



> Retouradres

Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid

Directie [redacted]

T.a.v. de directeur-generaal Werk

Postbus 90801

2509 LV Den Haag

ILT

Ons kenmerk

Uw kenmerk

Datum 11 mei 2021

Betreft pre-HUF-toets wijziging WagwEU ter implementatie
detacheringsrichtlijn wegvervoer

Geachte [redacted]

Op 20 april jl. heeft u mij verzocht een voorlopig oordeel te geven over de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van uw conceptvoorstel tot wijziging van de Wet arbeid gedetacheerde werknemers EU (WagwEU), ter implementatie van nieuwe Europese regels voor detachering van werknemers in het wegvervoer. Met name vraagt u mij in te gaan op de gevolgen van eventuele aanwijzing van ambtenaren van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) als medetoezichthouder voor deze wet. Deze aanwijzing zou nodig zijn om ILT-inspecteurs bevoegd te maken detacheringsverklaringen op te vragen tijdens hun reguliere wegcontroles, en de uitkomsten van deze controles vervolgens te registreren en te delen met de Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid (ISZW). Met deze brief reageer ik op uw verzoek.

Allereerst wil ik erop wijzen dat het oogmerk van (toezicht op de naleving van) de nieuwe regels voor detachering primair is: het waarborgen van goede arbeidsvoorwaarden ("gelijk loon voor gelijk werk op dezelfde werkplek") en sociale arbeidsomstandigheden voor bestuurders. Bij uitstek past dit bij de missie van de ISZW – en veel minder bij die van de ILT als toezichthouder van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Op het terrein van het wegvervoer is de missie van de ILT de bevordering van veiligheid, vertrouwen en duurzaamheid in deze sector. Het enkele feit dat inspecteurs van de ILT nu reeds langs de weg controleren, betekent uiteraard niet dat zij belast zouden moeten worden met de handhaving van alle regels waaraan chauffeurs en vervoerders moeten voldoen.

Wel zie ik ook op het punt van detachering van chauffeurs goede mogelijkheden voor samenwerking van ISZW en ILT, waarbij ISZW de enige toezichthouder blijft, maar aan kan sluiten bij controles van de ILT. Deze optie is beduidend effectiever en efficiënter dan het aanwijzen van de ILT als medetoezichthouder. Ik zal daarom eerst aangeven hoe deze samenwerking vorm zou kunnen krijgen, en vervolgens ingaan op wat aanwijzing van de ILT als medetoezichthouder praktisch zou betekenen.

Samenwerking

De ILT ziet mogelijkheden de samenwerking in de handhaving van de verschillende regels voor het wegvervoer te versterken, zonder dat zij wordt

aangewezen als toezichthouder voor de WagwEU. Deze samenwerking zou vorm kunnen krijgen in (meer) gezamenlijke, gecoördineerde inspecties op de momenten en locaties waar de risico's op maatschappelijke schade het grootst zijn. De ISZW en de ILT kunnen dan, eventueel met andere handhavingspartners, met maximaal effect en minimale toezichtlast, de naleving van hun eigen wetgeving controleren.

ILT

Datum

7 mei 2021

Ons kenmerk

TIEC

Deze gezamenlijke inspecties zouden bijvoorbeeld kunnen plaatsvinden binnen het kader van het Transport Informatie en Expertise Centrum (TIEC)¹. Gezamenlijke inspecties met de ISZW vinden op dit moment al plaats, bijvoorbeeld in het onderzoek naar koeriersdiensten. Iedere deelnemer binnen het TIEC opereert op dit onderwerp binnen zijn eigen competentie. Op verzoek van de ISZW zouden hierover allicht nadere afspraken kunnen worden gemaakt.

Aansluiten ISZW bij gerichte cabotagecontrole door ILT

Een andere mogelijkheid zou zijn dat de ISZW voor de controle op detachingsverklaringen, op basis van haar eigen taken en bevoegdheden, aansluit bij de specifieke controles die de ILT twee keer per jaar gedurende een week wil gaan uitvoeren op cabotage. De doelgroep van die controles verricht immers vervoer waarop de detachingsrichtlijn van toepassing is, waardoor deze beduidend effectiever en efficiënter (risicogerichter) zouden zijn dan het 'meenemen' van de detachingsverklaring bij de reguliere controles door de ILT. Op het overgrote deel van het wegvervoer dat de ILT 'regulier' controleert is de detachingsrichtlijn immers niet van toepassing.

Aanwijzing ILT als medetoezichthouder: bij reguliere inspecties controleren op detachingsverklaring, registratie, gegevensverstrekking

Indien inspecteurs van de ILT worden aangewezen om toezicht te houden op de naleving van de regels omtrent de detachingsverklaring, en zij daarop bij iedere wegininspectie zouden moeten controleren, voorziet de ILT dat de daarmee verband houdende werkzaamheden tweeledig zijn: 1) de fysieke handelingen langs de weg en 2) de administratieve werkzaamheden achteraf (documenten registreren en verzenden aan ISZW). Hierbij ga ik ervan uit dat tot deze werkzaamheden uitdrukkelijk niet behoren het opleggen van sancties voor overtredingen en de behandeling van bezwaar en beroep hiertegen; ik ga ervan uit dat de bevoegdheid daartoe (en daardoor de verantwoordelijkheid daarvoor) in ieder geval niet aan de ILT zal worden toebedeeld.

1. Langs de weg

- De inspecteurs zullen bij elke reguliere wegininspectie het Interne Markt Informatiesysteem (IMI) moeten raadplegen. In theorie kan elke chauffeur immers gedetacheerd zijn. Dit controleert een inspecteur door de chauffeur te vragen waar hij werkt en of hij gedetacheerd is, alsmede door een check in het IMI.
- Wanneer wordt vastgesteld dat een chauffeur een verklaring bij zich heeft, en/of in het IMI een verklaring aanwezig is, zullen er extra handelingen moeten plaatsvinden.

¹ In dit samenwerkingsverband van NVWA, politie, ILT, Douane, Nationale en Internationale Organisatie voor het Wegvervoer (NIWO) en Inspectie SZW werken de diensten integraal samen om bedrijven te analyseren en controleren.

- De inspecteur downloadt de verklaring vanuit IMI en registreert deze in Holmes.
- De inspecteur moet de verklaring van de chauffeur kopiëren. Als deze fysiek aanwezig is kan dit door middel van scannen en uploaden in Holmes. Is de verklaring digitaal aanwezig, dan zal de overdracht ook digitaal moeten plaatsvinden.

ILT

Datum

7 mei 2021

Ons kenmerk

2. Administratieve werkzaamheden achteraf

Nadat alles is vastgelegd door de inspecteur (in het ILT-registratiesysteem 'Holmes') zullen deze gegevens van de staande houding vervolgens aan ISZW gestuurd moeten worden. Dit zal meer zijn dan slechts de verklaring(en) die tijdens de wegininspectie zijn opgevraagd. Vermoedelijk zal ISZW ook willen beschikken over nadere informatie betreffende chauffeur, voertuig, vervoerder etc. In Holmes moet een .pdf bestand gemaakt worden met informatie over de gehele inspectie. (NB: Indien ISZW een eigen format zou willen, dan zou dat dubbele registratie betekenen, wat extra tijd kost).

Een precieze inschatting van de hoeveelheid tijd en geld die deze nieuwe werkzaamheden zouden kosten, is op dit moment niet goed mogelijk. Ik vermoed dat deze per inspectie gemiddeld ongeveer 30 minuten zullen duren, maar in gecompliceerdere zaken zou de duur van de werkzaamheden kunnen oplopen tot ongeveer twee uur. Dit is onder meer afhankelijk van de kwaliteit en volledigheid van de documentatie die de chauffeur beschikbaar stelt, de aard en herkomst van het vervoer en de functionaliteit van ondersteunende ICT.

Oordeel

De bevoegdheid tot het houden van toezicht brengt de verantwoordelijkheid met zich mee deze bevoegdheid effectief en risicogericht in te zetten. De aanwijzing van de ILT als medetoezichthouder voor de WagwEU zou de ILT blootstellen aan eventuele maatschappelijke druk om (meer) inzet te plegen op de naleving van de regels voor detachering van chauffeurs, terwijl deze inzet niet past binnen haar eigen taakvelden en risicoanalyse. Dit klemmt des te meer daar de ILT door de veelheid, complexiteit en diversiteit van de bestaande wettelijke taken nu al moeite heeft te voldoen aan (kwantitatieve) Europese normen die gelden voor de handhaving van regelgeving op het werkterrein van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, in het bijzonder die voor wegvervoer. In dit licht, gezien hoe de ILT haar werk moet doen, acht ik aanwijzing van de ILT als medetoezichthouder op de naleving van de detacheringsregels voor wegvervoer daarom niet goed uitvoerbaar en slecht handhaafbaar.

Ik vertrouw erop u hiermee voor dit moment voldoende te hebben geïnformeerd. Uiteraard is de ILT graag bereid over dit onderwerp met (I)SZW nader van gedachten te wisselen.

Hoogachtend,

De Inspecteur-Generaal Leefomgeving en Transport,