



## MOBILITY PACKAGE 1

### Overzicht van de belangrijkste data, onderwerpen en vindplaatsen

**Het Mobility Package (MP) is op 31 juli 2020 gepubliceerd en op 20 augustus 2020 ingegaan.** Vanaf die datum geldt per onderdeel een eigen inwerkingtredingsdatum. De Europese Commissie werkt nog aan nadere uitwerking van sommige onderdelen.

In Nederland moeten de verschillende onderdelen van het MP nog in de wet worden geïmplementeerd. Voor Verordeningen geldt overigens dat deze rechtstreekse werking hebben en voor Richtlijnen dat deze omgezet moeten worden in Nationale wetgeving.

Het MP bestrijkt een groot aantal voor het wegvervoer essentiële onderwerpen 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 4 worden de verschillende onderwerpen kort toegelicht.

*Versie februari 2023 - vervangt eerdere versies.*

TIJDLIJN KORT	
20 augustus 2020	<p>Rij- en rusttijden</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbod op 45 uur rust in de cabine</li> <li>• Return home chauffeur</li> <li>• 2 verkorte wekelijkse rusten achter elkaar mogelijk in internationaal vervoer</li> <li>• Uitbreiding boot/trein regeling</li> <li>• Uitbreiding afwijkingsmogelijkheden artikel 12 bij bijzondere omstandigheden</li> </ul>
1 april 2021	ERRU in NL geïmplementeerd (bestond al maar wel relevant in dit kader)
2 februari 2022	<p>Tachograaf</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Handmatig grenspassages registreren</li> <li>• Max arbeidstijd 60 uur gecontroleerd langs de weg</li> </ul> <p>Detachering</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aparte regeling voor het vervoer, verduidelijking wanneer van toepassing</li> <li>• Detacheringsverklaring via publieke interface IMI</li> </ul>
21 februari 2022	<p>Vestigingseis</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Return home vehicle</li> <li>• Uitbreiding administratieve en fysieke eisen vestiging</li> </ul> <p>Cabotage</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Cooling off periode van 4 dagen</li> <li>• Voor- en natransport gecombineerd vervoer onder cabotageregime (Keuze van de lidstaat, kan per land dus verschillen)</li> </ul>
21 mei 2022	<p>Vergunning</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vervoer &lt; 2,5 ton ook vergunningsplichtig</li> </ul>
21 augustus 2023	Smart tacho 2 op nieuw geregistreerde voertuigen

Uiterlijk 2 juli 2024	ERRU-uitbreiding <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kentekens, personeelsomvang en risicoclassificatie opgenomen in ERRU</li> <li>• Specificaties voor functioneren ERRU bij wegcontroles is gereed</li> </ul>
1 januari 2025	Smart tacho 2 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Alle voertuigen die <u>internationaal</u> rijden met een analoge of digitale tacho zijn voorzien van een smart tacho 2 (retrofit)</li> <li>• Onderweg kunnen tonen: 56 dagen registratie tacho</li> </ul>
19 augustus 2025	Smart tacho 2 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Alle voertuigen die <u>internationaal</u> rijden met een SMT1 zijn voorzien van een smart tacho 2 (retrofit)</li> </ul>
1 juli 2026	Smart tacho 2 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Smart tacho 2 op <b>alle</b> voertuigen vanaf 2,5 ton in het <u>internationaal vervoer</u></li> </ul>

**TIJDLIJN MOBILITY PACKAGE: BELANGRIJKE INGANGSDATA EN VINDPLAATSEN**

Ingangsdatum:	Onderwerp:	Nieuw:	Vindplaats:
20 augustus 2020	Gewijzigde rij- en rusttijden en tachograafverordening		<a href="#">Gewijzigde Verordening 561/2006</a>  <a href="#">Zie ook de Q&amp;A's van de EC</a>  <a href="#">Gewijzigde Verordening 165/2014</a>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 45 uur rust in de cabine</li> <li>• Wekelijkse rust verkorten</li> <li>• Terugkeer chauffeur</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbod om normale rust (45 uur) in de cabine door te brengen. 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.</li> <li>• Chauffeur mag <b>in het buitenland</b> 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.</li> <li>• Verplichting <b>voor de vervoersonderneming</b> om de arbeid zo te organiseren, dat de chauffeur <u>eens in de vier weken</u> 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<sup>e</sup> verkorte rust plaatsvinden (<u>eens in de drie weken</u>).</li> </ul>	

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rust genieten op boot/trein</li> <li>• Afwijking van rij- en rusttijden (art. 12)</li> <li>• Bedienen tachograaf bij boot- en trein</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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. NB het deel van de rust dat niet in op de boot/in de trein is genoten, mag niet in de cabine plaatsvinden als het een normale rust is.</li> <li>• Extra mogelijkheid om af te wijken van de rij- en rusttijden, teneinde de wekelijkse rust te nemen in onverwachte en onvoorziene omstandigheden: dit gold al voor het bereiken van een geschikte stopplaats en geldt nu ook voor het bereiken van de exploitatievestiging van de werkgever of de woonplaats van de bestuurder. Het betreft 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. Een en ander moet door de chauffeur worden vastgelegd op een print-out van de tachograaf.</li> <li>• De tachograaf moet tijdens de overtocht/treinreis ingeschakeld zijn op boot/trein.</li> </ul>	
<b>16 juli 2021</b>	<b>Smart tacho 2</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Specificaties Smart tacho 1 gepubliceerd.</li> <li>• Deze Vo geeft de technische specificaties voor de smart tacho 2, diverse termijnen voor de ontwikkeling daarvan gaan nu lopen.</li> </ul>	<a href="#">Uitvoeringsverordening 2021/1228</a>

<b>2 februari 2022</b>	<b>Rij- en rusttijden en tachograaf</b>		<a href="#">Zie ook Q&amp;A van de EC over invoeren landcode</a>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Grenspassages</li> <li>• Wegcontroles</li> <li>• Arbeidstijd</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Grenspassages moeten handmatig geregistreerd worden d.m.v. invoering van de landcode bij de eerst mogelijke stop na de passage of, bij boot- en treinreizen, na aankomst op het station/in de haven.</li> <li>• Bestuurder mag contact zoeken met onderneming om aanvullende bewijzen aan te leveren gedurende de tijd van de controle.</li> <li>• Maximum arbeidstijd per week wordt gecontroleerd (60 uur per week).</li> </ul>	
<b>2 februari 2022</b>	<b>Nieuwe regels detachering</b>	<b>Lex specialis voor het wegvervoer</b>	<a href="#">Richtlijn 2020/1057/EU</a> <a href="#">Zie ook de Q&amp;A's van de EC</a>
	<p>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 detachingsrichtlijn.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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. De EC heeft ter verduidelijking 15 scenario's beschreven, die vind je <a href="#">hier</a>. Met ingang van 21 augustus 2023 geldt de uitzondering voor dlv rit heen en terug alleen voor voertuigen voorzien van de smart tacho 2.</li> <li>• Detacheringsverklaringen worden ingediend volgens een uniform model via een publieke interface van IMI</li> </ul>	<p>NB wetgeving in NL nog niet geïmplementeerd.</p>

		<p>(Informatiesysteem voor de Interne Markt). Lidstaten mogen geen aanvullende/afwijkende eisen stellen ten aanzien van de controle van detachering.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gedetacheerde chauffeurs moeten onderweg de detachingsverklaring, de vrachtbrief en de tachograafgegevens beschikbaar stellen bij controles.</li> <li>• Gedetacheerde chauffeurs moeten gedurende de detachering de arbeidsvoorwaarden krijgen van het land waarnaar zij gedetacheerd zijn, voor zover deze beter zijn dan de arbeidsvoorwaarden waar zij al recht op hadden.</li> </ul>	
<b>21 februari 2022</b>	<b>Gewijzigde regels toegang tot het beroep</b>		<p><a href="#">Verordening 1071/2009</a></p> <p><a href="#">Zie ook de Q&amp;A van de EC (return of the vehicle)</a></p>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Voorwaarden vestigingseis zijn uitgebreid, waaronder de terugkeer van het voertuig: de onderneming moet de activiteit van het voertuigpark zodanig organiseren dat de voertuigen waarover zij beschikt en die in het internationaal vervoer worden gebruikt, ten minste binnen 8 weken na vertrek uit de lidstaat terugkeren naar een van de exploitatievestigingen in die lidstaat.</li> <li>• Een onderneming moet in de lidstaat van vestiging beschikken over gebouwen waar alle (elektronische) documenten met betrekking tot de hoofdactiviteiten worden bewaard. De onderneming moet bovendien onderworpen zijn aan belasting op inkomsten van het vestigingsland, ingeschreven staan in het handelsregister en beschikken over een BTW registratienummer. Daarnaast moet het aantal voertuigen waarover de onderneming beschikt en het aantal bestuurders dat is gestationeerd op de exploitatievestiging in verhouding staan tot het volume van de vervoersactiviteiten in de onderneming.</li> </ul>	

21 februari 2022	Gewijzigde regels toegang tot de markt		<a href="#">Verordening 1072/2009</a> <a href="#">Zie ook de Q&amp;A van de EC over dit onderwerp</a>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cabotage</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Max 3 ritten in maximaal 7 dagen.</li> <li>• Toegestaan na voorafgaand internationaal beladen transport.</li> <li>• Alle goederen moeten zijn gelost, alvorens cabotage is toegestaan.</li> <li>• <b>Cooling off periode van 4 dagen:</b> Na de laatste cabotagerit mag er gedurende 4 dagen niet in die lidstaat worden gecaboteerd. Ook alle activiteiten die in het gastland hebben plaatsgevonden voorafgaand aan de internationale rit voor de cabotage, moeten aangeleverd worden, b.v. door (e-) CMR vrachtbrief. De chauffeur mag tijdens wegcontrole contact opnemen met bedrijf om alsnog bewijs aan te leveren.</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cabotage bij gecombineerd vervoer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Voor- en natransport (cabotage) van gecombineerd vervoer valt onder het cabotageregime, maar lidstaten mogen hier nationaal van afwijken. Overigens valt het voor- en natransport van gecombineerd vervoer altijd onder de detacheringsrichtlijn, ook als het cabotageregime niet van toepassing is.</li> </ul>	
2 mei 2022	Wijziging ERRU (betrouwbaarheidseis toegang tot het beroep)	Classificatie van de nieuwe regels van het Mobility Package voor ERRU; verdeelt de overtredingen in Most Serious Infringements (9 strafpunten), Very Serious Infringements (3 punten) en Serious infringements (1 punt) is vastgesteld door de EC.	<a href="#">Verordening 1071/2009</a> <a href="#">Uitvoeringsverordening 2022/694</a>



<b>2 mei 2022</b>	<b>Gemeenschappelijke formule voor risicoclassificatie</b>	Gemeenschappelijke formule voor de berekening van de risicoclassificatie van vervoersondernemingen is vastgesteld door de EC	<a href="#">Richtlijn 2006/22</a> <a href="#">Uitvoeringsverordening 2022/695</a>
<b>21 mei 2022</b>	<b>Gewijzigde regels toegang tot de markt</b>		<a href="#">Verordening 1071/2009</a> <a href="#">Zie ook de Q&amp;A van de EC</a>
	Vergunningsgrens	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vergunningsgrens is Europees verlaagd naar 2,5 ton tmm (toegestane maximum massa = ledig gewicht + laadvermogen). Deze zal ook in de nieuwe WWG worden opgenomen, naast de bestaande grens van 500 kg laadvermogen.</li> </ul>	
<b>Uiterlijk 2 augustus 2023</b>	<b>Toegang tot het beroep</b>		<a href="#">Verordening 1071/2009</a>
	Betrouwbaarheidseis en Riskrating (ERRU)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Belangrijke, heel belangrijke en meest zware overtredingen van de Europese regels <u>worden geregistreerd</u> 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. Naast de al bekende overtredingen (zie de NIWO beleidsregel) komen daar de nieuwe bepalingen van het Mobility Package bij.</li> <li>De overtredingen worden ook gebruikt om het risicoprofiel van ondernemingen te kleuren om de effectiviteit van wegcontroles te vergroten.</li> <li>Nieuw is ook de registratie van voertuigkentekens en het personeelsbestand in het register.</li> </ul>	

21 augustus 2023	Smart tacho 2		
	Introductie smart tacho 2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De <b>tweede versie</b> van de smart tacho wordt verplicht op nieuw geregistreerde voertuigen. 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.</li> <li>• Via de DSRC module kunnen controleurs op afstand met de SMT2 ook overtredingen van de rijtijden signaleren. Beboeting kan alleen na staande houding. Handhavers moeten binnen een jaar na invoering van de SMT2 beschikken over de benodigde apparatuur.</li> </ul>	
21 augustus 2024	DSRC- Tachograaf	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Handhavingsautoriteiten moeten zijn voorzien van DSRC apparatuur om smart tachografen uit te kunnen lezen langs de weg.</li> <li>• Nieuw ten opzichte van de smart tacho 1 is dat nu ook overtredingen van de rijtijden geconstateerd kunnen worden.</li> </ul>	

<b>1 januari 2025</b>	<b>Smart tacho 2</b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Retrofit (verplichte vervanging oudere versie voor nieuwste) analoge en digitale tachografen</li> <li>• Registratie onderweg kunnen tonen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Voertuigen die voorzien waren van een analoge en digitale tachografen <b>gebruikt in het internationaal vervoer</b>, moeten vervangen zijn door een smart tacho 2.</li> <li>• Van de laatste 56 dagen (nu nog 28 dagen)</li> </ul>	
<b>19 augustus 2025</b>	<b>Smart tacho 2</b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Retrofit Smart tacho 1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alle smart tacho's 1 die worden gebruikt in het internationaal vervoer, moeten vervangen zijn door een smart tacho 2.</li> </ul>	
<b>1 juli 2026</b>	<b>Smart tacho 2</b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verplichting tachograaf te installeren op lichtere vrachtauto's</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Met ingang van 1 juli 2026 moet de tachograaf ook geïnstalleerd worden op wagens Vanaf 2,5 ton die gebruikt worden in het <b>internationaal</b> beroepsgoederenvervoer.</li> </ul>	