

Vejpakken: Hvordan skal chaufførers løn fastsættes ved internationale transporter?

Chauffører skal sikres en bestemt national mindsteløn, når de udstationeres. Med EU's vejpakke oplistes bestemte transportformer, som fremover altid skal betragtes som udstationering, fx cabotagekørsel og tredjelandskørsel. I visse tilfælde har medlemslande fastsat bestemte lønniveauer for disse transportformer. I andre tilfælde er der ikke fastsat et lønniveau på nationalt plan - og spørgsmålet er derfor, hvordan chaufførers løn skal fastsættes, hvis der er tale om en transportform, som ikke er reguleret på nationalt plan.



Baggrund

Udstationeringsdirektivet (direktiv 96/71) har givet anledning til stor debat indenfor vejtransportsektoren. Det har blandt andet været diskuteret, hvorvidt transportsektoren er omfattet af udstationeringsreglerne, og hvilke arbejdsvilkår chauffører i så fald ville have krav på. Spørgsmålene er blevet stillet som en del af en større debat om "social dumping" og chaufførers arbejdsvilkår.

EU-Domstolen har nu slået fast, at udstationeringsdirektivet også finder anvendelse på transportsektoren; det skete blandt andet i sagerne C-815/18, Federatie Nederlandse Vakbeweging og C-428/19, Rapidsped. Herudover fastsætter direktiv 2020/1057, som er en del af EU's vejpakke, specifikke regler for vejtransportsektoren i forhold til udstationering. Med vejpakken bliver det derfor nemmere at vurdere, hvornår chauffører er udstationeret og hvornår chauffører skal have en bestemt mindsteløn.

Direktiv 2020/1057 skal implementeres i Danmark senest den 2/2/2022, og et dansk lovforslag til implementering af direktivet er nu ved at blive behandlet i Folketinget.

Det danske lovforslag kan findes her

Hvornår er der tale om udstationering indenfor vejtransportsektoren?

Direktiv 2020/1057 fastsætter, hvilke transportformer der anses for at være udstationering - og hvilke der ikke gør. Direktivet specificerer, at der ikke er tale om udstationering ved transitkørsel, ved bilaterale transporter eller ved bilaterale vejen af en kombineret transport. Ved disse transportformer gælder udstationeringsreglerne altså ikke, og der skal derfor ikke udbetales en mindsteløn efter udstationeringsdirektivet.

Direktiv 2020/1057 specificerer omvendt, at det er udstationering, hvis der er tale om cabotagekørsel, ikke-bilaterale internationale transporter eller ikke-bilaterale vejben af en kombineret transport. Ikke-bilaterale internationale transporter omfatter blandt andet tredjelandskørsel (crosstrade). Ved disse transportformer skal vognmænd være opmærksomme på, at chaufførerne skal sikres bestemte arbejdsvilkår, herunder et bestemt lønniveau.

Hvad skal man være opmærksom på ved kørsel i eller til Danmark?

Selvom det af direktiv 2020/1057 fremgår, hvilke transportformer der anses for at være udstationering, skal man være opmærksom på, at det danske lovforslag (se link ovenfor) ikke fastsætter en bestemt mindsteløn for alle disse transportformer. Af det danske lovforslag fremgår det, hvordan mindstelønnen for udenlandske chauffører skal fastsættes i relation til cabotagekørsel og kombineret transport. Det fremgår dog ikke af lovforslaget, hvordan mindstelønnen skal fastsættes, når der er tale om internationale transporter (fx tredjelandskørsel(crosstrade)).

Det vil sige: man kan ikke fastslå præcist, hvordan mindstelønnen skal fastsættes i relation til international transport, på samme måde som man kan i relation til cabotagekørsel og kombineret transport.

Selvom en mindstelønsberegning i relation til international transport ikke fremgår af det danske lovforslag, skal vognmænd dog fortsat sikre sig, at der også ved internationale transporter udbetales en mindsteløn i overensstemmelse med udstationeringsreglerne.

Hvordan udregnes mindstelønnen ved internationale transporter?

Da det ikke af det danske lovforslag fremgår, hvordan lønniveauet for international vejtransport skal fastsættes, bliver spørgsmålet, hvordan man på andre måder finder frem til det rigtige lønniveau. Ifølge udstationeringsreglerne skal udenlandske chauffører ved kørsel i Danmark sikres en mindsteløn svarende til dén mindsteløn, danske arbejdsgivere skal betale for "tilsvarende arbejde".

Spørgsmålet bliver herefter, hvad der kan anses for at være "tilsvarende arbejde". Kan man fx tage udgangspunkt i lønsatser for cabotagekørsel, kombineret transport eller andre transportformer? Skal lønnen blot fastsættes ud fra et niveau, der findes "rimeligt"? Eller kan man fastsætte lønnen i overensstemmelse med overenskomster inden for transportområdet? Der er ikke et klart svar, og det vil derfor i praksis blive en konkret vurdering, som skal foretages af vognmændene selv. En sådan gråzone kan blive en stor udfordring og kan medføre, at chauffører ikke får den korrekte mindsteløn i praksis.

Der kan være hjælp at hente i et potentielt mindstelønsdirektiv, som er blevet fremsat af EU-Kommissionen i oktober 2020 og som nu er under behandling i EU. Mindstelønsdirektivet er på samme måde som udstationeringsdirektivet fremsat for at bekæmpe "social dumping" og "working poor", og skal sikre alle arbejdstagere i EU passende arbejds- og levevilkår. Med direktivet foreslås det, at EU-medlemsstaterne sikrer, at alle borgere har adgang til en rimelig løn – fx ved lov eller overenskomst. Det ville således i højere grad blive muligt at fastsætte, hvilken løn arbejdsgivere som minimum skal udbetale til sine ansatte, herunder chauffører som kører international vejtransport.

Udover et potentielt mindstelønsdirektiv, kan der være hjælp at hente ved EU-domstolen, som kan fortolke, hvordan lønniveauer skal fastsættes inden for transportbranchen i forbindelse med udstationering. EU-Domstolen har allerede i relation til andre aspekter af lønberegningen fastslået hvordan udstationeringsdirektivet skal fortolkes. Blandt andet har EU-Domstolen specificeret, at diæter også i visse tilfælde kan medregnes som en del af lønnen.

Se vores tidligere nyhed om EU-Domstolens fortolkning i relation til diæter og mindsteløn her. Der er intet der tyder på, at der med det nye direktiv (2020/1057) vil ske en ændring af denne praksis, så diæter vil også efter den 2. februar 2022 tælle med i mindstelønsopgørelsen i visse tilfælde.

NJORD's bemærkninger

Man skal som vognmand og chauffør være særligt opmærksom på, hvilken transportform der er tale om, når transporten udføres på tværs af grænser, da transportformen fremadrettet vil blive afgørende i relation til lønberegningen. Man skal især være opmærksom på, om den pågældende transportform er omfattet af udstationeringsreglerne, og om der på nationalt plan er fastsat en bestemt mindsteløn for den pågældende transportform. Hvis der ikke er fastsat en bestemt mindsteløn, skal man sikre sig, at der udbetales en løn, der som minimum svarer til det lønniveau en national arbejdsgiver er forpligtet til at betale for tilsvarende arbejde.

I Danmark kan det blive problematisk at fastsætte en bestemt mindsteløn ved international vejtransport, da det ikke fremgår af hverken lov eller overenskomst, hvordan en sådan mindsteløn skal fastsættes.

NJORD kan være behjælpelig med at vurdere, om en transportform er omfattet af udstationeringsreglerne, og om der skal udbetales en bestemt mindsteløn – inden fristen den 2. februar 2022.

Husk også at sørge for registrering af de udstationerede chauffører i IMI, som gerne skulle fungere inden de nye regler om udstationering træder i kraft.



Send os en besked

Du er velkommen til helt uforpligtende at kontakte vores transportretlige advokater, hvis du har et spørgsmål eller en udfordring.

Tilmeld dig vores nyhedsbrev
Hold dig opdateret ved at følge os på LinkedIn



THOMAS RYHL
ADVOKAT (H), PARTNER

(+45) 77 40 11 58
THR@NJORDLAW.COM



ULLA FABRICIUS
ADVOKAT (H), PARTNER

(+45) 77 40 10 12
UF@NJORDLAW.COM



STEFFEN HEBSGAARD MUFF
ADVOKAT (L), PARTNER

SHM@NJORDLAW.COM