

Vergaderjaar 2021–2022

36 166

Wijziging van de Wet arbeidsvoorwaarden gedetacheerde werknemers in de Europese Unie en de Wet op het algemeen verbindend en het onverbindend verklaren van bepalingen van collectieve arbeidsovereenkomsten in verband met de implementatie van Richtlijn (EU) 2020/1057 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 tot vaststelling van specifieke regels met betrekking tot Richtlijn 96/71/EG en Richtlijn 2014/67/EU wat betreft de detachering van bestuurders in de wegvervoersector en tot wijziging van Richtlijn 2006/22/EG wat betreft de handhavingsvoorschriften en Verordening (EU) nr. 1024/2012 (PbEU 2020, L 249) en de implementatie van enige daarmee samenhangende onderdelen van de Handels- en samenwerkingsovereenkomst tussen de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie, enerzijds, en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, anderzijds (PbEU 2021, L 149) (Implementatiewet Richtlijn 2020/1057/EU inzake detachering in de wegvervoersector)

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

Algemeen deel

1. Inleiding

Dit wetsvoorstel strekt tot implementatie van Richtlijn (EU) 2020/1057 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 tot vaststelling van specifieke regels met betrekking tot Richtlijn 96/71/EG en Richtlijn 2014/67/EU wat betreft de detachering van bestuurders in de wegvervoersector en tot wijziging van Richtlijn 2006/22/EG wat betreft de handhavingsvoorschriften en Verordening (EU) nr. 1024/2012 (PbEU 2020, L 249) (hierna: de Mobiliteitsrichtlijn of de richtlijn). Ter implementatie van de richtlijn dient Nederlandse wetgeving aangepast te worden met betrekking tot het detacheren van bestuurders uit andere EU-lidstaten in het kader van grensoverschrijdende dienstverrichting. De richtlijn dient

uiterlijk 2 februari 2022 te zijn geïmplementeerd. Aan het slot van deze memorie van toelichting is een transponeringstabel gevoegd.

Dit wetsvoorstel strekt tevens tot implementatie van een onderdeel van de Handels- en samenwerkingsovereenkomst tussen de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie, enerzijds, en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, anderzijds (PbEU 2021, L 149) (hierna: de HSO EU-VK). Het betreft bijlage 31, deel A, afdeling 2, behorende bij artikel 463. Naar aanleiding van dit onderdeel van de HSO EU-VK dient bepaalde Nederlandse wetgeving aangepast te worden met betrekking tot het detacheren van bestuurders uit het Verenigd Koninkrijk in het kader van grensoverschrijdende dienstverlening. Voor verdere toelichting wordt verwezen naar hoofdstuk 3 onder e (relatie tot derdelanders).

2. Implementatiewetgeving

De Mobiliteitsrichtlijn is een onderdeel van het eerste EU-mobiliteitspakket voor de wegvervoersector. Dit mobiliteitspakket heeft tot doel om te komen tot een veilige, efficiënte en sociaal verantwoordelijke wegvervoersector. De Mobiliteitsrichtlijn bevat detacheringsregels die zijn aangepast aan de specifieke aard van het wegvervoer. Zo wordt verduidelijkt welke wegvervoersactiviteiten onder de detacheringsregels vallen. Daarnaast zijn de administratieve voorschriften en controlemaatregelen geharmoniseerd binnen de Europese Unie om een effectieve en efficiënte handhaving van deze sectorspecifieke regels te verzekeren en om de administratieve lasten voor vervoersondernemingen te beperken. Dergelijke sectorspecifieke regels zijn nodig om een evenwicht te waarborgen tussen het verlenen van correcte arbeidsvoorwaarden en sociale bescherming voor bestuurders, het vrije verkeer van goederen, en de vrijheid van ondernemers om grensoverschrijdende diensten in de wegvervoersector te kunnen verlenen.

De richtlijn is afgestemd op de hoge mate van mobiliteit van bestuurders die werkzaamheden in het wegvervoer uitvoeren, en bepaalt ten eerste in welke wegtransportsituaties er al dan niet sprake is van detachering in de zin van de Detacheringsrichtlijn.¹ Dit onderscheid is gebaseerd op het bestaan van voldoende verbondenheid van de bestuurder en de verleende dienst met het grondgebied van een lidstaat van ontvangst. Zo bepaalt de richtlijn dat nationaal vervoer dat tijdelijk wordt verricht door een buitenlandse vervoerder in een lidstaat (cabotage) wordt beschouwd als detachering. Ook internationaal vervoer buiten de lidstaat van vestiging van de detacherende onderneming (niet-bilateraal internationaal vervoer, ook wel cross-trade of derdelandenvervoer) valt in de regel onder de detacheringsregels. Bilateraal vervoer en internationaal vervoer in doorvoer worden daarentegen niet als detachering aangemerkt.

Ten tweede zijn specifieke administratieve voorschriften en controlemaatregelen vastgesteld om de controle op de naleving van de Detacheringsrichtlijn te harmoniseren en onevenredige lasten voor vervoersondernemingen te voorkomen. Zo moeten ondernemers een detacheringsverklaring indienen via het Informatiesysteem interne markt (IMI) bij de bevoegde autoriteiten van de lidstaten waar zij de bestuurders detacheren. Daarnaast worden de mogelijkheden van de tweede generatie van de slimme tachograaf benut. De tachograaf maakt gebruik van GPS-signalen om de positie van een voertuig te bepalen en het verloop

¹ Richtlijn 96/71/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 1996 betreffende de terbeschikkingstelling van werknemers met het oog op het verrichten van diensten (PbEG 1997, L018).

van de arbeidsdag van een chauffeur te registreren. De nieuwe functies van de tweede generatie van de slimme tachograaf ten opzichte van de eerste generatie zijn de registratie van het GPS-signaal ten tijde van laden en lossen en ten tijde van het oversteken van de landsgrenzen. De tweede generatie van de slimme tachograaf zal op zijn vroegst op 21 augustus 2023 in nieuwe voertuigen worden geïnstalleerd.

Ten derde voorziet de richtlijn in wijziging van Richtlijn 2006/22/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 inzake minimumvoorwaarden voor de uitvoering van de Verordeningen (EEG) nr. 3820/85 en (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer en tot intrekking van Richtlijn 88/599/EEG van de Raad (PbEG 2006, L 102). Dit betreft een aanscherping van controles en controlesystemen, en bepalingen om de uitwisseling van informatie tussen lidstaten en de samenhang en doeltreffendheid van nationale risicoclassificatiesystemen te verbeteren.

3. Hoofdpijnen van het voorstel

a. Aanleiding van het wetsvoorstel

Aanleiding voor de richtlijn zijn bijzondere juridische vragen en problemen die rijzen bij de uitvoering van de Detacheringsrichtlijn in de wegvervoersector. De Detacheringsrichtlijn is van toepassing op alle vervoerssectoren, met uitzondering van het zeevarend personeel van koopvaardischepen. Zowel de Detacheringsrichtlijn als de Handhavingsrichtlijn² is echter onvoldoende toegesneden op de zeer mobiele aard van de arbeid van bestuurders in het internationale wegvervoer. Dat maakt sectorspecifieke regels voor de wegvervoersector noodzakelijk.

Ook bleek uit een evaluatie van de sociale wetgeving voor het wegvervoer en de handhaving, uitgevoerd door de Europese Commissie, dat het risico van ondermaatse arbeidsomstandigheden en van concurrentievervalsing niet afdoende wordt aangepakt in de geldende regelgeving. De evaluatie wees uit dat bepaalde regels onduidelijk, ongeschikt of moeilijk toe te passen of te handhaven zijn in het internationale wegvervoer. Na een aanvullende consultatie en een effectbeoordeling heeft de Europese Commissie op 31 mei 2017 het voorstel voor deze richtlijn gepresenteerd. Dit heeft op 15 juli 2020 geleid tot vaststelling van de richtlijn door de Raad van Ministers en het Europees Parlement.

Nederland heeft zich er tijdens de onderhandelingen voor ingezet om de toepassing van de Detacheringsrichtlijn in de wegvervoersector zodanig vorm te geven en te verduidelijken, dat enerzijds de sociale bescherming van chauffeurs wordt bevorderd, en anderzijds het bedrijfsleven niet wordt geconfronteerd met onnodige administratieve lasten. Met betrekking tot de handhaving heeft Nederland zich ingezet voor administratieve vereisten en controlemaatregelen die de ondernemers niet onevenredig belasten, en oneerlijke concurrentie tussen binnenlandse en buitenlandse vervoersondernemers effectief bestrijden. Hoewel deze belangen al worden gewaarborgd in de Detacheringsrichtlijn en de Handhavingsrichtlijn, zijn er voldoende redenen om voor de wegvervoersector een specifiek regime vast te stellen. De Detacheringsrichtlijn is in hoge mate gebaseerd op het principe dat een buitenlandse dienstver-

² Richtlijn 2014/67/EU van het Europees Parlement en de Raad van 15 mei 2014 inzake de handhaving van Richtlijn 96/71/EG betreffende de terbeschikkingstelling van werknemers met het oog op het verrichten van diensten en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 1024/2012 betreffende de administratieve samenwerking via het Informatiesysteem interne markt (PbEU 2014, L159/11).

richter voor een dienstontvanger op het grondgebied van één gastland een dienst komt uitvoeren. Te denken valt hier aan de bouw van een brug of het oogsten van landbouwgewassen. De omstandigheden binnen de wegtransportsector zijn dermate verschillend dat de regels uit de Detacheringsrichtlijn moeilijker toepasbaar zijn. Het meest in het oog springend hierbij is het gegeven dat er sprake is van een zeer mobiele sector, waarbij kortdurende diensten kort na elkaar en verspreid over verschillende lidstaten en derde landen kunnen plaatsvinden.

De inschatting van de regering is dan ook dat er in de praktijk weinig mogelijkheden waren om de detacheringsregels effectief toe te passen op de wegvervoersector in de EU. Daarmee kwam de bescherming van arbeidsvoorwaarden in het geding. Daarnaast werden vervoersondernemingen in verschillende lidstaten met verschillende administratieve procedures geconfronteerd. Met deze richtlijn, aan de hand waarvan kan worden bepaald wanneer er wel en niet sprake is van detachering in de wegtransportsector, worden meer garanties geboden voor een goede toepasbaarheid van de detacheringsregels.

b. Doel van het wetsvoorstel

Met dit wetsvoorstel wordt de richtlijn omgezet in Nederlandse wetgeving. Het wetsvoorstel verduidelijkt in welke gevallen de nationale detacheringsregels moeten worden toegepast, zowel voor het goederenvervoer als het personenvervoer over de weg. Het onderscheid is gebaseerd op de mate van verbondenheid van de bestuurder en de dienst met de lidstaat van ontvangst.

Voorts worden met de richtlijn de administratieve maatregelen die lidstaten uitsluitend kunnen nemen geharmoniseerd. Voorgesteld wordt om volledig gebruik te maken van de mogelijkheden om administratieve vereisten en controlemaatregelen in te voeren. Deze mogelijkheden zien ten eerste op de verplichting voor de ondernemer om voorafgaand aan de dienst een detacheringsverklaring in te dienen via het IMI. Ten tweede betreft het de verplichting van de bestuurder om de detacheringsverklaring, de tachograafgegevens en een bewijs van het vervoer, zoals een elektronische vrachtbrief, bij zich te houden in het voertuig. Ten derde betreft het een verplichting voor de ondernemer om via de openbare met IMI verbonden interface, na de detacheringsperiode, op direct verzoek van de Nederlandse toezichthouders bepaalde documenten te versturen. Dit wetsvoorstel is in lijn met de inspanningen van de regering om gelijk loon voor gelijk werk op dezelfde werkplek te bevorderen. Het wetsvoorstel biedt meer rechtszekerheid door te verduidelijken voor welke activiteiten in het wegvervoer de detacheringsregels gelden, en wanneer derhalve de Nederlandse harde kern van arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden van toepassing is op de bestuurder. Het bevordert daarmee het waarborgen van goede arbeidsvoorwaarden en sociale arbeidsomstandigheden voor bestuurders. Door de controlemaatregelen en administratieve vereisten wordt oneerlijke concurrentie bestreden en een gelijk speelveld in de sector bevorderd. Dit effect wordt versterkt door de verder gestroomlijnde samenwerking tussen de lidstaten op het gebied van handhaving en controle.

c. Europeesrechtelijk kader

In artikel 56 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) is het vrij verkeer van diensten vastgelegd. Dit is een van de vier vrijheden waarop de interne markt is gebaseerd. Het betreft het recht van ondernemingen die gevestigd zijn in een lidstaat, om in een andere

lidstaat diensten aan te bieden en werknemers tijdelijk te detacheren om die diensten te verrichten.

De Detacheringsrichtlijn is van toepassing op ondernemingen gevestigd in een lidstaat, die in het kader van transnationale dienstverrichting werknemers tijdelijk ter beschikking stellen op het grondgebied van een andere lidstaat. In de Detacheringsrichtlijn gaat het om drie vormen van detachering:

1. zuivere dienstverrichting (een dienstverrichter die een werknemer voor zijn rekening en onder zijn leiding op het grondgebied van een andere lidstaat ter beschikking stelt ter uitvoering van een dienst, op basis van een overeenkomst tussen de dienstverrichter en de dienstontvanger);
2. detachering binnen multinationale concerns (tijdelijke overplaatsing van personeel binnen een onderneming of concern naar een vestiging in een andere lidstaat); en
3. uitzendarbeid (het ter beschikking stellen van uitzendkrachten in een andere lidstaat).

In alle gevallen van detachering dient er een dienstverband te bestaan tussen de werknemer en de onderneming die de werknemer detacheert.

De Detacheringsrichtlijn verplicht lidstaten ertoe om bepaalde kernarbeidsvoorwaarden, vastgelegd in wetgeving, algemeen verbindend verklaarde cao's of scheidsrechterlijke uitspraken, toe te passen op gedetacheerde werknemers die tijdelijk in hun lidstaat werken in het kader van een dienstverrichting. Het gaat om een basispakket van arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden waarop iedere naar een andere lidstaat gedetacheerde werknemer recht heeft, voor zover die arbeidsvoorwaarden gunstiger zijn dan die op grond van het recht dat op het dienstverband van toepassing is.

In 2014 is de Handhavingsrichtlijn in werking getreden. De Handhavingsrichtlijn bevat instrumenten om de verplichtingen die voortkomen uit de Detacheringsrichtlijn beter te handhaven. Daarmee kan omzeiling, fraude en misbruik worden voorkomen en bestreden. Deze richtlijn geeft Nederland meer mogelijkheden om toezicht te houden op de arbeidsvoorwaarden van gedetacheerde werknemers en om toepasselijke regels te handhaven. De Handhavingsrichtlijn is met name geïmplementeerd in de Wet arbeidsvoorwaarden gedetacheerde werknemers in de Europese Unie (WagwEU), waarin ook de bepalingen van de Detacheringsrichtlijn opgenomen zijn.

De toepassing van de Detacheringsrichtlijn op het wegvervoer

Door in artikel 1, tweede lid, van de Detacheringsrichtlijn uitsluitend het zeevarend personeel van koopvaardijondernemingen uit te sluiten van de reikwijdte van de Detacheringsrichtlijn, heeft de Uniewetgever impliciet bepaald dat de Detacheringsrichtlijn van toepassing is op gedetacheerde werknemers in andere vormen van transport, zoals binnenvaart, luchtvaart en vervoer over weg en spoor.

Vanaf het moment van totstandkoming van de Detacheringsrichtlijn was echter duidelijk dat vanwege de specifieke, zeer mobiele aard van de transportsectoren, niet alle grensoverschrijdende vervoersactiviteiten als detachering kunnen worden aangemerkt. Of er sprake was van detachering, moest van geval tot geval worden vastgesteld.

Dit leidde tot juridische vragen en praktische vraagstukken bij de toepassing van de Detacheringsrichtlijn en Handhavingsrichtlijn, zoals ook erkend door de Europese wetgever in overweging 15 van Richtlijn 2018/957/EU van het Europees Parlement en de Raad van 28 juni 2018 tot wijziging van Richtlijn 96/71/EG betreffende de terbeschikkingstelling van werknemers met het oog op het verrichten van diensten (PbEU 2018, L 173) (de Herzieningsrichtlijn). Op grond van artikel 3, derde lid, van de Herzieningsrichtlijn is deze van toepassing op de sector wegvervoer vanaf de datum van toepassing van een nieuwe wetgevingshandeling voor het detacheren van bestuurders in de wegvervoersector. Met de Mobiliteitsrichtlijn is die wetgevingshandeling gegeven, wat inhoudt dat de Herzieningsrichtlijn zal gelden voor de sector wegvervoer vanaf het moment dat de Mobiliteitsrichtlijn wordt toegepast.

In de zaak FNV tegen Van den Bosch Transporten BV, Van den Bosch Transporte GmbH en Silo-Tank Kft. (C-815/18) heeft het Hof van Justitie van de Europese Unie (EU-Hof) verduidelijkt dat de Detacheringsrichtlijn van toepassing is op de sector van het internationaal wegvervoer. Daarnaast verklaarde het EU-Hof dat een werknemer die als chauffeur werkzaam is in het internationaal wegvervoer is gedetacheerd in de zin van de Detacheringsrichtlijn, indien het werk dat hij in de ontvangende lidstaat verricht een voldoende nauwe band vertoont met dat grondgebied. Of er sprake is van een dergelijke band wordt volgens het EU-Hof bepaald in het kader van een algehele beoordeling van factoren, zoals de aard van de werkzaamheden die de betrokken werknemer op dat grondgebied verricht, de mate waarin de werkzaamheden van die werknemer verband houden met het grondgebied van elke lidstaat waar hij werkzaam is en het aandeel van die werkzaamheden op het grondgebied van elke lidstaat in de vervoersdienst als geheel.

In de Mobiliteitsrichtlijn heeft de EU-wetgever op basis van dit «nauwebandcriterium» ingevuld wanneer er sprake is van detachering en wanneer niet.

Maatregelen in de Mobiliteitsrichtlijn

Hieronder zal kort worden toegelicht op welke wijze de regering de maatregelen uit de Mobiliteitsrichtlijn implementeert. Voor gedetailleerde informatie omtrent de implementatie wordt verwezen naar de artikelsgewijze toelichting.

Sectorspecifieke regels voor detachering in het wegvervoer

De Mobiliteitsrichtlijn bevat sectorspecifieke regels voor bepaalde aspecten van de detacherings- en de Handhavingsrichtlijn. Deze regels zijn van toepassing op bestuurders, die in dienst zijn van een vervoersonderneming in een andere lidstaat en die gedetacheerd worden in het kader van een overeenkomst tussen dienstverrichter en dienstontvanger (zuivere dienstverlening), zoals gedefinieerd in artikel 1, eerste lid, WagwEU. Deze regels worden hoofdzakelijk geïmplementeerd in een nieuw hoofdstuk IIIa van de WagwEU. Voor intra-concerndetachering en de terbeschikkingstelling van arbeidskrachten blijft de huidige WagwEU gelden. Ook blijven enkele bepalingen van de huidige WagwEU van toepassing op zelfstandige bestuurders («eigen rijders»), aangezien deze doelgroepen buiten de reikwijdte van de Mobiliteitsrichtlijn vallen. Er zullen dus twee regimes van toepassing zijn op grensoverschrijdende detachering in het wegvervoer: dat van de generieke detacheringsrichtlijn (voor intra-concerndetacheringen en uitzendarbeid, waarbij sprake is van «gedetacheerde werknemers») en de specifieke Mobiliteitsrichtlijn (voor

zuivere dienstverlening, waarbij sprake is van «gedetacheerde bestuurders»).

De Mobiliteitsrichtlijn maakt onderscheid tussen de verschillende soorten vervoer, gebaseerd op de mate waarin zij verbonden zijn met het grondgebied van de lidstaat van ontvangst. Hieruit volgt dat bilateraal vervoer niet als detachering wordt beschouwd. Dit betreft vervoer tussen lidstaten onderling en met derde landen, waarbij een bestuurder goederen laadt of passagiers laat instappen in het land van vestiging en goederen lost of passagiers laat uitstappen in het land van bestemming, en vice versa. In voorkomende gevallen zijn daarbij één of meerdere extra laad- en losactiviteiten toegestaan.

Ook transitovervoer, waarbij een lidstaat of derde land wordt doorkruist zonder er te laden of te lossen en zonder dat er passagiers in- of uitstappen, wordt niet aangemerkt als detachering.

Op cabotage, zijnde tijdelijk nationaal vervoer dat wordt verricht door een buitenlandse vervoerder in een lidstaat van ontvangst zoals gedefinieerd in Verordening 1072/2009 en Verordening 1073/2009, zijn de detachering-regels wel van toepassing. Er is immers sprake van voldoende verbondenheid met de lidstaat van ontvangst.

Hetzelfde geldt in beginsel voor niet-bilateraal vervoer. Bij niet-bilateraal internationaal vervoer is de bestuurder betrokken bij vervoer buiten de lidstaat van vestiging van de detacherende onderneming. Daarom zijn de verrichte diensten nauwer verbonden met de betrokken ontvangende lidstaat dan met de lidstaat van vestiging en is er sprake van detachering.

Administratieve voorschriften en controlemaatregelen

Voorgesteld wordt gebruik te maken van de mogelijkheid om de administratieve voorschriften en controlemaatregelen die in de richtlijn zijn opgenomen in te voeren. Deze betreffen ten eerste de verplichting voor de ondernemer om voorafgaand aan de dienst een detachingsverklaring in te dienen via het IMI. Deze verklaring dient actueel gehouden te worden, zodat het voor de bevoegde autoriteiten van de ontvangende lidstaat goed inzichtelijk is welke bestuurders gedetacheerd zijn. Ten tweede betreft het de verplichting van de gedetacheerde bestuurder om de detachingsverklaring, de tachograafgegevens en een bewijs van het vervoer, zoals een elektronische vrachtbrief, bij zich te houden in het voertuig. Op deze wijze kunnen de handhavingsinstanties sneller inzicht krijgen in de situatie waarin de werknemer zich bevindt en daarmee de rechten die hem of haar toekomen. Ten derde betreft het een verplichting voor de ondernemer om via de openbare met IMI verbonden interface, na de detachingsperiode, op direct verzoek van de Nederlandse toezicht-houders bepaalde documenten te versturen. Het betreft kopieën van het bewijs van het vervoer dat plaatsvindt in de lidstaat van ontvangst, zoals een elektronische vrachtbrief, de tachograafgegevens, documentatie in verband met de beloning van de bestuurder met betrekking tot de detachingsperiode, de arbeidsovereenkomst, tijdschema's betreffende het werk van de bestuurder en betalingsbewijzen.

Op grond van dit wetsvoorstel dienen dienstverrichters in de wegvervoersector, die zuivere dienstverrichting uitvoeren, zich te melden via de nieuwe IMI-module. Ook dienen zij de verklaring ook actueel te houden. Daarnaast kunnen de bevoegde handhavende instanties via deze module documenten opvragen bij de dienstverrichter of de bevoegde autoriteiten in de lidstaat van vestiging.

Op dit moment bestaat er reeds een meldingsplicht voor dienstverrichters en zelfstandigen in de wegvoersektor, op grond van artikel 8 WagwEU en de artikelen 8 tot en met 11 van het Besluit arbeidsvoorwaarden gedetacheerde werknemers in de Europese Unie (BagwEU). Deze meldingsplicht is tot stand gekomen op gezamenlijk verzoek van de sociale partners in het wegvervoer.

Deze meldingsplicht voor zelfstandigen, voor intra-concerndetachering en voor uitzendarbeid in het wegvervoer op grond van artikel 8 WagwEU zou gehandhaafd kunnen worden, om zicht te houden op deze detacheringen in het wegvervoer en om de vervoersondernemingen in beeld te houden die de regels omtrent detachering trachten te ontduiken door middel van een constructie met schijnzelfstandigheid. Dit zal nader worden onderzocht bij de uitwerking van de lagere regelgeving.

Daarnaast wordt voorgesteld om gebruik te maken van de mogelijkheid om de buitenlandse dienstverrichter te verplichten om aan de gedetacheerde chauffeur een aantal documenten ter beschikking te stellen. Aan de gedetacheerde bestuurder wordt de verplichting opgelegd om deze documenten te tonen bij een wegcontrole. Het betreft een papieren of elektronische kopie van de detachingsverklaring die de dienstverrichter heeft ingevoerd in de IMI-module, een papieren of elektronisch bewijs van het vervoer dat plaatsvindt in de lidstaat van ontvangst, zoals de elektronische vrachtbrief, en de tachograafgegevens.

Om bij wegcontroles de niet-gedetacheerde bestuurders te kunnen onderscheiden van gedetacheerde bestuurders, wordt voorgesteld gebruik te maken van de mogelijkheid om aan de niet-gedetacheerde bestuurder de plicht op te leggen om een papieren of elektronisch bewijs van het vervoer dat plaatsvindt in de lidstaat van ontvangst, zoals de elektronische vrachtbrief, en de tachograafgegevens te bewaren en bij een controle ter beschikking te stellen.

Het voorgaande ziet er schematisch als volgt uit.

1.	2. Zuivere dienstverrichting	3. Intra-concernuitlening	4. Uitzendarbeid
5. Cabotage	6. Gedetacheerde bestuurder	7. Gedetacheerde werknemer	8. Gedetacheerde werknemer
9. Niet-bilateraal vervoer	10. Gedetacheerde bestuurder	11. Gedetacheerde werknemer	12. Gedetacheerde werknemer
13. Bilateraal vervoer	14. Geen detachering (Mobiliteitsrichtlijn van toepassing)	15. Geen detachering	17. Geen detachering
		16. (Mobiliteitsrichtlijn niet van toepassing)	18. (Mobiliteitsrichtlijn niet van toepassing)
19. Transitovervoer	20. Geen detachering	22. Geen detachering	24. Geen detachering
	21. (Mobiliteitsrichtlijn van toepassing)	23. (Mobiliteitsrichtlijn niet van toepassing)	25. (Mobiliteitsrichtlijn niet van toepassing)
26.		27. Toepasselijke WagwEU-artikelen	
28. Gedetacheerde bestuurder		29. 1 t/m 6, 9a t/m 9f, 9h en verder	
30. Gedetacheerde werknemer		31. 1 t/m 9, 10 en verder	
32. Geen detachering (Mobiliteitsrichtlijn van toepassing)		33. 1 t/m 6, 9b, 9g, 10 en verder	
34. Geen detachering (Mobiliteitsrichtlijn niet van toepassing)		35. 1 t/m 6, 10 en verder	

Voor de voorlichting en communicatie zal gebruik worden gemaakt van een uitgebreide variant van het schema met de toepasselijke artikelen op grond van de WagwEU, dat is bijgevoegd als bijlage 3 bij dit wetsvoorstel.

Evaluatie

De Mobiliteitsrichtlijn bevat een evaluatiebepaling, die bepaalt dat de Europese Commissie uiterlijk 31 december 2025 de uitvoering van deze richtlijn zal evalueren. Gewoonlijk worden in deze evaluatie ook de nationale ervaringen van lidstaten meegenomen. De Europese Commissie brengt aan het Europees Parlement en de Raad verslag uit over de toepassing van deze richtlijn. Het verslag van de Europese Commissie gaat indien nodig vergezeld van een wetgevingsvoorstel. Dit verslag wordt openbaar gemaakt.

Deze richtlijn heeft betrekking op een grensoverschrijdende mobiele sector en geeft weinig beleidsruimte aan de lidstaten. Vervoersondernemingen en werknemers in deze sector voeren in de regel kortdurende vervoersdiensten uit in meerdere EU-landen. De regering vindt het daarom van belang dat de evaluatie op Europees niveau wordt uitgevoerd door de instelling die voorstellen voor verandering kan doen. De timing daarvoor is passend, gezien het feit dat een aantal vrijstellingen gekoppeld zijn aan de invoering van een nieuwe tachograaf, die in augustus 2023 voor nieuwe voertuigen moet zijn ingevoerd en voor bestaande voertuigen op een later moment.

In aanvulling daarop, zal er evaluatie en monitoring plaatsvinden via de regelmatige contacten met sociale partners en belanghebbenden. Daarnaast vindt er structureel contact plaats met de toezichthoudende instanties.

In navolging van het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State, zal tevens een invoeringstoets worden uitgevoerd om te bezien hoe de regeling uitpakt voor de geraakte partijen, in het bijzonder de vervoersondernemingen uit de andere lidstaten en hun bestuurders. Een deel van de bepalingen van dit wetsvoorstel treedt op zijn vroegst in augustus 2023 in werking. Daarom zal een invoeringstoets op zijn vroegst in 2024 plaatsvinden. Het streven is om de bevindingen uit deze invoeringstoets aan de Europese Commissie mee te geven in het kader van haar evaluatie in 2025.

d. Verwerking van persoonsgegevens

De administratieve voorschriften en controlemaatregelen, genoemd in de vorige paragraaf, brengen de verwerking van persoonsgegevens met zich mee. Deze verwerkingen hebben tot doel om effectief en adequaat toezicht op de detachingsregels voor het wegtransport mogelijk te maken, zodat de bestuurders de arbeidsvoorwaarden krijgen waar zij recht op hebben. In het kader van dit wetsvoorstel is geen sprake van de verwerking van bijzondere categorieën van persoonsgegevens als genoemd in van artikel 9, eerste lid, van de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG)³.

³ Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming) (PbEU 2016, L 119).

De detachingsverklaring

De detachingsverklaring die de vervoersonderneming moet indienen en actueel houden in IMI op grond van artikel op grond van artikel 9e bevat de volgende persoonsgegevens:

- de identiteit van de dienstverrichter (dit hoeft geen persoonsgegevens te betreffen als het uitsluitend gaat om een onderneming);
- de contactgegevens van de contactpersoon;
- de identiteit, de verblijfplaats en het nummer van het rijbewijs van de gedetacheerde bestuurder.

Deze gegevens worden door de vervoersonderneming ingevoerd in de door de Europese Commissie ontwikkelde module binnen het IMI-systeem, en zijn vervolgens raadpleegbaar door de bevoegde (toezichthoudende) instanties van de lidstaten. Het IMI-systeem wordt gereguleerd door de IMI-Verordening. De hoofdstukken III en IV van deze verordening bevatten bepalingen omtrent het verwerken van persoonsgegevens, beveiliging, rechten van betrokkenen en toezicht. Dienstverrichters kunnen zelf de in de detachingsverklaring ingevulde gegevens corrigeren. In eerste instantie zijn deze werkgevers (als verwerkingsverantwoordelijken) verantwoordelijk voor een rechtmatige invoer van de persoonsgegevens van hun werknemers in IMI.

Daarnaast geldt op grond van het voorgestelde artikel 9f de verplichting voor de gedetacheerde bestuurder om een kopie van de detachingsverklaring, schriftelijk of elektronisch, beschikbaar te hebben in de cabine en ter beschikking te stellen wanneer daar bij een wegcontrole om wordt verzocht. In voorkomend geval zullen de gegevens uit deze detachingsverklaring worden opgevraagd door de ILT en verstrekt aan de Nederlandse Arbeidsinspectie (hierna: Arbeidsinspectie of NLA). Dit vindt plaats binnen de kaders van de artikelen 4 WagwEU en 3 BagwEU.

De Minister van SZW is verwerkingsverantwoordelijke voor de gegevens die de NLA verwerkt ten behoeve van de eigen wettelijke taken in dit kader. De Minister van I&W is in voorkomend geval verwerkingsverantwoordelijke voor de verwerking van persoonsgegevens door de ILT in het kader van de eigen wettelijke taken op I&W-gebied (met name de tachograafgegevens en vrachtbrieven, waar nodig ook de detachingsverklaringen).

Het verstrekken van gegevens door de dienstverrichter op verzoek van de Nederlandse toezichthoudende ambtenaren

Op grond van artikel 9f, tweede lid van dit wetsvoorstel, is een dienstverrichter verplicht om na de detachingsperiode, uiterlijk acht weken na een verzoek van Nederlandse toezichthoudende ambtenaren, de volgende persoonsgegevens via het IMI te verstrekken:

- documentatie in verband met de beloning van de bestuurder met betrekking tot de detachingsperiode;
- de arbeidsovereenkomst met de bestuurder of een opgave als bedoeld in artikel 655 van Boek 7 van het Burgerlijk Wetboek;
- bescheiden waaruit blijkt hoeveel uren de bestuurder heeft gewerkt; en
- een bewijs, waaruit blijkt welk loon aan de bestuurder is voldaan.

Deze gegevens die de Arbeidsinspectie via IMI kan opvragen zijn limitatief opgesomd, maar niet nauw omschreven. De Arbeidsinspectie heeft derhalve beoordelingsvrijheid bij de inschatting welke gegevens noodzakelijk zijn voor rechtmatigheidscontrole. Eenmaal ontvangen gegevens worden verwerkt binnen de gebruikelijke beveiligde systemen van de Arbeidsinspectie, die voldoen aan de Baseline Informatiebevei-

liging Overheid (BIO). Indien gegevens over de werknemer onjuist zijn, kunnen deze in het kader van de bezwaarfase of anderszins in het kader van de uitoefening van de AVG-rechten door deze betrokkene worden gerectificeerd.

Verstreking van gegevens uit IMI aan sociale partners

Aan artikel 10a van de Wet op het algemeen verbindend en het onverbindend verklaren van bepalingen van collectieve arbeidsovereenkomsten (Wet Avv) wordt met dit wetsvoorstel een vijfde lid toegevoegd, op grond waarvan de Arbeidsinspectie de via het IMI verkregen informatie (waaronder begrepen de bovenstaande persoonsgegevens) kan verstrekken aan sociale partners en paritaire handhavers, voor het in dat lid genoemde doeleinde van het nalevingstoezicht op de arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden uit avv/de cao's waar gedetacheerde werknemers recht op hebben.

Sociale partners houden immers toezicht op de naleving van de verplichte arbeidsvoorwaarden uit cao's; de NLA heeft daarin de rol van «informatieverstrekker», maar houdt zelf geen toezicht. Als de Nederlandse sociale partners geen toegang zouden hebben tot deze gegevens, zou een onwenselijke disbalans ontstaan tussen de handhaving van harde kern van arbeidsvoorwaarden op grond van Nederlandse wetgeving ten opzichte van de harde kern in algemeen verbindend verklaarde cao's. Daarom is verstreking van de gegevens aan de sociale partners noodzakelijk.

De te verstrekken informatie is door de EU-wetgever beperkt tot informatie die zich in IMI bevindt, waaronder alleen niet-bijzondere categorieën van persoonsgegevens zijn begrepen. Gegevens kunnen voorts alleen worden verstrekt binnen de kaders van artikel 10a Wet Avv, artikel 4 BagwEU en de Beleidsregel toetsingskader verzoeken artikel 10a Wet Avv. De EU-wetgever heeft bepaald dat deze gegevens niet alleen op verzoek, maar ook uit eigen beweging door de Nederlandse Arbeidsinspectie mogen worden verstrekt. Voor de verdere rechtmatige verwerking van deze gegevens zijn de sociale partners verantwoordelijk.

Uit de uitgevoerde gegevensbeschermingseffectbeoordeling (GEB of DPIA) blijkt dat de risico's van de gegevensverwerking zoals hierboven beschreven beperkt zijn.

Het risico op negatieve gevolgen voor de individuele werknemer zijn betrekkelijk klein. De verwerkingen in het kader van toezicht zijn erop gericht om te waarborgen dat bestuurders de correcte arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden krijgen. Omdat deze gegevens door de werkgever moeten worden verstrekt, en het niet verstrekken (ook bij een wegcontrole) aan de werkgever wordt toegerekend, zijn de risico's op negatieve repercussies voor de werknemer gering, in het geval zijn werkgever een sanctie krijgt opgelegd voor het niet voldoen aan de detacheringsregels.

Andere risico's bestaan in algemene risico's, zoals inbreuken in verband met persoonsgegevens, bijvoorbeeld doordat gegevens onrechtmatig met derden worden gedeeld of worden ontvreemd. Dit risico wordt ten eerste beperkt doordat (met name de grensoverschrijdende) verstrekkingen zo veel mogelijk via het IMI plaatsvinden.

Maatregelen rondom het borgen van beschikbaarheid, vertrouwelijkheid en integriteit van gegevens in het IMI liggen bij de Europese Commissie. Voor verstrekkingen buiten het IMI om geldt dat de verstrekkingen beperkt

zijn – momenteel zijn de Nederlandse Arbeidsinspectie, de ILT en sociale partners en paritaire handhavingsinstanties in beeld.

De NLA en de ILT werken binnen de gebruikelijke beveiligde systemen, die voldoen aan de Baseline Informatiebeveiliging Overheid (BIO). Voor zover gegevens worden gedeeld met sociale partners, vindt dat plaats binnen de kaders van artikel 10a Wet Avv, artikel 4 BagwEU en de Beleidsregel toetsingskader verzoeken artikel 10a Wet Avv.

e. Instrumentkeuze

De implementatie van de Mobiliteitsrichtlijn vereist aanpassingen in de WagwEU en de Wet Avv.

Bij de implementatie is gekozen voor een beleidsneutrale implementatie, in navolging van staand kabinetsbeleid (aanwijzing 9.4 van de Aanwijzingen voor de regelgeving).

f. Relatie tot derdelanders

De WagwEU is ook van toepassing op bepaalde vreemdelingen in de zin van artikel 1e van het Besluit uitvoering Wet arbeid vreemdelingen (BuWav). Dit zijn werknemers in dienst van een werkgever die is gevestigd in een andere lidstaat van de Europese Unie, een andere staat die partij is bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte of Zwitserland, die een andere nationaliteit dan van een van deze landen hebben en die in het kader van detachering tijdelijk in Nederland werken.

De Mobiliteitsrichtlijn bepaalt ook dat vervoersondernemingen, die gevestigd zijn in een derde land, geen gunstigere behandeling mogen krijgen dan in een lidstaat gevestigde ondernemingen, indien zij in de EU vervoersactiviteiten verrichten.

Met dit wetsvoorstel wordt ook een deel van de HSO EU-VK geïmplementeerd. De HSO EU-VK bevat bepalingen voor ondernemers van goederenvervoer over de weg die bestuurders detacheren naar het grondgebied van de andere partij bij de overeenkomst. Deze bepalingen hangen dermate nauw samen met de detacheringsbepalingen uit de Mobiliteitsrichtlijn, dat de regering er uit oogpunt van doelmatigheid en efficiëntie voor kiest om ze door middel van hetzelfde wetsvoorstel te implementeren. Voor de verdere toelichting hierop wordt verwezen naar de artikelsgewijze toelichting van artikel 9h van dit wetsvoorstel.

4. Gevolgen (m.u.v. financiële gevolgen)

De gevolgen van de implementatie van de Mobiliteitsrichtlijn voor Nederlandse burgers en bedrijven zijn beperkt, aangezien dit wetsvoorstel ziet op buitenlandse dienstverrichters in het wegvervoer die in Nederland een dienst verrichten en op hun naar Nederland gedetacheerde bestuurders.

Buitenlandse vervoersondernemingen zullen, wanneer zij cabotage, niet-bilateraal vervoer en niet-vrijgestelde vormen van bilateraal en gecombineerd vervoer verrichten in Nederland, rekening moeten houden met de harde kern van arbeidsvoorwaarden die ze voor hun gedetacheerde bestuurders moeten garanderen.

Daarnaast zullen zij via de nieuwe IMI-module een detacheringsverklaring moeten indienen voor aanvang van de werkzaamheden. Dit gebeurt thans via het reguliere meldloket in het kader van artikel 8 WagwEU. De andere

documenten die de dienstverrichter aan de bestuurder moet meegeven, hetzij in papieren vorm, hetzij in elektronische vorm, zijn tot het minimum beperkt. Het gaat met uitzondering van de detachingsverklaring om reeds bestaande documenten, zoals bewijs van de vervoersactiviteiten en de tachograafgegevens.

Nederlandse wederpartijen van de buitenlandse vervoersonderneming, zoals bijvoorbeeld expediteurs en contractanten, worden medeverantwoordelijk indien zij wisten of hadden moeten weten dat de vervoersdienst waartoe zij opdracht gaven een inbreuk zou betekenen op de detachingsregels voor de wegvervoersector.

De gevolgen voor de overheid zijn beperkt. De gevolgen voor de rechtspraak zijn naar verwachting eveneens gering, gezien het mobiele karakter van de wegvervoersector en de complexiteit van onderzoeken om vast te stellen of de wetgeving wordt nageleefd. Er zijn geen directe gevolgen voor het milieu met betrekking tot deze richtlijn.

5. Uitvoering en handhaving

a. Handhavingstoets Nederlandse Arbeidsinspectie⁴

De Arbeidsinspectie heeft het wetsvoorstel beoordeeld op handhaafbaarheid en uitvoerbaarheid. De NLA werkt aan de bevordering van eerlijk, gezond en veilig werk houdt risicogericht toezicht op de naleving van de wettelijke arbeidsvoorwaarden en omstandigheden waaronder de WagwEU en de Wml. De cao-partijen zijn primair verantwoordelijk voor het toezicht op de naleving van de harde kern van cao-voorwaarden.

De Arbeidsinspectie constateert dat de implementatie van de Mobiliteitsrichtlijn in de WagwEU gevolgen heeft voor het toezicht op de Nederlandse Wml in het internationaal wegtransport. De NLA benadrukt dat het in de huidige situatie geen eenvoudige opgave is om vast te stellen of de WagwEU en Wml van toepassing zijn en worden nageleefd in het internationale wegtransport in Nederland, mede vanwege het mobiele karakter van de werkzaamheden. Enerzijds verduidelijkt de Mobiliteitsrichtlijn in welke gevallen er sprake is van detachering en versterkt zij daarmee de handhaafbaarheid. Anderzijds blijkt volgens de NLA dat de Mobiliteitsrichtlijn het toezicht op de WagwEU en de Wml compliceert en zelfs kan belemmeren. In sommige situaties, zoals bij incidentele arbeid, lijkt de richtlijn er volgens de NLA aan bij te dragen dat de Nederlandse Wml in het internationale wegvervoer niet of nauwelijks handhaafbaar is. Tegelijkertijd merkt de NLA op dat nog er nog veel onduidelijkheden en onzekerheden bestaan waardoor het nog niet goed mogelijk is de gevolgen van de richtlijn voor de handhaving in volle omvang in kaart te brengen.

Gedurende de totstandkoming van dit wetsvoorstel en naar aanleiding van de handhavingstoets is veelvuldig ambtelijk overleg geweest tussen het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en de NLA. Ook is er overleg geweest met de Europese Commissie.

Het wetsvoorstel verduidelijkt in welke gevallen er sprake is van detachering en in welke gevallen niet. Dit leidt tot meer duidelijkheid over wanneer de Nederlandse arbeidswetgeving van toepassing is. De NLA wijst op de volgende gevolgen van dit wetsvoorstel.

⁴ Tevens ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

Reikwijdte van het wetsvoorstel

De NLA geeft aan dat uit het wetsvoorstel volgt dat een groot aantal vervoersbewegingen in het internationaal wegtransport niet als gedetacheerde arbeid gezien kunnen worden, waardoor de Nederlandse Wml en de harde kern van arbeidsvoorwaarden uit de cao niet zonder meer van toepassing zijn. De NLA benadrukt dat toezicht niet aan de orde is als er geen sprake is van detachering en de harde kern van arbeidsvoorwaarden, waaronder de Wml, niet van toepassing is.

Zuivere dienstverlening

De WagwEU heeft betrekking op drie vormen van detachering: zuivere dienstverlening, intra-concerndetachering en terbeschikkingstelling van arbeidskrachten. De wegtransportbepalingen van dit wetsvoorstel hebben alleen betrekking op zuivere dienstverlening. De NLA merkt op dat hierdoor in het internationaal wegtransport de vorm van de detachering bepalend is voor welk artikel uit de WagwEU van toepassing is. De NLA geeft aan dat dit gevolgen heeft voor de bewijsvoering en de eventuele boeteoplegging voor WagwEU-overtredingen in het wegtransport.

Voorts merkt de NLA op dat de forse inzet en energie die de NLA eerst zou moeten besteden aan het vaststellen van de aard van de detachering, ten koste gaat van de inzet om vast te stellen of de chauffeur voor de arbeid die in Nederland is verricht, het loon gekregen heeft waar hij recht op heeft.

Vaststellen detachering

De NLA acht het op basis van de richtlijn en daarmee het wetsvoorstel niet altijd duidelijk op basis van welke criteria er sprake is van detachering. Een aantal criteria speelt een rol, zoals de vestigingsplaats van de dienstverrichter, het begin- en eindpunt van de vervoersbeweging, laad- en losactiviteiten en het al dan niet beladen zijn van de vrachtwagen. Een scherpe en heldere definitie van deze begrippen ontbreekt vooralsnog, terwijl dit van belang is om te kunnen vaststellen of de wet is nageleefd, aldus de NLA.

De voorafgaande transportbewegingen, zoals opgenomen in artikel 9b van het wetsvoorstel, zijn volgens de NLA van invloed op de beantwoording van de vraag of er sprake is van detachering in de zin van dit wetsvoorstel. De NLA zal dus eerst voorafgaande transportbewegingen, vaak buiten Nederland, moeten onderzoeken, bijvoorbeeld aan de hand van de vrachtbrieven. Dit onderzoek is complex en arbeidsintensief. Het analyseren en interpreteren van vrachtbrieven maakt op dit moment geen vast onderdeel uit van de controlesystematiek van de NLA. De NLA geeft aan dat ze op dit punt aanvullende kennis en expertise zullen moeten ontwikkelen.

De regering merkt hierover het volgende op. Bestuurders zijn reeds verplicht om het moment van grensoverschrijding handmatig te registreren in de tachograaf overeenkomstig artikel 34, zevende lid, van Verordening (EU) nr. 165/2014.⁵ Op dit moment kunnen laad- en losmomenten tijdelijk slechts onder een algemene noemer worden geregis-

⁵ Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 4 februari 2014 betreffende tachografen in het wegvervoer, tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende het controleapparaat in het wegvervoer en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (PbEU L 60/1).

treed in de tachograaf. Dat kan pas expliciet vanaf de invoering van de slimme tachograaf 2.0, die op zijn vroegst in augustus 2023 wordt ingevoerd.

Tot de invoering van de slimme tachograaf 2.0 zal het laad- en losmoment daarom moeten worden vastgesteld aan de hand van het bewijs van vervoer (vrachtbrieven, eCMR), dat informatie bevat over laden en lossen. Deze informatie kan worden vergeleken met de tachograafgegevens. Indien noodzakelijk kunnen voorts andere documenten worden opgevraagd bij de vervoersonderneming op grond van artikel 9f, zoals de documentatie in verband met de beloning van de bestuurder en de bescheiden waaruit blijkt hoeveel uren de bestuurder heeft gewerkt. Voorts kunnen inlichtingen worden gevorderd van de bestuurder of dienstverrichter, in het eventuele geval dat het laad- en losmoment niet uit de verplicht beschikbare gegevens en bescheiden kunnen worden afgeleid. Slechts als het voor zou komen dat het moment van laden en lossen niet kan worden vastgesteld aan de hand van de documenten en inlichtingen die kunnen worden opgevraagd tijdens een wegcontrole en nadien via IMI, dient tijdelijk af te worden gegaan op het moment van grensoverschrijding.

Het wetsvoorstel expliciteert wanneer er sprake is van detachering en wanneer er geen sprake is van detachering. Dit zijn zowel positief als negatief geformuleerde voorwaarden. Hierdoor bestaat volgens de Arbeidsinspectie het risico dat bepaalde vervoersbewegingen niet expliciet onder de Detacheringsrichtlijn vallen maar ook niet expliciet daarvan zijn uitgezonderd. De NLA verzoekt te bezien of het mogelijk is om de formuleringen in artikel 9b zodanig aan te passen dat er minimale ruimte geboden wordt voor een tussenpositie die noch onder het eerste lid, noch onder het tweede lid te scharen is, met inachtneming van de ruimte die de richtlijn zelf hiervoor biedt.

Het voorgestelde artikel 9b, eerste lid, is aangepast. Dit artikel bepaalt nu expliciet dat het verrichten van niet-bilaterale vervoersactiviteiten als detachering moet worden aangemerkt.

De regering merkt daarnaast op dat voor het beantwoorden van de vraag of er sprake is van detachering of niet, onder meer rekening moet worden gehouden met de vestigingsplaats van de dienstverrichter, en het laden en lossen in andere lidstaten. Voor de vervoersbewegingen die noch onder het eerste, noch onder het tweede lid van artikel 9b vallen, geldt dat de situatie beoordeeld wordt aan de hand van de mate van verbondenheid met het land van ontvangst, zoals uitgewerkt in de jurisprudentie van het EU-Hof. De basisregels van de Detacheringsrichtlijn en de WagwEU zijn op deze vervoersbewegingen van toepassing. De passage in paragraaf 3c (Europeesrechtelijk kader) in de memorie van toelichting is verder uitgewerkt om meer duidelijkheid te bieden over de criteria die een rol spelen in de beoordeling van het bestaan van een voldoende nauwe band met het land van ontvangst. Dit zal ook verder worden uitgewerkt in lagere regelgeving of het handhavingsbeleid.

Daarnaast merkt de NLA op dat uit artikel 9b volgt dat een bestuurder als gedetacheerde werknemer wordt aangemerkt als er sprake is van cabotage, terwijl een bestuurder wordt aangemerkt als gedetacheerde bestuurder als er sprake is van zuivere dienstverlening. Dit onderscheid veronderstelt dat bestuurders die cabotageritten verrichten onder twee verschillende WagwEU-regimes kunnen vallen. De NLA heeft verzocht het wetsvoorstel op dit punt te verhelderen.

Volgens dit wetsvoorstel valt een bestuurder alleen onder de nieuwe regels als sprake is van zuivere dienstverrichting. Bij cabotage is altijd sprake van detachering. Als er dus sprake is van cabotage, maar niet van zuivere dienstverrichting, is sprake van een gewone gedetacheerde werknemer onder de huidige WagwEU-regels en dus niet van een gedetacheerde bestuurder, waarop hoofdstuk IIIa van toepassing is. In dat geval geldt ook de harde kern van arbeidsvoorwaarden, maar de administratieve plichten zijn anders. De passage in paragraaf 3c (Europeesrechtelijk kader) is op dit punt verduidelijkt met een schematisch overzicht. Daarnaast wordt op dit punt nader ingegaan in de artikelsgewijze toelichting van artikel 9b.

Instrumentarium

De NLA geeft aan dat het van belang is voor het vaststellen van een overtreding van de bepalingen van dit wetsvoorstel dat vastgesteld wordt dat er sprake is van zuivere dienstverlening. Dit wetsvoorstel gaat uit van een handhavingssystematiek waarbij de toezichthouders toezicht uitoefenen aan de hand van de in het wetsvoorstel vastgestelde schriftelijke bescheiden verkregen via de chauffeur en via de IMI-module. Volgens de NLA is het vervolgens van belang voor de vaststelling of er sprake is van zuivere dienstverlening, welke werkgever het gezag uitoefent. De NLA geeft aan dat zij dit doet aan de hand van alle relevante feiten en omstandigheden die in onderlinge samenhang worden afgewogen.

Volgens de NLA kan de handhavingssystematiek van dit wetsvoorstel leiden tot een ernstige belemmering van de mogelijkheden die de NLA heeft om toezicht te houden op de naleving van de Wml, omdat het complex is om uitsluitend aan de hand van documenten vast te stellen wanneer er sprake is van zuivere dienstverrichting en detachering in de zin van het wetsvoorstel. Daarnaast betwijfelt de NLA of de reguliere bevoegdheden voor toezichthouders zoals bedoeld in de Algemene wet bestuursrecht, waaronder het vragen om informatie, en de bevoegdheid om direct bij de werkgever gegevens op te vragen zoals bedoeld in artikel 18b, tweede lid, Wml nog onverkort kunnen worden toegepast bij zuivere dienstverlening in het internationaal wegtransport. De NLA merkt daarbij op dat het, op basis van de beschikbare informatie, nog onduidelijk is of de limitatieve opsomming van gegevens die via IMI kunnen worden opgevraagd, en de beperkingen van de mogelijkheden om toezichthoudende bevoegdheden uit te oefenen ten aanzien van bestuurders, nauw of ruim moeten worden uitgelegd.

De bescheiden die kunnen worden opgevraagd via de IMI-module lijken niet altijd voldoende om vast te kunnen stellen of de Wml is nageleefd of niet. Daarvoor zijn in de praktijk vaak aanvullende antwoorden nodig over feiten en omstandigheden samenhangend met de arbeidsvoorwaarden en over afspraken tussen werkgever en werknemer die van invloed zijn op het loon waar de chauffeur recht op heeft. Dit hangt mede samen met de specifieke vormgeving van de Nederlandse Wml.

De NLA verzoekt daarom om het wetsvoorstel en de toelichting daarop zodanig aan te passen dat deze – met inachtneming van de Mobiliteitsrichtlijn – maximale ruimte biedt om mondelinge en schriftelijke informatie op te kunnen vragen die noodzakelijk is ten behoeve van het toezicht op de Wml. Volgens NLA kan een verruiming van de reikwijdte van het begrip beloning in het wetsvoorstel hieraan bijdragen.

Handhaving in deze grensoverschrijdende, mobiele sector is inherent complex. Bestuurders zijn immers in korte tijd in verschillende landen werkzaam. Dit wetsvoorstel leidt tot een wijziging in de handhavingssyste-

matiek, zoals de NLA opmerkt. Naar aanleiding van bovengenoemde opmerkingen van de NLA zijn een aantal aanpassingen gedaan in het wetsvoorstel. Gezien de al bestaande complexiteit van handhaving en toezicht in deze sector en de gedane aanpassingen in dit wetsvoorstel, is de regering van oordeel dat het wetsvoorstel handhaafbaar is. Naar de verwachting van de regering zal dit leiden tot versterking van de handhaving en bijdragen aan een gelijk speelveld voor vervoersondernemingen. Via de meertalige IMI-module kan zowel de detachingsverklaring als een lijst van documenten worden opgevraagd rechtstreeks bij de betreffende vervoersonderneming of de bevoegde autoriteit in het land van vestiging van de ondernemer. De lijst van documentatie is opgenomen in artikel 9f.

De regering wenst verder het volgende te verduidelijken. Gelet op de overwegingen 18 tot en met 23 van de considerans van de richtlijn, wordt beoogd om de rechtsonzekerheid en hoge administratieve lasten voor ondernemingen terug te dringen die voortvloeien uit ongecoördineerde nationale maatregelen voor de toepassing en handhaving van de bepalingen inzake detachering in de wegvervoersector. Daarom moet het de lidstaten uitsluitend zijn toegestaan om wegvervoerondernemers te onderwerpen aan de administratieve voorschriften en controlemaatregelen van de Mobiliteitsrichtlijn. Het gaat daarbij om bepaalde documenten die in het voertuig aanwezig zijn voor inspectie tijdens wegcontroles, en andere documenten die door de ondernemers en de bevoegde autoriteiten ter beschikking moeten worden gesteld via de openbare IMI-interface. Deze controlevoorschriften gelden, op grond van artikel 1, elfde lid, van de Mobiliteitsrichtlijn, in afwijking van artikel 9, eerste en tweede lid, van de Handhavingsrichtlijn. Het eerste en tweede lid van artikel 9 van de handhavingsrichtlijn bevatten een niet-uitputtende opsomming van administratieve en controlemaatregelen. Alleen op dat punt geldt in de Mobiliteitsrichtlijn een ander, uitputtend regime, om de administratieve lasten voor vervoerders te beperken. Ten aanzien van gedetacheerde bestuurders kan dus geen gebruik meer worden gemaakt van de bepalingen die in Nederlandse regelgeving zijn geïmplementeerd op grond van deze artikelen uit de Handhavingsrichtlijn, te weten het bepaalde bij of krachtens de artikelen 7, 8 en 9 van de WagwEU.

Voor het overige zijn de bevoegde autoriteiten verplicht om gebruik te maken van het kader voor wederzijdse bijstand tussen de lidstaten dat in de handhavingsrichtlijn is vastgesteld, zo blijkt ook uit overweging 21 van de Mobiliteitsrichtlijn.⁶ Dat heeft dus in elk geval betrekking op de bepalingen omtrent wederzijdse bijstand en administratieve samenwerking; de artikelen 6 en 7 van de handhavingsrichtlijn.

Ook van artikel 10 van de handhavingsrichtlijn inzake inspecties wordt niet afgeweken. Dit is van belang voor de wegcontroles. Enerzijds blijkt uit de overwegingen 27 en 28 van de Mobiliteitsrichtlijn, dat beoogd wordt dat wegcontroles snel en efficiënt worden uitgevoerd en worden beperkt tot de aspecten die reeds efficiënt kunnen worden gecontroleerd met de tachograaf en de bijbehorende registratieapparatuur aan boord, en dat uitvoerige controles uitsluitend ter plaatse bij de onderneming worden verricht. Anderzijds schrijft artikel 10, eerste lid, van de handhavingsrichtlijn voor dat de lidstaten moeten zorgen voor adequate en doeltreffende controles op hun grondgebied conform het nationaal recht en de nationale praktijk. De regering leidt hieruit af dat tijdens wegcontroles, naast het opvragen van de limitatief in de Mobiliteitsrichtlijn opgesomde

⁶ De uitsluiting van artikel 9, eerste en tweede lid, van de Handhavingsrichtlijn in artikel 1, elfde lid, van de Mobiliteitsrichtlijn, brengt immers de insluiting van het regime uit de Handhavingsrichtlijn voor wat de overige administratieve maatregelen betreft met zich.

documenten, ook op grond van artikel 5:16 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) inlichtingen van de bestuurder kunnen worden gevorderd die redelijkerwijs voor de vervulling van de toezichtstaak nodig zijn, en zonder welke inlichtingen dus geen sprake zou zijn van een adequate en doeltreffende controle. Onder redelijkerwijs dient in dit verband dus in elk geval te worden verstaan, dat geen inlichtingen mogen worden gevorderd voor zover die informatie ook uit de documenten en registratieapparatuur in de cabine kan worden afgeleid. Te denken valt aan controlerende vragen over de beloning, de gezagsrelatie, de arbeidsomstandigheden en de rij- en rusttijden. Zonder het vaststellen van de gezagsrelatie bijvoorbeeld, is niet bekend of de Mobiliteitsrichtlijn op de bestuurder van toepassing is en zo ja, of een kopie van de detachingsverklaring in de cabine beschikbaar dient te zijn, aan de hand waarvan nader onderzoek dient te worden verricht. Het vragen naar bijvoorbeeld de beloning kan noodzakelijk zijn om de antwoorden bij een eventueel later uitgebreid onderzoek te vergelijken met de gegevens verkregen van de dienstverrichter. Indien artikel 1, elfde lid, van de Mobiliteitsrichtlijn (in samenhang met de considerans), dus zo strikt zou worden geïnterpreteerd dat de daar limitatief opgesomde administratieve voorschriften en controlemaatregelen niet het vorderen van bepaalde essentiële inlichtingen zou omvatten, dan zou daarmee geen sprake meer kunnen zijn van adequate en doeltreffende wegcontroles.

Voorts merkt de regering op, dat in de richtlijn limitatief is opgesomd welk soort gegevens de Arbeidsinspectie mag opvragen. In die zin beperkt de richtlijn de bevoegdheden; meer soorten gegevens mogen er niet worden opgevraagd. Tegelijk laten de categorieën ruimte voor de lidstaten om het opvragen mogelijk te maken van de gegevens die noodzakelijk zijn voor een adequate controle op de naleving van hun specifieke wetgeving. In het tweede lid met betrekking tot de documentatie die kan worden opgevraagd via de nieuwe IMI-module, is de «documentatie in verband met de beloning van de bestuurder met betrekking tot de detachingsperiode» opgenomen.

De regering leidt hieruit af dat de NLA met betrekking tot de beloning bevoegd is om alle documentatie op te vragen die noodzakelijk is om te beoordelen of de toepasselijke regelgeving inzake beloning, met name de Wml, is nageleefd. De regering meent juist dat als niet alle gegevens zouden worden opgevraagd die noodzakelijk zijn, er geen sprake zou zijn van een adequate en doeltreffende controle en dit op gespannen voet zou staan met artikel 10, eerste lid, van de handhavingsrichtlijn dat, zoals hiervoor beschreven, zonder meer van toepassing is.

Aangezien deze gegevens noodzakelijk zijn om vast te stellen of de Wml is nageleefd, moet er volgens de regering van uit worden gegaan dat onder «documentatie in verband met de beloning van de bestuurder met betrekking tot de detachingsperiode» in elk geval moet worden begrepen de in artikel 18b, tweede lid, Wml bedoelde gegevens en bescheiden. Het betreft onder meer, op grond van onderdeel a, een opgave als bedoeld in artikel 626 van Boek 7 van het Burgerlijk Wetboek, dan wel andere bescheiden waaruit de in dat artikel voorgeschreven gegevens blijken. In die opgave moet niet alleen het loonbedrag worden vermeld, maar ook de bedragen waaruit dit is samengesteld en de bedragen die op het loonbedrag zijn ingehouden, met de expliciete verplichting om de laatste twee gegevens te specificeren. Ook kan via deze module de arbeidsovereenkomst worden opgevraagd. In de detachingsverklaring dient de vervoersonderneming de startdatum van de arbeidsovereenkomst van de gedetacheerde bestuurder en het toepasselijke recht op de arbeidsovereenkomst aan te geven. Ten overvloede wordt vermeld dat de NLA bevoegd is om inzage te vorderen

van zakelijke gegevens en bescheiden, voor zover dat redelijkerwijs voor de vervulling van de toezichtstaak noodzakelijk is (artikel 5:17, in samenhang met 5:13, Awb).

De regering is van opvatting dat de voornoemde grondslagen voldoende handvatten bieden om, tijdens wegcontroles en uitvoerig administratief onderzoek achteraf, effectieve en adequate controle uit te oefenen op de naleving van de toepasselijke regelgeving, waaronder in voorkomend geval de Wml. Daarom is het niet noodzakelijk of wenselijk om de reikwijdte van dit begrip in dit wetsvoorstel te verruimen.

Nieuw beboetbaar feit

Aan de beboetbare feiten van artikel 12 WagwEU wordt met dit wetsvoorstel een nieuw beboetbaar feit toegevoegd. In het nieuwe derde lid wordt aangegeven dat als een dienstverrichter een overtreding begaat, de verzender, expediteur of (sub)contractant wordt geacht eenzelfde overtreding te hebben begaan, wanneer deze wist of weet had kunnen hebben van een overtreding van de nieuwe detacheringsregels door de dienstverrichter. Voor de NLA is onduidelijk hoe de NLA de verzender, expediteur of (sub)contractant in beeld kan krijgen en hoe dit bewezen moet worden met behulp van de ter beschikking staande bestuursrechtelijke middelen. De NLA geeft aan dat opzet, willens en wetens, en moedwilligheid van oorsprong begrippen zijn uit het strafrecht. De NLA verzoekt hier in de lagere regelgeving of boetebeleidsregels WagwEU rekening mee te houden, bijvoorbeeld bij de vaststelling van het boetenormbedrag, dan wel deze bepaling in een andere wet, zoals de Wet economische delicten, te implementeren.

De toevoeging aan artikel 12 WagwEU is verkozen boven sanctionering op grond van bijvoorbeeld de Wet op de economische delicten, omdat deze overtreding een afgeleide is van een overtreding door de dienstverrichter. De dienstverrichter valt onder het bestuursrechtelijke sanctiekader van de WagwEU, dus is het wenselijk om diens contractuele wederpartij onder hetzelfde regime te brengen.

Dit punt wordt meegenomen bij de uitwerking van lagere regelgeving, waaronder de boetebeleidsregels behorende bij de WagwEU, en bij de uitwerking van het handhavingsbeleid.

b. Handhavingstoets ILT⁷

De ILT acht het wetsvoorstel uitvoerbaar en handhaafbaar, uitgaande van de afspraken tussen ILT en de NLA die worden vastgelegd in een machtigingsbesluit. Naar verwachting heeft de ILT één extra fte nodig voor het uitvoeren van het toezicht.

c. Autoriteit Persoonsgegevens

De administratieve maatregelen en controlemaatregelen, genoemd in dit wetsvoorstel, brengen de verwerking van persoonsgegevens met zich mee. De AVG stelt regels over het verwerken van persoonsgegevens, waaronder de vereisten van grondslag, noodzaak en dataminimalisatie. De AP adviseert om deze gegevensbeschermingsaspecten te onderbouwen in een aparte privacyparagraaf in de toelichting. Dit advies van de AP is overgenomen. In de algemene toelichting is een aparte paragraaf «Verwerking van persoonsgegevens» opgenomen.

⁷ Tevens ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

6. Financiële gevolgen

a. Administratieve lasten

De administratieve lasten (het voldoen aan informatieverplichtingen voortvloeiend uit wet- en regelgeving) en de inhoudelijke nalevingskosten (de kosten voor het voldoen aan de inhoudelijke verplichtingen zoals vastgelegd in wet- en regelgeving) vormen gezamenlijk de kosten die samenhangen met regeldruk. De regering streeft ernaar de regeldruk voor burgers, bedrijven en professionals terug te dringen. Bij de voorbereiding van dit voorstel is nagegaan of sprake is van regeldrukeffecten.

Met dit wetsvoorstel gaan administratieve lasten gepaard voor vervoersondernemingen uit andere EU-lidstaten.

Ten eerste vloeien administratieve lasten voort uit de kennisname door buitenlandse vervoersondernemingen van de nieuwe bepalingen uit dit wetsvoorstel. Ten tweede zullen buitenlandse vervoersondernemingen de nieuwe regels moeten toepassen. Dat betekent dat zij bij de planning van hun vervoersdiensten moeten bekijken wanneer er sprake is van detachering en wanneer zij de harde kern van Nederlandse arbeidsvoorwaarden moeten garanderen. Ten derde zullen zij bekend moeten raken met de nieuwe meertalige module die verbonden is met het IMI-systeem, dat is ontwikkeld door de Europese Commissie en waar de buitenlandse vervoersondernemingen hun detachingsverklaring na de inwerkingtreding in moeten indienen.

De administratieve lasten voor buitenlandse vervoersondernemingen zullen naar verwachting tegelijkertijd afnemen. Voor het moment van inwerkingtreding van dit wetsvoorstel zijn buitenlandse vervoersondernemingen verplicht om zich te melden via het meldloket voor gedetacheerde werknemers, indien zij bestuurders naar Nederland detacheren. Dit meldloket is in het Nederlands en Engels beschikbaar. In de huidige situatie geldt in de meeste lidstaten een meldplicht, waaraan de lidstaten een eigen invulling hebben gegeven. De nieuwe IMI-module is meertalig en bevat één formulier dat hetzelfde is voor alle lidstaten in de EU, in plaats van de verschillende manieren van het doen van een melding in de lidstaten waar een gedetacheerde bestuurder naartoe gaat.

De administratieve voorschriften en controlemaatregelen worden door dit wetsvoorstel verder geharmoniseerd, wat naar verwachting ook zal leiden tot een vermindering van administratieve lasten. De buitenlandse vervoersonderneming dient een beperkt aantal documenten aan de gedetacheerde bestuurder mee te geven, digitaal of op papier. Het gaat om drie documenten: een kopie van de detachingsverklaring die de vervoersonderneming in de met IMI verbonden interface heeft ingevuld, het bewijs van vervoer en de tachograafgegevens. De laatste twee documenten moeten op grond van huidige regelgeving al in de cabine aanwezig zijn. Voorts hoeven de overige documenten, die nu op grond van artikel 9 WagwEU in de cabine van de bestuurder aanwezig moeten zijn, zoals de arbeidsovereenkomst, loonstrookjes en betalingsbewijzen, niet meer in de cabine van de gedetacheerde bestuurder aanwezig te zijn. De buitenlandse vervoersonderneming kan deze documenten nu invoeren in de nieuwe IMI-module, na een daartoe strekkend verzoek van de toezichthouder. Ook is het benoemen van de contactpersoon voor de toezichthoudende instanties in Nederland vereenvoudigd. Volgens de huidige regelgeving moet de contactpersoon in Nederland aanwezig zijn. Dat kan de gedetacheerde chauffeur zijn of een andere contactpersoon in Nederland. Met dit wetsvoorstel wordt hier een uitzondering op gemaakt. De dienstverrichter in de wegvervoersector dient voortaan de vervoers-

manager of een andere persoon in de lidstaat van vestiging aan te wijzen als contactpersoon.

De stijging in administratieve lasten is voornamelijk eenmalig en komt voort uit de kennisneming van de nieuwe regels betreffende detachering in het wegvervoer. Tegelijkertijd vindt er een daling van administratieve lasten plaats door de harmonisatie van administratieve maatregelen en controlevoorschriften voor de wegvervoersector binnen de Europese Unie. De regering verwacht derhalve per saldo een daling van administratieve lasten.

b. Uitvoeringskosten

De uitvoeringskosten bedragen 1 fte voor het toezicht door de ILT.

7. Advies en consultatie

a. Toets Adviescollege toetsing regeldruk

Het Adviescollege toetsing regeldruk heeft het dossier niet geselecteerd voor een formeel advies, omdat het wel gevolgen voor de regeldruk heeft, maar die ten tijde van het opstellen van de EU-richtlijn al toereikend in beeld zijn gebracht.

b. Consultatie met sociale partners

Over de implementatie van de Mobiliteitsrichtlijn is overleg gevoerd met de sectorale werkgevers- en werknemersorganisaties en met de werkgevers- en werknemersorganisaties binnen het kader van de Stichting van de Arbeid. Naar aanleiding van deze overleggen is het wetsvoorstel op een aantal punten verduidelijkt, bijvoorbeeld in de omschrijving van de tweede generatie slimme tachograaf in het algemeen deel van de toelichting in paragraaf 2 (Implementatiewetgeving). Ook is verduidelijkt dat intra-concerndetachering en uitzendarbeid onder de algemene detacheringsregelgeving vallen.

De sociale partners hebben zorgen geuit over de handhaving van het wetsvoorstel. Zij hebben gezamenlijk het belang van goede handhaving benadrukt voor de sociale bescherming van de bestuurder en het bestrijden van oneerlijke concurrentie.

Volgens de sociale partners moet in het wetsvoorstel duidelijk worden omschreven wanneer er sprake is van detachering. Er moet sprake zijn van heldere begripsbepalingen. Dat is ook van belang voor sociale partners in verband met het toezicht op de naleving van de arbeidsvoorwaarden die voortvloeien uit algemeen verbindend verklaarde cao-bepalingen. Naar aanleiding van de inbreng van sociale partners is de artikelsgewijze toelichting aangepast met voorbeelden en verduidelijkingen. Ook is expliciet bepaald dat bij niet-bilateraal vervoer sprake is van detachering. Daarnaast worden de sectorale sociale partners ook betrokken bij de uitwerking van lagere regelgeving, het handhavingsbeleid en de voorlichting.

Tot slot hebben sociale partners gezamenlijk aangegeven dat zij willen dat de huidige meldingsplicht voor zelfstandigen in het goederenvervoer en voor detacheringen in het geval van intra-concerndetachering en uitzendarbeid wordt gehandhaafd.

De meldingsplicht via de nieuwe IMI-module wordt nog nader uitgewerkt in lagere regelgeving. Daarin zal ook dit punt van sociale partners worden meegenomen.

c. Internetconsultatie

Het is staand kabinetsbeleid om in principe alle wetgeving in internetconsultatie te brengen, tenzij het bijvoorbeeld om puur technische wijzigingen of de implementatie van EU-regelgeving gaat. Nu voor de implementatie van deze richtlijn aanzienlijk minder tijd is gegeven dan de gebruikelijke twee jaar, is omwille van een voortvarende behandeling afgezien van de optie van internetconsultatie.

8. Overgangsrecht en inwerkingtreding

Op grond van artikel 9, eerste lid, van de richtlijn dient deze op 2 februari 2022 omgezet te zijn in nationale wetgeving. Deze datum wordt overschreden, met als gevolg dat de bepalingen van dit wetsvoorstel eerst gelden met ingang van het moment van inwerkingtreding. De handhavingsbevoegdheden die voortvloeien uit de Mobiliteitsrichtlijn kunnen tot dat moment niet worden gebruikt. Ook de administratieve verplichtingen inzake de detachingsverklaring en het beschikbaar stellen van documenten tijdens wegcontroles en via het IMI zullen tot dat moment niet gelden. De huidige regels op grond van de WagwEU en de Wet Avv blijven van toepassing, met inbegrip van de jaarmelding voor goederenvervoer op grond van artikel 9, onder c, BagwEU. Het zal mogelijk worden gemaakt om vanaf 2 februari 2022 op vrijwillige basis een detachingsverklaring in te dienen via de IMI-module. Indien van die mogelijkheid gebruik wordt gemaakt, kan het doen van een jaarmelding op grond van artikel 9 BagwEU achterwege blijven. Met betrekking tot de vraag welke vervoersactiviteiten als detachering worden aangemerkt, geldt dat dit tot het moment van inwerkingtreding van dit wetsvoorstel moet worden beoordeeld aan de hand van de huidige regels van de WagwEU, in samenhang met de maatstaven om te beoordelen of het werk dat een chauffeur verricht een voldoende nauwe band vertoont met het Nederlandse grondgebied.⁸ Aangezien in de Mobiliteitsrichtlijn is geconcretiseerd bij welke vervoersactiviteiten sprake is van een voldoende nauwe band, kan deze beoordeling plaatsvinden conform de bepalingen van de richtlijn.

In beginsel kennen de wijzigingen onmiddellijke werking, met uitzondering van de vrijstellingen inzake extra activiteiten van artikel 9b, tweede lid, onderdeel a, subonderdelen 3° en 4°, en onderdeel b, subonderdeel 4°. Deze bepalingen treden op een afzonderlijk moment in werking. Dit moment zal worden bepaald op de datum waarop de tweede generatie van de slimme tachografen, die voldoen aan de vereisten inzake de registratie van grensoverschrijdingen en extra activiteiten als bedoeld in artikel 8, eerste lid en eerste alinea, van Verordening 165/2014/EU, verplicht moeten worden ingebouwd in de voertuigen die voor het eerst worden geregistreerd in een lidstaat, in het kader van artikel 8, vierde alinea, van die verordening. Vanaf die datum, uiterlijk 21 augustus 2023, zijn de vrijstellingen inzake extra activiteiten van artikel 9b, tweede lid, onderdeel a, subonderdelen 3° en 4°, en onderdeel b, subonderdeel 4°, slechts van toepassing op bestuurders die gebruikmaken van voertuigen waarin een slimme tachograaf als bedoeld in de artikelen 8, 9 en 10 van die verordening is aangesloten.

⁸ HvJEU 1 december 2020, C-815/18, ECLI:EU:C:2020:976 (FNV tegen Van den Bosch Transporten BV, Van den Bosch Transporte GmbH en Silo-Tank Kft.).

Artikelsgewijs deel

Artikel I. Wijziging van de Wet arbeidsvoorwaarden gedetacheerde werknemers in de Europese Unie

Onderdeel A (artikel 1)

Met onderdeel A wordt een aantal begripsbepalingen toegevoegd aan artikel 1, eerste lid. Het begrip «derde land» wordt geïntroduceerd voor landen die geen lidstaat zijn in de zin van de WagwEU.

Daarnaast worden de begripsbepalingen van «IMI» en «IMI-verordening» overgeheveld uit het BagwEU, nu deze begrippen een aantal keer worden gebruikt in de voorgestelde artikelen 9e en 9f. Deze wijziging hangt samen met onderdeel B.

Tot slot worden verkorte aanduidingen van de Mobiliteitsrichtlijn en de Handels- en samenwerkingsovereenkomst EU-VK ingevoegd, waar in de voorgestelde wijziging van artikel 10 (onderdeel E) naar wordt verwezen.

Onderdeel B (artikel 4, eerste lid)

Deze wijziging hangt samen met onderdeel A, waarmee de begripsbepalingen van «IMI» en «IMI-verordening» worden verplaatst van het BagwEU naar de wet, omdat deze begrippen worden gebruikt in de voorgestelde artikelen 9e en 9f. Die wijziging brengt met zich mee dat de voluit aangehaalde IMI-verordening in artikel 4, eerste lid, vervangen kan worden door het verkorte begrip uit artikel 1.

Onderdeel C (artikelen 9a tot en met 9i)

Met dit onderdeel wordt voorgesteld om een nieuw hoofdstuk in de wet in te voegen, met specifieke detachingsregels met betrekking tot de wegvervoersector. Een afzonderlijk hoofdstuk verdient de voorkeur boven het verspreid implementeren van de bepalingen in de WagwEU, omdat de algemene bepalingen in de hoofdstukken I tot en met III op die manier toegankelijker blijven.

Artikel 9a

In het voorgestelde artikel 9a, eerste lid, is een aantal begripsbepalingen opgenomen die uitsluitend van belang zijn voor de specifieke detachingsregels in hoofdstuk IIIa. Het merendeel betreft verkorte aanduidingen van in de richtlijn aangehaalde EU-rechtshandelingen met betrekking tot de wegvervoersector, om de voorgestelde artikelen 9b tot en met 9i korter en leesbaarder te maken.

Daarnaast wordt voorgesteld het begrip «gedetacheerde bestuurder» toe te voegen, omdat de richtlijn een aantal administratieve plichten introduceert die slechts gelden ten aanzien van bestuurders die als gedetacheerd moeten worden aangemerkt.

De begripsbepaling bevat een aantal elementen. Ten eerste dient sprake te zijn van een bestuurder in de wegvervoersector. Het begrip «bestuurder» komt ook meermaals voor in de Mobiliteitsrichtlijn, zonder te worden gedefinieerd. Gelet op de vertaling in andere taalversies (*Kraftfahrer, drivers, conducteurs*, enz.) wordt bedoeld op de werknemer die een voertuig bestuurt in de wegvervoersector, niet de bestuurder van een (vervoers)onderneming. Bij de beoordeling van welke activiteiten vallen onder de sector wegvervoer, kan als leidraad worden gehanteerd welke

activiteiten worden gerekend tot de groepen goederenvervoer over de weg en personenvervoer over de weg in de Standaard Bedrijfsindeling (SBI) van het Centraal Bureau voor de Statistiek. Daarbij dienen alleen de activiteiten te worden betrokken die in Nederland worden uitgevoerd.

Voorts ziet het begrip bestuurder in de richtlijn op bestuurders, ongeacht of zij aangemerkt worden als gedetacheerd in de zin van de Detacheringsrichtlijn. Met het voorgestelde begrip «gedetacheerde bestuurder» in de WagwEU wordt daarentegen de bestuurder geduid die een gedetacheerde werknemer is als bedoeld in onderdeel 1 van de begripsbepaling van transnationale dienstverrichting in artikel 1 WagwEU. Artikel 1, tweede lid, van de Mobiliteitsrichtlijn bepaalt namelijk dat de specifieke regels op grond van deze richtlijn van toepassing zijn op bestuurders die werken voor in een lidstaat gevestigde ondernemingen die de in artikel 1, lid 3, onder a, van de Detacheringsrichtlijn bedoelde transnationale maatregelen nemen. Bij deze vorm van detachering (zuivere dienstverrichting) is sprake van een overeenkomst tussen de dienstverrichter en de dienstontvanger. Werknemers die uitsluitend gedetacheerd zijn in de zin van onderdeel 2 (intra-concernuitlening) of onderdeel 3 (uitzendarbeid), kunnen gelet op de begripsbepaling bijgevolg geen gedetacheerde bestuurder in de zin van de WagwEU zijn. Deze vormen van detachering zijn uitgezonderd in de Mobiliteitsrichtlijn, omdat de specifieke bepalingen daarin niet gericht zijn op dit type detacheringen. Daarom dienen die specifieke detacheringssituaties te worden beoordeeld volgens het algemene kader van de detacherings- en Handhavingsrichtlijn, omgezet in de bepalingen van de WagwEU, met uitzondering van hoofdstuk IIIa. De Detacheringsrichtlijn is immers onverminderd van toepassing op transnationale dienstverrichtingen in de sector wegvervoer. Voor die beoordeling gelden de maatstaven die het EU-Hof heeft aangereikt in het arrest FNV tegen Van den Bosch Transporten BV, Van den Bosch Transporte GmbH en Silo-Tank Kft. (C-815/18), om te beoordelen of het werk dat een chauffeur in het internationaal wegvervoer in de ontvangende lidstaat verricht, een voldoende nauwe band vertoont met dat grondgebied om hem als gedetacheerde werknemer in de zin van de Detacheringsrichtlijn aan te merken.

De bestuurder die de activiteiten verricht, bedoeld in artikel 9b, tweede lid, te weten bepaalde bilaterale vervoersactiviteiten en transitovervoer, kan evenmin worden aangemerkt als gedetacheerde bestuurder.

Het begrip «gedetacheerde bestuurder» wordt gebruikt in de artikelen 9c, 9d, 9e, 9f en 9h, om te verduidelijken dat deze bepalingen niet gelden ten aanzien van elke bestuurder in de wegvervoersector, maar slechts ten aanzien van gedetacheerde bestuurders zoals gedefinieerd in deze wet. Artikel 9g is daarentegen juist van toepassing op bestuurders, anders dan gedetacheerde bestuurders in de zin van de WagwEU.

Het tweede lid ziet op het begrip lidstaat. Artikel 1, eerste lid, WagwEU definieert dit begrip reeds als een staat binnen de Europese Unie of een andere staat die partij is bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte of Zwitserland. Het voorgestelde artikel 9a, tweede lid, wijkt hiervan af in de zin dat voor de toepassing van dit hoofdstuk als lidstaat wordt aangemerkt: een staat binnen de Europese Unie en bij ministeriële regeling aangewezen staten. Daarmee wordt gedoeld op Zwitserland en de EER-landen Noorwegen, Liechtenstein en IJsland. De Mobiliteitsrichtlijn geldt niet voor de EER-landen voordat deze in het EER-akkoord is geïncorporeerd. Zwitserland kan onder het toepassingsbereik wordt gebracht via een handelsakkoord. Op deze manier zijn deze landen reeds onder de werking gebracht van de regels van de Detacheringsrichtlijn en de Handhavingsrichtlijn, zodat het in de lijn der verwach-

tingen ligt dat de Mobiliteitsrichtlijn in het verlengde daarvan ook voor die landen zal komen te gelden. Indien en zodra dat gebeurt, worden bij ministeriële regeling de overige staten aangewezen waarop de Mobiliteitsrichtlijn van toepassing is. Op die manier worden deze staten gelijkgesteld met een lidstaat in de zin van de WagwEU, waarmee de reikwijdte van de transportbepalingen die met deze wet worden toegevoegd aan de WagwEU en de Wet Avv wordt uitgebreid tot die staten.

Artikel 9b

In artikel 9b is afgebakend bij welke activiteiten in het wegtransport al dan niet sprake is van een detacheringssituatie. Het onderscheid tussen de wel en niet uitgezonderde vormen van wegvervoer is gebaseerd op de mate van verbondenheid van de bestuurder en de verleende dienst met het grondgebied van de lidstaat van ontvangst.

Of een bestuurder als gedetacheerde werknemer wordt aangemerkt, is met name van belang voor de arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden waar hij recht op heeft. Op grond van artikel 2 WagwEU zijn de in het eerste lid genoemde artikelen, die onderdeel uitmaken van de Nederlandse «harde kern» van wettelijke arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden, van toepassing op gedetacheerde werknemers. Artikel 2a van de Wet Avv verschaft gedetacheerde werknemers recht op de harde kern van arbeidsvoorwaarden, voor zover die voortvloeien uit algemeen verbindend verklaarde bepalingen van de toepasselijke cao. Indien een bestuurder op grond van artikel 9b al dan niet als gedetacheerde werknemer wordt aangemerkt, volgt hieruit dus met name of diens werkgever de Nederlandse harde kern van arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden uit wettelijke bepalingen en toepasselijke cao-bepalingen moet waarborgen gedurende de detachering. Daarom is in artikel 9b verwezen naar het begrip gedetacheerde werknemer in plaats van gedetacheerde bestuurder.

Benadrukt wordt dat een bestuurder zowel een gedetacheerde bestuurder als een gedetacheerde werknemer kan zijn; welk begrip in dit wetsvoorstel wordt gehanteerd hangt ervan af of verwezen wordt naar de regels die toepasselijk zijn op alle gedetacheerde werknemers, zoals de harde kern van arbeidsvoorwaarden, of de regels die alleen betrekking hebben op detacheringssituaties in de wegvervoersector, zoals de verplichting omtrent de detachingsverklaring.

In het eerste lid, aanhef en onder a, is bepaald dat een bestuurder die cabotage verricht in Nederland als gedetacheerde werknemer wordt aangemerkt. Het betreft cabotage als bedoeld in Verordening 1072/2009/EG inzake het internationaal goederenvervoer over de weg, en cabotage als bedoeld in Verordening 1073/2009/EG inzake touringcar- en autobusdiensten. Aangezien cabotagevervoer volledig plaatsvindt binnen de lidstaat van ontvangst, is in elk geval bij cabotage binnen Nederland sprake van voldoende nauwe verbondenheid van de dienst met het Nederlandse grondgebied. Ook bij gecombineerd vervoer, waarbij het begin- of einde deel over de weg volledig plaatsvindt binnen Nederland, is sprake van cabotage waarop de detachingsregels van toepassing zijn.

Als de gedetacheerde werknemer cabotage uitvoert in het kader van zuivere dienstverrichting, valt de werknemer tevens onder de definitie van gedetacheerde bestuurder in artikel 9a, eerste lid, en zijn de artikelen met betrekking tot gedetacheerde bestuurders van toepassing.

Een voorbeeld ter illustratie: een bestuurder in dienst van een onderneming gevestigd in Roemenië laadt een partij goederen in Groningen in na een internationaal transport. Hij lost deze lading in Breda. Deze vervoersdienst door de in Roemenië gevestigde vervoersonderneming vindt volledig plaats binnen Nederland en betreft dus cabotage, zodat de bestuurder als gedetacheerde bestuurder wordt aangemerkt. Daarmee heeft deze bestuurder in Nederland recht op de Nederlandse harde kern van arbeidsvoorwaarden en zijn de administratieve verplichtingen van het voorgestelde hoofdstuk IIIa van de WagwEU van toepassing op de dienstverrichter.

Ook in geval van niet-bilateraal internationaal vervoer dat in Nederland wordt uitgevoerd is er voldoende verbondenheid met het Nederlandse grondgebied om de detachingsregels toe te passen. Niet-bilateraal internationaal vervoer wordt erdoor gekenmerkt dat de bestuurder betrokken is bij internationaal vervoer buiten de lidstaat van vestiging van de dienstverrichter. Dit zogeheten derdelandenvervoer is nauwer verbonden met de ontvangende lidstaat dan met de lidstaat van vestiging, zodat sprake is van voldoende verbondenheid, aldus overweging 13 van de considerans van de Mobiliteitsrichtlijn. Hoewel dit niet expliciet in de richtlijn is geregeld, is conform deze overweging in onderdeel b bepaald dat niet-bilateraal vervoer wordt aangemerkt als detachering. Subonderdeel 1° ziet op goederenvervoer (cross-trade), en subonderdeel 2° heeft betrekking op personenvervoer. Het is immers van groot belang voor de dienstverrichters, de bestuurders en de toezichthouder, dat helder is in welke gevallen sprake is van een detachingsituatie. Zou het namelijk niet uitdrukkelijk in de WagwEU worden opgenomen, dan zou de dienstverrichter op basis van alle met de dienst verbonden aspecten dienen te beoordelen of de bestuurder als gedetacheerd moet worden aangemerkt. Pas als dat duidelijk is, weet de dienstverrichter of hij verplicht is om een detachingsverklaring in te dienen, en moet voldoen aan de overige plichten die gelden bij detachering. Ook voor de bestuurder die niet-bilateraal vervoer uitvoert dient het duidelijk te zijn of hij in Nederland recht heeft op de Nederlandse harde kern van arbeidsvoorwaarden.

Bijvoorbeeld, een bestuurder in dienst van een vervoersonderneming die gevestigd is in Tsjechië vervoert een lading goederen van Marseille naar Venlo. De bestuurder wordt ten aanzien van het in Nederland gereden deel aangemerkt als gedetacheerde bestuurder.

Het tweede lid bevat een opsomming van situaties waarin een bestuurder niet wordt aangemerkt als gedetacheerde werknemer. In deze gevallen is de aard van de dienst nauw verbonden met de lidstaat van vestiging van de dienstverrichter, en wordt de band met Nederland als lidstaat van ontvangst onvoldoende nauw geacht om de Nederlandse detachingsregels op de bestuurders te kunnen toepassen, zonder de vrijheid om grensoverschrijdende wegvervoersdiensten te verrichten onevenredig te beperken.

Op grond van onderdeel a wordt een bestuurder niet aangemerkt als gedetacheerde werknemer in de zin van artikel 1, indien hij bepaalde bilaterale vervoersactiviteiten in het goederenvervoer verricht.

Het betreft ten eerste het vervoer van goederen, op basis van een vervoersovereenkomst, van de lidstaat van vestiging naar een andere lidstaat of een derde land. Het gaat om het begrip lidstaat van vestiging als bedoeld in Verordening 1071/2009/EG, zijnde «de lidstaat waar een onderneming gevestigd is, ongeacht het land van oorsprong van haar vervoersmanager». Bij diensten die vanuit een andere lidstaat op

Nederlands grondgebied worden verricht gaat het dus om de lidstaat waar de dienstverrichter is gevestigd. Indien bijvoorbeeld vanuit die lidstaat goederen worden vervoerd naar een gecontracteerde dienstontvanger in Nederland, is voor het deel van deze dienst dat in Nederland wordt uitgevoerd geen sprake van een detacheringssituatie waar de Nederlandse harde kern van arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden op moet worden toegepast.

Ten tweede worden bestuurders niet als gedetacheerde werknemers aangemerkt, indien zij bilateraal vervoer uitvoeren in de vorm van het vervoer van goederen, op basis van een vervoersovereenkomst, van een andere lidstaat of een derde land naar de lidstaat van vestiging. Dit betreft de gespiegelde situatie van subonderdeel 1°; daarmee zijn zowel inkomend als uitgaand bilateraal goederenwegtransport vrijgesteld.

Ten derde zijn de situaties als bedoeld in de subonderdelen 1° en 2° uitgezonderd, waarbij ten hoogste een extra laad- en/of losactiviteit wordt verricht in een lidstaat die of derde land dat wordt doorkruist. Er kunnen dus zowel éénmaal goederen worden geladen in een doorkruist land, als éénmaal worden gelost in een doorkruist land binnen hetzelfde traject, onder de voorwaarde dat dit niet dezelfde lidstaat is. Bij zowel laden als lossen in dezelfde lidstaat is immers sprake van cabotage, wat als een detacheringssituatie wordt aangemerkt. Vanaf 2 februari 2022 moeten bestuurders overeenkomstig artikel 34, zevende lid, van Verordening 165/2014/EU de gegevens over de grensoverschrijding handmatig registreren.

Bijvoorbeeld, stel dat een bestuurder een vervoersdienst van Nederland naar de lidstaat van vestiging Spanje verricht, dan kan hij daarnaast goederen in België laden en deze op weg naar Spanje in Frankrijk afleveren, zonder dat hij gedetacheerd is naar Nederland, België of Frankrijk.

Ten vierde wordt niet als gedetacheerde werknemer aangemerkt, de bestuurder die bilaterale vervoersactiviteiten verricht vanuit de lidstaat van vestiging, waarbij geen extra activiteit wordt verricht zoals laden of lossen in een doorkruist land, gevolgd door een bilaterale vervoersactiviteit terug naar de lidstaat van vestiging, waarbij ten hoogste twee extra laadactiviteiten en ten hoogste twee extra losactiviteiten worden verricht in de lidstaten of derde landen die worden doorkruist, mits de werknemer de goederen niet laadt en lost in dezelfde lidstaat.

Bijvoorbeeld, indien een Portugese transportonderneming uit hoofde van een dienstovereenkomst met een warehouse in Nederland een partij goederen levert, en de bestuurder op de heenreis geen goederen laadt of lost in de lidstaten die hij doorkruist, kan de bestuurder op de terugweg naar Portugal eenmaal goederen laden in België, nogmaals goederen laden in Frankrijk en een deel van deze goederen vervolgens lossen in Spanje, zonder dat de bestuurder als gedetacheerd moet worden aangemerkt.

Deze vrijstellingen inzake extra activiteiten, bedoeld in de subonderdelen 3° en 4°, zijn van toepassing tot uiterlijk 21 augustus 2023, wanneer, kort gezegd, slimme tachografen van de tweede generatie moeten worden ingebouwd in de voertuigen die voor het eerst worden geregistreerd in een lidstaat. Vanaf die datum gelden de in de subonderdelen 3° en 4° bedoelde vrijstellingen voor extra activiteiten slechts voor bestuurders die gebruikmaken van voertuigen waarin slimme tachografen zijn aangesloten. Zie hiervoor verder onderdeel D.

ot slot heeft subonderdeel 5° betrekking op gecombineerd goederenvervoer als bedoeld in Richtlijn 92/106/EEG. Kortweg is daar sprake van wanneer het traject deels over de weg en deels over spoor of water wordt uitgevoerd. De aard van dit soort dienstverlening is tijdens het begin- en het eindtraject nauw verbonden met de lidstaat van vestiging, indien het wegtraject op zich een bilaterale vervoersactiviteit is. Daarentegen is er, als het vervoer tijdens het wegtraject ofwel uitsluitend binnen de ontvangende lidstaat, ofwel als niet-bilateraal internationaal vervoer wordt verricht, voldoende verbondenheid met het grondgebied van de ontvangende lidstaat, en gelden de detacheringsregels wel. Daarom geldt de vrijstelling voor de bestuurder die het begin- of eindtraject uitvoert van gecombineerd vervoer alleen als het wegtraject bestaat uit bilaterale vervoersactiviteiten in het goederenvervoer als bedoeld in onderdeel a. Dat geldt overigens ook als het begin- of eindtraject van gecombineerd vervoer, dat uit bilaterale vervoersactiviteiten bestaat, bij algemene maatregel van bestuur op grond van artikel 2.2 van de Wet wegvervoer goederen onder het cabotageregime is gebracht, met toepassing van artikel 8 van Verordening 1072/2009/EG: ook in dat geval wordt de bestuurder niet aangemerkt als gedetacheerde werknemer.

Het hoofddoel van subonderdeel 5° is om uit te sluiten dat de regels over bilateraal wegtransport zodanig worden geïnterpreteerd, dat een bestuurder die uitsluitend in Nederland internationale transportactiviteiten verricht, of die diensten uitvoert die anderszins geen nauwe band vertonen met de lidstaat van vestiging, niet wordt beschouwd als gedetacheerd, op basis van de redenering dat het gecombineerd vervoer als geheel (het deel over de weg en het deel over spoor of water tezamen) bilateraal transport is, en dus onder de vrijstelling van een van de voorgaande subonderdelen valt. Een dergelijke interpretatie zou de bestuurder de bescherming ontnemen die passend is voor de binding met de lidstaat of lidstaten waar hij het wegvervoer uitvoert. Dit geldt temeer in gevallen waarin bestuurders min of meer duurzaam aanwezig zijn in de lidstaat van ontvangst, om daar de wegtrajecten van opeenvolgende gecombineerde vervoersdiensten uit te voeren. De strekking van subonderdeel 5° is dus in feite om de bestuurder die het begin- of eindtraject over de weg uitvoert van gecombineerd vervoer, gelijk te behandelen met de bestuurder die eenzelfde vervoersdienst uitvoert die geen onderdeel vormt van gecombineerd vervoer.

Ter illustratie van de toepassing van subonderdeel 5° een voorbeeld: een Eindhovense fabrikant contracteert een in Spanje gevestigde vervoersonderneming om onderdelen te leveren, en die dienstverrichter vervoert de goederen over zee van Spanje naar de haven in Antwerpen, waarna de goederen over de weg worden vervoerd naar Eindhoven. Omdat het eindtraject over de weg wordt uitgevoerd in andere lidstaten dan de lidstaat van vestiging, is sprake van niet-bilateraal vervoer, en wordt de bestuurder van de vrachtwagen tijdens dit eindtraject van België naar Nederland aangemerkt als gedetacheerde bestuurder.

Onderdeel b bevat een opsomming van vrijgestelde situaties van bilateraal personenvervoer, in internationaal ongeregeld of geregeld personenvervoer als bedoeld in Verordening 1073/2009/EG.

Op grond van subonderdeel 1° wordt een bestuurder niet aangemerkt als gedetacheerde werknemer in de zin van artikel 1 WagwEU, indien hij bilaterale vervoersactiviteiten in het personenvervoer verricht, bestaande in het meenemen van passagiers vanuit de lidstaat van vestiging, en het afzetten van deze passagiers in een andere lidstaat of derde land.

Subonderdeel 2° betreft de omgekeerde situatie van onderdeel a, namelijk het meenemen van passagiers vanuit een andere lidstaat of derde land en het afzetten van deze passagiers in de lidstaat van vestiging.

Subonderdeel 3° ziet op bilateraal personenvervoer waarbij de bestuurder passagiers zowel meeneemt als afzet in de lidstaat van vestiging, om in de tussentijd plaatselijke excursies in een andere lidstaat of een derde land uit te voeren, overeenkomstig Verordening 1073/2009/EG. Hierbij valt te denken aan een Duitse touroperator, die de bestuurder toeristen laat ophalen in Bonn en Keulen, vervolgens naar Nederland laat rijden voor een excursie, en de passagiers daarna weer laat afzetten in Duitsland.

Op grond van subonderdeel 4° is bilateraal personenvervoer vrijgesteld, bestaande in het verrichten van een bilaterale activiteit als bedoeld in subonderdeel 1° of 2°, of de terugrit van dit traject, naast het maximaal eenmaal laten instappen en maximaal eenmaal laten uitstappen van passagiers in de lidstaten of derde landen die worden doorkruist, mits de bestuurder geen personenvervoersdiensten tussen twee locaties binnen de doorkruiste lidstaat aanbiedt. Indien voor een internationale personenvervoerdienst bijvoorbeeld passagiers worden vervoerd van Frankrijk naar Letland, geldt de vrijstelling nog steeds indien de bestuurder op de terugweg naar Frankrijk passagiers meeneemt op twee locaties in Nederland en deze passagiers afzet in België. Indien echter een deel van de in Nederland opgehaalde passagiers wordt afgezet op een andere locatie binnen Nederland voordat de grens is overschreden, is sprake van een personenvervoersdienst tussen twee locaties binnen een doorkruiste lidstaat en is deze uitzondering niet van toepassing. Vergelijkbaar aan de vrijstellingen inzake extra activiteiten, bedoeld in de subonderdelen 3° en 4° van onderdeel a, is deze vrijstelling slechts algemeen van toepassing tot de datum waarop, kort gezegd, bepaalde slimme tachografen verplicht moeten worden ingebouwd in nieuwe voertuigen. Vanaf die datum, uiterlijk 21 augustus 2023, is deze vrijstelling van subonderdeel 4° inzake extra activiteiten slechts van toepassing op bestuurders die gebruikmaken van voertuigen waarin een voorgeschreven slimme tachograaf is aangesloten. Zie hiervoor gedetailleerder onderdeel D.

Bij internationaal vervoer in doorvoer over het grondgebied van een lidstaat is geen sprake van detachering in de zin van de Detacheringsrichtlijn. Bij dit zogeheten transitovervoer, waarbij de bestuurder door een lidstaat reist zonder er vracht te laden of te lossen en zonder dat er passagiers in- of uitstappen, is er geen significante verbondenheid tussen de activiteiten van de bestuurder en de lidstaat van doorreis. Ook als de bestuurder bijvoorbeeld kort om hygiënische redenen stopt, blijft hij in die lidstaat de doorvoerstatus behouden. Dit komt tot uitdrukking in de vrijstelling van onderdeel c.

Artikel 9c

Het voorgestelde artikel 9c ziet op de berekening van de detachingsduur van een gedetacheerde bestuurder als bedoeld in artikel 9a WagwEU.

Op grond van het tweede en derde lid van artikel 2 WagwEU heeft de gedetacheerde werknemer, die langer dan twaalf dan wel achttien maanden in Nederland is gedetacheerd, recht op een uitgebreide harde kern van arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden. Op grond van het vierde lid worden de detachingsperioden gecumuleerd indien twee gedetacheerde werknemers opvolgend op dezelfde plaats hetzelfde werk uitvoeren. Deze drie leden betreffen de implementatie van artikel 3, lid 1

bis, van de Detacheringsrichtlijn, zoals die luidt na de herziening in 2018.⁹ Deze regels, alsmede de overige bepalingen van de Implementatiewet herziene Detacheringsrichtlijn, treden op de sector wegvervoer in werking met ingang van de datum waarop de Mobiliteitsrichtlijn wordt toegepast, waar ook naar wordt verwezen in overweging 43 van de Mobiliteitsrichtlijn.

Het voorgestelde artikel 9c bepaalt dat, voor de toepassing van het tweede, derde en vierde lid van artikel 2, de detachering van een gedetacheerde bestuurder als beëindigd moet worden beschouwd wanneer hij bij het verrichten van het internationaal vervoer Nederland verlaat. Deze detachingsperiode wordt niet gecumuleerd met eerdere detachingsperiodes in het kader van dergelijke internationale activiteiten van dezelfde bestuurder of van de bestuurder die hij vervangt. Daarmee wordt voorkomen dat een bestuurder die Nederlands grondgebied meermaals betreedt voor verschillende vervoersdiensten, wordt aangemerkt als langdurig gedetacheerd doordat de duur van deze diensten wordt samengeteld. Het toepassen van het aanvullende arbeidsvoorwaardenregime dat geldt bij langdurige detacheringen, zou zich namelijk slecht verhouden tot het zeer mobiele karakter van de wegvervoersector, waarin bestuurders in het kader van een dienstencontract in de regel niet voor lange perioden naar een andere lidstaat gedetacheerd, zoals in andere sectoren gebruikelijker is.

Ten overvloede wordt opgemerkt dat dit artikellid alleen betrekking heeft op internationaal wegvervoer, en dus niet van toepassing is op de bestuurder die cabotage verricht. Dit laat onverlet dat zodra de bestuurder Nederland verlaat na afronding van de cabotagedienst, de detachingsperiode op dat moment stopt.

Artikel 9d

Op grond van artikel 7 WagwEU is een dienstverrichter verplicht om voor de duur van de dienst een contactpersoon in Nederland aan te wijzen. In het voorgestelde artikel 9d wordt een uitzondering gemaakt op dit uitgangspunt voor de sector wegvervoer. De dienstverrichter die een gedetacheerde bestuurder naar Nederland detacheert, dient als contactpersoon de vervoersmanager of een andere contactpersoon in de lidstaat van vestiging aan te wijzen. Het betreft de vervoersmanager, bedoeld in artikel 2 van Verordening 1071/2009/EG. Deze contactpersoon dient op te kunnen treden als tussenpersoon met de Nederlandse bevoegde autoriteiten, en voldoende beschikbaar te zijn voor het verzenden en ontvangen van documenten of berichten met betrekking tot de transnationale dienstverrichting. Dit geldt niet alleen voor de duur van de dienst, maar ook in de daaropvolgende periode waarin de toezichthouder de in artikel 9f, derde lid, genoemde gegevens kan opvragen via het IMI.

Artikel 9e

Het voorgestelde artikel 9e ziet op de detachingsverklaring, die dienstverrichters in de wegvervoersector uiterlijk bij de aanvang van de detachering via de met het IMI verbonden interface moeten indienen. Deze detachingsverklaring is vergelijkbaar met de reguliere meldplicht van artikel 8 WagwEU, en komt daar voor vervoersondernemingen die zuivere dienstverlening uitvoeren voor in de plaats, in het kader van de harmonisering van de administratieve vereisten en controlemaatregelen

⁹ Richtlijn (EU) 2018/957 van het Europees Parlement en de Raad van 28 juni 2018 tot wijziging van Richtlijn 96/71/EG betreffende de terbeschikkingstelling van werknemers met het oog op het verrichten van diensten (PbEU 2018, L 173).

met betrekking tot de detachering van werknemers in de wegvervoerssector. De detacheringsverklaringen worden via het IMI ontvangen door het verbindingsbureau, bedoeld in artikel 4, eerste lid, WagwEU, waarna ze door de toezichthoudende ambtenaren van de Nederlandse Arbeidsinspectie kunnen worden gebruikt voor toezicht en handhaving.

De detacheringsverklaring bestaat uit de volgende informatie, die via een standaardformulier wordt opgevraagd.

Op grond van onderdeel a dient de dienstverrichter in de wegvervoerssector zijn identiteit op te geven, ten minste in de vorm van het nummer van de communautaire vergunning, indien dat nummer beschikbaar is. Het kan gaan om de communautaire vergunning, bedoeld in Verordening 1072/2009/EG, ofwel om die bedoeld in Verordening 1073/2009/EG. Deze is verplicht voor vervoersondernemingen die transnationale ritten uitvoeren binnen de EU, de EER en Zwitserland.

Op grond van onderdeel b dienen de contactgegevens te worden opgegeven van de contactpersoon, bedoeld in artikel 9d.

Op grond van onderdeel c worden de identiteit, het adres van de verblijfplaats en het nummer van het rijbewijs van de gedetacheerde bestuurder opgegeven. Indien het een dienst betreft waarvoor meerdere bestuurders worden gedetacheerd, dienen deze gegevens ten aanzien van elke bestuurder te worden gemeld.

Ingevolge onderdeel d worden de aanvangsdatum van de arbeidsovereenkomst van de gedetacheerde bestuurder en het daarop toepasselijke recht opgegeven.

Onderdeel e betreft de vermoedelijke duur van de detachering, wat inhoudt dat de dienstverrichter in de IMI-module de geplande begin- en einddatum moet invoeren.

Op grond van onderdeel f dienen de kentekenplaten te worden ingevoerd van alle motorvoertuigen, die betrokken zijn bij de dienstverrichting waarvoor de detacheringsverklaring wordt ingediend.

Tot slot is de dienstverrichter op grond van onderdeel g gehouden een indicatie van de aard van de verrichte vervoersdiensten te geven, dat wil zeggen of de verrichte vervoersdiensten goederen-, passagiers- of internationaal vervoer zijn, of cabotage.

In het tweede lid is bepaald dat de dienstverrichter de detacheringsverklaringen actueel houdt in het IMI. Indien zich dus na indiening van de detacheringsverklaring wijzigingen voordoen, waardoor de informatie die op grond van een of meer onderdelen van het eerste lid is verschaft niet meer actueel is, dient de dienstverrichter dit onverwijld aan te passen in de openbare met IMI verbonden interface. Dat wil zeggen dat als de in de detacheringsverklaring opgegeven informatie niet in lijn is met de bij een wegcontrole aangetroffen situatie, sprake is van een overtreding van deze bepaling.

Artikel 9f

Het voorgestelde artikel 9f betreft de verplichting voor een dienstverrichter in de wegvervoerssector, om ervoor te zorgen dat de gedetacheerde bestuurder op papier of in elektronische vorm beschikt over bepaalde gegevens en documenten, alsmede de verplichting dat deze bestuurder zulks bij zich houdt en ter beschikking stelt wanneer daar bij een wegcon-

trole om wordt verzocht. De administratieve plichten van artikel 9f komen ten aanzien van gedetacheerde bestuurders in de plaats van de plichten, bedoeld in artikel 9 WagwEU.

In het eerste lid zijn de gegevens en bescheiden opgesomd, waarvan de dienstverrichter moet zorgen dat de bestuurder er gedurende de detachering over beschikt.

Ten eerste gaat het om een kopie van de detacheringsverklaring, bedoeld in artikel 9e, die de dienstverrichter via het IMI heeft ingediend.

Onderdeel b ziet op een bewijs van de transportactiviteiten die in Nederland worden uitgevoerd. Dit bewijs kan bijvoorbeeld worden geleverd in de vorm van een elektronische vrachtbrief (e-CMR), of een bewijs als bedoeld in artikel 8, derde lid, van Verordening 1072/2009/EG.

Tot slot dient de dienstverrichter er op grond van onderdeel c voor te zorgen dat de gedetacheerde bestuurder inzicht heeft en kan bieden in de tachograafgegevens. Die gegevens moeten met name bestaan uit de landsymbolen van de lidstaten waar de bestuurder zich bevond tijdens het internationaal wegvervoer of de cabotage, in overeenstemming met de registratievoorschriften in het kader van Verordening 561/2006/EG en Verordening 165/2014/EU. Dit houdt onder meer in, dat onderdeel c niet kan worden toegepast ten aanzien van voertuigen die op grond van deze verordeningen niet uitgerust moeten worden met een tachograaf, en die evenmin vrijwillig met een tachograaf zijn uitgerust. De bestuurder moet de documenten, bedoeld in het eerste lid, bewaren en ter beschikking stellen zodra daar bij een wegcontrole om wordt verzocht. Zie verder de toelichting bij artikel 9g en bij onderdeel F.

Andere documenten, zoals met betrekking tot de arbeidsvoorwaarden van de bestuurder, moeten door de ondernemers zelf, en waar nodig door de bevoegde autoriteiten van de lidstaat van vestiging van de ondernemer, ter beschikking worden gesteld via de openbare interface die is verbonden met het IMI. De bevoegde autoriteiten maken gebruik van de kaders voor wederzijdse bijstand tussen de lidstaten die in de Handhavingsrichtlijn en de Mobiliteitsrichtlijn zijn vastgesteld.

Op grond van het tweede lid moet de dienstverrichter, nadat de detachingsperiode is afgelopen, via het IMI bepaalde gegevens verstrekken op verzoek van de toezichthoudende ambtenaren. De termijn om aan het verzoek te voldoen bedraagt maximaal acht weken.

De te verstrekken gegevens en bescheiden betreffen ten eerste kopieën van de in het eerste lid, onderdelen b en c, bedoelde documenten, te weten een bewijs van het vervoer dat plaatsvindt in Nederland en de tachograafgegevens. Dit volgt uit onderdeel a.

Onderdeel b ziet op de documentatie in verband met de beloning van de bestuurder met betrekking tot de detachingsperiode. Daaronder wordt onder meer verstaan een opgave als bedoeld in artikel 626 van Boek 7 van het Burgerlijk Wetboek, dat wil zeggen gespecificeerde loonopgaven over de gehele periode dat de bestuurder in Nederland gedetacheerd is geweest. Zie verder ook hetgeen hierover door de regering is opgemerkt in hoofdstuk 5 onder a (Handhavingstoets Nederlandse Arbeidsinspectie) van het algemene deel van deze memorie van toelichting.

Op grond van onderdeel c dient de arbeidsovereenkomst te worden verstrekt, of een opgave als bedoeld in artikel 655 van Boek 7 van het Burgerlijk Wetboek.

Onderdeel d ziet op de tijdschema's betreffende het werk van de bestuurder, waarbij is aangesloten bij de terminologie zoals die reeds in artikel 9 WagwEU wordt gebruikt.

Tot slot moet ingevolge onderdeel e een bewijs worden verstrekt, waaruit blijkt welk loon aan de bestuurder is voldaan. Aangezien het in de Mobiliteitsrichtlijn is verwoord als «betalingsbewijzen», kan het voorkomen dat dit bewijs geleverd moet worden in de vorm van verschillende gegevens of bescheiden. Indien bijvoorbeeld de componenten van het loon over een bepaalde periode op verschillende momenten worden uitbetaald en dus op verschillende betalingsbewijzen zijn opgenomen, dienen al deze betalingsbewijzen te worden verstrekt om te kunnen spreken van «een bewijs» in de zin van dit onderdeel.

Dit artikel hangt samen met onderdeel E.

Artikel 9g

Waar artikel 9f, tweede lid, betrekking heeft op gedetacheerde bestuurders, betreft artikel 9g een verplichting ten aanzien van bestuurders die ter beschikking zijn gesteld in het kader van zuivere dienstverlening, maar niet als gedetacheerd moeten worden aangemerkt omdat zij ofwel bilateraal vervoer, ofwel transitovervoer uitvoeren. Elke bestuurder die in Nederland zulk grensoverschrijdend wegtransport uitvoert moet bepaalde documenten bij zich houden en ter beschikking stellen wanneer daar bij een wegcontrole om wordt verzocht, om aan te tonen dat hij niet als gedetacheerd moet worden beschouwd. Dit dient hij aan te kunnen tonen met een bewijs van het betrokken internationaal vervoer, zoals een elektronische vrachtbrief (e-CMR) of een bewijs als bedoeld in artikel 8, derde lid, van Verordening (EG) nr. 1072/2009, en daarnaast met de tachograafgegevens, met name de landsymbolen van de lidstaten waar de bestuurder zich bevond tijdens internationaal wegvervoer of cabotage. Anders dan de gedetacheerde bestuurder op grond van artikel 9f, tweede lid, hoeft de niet-gedetacheerde bestuurder logischerwijs geen kopie van de detachingsverklaring bij zich te hebben. Zie met betrekking tot de sanctionering van deze verplichting onderdeel E.

Overigens blijft op werknemers die in Nederland grensoverschrijdende transportactiviteiten uitvoeren in het kader van intra-concerndetachering of uitzendarbeid, dan wel als zelfstandige, artikel 9 WagwEU van toepassing.

Artikel 9h

Artikel 9h betreft de implementatie van de onderdelen inzake detachering in de sector goederenvervoer over de weg, neergelegd in bijlage 31, deel A, afdeling 2, behorende bij artikel 463, vierde lid, van de HSO EU-VK.

De bepalingen van deze bijlage worden geïmplementeerd door de nieuwe detachingsregels voor de sector goederenvervoer over de weg van overeenkomstige toepassing te verklaren op ondernemers van goederenvervoer over de weg, gevestigd in het Verenigd Koninkrijk, die bestuurders detacheren naar Nederland. Daartoe wordt in artikel 9h WagwEU bepaald dat, voor de toepassing van de genoemde artikelen in de WagwEU en de Wet Avv, als dienstverrichter mede wordt aangemerkt degene die vanuit het Verenigd Koninkrijk een gedetacheerde bestuurder ter beschikking stelt om tijdelijk arbeid te verrichten in Nederland, bestaande in het vervoer van goederen.

Ten aanzien van de reikwijdte is het voornaamste verschil dat het personenvervoer is uitgesloten van de detacheringsregels uit de HSO EU-VK.

Voorts wordt benadrukt dat de gelijkstelling alleen geldt voor vervoersondernemers die een gedetacheerde bestuurder detacheren. In de definitie van gedetacheerde bestuurder in artikel 9a WagwEU ligt ten eerste besloten dat het alleen om zuivere dienstverrichting gaat. Een vervoerder uit het Verenigd Koninkrijk kan dus alleen als dienstverrichter worden aangemerkt als het een vervoersdienst betreft in het kader van een overeenkomst tussen deze vervoerder en de partij waarvoor de vervoersdiensten zijn bestemd, en voor zover er gedurende de periode van detachering een dienstverband tussen de dienstverrichter en de bestuurder bestaat. Ten tweede wordt de bestuurder die de activiteiten verricht, bedoeld in artikel 9b, tweede lid, te weten bilateraal vervoer en transitovervoer, niet aangemerkt als gedetacheerde bestuurder.

Overigens wordt in dit verband opgemerkt dat de HSO EU-VK een ruime definitie van het begrip bestuurder kent. Op grond van artikel 461, onder e, is dat «iedere persoon die een voertuig bestuurt, zelfs voor een korte periode, of die in het kader van zijn werkzaamheden in een voertuig wordt vervoerd teneinde zo nodig beschikbaar te zijn om een voertuig te besturen». Deze ruime definitie dient te worden meegewogen bij de beoordeling of sprake is van een door een dienstverrichter uit het Verenigd Koninkrijk gedetacheerde bestuurder.

De artikelen die een dienstverrichter uit het Verenigd Koninkrijk moet naleven betreffen de artikelen van het nieuwe hoofdstuk IIIa WagwEU, alsmede het bepaalde bij of krachtens de artikelen 2, 4, 6, 7, 12 en 14 WagwEU en de artikelen 2a en 10a Wet Avv.

Ingevolge artikel 2 WagwEU en artikel 2a Wet Avv hebben de vanuit het Verenigd Koninkrijk gedetacheerde bestuurders recht op de harde kern van arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden uit wetten en algemeen verbindend verklaarde bepalingen van cao's, voor zover deze voorwaarden gunstiger zijn dan anderszins toepasselijke voorwaarden.

Op een dienstverrichter uit het Verenigd Koninkrijk die gedetacheerde bestuurders ter beschikking stelt in Nederland, zijn voorts de administratieve verplichtingen van toepassing van artikel 9d (aanwijzen contactpersoon), artikel 9e (actuele detacheringsverklaring) en artikel 9f WagwEU (gegevens in cabine en gegevensverstrekking via IMI).

Op niet-gedetacheerde bestuurders die vervoersdiensten vanuit het Verenigd Koninkrijk in Nederland uitvoeren in het kader van zuivere dienstverlening, rust de verplichting om aan te kunnen tonen dat zij niet als gedetacheerd moeten worden aangemerkt. Dit volgt overigens niet uit artikel 9h WagwEU, maar uit artikel 9g zelf.

Daarnaast zijn de artikelen 4, 6 en 10 WagwEU en 10a Wet Avv, alsmede de daarop gebaseerde bepalingen – met name de artikelen 2 tot en met 7 BagwEU – van overeenkomstige toepassing op dienstverrichters uit het Verenigd Koninkrijk. Dat wil zeggen dat deze bepalingen over gegevensverwerking en samenwerking in het kader van toezicht en handhaving ook betrekking hebben op detacheringen in het goederenwegtransport vanuit en naar het Verenigd Koninkrijk. Dat geldt tevens voor de artikelen 12 en 14 inzake overtredingen en sancties, en het bepaalde krachtens deze artikelen in de artikelen 12 en 13 BagwEU.

De artikelen 13, 15 en 16 zijn niet in deze opsomming opgenomen omdat deze niet de dienstverrichter als normadressaat hebben. Niettemin zijn deze artikelen van overeenkomstige toepassing, omdat zij doorwerken op de eerder genoemde artikelen. Ook artikel 5 WagwEU is niet opgenomen, omdat dit artikel reeds betrekking heeft op het toezicht op het bepaalde bij of krachtens de volledige WagwEU, met inbegrip van artikel 9h.

Een gedetailleerd overzicht van de implementatie per artikel van de betreffende bijlage van de HSO EU-VK is opgenomen in transponeringstabel 2, die aan het slot van deze memorie van toelichting is gevoegd.

Artikel 9i

Dit artikel betreft de voorgestelde implementatie van artikel 1, tiende lid, van de richtlijn, waarin is bepaald dat in een derde land gevestigde vervoersondernemingen geen gunstiger behandeling mogen krijgen dan in een lidstaat gevestigde ondernemingen. In overweging 15 van de preambule is toegelicht dat in de Unie gevestigde ondernemers in toenemende mate worden beconcurrereerd door ondernemers uit derde landen, en dat het daarom van het grootste belang is ervoor te zorgen dat in de Unie gevestigde ondernemers niet worden gediscrimineerd. Het principe dat in de Europese Unie gevestigde vervoersondernemingen ten minste even gunstig behandeld moeten worden als gelijksoortige ondernemingen uit derde landen, moet met name van toepassing zijn wanneer in een derde land gevestigde ondernemers vervoersactiviteiten verrichten in het kader van bilaterale of multilaterale overeenkomsten waarbij toegang tot de markt van de Unie of delen daarvan wordt verleend. Dit houdt in dat een vervoersonderneming, gevestigd in een derde land, het bepaalde bij of krachtens de WagwEU moet naleven in het kader van wegtransport in Nederland, indien dit ook geldt voor een gelijksoortige, in een lidstaat gevestigde onderneming. Dit kan onder meer inhouden dat deze vervoersonderneming op grond van artikel 2 WagwEU gehouden is om ten aanzien van de in Nederland werkzame bestuurders de artikelen toe te passen, genoemd in het eerste lid.

Dit artikel hangt samen met artikel II, onderdeel A.

Onderdeel D

Beide artikelleden van dit onderdeel treden op een afzonderlijk moment in werking. Dit moment zal worden bepaald op de datum waarop de tweede generatie van de slimme tachografen, die voldoen aan de vereisten inzake de registratie van grensoverschrijdingen en extra activiteiten als bedoeld in artikel 8, eerste lid en eerste alinea, van Verordening 165/2014/EU, verplicht moeten worden ingebouwd in de voertuigen die voor het eerst worden geregistreerd in een lidstaat, in het kader van artikel 8, vierde alinea, van die verordening. Die datum is gekoppeld aan het moment waarop de gedetailleerde bepalingen, bedoeld in artikel 11 van die verordening, door de Commissie zijn vastgesteld en in werking zijn getreden; op de datum 36 maanden na dat moment moeten slimme tachografen verplicht worden ingebouwd in voor het eerst geregistreerde voertuigen, gelet op artikel 8, eerste lid.

Vanaf die datum, uiterlijk 21 augustus 2023, zijn de vrijstellingen inzake extra activiteiten van artikel 9b, tweede lid, onderdeel a, subonderdelen 3^o en 4^o, en onderdeel b, subonderdeel 4^o, slechts van toepassing op bestuurders die gebruikmaken van voertuigen waarin een slimme tachograaf als bedoeld in de artikelen 8, 9 en 10 van die verordening is aangesloten.

Onderdeel E (artikel 10, eerste lid)

Onderdeel E betreft de gedeeltelijke implementatie van artikel 1, elfde lid, van de richtlijn. Op grond van dat artikellid, deels geïmplementeerd in artikel 9f, tweede lid, kunnen de bevoegde autoriteiten na de detachingsperiode bepaalde documenten opvragen bij de dienstverrichter. Indien de ondernemer de gevraagde documentatie niet binnen de termijn indient, kunnen de bevoegde autoriteiten van de lidstaat waar de detachering heeft plaatsgevonden via het IMI om bijstand van de bevoegde autoriteiten van de lidstaat van vestiging verzoeken, overeenkomstig de artikelen 6 en 7 van de Handhavingsrichtlijn. Artikel 10, eerste lid, WagwEU verwijst echter alleen naar de wederzijdse bijstand, bedoeld in Hoofdstuk VI van de Handhavingsrichtlijn. Om boven twijfel te verheffen dat de door de Minister van SZW aangewezen ambtenaren ook bevoegd zijn ten aanzien van de wederzijdse bijstand in het kader van de Mobiliteitsrichtlijn, wordt voorgesteld artikel 10, eerste lid, dienovereenkomstig te wijzigen.

Ditzelfde wordt in het tweede lid geregeld ten aanzien van de wederzijdse bijstand, bedoeld in artikel 6 van bijlage 31, deel A, afdeling 2, behorende bij artikel 463, vierde lid, van de HSO EU-VK. Daarin is bepaald dat elke partij bij de overeenkomst ervoor zorgt dat de informatie die door de bevoegde nationale instanties wordt uitgewisseld of de informatie die aan hen wordt verstrekt, alleen wordt gebruikt voor het doel of de doelen waarvoor om die informatie is verzocht. Daarnaast is bepaald dat wederzijdse administratieve samenwerking en bijstand kosteloos is.

Voor deze vorm van de wijzigingsopdracht met twee afzonderlijke leden die allebei artikel 10, eerste lid, WagwEU wijzigen, is gekozen omwille van flexibiliteit, voor het geval deze bepalingen niet tegelijkertijd in werking dienen te treden.

Onderdeel F (artikel 12)

Met onderdeel F wordt deels invulling gegeven aan de instructie om regels vast te stellen inzake de sancties die van toepassing zijn op inbreuken op de voorgestelde nieuwe administratieve voorschriften inzake detachering in de wegvervoersector. Uitgangspunt is om doeltreffende, evenredige, afschrikkende en niet-discriminatoire sancties vast te stellen. Daartoe worden in de nieuwe onderdelen d, e en f van het tweede lid enkele gedragingen als overtreding aangemerkt. Uit het eerste lid volgt dat voor deze overtredingen vervolgens een bestuurlijke boete kan worden opgelegd. De hoogte van deze administratieve boete wordt met name geregeld door artikel 15 WagwEU, in samenhang met artikel 13 BagwEU en de beleidsregels die zijn gebaseerd op artikel 15, zesde lid, van de wet. Titel 5.4 Awb is van toepassing; zie in het bijzonder artikel 5:41.

Als overtreding wordt ten eerste aangemerkt het door de dienstverrichter niet of onvoldoende nakomen van de administratieve eisen en controlemaatregelen, bedoeld in artikel 9e, eerste of tweede lid. Bijgevolg begaat de dienstverrichter, die een gedetacheerde bestuurder naar Nederland detacheert zonder tijdig een detachingsverklaring in te dienen, of een detachingsverklaring die onvoldoende of onjuiste informatie bevat, een overtreding.

Hetzelfde geldt indien de dienstverrichter relevante wijzigingen in de dienstverrichting, die betrekking hebben op de in artikel 9e, eerste lid, opgesomde onderdelen, niet tijdig heeft aangepast via het IMI, en daarmee de bepaling heeft overtreden op grond waarvan hij verplicht is

de detachingsverklaringen actueel te houden in het IMI. De toezichhoudende ambtenaren moeten immers af kunnen gaan op de juistheid van de in het IMI opgegeven informatie.

Het nieuwe onderdeel e, dat met het tweede lid wordt ingevoegd, bepaalt voorts dat het door de dienstverrichter niet of onvoldoende nakomen van artikel 9f, eerste lid, een overtreding is. In overtreding is derhalve de dienstverrichter die er niet voor heeft gezorgd dat de gedetacheerde bestuurder alle bedoelde gegevens en bescheiden beschikbaar heeft, waaronder een kopie van de detachingsverklaring en de tachograafgegevens. Benadrukt wordt dat reeds sprake is van een overtreding door de dienstverrichter, indien de gedetacheerde bestuurder de documenten niet ter beschikking stelt wanneer daar bij een wegcontrole om wordt verzocht. In de praktijk zal immers niet altijd zijn vast te stellen of een bestuurder de vereiste gegevens niet ter beschikking stelt omdat hij deze gegevens niet heeft meegekregen van de dienstverrichter, of om een andere reden. Het is echter van belang dat de dienstverrichter bij het ten onrechte niet verstrekken van de benodigde documenten tijdens een wegcontrole kan worden gesanctioneerd, en zich daarbij niet kan verschuilen achter de stelling dat hij wel heeft voldaan aan zijn verplichting om de gegevens aan de bestuurder ter beschikking te stellen. Om te voorkomen dat het risico op sancties door de vervoerder wordt afgewenteld op de bestuurder, is ervoor gekozen om het in alle gevallen aan de vervoerder toe te rekenen als de vereiste gegevens en documenten ten onrechte niet worden verstrekt bij een wegcontrole. Zo hebben de toezichhouders voldoende handvatten als bij een wegcontrole geen inzicht wordt geboden in de gegevens en bescheiden die voorhanden moeten zijn.

Ten tweede begaat de dienstverrichter in de wegvervoersector een overtreding, indien hij niet voldoet aan een verzoek namens Onze Minister via het IMI om na de detachingsperiode de in artikel 9f, tweede lid, bedoelde gegevens en bescheiden te verstrekken. Ook indien deze dienstverrichter niet tijdig aan dit verzoek voldoet, of niet volledig vanwege ontbrekende of onjuiste informatie, is sprake van een overtreding en kan een bestuurlijke boete worden opgelegd met toepassing van artikel 15 WagwEU.

Via onderdeel f wordt het niet of onvoldoende nakomen van artikel 9g door een niet-gedetacheerde bestuurder aangemerkt als overtreding van diens werkgever. Wanneer een bestuurder, die niet onder de detachingsregels voor de wegvervoersector valt, dit bij een wegcontrole niet aantoonbaar aan de hand van de in artikel 9g bedoelde documenten, kan derhalve een bestuurlijke boete worden opgelegd.

Tot slot wordt een nieuw derde lid aan artikel 12 toegevoegd. In beginsel zijn de bijzondere regels ten aanzien van detachering in de wegvervoersector die met deze implementatiewet worden ingevoerd op vervoerondernemingen gericht, zodat deze ondernemingen dan ook de gevolgen dragen van eventuele inbreuken die zij op deze regels begaan. Om misbruik te voorkomen door ondernemingen waaraan ondernemers van goederenvervoer over de weg hun vervoersdiensten uitbesteden, schrijft de richtlijn daarnaast voor dat de lidstaten voorzien in duidelijke en voorzienbare regels betreffende sancties tegen verzenders, expediteurs, contractanten en subcontractanten in gevallen waarin zij wisten of, in het licht van alle relevante omstandigheden, hadden moeten weten dat de vervoersdiensten waartoe zij opdracht geven, inbreuken op de bijzondere regels voor detachering in de wegvervoersector inhouden.

Hieraan wordt uitvoering gegeven met het voorgestelde nieuwe derde lid. Dit lid voorziet in een vorm van medeverantwoordelijkheid voor de nakoming van deze specifieke regels. Indien een dienstverrichter een overtreding heeft begaan als bedoeld in artikel 12, tweede lid, onderdeel c of e, wordt de verzender, expediteur, contractant of subcontractant geacht dezelfde overtreding te hebben begaan, wanneer deze wederpartij wist of, rekening houdend met alle relevante omstandigheden, had moeten weten dat de vervoersdiensten waartoe hij opdracht gaf, zou leiden tot deze overtreding.

Voor deze opzet is verkozen boven sanctionering op grond van bijvoorbeeld de Wet op de economische delicten, omdat deze overtreding een afgeleide is van een overtreding door de dienstverrichter. De dienstverrichter valt onder het bestuursrechtelijke sanctiekader van de WagwEU, dus is het wenselijk om diens contractuele wederpartij onder hetzelfde regime te brengen. Met expediteur wordt bedoeld op de expediteur, bedoeld in artikel 60 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek.

Artikel II. Wijziging van de Wet op het algemeen verbindend en het onverbindend verklaren van bepalingen van collectieve arbeidsovereenkomsten

Onderdeel A (artikel 2a, negende en tiende lid)

Voorgesteld wordt ten eerste om een negende lid aan artikel 2a Wet avv toe te voegen, met dezelfde strekking als het voorgestelde artikel 9c WagwEU. Verwezen wordt naar de toelichting bij artikel I, onderdeel C.

Ten tweede is een tiende lid toegevoegd, op basis waarvan in een derde land gevestigde vervoersondernemingen geen gunstiger behandeling kunnen krijgen dan gelijksoortige in een lidstaat gevestigde ondernemingen. Dit houdt in dat een vervoersonderneming, gevestigd in een derde land, het bepaalde bij of krachtens artikel 2a Wet avv moet naleven in het kader van wegtransport in Nederland, indien dit ook geldt voor een gelijksoortige, in een lidstaat gevestigde onderneming. Dit kan onder meer inhouden dat deze vervoersondernemingen op grond van artikel 2a, tiende lid, gehouden zijn om voor hun in Nederland werkzame bestuurders de arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden te waarborgen die zijn neergelegd in verbindend verklaarde bepalingen, die betrekking hebben op de aangelegenheden, bedoeld in het eerste lid. In overweging 15 van de preambule bij de richtlijn is immers toegelicht dat in de Unie gevestigde ondernemers in toenemende mate worden beconcurrerd door ondernemers uit derde landen, en dat het daarom van het grootste belang is ervoor te zorgen dat in de Unie gevestigde ondernemers niet worden gediscrimineerd.

Dit artikellid hangt samen met het voorgestelde artikel 9i WagwEU.

Onderdeel B (artikel 10a)

Het nieuwe vijfde lid van artikel 10a betreft de implementatie van artikel 1, dertiende lid, tweede alinea, van de richtlijn. Daarin is bepaald dat lidstaten hun bevoegde autoriteiten kunnen toestaan om nationale sociale partners, anders dan door middel van IMI, relevante informatie uit het IMI te verstrekken voor zover dit noodzakelijk is om te controleren of de detachingsregels worden nageleefd, in overeenstemming met de nationale wetgeving en praktijken. Deze informatieverstrekking is mogelijk onder drie voorwaarden: dat de informatie verband houdt met de detachering op het grondgebied van de betrokken lidstaat; dat de informatie slechts wordt gebruikt met het oog op de handhaving van de

detacheringsregels; en dat iedere gegevensverwerking plaatsvindt in overeenstemming met de Algemene verordening gegevensbescherming.

Het voorgestelde vijfde lid heeft betrekking op het delen van gegevens, die door de door de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid aangewezen toezichthoudende ambtenaren worden verkregen via het IMI. Deze gegevens worden verstrekt aan sociale partners en paritaire handhavingsinstanties, voor zover dit noodzakelijk is om te controleren of algemeen verbindend verklaarde bepalingen van collectieve arbeidsovereenkomsten, die gelden voor gedetacheerde bestuurders als bedoeld in artikel 9a, eerste lid, van de WagwEU, worden nageleefd door dienstverrichters. Bij uit IMI verkregen informatie kan met name worden gedacht aan de detacheringsverklaringen, bedoeld in artikel 9e WagwEU, en informatie verkregen in het kader van de administratieve samenwerking met de bevoegde autoriteiten in andere lidstaten.

De informatieverstrekking op grond van het eerste tot en met het vierde lid vindt slechts plaats op verzoek van sociale partners of paritaire handhavers. Dit vereiste is nader uitgewerkt in artikel 4 BagwEU en de Beleidsregels toetsingskader verzoeken artikel 10a Wet Avv. Artikel 1, dertiende lid, van de richtlijn sluit echter verstrekking uit eigen beweging van IMI-gegevens niet uit, zolang deze verstrekking strookt met de Algemene verordening gegevensbescherming en voldoet aan de overige voorwaarden, gesteld in het dertiende lid. Om dat te waarborgen kunnen de Beleidsregels toetsingskader verzoeken artikel 10a Wet Avv worden uitgebreid met een gedetailleerder kader voor de rechtmatige verstrekking van gegevens op grond van het vijfde lid.

Artikel III. Inwerkingtreding

Artikel III van het wetsvoorstel bevat de inwerkingtreddingsbepaling. Op grond van artikel 9, eerste lid, van de richtlijn dient deze op 2 februari 2022 omgezet te zijn in nationale wetgeving. Omdat deze datum niet haalbaar is gebleken, wordt voorzien in inwerkingtreding op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend kan worden vastgesteld. Daarbij zal worden afgeweken van de vaste verandermomenten en minimuminvoeringstermijn om de bepalingen zo spoedig mogelijk in werking te laten treden.

Artikel IV. Citeertitel

Deze wet wordt aangehaald als: Implementatiewet Richtlijn 2020/1057/EU inzake detachering in de wegvervoersector.

Bepaling EU-regeling	Bepaling in implementatieregeling of bestaande regeling: Toelichting indien niet geïmplementeerd of naar zijn aard geen implementatie behoeft	Omschrijving beleidsruimte	Toelichting op de keuze(n) bij de invulling van de beleidsruimte
Artikel 1 (Specifieke regels betreffende de detachering van bestuurders)			
Eerste lid (onderwerp)	Behoeft naar zijn aard geen implementatie	Geen	–
Tweede lid (reikwijdte)	Art. I, C: art. 9a, eerste lid, (begripsbepaling gedetacheerde bestuurder)	Geen	–
Derde lid (bilateraal goederenvervoer geen detachering)	Art. I, C: art. 9b, tweede lid, onderdeel a, WagwEU (uitzonderen bilateraal goederenvervoer) Deels bestaand recht: art. 1, eerste lid, WagwEU (definitie transnationale dienstverrichting)	Geen (lid 3 bevat eigen definitie bilateraal goederenvervoer)	–
Vierde lid (bilateraal personenvervoer geen detachering)	Art. I, C: art. 9b, tweede lid, onderdeel b, WagwEU (uitzonderen bilateraal personenvervoer) Deels bestaand recht: art. 1, eerste lid, WagwEU (definitie transnationale dienstverrichting)	Geen (lid 4 bevat zelfstandige definitie bilateraal personenvervoer)	–
Vijfde lid (transitovervoer geen detachering)	Art. I, C: art. 9b, tweede lid, onderdeel c, WagwEU (uitzonderen transitovervoer) Deels bestaand recht: art. 1, eerste lid, WagwEU (definitie transnationale dienstverrichting)	Geen (uit systematiek en toelichting WagwEU volgt reeds dat transitovervoer geen detachering is. Onderdeel c strekt tot verdere verduidelijking)	–
Zesde lid (bilateraal vervoer, dat begin- of eindtraject vormt van gecombineerd vervoer, geen detachering)	Art. I, C: art. 9b, tweede lid, onderdeel a, subonderdeel 5° WagwEU (uitzonderen bilateraal goederenvervoer) Deels bestaand recht: art. 1, eerste lid, WagwEU (definitie transnationale dienstverrichting)	Geen (lid 6 i.c.m. lid 3 bevat zelfstandige definitie)	–
Zevende lid (cabotage is detachering)	Art. I, C: art. 9b, eerste lid, WagwEU (bestuurder die cabotage verricht in Nederland is gedetacheerde bestuurder) Deels bestaand recht: art. 1, eerste lid, WagwEU (definitie transnationale dienstverrichting)	Geen (lid 7 bevat een eigen definitie van cabotage)	–
Achtste lid (detachering eindigt zodra bestuurder lidstaat van ontvangst verlaat)	Art. I, C: art. 9c WagwEU en art. II, A: art. 2a, negende lid, Wet Avv (langdurige detacheringen) Deels bestaand recht: art. 2, tweede en derde lid, WagwEU en artikel 2a, vierde en vijfde lid, Wet Avv (langdurige detacheringen). Zie ook art. 7 BagwEU	Geen	–
Negende lid (transparantie over geldende harde kern, met name beloningscomponenten)	Bestaand recht: art. 2 WagwEU, art. 2a Wet Avv (in aanvulling op Wml, Waadi, Arboret en Atw).	De manier waarop vervoersondernemingen en bestuurders worden geïnformeerd is vormvrij	De transparantie zal in elk geval worden geboden via communicatie op postedworkers.nl
Tiende lid (geen gunstiger behandeling vervoersondernemingen uit derde landen)	Art. I, C: art. 9i WagwEU en art. II, A: art. 10a, negende lid, Wet Avv	Geen (deze bepaling is dwingend geformuleerd)	–

Bepaling EU-regeling	Bepaling in implementatieregeling of bestaande regeling: Toelichting indien niet geïmplementeerd of naar zijn aard geen implementatie behoeft	Omschrijving beleidsruimte	Toelichting op de keuze(n) bij de invulling van de beleidsruimte
Elfde lid, onderdeel a (Afwijkende administratieve maatregelen t.a.v. vervoer – detachingsverklaring via IMI)	Art. I, C: art. 9e WagwEU (detachingsverklaring); art. 9d WagwEU (mogelijkheid contactpersoon in lidstaat van vestiging op te geven); Art. I, F: art. 12, tweede lid, WagwEU (overtredingen); aanpassing bepalingen m.b.t. vervoer in art. 9–11 BagwEU; aanpassing boetebeleidsregels WagwEU Deels bestaand recht: art. 8 WagwEU, 8 t/m 11 BagwEU	Het is een beleidskeuze om van deze mogelijkheid gebruik te maken (echter is er geen beleidsruimte ten aanzien van de in de verklaring op te geven gegevens, of IMI als het voorgeschreven systeem)	Van de mogelijkheid om de administratieve maatregelen in te voeren wordt gebruik gemaakt (zie §3c)
Elfde lid, onderdeel b (gedetacheerde bestuurder moet bepaalde documenten beschikbaar hebben)	Art. I, C: art. 9f, eerste lid, WagwEU; Art. I, F: art. 12, tweede lid, WagwEU en aanpassing boetebeleidsregels WagwEU Deels bestaand recht: art. 9 WagwEU; artikel 2, derde lid, RagwEU	Wel een beleidskeuze, geen beleidsruimte (vgl. onderdeel a)	Van de mogelijkheid om deze administratieve maatregel in te voeren wordt gebruik gemaakt (zie §3c)
Elfde lid, onderdeel c (plicht dienstverrichter om ook na detachering stukken op verzoek via IMI aan te leveren)	Art. I, C: art. 9f, tweede lid, WagwEU; Art. I, E: art. 10, eerste lid, WagwEU (wederzijdse bijstand); Art. I, F: art. 12, tweede lid, WagwEU (niet-naleving is een overtreding) en aanpassing boetebeleidsregels WagwEU Deels bestaand recht: artikelen 4, 9 en 15 WagwEU, 2a RagwEU	Het invoeren van deze plicht is optioneel. Indien er gebruik van wordt gemaakt, is er tevens beleidsruimte bij de vraag welke sanctie op niet-naleving moet staan.	Van de mogelijkheid om deze administratieve maatregel in te voeren wordt gebruik gemaakt (zie §3c). Art. 15 WagwEU bevat reeds de kaders voor de bestuurlijke boetes, en de precieze sanctie voor overtreding van deze bepaling zal nader worden vormgegeven in de boetebeleidsregels WagwEU
Elfde lid, onderdeel c, laatste alinea (bestuurder moet bij wegcontrole aan kunnen tonen dat hij niet gedetacheerd is)	Art. I, C: art. 9g; Art. I, F: art. 12, tweede lid en aanpassing boetebeleidsregels WagwEU (optioneel)	Het invoeren van deze plicht is optioneel. Indien er gebruik van wordt gemaakt, is er tevens beleidsruimte bij de vraag welke sanctie op niet-naleving moet staan.	Van de mogelijkheid om deze administratieve maatregel in te voeren wordt gebruik gemaakt (zie §3c). Art. 15 WagwEU bevat reeds de kaders voor de bestuurlijke boetes, en de precieze sanctie voor overtreding van deze bepaling zal nader worden vormgegeven in de boetebeleidsregels WagwEU
Twaalfde lid , (dienstverrichter moet detachingsverklaringen in IMI actueel houden)	Art. I, C: art. 9e, tweede lid, WagwEU; Art. I, F: art. 12, tweede lid, WagwEU (niet-naleving is een overtreding) en aanpassing boetebeleidsregels WagwEU	Dit hangt samen met het invoeren van de detachingsverklaring (elfde lid, onderdeel a). Beleidsruimte m.b.t. de sanctie op niet-naleving	Van de mogelijkheid om deze administratieve maatregel in te voeren wordt gebruik gemaakt (zie §3c). Art. 15 WagwEU bevat reeds de kaders voor de bestuurlijke boetes, en de precieze sanctie voor overtreding van deze bepaling zal nader worden vormgegeven in de boetebeleidsregels WagwEU
Dertiende lid (bevoegde autoriteit kan sociale partners bepaalde gegevens uit IMI verstrekken)	Art. II, B: art. 10a, vijfde lid, Wet Avv Deels bestaand recht: artikelen 4 WagwEU, 10a Wet avv en 4 BagwEU	Het mogelijk maken van deze gegevensverstrekking is optioneel. De gegevens kunnen alleen anders dan via het IMI worden verstrekt, en slechts voor zover noodzakelijk voor handhaving van de detachingsregels.	Van de mogelijkheid om deze maatregel in te voeren wordt gebruik gemaakt (zie §3d).
Veertiende lid (Commissie stelt uiterlijk op 2 februari 2021 interface in IMI open)	Behoeft naar zijn aard geen implementatie	Geen	–
Vijftiende lid (lidstaten zorgen bij uitvoering niet voor vertraging)	Behoeft naar zijn aard geen implementatie	Geen	–
Zestiende lid (lidstaten werken nauw samen)	Behoeft naar zijn aard geen implementatie. De mogelijkheden tot samenwerking zijn met name geregeld in de artikelen 10 en 4 WagwEU en 2 BagwEU.	Geen	–

Bepaling EU-regeling	Bepaling in implementatieregeling of bestaande regeling: Toelichting indien niet geïmplementeerd of naar zijn aard geen implementatie behoeft	Omschrijving beleidsruimte	Toelichting op de keuze(n) bij de invulling van de beleidsruimte
Artikel 2 (Wijziging van Richtlijn 2006/22/EG)	Behoeft naar zijn aard geen implementatie. Richtlijn 2006/22/EG bevat handhavingsinstructies, van belang voor de Inspectie Leefomgeving en Transport. Daarom noopte deze richtlijn destijds niet tot wetgevingshandelingen ter implementatie daarvan (zie Stcrt. 12 juni 2007, nr. 110, p. 12). Voor art. 2, dat richtlijn 2006/22/EG wijzigt, zijn dan ook evenmin wetgevingshandelingen noodzakelijk.	–	–
Artikel 3 (Wijziging van Verordening (EU) nr. 1024/2012)	Behoeft naar zijn aard geen implementatie	–	N.v.t.
Artikel 4 (Comitéprocedure)	Behoeft naar zijn aard geen implementatie	–	N.v.t.
Artikel 5 (straffen en sancties) Eerste lid (sancties tegen verzenders, expediteurs, contractanten en subcontractanten bij inbreuken op detachingsregels krachtens artikel 1)	Art. I, F: art. 12, derde lid, WagwEU; Deels bestaand recht: artikelen 12 en 15 WagwEU; Beleidsregel boeteoplegging Wet arbeidsvoorwaarden gedetacheerde werknemers in de Europese Unie 2020	Geen beleidsruimte ten aanzien van het vaststellen van de regels an sich, wel voor het bepalen welke omstandigheden maken dat de normadressaten wisten of hadden moeten weten dat de vervoersdiensten inbreuken inhielden op de Nederlandse detachingsregelgeving, en het bepalen van de sanctie voor overtreding	Van de mogelijkheid om deze maatregel in te voeren wordt gebruik gemaakt (zie §4 en artikelsgewijs deel: I, F).
Tweede lid (sancties bij inbreuken op detachingsregels krachtens artikel 1, die doeltreffend, evenredig, afschrikkend en niet-discriminatoire zijn)	Art. I, F: art. 12 WagwEU; Beleidsregel boeteoplegging Wet arbeidsvoorwaarden gedetacheerde werknemers in de Europese Unie 2020. Deels bestaand recht: Hoofdstuk 5 van de Algemene wet bestuursrecht; artikelen 12 en 15 WagwEU; Beleidsregel boeteoplegging Wet arbeidsvoorwaarden gedetacheerde werknemers in de Europese Unie 2020	Geen beleidsruimte voor wat betreft het aanmerken van het handelen in strijd met de bepalingen ter implementatie van de richtlijn als overtredingen, wel ten aanzien van de sancties voor zulke overtredingen	De aard en zwaarte van de sancties zullen worden bepaald in de Beleidsregel boeteoplegging Wet arbeidsvoorwaarden gedetacheerde werknemers in de Europese Unie 2020
Artikel 6 (Slimme handhaving)	Behoeft naar zijn aard geen implementatiewetgeving.	–	N.v.t.
Artikel 7 (Evaluatie)	Behoeft naar zijn aard geen implementatiewetgeving.	–	N.v.t.
Artikel 8 (Opleiding)	Behoeft naar zijn aard geen implementatiewetgeving.	Hoe in de praktijk wordt samengewerkt met andere lidstaten bij de verstrekking van onderwijs en opleiding aan de handhavingsautoriteiten.	Praktische invulling
Artikel 9 (Omzetting en toepassing per 2 februari 2022)	Behoeft naar zijn aard geen implementatiewetgeving.	Geen	–
Artikel 10 (Inwerkingtreding richtlijn)	Behoeft naar zijn aard geen implementatiewetgeving.	Geen	–
Artikel 11 (Adressaten)	Behoeft naar zijn aard geen implementatiewetgeving.	Geen	–

Bijlage 2.**Transponeringstabel 2: bijlage 31, deel A, afdeling 2, behorende bij artikel 463, vierde lid, van de Handels- en samenwerkingsovereenkomst tussen de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie, enerzijds, en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, anderzijds (PbEU 2021, L 149)**

Bepaling in bijlage 31, deel A, afdeling 2, van de Handels- en samenwerkingsovereenkomst EU-VK	Corresponderend artikel in EU-recht	Bepaling in implementatieregeling of bestaande regeling: Toelichting indien niet geïmplementeerd of naar zijn aard geen implementatie behoeft	Omschrijving beleidsruimte en toelichting op de keuze(n) bij de invulling van de beleidsruimte
Artikel 1 – Onderwerp	–	–	–
Deze afdeling bevat voorschriften voor in één van de Partijen gevestigde ondernemers van goederenvervoer over de weg die, in het kader van goederenvervoer, bestuurders detacheren naar het grondgebied van de andere Partij overeenkomstig artikel 3 van deze afdeling.	Art. 1, eerste en tweede lid, mobiliteitsrichtlijn (reikwijdte)	–	Behoeft naar zijn aard geen implementatie
Niets in deze afdeling belet een Partij maatregelen toe te passen ter regulering van de toelating van natuurlijke personen tot of hun tijdelijke verblijf op haar grondgebied, met inbegrip van maatregelen die nodig zijn voor het beschermen van de integriteit van haar grenzen en het verzekeren van het ordelijke verkeer van natuurlijke personen over die grenzen, mits die maatregelen niet zodanig worden toegepast dat de voordelen die de andere Partij uit hoofde van deze afdeling toekomen, daardoor teniet worden gedaan of uitgehold. Het feit alleen dat voor natuurlijke personen afkomstig uit bepaalde landen wel en voor die uit andere landen geen visum vereist is, wordt niet geacht voordelen uit hoofde van deze afdeling teniet te doen of uit te hollen.	–	–	Behoeft naar zijn aard geen implementatie
Niets in deze afdeling doet afbreuk aan de toepassing, op het grondgebied van de Unie, van de regels van de Unie inzake de detachering van bestuurders in de wegvervoersector naar ondernemers van goederenvervoer over de weg van de Unie.	–	–	Behoeft naar zijn aard geen implementatie
Artikel 2 – Definities	–	–	–
Voor de toepassing van deze afdeling wordt onder «gedetacheerde bestuurder» verstaan: een bestuurder die gedurende een bepaalde periode werkt op het grondgebied van een andere Partij dan de Partij waar de bestuurder gewoonlijk werkt.	Art. 2, eerste lid, Detacheringsrichtlijn (gedetacheerde werknemer) Art. 1, tweede lid, mobiliteitsrichtlijn (reikwijdte)	Art. I, C: art. 9h in samenhang met 9a WagwEU (gelijkstellen VK-vervoersondernemer die een gedetacheerde bestuurder ter beschikking stelt in Nederland met een dienstverrichter) Deels bestaand recht: art. 1 WagwEU (definitie gedetacheerde werknemer)	Geen
Artikel 3 – Beginselen	–	–	–

Bepaling in bijlage 31, deel A, afdeling 2, van de Handels- en samenwerkingsovereenkomst EU-VK	Corresponderend artikel in EU-recht	Bepaling in implementatieregeling of bestaande regeling: Toelichting indien niet geïmplementeerd of naar zijn aard geen implementatie behoeft	Omschrijving beleidsruimte en toelichting op de keuze(n) bij de invulling van de beleidsruimte
<p>1. De bepalingen van deze afdeling zijn van toepassing voor zover de ondernemer voor goederenvervoer over de weg bestuurders voor zijn rekening en onder zijn leiding naar het grondgebied van de andere Partij ter beschikking stelt, in het kader van een overeenkomst tussen de ondernemer van herkomst voor goederenvervoer over de weg en de partij waarvoor de vervoersdiensten zijn bestemd, en die bestuurders op het grondgebied van die Partij werkzaam zijn, voor zover er gedurende de periode van terbeschikkingstelling een dienstverband tussen de ondernemer van herkomst voor goederenvervoer over de weg en de bestuurder bestaat.</p>	<p>Art. 1, derde lid, onder a, Detacheringsrichtlijn i.c.m. art. 1, tweede lid, mobiliteitsrichtlijn (definitie «zuivere» dienstverrichting, reikwijdte mobiliteitsrichtlijn)</p>	<p>Art. I, C: art. 9h in samenhang met art. 9a WagwEU (gelijkstellen VK-vervoersondernemer met dienstverrichter als deze een gedetacheerde bestuurder ter beschikking stelt in Nederland) Deels bestaand recht: art. 1 WagwEU (transnationale dienstverrichting onder 1)</p>	Geen
<p>2. Voor de toepassing van lid 1 wordt een detachering geacht te beginnen wanneer de bestuurder het grondgebied van de andere Partij binnenkomt voor het laden en/of lossen van goederen en geacht te eindigen wanneer de bestuurder het grondgebied van die Partij verlaat.</p> <p>Voor de toepassing van lid 1 wordt, in het geval van een detachering in de Unie, een detachering geacht te beginnen wanneer de bestuurder het grondgebied van een lidstaat binnenkomt voor het laden en/of lossen van goederen in die lidstaat en geacht te eindigen wanneer de bestuurder het grondgebied van die lidstaat verlaat.</p>	<p>Aanvang detachering: Art. 2, eerste lid, Detacheringsrichtlijn Einde detachering op het moment dat de lidstaat wordt verlaten: Art. 1, achtste lid, mobiliteitsrichtlijn</p>	<p>Art. I, C: art. 9h WagwEU in samenhang met art. 9c WagwEU en art. 2a, negende lid, Wet Avv Aanvang detachering: Art. 1, eerste lid, WagwEU (definitie gedetacheerde werknemer) Einde detachering op het moment dat de lidstaat wordt verlaten: art. 9c WagwEU, art. 2a, negende lid, Wet Avv</p>	Geen
<p>3. Niettegenstaande de leden 1 en 2 wordt een bestuurder niet geacht te zijn gedetacheerd wanneer hij vervoersactiviteiten verricht op basis van een vervoersovereenkomst in de zin van artikel 462, lid 1, punt a), van deze overeenkomst.</p>	<p>Art. 1, derde lid, mobiliteitsrichtlijn (uitsluiten bilateraal vervoer)</p>	<p>Art. I, C: art. 9h in samenhang met art. 9b, tweede lid, onderdeel a, WagwEU</p>	Geen
<p>4. Een bestuurder wordt niet geacht in het Verenigd Koninkrijk gedetacheerd te zijn wanneer hij door het grondgebied van het Verenigd Koninkrijk rijdt zonder dat er goederen worden geladen of gelost. Voor de Unie geldt dat een bestuurder niet wordt geacht in een lidstaat gedetacheerd te zijn wanneer hij door het grondgebied van die lidstaat rijdt zonder dat er goederen worden geladen of gelost.</p>	<p>Art. 1, vijfde lid, mobiliteitsrichtlijn (uitsluiten transitovervoer)</p>	<p>Art. I, C: art. 9h in samenhang met art. 9b, tweede lid, onderdeel c, WagwEU</p>	Geen
<p>Artikel 4 – Arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden</p>	–	–	–

Bepaling in bijlage 31, deel A, afdeling 2, van de Handels- en samenwerkingsovereenkomst EU-VK	Corresponderend artikel in EU-recht	Bepaling in implementatieregeling of bestaande regeling: Toelichting indien niet geïmplementeerd of naar zijn aard geen implementatie behoeft	Omschrijving beleidsruimte en toelichting op de keuze(n) bij de invulling van de beleidsruimte
<p>1. Elke Partij zorgt er, ongeacht het recht dat van toepassing is op het dienstverband, voor dat ondernemers voor goederenvervoer over de weg voor de bestuurders die op basis van een gelijke behandeling op haar grondgebied zijn gedetacheerd, de arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden waarborgen die verband houden met de volgende aangelegenheden die in de Partij of, in het geval van de Unie, in de lidstaat waar het werk wordt uitgevoerd, zijn neergelegd in:</p> <ul style="list-style-type: none"> – wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen; en/of – collectieve arbeidsovereenkomsten of scheidsrechterlijke uitspraken die algemeen verbindend zijn verklaard of anderszins van toepassing zijn overeenkomstig lid 4: <ul style="list-style-type: none"> a) maximale werk- en minimale rustperiodes; b) minimumaantal betaalde jaarlijkse verlofdagen; c) beloning, inclusief vergoedingen voor overwerk; dit punt is niet van toepassing op aanvullende bedrijfspensioenregelingen; d) gezondheid, veiligheid en hygiëne op het werk; e) beschermende maatregelen met betrekking tot de arbeidsvoorwaarden en – omstandigheden van zwangere of onlangs bevallen vrouwen, van kinderen en jongeren; en f) gelijke behandeling van mannen en vrouwen, alsmede andere bepalingen inzake niet-discriminatie. 	<p>Art. 3, eerste lid, Detacheringsrichtlijn (harde kern arbeidsvoorwaarden)</p>	<p>Art. I, C: art. 9h in samenhang met de artikelen 2, eerste lid, WagwEU en 2a Wet Avv Deels bestaand recht: art. 2 WagwEU, art. 2a Wet Avv, Waadi, Wml, Arbeidsomstandighedenwet, Arbeidstijdenwet, Algemene wet gelijke behandeling)</p>	<p>Geen</p>
<p>2. Voor de toepassing van deze afdeling wordt het begrip beloning vastgesteld overeenkomstig het nationale recht en/of de nationale praktijk van de Partij en, in het geval van de Unie, het nationale recht en/of de nationale praktijk van de lidstaat op het grondgebied waarvan de bestuurder is gedetacheerd, en wordt eronder verstaan alle beloningscomponenten die verplicht zijn op grond van nationale wettelijke of bestuursrechtelijke bepalingen, of collectieve arbeidsovereenkomsten of scheidsrechterlijke uitspraken die in die Partij of in die lidstaat algemeen verbindend zijn verklaard of anderszins van toepassing zijn overeenkomstig lid 4.</p>	<p>Art. 3, eerste lid, Detacheringsrichtlijn (sinds wijziging Herzieningsrichtlijn 2018)</p>	<p>Art. I, C: art. 9h in samenhang met de artikelen 2, eerste lid, WagwEU en 2a Wet Avv Deels bestaand recht: art. 2 WagwEU, 2a Wet Avv, Wml, art. 7:616 BW e.v.</p>	<p>Geen</p>

Bepaling in bijlage 31, deel A, afdeling 2, van de Handels- en samenwerkingsovereenkomst EU-VK	Corresponderend artikel in EU-recht	Bepaling in implementatieregeling of bestaande regeling: Toelichting indien niet geïmplementeerd of naar zijn aard geen implementatie behoeft	Omschrijving beleidsruimte en toelichting op de keuze(n) bij de invulling van de beleidsruimte
<p>4. Voor de toepassing van deze afdeling worden onder «collectieve arbeidsovereenkomsten of scheidsrechterlijke uitspraken die algemeen verbindend zijn verklaard», verstaan: de collectieve overeenkomsten of scheidsrechterlijke uitspraken die moeten worden nageleefd door alle ondernemingen die tot de betrokken beroepsgroep of bedrijfstak behoren en onder het territoriale toepassingsgebied van die overeenkomsten of uitspraken vallen.</p> <p>Bij ontstentenis van, of in aanvulling op, een stelsel voor het algemeen verbindend verklaren van collectieve arbeidsovereenkomsten of scheidsrechterlijke uitspraken als bedoeld in de eerste alinea van dit lid, kan elke Partij of, in het geval van de Unie, elke lidstaat besluiten zich te baseren op:</p> <ul style="list-style-type: none"> – de collectieve arbeidsovereenkomsten of scheidsrechterlijke uitspraken die algemene rechtsgevolgen hebben voor alle gelijksoortige ondernemingen in het betrokken geografische gebied en in de betrokken beroepsgroep of bedrijfstak; en/of – de collectieve arbeidsovereenkomsten die gesloten zijn door de op nationaal niveau meest representatieve organisaties van de sociale partners, en die op het gehele nationale grondgebied worden toegepast. – Er is sprake van gelijke behandeling in de zin van lid 1 wanneer nationale ondernemingen die zich in een soortgelijke situatie bevinden: <ul style="list-style-type: none"> i) op de plaats van de activiteit of in de betrokken bedrijfstak ten aanzien van de in lid 1, eerste alinea, vermelde aangelegenheden onderworpen zijn aan dezelfde verplichtingen als de ondernemingen die bij de detacheringen zijn betrokken; en ii) met dezelfde gevolgen aan die verplichtingen moeten voldoen. <p>Artikel 5 – Betere toegang tot informatie</p>	<p>Art. 3, achtste lid, Detacheringsrichtlijn (na herziening 2018)</p>	<p>Bestaand recht: art. 2a Wet Avv</p>	<p>Geen</p>
<p>–</p>	<p>–</p>	<p>–</p>	<p>–</p>

Bepaling in bijlage 31, deel A, afdeling 2, van de Handels- en samenwerkingsovereenkomst EU-VK	Corresponderend artikel in EU-recht	Bepaling in implementatieregeling of bestaande regeling: Toelichting indien niet geïmplementeerd of naar zijn aard geen implementatie behoeft	Omschrijving beleidsruimte en toelichting op de keuze(n) bij de invulling van de beleidsruimte
<p>1. Elke Partij of, in het geval van de Unie, elke lidstaat publiceert overeenkomstig het nationale recht en/of de nationale praktijk zonder onnodige vertraging en op transparante wijze op één officiële nationale website informatie over de arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden, waaronder de componenten van de beloning als bedoeld in artikel 4, lid 2, alsmede alle arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden overeenkomstig artikel 4, lid 1.</p> <p>Elke Partij of, in het geval van de Unie, elke lidstaat zorgt ervoor dat de op de enige nationale website verstrekte informatie juist en actueel is.</p>	<p>Artikel 5 Handhavingsrichtlijn, art. 3, eerste lid, Detacheringsrichtlijn (na herziening 2018)</p>	<p>Behoeft naar zijn aard geen implementatie</p>	<p>N.v.t.</p>
<p>2. Elke Partij of, in het geval van de Unie, elke lidstaat neemt passende maatregelen om ervoor te zorgen dat de in lid 1 bedoelde informatie op afstand en met elektronische middelen duidelijk, transparant, volledig, op gemakkelijk toegankelijke wijze en kosteloos algemeen beschikbaar wordt gemaakt in een formaat en volgens webnormen die de toegankelijkheid voor personen met een handicap garanderen, en om ervoor te zorgen dat de bevoegde nationale instanties in staat zijn hun taken doeltreffend uit te voeren.</p>	<p>Art. 5 Handhavingsrichtlijn</p>	<p>Behoeft naar zijn aard geen implementatie</p>	<p>N.v.t.</p>
<p>3. Wanneer overeenkomstig het nationale recht en nationale tradities en praktijken, en met inachtneming van de autonomie van de sociale partners, de in artikel 4 bedoelde arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden overeenkomstig artikel 4, lid 1, zijn neergelegd in collectieve overeenkomsten, zorgt elke Partij of, in het geval van de Unie, elke lidstaat ervoor dat die voorwaarden en omstandigheden op een toegankelijke en transparante wijze beschikbaar worden gesteld voor dienstverrichters uit de andere Partij en gedetacheerde bestuurders, en schakelen zij hierbij de sociale partners in. De relevante informatie moet met name betrekking hebben op de verschillende minimumlonen en de componenten daarvan, de wijze waarop het verschuldigde loon wordt berekend en, in voorkomend geval, de criteria voor indeling in de verschillende salarisschalen.</p>	<p>Art. 5, vierde lid, Handhavingsrichtlijn, art. 3, eerste lid, Detacheringsrichtlijn (na herziening 2018)</p>	<p>Behoeft naar zijn aard geen implementatie</p>	<p>N.v.t.</p>

Bepaling in bijlage 31, deel A, afdeling 2, van de Handels- en samenwerkingsovereenkomst EU-VK	Corresponderend artikel in EU-recht	Bepaling in implementatieregeling of bestaande regeling: Toelichting indien niet geïmplementeerd of naar zijn aard geen implementatie behoeft	Omschrijving beleidsruimte en toelichting op de keuze(n) bij de invulling van de beleidsruimte
4. Wanneer in weerwil van lid 1 de informatie op de enige officiële nationale website niet vermeldt welke arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden moeten worden toegepast, wordt bij het bepalen van sancties bij inbreuken op deze afdeling met die omstandigheid overeenkomstig het nationaal recht en/of de nationale praktijk rekening gehouden, voor zover nodig ter waarborging van de evenredigheid van die sancties.	Art. 3, eerste lid, laatste alinea, Detacheringsrichtlijn (na herziening 2018)	Bestaand recht: Beleidsregel boeteoplegging Wet arbeidsvoorwaarden gedetacheerde werknemers in de Europese Unie 2020; Art. 5:46 Awb	Beleidsruimte voor wat betreft de hoogte van de boete en het matigingspercentage
5. Elke Partij of, in het geval van de Unie, elke lidstaat wijst de organen en autoriteiten aan waar bestuurders en ondernemers van goederenvervoer over de weg algemene informatie kunnen krijgen over het toepasselijke nationaal recht en de toepasselijke nationale praktijk betreffende hun rechten en verplichtingen op hun grondgebied.	Art. 5, vijfde lid, Handhavingsrichtlijn	Bestaand recht: art. 4 WagwEU. Informatie vindbaar op postworkers.nl	N.v.t.
Artikel 6 – Administratieve voorschriften, controle en handhaving	–	–	–

Bepaling in bijlage 31, deel A, afdeling 2, van de Handels- en samenwerkingsovereenkomst EU-VK	Corresponderend artikel in EU-recht	Bepaling in implementatieregeling of bestaande regeling: Toelichting indien niet geïmplementeerd of naar zijn aard geen implementatie behoeft	Omschrijving beleidsruimte en toelichting op de keuze(n) bij de invulling van de beleidsruimte
<p>1. Elke Partij of, in het geval van de Unie, elke lidstaat mag uitsluitend de volgende administratieve voorschriften en controlemaatregelen opleggen ten aanzien van de detachering van bestuurders:</p> <p>a) een verplichting voor de in de andere Partij gevestigde ondernemer om uiterlijk bij de aanvang van de detachering een detachingsverklaring in te dienen bij de nationale bevoegde instanties van de Partij of, in het geval van de Unie, van de lidstaat waarin de bestuurder is gedetacheerd, waarvoor met ingang van 2 februari 2022 wordt gebruikgemaakt van een meertalig standaardformulier van de openbare interface die verbonden is met het Informatiesysteem interne markt van de EU (IMI) voor administratieve samenwerking; die detachingsverklaring bestaat uit de volgende informatie:</p> <p>i) de identiteit van de ondernemer, ten minste in de vorm van het nummer van de geldige vergunning, indien dat nummer beschikbaar is;</p> <p>ii) de contactgegevens van een vervoersmanager of een andere contactpersoon in de Partij van vestiging of, in het geval van de Unie, in de lidstaat van vestiging die optreedt als tussenpersoon met de bevoegde instanties van de Partij of, in het geval van de Unie, de lidstaat van ontvangst waarin de diensten worden verleend en met wie documenten of berichten worden uitgewisseld;</p> <p>iii) de identiteit, het adres van de verblijfplaats en het nummer van het rijbewijs van de bestuurder;</p> <p>iv) de aanvangsdatum van de arbeidsovereenkomst van de bestuurder en het daarop toepasselijke recht;</p> <p>v) de geplande begin- en einddatum van de detachering; en</p> <p>vi) de kentekenplaten van de motorvoertuigen;</p>	<p>Art. 1, elfde lid, mobiliteitsrichtlijn</p>	<p>Art. I, C: art. 9h, in samenhang met art. 9e, eerste lid, WagwEU</p>	<p>Ja; de keuze om deze verplichting in te voeren voor VK-dienstverrichters in de sector goederenvervoer over de weg. Van deze optie wordt gebruik gemaakt (zie §3f en artikelsgewijs deel: I, C)</p>

Bepaling in bijlage 31, deel A, afdeling 2, van de Handels- en samenwerkingsovereenkomst EU-VK	Corresponderend artikel in EU-recht	Bepaling in implementatieregeling of bestaande regeling: Toelichting indien niet geïmplementeerd of naar zijn aard geen implementatie behoeft	Omschrijving beleidsruimte en toelichting op de keuze(n) bij de invulling van de beleidsruimte
<p>(b) de verplichting voor de ondernemer om ervoor te zorgen dat de bestuurder, op papier of in elektronische vorm, beschikt over het volgende, en de verplichting voor de bestuurder om zulks te bewaren en ter beschikking te stellen wanneer daar bij een wegcontrole om wordt verzocht:</p> <p>(i) een kopie van de detachingsverklaring, met ingang van 2 februari 2022 ingediend via het IML-systeem;</p> <p>(ii) bewijs dat het vervoer plaatsvindt in de Partij van ontvangst, zoals een elektronische vrachtbrief (e-CMR); en</p> <p>(iii) de tachograafgegevens, en met name de landsymbolen van de Partij of, in het geval van de Unie, van de lidstaat waar de bestuurder zich bevond tijdens het verrichten van vervoersactiviteiten, in overeenstemming met de registratievoorschriften uit hoofde van deel B, afdelingen 2 en 4;</p> <p>c) een verplichting voor de ondernemer om, met ingang van 2 februari 2022 via de openbare met het IML-systeem verbonden interface, na de detachingsperiode op direct verzoek van de bevoegde instanties van de andere Partij of, in het geval van de Unie, van de lidstaat waar de detachering heeft plaatsgevonden, kopieën van de in punt b), ii) en iii), van dit lid bedoelde documenten te verstrekken, alsmede documentatie in verband met de beloning van de bestuurder met betrekking tot de detachingsperiode en de arbeidsovereenkomst of een gelijkwaardig document, tijdschema's betreffende het werk van de bestuurder en betalingsbewijzen.</p>	<p>Art. 1, elfde lid, mobiliteitsrichtlijn</p>	<p>Art. I, C: art. 9h, in samenhang met art. 9f, eerste en tweede lid, WagwEU</p>	<p>Ja; de keuze om deze verplichting in te voeren voor VK-dienstverrichters in de sector goederenvervoer over de weg. Van deze optie wordt gebruik gemaakt (zie §3f en artikelsgewijs deel: I, C)</p>

Bepaling in bijlage 31, deel A, afdeling 2, van de Handels- en samenwerkingsovereenkomst EU-VK	Corresponderend artikel in EU-recht	Bepaling in implementatieregeling of bestaande regeling: Toelichting indien niet geïmplementeerd of naar zijn aard geen implementatie behoeft	Omschrijving beleidsruimte en toelichting op de keuze(n) bij de invulling van de beleidsruimte
<p>De ondernemer verstuurt de documentatie, met ingang van 2 februari 2022 via de openbare met het IMI-systeem verbonden interface, uiterlijk acht weken na de datum van het verzoek. Indien de ondernemer de gevraagde documentatie niet binnen de gestelde termijn indient, kunnen de bevoegde instanties van de Partij of, in het geval van de Unie, van de lidstaat waar de detachering heeft plaatsgevonden om bijstand van de bevoegde instanties van de Partij van vestiging of, in het geval van de Europese Unie, de lidstaat van vestiging verzoeken, met ingang van 2 februari 2022 via het IMI-systeem. Indien een dergelijk verzoek om wederzijdse bijstand wordt gedaan, hebben de bevoegde instanties van de Partij van vestiging of, in het geval van de Unie, van de lidstaat van vestiging van de ondernemer, toegang tot de detachingsverklaring en andere relevante informatie die door de ondernemer, met ingang van 2 februari 2022 via de openbare met het IMI-systeem verbonden interface, is ingediend. De bevoegde instanties van de Partij van vestiging of, in het geval van de Unie, van de lidstaat van vestiging zorgen ervoor dat zij de documentatie waarom is verzocht binnen 25 werkdagen na indiening van het verzoek om wederzijdse bijstand, met ingang van 2 februari 2022 via het IMI-systeem, verstrekken aan de bevoegde instanties van de Partij of, in het geval van de Unie, van de lidstaat waar de detachering heeft plaatsgevonden.</p>	<p>Art. 1, elfde lid, mobiliteitsrichtlijn</p>	<p>Art. I, C: art. 9h, in samenhang met art. 9f, derde lid, WagwEU Deels bestaand recht: artikelen 4 en 10 WagwEU; art. 2 BagwEU</p>	<p>Ja; de keuze om deze verplichting in te voeren voor VK-dienstverrichters in de sector goederenvervoer over de weg. Van deze optie wordt gebruik gemaakt</p>
<p>Elke Partij zorgt ervoor dat de informatie die door de bevoegde nationale instanties wordt uitgewisseld of de informatie die aan hen wordt verstrekt, alleen wordt gebruikt voor het doel of de doelen waarvoor om die informatie is verzocht. Wederzijdse administratieve samenwerking en bijstand is kosteloos. Een verzoek om informatie belet de bevoegde instanties niet om onderzoeken in te stellen naar vermeende inbreuken op deze afdeling, of om maatregelen te nemen om dergelijke inbreuken te voorkomen.</p>	<p>Art. 6, leden 8 t/m 10, Handhavingsrichtlijn, 1, elfde lid, mobiliteitsrichtlijn</p>	<p>Bestaand recht: artikelen 4 en 10 WagwEU, 2 BagwEU</p>	<p>Geen</p>

Bepaling in bijlage 31, deel A, afdeling 2, van de Handels- en samenwerkingsovereenkomst EU-VK	Corresponderend artikel in EU-recht	Bepaling in implementatieregeling of bestaande regeling: Toelichting indien niet geïmplementeerd of naar zijn aard geen implementatie behoeft	Omschrijving beleidsruimte en toelichting op de keuze(n) bij de invulling van de beleidsruimte
<p>3. Om zich ervan te vergewissen dat een bestuurder niet moet worden beschouwd als gedetacheerd op grond van artikel 1, mag elke Partij als controlemaatregel alleen de verplichting opleggen dat de bestuurder een papieren of elektronische versie bij zich moet houden en – indien daar tijdens een wegcontrole om wordt verzocht – moet tonen, van het bewijs van het betrokken vervoer zoals een elektronische vrachtbrief (e-CMR), evenals tachograafgegevens als bedoeld in lid 2, punt b), iii), van dit artikel.</p>	<p>Art. 1, elfde lid, laatste alinea, mobiliteitsrichtlijn</p>	<p>Art. I, C: art. 9h in samenhang met art. 9g WagwEU</p>	<p>Ja; de keuze om deze verplichting in te voeren ten aanzien van niet-gedetacheerde bestuurders. Van deze optie wordt gebruik gemaakt</p>
<p>4. Voor controledoeleinden houdt de ondernemer de in lid 2, onder a), bedoelde detachingsverklaringen actueel, vanaf 2 februari 2022 in de openbare met IMI verbonden interface.</p>	<p>Art. 1, twaalfde lid, mobiliteitsrichtlijn</p>	<p>Art. I, C: art. 9h, in samenhang met art. 9e, tweede lid, WagwEU</p>	<p>Ja; de keuze om deze plicht in te voeren voor VK-dienstverrichters in de sector goederenvervoer over de weg. Van deze optie wordt gebruik gemaakt</p>
<p>5. De informatie uit de detachingsverklaringen wordt, met ingang van 2 februari 2022, voor een periode van 24 maanden voor controledoeleinden opgeslagen in het register van het IMI.</p>	<p>Art. 1, lid 13, mobiliteitsrichtlijn – (verplichting EC)</p>	<p>Behoeft naar zijn aard geen implementatie</p>	<p>N.v.t.</p>
<p>6. De partij of, in het geval van de Unie, de lidstaat op het grondgebied waarvan de bestuurder wordt gedetacheerd en de Partij of, in het geval van de Unie, de lidstaat van waaruit de bestuurder wordt gedetacheerd zijn verantwoordelijk voor het monitoren, controleren en handhaven van de verplichtingen uit hoofde van deze afdeling en nemen passende maatregelen ingeval niet aan deze afdeling wordt voldaan.</p>	<p>Art. 5, lid 1, Detacheringsrichtlijn (sinds herziening 2018)</p>	<p>Art. I, C: art. 9h, in samenhang met 5, 12 tot en met 16 WagwEU Deels bestaand recht: artikelen 5 en 12 tot en met 16 WagwEU</p>	<p>Ja, ten aanzien van de wijze van invulling van deze verplichting</p>
<p>7. Elke Partij of, in het geval van de Unie, elke lidstaat zorgt ervoor dat de inspecties en de controles van de naleving in het kader van dit artikel, rekening houdend met de relevante bepalingen van deze afdeling, noch discriminerend noch onevenredig zijn.</p>	<p>Art. 5 tweede lid, mobiliteitsrichtlijn</p>	<p>Art. I, C: art. 9h in samenhang met art. 12 en 15 WagwEU; 13 BagwEU; Beleidsregel boeteoplegging Wet arbeidsvoorwaarden gedetacheerde werknemers in de Europese Unie 2020 Deels bestaand recht: artikelen 12 en 15 WagwEU; 13 BagwEU; Beleidsregel boeteoplegging Wet arbeidsvoorwaarden gedetacheerde werknemers in de Europese Unie 2020</p>	<p>Ja; beleidsruimte t.a.v. het bepalen welke overtredingen worden gesanctioneerd, wat de boetehoogtes en matigingsgronden zijn</p>

Bepaling in bijlage 31, deel A, afdeling 2, van de Handels- en samenwerkingsovereenkomst EU-VK	Corresponderend artikel in EU-recht	Bepaling in implementatieregeling of bestaande regeling: Toelichting indien niet geïmplementeerd of naar zijn aard geen implementatie behoeft	Omschrijving beleidsruimte en toelichting op de keuze(n) bij de invulling van de beleidsruimte
8. Voor de handhaving van de verplichtingen uit hoofde van deze afdeling waarborgt elke Partij of, in het geval van de Unie, elke lidstaat doeltreffende mechanismen op basis waarvan gedetacheerde bestuurders direct een klacht tegen hun werkgevers kunnen indienen, evenals het recht om gerechtelijke of administratieve procedures op te starten – ook in de Partij waar de bestuurders gedetacheerd zijn of waren – wanneer die bestuurders van oordeel zijn dat zij verlies of schade hebben geleden doordat de geldende regels niet werden toegepast, zelfs nadat de arbeidsverhouding in het kader waarvan de regels niet zouden zijn nageleefd, al is beëindigd.	Artikel 11 lid 1 Handhavingsrichtlijn	Bestaand recht: art. 6c Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering; art. 3:305a BW, diverse beschermingsbepalingen in Boek 7, titel 10, Burgerlijk Wetboek	Ja; wijze van inrichten van deze doeltreffende mechanismen
9. Lid 8 geldt onverminderd de jurisdictie van de rechtbanken van elke Partij of, in het geval van de Unie, van de lidstaten zoals vastgesteld in met name de relevante rechtsinstrumenten van de Unie en/of internationale conventies.	Artikel 11, tweede lid, Handhavingsrichtlijn	Behoeft naar zijn aard geen implementatie	N.v.t.
10. Elke Partij of, in het geval van de Unie, elke lidstaat stelt voorschriften vast ten aanzien van de sancties die van toepassing zijn op overtredingen van nationale bepalingen die zijn vastgesteld op grond van deze afdeling en neemt alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat die sancties worden toegepast en nageleefd. De sancties zijn doeltreffend, evenredig en afschrikkend.	Art. 5, tweede lid, mobiliteitsrichtlijn	Art. I, C: art. 9h in samenhang met 12 en 15 WagwEU; 13 BagwEU; Beleidsregel boeteoplegging Wet arbeidsvoorwaarden gedetacheerde werknemers in de Europese Unie 2020	Ja; het zodanig vaststellen van de sancties dat zij binnen Nederlandse context doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn
Elke Partij stelt de andere Partij uiterlijk op 30 juni 2021 in kennis van die bepalingen. Zij delen eventuele latere wijzigingen van de bepalingen onmiddellijk mee.	–	Behoeft naar zijn aard geen implementatie	–
Artikel 7 – Gebruik van het IMI-systeem	–	–	–

Bepaling in bijlage 31, deel A, afdeling 2, van de Handels- en samenwerkingsovereenkomst EU-VK	Corresponderend artikel in EU-recht	Bepaling in implementatieregeling of bestaande regeling: Toelichting indien niet geïmplementeerd of naar zijn aard geen implementatie behoeft	Omschrijving beleidsruimte en toelichting op de keuze(n) bij de invulling van de beleidsruimte
<p>1. Met ingang van 2 februari 2022 wordt de in artikel 6 bedoelde informatie, met inbegrip van persoonsgegevens, uitgewisseld en verwerkt in het IMI-systeem, mits aan de volgende voorwaarden is voldaan:</p> <p>a) de Partijen bieden waarborgen dat de gegevens die in het IMI-systeem worden verwerkt, uitsluitend worden gebruikt voor het doel waarvoor zij oorspronkelijk werden uitgewisseld;</p> <p>b) elke doorgifte van persoonsgegevens aan het Verenigd Koninkrijk uit hoofde van dit artikel mag alleen plaatsvinden in overeenstemming met artikel 23, lid 1, punt c), van Verordening (EU) nr. 1024/2012 van het Europees Parlement en de Raad¹; en</p> <p>c) elke doorgifte van persoonsgegevens aan de Unie uit hoofde van dit artikel mag alleen plaatsvinden in overeenstemming met de gegevensbeschermingsregels van het Verenigd Koninkrijk voor de internationale doorgifte van gegevens.</p>	Artikel 1, dertiende lid, mobiliteitsrichtlijn	Art. I, C: art. 9h in combinatie met 4 WagwEU, 10a Wet Avv, 2 tot en met 5 BagwEU	Geen
2. De bevoegde instanties van elke Partij verlenen IMI-gebruikers passende toegangsrechten en trekken die in.	–	Behoeft naar zijn aard geen implementatie	N.v.t.
3. IMI-gebruikers hebben uitsluitend op een «need-to-know»-basis en uitsluitend met het oog op de uitvoering en handhaving van deze afdeling toegang tot persoonsgegevens die in het IMI-systeem worden verwerkt.	–	Art. I, C: art. 9h in combinatie met 4 WagwEU, 10a Wet Avv, 2 tot en met 5 BagwEU	Geen
4. Elke Partij of, in het geval van de Unie, elke lidstaat kan de bevoegde instantie toestaan om nationale sociale partners anders dan door middel van het IMI-systeem relevante informatie uit het IMI-systeem te verstrekken, voor zover dat nodig is om te controleren of de detachingsregels worden nageleefd en in overeenstemming met het nationaal recht en de nationale praktijken, op voorwaarde dat: <p>a) de informatie verband houdt met de detachering op het grondgebied van de betrokken Partij of, in het geval van de Unie, de betrokken lidstaat; en</p> <p>b) de informatie uitsluitend wordt gebruikt met het oog op de handhaving van de detachingsregels.</p>	Art. 1, dertiende lid, mobiliteitsrichtlijn	Art. I, C: art. 9h WagwEU Art. II, B: art. 10a, vijfde lid, Wet Avv	Ja; keuze om deze verstrekking mogelijk te maken
5. Het Gespecialiseerd Comité voor het wegvervoer stelt de technische en procedurele specificaties voor het gebruik van het IMI-systeem door het Verenigd Koninkrijk vast.	–	Behoeft naar zijn aard geen implementatie	N.v.t.

Bepaling in bijlage 31, deel A, afdeling 2, van de Handels- en samenwerkingsovereenkomst EU-VK	Corresponderend artikel in EU-recht	Bepaling in implementatieregeling of bestaande regeling: Toelichting indien niet geïmplementeerd of naar zijn aard geen implementatie behoeft	Omschrijving beleidsruimte en toelichting op de keuze(n) bij de invulling van de beleidsruimte
6. Elke Partij neemt deel in de exploitatiekosten van het IML-systeem. Het Gespecialiseerd Comité voor het wegvervoer stelt de door elke Partij te dragen kosten vast.	–	Behoeft naar zijn aard geen implementatie	N.v.t.

36.	37. Zuivere dienstverrichting	38. Intra-concernuitlening	39. Uitzendarbeid
40. Cabotage	41. Gedetacheerde bestuurder	42. Gedetacheerde werknemer	43. Gedetacheerde werknemer
44. Niet-bilateraal vervoer (cross-trade)	45. Gedetacheerde bestuurder	46. Gedetacheerde werknemer	47. Gedetacheerde werknemer
48. Bilateraal vervoer	49. Geen detachering (Mobiliteitsrichtlijn van toepassing)	50. Geen detachering 51. (Mobiliteitsrichtlijn niet van toepassing)	52. Geen detachering 53. (Mobiliteitsrichtlijn niet van toepassing)
54. Transitovervoer	55. Geen detachering 56. (Mobiliteitsrichtlijn van toepassing)	57. Geen detachering 58. (Mobiliteitsrichtlijn niet van toepassing)	59. Geen detachering 60. (Mobiliteitsrichtlijn niet van toepassing)

61.	62. Toepasselijke WagwEU-artikelen		
63. Gedetacheerde bestuurder	<ul style="list-style-type: none"> • 1 t/m 6 («harde kern» artikel 2 wel van toepassing; benadelingsverbod 3b, plicht informatieverstrekking aan Arbeidsinspectie art. 6) • 9b (detachering bij cabotage of crosstrade) • 9c (geen cumulatie detacheringen bij berekening langdurige detachering) • 9d (contactpersoon in zendstaat) • 9e (actuele detachingsverklaring) • 9f (detachingsverklaring, vrachtbrieven en tachograafgegevens in cabine; informatieverstrekking via IMI na detachingsperiode) • 9h (schakelbepaling detachering VK) • 10 en verder (handhavings- en sanctiebepalingen) 		
64. Gedetacheerde werknemer	<ul style="list-style-type: none"> • 1 t/m 6 («harde kern» artikel 2 wel van toepassing; 3a bij doorleenconstructies, benadelingsverbod 3b, plicht informatieverstrekking aan Arbeidsinspectie art. 6) • 7 (contactpersoon in NL) • 8¹ (jaarmelding via meldloket SVB) • 9 (arbeidsovereenkomst, loongegevens e.a. in cabine) • 10 en verder (handhavings- en sanctiebepalingen) 		
65. Geen detachering (Mobiliteitsrichtlijn van toepassing)	<ul style="list-style-type: none"> • 1 t/m 6 («harde kern» artikel 2 niet van toepassing; plicht informatieverstrekking aan Arbeidsinspectie art. 6) • 9b (geen detachering bij bilateraal vervoer of transit) • 9g (vrachtbrieven en tachograafgegevens in cabine) • 9h (schakelbepaling detachering VK) • 10 en verder (handhavings- en sanctiebepalingen) 		
66. Geen detachering (Mobiliteitsrichtlijn niet van toepassing)	<ul style="list-style-type: none"> • 1 t/m 6 («harde kern» artikel 2 niet van toepassing; plicht informatieverstrekking aan Arbeidsinspectie art. 6) 		

¹ Onder het voorbehoud, dat in het kader van de wijziging van het Besluit arbeidsvoorwaarden gedetacheerde werknemers in de Europese Unie wordt besloten dat de meldplicht van toepassing blijft op deze doelgroep.

De Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,
C.E.G. van Gennip