

De weg vinden in het internationaal transport

MICHELLE MAAIJEN

Op Europees niveau bestaan er verschillende regelingen die van toepassing zijn op de internationale transportsector. Het doel van die regelingen is duidelijk: het bevorderen van eerlijke concurrentie in de Europese Unie en het beschermen van de rechten van werknemers die internationaal werken. De toepassing van die Europese regelingen blijkt echter in de praktijk een stuk lastiger. In twee recente arresten heeft de Hoge Raad hier aandacht aan besteed, waarbij ook prejudiciële vragen aan het Europese Hof van Justitie zijn gesteld.

De Europese regelingen

Er zijn twee Europese regelingen waar internationale vrachtwagenchauffeurs een beroep op kunnen doen om hun rechten als werknemers beschermd te zien. Dit zijn de Rome I-Verordening en de Detacheringsrichtlijn. Aan de hand van de Rome I-Verordening kan worden bepaald welk recht van toepassing is op een arbeidsovereenkomst van een internationale vrachtwagenchauffeur. Op basis van dit toepasselijke recht kan de vrachtwagenchauffeur aanspraak maken op de arbeidsvoorwaarden die voortvloeien uit het rechtsstelsel dat op zijn arbeidsovereenkomst van toepassing is. Op basis van de Detacheringsrichtlijn kunnen vrachtwagenchauffeurs die tijdelijk in een ander land werken, eveneens aanspraak maken op een bepaalde 'harde kern' van arbeidsvoorwaarden van het land waar zij tijdelijk werken. De toepassing van deze beide Europese regelingen kwam aan bod in de recente uitspraken van de Hoge Raad.

Rome I-Verordening

Aan de hand van de Rome I-Verordening kan worden vastgesteld welk recht van toepassing is op een arbeidsovereenkomst. Artikel 8 Rome I-Verordening bepaalt als hoofdregel dat de arbeidsovereenkomst wordt beheerst door het recht van het land waar of van waaruit de werknemer 'gewoonlijk' zijn arbeid verricht. Indien – ongeacht een eventuele rechtskeuze – op grond artikel 8 Rome I-Verordening komt vast te staan dat een internationale vrachtwagenchauffeur zijn werkzaamheden gewoonlijk in Nederland verricht, dan is het Nederlandse recht, waaronder de cao Beroepsgoederenvervoer, van toepassing.

Koelzsch-criteria

Door het Hof van Justitie EU is in het Koelzsch-arrest bepaald dat het begrip 'gewoonlijk werken' ruim moet worden uitgelegd. Om de plaats waar gewoonlijk wordt gewerkt te bepalen moet de rechter, vanwege de aard van de arbeid in de sector van het internationale transport, rekening houden met alle elementen die de werkzaamheid van de werknemer kenmerken. De rechter moet volgens het Hof van Justitie EU met name vaststellen in welke staat zich de plaats bevindt van waaruit de werknemer zijn transportopdrachten verricht, instructies voor zijn opdrachten ontvangt en zijn werk organiseert, alsmede de plaats waar zich de arbeidsinstrumenten bevinden. Hij moet tevens nagaan in welke plaatsen het vervoer hoofdzakelijk wordt verricht, in welke plaatsen de goederen worden gelost en naar welke plaats de werknemer na zijn opdrachten terugkeert.

Arrest van de Hoge Raad

In één van de arresten van de Hoge Raad van 23 november 2018 stond de vraag centraal welk recht van toepassing is op de arbeidsovereenkomsten van tien Hongaarse chauffeurs van transportbedrijf Silo-Tank. De chauffeurs stelden zich – onder andere met verwijzing naar artikel 8 Rome I-Verordening – op het standpunt dat Nederlands recht van toepassing is op hun arbeidsovereenkomst en dat zij daarom recht hadden op beloning conform de Nederlandse cao Beroepsgoederenvervoer.

Aan de hand van de Rome I-Verordening en de criteria uit het Koelzsch-arrest kwam Hof Den Bosch tot de conclusie



dat niet Nederlands recht, maar Hongaars recht van toepassing was op de arbeidsovereenkomsten met Silo-Tank. Het hof kwam tot die conclusie omdat de arbeidsovereenkomst het nauwst verbonden zou zijn met Hongarije. Daartoe achtte het hof onder andere redengevend dat Silo-Tank in Hongarije is gevestigd en de Hongaarse chauffeurs allemaal een arbeidsovereenkomst hebben gesloten met Silo-Tank. De chauffeurs wonen verder in Hongarije, zijn aldaar sociaal verzekerd en aldaar belastingplichtig. De chauffeurs keerden regelmatig na transporten terug naar Hongarije en werden van daaruit weer te werk gesteld. Vanaf het moment van vertrek vanuit hun woonplaats in Hongarije naar de opstapplaats ontvingen zij loon. Voorts stond volgens het hof vast dat de door Silo-Tank in opdracht van een andere partij gereden internationale ritten, waarop de Hongaarse chauffeurs werden ingezet, voor slechts een zeer beperkt deel in tijd en in kilometrage in Nederland werden uitgevoerd. Het hof concludeert op basis hiervan dat Hongaars recht van toepassing is op de arbeidsovereenkomsten tussen Silo-Tank en de Hongaarse chauffeurs. De Hongaarse chauffeurs gaan tegen dit oordeel in cassatie, omdat zij van mening zijn dat het hof de criteria uit het Koelzsch-arrest niet, of niet op de juiste wijze, heeft toegepast. Volgens hen is niet Hongarije maar Nederland het land is waar zij gewoonlijk hun werkzaamheden verrichten. De Hoge Raad oordeelt over de opsomming van de criteria in het Koelzsch-arrest dat deze niet limitatief is. Het Hof van Justitie EU heeft immers geoordeeld dat de rechter rekening moet houden met alle elementen die de werkzaamheid van de werknemer kenmerken, aldus de Hoge Raad. In zijn conclusie bij het andere arrest van de Hoge Raad van dezelfde datum, geeft advocaat-generaal Drijber aan dat de vraag rijst of tussen de elementen uit het Koelzsch-arrest een bepaalde rangorde bestaat. Volgens de Hoge Raad

komt wel veel gewicht toe aan de criteria die volgens het Hof van Justitie EU "met name" moeten worden onderzocht. Dit zijn: (i) de plaats van waaruit de werknemer zijn transportopdrachten verricht, (ii) instructies voor zijn opdrachten ontvangt en (iii) zijn werk organiseert, (iv) alsmede de plaats waar zich de arbeidsinstrumenten bevinden. Maar vervolgens oordeelt de Hoge Raad dat de rechter die vier criteria in ieder geval in zijn beoordeling moet betrekken. Hiermee wordt naar mijn mening door de Hoge Raad geen rangorde in de Koelzsch-criteria geïntroduceerd, maar wordt eerder een opdracht gegeven aan de rechter om die vier elementen in ieder geval mee te wegen in de beoordeling. Toegepast op de casus tussen Silo-Tank en de Hongaarse chauffeurs oordeelt de Hoge Raad dat Hof Den Bosch heeft nagelaten alle criteria uit het Koelzsch-arrest in zijn overweging te betrekken. Het hof had wel een deel van die criteria in aanmerking genomen, die overigens eerder op Nederland wezen als gewoonlijk werkland en niet Hongarije, maar dus niet alle criteria. Om die reden oordeelt de Hoge Raad dat de zaak moet worden terugverwezen naar een ander gerechtshof voor een nieuwe beoordeling.

Detacheringsrichtlijn

De andere Europese regeling die van belang is voor de internationale transportsector, is de Detacheringsrichtlijn. Daarin staat dat werknemers die tijdelijk in een andere lidstaat worden gedetacheerd ten minste recht hebben op bepaalde minimumregels ('harde kern' van arbeidsvoorwaarden) van dat tijdelijke werkland. In Nederland betreffen die minimumregels onder andere het minimum aantal vakantiedagen en de minimumlonen.

De Detacheringsrichtlijn is alleen van toepassing wanneer een onderneming, in het kader van een transnationale dienstverrichting, een werknemer ter beschikking stelt op

het grondgebied van een andere lidstaat. Volgens de Detacheringsrichtlijn wordt onder een ter beschikking gestelde werknemer verstaan “iedere werknemer die gedurende een bepaalde periode werkt op het grondgebied van een lidstaat die niet de lidstaat is waar die werknemer gewoonlijk werkt”.

Met betrekking tot de transportsector blijkt het met name lastig te bepalen wanneer er sprake is van terbeschikkingstelling op het grondgebied van een lidstaat. Vrachtwagenchauffeurs rijden immers vaak op het grondgebied van meerdere lidstaten om hun vervoersopdracht uit te voeren.

Arrest van de Hoge Raad

In het tweede arrest van de Hoge Raad van 23 november 2018 staat de vraag centraal wanneer er – in de internationale transportsector – sprake is van terbeschikkingstelling op het grondgebied van een lidstaat. Om dit vast te kunnen stellen moet worden bepaald wanneer de vrachtwagenchauffeur gedurende een bepaalde periode in een lidstaat werkt.

Door Silo-Tank wordt de stelling ingenomen dat “op het grondgebied van een lidstaat” (nagenoeg) letterlijk moet worden genomen, terwijl FNV het standpunt inneemt dat “op het grondgebied van een lidstaat” ook behelst “op of vanaf het grondgebied van een lidstaat” waarbij het dan niet relevant zou zijn in welke lidstaat de chauffeur zijn werkzaamheden daadwerkelijk verricht. Die ruime uitleg van het FNV zou volgens Hof Den Bosch geen recht doen aan de bedoeling van de Detacheringsrichtlijn. Het hof volgt dan ook de stelling van Silo-Tank en oordeelt dat het begrip “op het grondgebied van een lidstaat” zo moet worden uitgelegd dat de werkzaamheden in elk geval overwegend op het grondgebied van de desbetreffende lidstaat moeten worden uitgevoerd.

De FNV heeft vervolgens cassatie ingesteld. De Hoge Raad oordeelt in cassatie dat uit de Detacheringsrichtlijn niet zonder meer duidelijk is hoe het begrip “op het grondgebied van een lidstaat” moet worden uitgelegd, terwijl de uitleg van dit begrip bepalend is voor de vraag of chauffeurs die werkzaam zijn in het internationaal transport, onder de werking van de Detacheringsrichtlijn vallen. De Hoge Raad overweegt dat het begrip “op het grondgebied van een lidstaat” zou kunnen worden uitgelegd op een wijze die strookt met de criteria uit het Koelzsch-arrest, maar bijvoorbeeld ook zo zou kunnen worden uitgelegd dat sprake dient te zijn van een ‘nauwe band’ tussen de betrokken arbeidsovereenkomst en de desbetreffende lidstaat. Om meer duidelijkheid te krijgen over de vraag hoe het begrip “op het grondgebied van een lidstaat” moeten worden uitgelegd, stelt de Hoge Raad prejudiciële vragen aan het Europese Hof van Justitie. Met betrekking tot de Detacheringsrichtlijn luiden die vragen onder andere:

- › Moet de Detacheringsrichtlijn aldus worden uitgelegd dat deze mede van toepassing is op een werknemer die als chauffeur werkzaam is in het internationaal wegvervoer, en zijn arbeid dus in meer dan één lidstaat verricht?

- › Indien het antwoord op die vraag bevestigend luidt, aan de hand van welke maatstaf of welke gezichtspunten moet worden bepaald of een werknemer die als chauffeur werkzaam is in het internationaal wegvervoer, “op het grondgebied van een Lid-Staat” ter beschikking wordt gesteld, en of die werknemer “gedurende een bepaalde periode werkt op het grondgebied van een Lid-Staat die niet de Staat is waar die werknemer gewoonlijk werkt”?

Een inhoudelijk oordeel over de zaak tussen Silo-Tank en FNV zal worden aangehouden, in afwachting van de antwoorden op de prejudiciële vragen.

Conclusie

Voor de rechtszekerheid in de internationale transportsector is het goed dat deze vragen nu aan het Europese Hof van Justitie zijn voorgelegd. Hoewel de Rome I-Verordening en Detacheringsrichtlijn en de daarbij behorende jurisprudentie van het Europese Hof van Justitie enige houvast bieden, blijft het voor de praktijk lastig om een weg te vinden in het internationale transport. Ook de Europese Commissie worstelt hiermee. Het opstellen van een aparte regeling voor de transportsector in de Detacheringsrichtlijn is tot op heden al één keer mislukt. Een nieuw voorstel is op 28 november 2018 door de Europese Raad ingediend. Over dit nieuwe voorstel moet nu in het Europees Parlement worden gesproken.

Bronnen

Jurisprudentie: HR 23-11-2018, 17/03684 (ECLI:N:L:HR:2018:2165); HR 23-11-2018, 17/03685 (ECLI:N:L:HR:2018:2174); HvJ EU 15-03-2011, C-29/10

Bron: Rome I Verordening; Detacheringsrichtlijn



Over de auteur



mr. M. Maaijen
Pallas Advocaten, www.pallasadvocaten.nl