

RECHTSPRAAK

## FNV/Van den Bosch

***De Detacheringsrichtlijn is ook van toepassing op transnationale dienstverrichtingen in de sector van het wegvervoer. De chauffeurs moeten een voldoende nauwe band vertonen met het rechtsgebied om als een ‘op het grondgebied van een lidstaat ter beschikking gestelde werknemer’ in de zin van de richtlijn te worden aangemerkt.***

### *Feiten*

Van den Bosch Transporten (hierna: Van den Bosch) oefent vanuit Erp (Nederland) een transportonderneming uit. Van den Bosch heeft twee zusterondernemingen: Van den Bosch Transporte – een vennootschap naar Duits recht – en Silo-Tank – een vennootschap naar Hongaars recht. Deze drie ondernemingen behoren tot hetzelfde concern, hebben dezelfde bestuurder en dezelfde aandeelhouder. In het kader van charterovereenkomsten voor internationale transporten die zijn gesloten tussen deze ondernemingen, zijn chauffeurs uit Duitsland en Hongarije werkzaam als chauffeur. Deze chauffeurs hebben arbeidsovereenkomsten met de Duitse en Hongaarse ondernemingen. Doorgaans vond het chartervervoer in de aan de orde zijnde periode plaats vanuit Erp en eindigden de ritten aldaar. Het vervoer dat op basis van de betreffende charterovereenkomsten werd verricht, vond echter in meer dan overwegende mate plaats buiten het grondgebied van Nederland.

Van den Bosch valt als lid van de Vereniging Goederenvervoer Nederland onder de cao Goederenvervoer, die tussen die vereniging en de FNV was gesloten. Een tweede collectieve arbeidsovereenkomst, de cao Beroepsgoederenvervoer over de weg (cao Beroepsgoederenvervoer), was in tegenstelling tot de cao Goederenvervoer algemeen verbindend verklaard. De bepalingen van beide cao's zijn in essentie gelijklopend. Krachtens het nationale recht waren ondernemingen die vielen onder de cao Goederenvervoer echter vrijgesteld van de toepassing van de cao Beroepsgoederenvervoer, op voorwaarde dat zij de cao Goederenvervoer naleefden.

FNV meent dat Van den Bosch bij het inzetten van de chauffeurs uit Duitsland en Hongarije de basisvoorwaarden van de cao Goederenvervoer op hen had moeten toepassen in hun hoedanigheid van ter beschikking gestelde werknemers in de zin van de Detacheringsrichtlijn (Richtlijn 96/71/EG). Aangezien de in de cao Goederenvervoer neergelegde basisarbeidsvoorwaarden niet op die chauffeurs waren toegepast, heeft de FNV tegen de drie transportondernemingen een vordering ingesteld, die in eerste aanleg bij tussenvonnis is

toegewezen. Dit vonnis is echter in hoger beroep vernietigd. De appèlrechter heeft onder meer geoordeeld dat de aan de orde zijnde charters niet binnen de werkingssfeer van de Detacheringsrichtlijn vielen, aangezien deze enkel ziet op charters die – althans overwegend – ‘op het gebied’ van een andere lidstaat worden uitgevoerd.

Tegen deze achtergrond heeft de Hoge Raad, waarbij FNV cassatieberoep heeft ingesteld, een aantal prejudiciële vragen aan het Hof van Justitie gesteld. Deze prejudiciële vragen zien onder meer op de toepasselijkheid van de Detacheringsrichtlijn op transnationale dienstverrichtingen in de sector van het wegvervoer en de voorwaarden waaronder in deze sector mag worden geconcludeerd dat sprake is van een terbeschikkingstelling van werknemers ‘op het grondgebied van een lidstaat’.

### *Oordeel*

Het Hof van Justitie EU oordeelt als volgt.

### *Detacheringsrichtlijn op wegvervoer*

Het Hof gaat allereerst in op de vraag of de Detacheringsrichtlijn van toepassing is op transnationale dienstverrichtingen in de sector van het wegvervoer. Deze vraag beantwoordt het Hof bevestigend. De richtlijn is in beginsel van toepassing op alle transnationale dienstverrichtingen waarbij werknemers ter beschikking worden gesteld, ongeacht in welke economische sector. De toepasselijkheid van de richtlijn op de wegvervoersector wordt uitdrukkelijk bevestigd door andere handelingen van het Unierecht, zoals Richtlijn 2014/67/EU en Richtlijn (EU) 2020/1057. Het feit dat de rechtsgrondslag van de Detacheringsrichtlijn geen bepalingen inzake vervoer bevat, kan er niet toe leiden dat transnationale dienstverrichtingen in de sector van het wegvervoer, met name in de sector die zich bezighoudt met het vervoer van goederen over de weg, van de werkingssfeer van die richtlijn worden uitgesloten.

### *Terbeschikkingstelling chauffeurs afhankelijk van ‘nauwe band’*

Nadat is vastgesteld dat de Detacheringsrichtlijn van toepassing is, gaat het Hof in op de vraag onder welke voorwaarden de chauffeurs ter beschikking gestelde werknemers zijn. Onder verwijzing naar het arrest *Dobersberger* (C-16/18), merkt het Hof op dat een werknemer enkel kan worden beschouwd als gedetacheerd op het grondgebied van een lidstaat indien het werk dat hij verricht een voldoende nauwe band vertoont met dat rechtsgebied. Of er sprake is van een dergelijke band wordt bepaald in het kader van een algehele beoordeling van factoren zoals de aard van de werkzaamheden die de betrokken werknemer op dat grondgebied verricht, de mate waarin de werkzaamheden van die werknemer verband houden met het grondgebied van elke lidstaat waar hij werkzaam is, en het aandeel van die werkzaamheden op het grondgebied van elke lidstaat in de vervoersdienst als geheel. Met betrekking tot het aandeel van de werkzaamheden in de betreffende dienstverrichting als geheel zijn het laden of lossen van goederen, het onderscheiden of het schoonmaken van voertuigen relevant, mits zij daadwerkelijk worden verricht door de betrokken chauffeurs en niet door derden.

Daarentegen kan een werknemer die op het grondgebied van de lidstaat waarheen hij is gezonden zeer beperkte diensten verricht, niet worden beschouwd als ter beschikking gesteld (zie *Dobersberger*). Dit is het geval voor een chauffeur die in het kader van goederenvervoer over de weg slechts op doorreis is op het grondgebied van een lidstaat. Hetzelfde geldt voor een chauffeur die enkel grensoverschrijdend vervoer verricht vanuit de lidstaat van vestiging van de vervoersonderneming naar het grondgebied van een andere lidstaat of omgekeerd. Met name is het feit dat een chauffeur die werkzaam is in het internationaal vervoer en door een in een lidstaat gevestigde onderneming ter beschikking is gesteld aan een in een andere lidstaat gevestigde onderneming, de instructies voor zijn opdrachten ontvangt, die opdrachten begint of die opdrachten beëindigt op het hoofdkantoor van die tweede onderneming, op zich ontoereikend om te stellen dat die chauffeur op het grondgebied van die andere lidstaat ter beschikking is gesteld in de zin van de richtlijn betreffende de terbeschikkingstelling van werknemers, indien het door hem verrichte werk op basis van andere factoren geen voldoende nauwe band vertoont met dat grondgebied.

#### *Concernverband niet voldoende voor aannemen van terbeschikkingstelling*

Voorts verduidelijkt het Hof dat de omstandigheid dat de ondernemingen die partij zijn bij de overeenkomst voor de terbeschikkingstelling van werknemers, deel uitmaken van een concern op zich niet toelaat te bepalen in welke mate het verrichte werk verband houdt met het grondgebied van de lidstaat waar die werknemers naartoe worden gezonden. Bij de beoordeling of er sprake is van een terbeschikkingstelling van werknemers is het bestaan van een dergelijk concernverband dus niet relevant.

#### *Cabotagevervoer*

Met betrekking tot het specifieke geval van cabotagevervoer, waarop, zoals in de Verordening betreffende het internationale goederenvervoer over de weg wordt benadrukt (Verordening (EG) nr. 1072/2009), de richtlijn betreffende de terbeschikkingstelling van werknemers van toepassing is, merkt het Hof op dat dat vervoer volledig plaatsvindt op het grondgebied van de lidstaat van ontvangst, waardoor kan worden aangenomen dat het werk dat de chauffeur in het kader van dat vervoer verricht een voldoende nauwe band heeft met dat grondgebied. De duur van het cabotagevervoer is niet relevant voor de beoordeling of er sprake is van een dergelijke terbeschikkingstelling.

#### *Algemeen verbindendverklarde cao*

Bij de beantwoording van de derde en laatste prejudiciële vraag gaat het Hof in op de omstandigheid dat de cao Goederenvervoer niet algemeen verbindend was verklaard. Het Hof herinnert eraan dat de lidstaten erop moeten toezien dat de betreffende ondernemingen voor de op hun grondgebied ter beschikking gestelde werknemers een aantal arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden garanderen die zijn vastgelegd in met name collectieve arbeidsovereenkomsten die algemeen verbindend zijn verklaard. Volgens de richtlijn worden onder 'collectieve arbeidsovereenkomsten die algemeen verbindend zijn verklaard' verstaan de overeenkomsten die moeten worden nageleefd door alle ondernemingen die tot de

betrokken beroepsgroep of bedrijfstak behoren en onder het territoriale toepassingsgebied van die overeenkomsten vallen. De vraag of een collectieve arbeidsovereenkomst algemeen verbindend is verklaard, moet worden beantwoord op basis van het toepasselijke nationale recht. In dit geval was de cao Goederenvervoer weliswaar niet algemeen verbindend verklaard, maar moest deze echter worden nageleefd om te worden vrijgesteld van de toepassing van de cao Beroepsgoederenvervoer die wel algemeen verbindend was verklaard. Bovendien is de inhoud van de bepalingen van die twee collectieve arbeidsovereenkomsten nagenoeg gelijk. Alle ondernemingen die actief zijn in de goederenvervoersector dienden die bepalingen dus na te leven. In dat geval wordt ook voldaan aan het begrip ‘collectieve arbeidsovereenkomst die algemeen verbindend zijn verklaard’ in de zin van de Detacheringsrichtlijn.

---

**Instantie:** Hof van Justitie van de Europese Unie

**Datum uitspraak:** 01-12-2020

**ECLI:** ECLI:EU:C:2020:976

**Zaaknummer:** C-815/18

**Rechters:** K. Lenaerts, R. Silva de Lapuerta, J.C. Bonichot, A. Arabadjiev, E. Regan, L. Bay Larsen, N. Piçarra, C. Toader, M. Safjan, D. Šváby, S. Rodin, F. Biltgen, K. Jürimäe, C. Lycourgos en P.G. Xuereb

**Wetsartikelen:** Richtlijn 96/71/EG en 2 AVV