Eventuele consequenties uit de aanvullende HUF-toets zullen als reactie op het advies worden uitgebracht in het nader rapport. Omdat op dit moment nog niet duidelijk is hoe groot de groep precies is en of die groep voertuigen met een TTM van 2,5 ton en een laadvermogen minder dan 500 kilogram daadwerkelijk wordt ingezet voor goederenvervoer voor derden en dus vergunningplichtig zou moeten zijn, wordt het vooralsnog niet nodig geacht om breed te communiceren over de mogelijke consequenties voor ondernemers.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Beslisnota aanvullende HUF-toets ILT	

Persoonsgegevens

Persoonsgegevens



Aan Minister
Van HBJZ

nota

Nader rapport wetsvoorstel mobiliteitspakket

TER BESLISSING

Datum

10 juni 2022

Onze referentie

IenW/BSK-2022/139019

Opgesteld door

Bevat persoonsgegevens, Hoofddirectie
Bestuurlijke & Juridische
Zaken

T Bevat persoonsgegevens

Beslistermijn

24 juni 2022

Bijlage(n)

5

Aanleiding

Hierbij wordt u een nader rapport aangeboden naar aanleiding van het op 13 april jl. uitgebrachte positieve advies (dictum B) van de Afdeling advisering van de Raad van State over het wetsvoorstel dat uitvoering geeft aan het zogenoemde mobiliteitspakket (Verordening 2020/1055). De Afdeling heeft enkele opmerkingen bij het wetsvoorstel, die hebben geleid tot enkele wijzigingen in het voorstel en de bijbehorende Memorie van Toelichting. In het nader rapport wordt een reactie gegeven op het advies van de Afdeling. Daarnaast wordt in het nader rapport gemeld dat het wetsvoorstel ook op één punt is aangepast als gevolg van een aanvullende HUF-toets van de ILT, die is uitgebracht op 19 mei jl.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd:

- het nader rapport te ondertekenen;
- in te stemmen met de verzending van het wetsvoorstel, de bijbehorende Memorie van Toelichting, het nader rapport en de onderliggende beslisnota's aan de Koning, zodat deze stukken kunnen worden aangeboden aan de Tweede Kamer.

Kernpunten

Het wetsvoorstel dat uitvoering geeft aan Verordening 2020/1055 wijzigt de Wet wegvervoer goederen, de Wet personenvervoer 2000 en de Wet op de economische delicten. De Afdeling advisering heeft een aantal opmerkingen bij het voorstel en adviseert daarmee rekening te houden voordat het voorstel bij de Tweede Kamer der Staten-Generaal wordt ingediend (dictum B). Hieronder wordt kort de inhoud van het advies en de reactie daarop in het nader rapport besproken.

Rehabilitatie vervoersmanager

Op het moment dat een vervoersmanager niet langer voldoet aan de eis van betrouwbaarheid, dient een lidstaat een vervoersmanager ongeschikt te verklaren om zijn beroep uit te oefenen. Een vervoersmanager kan pas weer werkzaam worden als vervoersmanager als deze is gerehabiliteerd. Verordening 2020/1055 stelt enkele minimumeisen aan de rehabilitatieprocedure van lidstaten, maar laat lidstaten vrij om strengere maatregelen te nemen. In het wetsvoorstel is opgenomen dat een vervoersmanager pas wordt gerehabiliteerd na een periode

van twee jaar en nadat hij opnieuw de vakbekwaamheidsexamens voor vervoersmanagers heeft gehaald.

De Afdeling advisering vraagt of Nederland een ongeschikt verklaarde vervoersmanager wel mag verplichten om opnieuw de vakbekwaamheidsexamens te halen, of dat vervoersmanager in plaats daarvan ook de keuze zou moeten krijgen om een opleiding van minimaal drie maanden te volgen. In het nader rapport wordt uitgelegd dat de Verordening expliciet de mogelijkheid benoemt om de vakbekwaamheidsexamens verplicht te stellen. Om die reden wordt het wetsvoorstel inhoudelijk niet gewijzigd met betrekking tot de rehabilitatie van de vervoersmanager. Wel worden de passages in de Memorie van Toelichting over de rehabilitatieprocedure verduidelijkt. Daarnaast wordt in de Memorie van Toelichting verduidelijkt dat een vervoersmanager die werkzaam is in Nederland, maar zijn gewone verblijfplaats heeft in een andere EU-lidstaat, ook de vakbekwaamheidsexamens opnieuw mag halen in die andere lidstaat.

Internetconsultatie

De Afdeling merkt op dat voor dit wetsvoorstel geen internetconsultatie heeft plaatsgevonden en vraagt of het verstandig was geweest deze wel te laten plaatsvinden. In het nader rapport wordt gewezen op het vaste kabinetsbeleid dat bij de implementatie van EU-regelgeving internetconsultatie optioneel is en dat vanwege de krappe implementatietermijn van 18 maanden is gekozen de internetconsultatie over te slaan. In het nader rapport en in de Memorie van Toelichting wordt wel verduidelijkt dat brancheorganisaties en sociale partners de mogelijkheid tot inbreng hebben gehad bij dit wetsvoorstel.

Implementatietabel en passage over verstrijken van de uitvoeringstermijn

De Afdeling merkt terecht op dat de implementatietabel in de Memorie van Toelichting dient te worden uitgebreid. De implementatietabel is dan ook aangepast. Daarnaast merkt de Afdeling terecht op dat er in de Memorie van Toelichting een passage ontbreekt over de gevolgen van het verstrijken van de uitvoeringstermijn van de Verordening van 18 maanden. De Verordening is van toepassing met ingang van 21 februari jl. en lidstaten hadden hun wetgevingsprocessen op dat moment moeten afronden. 18 maanden bleek echter een zeer krappe termijn, waardoor deze helaas niet is gehaald. Naar aanleiding van het advies van de Afdeling wordt inmiddels een passage gevolgen van het missen van de uitvoeringstermijn in de Memorie van Toelichting opgenomen.

Aanvullende HUF-toets ILT

Met ingang van 21 mei jl. is de grens voor een communautaire vergunning in de Europese wetgeving verlaagd van meer dan 3,5 ton toelaatbare maximummassa naar meer dan 2,5 ton toelaatbare maximummassa. Lidstaten mogen een strengere grens aanhouden. Nederland heeft reeds gebruik gemaakt van die mogelijkheid door een vergunningsgrens aan te houden van meer dan 500 kg *laadvermogen*. Gedurende de voorbereiding van dit wetsvoorstel is altijd gedacht dat een grens van meer dan 500 kg laadvermogen in alle gevallen een strengere grens is dan meer dan 2,5 ton toelaatbare maximummassa. Echter, na onderzoek van de ILT is gebleken dat er een kleine categorie voertuigen bestaat met een laadvermogen van 500 kg of minder, maar met een toelaatbare maximummassa

Onze referentie
IenW/BSK-2022/139019

Bijlage(n)
5

Aan
Minister

Van
HBJZ

van meer dan 2,5 ton. Op 19 mei jl. heeft de ILT hierover een aanvullende HUF-toets uitgebracht.

Hierdoor zou Nederland voor een kleine categorie voertuigen onbedoeld een soepelere vergunningsgrens hanteren; met de grens van meer dan 500 kg laadvermogen juist is beoogd een strengere vergunningsgrens te hanteren. Daarnaast staat de Europese regelgeving een soepelere grens niet toe.

De kans dat er ondernemingen zijn die door middel van de hierboven beschreven lacune de vergunningsgrens kunnen omzeilen wordt weliswaar ingeschat als klein, maar valt niet uit te sluiten. Om die reden wordt in de Wet wegvervoer goederen expliciet toegevoegd dat de vergunningplicht voor een communautaire vergunning ook geldt voor voertuigen met een toelaatbare maximummassa van meer dan 2,5 ton. De grens van meer dan 500 kg laadvermogen blijft ook bestaan, omdat deze voor veruit de meeste voertuigen nog altijd geldt als een strengere grens.

Toelichting

Financiële/juridische overwegingen

De ILT heeft in haar HUF-toets van 3 augustus 2021 ter implementatie van het Mobiliteitspakket aangegeven vanaf 2023 maximaal 7 fte structureel nodig te hebben om uitvoering te kunnen geven aan de vereisten uit het pakket. Beleid/DGMO heeft per brief aan de IG van 4 november 2021 laten weten het belang van extra personele capaciteit voor de ILT te onderschrijven. DGMO/WV had hiervoor bij de begrotingsvoorbereidingen een claim ingediend bij FEZ, maar die is vooralsnog afgewezen. Er is daarmee een beperkte dekking voor extra ILT-taken. Het ontbreken van dekking wordt mede veroorzaakt door de beperkte vrije middelen op hoofdstuk XII. Daarnaast is er ook weinig zicht op de keuzemogelijkheden die er binnen het bestaande takenpakket van de ILT zijn (m.n. ten aanzien van vermindering of extensivering van taken) en op de budgettaire effecten van dergelijke keuzes. Deze claims zullen dan ook eerst verder moeten worden uitgehard.

In de Memorie van Toelichting bij het wetsvoorstel dient een passage opgenomen te worden hoe de HUF-toets is verwerkt in het wetsvoorstel. In die passage dient daarmee ook vermeld te worden of voor de gevraagde 7 fte financiële dekking is gevonden. In de Memorie van Toelichting is conform het besluit in de Bestuursraad verwoord dat "De dekking wordt gevonden binnen de begroting van hoofdstuk XII". In de praktijk betekent dit dat het meegenomen wordt in de begrotingsvoorbereiding van 2024 waarbij ook nog naar het lopende jaar (2023) wordt gekeken. Het streven is voor de Kamerbehandeling een passende dekking binnen hoofdstuk XII voor de gevraagde fte's gevonden te hebben.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Onze referentie
IenW/BSK-2022/139019

Bijlage(n)
5

Aan
Minister

Van
HBJZ