No.W12.16.0011/III 's-Gravenhage, 26 februari 2016

**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**.**

Bij Kabinetsmissive van 22 januari 2016, no.2016000100, heeft Uwe Majesteit, op voordracht van de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, mede namens de Minister van Veiligheid en Justitie, bij de Afdeling advisering van de Raad van State ter overweging aanhangig gemaakt het voorstel van wet tot wijziging van Boek 7 van het Burgerlijk Wetboek in verband met de uitbreiding van de aansprakelijkheid voor de voldoening van het verschuldigde loon aan de werknemer die arbeid verricht ter uitvoering van een overeenkomst van goederenvervoer over de weg of een overeenkomst tot het doen vervoeren van goederen over de weg, met memorie van toelichting.

Het wetsvoorstel strekt ertoe om de werking van de ketenaansprakelijkheid voor het aan een werknemer verschuldigde loon uit te breiden tot overeenkomsten van goederenvervoer over de weg of overeenkomsten tot het doen vervoeren van goederen over de weg. Zo wordt de ketenaansprakelijkheid ook van toepassing in de transportsector voor zover het betreft het goederenvervoer over de weg.

De Afdeling advisering van de Raad van State adviseert het voorstel aan de Tweede Kamer te zenden, maar acht een dragende motivering of aanpassing van het voorstel aangewezen. Vanwege de kenmerken die ketens in het goederenvervoer over de weg doorgaans hebben, wijst de Afdeling op de complexiteit van de voorgestelde ketenaansprakelijkheid en de gevolgen die dit met zich brengt voor de effectiviteit van de voorgestelde regeling.

1. Inleiding

De ketenaansprakelijkheid voor het verschuldigde loon is geïntroduceerd in de Wet aanpak schijnconstructies (hierna: WAS).[[1]](#footnote-1) Deze civielrechtelijke ketenaansprakelijkheid is van toepassing wanneer een werknemer werkzaamheden verricht in een keten van opdrachtgevers, maar alleen wanneer de werknemer werkzaamheden verricht ter uitvoering van een overeenkomst van opdracht of van een overeenkomst van aanneming van werk. Op grond van de in de WAS geïntroduceerde ketenaansprakelijkheid in de artikelen 616a en 616b van Boek 7 van het Burgerlijk Wetboek (BW) kan een werknemer zijn werkgever en diens opdrachtgever hoofdelijk aansprakelijk stellen voor de betaling van het verschuldigde loon. Indien deze hoofdelijk aansprakelijke partijen geen verhaal bieden, kan vervolgens iedere volgende schakel onder omstandigheden[[2]](#footnote-2) volgtijdelijk worden aangesproken.[[3]](#footnote-3) De vormgeving van de ketenaansprakelijkheid voor het verschuldigde loon brengt dus met zich dat de werknemer mogelijk verschillende partijen achtereenvolgens moet aanspreken, alvorens zijn loon alsnog te ontvangen.

Het wetsvoorstel breidt de werking van de ketenaansprakelijkheid voor het verschuldigde loon uit naar ketens waarin een werknemer werkzaamheden verricht ter uitvoering van overeenkomsten van goederenvervoer over de weg of overeenkomsten tot het doen vervoeren van goederen over de weg.

2. Complexiteit en effectiviteit voorgestelde maatregel

Uit onderzoek blijkt dat onderaanneming relatief vaak plaatsvindt in arbeidsintensieve sectoren, dat wil zeggen sectoren waar loonkosten een belangrijk deel van de productiekosten vormen en concurrentie op arbeidsvoorwaarden vaker lijkt voor te komen.[[4]](#footnote-4) De transportsector is ook een sector waarin loonkosten een belangrijk deel van de productiekosten vormen.[[5]](#footnote-5) Binnen de transportsector zou sprake zijn van een druk op de tarieven die de rendementen van transportbedrijven verder uitholt, hetgeen de sector gevoelig maakt voor concurrentie op arbeidsvoorwaarden.[[6]](#footnote-6)

Op zichzelf is het derhalve begrijpelijk dat de ketenaansprakelijkheid ook van toepassing wordt wanneer een werknemer goederen over de weg vervoert.

In verband met de kenmerken die ketens in het wegvervoer hebben, maakt de Afdeling echter opmerkingen over de complexiteit en effectiviteit van de regeling.

*a. Complexiteit*

De regeling van de ketenaansprakelijkheid voor het verschuldigde loon in het BW brengt met zich dat een werknemer, indien een loonvordering niet slaagt bij zijn werkgever, mogelijk een groot aantal partijen in een keten (in rechte) dient aan te spreken. Dat kan kostbaar en tijdrovend zijn voor een werknemer. De complexiteit van de ketenaansprakelijkheid wordt vergroot door de wijze waarop in de transportsector door de werknemer werkzaamheden in ketens wordt verricht.   
  
In het goederenvervoer worden vaak gedurende één rit goederen vervoerd voor verschillende afzenders. Het komt in de transportsector veelvuldig voor dat een werknemer voor de werkgever werkzaamheden verricht ter uitvoering van verschillende overeenkomsten die de werkgever is aangegaan tot het (doen) vervoeren van goederen over de weg. Een werknemer is in een dergelijk geval in verschillende ketens werkzaam. Dat betekent dat een werknemer gedurende één rit te maken kan hebben met diverse expediteurs, opdrachtgevers van expediteurs en, in het geval dat de werknemer voor een ondervervoerder werkzaamheden verricht, andere vervoerders. Vanwege het internationale karakter van het goederenvervoer over de weg, zal een werknemer in de praktijk vaak ook met buitenlandse partijen te maken hebben.

Daarbij geldt dat iedere wederpartij van de werkgever alleen aansprakelijk is voor dat gedeelte van het loon waarvoor de werknemer in die desbetreffende keten werkzaamheden heeft verricht. Dat betekent dat een werknemer in iedere keten slechts een (vaak beperkt) deel van zijn loon zal kunnen vorderen. Indien het loon over bijvoorbeeld het tijdvak van een maand niet is voldaan, zal een werknemer een groot aantal wederpartijen van zijn werkgever moeten aanspreken om het verschuldigde loon alsnog te kunnen ontvangen. Dat is een kostbaar en tijdrovend proces.

Gezien de vele ketens waarin hij werkzaam is, kan het ingewikkeld zijn voor de werknemer om te bepalen voor welk gedeelte van het loon hij welke wederpartij van zijn werkgever aansprakelijk kan stellen.[[7]](#footnote-7) In de toelichting bij het voorstel wordt dan ook terecht opgemerkt dat het voor een werknemer lastig kan zijn bij aansprakelijkstelling van een opdrachtgever van zijn werkgever aan te tonen dat hij bepaalde werkzaamheden heeft verricht ter uitvoering van overeenkomsten die zijn werkgever heeft gesloten met de betreffende opdrachtgever.[[8]](#footnote-8) De toelichting stelt dat de complexiteit kan worden verkleind voor werknemers doordat een loonvordering namens werknemers door een vakbond kan worden ingesteld. Echter, ook wanneer een werknemer ondersteund wordt door een vakbond zal de complexiteit van een aansprakelijkheidstelling aanzienlijk zijn en ook veel tijd kosten. Om een dergelijke vordering te laten slagen, is het onder meer noodzakelijk dat de werknemer voor iedere afzender afzonderlijk heeft bijgehouden hoeveel tijd hij heeft besteed aan het vervoer zodat hij kan bepalen welke werkzaamheden hij in een keten heeft verricht en hoeveel loon er in die keten verschuldigd is. De toelichting maakt onvoldoende duidelijk of en hoe een werknemer over dergelijke gegevens kan beschikken.

De Afdeling adviseert in de toelichting op het vorenstaande in te gaan en te verduidelijken of en op welke wijze de werknemer die ten behoeve van verschillende ketens werkzaamheden verricht, in staat is te berekenen voor welk deel van het verschuldigde loon hij een wederpartij aansprakelijk kan stellen.

*b. Effectiviteit*

Uit de memorie van toelichting blijkt dat de civielrechtelijke ketenaansprakelijkheid voor het verschuldigde loon drie doelen heeft. Beoogd wordt de rechtspositie van de werknemer te versterken (1) en eraan bij te dragen dat het verschuldigde loon wordt uitbetaald (2) alsmede te zorgen dat oneerlijke concurrentie wordt tegengegaan (3).[[9]](#footnote-9)

i. Over het versterken van de rechtspositie en de voldoening van het verschuldigd loon (doelen 1 en 2) merkt de Afdeling het volgende op.  
In het nader rapport bij het advies van de Afdeling over de Wet aanpak schijnconstructies komt naar voren dat de preventieve werking van de ketenaansprakelijkheid voor het verschuldigde loon bijzonder van belang wordt geacht voor de effectiviteit ervan: “Door de mogelijkheid van aansprakelijkheid voor het loon, worden opdrachtgevers geprikkeld bij de opdrachtverlening of aanbesteding afspraken te maken met de opdrachtnemer om onderbetaling te voorkomen. Daarmee wordt de kans op onderbetaling, ook van arbeidsmigranten, kleiner.”[[10]](#footnote-10) Beoogd wordt dat de ketenaansprakelijkheid partijen in een keten prikkelt om erop toe te zien dat het verschuldigde loon wordt voldaan en aldus de (rechts)positie van de werknemer in een keten te versterken.

De Afdeling wijst erop dat de complexiteit die de ketenaansprakelijkheid in het goederenvervoer over de weg met zich brengt, de effectiviteit van de regeling negatief beïnvloedt. De complexiteit van de regeling verkleint de kans dat een werknemer daadwerkelijk een beroep doet op de ketenaansprakelijkheid. Afgezien van een werknemer die werkzaam is voor een vaste opdrachtgever (afzender) zal het doorgaans voor een werknemer, of eventueel de partij die zijn belangen behartigt, ingewikkeld zijn om te bepalen welke schakel in welke keten voor welk deel van het loon aangesproken moet worden. Wederpartijen van werkgevers zullen, gezien de kleine kans om aansprakelijk gesteld te worden en het feit dat het dan doorgaans maar om een klein bedrag zal gaan, maar beperkt geprikkeld worden om er op toe te zien dat in een keten het verschuldigde loon wordt voldaan.

ii. Zoals hiervoor aan de orde is gesteld, heeft de uitbreiding van de ketenaansprakelijkheid tevens het doel oneerlijke concurrentie tegen te gaan[[11]](#footnote-11) (doel 3). Uit de memorie van toelichting bij de WAS blijkt dat onder oneerlijke concurrentie met name verstaan wordt “[m]isbruik van de bereidheid van arbeidskrachten, bijvoorbeeld uit andere lidstaten van de Europese Unie (EU), Europese Economische Ruimte (EER) en Zwitserland, om voor een lager loon te werken dan het toepasselijk minimumloon”.[[12]](#footnote-12) De ketenaansprakelijkheid lijkt derhalve in het bijzonder gericht op het tegengaan van onderbetaling in een situatie van detachering of arbeidsmigratie.[[13]](#footnote-13)

In het licht daarvan merkt de Afdeling op dat de uitbreiding van de civielrechtelijke ketenaansprakelijkheid hooguit beperkt kan bijdragen aan het versterken van de rechtspositie van de werknemer, de handhaving van geldende arbeidsvoorwaarden en het tegengaan van oneerlijke concurrentie. Zolang immers buitenlandse werknemers bereid blijven om voor minder dan het verschuldigde loon in Nederland werkzaamheden te verrichten, zullen zij geen beroep doen op de ketenaansprakelijkheid voor het verschuldigde loon. Daarbij wijst de Afdeling erop dat in het internationale vrachtvervoer vanuit en naar Nederland het aandeel van Midden- en Oost-Europese vrachtwagens gestaag toeneemt.[[14]](#footnote-14) De civielrechtelijke ketenaansprakelijkheid op zichzelf voorkomt zodoende niet dat buitenlandse werknemers in de transportsector, al dan niet gedetacheerd in Nederland, werkzaamheden verrichten voor minder dan het van toepassing zijnde minimaal verschuldigde loon[[15]](#footnote-15) (harde kern arbeidsvoorwaarden).

Ten slotte wijst de Afdeling erop dat er eveneens praktische belemmeringen zijn om oneerlijke concurrentie door buitenlandse werknemers tegen te gaan. De ketenaansprakelijkheid is alleen van toepassing voor het vervoer in Nederland wanneer de arbeidsovereenkomst door buitenlands recht wordt beheerst. Voorts is de ketenaansprakelijkheid niet van toepassing bij gecombineerd vervoer (zie punt 4).

iii. Concluderend merkt de Afdeling op dat de complexiteit van de ketenaansprakelijkheid voor de overeenkomst tot het (doen) vervoeren van goederen de effectiviteit van die regeling negatief kan beïnvloeden. Omdat het voor een werknemer tijdrovend en ingewikkeld kan zijn met succes een beroep te doen op de ketenaansprakelijkheid, wordt de kans geringer dat een onderbetaalde werknemer in de praktijk met succes een beroep zal doen op de ketenaansprakelijkheid. Hoe kleiner de kans is dat een werknemer zijn recht effectueert, hoe kleiner de effectieve werking die er van de ketenaansprakelijkheid zal uitgaan. Ook wordt onvoldoende duidelijk hoe de civielrechtelijke ketenaansprakelijkheid bijdraagt aan het tegengaan van oneerlijke concurrentie zolang de bereidheid bij bepaalde werknemers bestaat om werkzaamheden te verrichten voor minder dan het minimaal verschuldigde loon. In deze situatie zal voorts de Nederlandse ketenaansprakelijkheid maar beperkt van toepassing zijn.  
In het licht van het bovenstaande is onvoldoende duidelijk of het wetsvoorstel de beoogde doelen zal kunnen bereiken.

De Afdeling adviseert in de toelichting dragend te motiveren op welke wijze de civielrechtelijke ketenaansprakelijkheid bijdraagt aan de met het wetsvoorstel beoogde doelen en het voorstel zo nodig aan te passen.

3. Effectieve handhaving arbeidsvoorwaarden

De memorie van toelichting bij het voorstel merkt op dat er na de inwerkingtreding van de WAS meer mogelijkheden zijn om toe te zien op de naleving van arbeidsvoorwaarden (loonstrookvereisten, de girale betaling van het wettelijk minimumloon en het verbod op inhoudingen en verrekeningen). Voorts kan worden gewezen op het wetsvoorstel arbeidsvoorwaarden gedetacheerde werknemers in de Europese Unie.[[16]](#footnote-16) Daarin worden ook handhavingsmogelijkheden geboden om toe te zien op de naleving van arbeidsvoorwaarden, bijvoorbeeld door de introductie van de meldingsplicht bij detachering van buitenlandse werknemers[[17]](#footnote-17) en van de plicht dat op de werkplek verschillende documenten aanwezig moeten zijn zoals de arbeidsovereenkomst en loonstrook. Niet nakoming van deze verplichtingen kan worden bestraft met een bestuurlijke boete. Deze mogelijkheden komen naast al langer bestaande handhavingsmechanismen zoals handhavend optreden (het opleggen van een boete) door de Inspectie SZW indien een werknemer minder dan het wettelijk minimumloon ontvangt van zijn werkgever.[[18]](#footnote-18)

Ondanks de bestaande en nieuwe (publiekrechtelijke) handhavingsmogelijkheden acht de regering het wenselijk de civielrechtelijke ketenaansprakelijkheid voor het verschuldigde loon uit te breiden, zodat deze ook in de transportsector door werknemers ingeroepen kan worden.[[19]](#footnote-19) Hiervoor is reeds aan de orde gesteld dat de ketenaansprakelijkheid in het bijzonder gericht lijkt te zijn op het tegengaan van onderbetaling in een situatie waarin sprake is van arbeidsmigratie of vanuit een andere lidstaat gedetacheerde werknemers. Omdat dergelijke werknemers ook in de transportsector doorgaans een zwakke positie innemen, kan niet worden verwacht dat zij snel een beroep doen op de ketenaansprakelijkheid.

Uit de toelichting blijkt niet in hoeverre alternatieven zijn overwogen voor de civielrechtelijke ketenaansprakelijkheid. De toelichting vermeldt niet of is overwogen om de publiekrechtelijke handhaving verder te versterken naast of in plaats van de civielrechtelijke ketenaansprakelijkheid. Zo is niet duidelijk of is overwogen om de bestaande bevoegdheden van de Inspectie SZW uit te breiden tot (vervoers)ketens zodat ook daar toegezien kan worden op de naleving van arbeidsvoorwaarden bij andere schakels dan de werkgever. Vanwege het internationale karakter dat ketens in de vervoerssector doorgaans hebben en de publiekrechtelijke handhavingsmechanismen in ketens die bijvoorbeeld in Duitsland bestaan, rijst voorts de vraag in hoeverre er mogelijkheden bestaan om op Europees niveau of in onderlinge afstemming met andere lidstaten te komen tot effectieve handhavingsmechanismen in ketens. De toelichting gaat hier niet op in.

De Afdeling adviseert in de toelichting in te gaan op effectieve alternatieven om de met het wetsvoorstel beoogde doelen te realiseren en het voorstel zo nodig aan te passen.

4. Gecombineerd goederenvervoer  
  
De werking van de ketenaansprakelijkheid wordt uitgebreid naar de overeenkomst tot goederenvervoer over de weg en de overeenkomst tot het doen vervoeren van goederen over de weg. De ketenaansprakelijkheid strekt zich evenwel niet uit tot de overeenkomst van het gecombineerd goederenvervoer,[[20]](#footnote-20) waarbij wegvervoer onder meer gecombineerd kan worden met vervoer over zee, binnenwateren en spoorwegen.

Het niet van toepassing zijn van de ketenaansprakelijkheid op het gecombineerd vrachtvervoer brengt met zich dat werknemers die transportwerkzaamheden verrichten waarbij de goederen deels over het water of per spoor wordt vervoerd geen beroep kunnen doen op de ketenaansprakelijkheid. Ook transportbedrijven die met name goederenvervoer verrichten waarbij (deels) gebruik gemaakt wordt van vervoer over water of over het spoor[[21]](#footnote-21) zullen niet geconfronteerd worden met de ketenaansprakelijkheid, hetgeen ontwijkingsgedrag in de hand zal kunnen werken.

In het licht van het voorgaande maakt de toelichting onvoldoende duidelijk waarom de ketenaansprakelijkheid niet van toepassing wordt voor het goederenvervoer anders dan over de weg. In de toelichting wordt slechts gesteld dat op andere transportsectoren in sterkere mate internationale verdragen van toepassing zijn, ‘waardoor het niet altijd mogelijk is om de in Nederland geldende wetten van toepassing te verklaren op deze sectoren’.[[22]](#footnote-22)

De Afdeling adviseert in de toelichting op het vorenstaande in te gaan en nader te motiveren waarom de uitbreiding van de ketenaansprakelijkheid wordt beperkt tot het goederenvervoer over de weg.

De Afdeling advisering van de Raad van State geeft U in overweging het voorstel van wet te zenden aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal, nadat met het vorenstaande rekening zal zijn gehouden.  
  
  
De vice-president van de Raad van State,

1. Wet van 4 juni 2015 tot wijziging van de Wet minimumloon en minimumvakantiebijslag, Boek 7 van het Burgerlijk Wetboek en enige andere wetten ter verbetering van de naleving en handhaving van arbeidsrechtelijke wetgeving in verband met de aanpak van schijnconstructies door werkgevers (Wet aanpak schijnconstructies), Stb. 2015, 233. [↑](#footnote-ref-1)
2. Deze omstandigheden worden genoemd in artikel 7:616b, lid 2, BW: als de naast lagere opdrachtgever geen bekende woonplaats of werkelijk verblijf heeft, niet in het handelsregister is ingeschreven, in staat van faillissement is verklaard (en het loon niet door vereffening kan worden voldaan), een rechtelijke uitspraak tot voldoening van het loon niet ten uitvoer gelegd kan worden of de naast lagere opdrachtgever zich met succes heeft gedisculpeerd. [↑](#footnote-ref-2)
3. Wanneer de werknemer de hoofdopdrachtgever informeert over de onderbetaling en het instellen van een loonvordering, kan de werknemer deze opdrachtgever na een jaar of in geval van ernstige onderbetaling na een half jaar aansprakelijk stellen op grond van artikel 7:616b, lid 2, BW. [↑](#footnote-ref-3)
4. Y. Jorens, S.S.M. Peters en M.S. Houwerzijl, Study on the protection of workers' rights in subcontracting processes in the European Union: Final Study, 2012, blz. 5. [↑](#footnote-ref-4)
5. Andersson Elffers Felix, Evaluatie Wet Wegvervoer Goederen, blz. 28. [↑](#footnote-ref-5)
6. Andersson Elffers Felix, Evaluatie Wet Wegvervoer Goederen, blz. 44. [↑](#footnote-ref-6)
7. Nog afgezien van de hoeveelheid ritten die een werknemer gedurende het tijdvak waarover loon verschuldigd is verricht, kan het al lastig zijn om voor één rit vast te stellen wie voor welk deel van het verschuldigde loon aangesproken kan worden. Ter illustratie: een werknemer die werkzaam is in het internationaal goederenvervoer vervoert pakketten voor een zevental verschillende afzenders, waarvan een deel Nederlandse afzenders. Hij verricht derhalve laad- en losactiviteiten in Nederland, daarmee is de ketenaansprakelijkheid van toepassing. Gedurende de rit verricht hij werkzaamheden in zeven ketens. Om te bepalen voor welk bedrag een schakel uit elk van de zeven ketens aangesproken kan worden, moet worden berekend hoeveel tijd de werknemer in die keten werkzaam is geweest. Echter, de tijd die hij besteedt aan het vervoer is voor elk pakket verschillend. Om in een dergelijk geval een beroep te kunnen doen op de ketenaansprakelijkheid zal bijgehouden moeten worden hoeveel tijd een werknemer besteedt aan het vervoeren van ieder pakket. [↑](#footnote-ref-7)
8. Toelichting, algemeen deel, paragraaf 2, onder het kopje ‘Informatieverplichting en rol van de werkgevers en werknemers’. [↑](#footnote-ref-8)
9. Toelichting, algemeen deel, paragraaf 2. [↑](#footnote-ref-9)
10. Kamerstukken II 2014/15, 34 108, nr. 4, blz. 17. [↑](#footnote-ref-10)
11. Toelichting, algemeen deel, paragraaf 2. [↑](#footnote-ref-11)
12. Wet aanpak schijnconstructies, memorie van toelichting, blz. 1. [↑](#footnote-ref-12)
13. In het nader rapport van de Wet aanpak schijnconstructies vermeldt de regering dat onderbetaling vooral lijkt te spelen bij arbeidsmigranten en dat binnen ketens vaak arbeid door arbeidsmigranten wordt verricht, Kamerstukken II 2014/15, 34 108, nr. 4, blz. 14-15. [↑](#footnote-ref-13)
14. CBS, persbericht dinsdag 2 februari 2016, Steeds meer vracht via Oost-Europese trucks de grens over. Het CBS stelt in het persbericht dat veel vaker dan vrachtwagens uit andere Europese landen de wagens uit het midden en oosten van Europa vracht vanuit Nederland naar een derde land vervoerden. [↑](#footnote-ref-14)
15. Artikel 2, lid 6, van de Wet op het algemeen verbindend en het onverbindend verklaren van bepalingen van collectieve arbeidsovereenkomsten en artikel 3, lid 1, van de Detacheringsrichtlijn. Onder het minimumloon wordt verstaan het wettelijk minimumloon of algemeen verbindend verklaard toepasselijke cao-loon. [↑](#footnote-ref-15)
16. Regeling van de arbeidsvoorwaarden van gedetacheerde werknemers in verband met de implementatie van Richtlijn 2014/67/EU van het Europees Parlement en de Raad van 15 mei 2014 inzake de handhaving van de detacheringsrichtlijn en tot wijziging van de IMI-verordening over de administratieve samenwerking via het Informatiesysteem interne markt (Wet arbeidsvoorwaarden gedetacheerde werknemers in de Europese Unie), Kamerstukken II 2015/16, 34 408, nr. 2. [↑](#footnote-ref-16)
17. Al is het bedoeling dat de uitbreiding van de meldingsplicht enkel voor cabotage (binnenlands vervoer verricht door een buitenlandse chauffeur) gaan gelden. [↑](#footnote-ref-17)
18. De Afdeling wijst er voorts op dat om in aanmerking te komen voor een communautaire vergunning voor het uitoefenen van het beroep van ondernemer van goederenvervoer over de weg, twee jaar voorafgaand aan de vergunningsaanvraag niet in een onherroepelijke rechterlijke uitspraak vastgesteld mag zijn dat de aanvrager van de vergunning de geldende voorschriften inzake de financiële arbeidsvoorwaarden niet is nagekomen. Deze uit verordening (EG) nr. 1071/2009 voortvloeiende eis is opgenomen in artikel 2.8, eerste lid, onderdeel b, van de Wet wegvervoer goederen. [↑](#footnote-ref-18)
19. Toelichting, algemeen deel, paragraaf 2, onder ‘Doel uitbreiding ketenaansprakelijkheid WAS’. [↑](#footnote-ref-19)
20. Artikel 8:40 BW. [↑](#footnote-ref-20)
21. Bijvoorbeeld transportbedrijven die met name vervoer verrichten vanuit of naar het Verenigd Koninkrijk. [↑](#footnote-ref-21)
22. Toelichting, algemeen deel, paragraaf 2, onder ‘Wat wordt met het onderhavige wetsvoorstel gewijzigd?’. [↑](#footnote-ref-22)