

RECHTSPRAAK

De Verenigde Eigen Vervoerders B.V./ Federatie Nederlandse Vakbeweging FNV c.s.

Bij uitleg van ‘bedingplicht’ (art. 73 Cao Beroepsgoederenvervoer), komt het erop aan of sprake is van een zodanig nauwe band van het vervoer met het Nederlandse grondgebied, dat gezegd kan worden dat de buitenlandse chauffeurs door hun buitenlandse werkgevers op het Nederlandse grondgebied aan Brinkman ter beschikking zijn gesteld. Uitleg Rij- en rusttijdenverordening brengt met zich dat werkgever normadressaat is voor controle op en handhaving van rusttijd, niet opdrachtgever.

Feiten

Brinkman is een internationaal opererend transportbedrijf. Zij valt onder de Cao Beroepsgoederenvervoer over de weg en verhuur van mobiele kranen (hierna: de CAO).

FNV en Brinkman zijn al geruime tijd in discussie over de naleving van de cao door Brinkman. FNV c.s. heeft in eerste aanleg onder meer gevorderd om Brinkman te gebieden om te voldoen aan het bepaalde in artikel 73 van de cao en te bedingen dat de chauffeurs in dienst van deze charters beloofd zullen worden conform de basisvoorwaarden van de cao. De kantonrechter heeft bij vonnis van 7 februari 2017 de vorderingen toegewezen.

Oordeel

Spoedeisend belang

Het hof stelt vast dat de arbeidsovereenkomsten tussen geïntimeerden 2 t/m 4 c.s. en Brinkman inmiddels zijn beëindigd per 24 april 2017 (geïntimeerde 3) respectievelijk 1 maart 2018 (geïntimeerde 2 en geïntimeerde 4), zodat geïntimeerden 2 t/m 4 c.s. inmiddels geen (spoedeisend) belang meer hebben bij hun vorderingen tot betaling van gederfde overuren. Dat laat onverlet dat, anders dan Brinkman betoogt, geïntimeerden 2 t/m 4 c.s. in eerste aanleg wel een spoedeisend belang hadden bij hun vordering, nu die ziet op vergoeding van een aanmerkelijk inkomensverlies.

Overurenvergoeding

De kantonrechter heeft overwogen dat Brinkman niet handelt als een goed werkgever door geïntimeerden 2 t/m 4 c.s. anders dan voorheen en ook anders dan andere werknemers niet meer in te zetten voor overuren. Van Brinkman had in die situatie een nadere onderbouwing gevergd mogen worden van haar stelling dat dit toch niet het geval is (bijvoorbeeld door gegevens over een langere periode over te leggen). Nu Brinkman een dergelijke onderbouwing niet, althans niet voor het hof kenbaar, heeft gegeven dient het ervoor te worden gehouden dat Brinkman in 2016 inderdaad overuren heeft onthouden aan geïntimeerden 2 t/m 4 c.s. in vergelijking met collega's. Een dergelijke handelwijze is in strijd met goed werkgeverschap en geeft een werknemer jegens zijn werkgever aanspraak tot vergoeding van de schade (loonderving) die hij daardoor lijdt. De loonvorderingen van geïntimeerden 2 t/m 4 c.s. zijn derhalve in eerste aanleg terecht toegewezen. In de omstandigheden van het geval is het hof van oordeel dat een matiging van de wettelijke verhoging tot 25% billijk is.

Urenverantwoordingsstaten

De vordering van FNV is gebaseerd op artikel 26 van de CAO, dat voorschriften inhoudt over de registratie van diensturen. De door Brinkman aan FNV verstrekte geautomatiseerd vervaardigde registraties voldoen volgens FNV niet aan de eisen van de CAO. In het bijzonder is niet aangevoerd en is het hof evenmin gebleken dat door de beweerdelijk onjuiste registratie werknemers niet het loon ontvingen waarop zij aanspraak zouden hebben. Zoals hiervoor is overwogen dient het hof de aanwezigheid van een spoedeisend belang zo nodig ambtshalve te onderzoeken. Alleen al door het ontbreken van een dergelijk belang is de vordering van FNV niet toewijsbaar. Brinkman is dus terecht in hoger beroep gekomen van de veroordeling tot het aanleveren van urenverantwoordingsstaten die voldoen aan het bepaalde in artikel 26 van de CAO. De vernietiging van het vonnis op dit onderdeel brengt met zich dat de grond is komen te ontvallen aan de veroordeling van Brinkman tot betaling aan FNV van een schadevergoeding op de voet van artikel 15 en 16 van de Wet op de Collectieve Arbeidsovereenkomst.

Bedingplicht

In het geschil tussen partijen staat centraal de vraag of voor de transporten die Brinkman in onderaanneming laat/liest verrichten door het in Polen gevestigde Brinkman Trans Holland Spzoo en het in Moldavië gevestigde Brinkman Trans Holland Service vallen onder de 'bedingplicht' als genoemd in artikel 73 lid 1 van de cao. Het geschil is in hoger beroep toegespitst op de vraag of ook uit de Detacheringsrichtlijn voortvloeit dat de bedingplicht van toepassing is. Naar het oordeel van het hof komt het er daarbij op aan of sprake is van een zodanig nauwe band van het vervoer met het Nederlandse grondgebied dat gezegd kan worden dat de buitenlandse chauffeurs door hun werkgevers (Brinkman Trans Holland Spzoo en/of Trans Holland Service) op het Nederlandse grondgebied aan Brinkman ter beschikking zijn gesteld. Niet is betoogd dat de arbeidsovereenkomsten van de door Brinkman ingeschakelde chauffeurs van de Poolse onderneming al op grond van artikel 8 van Rome I

worden beheerst door het Nederlandse recht en het dossier biedt ook het hof ambtshalve daarvoor vooralsnog onvoldoende steun, zodat het hof niet kan vaststellen dat sprake is van de uitzonderingsbepaling van artikel 78, derde lid van de cao. Gelet op de nauwe banden van het chartervervoer door chauffeurs van genoemde buitenlandse vennootschappen met het Nederlandse grondgebied is naar het voorlopig oordeel van het hof door FNV voldoende aannemelijk gemaakt dat sprake is van chartervervoer dat valt onder de reikwijdte van artikel 73 van de CAO, zoals onder 5.20 aangegeven. Dat het vervoer feitelijk grotendeels over buitenlandse wegen plaatsvond, doet daar in de omstandigheden van dit geval niet, althans onvoldoende, aan af.

Rij- en rusttijden

Voor het hof is voorshands niet aannemelijk geworden dat Brinkman ten aanzien van de chauffeurs die bij haar in dienst zijn de Rij- en rusttijdenverordening op dit onderdeel niet naleeft. Voor zover in de stellingen van FNV gelezen zou moeten worden dat zij dat wel beoogt aan te voeren, heeft zij haar stellingen op dat punt in ieder geval onvoldoende uitgewerkt in het licht van de stelling van Brinkman dat zij die bepaling ten aanzien van haar eigen chauffeurs naleeft. FNV heeft daarmee geen (spoedeisend) belang bij haar vordering ten aanzien van de chauffeurs van Brinkman, zodat de in het bestreden vonnis tegen Brinkman uitgesproken veroordeling in ieder geval op dat punt vernietigd dient te worden. Het hof stelt onder verwijzing naar r.o. 5.23 voorop dat niet kan worden vastgesteld dat de chauffeurs feitelijk bij Brinkman in dienst zijn. Het hof oordeelt dat onder het begrip 'vervoersonderneming' als bedoeld in artikel 10 lid 3 van de verordening niet ook begrepen dient te worden de onderneming in wier opdracht het vervoer plaatsvindt. Grief IV slaagt derhalve, ook waar het betreft de buitenlandse chauffeurs.

De grieven slagen ten dele.

Instantie: Gerechtshof Arnhem-Leeuwarden

Datum uitspraak: 31-07-2018

ECLI: ECLI:NL:GHARL:2018:6962

Zaaknummer: 200.212.505

Rechters: O.E. Mulder, J.H. Kuiper en D.H. de Witte

Advocaten: L.H. Haarsma en J.H. Mastenbroek

Wetsartikelen: 73 cao beroepsgoedrenvervoer, 4 Rij- en Rusttijdenverordening (Verordening (EG) nr. 561/2006) en 10 Rij- en Rusttijdenverordening (Verordening (EG) nr. 561/2006)