Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid

1

TER BESLISSING

[redacted]

Aan Minister van SZW

Datum
24 maart 2026

nota

Kamerbrief bij Invoeringstoets en nulmeting Mobiliteitsrichtlijn

Onze referentie
2026-[redacted]

Opgesteld door
[redacted]

Bijlage(n)
2

Aanleiding

Sinds 2020 is de Richtlijn 2020/1057/EU (hierna: mobiliteitsrichtlijn) inzake detachering in de wegvervoersector in werking. Deze richtlijn bevat specifieke regels over detachering in de transportsector en welke handhavingsinstrumenten kunnen worden ingezet. Deze regels moeten zorgen voor eerlijke concurrentie en adequate bescherming van gedetacheerde bestuurders. Bij implementatie van de richtlijn zijn in de handhavingstoets en het advies van de Raad van State hun twijfels geuit over het behalen van de doelstellingen. Daarom is bijgevoegde invoeringstoets (bijlage 2) uitgevoerd, die we met de begeleidende brief (bijlage 1) naar de Kamer willen sturen.

Geadviseerd besluit

- Akkoord te gaan met de verzending van de Kamerbrief en de invoeringstoets naar de Tweede Kamer.

Kernpunten

- De invoeringstoets is uitgevoerd door Panteia die via kwalitatieve en kwantitatieve analyses de impact van de implementatiewet (die volgde uit de mobiliteitsrichtlijn) heeft samengevat in bijlage 2.
- De conclusies uit het rapport zijn stevig, en stellen dat de mobiliteitsrichtlijn weinig tot geen positieve effecten heeft gehad op de arbeidsomstandigheden van gedetacheerde bestuurders. Dit terwijl de transportsector een extreem competitieve markt is met lage marges, veel druk op de eerlijke beloning van arbeid en daarom veel misstanden. Dit wordt onderschreven door de arbeidsinspectie.
- De richtlijn wordt als te complex ervaren door ondernemers en bestuurders waardoor naleving wordt bemoeilijkt. Ook wordt effectieve handhaving belemmerd doordat handhavende autoriteiten door de richtlijn worden beperkt in hun instrumentarium.
- De aanbevelingen zijn deels gericht op Nederland, maar grotendeels ook op Europees beleid. In de Kamerbrief geeft u aan dat u de conclusies en aanbevelingen onderschrijft en geeft u aan dat u zowel op nationaal als Europees niveau hieraan opvolging zal geven.
- De Europese Commissie gaat komende periode zelf aan de slag met een eigen evaluatie van de effectiviteit van de richtlijn. In de Kamerbrief noemt u dat u de invoeringstoets en begeleidende brief zal delen met de Commissie en hierover met hen in gesprek zal gaan. Het doel hiervan is

Overzicht van opmerkingen bij Beslisnota - Kamerbrief bij Invoeringstoets en nulmeting Mobiliteitsrichtlijn

Nummer: 1 Auteur: Vijlbrief, J.A. Onderwerp: Free Hand Datum: Onbepaald

om te zorgen dat de Nederlandse bevindingen ook landen in de Europese evaluatie en, waar nodig, uiteindelijk leiden tot gerichte aanpassingen van de richtlijn. Het is aan de Europese Commissie om al dan niet met een initiatief te komen om de mobiliteitsrichtlijn te herzien.
- De Kamerbrief is afgestemd buiten SZW met de Arbeidsinspectie, Ministerie van I&W, de ILT en de sociale partners via de Stichting van de Arbeid. Binnen SZW zijn de directies WR, GV&W, WBJA en IZ betrokken.

Toelichting

Beleidsreactie aanbevelingen

- Nederland heeft zelf beperkte ruimte om maatregelen te treffen die kunnen bijdragen aan het bevorderen van de effectiviteit van de richtlijn. Wel kan Nederland informatievoorziening over de richtlijn richting ondernemers en bestuurders verbeteren om naleving van de richtlijn te bevorderen, door bijvoorbeeld het opstarten van een nieuwe campagne. Daarnaast verhogen we de boetes op het niet naleven van de regelgeving waarmee de Richtlijn is geïmplementeerd.
- De overige drie aanbevelingen uit het rapport vergen actie op Europees niveau. Deze aanbevelingen zien op:
    a) het vereenvoudigen en verduidelijken van de regelgeving om naleving en handhaving te vergemakkelijken;
    b) het bieden van meer handhavingsmogelijkheden voor handhavende autoriteiten. Zo zouden zij meer mogelijkheden moeten krijgen om gegevens op te vragen en om onderzoek uit te (laten) voeren in het vestigingsland van de werkgever;
    c) het verbeteren van het Europese Interne Markt Information Systeem (IMI) met meldingen over gedetacheerde bestuurders, zodat handhavende autoriteiten deze data kunnen gebruiken voor het uitvoeren van effectieve en risico-gerichte controles.

Vervolgproces

- In de Kamerbrief refereren we meermaals aan de nog op te starten evaluatie vanuit de Europese Commissie. De verwachting is dat de Europese Commissie pas begin 2027 de evaluatie presenteert. Deze invoeringstoets wordt op korte termijn met Europese Commissie gedeeld.
- De Arbeidsinspectie werkt aan een signalement, die de conclusies uit de invoeringstoets kracht bij zullen zetten.

Achtergrond voor mobiliteitsrichtlijn en invoeringstoets

De mobiliteitsrichtlijn kwam voort uit het feit dat voor de internationale wegvervoerssector de algemene regels over detachering niet toepasbaar waren. Daarom zijn er sectorspecifieke regels opgesteld. Dit is relevant omdat het wel/niet vallen onder de detacheringsregels bepalend is voor de arbeidsvoorwaarden waar de chauffeur recht op heeft. Als detachering geldt heeft de chauffeur voor die rit recht op de 'harde kern' van arbeidsvoorwaarden van het land waar zij tijdelijk werkzaamheden verrichten, voor zover deze gunstiger zijn dan die van het land van vestiging van de werkgever. Dit is vaak het geval aangezien de arbeidsvoorwaarden in het ontvangende lidstaat (bijvoorbeeld Duitsland, Frankrijk, Nederland) vaak beter zijn dan in de zendende lidstaat (veelal Polen en Litouwen). Zo kan het dat een werknemer die door X verschillende landen rijdt, X verschillende uurlonen ontvangt. Dit maakt de loonberekening erg complex.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Actie	Informatie
1	Kamerbrief	Verzenden aan TK	
2	Eindrapport Invoeringstoets/nulmeting mobiliteitsrichtlijn	Verzenden aan TK	

Datum
24 maart 2026

Onze referentie
2026-[redacted]