

RECHTSPRAAK

Van den Bosch/Silo-Tank: toetsing Detacheringsrichtlijn, cabotage en materiële gelijkstelling aan avv-cao.*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 (cao GN), 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 GN 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 GN naleefden.

FNV meent dat Van den Bosch bij het inzetten van de chauffeurs uit Duitsland en Hongarije de basisvoorwaarden van de cao GN 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.

Hof van Justitie EU (1 december 2020, AR 2020-1447)

Tegen deze achtergrond heeft de Hoge Raad, waarbij FNV cassatieberoep heeft ingesteld, een aantal prejudiciële vragen aan het Hof van Justitie gesteld.

Het primaire betoog van FNV hield in dat de betrokken werknemers in Nederland zijn gedetacheerd in de zin van de richtlijn omdat zij op of vanuit het Nederlandse grondgebied hun werkzaamheden verrichten. Volgens het HvJ EU is echter bepalend of het door de betrokken werknemers verrichte werk een voldoende nauwe band heeft met de lidstaat van ontvangst en dient aan de hand van alle omstandigheden van het geval te worden beoordeeld of aan die maatstaf is voldaan. Daarmee werd het primaire betoog van FNV verworpen.

Het subsidiaire betoog van FNV hield in dat in elk geval chauffeurs die binnen Nederland zogeheten cabotagevervoer verrichten, op Nederlands grondgebied ter beschikking zijn gesteld. Daarin gaat het HvJ EU wél mee: ritten die volledig worden uitgevoerd op het grondgebied van een andere lidstaat dan waar de werknemer gewoonlijk werkt, vallen ‘in beginsel’ onder de Detacheringsrichtlijn. Dat betekent dat de buitenlandse chauffeur voor de duur van die ritten recht heeft op de Nederlandse ‘harde kern’-arbeidsvoorwaarden als bedoeld in artikel 3 lid 1, tweede gedachtestreepje, van de Detacheringsrichtlijn. Dit wordt, naar het mij voorkomt door beide partijen, ‘vertaald’ naar de basisarbeidsvoorwaarden van de cao GN.

De stelling van Silo-Tank c.s. in het voorwaardelijk incidenteel beroep dat, nu (art. 44 van) de cao GN niet algemeen verbindend is verklaard, uit de Detacheringsrichtlijn niet de verplichting voortvloeit om de basisarbeidsvoorwaarden uit die cao na te leven, gaat volgens het HvJ EU gelet op de context van die cao niet op. Genoemde verplichting is daarom van toepassing, althans voor zover een chauffeur cabotagevervoer verricht.

Oordeel

De Hoge Raad oordeelt als volgt.

Uitleg artikel 1 Detacheringsrichtlijn

Hetgeen het HvJ EU onder 2 en 3 van het dictum van zijn arrest – in antwoord op de prejudiciële vragen 2(a) en 2(b) – voor recht heeft verklaard, kan als volgt worden weergegeven.

Er is sprake van het ter beschikking stellen van een werknemer ‘op het grondgebied van een lidstaat’ als bedoeld in artikel 1 Detacheringsrichtlijn indien het werk dat de ter beschikking gestelde werknemer verricht gedurende de aan de orde zijnde bepaalde periode, een voldoende nauwe band vertoont met het grondgebied van de lidstaat waar die werknemer dat werk verricht.

Of 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.

Daarbij heeft het HvJ EU overwogen dat het feit dat een chauffeur die werkzaam is in het internationaal vervoer en door een in een lidstaat gevestigde onderneming ter beschikking is gesteld van 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 is om te stellen dat die chauffeur op het grondgebied van die andere lidstaat ter beschikking is gesteld in de zin van de Detacheringsrichtlijn, indien het werk dat die chauffeur verricht op basis van andere factoren geen voldoende nauwe band vertoont met dat grondgebied.

Ten slotte heeft het HvJ EU overwogen – in antwoord op de prejudiciële vraag 2(b) – dat de omstandigheid dat de ondernemingen die partij zijn bij de overeenkomst voor de terbeschikkingstelling van werknemers gelieerd zijn in concernverband, op zich niet relevant is bij de beoordeling of sprake is van een terbeschikkingstelling van werknemers.

Uit hetgeen hiervoor is weergegeven, volgt dat de primaire klacht van onderdeel 1 slaagt. Door het vereiste te stellen dat de werkzaamheden van de betrokken werknemer in elk geval overwegend op het grondgebied van de desbetreffende lidstaat worden uitgevoerd, heeft het hof miskend dat voor de toepassing van de artikel 1 leden 1 en 3 en artikel 2 lid 1 Detacheringsrichtlijn beslissend is – kort gezegd – of sprake is van een voldoende nauwe band tussen het werk dat de betrokken werknemer tijdelijk verricht en het grondgebied van de lidstaat waar hij dat werk verricht, waarbij die voldoende nauwe band wordt bepaald op de hiervoor omschreven wijze. Het bestreden arrest kan derhalve niet in stand blijven.

In het geding na verwijzing dienen partijen in de gelegenheid te worden gesteld hun stellingen aan te passen naar aanleiding van hetgeen het HvJ EU in verband met de beantwoording van de prejudiciële vragen 2(a) en 2(b) heeft overwogen en voor recht heeft verklaard.

Opmerking verdient dat – anders dan FNV in haar reactie op de conclusie na prejudiciële verwijzing van de advocaat-generaal betoogt – in (punt 50 van) het arrest van het HvJ EU geen regel ligt besloten die meebrengt dat de partij die zich op het standpunt stelt dat een voldoende nauwe band ontbreekt met het grondgebied van de lidstaat waar een chauffeur op- en afstapt en waarvandaan aan hem instructies worden gegeven, moet aanvoeren welke factoren duiden op afwezigheid van die voldoende nauwe band.

Cabotage en detachering

Uit hetgeen het HvJ EU onder 4 van het dictum van zijn arrest voor recht heeft verklaard, volgt dat een werknemer die cabotagevervoer verricht op het grondgebied van een lidstaat die niet de lidstaat is waar die werknemer gewoonlijk werkt, in beginsel moet worden geacht ter beschikking te zijn gesteld op het grondgebied van de lidstaat waar dat vervoer wordt verricht, een en ander als bedoeld in de Detacheringsrichtlijn. Daarbij is de duur van het cabotagevervoer geen relevante factor.

Cao GN materieel gelijk te stellen aan ge-avv-de Cao Beroepsgoederenvervoer

Het hof heeft geen blijk gegeven van een onjuiste rechtsopvatting over artikel 3 leden 1 en 8 Detacheringsrichtlijn door te oordelen dat de situatie die zich in dit geval voordoet – te weten: (i) dat de cao Beroepsgoederenvervoer algemeen verbindend is verklaard, (ii) deze cao en de niet algemeen verbindend verklaarde cao GN vrijwel gelijkkluidend zijn, en (iii) Van den Bosch vrijstelling heeft verkregen van de toepasselijkheid van de cao Beroepsgoederenvervoer op de grond dat zij viel onder de cao GN – materieel op één lijn moet worden gesteld met het geval dat de cao GN wel algemeen verbindend zou zijn verklaard.

Instantie: Hoge Raad

Datum uitspraak: 14-10-2022

ECLI: ECLI:NL:HR:2022:1430

Zaaknummer: 17/03685

Rechters: M.V. Polak, C.H. Sieburgh, H.M. Wattendorff, F.J.P. Lock en S.J. Schaafsma

Advocaten: S.F. Sagel en F.M. Dekker

Wetsartikelen: 1 Detacheringsrichtlijn, cao Beroepsgoederenvervoer en cao Goederenvervoer