



**TER BESLISSING**

**Datum**  
4 januari 2022

**Onze referentie**  
[redacted]

**Opgesteld door**  
[redacted]

**Uiterlijk bij**  
18 januari 2022

**Bijlage(n)**  
1

Aan  
Van

Minister SZW  
Directie [redacted]

# nota

Beslisnota wetsvoorstel implementatie Richtlijn  
2020/1057 (detachering wegvervoer) Mobiliteitspakket

## Aanleiding

Op 30 juli 2020 is richtlijn 1057/2020/EU gepubliceerd. Deze richtlijn bevat bepalingen over grensoverschrijdende detachering binnen de EU die zijn toegespitst op de specifieke aard van de wegvervoersector.

Het verduidelijkt welke vervoersactiviteiten onder de detacheringsregels vallen. Daarnaast zijn de administratieve voorschriften en controlemaatregelen geharmoniseerd om de administratieve lasten voor vervoersondernemingen te beperken.

Met deze nota vragen we uw akkoord op een aantal beleidskeuzes en uw akkoord voor het indienen van het wetsvoorstel bij het ambtelijk voorportaal CWIZO op 21 januari 2022 ter behandeling op 31 januari 2022. Het doel van voorlegging in de CWIZO is om het voorstel via de MR aanhangig te maken voor een advies bij de Afdeling advisering van de Raad van State. Gelet op de samenhang met de andere onderwerpen van het Mobiliteitspakket is proces en inhoud eerder ambtelijk afgestemd met I&W. Deze nota en het wetsvoorstel zijn ook ambtelijk afgestemd met de Nederlandse Arbeidsinspectie (NLA).

## Geadviseerd besluit

- Bent u het eens met de drie beslispunten (vanaf p.3) zoals aan u voorgelegd in deze nota?
- Bent u akkoord met het concept wetsvoorstel?
- Bent u akkoord met voorlegging van het wetsvoorstel voor (spoed)advies bij de Raad van State?
- Bent u akkoord met het indienen van het wetsvoorstel bij de CWIZO?
- Graag uw akkoord voor 21 januari in verband met de deadline voor de indiening van de stukken voor de CWIZO, dat gebeurt als gebruikelijk via de directeur Arbeidsverhoudingen (AV).

## Kernpunten

De Europese detacheringsregels (onder meer op grond van de EU-Detacheringsrichtlijn uit 1996) hebben tot doel een evenwicht te waarborgen tussen het verlenen van correcte arbeidsvoorwaarden en sociale bescherming voor gedetacheerde werknemers en de vrijheid van ondernemers om grensoverschrijdende diensten te kunnen verlenen. De Europese detacheringsregels zijn zo ingericht dat een gedetacheerde werknemer de harde kern van arbeidsvoorwaarden (onder andere minimum beloning, verlof, arbeidstijden, arbeidsomstandigheden) van het ontvangende land krijgt, zodat

concurrentie op arbeidsvoorwaarden wordt ingeperkt. De oorspronkelijke Detacheringsrichtlijn was echter moeilijk toepasbaar op de wegvervoersector.

Richtlijn 2020/1057/EU bevat daarom specifieke detacheringsregels voor het wegvervoer (goederen- en personenvervoer). Deze richtlijn maakt onderdeel uit van het zogenoemde Mobiliteitspakket, dat naast deze richtlijn ook twee Verordeningen op het terrein van I&W bevat (o.a. over rij-en rusttijden en arbeidsomstandigheden). I&W is het coördinerende ministerie voor het gehele Mobiliteitspakket. SZW trekt met de wetgeving zoveel mogelijk gelijk op met I&W.

Deze richtlijn wordt deels geïmplementeerd in een apart transporthoofdstuk in de Wet arbeidsvoorwaarden gedetacheerde werknemers in de EU (WagwEU) en deels in de Wet op het algemeen verbindend en het onverbindend verklaren van bepalingen van collectieve arbeidsovereenkomsten (Wet Avv). De deadline van de implementatie van deze richtlijn is 2 februari 2022. Deze deadline zal worden overschreden. In de paragraaf toelichting informeren we u over de mogelijke gevolgen hiervan.

Met dit wetsvoorstel wordt ook een onderdeel van het Handelsakkoord tussen de Europese Unie en het Verenigd Koninkrijk (n.a.v. de Brexit) geïmplementeerd. Het betreft alleen de bepalingen met betrekking tot het detacheren van bestuurders uit het Verenigd Koninkrijk in het goederenvervoer in de EU. Deze regels zijn gebaseerd op de huidige Detacheringsrichtlijn en het Mobiliteitspakket en worden daarom tegelijk met dit wetsvoorstel geïmplementeerd. Conform staand kabinetsbeleid is de implementatie van deze richtlijn en het onderdeel uit het Handelsakkoord beleidsarm. Dat betekent dat we zelf geen beleid of regels toevoegen aan de te implementeren regels uit de EU.

#### Inhoud van het concept wetsvoorstel

De nieuwe detacheringsregels zijn afgestemd op de hoge mate van mobiliteit van de werkzaamheden van bestuurders die wegvervoersdiensten uitvoeren. De regels zijn van toepassing op bestuurders uit andere EU-lidstaten die gedetacheerd worden naar Nederland in het kader van een overeenkomst tussen hun werkgever (de dienstverrichter) en dienstontvanger (= zuivere dienstverlening). De nieuwe regels zijn niet van toepassing op de twee andere soorten detachering: intra-concern detachering (detachering binnen het hetzelfde concern met vestigingen in meerdere landen) en uitzendarbeid. Deze vormen van detachering blijven onder de huidige detacheringsregels vallen.

De nieuwe detacheringsregels hebben tot doel een evenwicht te waarborgen tussen het verlenen van correcte arbeidsvoorwaarden en sociale bescherming voor bestuurders en de vrijheid van ondernemers om grensoverschrijdende diensten in de wegvervoersector te kunnen verlenen.

In het concept wetsvoorstel wordt op grond van de richtlijn onder meer bepaald in welke wegtransportsituaties er sprake is van detachering. Hierbij is de mate van verbondenheid met de lidstaat van ontvangst bepalend. Hieruit volgt:

- dat vervoer binnen de lidstaat van ontvangst door een buitenlandse vervoerder (cabotage) als detachering wordt beschouwd;
- dat niet-bilateraal vervoer (cross-trade, ook wel derdelandenvervoer genoemd) wordt beschouwd als detachering. Niet bilateraal vervoer houdt in dat er goederen (of personen) worden vervoerd tussen twee lidstaten die

**Datum**  
24 december 2021

**Onze referentie**  
[REDACTED]

**Uiterlijk bij**  
18 januari 2022

**Bijlage(n)**  
1

**Aan**  
Minister SZW

**Van**  
[REDACTED]

- beide niet de lidstaat van vestiging van de dienstverrichter zijn (zie voor verdere toelichting beslispunt 1);
- dat het doorkruisen van een lidstaat zonder te laden en te lossen (transitvervoer) niet als detachering wordt beschouwd;
  - dat de meeste vormen van ritten tussen de lidstaat van vestiging van de vervoersonderneming en lidstaat van ontvangst en v.v. (bilateraal vervoer) niet worden beschouwd als detachering.

Daarnaast bevat het wetsvoorstel controle- en administratieve maatregelen specifiek voor de wegvervoersector. Het doel is om deze maatregelen zoveel mogelijk te harmoniseren binnen de EU en de administratieve lasten van vervoersondernemingen te verminderen. Eén van de maatregelen is de nieuwe wijze waarop ondernemingen detachingsverklaringen moeten indienen. Buitenlandse ondernemingen uit de EU die werknemers in Nederland detacheren moeten voor aanvang van de detachering een detachingsverklaring indienen in het nationale meldloket ([www.postedworkers.nl](http://www.postedworkers.nl)). Deze verklaring omvat onder meer gegevens over de onderneming, de gedetacheerde werknemers en de duur van de detachering. Toezichthoudende instanties krijgen hierdoor meer inzicht in de grensoverschrijdende detacheringen die in Nederland plaatsvinden.

Met betrekking tot het indienen van deze detachingsverklaringen heeft de Europese Commissie een nieuwe, meertalige module van het Informatiesysteem Interne Markt (IMI) ontwikkeld waarin vervoersondernemingen de detachingsverklaring kunnen indienen. Daarnaast kunnen toezichthouders van de verschillende EU-lidstaten via deze module ook documenten opvragen bij de onderneming. Tot slot kunnen toezichthouders uit verschillende EU-lidstaten elkaar wederzijdse bijstand verlenen. Daarnaast moet de chauffeur digitaal of op papier een beperkt aantal documenten in de cabine hebben. Het harmoniseren van deze voorschriften betekent niet dat nationale inspecties haar andere bevoegdheden niet zou kunnen uitvoeren, bijv. het horen van medewerkers en/of het bezoeken van een bedrijf.

## Beslispunten

### 1. Niet-bilateraal vervoer wordt expliciet beschouwd als detachering

Niet-bilaterale vervoersactiviteiten (ook wel cross-trade, derdelandenvervoer genoemd) worden in de artikelen van de richtlijn niet expliciet aangemerkt als detachering. De richtlijn geeft in de overwegingen aan dat niet-bilaterale vervoersactiviteiten als detachering moeten worden beschouwd. Bij niet-bilateraal vervoer gaat het om vervoersactiviteiten tussen twee lidstaten die beide niet de lidstaat van vestiging van de dienstverrichter zijn. Bijvoorbeeld, een bestuurder in dienst van een vervoersonderneming die gevestigd is in Tsjechië vervoert een lading goederen van Marseille naar Venlo.

In het concept wetsvoorstel is niet-bilateraal vervoer wel expliciet aangemerkt als detachering (artikel 9b). De bestuurder wordt met betrekking tot het in Nederland gereden deel aangemerkt als gedetacheerde bestuurder en dient overeenkomstig de Nederlandse harde kern van arbeidsvoorwaarden te ontvangen. Dit biedt duidelijkheid en rechtszekerheid aan buitenlandse vervoersondernemingen, chauffeurs en toezichthouders. Om de administratieve plichten die gelden in geval van detachering ook te kunnen handhaven bij niet-bilateraal vervoer (zoals ook lijkt de bedoeling van de EU-wetgever te zijn), is het belangrijk dat voor deze

**Datum**  
24 december 2021

**Onze referentie**  
[redacted]

**Uiterlijk bij**  
18 januari 2022

**Bijlage(n)**  
1

**Aan**  
Minister SZW

**Van**  
[redacted]



dienstverrichters volstrekt duidelijk is dat hun vervoersactiviteiten als detachering worden aangemerkt.

Het concept wetsvoorstel gaat hiermee iets verder dan de richtlijn (waar het immers alleen in de overwegingen en niet in de richtlijntekst is neergelegd). Dit zou de Europese Commissie kunnen aanmerken als niet-correcte implementatie. Echter tot nu toe heeft de Commissie ambtelijk benadrukt dat niet-bilaterale vervoersactiviteiten als detachering worden aangemerkt. Sociale partners en de Nederlandse arbeidsinspectie in haar handhavingstoets hebben verzocht om deze verduidelijking (zie voor verdere toelichting onder de paragraaf krachtenveld).

**Beslispunt 1: Gaat u akkoord met het expliciet aanmerken van niet-bilaterale vervoersactiviteiten als detachering in het wetsvoorstel?**

**2. Gevolgen voor het toezicht**

De harmonisering van controle- en administratieve maatregelen leidt tot veranderingen in de handhaving en toezicht. De Nederlandse Arbeidsinspectie (NLA) en Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) werken momenteel samen vanuit expertise van beide inspecties in het toezicht op de sector wegvervoer: De NLA controleert of de juiste wettelijke arbeidsvoorwaarden (Wet minimumloon) worden toegepast en of de Wet arbeid Vreemdelingen wordt nageleefd. De sociale partners houden toezicht op naleving van de cao-voorwaarden. De ILT controleert onder andere rij- en rusttijden en arbeidsomstandigheden. De ILT is uit hoofde van de huidige taken bevoegd om het bewijs van vervoer en de tachograafgegevens op te vragen bij een wegcontrole. Indien nodig, worden gegevens incidenteel al uitgewisseld met de NLA.


Tijdens de totstandkoming van dit wetsvoorstel is ook gesproken over het toezicht op de nieuwe regels met betrekking tot detachering. Vanuit SZW en NLA werd voorgesteld dat ILT als mede-toezichthouder zou worden aangewezen, zodat de ILT bevoegd zou zijn om tijdens wegcontroles de detacheringsverklaring op te vragen, die de gedetacheerde chauffeur in de cabine moet hebben. De ILT is nu al aangewezen als medetoezichthouder voor de Arbeidstijdenwet en Arbeidsomstandighedenwet in deze sector.



Op grond   
van de handhavings- en uitvoeringstoetsen van de ILT en de NLA 

de ILT wordt door de Minister van SZW  
gemachtigd om te kunnen controleren op de beschikbaarheid van de  
detachingsverklaring in de cabine, en om deze te kunnen verstrekken aan de

Datum  
24 december 2021

Onze referentie  


Uiterlijk bij  
18 januari 2022

Bijlage(n)  
1

Aan  
Minister SZW

Van  


NLA. De bevoegdheid om de kopie van de detachingsverklaring te verstrekken aan de NLA volgt uit artikel 4, vierde lid, WagwEU. De NLA kan de kopie van de detachingsverklaring gebruiken in het toezicht op de naleving van de nieuwe detachingsregels. Het Machtingsbesluit wordt voor de inwerkingtreding van het wetsvoorstel aan u voorgelegd.

De ILT geeft in haar handhavingstoets aan dat zij naar verwachting 1 fte nodig heeft voor de uitvoering van het toezicht in het kader van dit concept wetsvoorstel.

### **Beslispunt 2: Gaat u akkoord met deze voorgestelde inrichting van handhaving en toezicht?**

### **3. Vrijwillige openstelling IMI-module voor het indienen van detachingsverklaringen**

Op dit moment moeten vervoersondernemingen in het goederenvervoer over de weg een melding indienen in het nationale meldloket (artikel 8 WagwEU). Goederenvervoer was oorspronkelijk uitgezonderd van deze meldingsplicht vanwege het mobiele karakter van de werkzaamheden. Op gezamenlijk verzoek van sociale partners in de vervoersector is deze sector alsnog onder de meldingsplicht gebracht. Vanwege de mobiliteit in de sector is gekozen voor een jaarmelding, in plaats van een melding per detachering. Dit betekent dat de vervoersonderneming 1 keer per jaar moet melden welke chauffeurs in Nederlands worden gedetacheerd in het komende kalenderjaar.

Zoals hierboven aangegeven heeft de Europese Commissie voor de richtlijn, die door dit wetsvoorstel geïmplementeerd wordt, een nieuwe Europese module ontwikkeld voor het indienen van detachingsverklaringen. Deze module bevindt zich nu in een testfase met gebruikers. Volgens de planning van de Europese Commissie gaat deze module 2 februari 2022 live. Dat is ook de datum waarop de richtlijn geïmplementeerd moet zijn, maar die Nederland zal overschrijden.

Totdat de implementatiewet in werking treedt, kan aan vervoersondernemingen niet de verplichting worden opgelegd om de nieuwe module te gebruiken. Ook kan de nieuwe IMI-module pas gebruikt worden voor toezicht en handhaving op het moment dat het wetsvoorstel in werking treedt. Een vervoersonderneming kan dus ook niet beboet worden voor het niet indienen van een detachingsverklaring voor vervoersactiviteiten die onder dit wetsvoorstel vallen.

#### *Advies*

We adviseren om vast te houden aan de verplichting voor de gehele vervoersector om een melding te doen bij grensoverschrijdende detachering in Nederland, zoals bijvoorbeeld bij cabotage. Uitgangspunt blijft dat op grond van artikel 8 WagwEU een melding gedaan wordt in het nationale meldloket. Daarnaast wordt het voor buitenlandse vervoersondernemingen die onder de richtlijn vallen mogelijk gemaakt om zich vanaf 2 februari 2022 *vrijwillig* te melden via een detachingsverklaring in het (Europese) meldloket. Als een vervoersonderneming zich meldt in de nieuwe IMI-module, dan wordt hij daarmee geacht te hebben voldaan aan de plicht om zich te melden in het nationale meldloket. Nadat de implementatiewet in werking is getreden zullen dienstverrichters die onder de

**Datum**  
24 december 2021

**Onze referentie**

**Uiterlijk bij**  
18 januari 2022

**Bijlage(n)**  
1

**Aan**  
Minister SZW

**Van**

werking van het wetsvoorstel vallen alleen nog via de (Europese) meldloket een melding kunnen doen.

Dit heeft als voordeel dat vervoersondernemingen al kunnen wennen aan de nieuwe module. Het brengt ook geen extra administratieve last met zich mee voor de vervoersondernemingen, omdat de nationale meldingsplicht 'vervalt' als de melding in de nieuwe IMI-module is gedaan.

Overigens blijft de huidige nationale meldingsplicht hoe dan ook bestaan voor de soorten detachering die niet onder dit wetsvoorstel vallen (intra-concern en uitzendarbeid).

Een alternatief is om de nieuwe IMI-module niet vrijwillig open te stellen en de nationale meldingsplicht te handhaven, ook voor detacheringen die onder het wetsvoorstel vallen. Dit heeft als voordeel dat een vervoersonderneming zich maar op één plek kan melden. Het nadeel is dat dit kan leiden tot klachten en procedures bij de Europese Commissie vanwege extra administratieve lasten. Het Nederlandse meldsysteem is immers uniek, terwijl de module voor detacheringsverklaringen uniform is voor alle lidstaten. Een vervoersondernemer die bestuurders detacheert naar meerdere lidstaten zou in deze optie dus voor alle andere lidstaten een detachingsverklaring via IMI moeten indienen en alleen voor Nederland een melding via het meldloket. Dit alternatief raden wij daarom af.

Het niet voldoen aan de (nationale) meldplicht op grond van artikel 8 WagwEU is beboetbaar gesteld. De NLA kan bij geconstateerde overtreding een boete opleggen. Op grond van de mobiliteitsrichtlijn wordt binnenkort een nieuwe (Europese) module voor meldingen van grensoverschrijdende detachering opengesteld. Het achterwege blijven van een melding in deze module is (nog) niet bij wet verplicht en kan dus niet beboet worden. Naar verwachting zullen eventuele boetes voor niet-melders in een juridische procedure geen standhouden, omdat Nederland de implementatietermijn van de richtlijn heeft overschreden. Om die reden stellen we voor dat de NLA geen boetes oplegt voor het niet melden van een grensoverschrijdende detachering in het internationaal wegtransport in de periode vanaf het moment dat de (Europese) IMI-module is opengesteld tot de datum dat het voorliggende wetsvoorstel in werking is getreden.

Overigens blijft de huidige nationale meldingsplicht hoe dan ook bestaan voor de soorten detachering in het wegtransport die niet onder dit wetsvoorstel vallen (intra-concern en uitzendarbeid). Niet-naleving van de meldplicht bij deze vormen van detachering blijft onverkort beboetbaar. Ook niet-naleving van de arbeidsvoorwaarden en arbeidsomstandigheden (Wml, Atw, Arbo) in het wegtransport blijft zonder meer beboetbaar door NLA en ILT.

### **Beslispunt 3: Bent u akkoord met het vrijwillig openstellen van de nieuwe IMI-module voor detacheringen die onder het wetsvoorstel vallen?**

#### **Toelichting**

*Juridische overwegingen*

**Tijdige implementatie niet mogelijk**

#### **Datum**

24 december 2021

#### **Onze referentie**

#### **Uiterlijk bij**

18 januari 2022

#### **Bijlage(n)**

1

#### **Aan**

Minister SZW

#### **Van**

Volgens richtlijn 2020/1057 moet de richtlijn zijn geïmplementeerd in nationale wetgeving op 2 februari 2022. We gaan deze deadline om verschillende redenen niet halen. Zo heeft deze richtlijn een zeer korte implementatieperiode van 18 maanden in plaats van de gebruikelijke 24 maanden, terwijl de richtlijn behoorlijk complex is. Daarnaast heeft het de nodige tijd geduurd om afspraken te maken met de NLA en de ILT over de wijze waarop de wetgeving kan worden gehandhaafd. Door de overschrijding van de implementatietermijn loopt Nederland het risico dat de Europese Commissie Nederland in gebreke stelt. Informeel begrijpen we dat de meeste lidstaten de implementatie deadline niet zullen halen. Dit heeft onder meer te maken met de complexiteit van de richtlijn. Gewoonlijk zal de Europese Commissie enkele maanden na de afloop van de implementatietermijn een procedure starten. Op dat moment zal het concept wetsvoorstel waarschijnlijk zijn ingediend bij het parlement. Afhankelijk van de behandeling door de Kamers, zal het wetsvoorstel naar verwachting op zijn vroegst eind 2022 in werking treden.

#### *Krachtenveld*

#### **Handhaving en toezicht in de wegvervoersector is een aandachtspunt**

Dit concept wetsvoorstel is tot stand gekomen in nauwe samenwerking met I&W, de NLA en ILT. Daarnaast hebben we de beleidskeuzes en het concept wetsvoorstel verschillende keren besproken met de sociale partners in de sector: Transport en Logistiek Nederland (TLN), Koninklijke Nederlandse Vervoersbond (KNV), FNV en CNV. We hebben Evofenedex benaderd. Evofenedex verwees naar TLN voor hun standpunt. Daarnaast is het wetsvoorstel voorgelegd aan de Stichting van de Arbeid ter consultatie.

Het belangrijkste punt waarvoor de sociale partners aandacht hebben gevraagd, is het toezicht op en de handhaving van de nieuwe detachingsregels. Vanwege de mobiele aard van de werkzaamheden in de wegvervoersector is toezicht op de naleving van de detachingsregels door de buitenlandse vervoersondernemingen erg complex.

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 in de algemeen verbindend verklaarde cao. Daarnaast worden de sectorale sociale partners ook betrokken bij de uitwerking van lagere regelgeving en het handhavingsbeleid.

Zoals hierboven aangegeven leidt dit concept wetsvoorstel tot een wijziging in de huidige handhavingssystematiek. De NLA geeft in haar handhavingstoets aan dat de toezicht en handhaving van detachering in de wegvervoersector, waaronder het toezicht op de naleving van de Wml in deze sector, nu al complex is. Het gaat om langdurige complexe onderzoeken die veel capaciteit vragen. Dit wetsvoorstel draagt volgens de NLA aan de ene kant bij tot meer verduidelijking wanneer er sprake is van grensoverschrijdende detachering. De NLA geeft aan de andere kant aan dat het wetsvoorstel naar verwachting leidt tot meer complexiteit en belemmeringen in de handhaving.

Mede naar aanleiding van de inbreng van zowel de NLA als de sociale partners wordt in het concept wetsvoorstel expliciet aangegeven dat niet-bilaterale vervoersactiviteiten als detachering worden beschouwd (zie beslispunt 1).

#### **Datum**

24 december 2021

#### **Onze referentie**

[Redacted]

#### **Uiterlijk bij**

18 januari 2022

#### **Bijlage(n)**

1

#### **Aan**

Minister SZW

#### **Van**

[Redacted]

Daarnaast zijn begrippen zoveel mogelijk verduidelijkt in de toelichting en met voorbeelden verduidelijkt.

In de uitwerking van lagere regelgeving en handhavingsbeleid zal nauw worden samengewerkt met toezichthouders, brancheorganisaties en sociale partners.

#### *Strategie*

Dit wetsvoorstel biedt meer rechtszekerheid door te verduidelijken voor welke activiteiten in het wegvervoer de detachingsregels 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. Handhaving is met de huidige systematiek al complex en vraagt veel capaciteit en dat zal met de implementatie van de nieuwe regels niet eenvoudiger worden. Handhaving en toezicht in het wegvervoer heeft de aandacht van sociale partners en parlement en de Europese Arbeidsautoriteit (ELA).

Op grond van de richtlijn bevat het wetsvoorstel een nieuwe handhavingssystematiek. Deze nieuwe handhavingssystematiek leidt nog tot vragen bij toezichthouders en bij de sociale partners. Het wetsvoorstel zal aan de ene kant de handhaving verbeteren omdat het verduidelijkt wanneer er sprake is van detachering. Aan de andere kant zal een en ander verder moeten worden uitgewerkt in lagere regelgeving en handhavingsbeleid. Daarom zal in de verdere uitwerking van lagere regelgeving en handhavingsbeleid nauw worden samengewerkt met I&W, ILT, NLA, sociale partners en brancheverenigingen. Ambtelijk SZW en I&W nemen deel aan de Expertgroep over de implementatie van deze richtlijn. Deze Expertgroep is opgericht door de Europese Commissie. Lidstaten en Europese sociale partners zijn hierin vertegenwoordigd. In deze Expertgroep worden vragen en dilemma's met betrekking tot de implementatie van de richtlijn besproken. De Europese Arbeidsautoriteit (ELA) heeft een activiteitenprogramma opgesteld op het gebied van transport. De ELA wil de lidstaten ondersteunen op het gebied van voorlichting, het ontwikkelen van handhavingsbeleid en het faciliteren van gezamenlijke inspecties vanuit verschillende lidstaten.

#### *Ontwikkelingen hiervoor*

Zie beslisnota d.d. 19 april 2021, nummer 2021-0000044617

#### **Bijlagen**

<b>Volgnummer</b>	<b>Naam</b>	<b>Informatie</b>
1	Concept wetsvoorstel	

**Datum**

24 december 2021

**Onze referentie****Uiterlijk bij**

18 januari 2022

**Bijlage(n)**

1

**Aan**

Minister SZW

**Van**