

## RECHTSPRAAK

***Een uniforme norm voor overwerkvergoeding (voltijdsniveau leidend voor deeltijders) leidt tot “minder gunstige arbeidsvoorwaarden” deeltijders.****Feiten*

Verzoeker in het hoofdgeding is sinds 2001 als piloot en eerste copiloot in dienst van CLH. Sinds 2010 werkt hij op basis van een tussen CLH en de ondernemingsraad van CLH gesloten bedrijfsakkoord in deeltijd tegen 90% van de arbeidstijd van een voltijdpiloot. Het basissalaris van verzoeker in het hoofdgeding, inclusief premies voor werk in ploegendienst, is met 10% verlaagd en hij ontvangt 37 extra verlofdagen per jaar. Op zijn werkdagen presteert hij echter niet minder vliegreuren.

Overeenkomstig de toepasselijke collectieve arbeidsovereenkomsten vormen de vliegreuren een bestanddeel van de arbeidstijd dat met het basissalaris wordt vergoed. Een werknemer ontvangt naast dat basissalaris een vergoeding voor extra vliegreuren (hierna: “aanvullende vergoeding”) wanneer hij een bepaald aantal vliegreuren per maand heeft gewerkt en de drempels voor het “activeren” van de aanvullende vergoeding heeft overschreden. Daartoe voorzien deze collectieve arbeidsovereenkomsten in “drie opeenvolgende verhoogde uurtarieven”, die hoger zijn dan het tarief berekend op basis van het basissalaris.

Meer in het bijzonder zijn deze drie uurtarieven van toepassing voor de berekening van de vergoeding voor kortereafstandsvluchten wanneer de betrokken werknemer respectievelijk 106, 121 en 136 vliegreuren per maand heeft gewerkt (hierna: “drempels”). Voor langereafstandsvluchten gelden verlaagde drempels van respectievelijk 93, 106 en 120 vliegreuren per maand. De toepasselijke collectieve arbeidsovereenkomsten voorzien echter niet in een verlaging van deze drempels voor deeltijdwerkers op grond van hun deeltijdpercentage aan gewerkte uren, zodat die drempels gelijk zijn voor voltijd- en deeltijdpiloten. Om de aanvullende vergoeding ten aanzien van verzoeker in het hoofdgeding te kunnen vaststellen, berekent CLH een individuele drempel waarbij rekening wordt gehouden met de deeltijdarbeid van de betrokkene. Voor vliegreuren die verzoeker boven zijn individuele drempel werkt, ontvangt hij een aan de hand van het basissalaris berekend uurtarief. Het is pas wanneer de door verzoeker in het hoofdgeding gewerkte vliegreuren de voor de voltijdwerkers geldende drempels overschrijden, dat deze de aanvullende vergoeding ontvangt.

Verzoeker in het hoofdgeding is van mening dat hij recht heeft op de aanvullende vergoeding, aangezien hij de drempels overschrijdt indien deze naar evenredigheid van zijn

deeltijdpercentage zouden zijn verlaagd, en vordert voor de door hem gepresteerde extra vliegreuren van CLH het verschil tussen de reeds betaalde vergoeding en de verhoogde vergoeding op grond van de verlaagde drempels. CLH is van mening dat zij de door verzoeker in het hoofdgeding gevorderde betaling niet is verschuldigd omdat er een objectieve reden bestaat voor het verschil in behandeling tussen deeltijd- en voltijdwerkers. Aangezien de aanvullende vergoeding een bijzondere werkdruk beoogt te compenseren, is zij deze slechts verschuldigd wanneer de drempels worden overschreden.

### *Oordeel*

Het Hof van Justitie EU oordeelt als volgt.

*Een uniforme norm voor overwerkvergoeding (voltijdsniveau leidend voor deeltijders) leidt tot “minder gunstige arbeidsvoorwaarden” deeltijders*

De vraag of er sprake is van een verschil in behandeling tussen een deeltijdpiloot en voltijdpiloten, volgt uit het onderzoek van de bestanddelen van de bezoldiging van de betrokken werknemers dat een deeltijdpiloot de aanvullende vergoeding niet ontvangt vanaf het eerste uur waarmee het eerste niveau van zijn individuele drempel wordt overschreden, doch slechts wanneer het eerste niveau van de voor voltijdpiloten geldende drempel is overschreden. Dit geldt naar analogie voor het tweede en het derde niveau van de drempels. Om voor die vergoeding in aanmerking te komen, moet de deeltijdpiloot dus hetzelfde aantal vliegreuren presteren als een voltijdpiloot, zonder dat deze drempel naar evenredigheid van de duur van zijn individuele arbeidstijd wordt verlaagd. In die omstandigheden bereiken deeltijdpiloten niet de vereiste drempels om in aanmerking te komen voor een extra vergoeding, of is het veel minder waarschijnlijk dat zij dit doen.

De vergoeding per vlieguur lijkt weliswaar gelijk te zijn voor beide categorieën piloten tot aan deze drempels, doch er zij op gewezen dat deeltijdpiloten door deze gelijke drempels, in verhouding tot hun totale arbeidstijd, meer vliegreuren presteren dan voltijdpiloten en deze dus voor hen een grotere last betekenen dan voor voltijdpiloten (zie naar analogie HvJ EG 27 mei 2004, C-285/02, ECLI:EU:C:2004:320 (*Elsner-Lakeberg*), punt 17). Een dergelijke situatie heeft dus nadelige gevolgen voor deeltijdpiloten wat betreft de verhouding tussen hun werkzaamheden en de daarvoor ontvangen tegenprestatie.

Aangezien deeltijdwerkers dus aanzienlijk minder vaak aan de voorwaarden voor het recht op aanvullende vergoeding voldoen, dient te worden aangenomen dat een deeltijdpiloot zoals verzoeker in het hoofdgeding, in strijd met het in clause 4, punt 1, van de raamovereenkomst opgenomen verbod, anders wordt behandeld dan vergelijkbare voltijdpiloten, tenzij er “objectieve redenen” in de zin van die clause zijn die dat rechtvaardigen.

Gelet op het voorgaande dient op de eerste vraag te worden geantwoord dat clause 4, punt 1, van de raamovereenkomst aldus moet worden uitgelegd dat een nationale regeling die als voorwaarde voor de betaling van een aanvullende vergoeding voor deeltijdwerkers en vergelijkbare voltijdwerkers uniform stelt dat hetzelfde aantal werkuren voor een bepaalde

activiteit, zoals de vliegdienst van een piloot, wordt overschreden, een “minder gunstige” behandeling van deeltijdwerkers in de zin van die bepaling vormt.

#### *Compenseren van werkdruk geen objectieve rechtvaardiging*

Wat betreft de vraag of het vastgestelde verschil in behandeling in de zin van die rechtspraak passend en noodzakelijk is voor de verwezenlijking van het nagestreefde doel, valt echter te betwijfelen – zoals de verwijzende rechter heeft opgemerkt – of de vaststelling van uniforme drempels voor piloten om voor de aanvullende vergoeding in aanmerking te komen passend en coherent is, gelet op de doelstelling om de gezondheid van deze piloten te beschermen tegen bovenmatige werkdruk. Het vaststellen van uniforme drempels komt er immers op neer dat principieel voorbij wordt gegaan aan de individuele gevolgen die uit de werkdruk en de vluchtspecifieke beperkingen kunnen voortvloeien. Het leidt er ook toe dat de eigenlijke redenen die aan de instelling van deeltijdarbeid ten grondslag liggen, zoals eventuele niet-professionele druk van de betrokken piloot, niet in aanmerking worden genomen.

Bovendien is het niet uitgesloten dat in deze context een compensatieregeling voor de gewerkte uren, een systeem van rustdagen of zelfs de vaststelling van wekelijkse in plaats van maandelijkse drempels voor vliegers, een geschiktere en coherenter maatregel voor de verwezenlijking van dat doel kan vormen dan die welke in het hoofdgeding aan de orde is.

Bovendien leiden uniforme drempels voor het ontvangen van de aanvullende vergoeding, in plaats van de invoering van geïndividualiseerde drempels op basis van de met een deeltijdpiloot gesloten arbeidsovereenkomst, tot een coherentieprobleem wat betreft de doelstelling om luchtvaartmaatschappijen te ontraden om de piloten een bovenmatige werkdruk op te leggen. Deze maatschappijen dragen die aanvullende vergoeding immers slechts boven de drempel die overeenkomt met de arbeidstijd van voltijdpiloten.

Voor zover de vastgestelde nationale regeling en de weigering om het pro-rata-temporisbeginsel op de feiten van het hoofdgeding toe te passen, op economische overwegingen zouden zijn gebaseerd, zij ten slotte opgemerkt dat volgens de rechtspraak een stringent personeelsbeleid op budgettaire overwegingen berust die geen discriminatie kunnen rechtvaardigen (zie in die zin HvJ EU 22 april 2010, C-486/08, ECLI:EU:C:2010:215 (*Zentralbetriebsrat der Landeskrankenhäuser Tirols*), punt 46 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

Gelet op een en ander dient op de tweede vraag te worden geantwoord dat clausule 4, punten 1 en 2, van de raamovereenkomst aldus moet worden uitgelegd dat zij zich verzet tegen een nationale regeling die als voorwaarde voor de betaling van een aanvullende vergoeding voor deeltijdwerkers en vergelijkbare voltijdwerkers uniform stelt dat hetzelfde aantal werkuren voor een bepaalde activiteit, zoals de vliegdienst van een piloot, wordt overschreden om een bijzondere werkdruk te compenseren die verband houdt met deze activiteit.

---

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

**Datum uitspraak:** 19-10-2023

**ECLI:** ECLI:EU:C:2023:789

**Zaaknummer:** C-660/20

**Rechters:** A. Arabadjiev, T. von Danwitz, P.G. Xuereb, A. Kumin en I. Ziemele

**Wetsartikelen:** 7:648 BW en Richtlijn 97/81/EG