

RECHTSPRAAK

Stichting Sociaal Fonds Taxi/Blue Taxi

Vaststellingsovereenkomst tussen werknemers en werkgever waarin afstand wordt gedaan van eventuele toekomstige rechten uit een algemeen verbindend verklaarde cao, staat aan nalevingsvordering cao-partij niet in de weg. Uitleg ‘standplaats’ CAO Taxivervoer vanwege pauzeregeling.

Blue Taxi drijft thans een eenmanszaak. In de periode 2011-2012 heeft hij een vier- of vijftal personen (verder: de chauffeurs) als taxichauffeur krachtens een arbeidsovereenkomst in dienst gehad. Blue Taxi valt onder de werking van de CAO Taxivervoer en de CAO SFT. SFT heeft onder meer de taak toe te zien op de correcte naleving van de CAO Taxivervoer. Tussen SFT en Blue Taxi is discussie ontstaan over de uitleg en toepassing van de pauzeregeling uit de CAO Taxivervoer. Volgens Blue Taxi is de wachttijd tussen twee ritten in te beschouwen als pauze. Volgens SFT is dit niet het geval, waardoor werknemers te weinig loon hebben ontvangen. De arbeidsovereenkomsten met de werknemers zijn inmiddels beëindigd. De chauffeurs hebben ieder een vaststellingsovereenkomst met Blue Taxi gesloten. In elk van die (ongedateerde) vaststellingsovereenkomsten is door de chauffeurs afstand gedaan van de eventueel uit het geschil tussen Blue Taxi en SFT voortvloeiende verplichting alsnog loon te betalen. SFT heeft Blue Taxi op straffe van een forfaitaire schadevergoeding gesommeerd alsnog de cao juist na te leven. De kantonrechter heeft de vorderingen afgewezen. De kantonrechter overwoog daartoe – zakelijk weergegeven – dat indien geoordeeld wordt dat Blue Taxi de pauzeregeling van de CAO Taxivervoer niet correct heeft nageleefd (en er daarom op Blue Taxi in beginsel nog een verplichting tot nabetaling van loon aan de betrokken chauffeurs zou rusten), de door SFT ter zake ingestelde vorderingen zijn achterhaald door de door Blue Taxi in juni 2012 met de betrokken chauffeurs aangegane vaststellingsovereenkomsten.

Het hof oordeelt als volgt. De eerste vraag die beantwoording behoeft is de vraag of de vordering van SFT is achterhaald door de vaststellingsovereenkomsten. SFT meent dat dit niet het geval is, omdat het niet geoorloofd is bij een vaststellingsovereenkomst bij voorbaat af te wijken van een dwingendrechtelijke bepaling. Zij wijst erop dat als het op de door de kantonrechter toegestane wijze mogelijk wordt gemaakt om nietige handelingen, te weten handelingen in strijd met algemeen verbindende cao's recht te breien, dit niet alleen het einde betekent van SFT of een met haar vergelijkbare organisatie, maar het zou ook betekenen dat de artikelen uit de Wet op de Collectieve Arbeidsovereenkomst (Wet CAO) en de Wet op het algemeen verbindend en het onverbindend verklaren van bepalingen van collectieve

arbeidsovereenkomsten (Wet AVV) een dode letter worden. Het hof overweegt als volgt. Ingevolge het bepaalde in artikel 7:900 lid 1 BW kan rechtsgeldig een vaststellingsovereenkomst worden gesloten ter voorkoming van (een al bestaande) onzekerheid of geschil. Zoals de Hoge Raad heeft overwogen in zijn uitspraak van 9 januari 2015, ECLI:NL:HR:2015:39 brengt het bepaalde in artikel 7:902 BW mee dat de vaststelling alleen dan in strijd mag komen met dwingend recht indien deze strekt ter beëindiging van een – reeds bestaand – geschil (en dus niet strekt ter voorkoming daarvan). Zoals ook SFT terecht heeft aangevoerd zou een andere opvatting het mogelijk maken bij een vaststellingsovereenkomst de werking van (semi)dwingend recht op voorhand uit te sluiten en daarmee het (semi)dwingende karakter daarvan op ontoelaatbare wijze te ondermijnen. De in geding zijnde vaststellingsovereenkomsten strekken, zoals ook blijkt uit de considerans, niet tot beëindiging van een reeds bestaand geschil van Blue Taxi met haar chauffeurs, maar juist ter voorkoming daarvan in het geval het standpunt van SFT omtrent de pauzeregeling juist zou zijn. Dit betekent dat – anders dan de kantonrechter heeft geoordeeld – de vorderingen van SFT niet achterhaald zijn door de vaststellingsovereenkomsten, maar dat de vaststellingsovereenkomsten ingevolge het bepaalde in artikel 3 Wet AVV nietig zijn, indien zij strijdig zijn met verbindend verklaarde bepalingen uit de CAO Taxivervoer. Daar komt bij dat SFT op grond van artikel 15 Wet CAO juncto artikel 3 Wet AVV, een eigen vorderingsrecht heeft, waaraan een afstandsverklaring van de chauffeurs niet af kan doen (art. 7:903 BW). Dit betekent dat – wat er verder ook zij van de vaststellingsovereenkomsten – deze in ieder geval geen effect sorteren jegens SFT.

Wat de uitleg van de pauzeregeling betreft, oordeelt het hof als volgt. Bij de uitleg van de pauzeregeling dient betrokken te worden de in het arbeidsrecht geldende notie dat wachttijd in beginsel heeft te gelden als (betaalde) werktijd, indien de werknemer voor zijn werkgever op een arbeidsplaats aanwezig dient te zijn (HvJ EG 3 oktober 2000, C-303/98 en HvJ EG 9 september 2003, JAR 2003/226). Dit neemt niet weg dat van een werknemer kan worden verlangd dat hij tijdens deze wachttijd (onbetaalde) pauze opneemt. In de Arbeidstijdenwet zijn slechts minimumnormen voor pauze opgenomen. Om te voorkomen dat het leeglooprisko (het risico dat er geen werk is voor de chauffeurs) wordt afgewenteld op de werknemer, voorziet de CAO Taxivervoer in een pauzeregeling, waarin de pauze wordt gemaximeerd. De cao-partijen hebben er kennelijk voor gekozen, deze maximering alleen te laten gelden ‘buiten standplaats’. Standplaats is in de cao gedefinieerd als de plaats waar het bedrijf gevestigd is en waar de werknemer zijn dienst aanvangt en beëindigt. Hoewel niet aanstonds duidelijk is waarom de maximering van de pauze in de cao is beperkt tot pauzes ‘buiten standplaats’, acht het hof het waarschijnlijk dat deze maximering samenhangt met het feit dat de vestigingsplaats van de werkgever door de werknemer als een soort thuisbasis wordt beschouwd, zoals door Blue Taxi betoogd. Anders dan Blue Taxi is het hof echter van oordeel dat uit de cao-definitie van standplaats onomstotelijk blijkt dat onder standplaats niet kan worden verstaan iedere plek die door de chauffeurs als een soort thuisbasis wordt beschouwd. Met deze invulling van standplaats wordt immers te ver afgeweken van de op dit punt heldere tekst van de cao. De omstandigheid dat de door SFT voorgestane definitie van standplaats (mogelijk) met zich brengt dat chauffeurs van kleinere taxibedrijven, die haar

chauffeurs toestaan de taxi mee naar huis te nemen en de dienst vanuit huis aan te vangen, geen standplaats hebben (anders dan hun huisadres), doet hieraan niet af, nu deze niet in strijd komt met de beschermingsgedachte die ten grondslag ligt aan de pauzeregeling. De door Blue Taxi beoogde uitleg daarentegen, die mogelijk maakt dat de chauffeurs als thuisbasis een plek kiezen in de nabijheid van een grote taxistandplaats, zoals die bij het Centraal Station, doet dat wel. Het hof is daarom van oordeel dat de door SFT gegeven uitleg de juiste is.

Blue Taxi heeft de pauzeregeling niet juist toegepast. De forfaitaire boete is tevens verschuldigd.

Instantie: Gerechtshof Den Haag

Datum uitspraak: 17-03-2015

ECLI: ECLI:NL:GHDHA:2015:512

Zaaknummer: 200.144.637

Rechters: M.J. van der Ven, C.A. Joustra en A.R. Houweling

Advocaten: M.W.M. Heijlaerts en J.C. Debije

Wetsartikelen: 15 Wet CAO, Wet AVV, 7:900 BW en CAO Taxivervoer