

# Ny EU-dom om social sikring for chauffører

Internationale chauffører er som udgangspunkt underlagt reglerne om social sikring i den medlemsstat, hvor arbejdsgiveren har hjemsted/forretningssted. Men arbejdsgiveren er ikke nødvendigvis den virksomhed, som har indgået ansættelsesaftale med de pågældende chauffører – det fastslår EU-Domstolen i en ny dom afsagt den 16. juli 2020.



## EU-rettens betydning for reguleringen af sociale sikringsydelse

Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 883/2004 om koordinering af de sociale sikringsordninger fastsætter retningslinjer for, hvilken lovgivning, der finder anvendelse for personer, som gør brug af den fri bevægelighed i EU. Det overordnede princip er, at disse personer kun skal være omfattet af én lovgivning om sociale sikringsordninger – uanset om man har tilknytning til flere medlemsstater. Spørgsmålet er særligt interessant for internationale chauffører, som ofte kører i mange andre medlemsstater, end der, hvor de har bopæl.

## Den konkrete sag

EU-Domstolens dom af 16. juli 2020 var anlagt som en præjudiciel forelæggelse i en sag mellem et selskab på Cypern, AFMB, og myndighederne i Nederlandene, der ved en national domstol i Nederlandene påstod, at en række chauffører, som i henhold til deres ansættelseskontrakter var ansat hos AFMB, alligevel var omfattet af den Nederlandske lovgivning om sociale sikringsordninger.

AFMB havde indgået aftale med flere nederlandske transportvirksomheder om flådestyring af disse virksomheders tunge køretøjer. AFMB blev betalt provision for at forvalte flådestyringen, men transportaktiviteterne foregik i det hele for transportvirksomhedernes regning og risiko. Spørgsmålet i sagen var navnlig, om chaufførerne, der formelt var ansat hos AFMB til at opfylde flådestyringsaftalerne, måtte anses for at tilhøre personalet hos de nederlandske transportvirksomheder, der således måtte betragtes som chaufførernes reelle arbejdsgivere i henhold til artikel 13, stk. 1, litra b) i forordning nr. 883/2004 (samt artikel 14, nr. 2), litra a) i den tidligere forordning nr. 1408/71.).

Artikel 13, stk. 1, litra b) foreskriver, at personer, der har beskæftigelse i to eller flere medlemsstater, og som ikke er overvejende beskæftiget i den medlemsstat, hvor de er bosat, som udgangspunkt vil være underlagt reglerne i den medlemsstat, hvor *arbejdsgiveren* har sit hjemsted/forretningssted.

Domstolen konstaterede indledningsvist i tråd med tidligere praksis fra EU-Domstolen, at forholdet mellem arbejdsgiver og personale, sådan som begreberne må forstås i de nævnte forordninger, indebærer et *underordningsforhold*. EU-Domstolen fastslog imidlertid, at det forhold, at AMFB havde indgået ansættelseskontrakter med chaufførerne, ikke i sig selv var nok til at etablere det påkrævede underordningsforhold.

Ifølge EU-Domstolen måtte det afgørende element i vurderingen omvendt være chaufførernes objektive arbejdssituation baseret på en fastlæggelse af chaufførernes faktiske forhold og tilknytning til AFMB henholdsvis de nederlandske transportvirksomheder. I den forbindelse udtalte EU-Domstolen – i lighed med de nederlandske myndigheder – at de relevante vurderingskriterier er, hvilken virksomhed, der udøver den faktiske ledelsesbeføjelse over de pågældende arbejdstagere, hvilken virksomhed, der faktisk bærer lønomkostninger ved chaufførernes arbejde, og hvem, der har den faktiske beføjelse til at afskedige arbejdstagerne.

I den konkrete sag, var det blevet oplyst, at chaufførerne stod til fuld rådighed over for de nederlandske transportvirksomheder. Forud for deres ansættelse var chaufførerne derudover blevet udvalgt af de nederlandske transportvirksomheder, som ligeledes kunne afgøre, om chaufførerne skulle afskediges af AFMB. Endelig blev chaufførernes lønomkostninger reelt afholdt af de nederlandske transportvirksomheder i form af provisionen til AFMB, hvorfra chaufførerne kun formelt fik udbetalt deres løn. EU-Domstolen antydede, at disse elementer formentlig måtte føre til, at chaufførerne var omfattet af den nederlandske lovgivning om sociale sikringsordninger. Det var dog op til den nationale domstol at træffe afgørelse i den konkrete tvist mellem AFMB og de nederlandske myndigheder i lyset af de vurderingskriterier, der blev fastlagt af EU-Domstolen.

## NJORD Law Firms bemærkninger

Den nye afgørelse fra EU-Domstolen præciserer, at det er den *objektive situation*, der er afgørende for vurderingen af, hvem der arbejdsgiver for en international chauffør med tilknytning til mere end ét land – uanset om denne objektive situation ikke stemmer overens med chaufførens formelle ansættelseskontrakt.

Dommen omhandler alene fastlæggelsen af chaufførers arbejdsgiver, når det skal vurderes, hvilke sociale sikringsregler, chaufførerne er omfattet af i henhold til forordning nr. 833/2004 (og den tidligere forordning nr. 1408/71). Dommen følger imidlertid en tendens hos EU-Domstolen, der i forbindelse med lignende problemstillinger vedrørende anvendelsesområdet for særlige bestemmelser om værneting og lovvalg, synes til at lægge afgørende vægt på, hvem der faktisk varetager de centrale elementer i arbejdsgiverens ledelsesbeføjelse, når der er tale om internationale chauffører, der har tilknytning til mere end én medlemsstat i forbindelse med deres ansættelsesforhold. Det klare budskab fra EU-Domstolen er, at chaufførernes formelle ansættelseskontrakter og bestemmelser heri om ansættelsessted og ansættelsesvilkår også skal afspejle chaufførernes faktiske arbejdssituation.



**ULLA FABRICIUS**  
ADVOKAT (H), PARTNER

(+45) 77 40 10 12

UF@NJORDLAW.COM