

# arrest

---

## GERECHTSHOF DEN HAAG

Afdeling Civiel recht

Zaaknummer : 200.144.637/01

Zaaknummer rechtbank : 2023016 \ CV EXPL 13-16329

### arrest van 17 maart 2015

inzake

**Stichting Sociaal Fonds Taxi**,  
gevestigd te Culemborg,  
appellante,  
hierna te noemen: SFT,  
→ advocaat: mr. M.W.M. Heijlaerts te Amsterdam,

tegen

**Said Ferdowsi**, handelend onder de naam **Blue Taxi**,  
wonend te Capelle aan den IJssel,  
geïntimeerde,  
hierna te noemen: Blue Taxi,  
advocaat: mr. J.C. Debije te Rotterdam.

### Het geding

Bij exploit van 28 maart 2014 is SFT in hoger beroep gekomen van een door de kantonrechter in de rechtbank Rotterdam, zitting houdende te Rotterdam tussen partijen gewezen vonnis van 17 januari 2014. Bij memorie van grieven heeft SFT vier grieven aangevoerd. Bij memorie van antwoord heeft Blue Taxi de grieven bestreden.

Op 30 januari 2015 hebben partijen hun zaak doen bepleiten door bovengenoemde advocaten. Beiden hebben hun pleitnotities overgelegd.

Ten slotte hebben partijen arrest gevraagd.

### Beoordeling van het hoger beroep

1. De door de kantonrechter in het bestreden vonnis vastgestelde feiten zijn niet in geschil. Ook het hof zal daar van uitgaan.
2. Het gaat in deze zaak om het volgende
  - 2.1 De CAO Taxivervoer 2009-2013 is bij besluit van de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid d.d. 19 mei 2010 algemeen verbindend verklaard voor de periode van 22 mei 2010 tot en met 21 mei 2012. In die CAO is onder meer het volgende bepaald:

---

### **"1.3 Definities**

(...)

*p. Standplaats*

*De plek waar het bedrijf is gevestigd en waar de werknemer zijn dienst aanvangt en beëindigt.*

(...)

#### **2.1.2 Arbeidstijd en Diensttijd**

##### **Arbeidstijd**

*Arbeidstijd is de tijd tussen het tijdstip waarop de dienst aanvangt en het tijdstip waarop de dienst eindigt, na aftrek van de werkelijk genoten pauzes en na aftrek van de tijdvakken waarin de werknemer, in overeenstemming met de werkgever, niet ter beschikking / of op afroep beschikbaar staat.*

##### **Diensttijd**

*De tijd gelegen tussen het tijdstip waarop de dienst aanvangt en het tijdstip waarop de dienst eindigt, begrensd door de wettelijk onafgebroken rust.*

(...)

#### **2.1.4 Pauze**

*A.*

*Pauze is een tijdsruimte waarmee de arbeid tijdens de dienst wordt onderbroken en de werknemer geen enkele verplichting heeft ten aanzien van zijn werk.*

*B.*

*Indien de werknemer buiten standplaats langdurig moet wachten, kan van hem worden verlangd dat hij een pauze opneemt. De pauze buiten standplaats kan niet eerder aanvangen dan 3 uur na het begin van zijn diensttijd. De duur van deze pauze bedraagt, bij een diensttijd tussen 4,5 uur en 10,5 uur, in geen geval meer dan een half uur, en bestaat uit 1 aaneengesloten tijdvak. Bij een diensttijd van 10,5 uur of meer bedraagt deze pauze in geen geval meer dan een uur, en mag maximaal uit 2 aaneengesloten tijdvakken bestaan, mits hij deze pauze niet al op standplaats heeft genoten. Het staat de werkgever niet vrij de werknemer te verzoeken pauze of andere vormen van onbetaalde tijd op te nemen anders dan in dit lid bepaald.*

*C.*

*De dagelijkse pauze op of buiten standplaats mag niet worden opgedeeld in meer dan vier aaneengesloten tijdvakken. Geen van deze tijdvakken mag korter zijn van 15 minuten."*

Bij besluit van de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid d.d. 19 april 2012 is de CAO Taxivervoer 2012/2013 algemeen verbindend voor de periode tot en met 31 december 2013. Deze CAO kent een pauzeregeling die overeenkomst vertoont met bovenstaande regeling.

2.2 Naast de CAO Taxivervoer bestaat er ook een CAO Sociaal Fonds Taxi (hierna: "de CAO SFT"). Die CAO is bij besluit van de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid d.d. 1 april 2010 algemeen verbindend verklaard tot en met 31 december 2013.

2.3 Ingevolge de CAO SFT heeft SFT tot doel het financieren, subsidiëren en uitvoeren van activiteiten die gericht zijn op het bevorderen van goede arbeidsverhoudingen in deze bedrijfstak. SFT heeft onder meer de taak toe te zien op de correcte naleving van de CAO Taxivervoer. Daartoe controleert SFT bedrijven die onder de werkingssfeer van de CAO Taxivervoer vallen. In artikel 3, lid 2 van de CAO SFT is bepaald:

*"Naleving CAO*

*De werkgever is verplicht op de wijze, vermeld in een nader daartoe door de SFT op te stellen reglement (verder: het Reglement, hof), aan te tonen dat hij de bepalingen van de Collectieve Arbeidsovereenkomst Taxivervoer, alsmede deze Collectieve Arbeidsovereenkomst, getrouwelijk naleeft."*

2.4 In het Reglement is onder meer het volgende bepaald:

*"Artikel 2 Verplichting van werkgevers en werknemers*

*1. De werkgevers en werknemers zijn verplicht alle gegevens te verstrekken die het bestuur voor een goede uitvoering van de statuten en het reglement nodig acht. (...)"*

2.5 Aan het Reglement is een bijlage I toegevoegd, in die bijlage is onder meer het volgende bepaald:

*"Artikel 9*

*1. Partijen bij de CAO Taxivervoer en de CAO SFT dragen hun bevoegdheid tot het instellen van vorderingen als bedoeld in artikel 15 van de Wet op de collectieve arbeidsovereenkomst en artikel 3, vierde lid, van de Wet op het algemeen verbindend en het onverbindend verklaren van bepalingen van collectieve arbeidsovereenkomsten (...) over aan het SFT voor zover het betreft de vorderingen terzake van de schade, die zij zelf lijden.*

*2. Indien een werkgever na ingebrekestelling door of namens het SFT gedurende ten minste 14 dagen nalatig blijft de vanwege het SFT verzochte gegevens met betrekking tot de wijze waarop hij de CAO naleeft te verstrekken, dan wel onjuiste gegevens verstrekt, is hij verplicht door dat enkele feit aan het SFT een forfaitaire schadevergoeding te betalen. (...)*

*3. Indien een werkgever na ingebrekestelling door of namens het SFT gedurende ten minste 14 dagen volhardt bij het niet naleven van de CAO op de in de ingebrekestelling vermelde punten, is hij onverminderd het gestelde onder 2 verplicht aan het SFT een door deze Stichting te bepalen schadevergoeding te betalen.*

*(...)*

2.6 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 heeft gehad. Als gevolg van genoemde algemeen verbindend verklaringen valt (het bedrijf van) Blue Taxi onder de werking van de CAO Taxivervoer en de CAO SFT.

2.7 Bij brief van 23 maart 2012 heeft SFT Blue Taxi onder meer het volgende geschreven:

*"Hierbij komen wij terug op ons bezoek van 20 februari 2012 aan uw boekhouder ABB te Rotterdam in het kader van het onderzoek naar de naleving CAO Taxivervoer binnen uw bedrijf. Wij hebben met de heer Awadhpersad de bepalingen van de CAO doorgenomen en zullen hier puntsgewijs aangeven op welke punten van de CAO wordt afgeweken.*

*(...)*

#### 4. Gewerkte uren versus uitbetaalde uren

*Bij ons onderzoek is vastgesteld dat niet altijd alle gewerkte uren worden uitbetaald. Op basis van rittenstaten van de heren Kharl en I. Hussain over de maand juni 2011 is vastgesteld dat niet alle gewerkte uren worden verloond. De heer Kharl heeft volgens zijn rittenstaten in de maand juni 2011 132,5 uur gewerkt en 74 uur uitbetaald gekregen. De heer I. Hussain heeft volgens zijn rittenstaten in de maand juni 2011 144,08 uur gewerkt en 74 uur uitbetaald gekregen.*

*Wij vragen u hen het verschil in loon na te betalen en vanaf 1 februari 2011 bij alle werknemers op basis van rittenstaten vast te stellen of alle gewerkte uren zijn verloond. Wij ontvangen van u per werknemer een berekening van de nabetaling, een salarisspecificatie met daarop de nabetaling en een betalingsbewijs (bankafschrift of getekend kasbewijs).*

*(...)"*

2.8 Bij brief van 12 april 2012 reageerde de administrateur van Blue Taxi ten aanzien van de pauzeregeling onder meer als volgt:

*"(...)*

#### Voorbeeld Kharl

*Volgens u heeft de heer Kharl volgens zijn rittenlijst in de maand juni 2011, 132,5 uur gewerkt en 74 uitbetaald gekregen. Bij uw berekening heeft u echter geen rekening gehouden met de tussentijdse pauzes. Na aftrek van de genoten pauzes is het werkelijk aantal gewerkte uren exact 74. (...) Dit geldt voor alle andere werknemers. Hierdoor kan er geen sprake zijn van weinig uitbetaalde uren.*

*(...)"*

2.9 Bij brief van 23 mei 2012 schreef SFT onder meer het volgende aan Blue Taxi:

*"(...)*

*U hebt arbeidstijd vastgesteld aan de hand van de weekstaten en beschouwt alleen rijtijd als arbeidstijd en wachttijd als pauze. Een voorbeeld hiervan is de heer Kharl. Op donderdag 23 juni 2011 start zijn dienst om 18.00 uur en eindigt om 24.00 uur. Hij vertrekt om 18.00 uur van huis naar het NS Centraal Station van Rotterdam. Om 18.30 vertrekt hij voor een rit naar Rotterdam Airport en om 19.00 komt hij weer aan op NS Centraal Station van Rotterdam waar hij wacht op een volgende rit. Om 21.00 uur heeft hij een rit naar Vlaardingen waarna hij om 21.40 uur terugkeert op het NS Centraal Station van Rotterdam waar hij wacht op een volgende rit. Om 23.00 uur heeft hij een rit naar Schiebroek waarna hij naar huis terugkeert.*

*De wachttijd van 19.00 uur tot 21.00 uur en van 21.40 uur tot 23.00 uur is, behoudens een half uur pauze, arbeidstijd. De diensttijd bedraagt 6 uur, de arbeidstijd 5,50 uur. Wij vragen u uitvoering te geven aan het gestelde in punt 4 van onze brief van 23 maart 2012.*

*Wij verzoeken u de gevraagde bewijsstukken binnen twee weken na dagtekening van deze brief naar ons toe te sturen (kopieën van deze stukken volstaan).*

*(...)"*

2.10 De chauffeurs hebben ieder een vaststellingsovereenkomst met Blue Taxi gesloten. In elk van die (ongedateerde) vaststellingsovereenkomsten is (onder meer) het volgende opgenomen:

*"(...)*

*IN AANMERKING NEMENDE*

*dat [chauffeur] van [ingangsdatum] tot [einddatum] krachtens een arbeidsovereenkomst als taxichauffeur in dienst is geweest van BLUE TAXI;*

*(...)*

*dat [chauffeur] bekend is met het tussen BLUE TAXI en de Stichting Sociaal Fonds Taxi (SFT) gerezen verschil van mening over de toepassing van de pauzeregeling uit de CAO Taxivervoer bij/door BLUE TAXI, waardoor SFT zich op het standpunt stelt dat er door een onjuiste toepassing van de pauzeregeling te weinig salaris aan de taxichauffeurs zou zijn betaald;*

*dat juistheid van het standpunt van SFT zou betekenen dat [chauffeur] ingevolge de CAO Taxivervoer nog een vordering uit hoofde van (achterstallig) salaris c.a. zou kunnen claimen vanwege onjuiste toepassing van de pauzeregeling;*

*dat het verschil van mening tussen BLUE TAXI en SFT dientengevolge (mede) tot gevolg heeft dat er thans tussen BLUE TAXI en [chauffeur] onzekerheid bestaat over de vraag of [chauffeur] jegens BLUE TAXI aanspraak kan maken op het bedrag aan salaris (en eventuele nevenvorderingen) waarop [chauffeur] nog recht zou hebben wanneer het standpunt van SFT zou worden gevolgd;*

---

*dat partijen hierover met elkaar te rade zijn gegaan en overeenstemming hebben bereikt over een regeling, waarbij zij zich thans middels de onderhavige overeenkomst willen binden aan een vaststelling van hetgeen tussen hen rechtens geldt, zulks ter beëindiging c.q. voorkoming van onzekerheid en geschil, en bestemd om ook te gelden voor zover zij van de tevoren bestaande rechtstoestand afwijkt;*

*VERKLAREN HET VOLGENDE TE ZIJN OVEREENGEKOMEN*

*Artikel 1 – Afstand van recht*

*[chauffeur] verklaart ten behoeve van BLUE TAXI welbewust en uitdrukkelijk afstand te doen van de eventuele (loon)vordering waarop hij ingevolge de CAO Taxivervoer over het verleden aanspraak zou kunnen maken jegens BLUE TAXI vanwege (eventuele) onjuiste toepassing van de pauzeregeling door BLUE TAXI.*

*Artikel 2 – Finale kwijting*

*Partijen verlenen elkaar met betrekking tot de periode voorafgaand aan de ondertekening van deze overeenkomst finale kwijting ter zake van de rechten en verplichtingen voortvloeiend uit de arbeidsovereenkomst en de CAO Taxivervoer.*

*Artikel 3 – Karakter overeenkomst*

*Partijen zijn zich ervan bewust dat deze overeenkomst een vaststellingsovereenkomst in de zin van artikel 7:900 van het Burgerlijk Wetboek is, en dat dientengevolge de artikelen 7:900 tot en met 7:906 van het Burgerlijk Wetboek hierop van toepassing zijn..*

*Partijen doen afstand van het recht om deze overeenkomst te ontbinden, te vernietigen, een beroep op de nietigheid ervan te doen, of anderszins te trachten de gelding ervan tussen hen beiden te betwisten.*

*(...)”*

2.11 Bij brief van 18 september 2012 heeft SFT Blue Taxi verzocht c.q. gesommeerd om – kort gezegd – alsnog binnen veertien dagen na dagtekening van die brief te voldoen aan haar verzoek onder punt 4 in haar brief van 23 maart 2012, op straffe van het verbeuren van een forfaitaire schadevergoeding in overeenstemming met artikel 9 van het Reglement.

2.12 Blue Taxi heeft niet aan deze sommatie voldaan.

2.13 SFT heeft bij inleidende dagvaarding – zakelijk weergegeven – gevorderd Blue te veroordelen:

- tot naleving van de CAO Taxivervoer en de CAO SFT en meer precies tot overlegging van de stukken zoals gespecificeerd in de brief van 23 maart 2012 van SFT, zulks op straffe van verbeurte van een dwangsom;
- om tegen behoorlijk bewijs van kwijting als forfaitaire schadevergoeding aan SFT te betalen € 3.851,20, vermeerderd met de wettelijke rente;
- in de buitengerechtigde kosten ten bedrage van € 617,25 (inclusief btw), vermeerderd met de wettelijke rente;

---

met veroordeling van Blue Taxi in de proceskosten.

2.14 Bij het bestreden vonnis heeft de kantonrechter de vorderingen van SFT 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.

3.1 In hoger beroep vordert SFT de vernietiging van het bestreden vonnis en – opnieuw zakelijk weergegeven – de toewijzing van haar inleidende vorderingen, waarbij zij – zo begrijpt het hof – haar vordering tot forfaitaire schadevergoeding wenst te vermeerderen tot een bedrag van € 12.516,40.

3.2 Met haar eerste grief komt SFT op tegen het oordeel van de kantonrechter dat de vorderingen van SFT zijn achterhaald door de afstandsverklaringen van de chauffeurs, ook als juist is dat Blue Taxi de pauzeregeling niet correct heeft nageleefd. In haar tweede grief stelt SFT dat de kantonrechter heeft miskend dat SFT een eigen belang heeft de naleving van de CAO en de daaraan gekoppelde (forfaitaire) schadevergoeding te vorderen, en dat deze vorderingen niet door de afstandsverklaringen van de chauffeurs teniet zijn gegaan. In haar derde grief stelt SFT dat de kantonrechter heeft miskend dat een werkgever ook aan een minimum CAO is gebonden als een werknemer akkoord is met de afwijking beneden dit niveau, waarbij SFT aantekent dat het in dit geval ook volstrekt onduidelijk is wat het belang van de chauffeurs zou zijn om vrijwillig afstand te doen van hun rechten terwijl de arbeidsovereenkomsten al zijn beëindigd. De vierde grief van SFT luidt dat de kantonrechter ten onrechte het geschil betreffende de interpretatie van de pauzeregeling buiten beschouwing heeft gelaten. Het hof zal de grieven per onderwerp behandelen.

#### *Nietigheid vaststellingsovereenkomst*

4.1 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.

4.2 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 vaststellingsovereenkomst 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 (artikel 7:903 BW). Dit betekent dat – wat er verder ook zij van de vaststellingsovereenkomsten – deze in ieder geval geen effect sorteren jegens SFT.

4.3 Daar vaststaat dat SFT in deze een eigen belang heeft bij de handhaving van de CAO Taxivervoer en bovendien bevoegd is tot het vorderen van een (forfaitaire) schadevergoeding, komt het hof toe aan een inhoudelijke beoordeling van de pauzeregeling.

#### *Uitleg pauzeregeling*

5.1 SFT stelt dat de taxibranche een vechtbranche is, waarbij de loonkosten een substantieel deel van de totale kosten uitmaken. Om die reden is bij de totstandkoming van de CAO een gedetailleerde pauzeregeling tot stand gekomen, waarbij voor de vraag in hoeverre van een werknemer kan worden verlangd dat hij tijdens het wachten pauze opneemt onderscheid is gemaakt tussen wachttijd op de standplaats of elders. Daarbij dient bedacht te worden dat het begrip standplaats in de CAO een andere betekenis heeft dan het door de gemeentes gebezigde begrip taxistandplaats, waar taxi's staan opgesteld in afwachting van een rit. Voor wachttijd op laatstbedoelde taxistandplaatsen gelden de CAO-regels voor wachten buiten standplaats. Op standplaats, doorgaans de vestigingsplaats van de werkgever, of – indien de werknemer de taxi mee naar huis neemt – het huisadres van de chauffeur, gelden deze beperkingen niet, aldus SFT.

5.2 Blue Taxi is het niet eens met de door SFT voorgestane uitleg van het begrip standplaats omdat deze tot gevolg zou hebben dat voor chauffeurs in dienst van kleine taxibedrijven, geen sprake is van een standplaats waar zij hun dienstonderbrekingen zouden kunnen genieten. Daarom meent Blue Taxi dat onder standplaats moet worden verstaan iedere plek die door de chauffeurs als een soort thuisbasis moet worden beschouwd.

5.3 Het hof overweegt als volgt.  
De uitleg van bepalingen uit een CAO dient te geschieden aan de hand van de zogenoemde CAO-norm, volgens welke als uitgangspunt geldt dat in beginsel de bewoordingen van de bepaling en eventueel van de daarbij behorende toelichting, gelezen in het licht van de gehele tekst van die overeenkomst, van doorslaggevende betekenis zijn. Het komt daarbij aan op de betekenis die naar objectieve maatstaven volgt uit de bewoordingen waarin de CAO en de toelichting zijn gesteld. Bij deze uitleg moet ook worden gekeken naar de aannemelijkheid van de rechtsgevolgen.

5.4 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, nr. 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 leeglooprisico (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".

5.5 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.

#### *Toepassing pauzeregeling door Blue Taxi*

6.1 Volgens SFT heeft Blue Taxi de pauzeregeling onjuist toegepast, omdat hij alleen de rijtijden uitbetaalt (iets meer dan 50% van de diensttijd) en niet de wachttijd, die er – zeker gedurende een wat langere dienst – altijd zal zijn.

6.2 Blue Taxi daarentegen stelt dat hij de pauzeregeling juist heeft toegepast. Hij wijst er op, dat zijn chauffeurs een grote mate van vrijheid genoten bij het indelen en ook konden kiezen voor het tijdelijk afbreken en later weer hervatten van hun diensten. De tijdsruimten tussen zo een vrijwillige beëindiging en latere hervatting van de dienst besteedden zij volledig naar eigen inzicht, daarom kunnen deze tijdsruimten niet als pauze in de zin van de CAO taxivervoer worden beschouwd, waarvoor een limitering in tijdsduur geldt. Blue Taxi heeft nimmer van zijn chauffeurs verlangd dat zij een pauze opnemen (anders dan de minimale pauzes), of hun dienst zouden onderbreken. De in geding zijnde tijdsruimten kunnen niet worden beschouwd als tijdsruimten waarin de werknemer langdurig moet wachten.

6.3 Het hof overweegt als volgt.

Uit de in geding zijnde bepalingen van de CAO Taxivervoer blijkt dat de diensttijd van een chauffeur kan bestaan uit rijtijd, wachttijd en pauze, waarbij de pauze is gelimiteerd door de pauzeregeling. Het is niet goed denkbaar, dat telkens wanneer een chauffeur (na aanvang van zijn dienst, dan wel na beëindiging van een pauze) zou willen werken, direct een rit voor hem beschikbaar is. Daarom moet worden aangenomen dat de (betaalde) arbeidstijd van een

---

chauffeur bestaat uit wachttijd en rijtijd. Indien uit de administratie van een werkgever blijkt dat de arbeidstijd stelselmatig vrijwel alleen bestaat uit rijtijd, ligt het in de rede te veronderstellen dat de pauzeregeling uit de CAO Taxivervoer niet correct wordt nageleefd. Dit geldt niet alleen wanneer de chauffeur, zoals de chauffeurs van Blue Taxi, mede afhankelijk zijn van ritten vanaf een drukke taxistandplaats als Rotterdam Centraal Station, maar ook wanneer de chauffeurs hun ritten enkel verkregen via ETS B.V. (een onderneming voor zakelijk vervoer, die de beschikbare ritten via smart phone onder de aangesloten chauffeurs verdeeld). Dit geldt te meer, indien ervan uit wordt gegaan dat de chauffeur tijdens zijn pauze geen enkele verplichting heeft ten aanzien van zijn werk, dus ook niet de verplichting te antwoorden op een oproep via ETS. Of in de terminologie van de CAO Taxivervoer, blijkens de definitie van arbeidstijd: de chauffeur niet ter beschikking / of op afroep beschikbaar stond, zoals door Blue Taxi kennelijk wordt betoogd.

6.4 SFT stelt dat zij heeft vastgesteld dat Blue Taxi aan haar chauffeurs alleen rijtijd uitbetaalt. Ter zitting in hoger beroep heeft Blue Taxi (voor het eerst) gesteld, dat hij wel degelijk wachttijd uitbetaalt, namelijk de tijd dat een chauffeur op zijn ritstaat aangeeft dat hij zijn dienst hervat (bijvoorbeeld om aan te sluiten in de rij op de taxistandplaats) tot het moment dat hij een rit aanvangt. Blue Taxi heeft deze stelling echter op geen enkele wijze onderbouwd, hetgeen wel van hem had mogen worden verwacht. Het is bovendien in strijd met de goede procesorde om een dergelijke stelling zo laat in de procedure voor het eerst naar voren te brengen. De veroordeling tot naleving van de CAO SFT en de CAO Taxivervoer ligt reeds hierom voor toewijzing gereed. Daarbij komt nog dat het, gelet op het bepaalde in artikel 3, lid 2 van de CAO SFT, aan de werkgever is om aan te tonen dat hij de bepalingen van de CAO Taxivervoer getrouwelijk naleeft. Het is het hof niet gebleken dat Blue Taxi aan deze verplichting heeft voldaan; de desbetreffende stukken zijn in ieder geval niet in deze procedure overgelegd.

6.5 SFT heeft verzocht aan de veroordeling een dwangsom te verbinden van € 250,-- voor ieder dag dat Blue Taxi na betekening van dit arrest met enig onderdeel van het gevorderde in gebreke blijft, totdat volledig aan de vordering is voldaan. Het hof ziet vooralsnog onvoldoende aanleiding voor dwangsommen. Het hof gaat ervan uit dat SFT en Blue Taxi naar aanleiding van dit arrest constructief met elkaar in overleg zullen treden en dat dwangsommen daartoe niet nodig zijn. Dit geldt te meer omdat SFT niet heeft gemotiveerd waarom dwangsommen haars inziens noodzakelijk zijn en Blue Taxi inmiddels geen personeel meer in dienst heeft.

#### *Forfaitaire boete*

7.1 SFT stelt dat aangezien Blue Taxi niet heeft voldaan aan haar sommatie van 18 september 2012 tot aanlevering van stukken, Blue Taxi op grond van het bepaalde in artikel 9 van Bijlage I van het Reglement een boete verschuldigd is vanaf 2 oktober 2012 tot 1 januari 2014 (de expiratedatum van de CAO SFT) van 65 weken x € 1923,56 = € 12.516,40.

7.2 Blue Taxi meent dat hij geen boete verschuldigd is, omdat reeds aan de CAO Taxivervoer was voldaan en hij dus niet in staat was de door SFT gevraagde gegevens met betrekking tot nabetalen kon overleggen.

7.3 Het hof overweegt als volgt.

Blue Taxi had in redelijkheid uit de hierboven weergegeven briefwisseling moeten begrijpen, dat SFT er alles behalve van overtuigd was dat hij aan de pauseregeling van de CAO Taxivervoer had voldaan. Onder die omstandigheden had van Blue Taxi mogen worden verwacht dat hij zou begrijpen dat hij, als hij van mening was dat dat wel het geval was, gehouden was die gegevens over te leggen, waaruit blijkt dat hij reeds conform de pauseregeling wachttijd aan zijn chauffeurs had uitbetaald. Blue Taxi heeft dit echter nagelaten. De brief van 16 juli 2012 met als bijlagen de (gelijkluidende) verklaringen van de chauffeurs voldoet niet, omdat deze geen geloofwaardige verklaring geeft voor het ontbreken van betaalde wachttijd. Evenmin is met deze brief aangetoond dat Blue Taxi wel degelijk wachttijd verloonde conform de pauseregeling van de CAO. Nu Blue Taxi aldus niet heeft voldaan aan de verzoeken uit de brief van 23 maart 2012 (noch de gevraagde gegevens, noch gegevens waaruit blijkt dat aan de pauseregeling is voldaan zijn overgelegd) betekent dit dat Blue Taxi de forfaitaire boete verschuldigd is. Daar Blue Taxi de hoogte van die boete als zodanig niet heeft weersproken, ligt ook de veroordeling tot betaling van een bedrag van € 12.516,40, vermeerderd met de wettelijke rente als gevorderd, voor toewijzing gereed.

#### *Slotsom*

8.1 Uit het vorenstaande volgt dat het bestreden vonnis niet in stand kan blijven, en de vermeerderde eis, met uitzondering van de dwangsommen, dient te worden toegewezen. Blue Taxi zal als de in overwegende mate in het ongelijk te stellen partij worden veroordeeld in de kosten van beide instanties. De gevorderde buitengerechtelijke kosten zijn toewijsbaar, nu hiertegen geen afzonderlijk verweer is gevoerd en deze het hof redelijk voorkomen.

8.2 Bij gebreke van stellingen die indien bewezen tot een ander oordeel zouden leiden, wordt aan bewijslevering niet toegekomen.

#### **Beslissing**

Het hof:

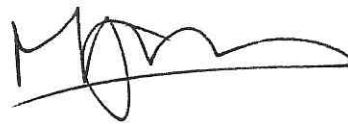
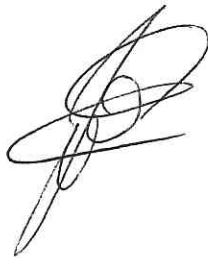
- vernietigt het tussen partijen gewezen vonnis van de kantonrechter in de rechtbank Rotterdam, zitting houdende te Rotterdam, van 17 januari 2014,

en opnieuw rechtdoende:

- veroordeelt Blue Taxi tot naleving van de CAO Taxivervoer en de CAO SFT en meer precies tot overlegging van de stukken zoals gespecificeerd in de brief van SFT van 23 mei 2012 onder 4;
- veroordeelt Blue Taxi tegen behoorlijk bewijs van kwijting aan SFT bij wijze van forfaitaire schadevergoeding te voldoen een bedrag van € 12.516,40, vermeerderd met de wettelijke rente over dit bedrag vanaf 28 maart 2014 tot aan de dag van algehele voldoening;
- veroordeelt Blue Taxi tot betaling van buitengerechtelijke incassokosten ten bedrage van € 617,25 (inclusief btw), te vermeerderen met de wettelijke rente vanaf 2 april 2013 tot aan de dag van algehele voldoening;

- 
- veroordeelt Blue Taxi in de kosten van het geding in eerste aanleg, aan de zijde van SFT tot op 17 januari 2014 begroot op € 94,79 aan exploitkosten, € 448,-- aan griffierecht en € 400,-- aan salaris advocaat;
  - veroordeelt Blue Taxi in de kosten van het geding in hoger beroep, aan de zijde van SFT tot op heden begroot op €104,80 aan exploitkosten, € 1.920,-- aan griffierecht en € 2.682,-- aan salaris advocaat.

Dit arrest is gewezen door mrs. M.J. van der Ven, C.A. Joustra en A.R. Houweling en is uitgesproken ter openbare terechtzitting van 17 maart 2015 in aanwezigheid van de griffier.



Voor grosse aan:  
Uitgegeven aan mr.  
Advocaat van app./geint.  
De Griffier van het Gerechtshof  
te Den Haag

MWM Heijlaerts