



MOBILITY PACKAGE 1- Belangrijke topics in een tijdspad.

Ruim drie jaar na het voorstel gedaan is op 8 juli 2020 het Mobility Package (MP) 1 definitief aangenomen door het Europees Parlement. **Het MP is op 31 juli gepubliceerd en op 20 augustus ingegaan.** Vanaf die datum geldt per onderdeel een eigen inwerkingtredingsdatum. Sommige onderdelen moeten nog nader uitgewerkt worden door de Europese Commissie in Implementatie- en Gedelegeerde Acts. Een voorbeeld daarvan is de specificaties voor de SMT2 voor de categorie tussen de 2,5 en de 3,5 ton. In Nederland moeten de verschillende onderdelen van het MP nog in de wet worden geïmplementeerd, naar verwachting zal dat medio 2022 gebeuren. Voor Verordeningen geldt dat deze rechtstreekse werking hebben en voor Richtlijnen dat deze omgezet moeten worden in Nationale wetgeving.

Het MP bestrijkt een groot aantal essentiële onderwerpen voor het wegvervoer en heeft dus veel gevolgen voor alle vergunninghouders. TLN heeft een samenvatting gemaakt van de belangrijkste wijzigingen en de momenten waarop ze ingaan, zie pagina 2. Vanaf pagina 3 worden de verschillende onderwerpen kort toegelicht.

Versie december 2021- vervangt eerdere versies.

TIJDLIJN KORT	
20 augustus 2020	<p>Rij- en rusttijden</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verbod op 45 uur in de cabine - Return home chauffeur - 2 verkorte wekelijkse rusten achter elkaar mogelijk in internationaal vervoer - Uitbreiding boot/trein regeling - Uitbreiding afwijkingsmogelijkheden artikel 12 in bijzondere omstandigheden
1 april 2021	ERRU in NL geïmplementeerd (bestond al maar was nog niet actief). Dit betekent dat voor een groot aantal overtredingen van Europese regels zoals rij- en rusttijden, strafpunten worden bijgehouden die uiteindelijk kunnen leiden tot het verlies van de vakbekwaamheid en daarmee de vergunning.
2 februari 2022	<p>Tachograaf</p> <ul style="list-style-type: none"> - Grenspassages registreren (totdat de SMT2 in het voertuig zit) - Max arbeidstijd 60 uur gecontroleerd langs de weg <p>Detachering</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aparte regeling voor het vervoer, verduidelijking wanneer van toepassing - Verklaring via publieke interface IMI
21 februari 2022	<p>Vestigingseis</p> <ul style="list-style-type: none"> - Return home vehicle - Uitbreiding administratieve en fysieke eisen vestiging <p>Cabotage</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cooling off periode van 4 dagen - Voor- en natransport gecombineerd vervoer onder cabotageregime
21 mei 2022	<p>Vergunning</p> <ul style="list-style-type: none"> - Internationaal vervoer < 2,5 ton ook vergunningplichtig (in NL blijft vanaf 500 kg van toepassing)
Uiterlijk 2 augustus 2023 (afhankelijk van Implementatieacts)	<p>ERRU uitbreiding</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kentekens, personeelsomvang en risicoclassificatie opgenomen in ERRU - ERRU gebruikt bij wegcontroles voor risicoselectie
21 augustus 2023	Tachograaf

	Smart tacho 2 op nieuw geregistreerde voertuigen
31 december 2024	Onderweg kunnen tonen: 56 dagen registratie tacho
1 januari 2025	Tachograaf Smart tacho 2 in alle voertuigen met een analoge en digitale tachograaf ingezet voor internationaal transport (retrofit)
19 augustus 2025	Tachograaf Smart tacho 2 in alle voertuigen met een smart tacho 1 in het internationaal vervoer (retrofit)
1 juli 2026	Tachograaf Smart tacho 2 op alle voertuigen vanaf 2,5 ton in het internationaal vervoer

TIJDLIJN MET TOELICHTING

Datum	Onderwerp	Hoe is het nu geregeld	Hoe wordt het
September 2020	Rij- en rusttijden en tachograaf		
	<ul style="list-style-type: none"> • 45 uur rust in de cabine • Wekelijkse rust verkorten • Terugkeer chauffeur • Rust genieten op boot/trein 	<ul style="list-style-type: none"> • Verboden. Verkorte rust mag wel. • Er mag hooguit eens per elke twee weken een verkorte wekelijkse rust (korter dan 45 uur, minimaal 24 uur) worden genoten. • Geen return home chauffeur • Dagelijkse rust mag onderbroken worden door boot/trein, mits deze onderbrekingen samen niet meer dan 1 	<ul style="list-style-type: none"> • Verbod normale rust in de cabine blijft. Normale rust onderweg moet in een passende, gendervriendelijke locatie met sanitaire voorzieningen op kosten van de werkgever. Er zijn geen nadere criteria gesteld waar zo'n voorziening aan moet voldoen. • Chauffeur mag in het buitenland 2 verkorte rusten achter elkaar genieten. In een periode van 4 weken moeten wel ook 2 normale rusten plaatsvinden. De verkorte rusten moeten in de week na de tweede verkorte rust gecompenseerd worden door deze toe te voegen (vooraf) aan een normale wekelijkse rust. • Verplichting voor de vervoersonderneming om de arbeid zo te organiseren, dat de chauffeur eens in de vier weken naar zijn woonplaats of naar de exploitatievestiging van de werkgever waar de chauffeur normaal gesproken is gestationeerd, terug kan keren. Indien er 2 verkorte rusten achter elkaar zijn genoten, moet dit dus in de week na de 2^e verkorte rust plaatsvinden. • Ook wekelijkse (normale en verkorte) rust mag door boot/trein worden onderbroken, indien er beschikking is over een slaapcabine, bed of slaapbank. Normale rust onderbreken mag alleen als rust minimaal 8 uur duurt en er een slaapcabine in de trein/op de boot aanwezig is.

	<ul style="list-style-type: none"> • Afwijking van rij- en rusttijden • Bedienen tachograaf bij boot-trein 	<p>uur duren en rust minimaal 11 uur is en mits beschikking over slaapbank of bed. Niet toegestaan voor wekelijkse rust.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Afwijkingsmogelijkheid in onverwachte en onvoorziene omstandigheden, om een geschikte stopplaats te bereiken, mits gedocumenteerd op de print-out. • Niet geregeld 	<ul style="list-style-type: none"> • Extra mogelijkheid onder dezelfde voorwaarden: dit geldt ook voor het bereiken van de exploitatievestiging van de werkgever of de woonplaats van de bestuurder, teneinde de wekelijkse rust te nemen. Maximaal 2 uur extra rijtijd indien eerst een pauze van 30 minuten wordt genoten, anders maximaal 1 uur extra rijtijd. Extra rijtijd moet gecompenseerd worden met rust. NB dit is geen algemene extra flexibiliteit die structureel toegepast kan worden en er wordt streng op gecontroleerd door de ILT. • De tachograaf moet tijdens de overtocht/treinreis op boot-trein geschakeld zijn.
2 februari 2022	Rij- rust en tachograaf		
	<ul style="list-style-type: none"> • Grenspassages 	<ul style="list-style-type: none"> • Geen registratie van grenspassages 	<p>Grenspassages moeten geregistreerd worden d.m.v. invoering van de landcode op de grens of op de eerst mogelijke stop na de passage of, bij boot- en treinreizen, na aankomst op het station/in de haven. Bij de SMT2 gebeurt dit automatisch, zolang deze er niet is op het voertuig moet dit handmatig. Bestuurder mag contact zoeken met onderneming om</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • Wegcontroles • Arbeidstijd 	<ul style="list-style-type: none"> • Geen expliciet recht om nadere (digitale) informatie aan te leveren tijdens wegcontrole • Onderweg niet gecontroleerd 	<p>aanvullende bewijzen aan te leveren gedurende de tijd van de controle.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maximum arbeidstijd per week wordt gecontroleerd (60 uur per week)
2 februari 2022	Detachering		Lex specialis voor het wegvervoer
	<ul style="list-style-type: none"> • Gelijke beloning voor chauffeurs die werken in hetzelfde land. De werknemer heeft recht op het minimum- of CAO loon in de Lidstaat waar hij laadt en/of lost, mits dat loon hoger is dan het loon in zijn thuisland. Sociale premies vallen niet onder de detacheringsrichtlijn. 	<ul style="list-style-type: none"> • In theorie al geruime tijd detachering van toepassing op transport, maar veel onderlinge interpretatieverschillen en in praktijk nauwelijks toegepast en gehandhaafd. Wel veel nationale minimumloon regelgeving per lidstaat. • Detacheringsformulieren en regels verschillen per lidstaat 	<ul style="list-style-type: none"> • Aparte regeling (lex specialis) voor het vervoer: detachering is direct van toepassing op cabotage. Uitgezonderd van detachering zijn bilateraal vervoer en transitovervoer. Voor derdelandenvervoer (dlv) geldt dat er binnen een bilaterale rit 1 dlv rit heen en 1 dlv rit terug mag worden gedaan of 2 dlv terugritten indien op de heenweg geen dlv ritten zijn verricht. Alle ritten boven dat aantal vallen wel onder detachering. Zodra de Smart tacho 2 er is geldt de uitzondering voor dlv rit heen en terug alleen voor voertuigen voorzien van deze nieuwe tacho. • Detacheringsverklaringen worden ingediend volgens een uniform model via een publieke interface van IMI (Informatiesysteem voor de Interne Markt). Lidstaten mogen geen aanvullende/afwijkende eisen stellen ten aanzien van de controle van detachering.

21 februari 2022	Toegang tot de markt		
	Cabotage	<ul style="list-style-type: none"> • Max 3 ritten in maximaal 7 dagen • Toegestaan na voorafgaand internationaal beladen transport • Alle goederen moeten zijn gelost, alvorens cabotage is toegestaan 	<ul style="list-style-type: none"> • Cabotageregime zoals hiernaast weergegeven verandert niet, maar er wordt wel een cooling off periode van 4 dagen aan toegevoegd. Met hetzelfde voertuig mag dan na de laatste cabotagerit gedurende 4 dagen niet in die lidstaat worden gecaboteerd. • Als het voertuig tijdens de 4 dagen cooling off periode wél in de lidstaat is geweest waar het gaat caboteren, maar in die vier dagen geen cabotagerit heeft uitgevoerd (bijvoorbeeld bij een bilaterale rit of transit) moet de chauffeur of vervoerder via de vrachtbrief aan kunnen tonen dat er GEEN cabotagerit heeft plaatsgevonden. <p>De chauffeur mag tijdens wegcontrole contact opnemen met bedrijf om alsnog bewijs aan te leveren.</p>
	Gecombineerd vervoer	<ul style="list-style-type: none"> • Voor- en natransport van gecombineerd vervoer is onderdeel van internationaal transport en kan ongelimiteerd uitgevoerd worden. Cabotageregels niet van toepassing. Lidstaten passen regeling niet overal hetzelfde toe. 	<ul style="list-style-type: none"> • Voor- en natransport in dezelfde lidstaat valt onder cabotageregime, maar lidstaten mogen hier nationaal van afwijken. Periode waarin deze transporten mogen plaatsvinden mogen lidstaten verkorten of verlengen.

21 februari 2022	Toegang tot het beroep		
	<ul style="list-style-type: none"> • Vestigingseis (en return home voertuig) 	<ul style="list-style-type: none"> • Onderneming moet beschikken over ruimten waarin de documenten m.b.t.de hoofdactiviteiten worden bewaart met name: <ul style="list-style-type: none"> - De boekhouding - Documenten m.b.t. personeelsbeleid - Documenten m.b.t. de rij- en rusttijden - Alle overige relevante documenten • Geen verplichte terugkeer van het voertuig • Geen eisen m.b.t. belasting, btw of handelsregister • Geen eisen omvang personeel/wagenpark in relatie tot volume activiteiten. 	<ul style="list-style-type: none"> • Onderneming moet in de lidstaat van vestiging beschikken over gebouwen waar alle (al dan niet elektronische) documenten m.b.t. de hoofdactiviteiten worden bewaard, met name: <ul style="list-style-type: none"> - De boekhouding - De vervoersovereenkomsten - Documenten m.b.t. personeelsbeleid - Arbeidsovereenkomsten - Sociale zekerheidsdocumenten - gegevens over dispatching en detachering van chauffeurs - documenten met gegevens over cabotage - rij- en rusttijdgegevens - alle overige relevante documenten. • Voertuig moet eens in de 8 weken terugkeren naar een van de exploitatievestigingen in de lidstaat waar hij geregistreerd staat. Hoe lang het voertuig in de lidstaat moet blijven is nog onbekend. • Onderneming moet onderworpen zijn aan belasting op inkomsten van het vestigingsland, ingeschreven staan in het handelsregister en beschikken over een BTW registratienummer. • Het aantal voertuigen waarover de onderneming op permanente basis beschikt en het aantal chauffeurs dat is gestationeerd op de exploitatievestiging moet in verhouding staan tot het volume van de vervoersactiviteiten in de onderneming.

21 mei 2022	Toegang tot de markt		
	Vergunningsgrens	<ul style="list-style-type: none"> In huidige EU-wetgeving 3,5 ton mtm In NL wetgeving 500 kg laadvermogen 	<ul style="list-style-type: none"> Vergunningsgrens voor internationaal vervoer wordt in EU wetgeving verlaagd naar 2,5 ton mtm (blijft 500 kg laadvermogen in NL wetgeving)
Uiterlijk 2 augustus 2023	Toegang tot het beroep		
	<ul style="list-style-type: none"> Betrouwbaarheidseis (ERRU) 	<ul style="list-style-type: none"> Ernstige, heel ernstige en meest ernstige overtredingen op de geldige regels worden opgenomen in de met elkaar verbonden nationale registers (ERRU) en kunnen leiden tot verlies van de betrouwbaarheid voor de transportmanager en de onderneming en daarmee ook van de vergunning. Het gaat om overtredingen m.b.t. rij- en rusttijden, tachograaf, arbeidstijd, gewichten en afmetingen, technische controle, vakbekwaamheid van chauffeurs, 	<ul style="list-style-type: none"> Overtredingen begaan door uitvoerend directeurs worden ook opgenomen in het nationale register. Voertuigkentekens en omvang van het personeelsbestand worden opgenomen in het nationale register De risicoclassificatie van de onderneming wordt opgenomen in het register en worden beschikbaar voor de controleurs tijdens wegcontroles. De in ERRU op te nemen inbreuken worden uitgebreid met overtredingen van belastingwetten, contractuele verplichtingen, detachings- en cabotagebepalingen. Daarnaast worden ook de wijzigingen rij- rusttijden en tachograaf opgenomen in ERRU. Denk aan invoeren van landcodes en de nieuwe mogelijkheden van de wekelijkse rust.

		<p>snelheidsbegrenzers, vervoer van gevaarlijke goederen, vergunningen, bestuurdersattest en dierenvervoer.</p>	
21 augustus 2023	Tachograaf		
	<ul style="list-style-type: none"> • Smart tacho 	<ul style="list-style-type: none"> • De smart tacho 1 wordt evenals zijn voorgangers alleen gebruikt voor handhaving rij- en rusttijden en is in juni 2019 verplicht geworden voor nieuw geregistreerde voertuigen. De smart tacho 1 heeft extra functies: GNNS (legt positie voertuig vast bij begin- en einde werkdag en elke 3 uur rijtijd) en DSRC (maakt het mogelijk op korte afstand bepaalde gegevens uit de tacho te lezen voor handhavers). 	<ul style="list-style-type: none"> • De tweede versie van de smart tacho wordt verplicht op nieuw geregistreerde voertuigen vanaf 21 augustus 2023 Deze nieuwe versie wordt ingezet als handhavingstool niet alleen voor de rij- en rusttijden, maar ook voor detachering en cabotage. Daarom moet het ook de positie van het voertuig gaan registreren wanneer het voertuig een land verlaat of binnenrijdt en wanneer er geladen en/of gelost wordt. Dit laatste zal via een nieuwe functie ingevoerd moeten worden. • Via de DSRC module kunnen controleurs op afstand met de smart tacho 2 ook overtredingen van de maximale rijtijden signaleren. Beboeting kan alleen na staande houding. Handhavers moeten van deze apparatuur voorzien zijn een jaar na invoering van de smart tacho 2.

31 december 2024	Tachograaf		
	<ul style="list-style-type: none"> • Registratie onderweg kunnen tonen 	<ul style="list-style-type: none"> • Van de laatste 28 dagen 	<ul style="list-style-type: none"> • Van de laatste 56 dagen
1 januari 2025	Tachograaf		
	<ul style="list-style-type: none"> • Retrofit (verplichte vervanging oudere versie voor nieuwste) • 	<ul style="list-style-type: none"> • 15 jaar na 2019 voor smart tacho 1 • 	<ul style="list-style-type: none"> • Alle analoge en digitale tachografen gebruikt in het internationaal vervoer, uitgezonderde smart tacho 1, moeten uiterlijk 31 december (*) vervangen worden door een smart tacho 2. Vanaf 1 januari 2025 moeten deze voertuigen voorzien zijn van een smart tacho 2. •
19 augustus 2025	Tachograaf		
	<ul style="list-style-type: none"> • Retrofit 	<ul style="list-style-type: none"> • 15 jaar na 2019 voor smart tacho 1 	<ul style="list-style-type: none"> • Alle smart tacho's 1 die worden gebruikt in het internationaal vervoer, moeten vervangen zijn door een smart tacho 2.
1 juli 2026	Tachograaf		
	<ul style="list-style-type: none"> • Verplichting tachograaf te installeren 	<ul style="list-style-type: none"> • Vanaf 3,5 ton 	<ul style="list-style-type: none"> • Met ingang van 1 juli 2026 moet de tachograaf ook geïnstalleerd worden op wagens Vanaf 2,5 ton die gebruikt worden in het internationaal beroepsgoederenvervoer.