

6 januari 2017

Eerste Kamer

15/03095

In naam van de Koning

EE

Hoge Raad der Nederlanden

Arrest

in de zaak van:

Said FERDOWSI,
handelend onder de naam Blue Taxi,
wonende te Capelle aan den IJssel,

EISER tot cassatie,

advocaat: mr. M.E. Bruning,

t e g e n

de stichting STICHTING SOCIAAL FONDS TAXI,
gevestigd te Culemborg,

VERWEERSTER in cassatie,

advocaten: mr. D.M. de Knijff en
mr. M.S. van der Keur.

Partijen zullen hierna ook worden aangeduid als Blue Taxi en SFT.

1. Het geding in feitelijke instanties

Voor het verloop van het geding in feitelijke instanties verwijst de Hoge Raad naar de navolgende stukken:

- a. het vonnis in de zaak 2023016\CV EXPL 13-16329 van de kantonrechter te Rotterdam van 17 januari 2014;
- b. het arrest in de zaak 200.144.637/01 van het gerechtshof Den Haag van 17 maart 2015.

Het arrest van het hof is aan dit arrest gehecht.

2. Het geding in cassatie

Tegen het arrest van het hof heeft Blue Taxi beroep in cassatie ingesteld. De cassatiedagvaarding is aan dit arrest gehecht en maakt daarvan deel uit.

SFT heeft geconcludeerd tot verwerping van het beroep.

De zaak is voor SFT toegelicht door haar advocaten.

De conclusie van de Advocaat-Generaal R.H. de Bock strekt tot verwerping van het cassatieberoep.

De advocaat van Blue Taxi heeft bij brief van 21 oktober 2016 op die conclusie gereageerd.

3. Beoordeling van het middel

3.1 In cassatie kan van het volgende worden uitgegaan.

(i) De CAO Taxivervoer 2009-2013 is bij besluit van de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid van 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 Arbeidstijd rijdend personeel

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 dan 15 minuten."

(ii) Bij besluit van de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid van 19 april 2012 is de CAO Taxivervoer 2012/2013 algemeen verbindend verklaard voor de periode tot en met 31 december 2013. Deze CAO kent een pauseregeling die overeenkomst vertoont met die van de CAO Taxivervoer 2009-2013. De CAO Taxivervoer 2009-2013 en de CAO Taxivervoer 2012/2013 worden hierna gezamenlijk aangeduid als de CAO Taxivervoer.

(iii) Ook bestaat een CAO Sociaal Fonds Taxi (hierna: de CAO SFT). Die CAO is bij besluit van de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid van 1 april 2010 algemeen verbindend verklaard tot en met 31 december 2013.

(iv) 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 art. 3 lid 2 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, aan te tonen dat hij de bepalingen van de Collectieve Arbeidsovereenkomst Taxivervoer, alsmede deze Collectieve Arbeidsovereenkomst, getrouwelijk naleeft."

(v) In het reglement bedoeld in art. 3 lid 2 van de CAO SFT (hierna: 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.
(...)"

(vi) Aan het Reglement is een Bijlage I toegevoegd, waarin onder meer het volgende is 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 met inachtneming van het gestelde in artikel 9A 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. (...)"

(vii) Blue Taxi is een eenmanszaak van S. Ferdowski. In de periode 2011-2012 heeft Blue Taxi vier of vijf personen (hierna: de chauffeurs) als taxichauffeur krachtens een arbeidsovereenkomst in dienst gehad. Als gevolg van de hiervoor onder (i)-(iii) genoemde algemeenverbindendverklaringen valt (het bedrijf van) Blue Taxi onder de werking van de CAO Taxivervoer en de CAO SFT.

(viii) 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 (...) in het kader van het onderzoek naar de naleving CAO Taxivervoer binnen uw bedrijf. Wij hebben (...) 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).

(...)"

(ix) Bij brief van 12 april 2012 heeft de administrateur van Blue Taxi met betrekking tot de pauzeregeling onder meer als volgt gereageerd:

"(...) 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. (...)"

(x) Bij brief van 23 mei 2012 heeft SFT onder meer het volgende aan Blue Taxi geschreven:

"(...) 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 (...)"

(xi) De chauffeurs hebben ieder een vaststellings-overeenkomst met Blue Taxi gesloten. In elk van de (ongedateerde) vaststellingsovereenkomsten is onder meer het volgende opgenomen:

"(...) IN AANMERKING NEMENDE
dat [chauffeur] van [ingangdatum] 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.

(...)”

(xii) Bij brief van 18 september 2012 heeft SFT Blue Taxi gesommeerd om alsnog binnen veertien dagen na dagtekening te voldoen aan het verzoek in haar brief van 23 maart 2012, op straffe van het verbeuren van een forfaitaire schadevergoeding in overeenstemming met art. 9 van Bijlage I bij het Reglement. Blue Taxi heeft niet aan deze sommatie voldaan.

3.2.1 SFT vordert in dit geding Blue Taxi te veroordelen, voor zover in cassatie van belang:

- a. tot naleving van de CAO Taxivervoer en de CAO SFT en meer in het bijzonder tot overlegging van de stukken zoals gespecificeerd in de brief van SFT van 23 maart 2012 onder 4, zulks op verbeurte van een dwangsom;
- b. om tegen behoorlijk bewijs van kwijting als forfaitaire schadevergoeding aan SFT te betalen een bedrag van (in hoger beroep vermeerderd tot) € 12.516,40.

De kantonrechter heeft de vorderingen afgewezen.

3.2.2 Het hof heeft de vorderingen alsnog toegewezen. Het heeft daartoe overwogen

- dat de hiervoor in 3.1 onder (xi) vermelde vaststellingsovereenkomsten nietig zijn, omdat zij niet strekken tot beëindiging van een reeds bestaand geschil tussen Blue Taxi en haar chauffeurs, maar juist ter voorkoming daarvan, en dat zij in elk geval geen effect sorteren jegens SFT (rov. 4.2);
- dat SFT een eigen belang heeft bij de handhaving van de CAO Taxivervoer en bovendien bevoegd is een forfaitaire schadevergoeding te vorderen (rov. 4.3);
- dat de door SFT bepleite uitleg van de in het geding zijnde pauseregeling van de CAO Taxivervoer de juiste is. Die uitleg komt erop neer dat de werkgever

alleen dan onbeperkt kan verlangen dat de werknemer zijn (onbetaalde) pauzes opneemt tijdens wachttijden, indien de werknemer zich op zijn 'standplaats' bevindt en dat daarbuiten de in de CAO Taxivervoer voorziene maximering van de verplichte pauze tijdens wachttijd geldt; voorts dat als 'standplaats' in de zin van die cao niet kan worden verstaan iedere plek die door de chauffeurs als een soort thuisbasis wordt beschouwd. (rov. 5.4-5.5);

- dat indien uit de administratie van de werkgever blijkt dat de arbeidstijd stelselmatig vrijwel uitsluitend bestaat uit rijtijd, zoals volgens SFT het geval is bij Blue Taxi, het in de rede ligt te veronderstellen dat de pauzeregeling uit de CAO Taxivervoer niet correct wordt nageleefd en dat hetgeen Blue Taxi daartegen eerst ter zitting in hoger beroep heeft aangevoerd, niet door haar is onderbouwd (rov. 6.3-6.4).

Met betrekking tot de gevorderde forfaitaire boete overwoog het hof:

"7.3 (...) Blue Taxi had in redelijkheid uit de hierboven weergegeven briefwisseling moeten begrijpen, dat SFT er alles behalve van overtuigd was dat hij aan de pauzeregeling 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 pauzeregeling 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 pauzeregeling 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 pauzeregeling 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."

3.3.1 Onderdeel 1.1 klaagt dat het hof in rov. 4.2 heeft miskend dat art. 7:902 BW zich niet beperkt tot de vaststelling die ertoe strekt om uitsluitend een reeds bestaand geschil te beëindigen, maar dat deze wetsbepaling ook ziet op gevallen waarin partijen een vaststellingsovereenkomst sluiten ter beëindiging van bestaande onzekerheid die tot een geschil kan uitgroeien.

Nu de bestreden uitspraak zelfstandig rust op oordelen die, zoals hierna zal worden overwogen, door de onderdelen 2 en 3 tevergeefs worden bestreden, heeft Blue Taxi geen belang bij deze klacht. Ten overvloede wordt als volgt overwogen.

3.3.2 In cassatie dient tot uitgangspunt dat de hiervoor in 3.1 onder (xi) genoemde overeenkomsten zijn aan

te merken als vaststellingsovereenkomsten. Een vaststellingsovereenkomst is blijkens art. 7:900 BW een overeenkomst waarbij partijen zich, ter voorkoming of beëindiging van onzekerheid of geschil omtrent hetgeen rechtens tussen hen geldt, jegens elkaar binden aan een vaststelling daarvan. Art. 7:902 BW bepaalt dat een vaststelling ter beëindiging van onzekerheid of geschil op vermogensrechtelijk gebied ook geldig is als zij in strijd mocht blijken met dwingend recht, tenzij zij (de vaststelling) tevens naar inhoud of strekking in strijd komt met de goede zeden of de openbare orde. Omtrent de gedachte achter art. 7:902 BW is in HR 21 april 1995, ECLI:NL:HR:1995:ZC1711, NJ 1997/570 overwogen:

“Aan de voormelde regel ligt de gedachte ten grondslag dat, ook indien de onzekerheid of het geschil is terug te voeren op onzekerheid omtrent de uitleg van een regel van dwingend recht of omtrent het resultaat waartoe een door een zodanige regel beheerste verhouding van partijen in het gegeven geval leidt (bijv. HR 5 april 1991, NJ 1992, 244, en 14 februari 1992, NJ 1992, 245), behoefte bestaat aan de mogelijkheid van een vaststellingsovereenkomst, waardoor een eventuele procedure tussen partijen kan worden voorkomen en waarbij – zolang men op vermogensrechtelijk gebied blijft – op de koop toe moet worden genomen dat, indien naderhand duidelijkheid omtrent die uitleg of dat resultaat wordt verkregen, aldus een geldige overeenkomst bestaat, die niettemin, naar resultaat, met dit dwingende recht strijdt.”

3.3.3 Zowel in de tekst van art. 7:902 BW als in die van art. 7:900 lid 1 BW als in de memorie van antwoord op de

Invoeringswet Nieuw BW (Kamerstukken II, 1991-1992, 17 779, nr. 8, p. 16), aangehaald in de conclusie van de Advocaat-Generaal onder 3.9, worden onzekerheid en geschil telkens op een lijn gesteld. Er is dan ook geen grond het voorschrift van art. 7:902 BW te beperken tot het geval van beëindiging van een geschil en daaronder niet mede te begrijpen het geval van beëindiging van onzekerheid in meer algemene zin. De wetgever heeft met art. 7:902 BW slechts beoogd de mogelijkheid te aanvaarden van een vaststelling die in haar resultaat in strijd komt met dwingend recht, indien zij strekt tot beëindiging van een bestaande onzekerheid of van een bestaand geschil, maar niet indien zij strekt tot voorkoming van een (toekomstige) onzekerheid of van een (toekomstig) geschil.

Het tegendeel kan ook niet worden afgeleid uit HR 9 januari 2015, ECLI:NL:HR:2015:39, NJ 2015/156. Daarin is weliswaar overwogen (rov. 3.5) dat art. 7:902 BW inhoudt "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)", maar in die zaak was het hof juist ervan uitgegaan dat de vaststelling strekte ter voorkoming (en dus niet ter beëindiging) van een onzekerheid of geschil. De strekking van de bedoelde

overweging is niet de beëindiging van een bestaande onzekerheid van de werking van het artikel uit te zonderen.

3.3.4 Ter bestrijding van de (ook door het hof in rov. 4.2 genoemde) mogelijkheid dat partijen met het aangaan van een vaststellingsovereenkomst beogen af te doen aan de werking van dwingend recht, en zij aldus het dwingende karakter daarvan op ontoelaatbare wijze willen ondermijnen, is aan het slot van art. 7:902 BW bepaald dat een vaststelling niet geldig is indien deze naar inhoud of strekking in strijd komt met de goede zeden of de openbare orde. Een vaststellingsovereenkomst zelf kan voorts, bijvoorbeeld als partijen daarmee een oogmerk hadden als hiervoor geschetst, aan nietigheid lijden ingevolge art. 3:40 BW.

3.4.1 Onderdeel 2 is gericht tegen het oordeel (in rov. 4.2) dat SFT op grond van art. 15 Wet CAO in verbinding met art. 3 Wet AVV een eigen vorderingsrecht heeft, waaraan een afstandsverklaring van de chauffeurs niet kan afdoen. Het bestrijdt voorts het oordeel (in rov. 4.3) dat SFT een eigen belang heeft bij de handhaving van de CAO Taxivervoer en bovendien bevoegd is tot het vorderen van een forfaitaire schadevergoeding.

3.4.2 Onderdeel 2.3 onder a, dat betoogt dat het hof heeft miskend dat SFT haar vorderingen heeft gegrond op de (vermogens)schade die de chauffeurs van Blue Taxi zouden hebben geleden als gevolg van niet-naleving van de CAO Taxivervoer, kan bij gebrek aan feitelijke grondslag niet tot cassatie leiden. Blijkens haar memorie van grieven vordert SFT de schade die is geleden door de cao-partijen, welke vordering haar ingevolge art. 9 lid 1 van de hiervoor in 3.1 onder (vi) genoemde Bijlage is overgedragen.

Onderdeel 2.3 onder b is gericht tegen het oordeel dat een afstandsverklaring van de chauffeurs niet kan afdoen aan het eigen vorderingsrecht van SFT. Het onderdeel miskent dat, naar volgt uit hetgeen hiervoor in 3.2 onder a in verbinding met 3.1 onder (viii) en (x) is vastgesteld, de vordering van SFT niet enkel ziet op de vraag of de (gewezen) chauffeurs van Blue Taxi nog een loonvordering hebben - in welk verband de vaststellingsovereenkomsten van belang zijn - maar dient ter controle of Blue Taxi met betrekking tot die (oud-)werknemers de CAO Taxivervoer heeft nageleefd.

De overige klachten van onderdeel 2 kunnen evenmin tot cassatie leiden. Dit behoeft, gezien art. 81 lid 1 RO, geen nadere motivering nu de klachten niet nopen tot beantwoording van rechtsvragen in het belang van de

rechtseenheid of de rechtsontwikkeling. Het onderdeel faalt dus.

3.5 Onderdeel 3 keert zich tegen de in rov. 5.3-5.5 gegeven uitleg aan de in de CAO Taxivervoer neergelegde 'pauzeregeling' en tegen de beslissing (in rov. 6.4-6.5) Blue Taxi te veroordelen tot betaling van de forfaitaire schadevergoeding. De klachten van de onderdelen 3.1 en 3.2 falen op de gronden, vermeld in de conclusie van de Advocaat-Generaal onder 3.33, 3.36, 3.38, 3.40 en 3.42. Ook de overige klachten van het onderdeel kunnen niet tot cassatie leiden. Dit behoeft, gezien art. 81 lid 1 RO, geen nadere motivering nu die klachten niet nopen tot beantwoording van rechtsvragen in het belang van de rechtseenheid of de rechtsontwikkeling.

4. Beslissing

De Hoge Raad:

verwerpt het beroep;

veroordeelt Blue Taxi in de kosten van het geding in cassatie, tot op deze uitspraak aan de zijde van SFT begroot op € 2.652,34 aan verschotten en € 2.200,-- voor salaris.

Dit arrest is gewezen door de vice-president E.J. Numann als voorzitter en de raadsheren C.A. Streefkerk, A.H.T. Heisterkamp, M.V. Polak en T.H. Tanja-van den Broek, en in het openbaar uitgesproken door de raadsheer G. de Groot op 6 januari 2017.



Uitgegeven voor grosse
De Griffier van de Hoge Raad der Nederlanden

- 6 JAN. 2017

