



Aan  
Van

Minister  
HBJZ

# nota

Nota naar aanleiding van het verslag wetsvoorstel  
Mobiliteitspakket

## TER BESLISSING

### Datum

12 oktober 2022

### Onze referentie

IENW/BSK-2022/211516

### Opgesteld door

Hoofddirectie Bestuurlijke &  
Juridische Zaken  
T

### Beslistermijn

18 oktober 2022

### Bijlage(n)

2

## Aanleiding

Op 8 september jl. heeft de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat een verslag vastgesteld naar aanleiding van het wetsvoorstel tot wijziging van de Wet wegvervoer goederen, Wet personenvervoer 2000 en de Wet op de economische delicten ter uitvoering van het EU-Mobiliteitspakket (zgn. "Mobiliteitspakket"). Hierbij wordt u de nota naar aanleiding van het verslag aangeboden, waarin antwoord wordt gegeven op vragen die de commissie heeft gesteld in het verslag.

## Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd:

- akkoord te gaan met de nota naar aanleiding van het verslag;
- de aanbiedingsbrief aan de voorzitter van de Tweede Kamer te ondertekenen;
- akkoord te gaan met het voorstel voor de financiële dekking van de handhaving.

## Kernpunten

- Het wetsvoorstel geeft uitvoering aan Verordening 2020/1055, onderdeel van het zogenoemde Mobiliteitspakket. 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 interne markt van het beroepsgoederenvervoer.
- Verordening 2020/1055 heeft directe werking, maar vereist op een aantal onderdelen nog nadere uitwerking in nationale wet- en regelgeving.
- In het verslag van 8 september heeft de Kamercommissie enkele verduidelijkende vragen gesteld over het wetsvoorstel.
- Dekking voor de handhaving wordt tot 2027 gevonden in de reserveringen voor de AERIUS-gelden. U bent eerder dit jaar akkoord gegaan om niet langer vanuit IenW financieel bij te dragen aan AERIUS. Vanaf 2027 wordt voor structurele inbedding gezorgd.

## Krachtenveld

- Het wetsvoorstel is behandeld in de Ministerraad van 18 februari jl.
- Naar aanleiding van dit wetsvoorstel is er intensief ambtelijk contact geweest met SZW, dat bezig is met de implementatie van een ander onderdeel van het Mobiliteitspakket (m.b.t. de Detacheringsrichtlijn).

## **Toelichting**

Hierna worden enkele vragen die de Kamercommissie heeft gesteld, inclusief het antwoord daarop, kort besproken.

### *Verstrijken uitvoeringstermijn*

Verordening 2020/1055 had een uitvoeringstermijn van 18 maanden, die afliep op 21 februari 2022. Deze termijn is, zoals eerder al is gemeld, helaas niet gehaald. De D66-fractie heeft daarom gevraagd of het mogelijk is in de toekomst in Europees verband een langere implementatietermijn af te spreken. Daarop is geantwoord dat gedurende de onderhandelingen over nieuwe EU-wetgeving de speelruimte m.b.t. implementatie- en uitvoeringstermijnen helaas niet groot is. In een interinstitutioneel akkoord hebben de Europese Commissie, de Raad en de het Europees Parlement afgesproken dat de implementatietermijn of uitvoeringstermijn van EU-regelgeving zo kort mogelijk is, en in de regel niet langer dan twee jaar.

### *CBR*

De PVV-fractie heeft gevraagd of het CBR zich ervan bewust is dat het wetsvoorstel een extra taak geeft aan het CBR en vraagt zich af of deze taak gevolgen heeft voor de examens voor rijvaardigheidsbewijzen. Hierop is geantwoord dat het CBR in de uitvoeringstoets heeft aangegeven dat de gevolgen van dit wetsvoorstel beperkt zijn voor het CBR en dat het wetsvoorstel geen beslag legt op examinatoren voor de rijvaardigheidsbewijzen.

### *Handhaving*

De leden van de VVD-fractie hebben gevraagd hoe de handhaving van met name de nieuwe cabotageregels eruit gaat zien en of er voldoende capaciteit is voor de handhaving. De ILT heeft in haar Handhavings- en uitvoeringstoets 7 fte gevraagd. Doordat de vergunningsgrens voor vrachtwagens is verlaagd, wordt het aantal te controleren voertuigen namelijk groter. De extra capaciteit die nodig is voor de vereiste controles op cabotage, de controle op de nieuwe return home vehicle bepaling en de uitbreiding van het aantal ERRU-overtredingen wordt door de ILT toegevoegd aan de reguliere controle systematiek en zijn niet bij beleid DGMO in rekening gebracht. De ILT geeft aan dat de norm voor het aantal door de EU vereiste controles op de rij- en rusttijden in de toekomst alleen gehaald wordt, als de extra capaciteit wordt toegekend.

Tot en met 2026 is 1 miljoen per jaar gereserveerd als IenW bijdrage aan AERIUS. U bent eerder dit jaar akkoord gegaan met het niet langer financieel bijdragen aan AERIUS vanuit IenW vanaf 2023 (beslisnota 20 juni 2022, IENW/BSK-2022/143477) waardoor deze middelen vrijvallen. Deze middelen kunnen daarmee gebruikt worden voor de financiering van de benodigde extra capaciteit bij de ILT. Vanaf 2027 wordt voor structurele inbedding gezorgd uit het opdrachtenbudget. Verschillende alternatieven worden richting de voorjaarsbesluitvorming gezien. Mogelijk biedt ook de operatie Stofkam uitkomst, waarbij gekeken moet worden welke taken de ILT niet meer zou hoeven doen. De integrale analyse hiervan is nog niet afgerond.

De zin in het antwoord op de vraag van de VVD luidt als volgt:

“Wel acht de ILT een uitbreiding van de huidige bezetting noodzakelijk met 7 fte voor de handhaving van de nieuwe regels die voortkomen uit dit wetsvoorstel. Hiervoor is budget beschikbaar gemaakt binnen hoofdstuk XII.”

## **Datum**

18 oktober 2022

## **Onze referentie**

IENW/BSK-2022/211516

## **Bijlage(n)**

2

## **Aan**

Minister

## **Van**

HBJZ

**Informatie die niet openbaargemaakt kan worden**

Niet van toepassing.

**Datum**

18 oktober 2022

**Onze referentie**

IENW/BSK-2022/211516

**Bijlagen****Bijlage(n)**

2

<b>Volgnummer</b>	<b>Naam</b>	<b>Informatie</b>	<b>Aan Minister</b>
1	Nota naar aanleiding van het verslag		<b>Van HBJZ</b>
2	Aanbiedingsbrief aan voorzitter Tweede Kamer	Aanbiedingsbrief voor de nota naar aanleiding van het verslag	