

Advies van de Geschillencommissie cao voor het Besloten Busvervoer

Een tweetal partijen bij de cao voor het Besloten Busvervoer (verder de cao) heeft zich gewend tot de Geschillencommissie als bedoeld in artikel 65 van de cao. Namens FNV aan de ene zijde heeft mr. A. van Dalen, advocaat te Utrecht, een verzoekschrift, gedateerd 14 februari 2019, en een viertal bijlagen overgelegd. In dit verzoekschrift worden aan de commissie een 5-tal uitleggeschillen voorgelegd met het verzoek om daarover een bindend advies te geven.

Namens Busvervoer Nederland aan de andere zijde heeft mr. P. J.M. Mommers, hoofd juridische zaken van Busvervoer Nederland, een verweerschrift - gedateerd 11 april 2019 - inclusief een 5-tal bijlagen, bij de commissie ingediend.

Partijen hebben over en weer bovengenoemde stukken ontvangen.

De betrokken partijen hebben ingestemd met het vragen van een bindend advies aan de Geschillencommissie.

Partijen hebben op donderdag 6 juni 2019 hun standpunt nader mondeling toegelicht. KNV Bus liet zich daarbij vertegenwoordigen door mr. C. Cahn, secretaris, en mr. P. Mommers. Namens FNV was aanwezig mevrouw B. Paas, vakbondsbestuurder. Zij werd bijgestaan door mr. A.M. Dielemans-Buiteman, juriste FNV-Advocaten

Op uitnodiging van de voorzitter hebben partijen gebruik gemaakt van de mogelijkheid om kort in te gaan op elkaars standpunten.

(1) Het eerste uitleggeschil heeft betrekking op artikel 25 lid 2 sub b van de cao besloten busvervoer (betreft 'meeruren').

Namens het FNV werd medegedeeld dat het voorgelegde punt wordt ingetrokken. De kwestie, zo werd aangegeven, wordt voorgelegd aan de kantonrechter.

Nu de voorgelegde kwestie door het FNV is ingetrokken is een advies van de Geschillencommissie, zo wordt geconcludeerd, niet meer aan de orde.

(2) Het tweede uitleggeschil betreft de plicht van Busvervoer Nederland om de bij haar aangesloten werkgevers te informeren over blokken en de omzetting van mup-contracten naar parttime dienstverbanden.

In het verweerschrift worden de blokken (hieronder wordt verstaan het hanteren van een vast aantal uren voor bepaalde ritten, ongeacht de daadwerkelijk gereden tijd) en de omzetting van de mup-dienstverbanden als twee aparte uitleggeschillen opgevoerd. Omdat beide onderwerpen gemeen hebben dat zij gaan over de vraag wat de reikwijdte is van de in artikel 62 lid 1 van de cao besloten busvervoer opgenomen inspanningsplicht, worden beide onderwerpen - met instemming van de Geschillencommissie - als één geschil voorgelegd.

FNV verwijt Busvervoer Nederland ten aanzien van de blokuresystematiek dat zij haar leden er onvoldoende op wijst dat dit systeem niet geoorloofd is. Door dit niet te doen houdt Busvervoer Nederland zich naar het oordeel van FNV niet aan de in artikel 62 lid 2 van de cao opgenomen verplichting om zoveel mogelijk te bevorderen dat haar leden de cao-bepalingen naleven. Voor zover Busvervoer Nederland van mening is dat het hanteren van blokken niet in strijd is met de cao vraagt

FNV de Geschillencommissie om zowel te verklaren voor recht dat het hanteren van blokken niet is toegestaan, als uit te spreken dat op Busvervoer Nederland met betrekking tot de blokken de plicht rust haar leden terzake juist te informeren en de plicht toe te zien op de naleving van de cao op dit punt.

Busvervoer Nederland stelt zich op het standpunt dat de systematiek van blokken op zich niet in strijd met de cao is. Wel bevestigt zij dat het niet is toegestaan om minder uren te berekenen dan op basis van de cao afspraken verschuldigd zijn. Verder is Busvervoer Nederland van mening is dat een werknemer die meent te weinig betaald te hebben gekregen zelf daar tegen zal moeten ageren en dat de controletaak van het voormalige controleorgaan (STO) niet bij haar terecht is gekomen. Busvervoer Nederland bestrijdt dat zij haar leden onvoldoende informeert, zij wijst in deze op de voorlichting die aan haar leden wordt gegeven op de door haar gehouden ledenbijeenkomsten, in de uitgegeven nieuwsbrieven en bij individuele advisering.

Voor wat betreft de in de cao besloten busvervoer opgenomen verplichting om werknemers met een oproep-/mup-contract een parttime overeenkomst aan te bieden maakt FNV aan Busvervoer Nederland een gelijksoortig verwijt als voor de hierboven aangegeven blokkensystematiek. Busvervoer Nederland doet naar de mening van FNV onvoldoende om de naleving van de gemaakte afspraak te handhaven. Busvervoer Nederland ontkent op het punt van de omzetting van de mup-contracten onvoldoende te hebben gedaan en wijst op een notitie uit 2017 waarin wordt aangegeven dat het handhaven van mup-overeenkomsten niet is toegestaan. Busvervoer Nederland geeft aan op dit onderwerp niet van inzicht te verschillen met FNV.

Naar aanleiding van het bovenstaande constateert de voorzitter van de Geschillencommissie dat er bij de betrokken partijen geen fundamenteel verschil van inzicht lijkt te bestaan over de inhoud van de in de cao gemaakte afspraken ter zake van de blokken en omzetting van de mup-contracten. Gepolst wordt of partijen bereid zijn om in deze gezamenlijk op te trekken. Beide partijen geven aan bereid te zijn om een brief op te stellen waarmee Busvervoer Nederland de leden kan informeren. Met deze afspraak komt Busvervoer Nederland voldoende tegemoet aan het verlangen van FNV, zodat FNV dit geschilpunt intrekt.

(3) Het derde uitleggescil betreft de aard van de werkgelegenheidsdagen (artikel 53 cao).

FNV constateert dat Busvervoer Nederland zich op het standpunt stelt dat de werkgelegenheidsdagen hetzelfde behandeld moeten worden als ADV-dagen - en deze dagen bijgevolg in de visie van Busvervoer Nederland niet hoeven te worden uitbetaald aan het einde van het dienstverband. Dat standpunt is volgens FNV onjuist, reden voor FNV de commissie te vragen om te bepalen dat werkgelegenheidsdagen niet dienen te worden gelijkgesteld met ADV-dagen, maar moeten worden beschouwd als dagen waarvoor een eigen regeling geldt waarbij met name van belang is dat bij het einde van het dienstverband de werkgelegenheidsdagen worden uitbetaald indien de werknemer geen gelegenheid heeft gehad om deze dagen op te nemen. Door FNV wordt betoogd dat werkgelegenheidsdagen slechts in twee opzichten verschillen van vakantiedagen. Die zijn i) dat de werkgever bepaalt wanneer de werkgelegenheidsdagen mogen worden opgenomen en ii) dat zij komen te vervallen bij ziekte. FNV wijst ter onderbouwing van haar standpunt op een uitspraak van het Gerechtshof Den Bosch van 15 mei 2007 en plaatst kanttekeningen bij de uitspraak van de Hoge Raad waar Busvervoer Nederland in haar verweerschrift op wijst.

Busvervoer Nederland houdt vast aan de visie dat werkgelegenheidsdagen gelijkgesteld moet worden met een ADV-recht. Ter onderbouwing van dit standpunt wijst Busvervoer Nederland op een

eerdere uitspraak van de Geschillencommissie uit 2012, een uitspraak van de HR van 2 oktober 2009, JAR 2009/271 en op de aanpassing van het cao-artikel betreffende de werkgelegenheidsdagen waardoor werkgelegenheidsdagen niet langer gelijk werden gesteld aan vakantiedagen. Dit leidt naar het oordeel van Busvervoer Nederland tot de conclusie dat er bij het einde van een dienstverband geen verplichting tot uitbetaling van niet toegekende werkgelegenheidsdagen bestaat.

(4) Het vierde uitleggescil gaat over de kwalificatie van Schipholvervoer c.q. shuttlevervoer en P&O Ferryvervoer.

FNV stelt dat diverse busmaatschappijen op dit soort vervoer de 5/6 regeling toepassen, als ware er sprake van tourwageningen (artikel 2 sub l cao). Wat FNV betreft is echter sprake van groepsvervoer, als bedoeld in artikel 2 sub k van de cao: vervoer volgens een vast schema of rooster voor een beperkte groep personen. Van een toeristisch karakter is naar de mening van FNV geen sprake. Voor groepsvervoer en openbaar vervoer geldt - anders dan voor tourwageningen - dat de arbeidstijd 6/6 van de dienstdag bedraagt. Omdat chauffeurs door het hanteren van de 5/6-regeling benadeeld worden, vraagt FNV de commissie om te bepalen dat al het vervoer van de luchthaven naar een hotel of elders en andersom, zowel voor de passagiers die in het bezit zijn van een dergelijk ticket of hotelvoucher, waaruit blijkt dat zij vliegen bij die maatschappij of verblijven in dat hotel, als voor bemanningsleden, die van dit vervoer gebruik maken, gezien moet worden als (gesloten) groepsvervoer zodat voor dit vervoer op grond van artikel 2 sub k jo. 19 lid 2 sub a van de cao de arbeidstijd 6/6 van de dienstdag bedraagt.

Busvervoer Nederland ziet het hierboven genoemde vervoer op grond van artikel 2 sub n als pendelvervoer. Dit vervoer wordt gedefinieerd als vervoer van vooraf in groepen samengebrachte reizigers van dezelfde plaats van vertrek naar dezelfde plaats van bestemming door verscheidene heen- en terugreizen. Pendelvervoer wordt, evenals tourwageningen en ongeregeld vervoer, uitbetaald conform de 5/6 regel (artikel 19 lid 1 cao). Busvervoer Nederland ziet de in de door FNV genoemde voorbeelden geen geval dat behoort tot de beschrijving van groepsvervoer, te weten geen tot een beperkte groep behorende personen die vervoerd dienen te worden. Volgens Busvervoer Nederland dient voor groepsvervoer (in de zin van de cao) op voorhand sprake te zijn van een bestaande groep die vervoerd dient te worden. Daarvan is wel sprake bij schoolkinderen of fabriekswerknemers, maar niet bij hotelgasten of bij personen met eenzelfde (vlieg)bestemming. Ter ondersteuning van haar standpunt wijst Busvervoer Nederland op een arrest van het Hof Den Bosch van 3 november 2015 waarin shuttlevervoer wordt aangemerkt als pendelvervoer en niet als groepsvervoer. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen een groep die op voorhand bestaat (groepsvervoer) en een verzameling individuen die tot een groep worden samengebracht.

De commissie overweegt ten aanzien van de voorgelegde uitleggescillen het volgende:

Ad 1. (artikel 25 lid 2 cao, meeruren) Nu FNV dit geschilpunt heeft ingetrokken onthoudt de commissie zich van een uitspraak.

Ad 2. (artikel 62 lid 2, reikwijdte inspanningsverplichting)

Gezien de door partijen aangegeven bereidheid om gezamenlijk op te trekken houdt de Geschillencommissie een beslissing ten aanzien van de reikwijdte van artikel 62 aan. Partijen dienen binnen 6 weken te laten weten of een gezamenlijke brief is opgesteld. Als de kwestie niet is opgelost beslist de Geschillencommissie alsnog.

Ad 3. (artikel 53, aard van de werkgelegenheidsdagen)

De commissie is van oordeel dat er geen valide argumenten zijn waarop gebaseerd kan worden dat werkgelegenheidsdagen komen te vervallen bij het einde van een dienstverband. De commissie wijst op de (eerlijke) concurrentieverhoudingen, het feit dat er in het verleden bij de cao-onderhandelingen loonruimte is ingeleverd voor werkgelegenheidsdagen en op het uitbetalen van de werkgelegenheidsdagen bij het hanteren van een all-in-beloning. In de door Busvervoer Nederland opgevoerde uitspraak van de Hoge Raad van 2009 ziet de commissie evenmin een aanleiding om anders te besluiten. De uitspraak betrof specifiek de cao slijterijen waarbij voor adv-rechten sprake was een afwijkende regeling ten opzichte van andere verlofrechten. In de cao besloten busvervoer is naar het oordeel van de commissie geen sprake van een afwijkende regeling voor de werkgelegenheidsdagen. In de bewoordingen van de cao is geen steun te vinden voor het standpunt dat deze dagen bij het einde van het dienstverband komen te vervallen. Nu het hier om vrije dagen gaat is er geen aanleiding deze dagen, voor zover ze niet zijn genoten, anders dan als vakantiedagen te behandelen en de waarde van die niet genoten dagen bij het einde van de arbeidsovereenkomst niet aan de werknemer te vergoeden.

De commissie komt tot het bindend advies dat niet in tijd teruggegeven werkgelegenheidsdagen bij het einde van het dienstverband uitbetaald dienen te worden.

Ad 4. (artikelen 2 sub l, k, n en 19 lid 1 en 2a; aard van Schipholvervoer, shuttlevervoer en Ferryvervoer)

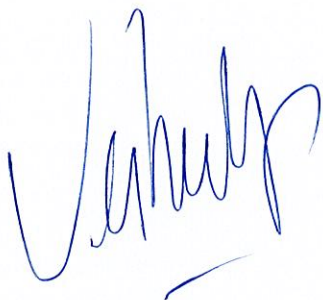
De commissie constateert dat de tekst van de cao geen direct uitsluitel geeft over de aard van dit type vervoer. Wel is de commissie van mening dat het type vervoer meer aansluit bij groepsvervoer dan bij pendelvervoer, ongeregeld vervoer of tourwagenvervoer.

Als gekeken wordt naar de bedoeling van partijen stelt de commissie vast dat bij het zogeheten 5/6 vervoer veelal sprake is van grote onderbrekingen, periodes waarin niet gereden maar wel gewacht wordt. Bij het 6/6 vervoer daarentegen is veel minder sprake van lange onderbrekingen, de wachttijden zijn ook aanmerkelijk korter. Om die reden acht de commissie een aansluiting bij het type vervoer waarop de 6/6 regeling van toepassing is het meest voor de hand liggend, dat is het meest logisch.

Ook met een grammaticale uitleg komt de commissie tot het oordeel dat er sprake is van groepsvervoer. Onder het begrip 'voor een beperkte groep personen' valt wat de commissie betreft ook een min of meer ad hoc samengebrachte groep individuele reizigers die aan een bepaald kenmerk (zoals het in bezit zijn van een vliegticket), zodat ook de bewoordingen van de cao reden geven om het hier beschreven type vervoer als groepsvervoer aan te merken.

Gezien de voorgaande overwegingen komt de commissie tot het bindend advies dat Schipholvervoer c.q. shuttlevervoer en P&O Ferryvervoer moet worden behandeld als groepsvervoer waarbij, overeenkomstig het bepaalde in artikel 19 lid 2 sub 1 van de cao, de arbeidstijd 6/6 van de dienstdag bedraagt.

Dit advies is gegeven op 3 juli 2019 door mr. J. Stokman, mr. H. den Besten, ing. A. Spruit en mr. P. Voncken, als leden en ondertekend door mr. E. Verhulp als voorzitter en. mr. O. Weterings als secretaris van de Geschillencommissie cao voor het Besloten Busvervoer.



E. Verhulp



O. Weterings