



De Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid  
De heer drs. W. Koolmees  
Postbus 90801  
2509 LV Den Haag

**Datum**  
1 juli 2021

**Ons kenmerk**  
[REDACTED]

**Uw brief van**  
28 april 2021

**Contactpersoon**

**Uw kenmerk**  
[REDACTED]

## Onderwerp

Advies over het concept voor de Implementatiewet Richtlijn 2020/1057/EU inzake detachering in de wegvervoersector

Geachte heer Koolmees,

Bij brief van 28 april 2021 is de Autoriteit Persoonsgegevens (AP) op grond van het bepaalde in artikel 36, vierde lid, van de Algemene verordening gegevensbescherming, geraadpleegd over het concept voor het voorstel van wet tot 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 (...) inzake detachering in de wegvervoersector<sup>1</sup> (hierna: het concept).

De AP heeft een opmerking over het concept en adviseert daarmee rekening te houden.

---

<sup>1</sup> Voluit:(...) 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 2020, L 444).



Datum

1 JULI 2021

Ons kenmerk



## Strekking van het concept

Het concept strekt tot implementatie van Richtlijn (EU) 2020/1057<sup>2</sup> (hierna: de Mobiliteitsrichtlijn). 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.

Aanleiding voor de Mobiliteitsrichtlijn is dat zowel de detachingsrichtlijn<sup>3</sup> als de handhavingsrichtlijn<sup>4</sup> onvoldoende is toegesneden op de zeer mobiele aard van de arbeid van bestuurders in het internationale wegvervoer. Dat maakt sectorspecifieke regels voor de wegvervoersector noodzakelijk.<sup>5</sup> 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 ofte handhaven zijn in het internationale wegvervoer.<sup>6</sup>

Het concept strekt ook 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 (hierna de HSO EU-VK).<sup>7</sup> 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.

## Advies

De Mobiliteitsrichtlijn betreft voor een groot gedeelte verplichte implementatie. Dit betekent dat de afwegingen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens in belangrijke mate zijn gemaakt door de Europese wetgever.

Op een aantal punten biedt de Mobiliteitsrichtlijn lidstaten echter beleidskeuze ter implementatie in de nationale regelgeving, waaronder artikel 1, elfde en dertiende lid. Ook de HSO EU-VK biedt deze mogelijkheid, waaronder artikel 6, eerste lid en artikel 7, vierde lid.<sup>8</sup> Dit artikel 1, elfde lid, van de

---

<sup>2</sup> 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).

<sup>3</sup> 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, L 018).

<sup>4</sup> 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, L 159/11).

<sup>5</sup> Memorie van toelichting, p.9.

<sup>6</sup> Memorie van toelichting, p.9.

<sup>7</sup> Het betreft bijlage ROAD-1, deel A, afdeling 2, behorende bij artikel ROAD.5 (PbEU 2020, L 444).

<sup>8</sup> SZW heeft desgevraagd toegelicht dat deze artikelen uit de Mobiliteitsrichtlijn en de HSO EU-VK een keuze aan de lidstaat geven om hiervan gebruik te maken. In zoverre is er sprake van een beleidskeuze. Er is echter geen sprake van beleidsruimte. Als een lidstaat ervoor kiest de bepalingen te implementeren, dan kan dat alleen maar op de manier zoals de richtlijn voorschrijft. SZW zal de transponeringstabel op deze punten verduidelijken.



Datum

1 juli 2021

Ons kenmerk

Mobiliteitsrichtlijn en artikel 6, eerste lid, van de HSO EU-EK noemen de administratieve voorschriften en controlemaatregelen die lidstaten mogen opleggen ten aanzien van de detachering van bestuurders. Hieronder valt de verplichting voor de wegvervoerder om bepaalde informatie te verstrekken via het IMI<sup>9</sup> en de verplichting dat de bestuurder, op papier of in elektronische vorm, beschikt over bepaalde informatie. Artikel 1, dertiende lid, van de Mobiliteitsrichtlijn en artikel 7, vierde lid van de HSO EU-EK bepalen dat een lidstaat onder bepaalde voorwaarde de bevoegde autoriteit kan toestaan om nationale sociale partners anders dan door middel van IMI relevante informatie uit het IMI te verstrekken voor zover dit nodig is om te controleren of de detachingsregels worden nageleefd.

Nederland heeft ervoor gekozen om deze artikelen te implementeren. De AP heeft hierover de volgende opmerking.

Onderbouwing gegevensbeschermingsaspecten

Als gevolg van nationale keuzes worden op grond van de bovengenoemde artikelen persoonsgegevens verwerkt. De AVG stelt regels over het verwerken van persoonsgegevens, waaronder de vereisten van grondslag, noodzaak en dataminimalisatie. De benodigde afwegingen van deze gegevensaspecten behoren in de toelichting te worden verantwoord. Een behandeling hiervan ontbreekt momenteel in de toelichting.

De AP adviseert om deze gegevensbeschermingsaspecten<sup>9</sup>snog te onderbouwen in een aparte privacyparagraaf in de toelichting.<sup>10</sup>

Openbaarmaking van het advies

De AP is voornemens dit advies openbaar te maken op de website [www.autoriteitpersoonsgegevens.nl](http://www.autoriteitpersoonsgegevens.nl) zodra de tekst van het (gewijzigde) concept openbaar is. De AP verneemt graag het moment waarop openbaarmaking wordt verwacht, zodra dit bekend is.

Hoogachtend,

Autoriteit Persoonsgegevens,



Bestuurslid

<sup>9</sup>IMI is het informatiesysteem interne markt, bedoeld in de IMI-verordening (EU) Nr. 1024/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 25 oktober 2012 betreffende de administratieve samenwerking via het Informatiesysteem interne markt en tot intrekking van Beschikking 2008/49/EG van de Commissie (PbEU 2012, L 316).

<sup>10</sup> Ook volgens de toelichting bij Aanwijzing voor de regelgeving 4.43 ligt het in de rede om het onderwerp bescherming van persoonsgegevens in een aparte paragraaf te behandelen.