

Dansk løn til rumænsk chauffør?

De fleste husker formentlig BBC-udsendelsen om de udenlandske chauffører, som kørte rundt med varer i Vesteuropa under østeuropæiske løn- og arbejdsvilkår. I kølvandet på denne udsendelse anlagde en rumænsk chauffør en retssag i Danmark mod sin tidligere arbejdsgiver med krav om efterbetaling af løn og pensionsbidrag på 1,8 mio. kr.



Den sagsøgte arbejdsgiver er et slovakisk vognmandsfirmas, som er en del af en skandinavisk-ejet koncern af transport- og logistikvirksomheder.

Aflønning efter reglerne i speditørens hjemland?

Det store spørgsmål i sagen er, om den rumænske chauffør kan komme under en dansk overenskomst, selvom han var ansat af den slovakiske vognmand og ansættelsesforholdet ifølge ansættelseskontrakten var underlagt en slovakisk overenskomst. Chaufførens argumentation herfor er, at han i løbet af sin ansættelse kun udførte vejtransport i Vesteuropa fra en bil, som blev disponeret af en dansk speditørvirksomhed, og at hans arbejde derfor hovedsageligt var knyttet til Danmark, hvor den lastbil, han kørte i, også blev afhentet og afleveret før og efter de ture på 3-4 uger, han kørte mellem sine ophold i hjemlandet.

Spørgsmålet i har stor principiel betydning for den danske transportbranche på grund af den måde, man organiserer transportydelser i Danmark i dag. Store danske transportvirksomheder vil således ofte disponere over en udenlandsk vognmands biler og chauffører, fordi den udenlandske vognmand kan drive sin forretning på et lavere omkostningsniveau - helt i overensstemmelse med tankerne bag Det Indre Marked.

Den bagvedliggende problemstilling er spørgsmålet om, hvordan man skal foretage afvejningen mellem princippet om den fri bevægelighed inden for EU over for hensynet til at forhindre social dumping. Sagen bliver fulgt omhyggeligt af både transportvirksomheder og fagforeninger, idet den vil kunne få stor betydning for den internationale transportbranche, hvor ydelser ofte leveres på tværs af landegrænser og naturligt involverer mange udenlandske chauffører, der i løbet af en uge eller en måned typisk når at arbejde i tre-fire lande eller mere.

Københavns Byrets kendelse af 9. maj 2018

Inden det kan slås fast, om chaufføren har ret til aflønning efter en dansk overenskomst, skal han bevise, at sagen overhovedet kan føres i Danmark. I en kendelse af 9. maj 2018 svarede Københavns Byret ja til dette spørgsmål. Denne afgørelse har den slovakiske vognmand imidlertid indbragt for Østre Landsret.

Københavns Byret får således først mulighed for at vurdere det helt principielle spørgsmål: Om chaufføren kan gøre krav på løn i henhold til en dansk overenskomst, trods ansættelsesaftalens bestemmelser om slovakisk løn, når dette spørgsmål om de danske domstoles kompetence er endelig afklaret.

Chaufførens opgave er nærmere bestemt at bevise, at sagen har en større tilknytning til Danmark end til noget andet land, selvom sagen kun involverer udenlandske parter. Spørgsmålet er, om han, som en typisk eksportchauffør, der udførte vejtransport i mange forskellige lande i Vesteuropa, kunne anses for enten at være udstationeret til Danmark eller for hovedsageligt at have udført sit arbejde i Danmark, fordi den bil han kørte i, blev disponeret af en dansk speditør.

Københavns Byret hverken be- eller afkræftede, at udstationeringsdirektivet kan finde anvendelse. Udstationeringsdirektivet er dog aldrig tidligere blevet anvendt på eksportchauffører, formentlig fordi eksportchauffører ikke primært udfører deres arbejde i ét bestemt land, hvorfra de udstationeres til ét bestemt andet land i en længere tid, men derimod har mange forskellige lande som deres arbejdssted.

I EU har man også anerkendt denne problemstilling, hvorfor der også er taget initiativ til, at der bliver lavet særskilte regler om udstationering indenfor vejtransportsektoren. På baggrund heraf forventer vi ikke, at Østre Landsret vil komme frem til, at chaufføren i sagen var udstationeret til Danmark.

Under retssagen hævdede chaufføren også, at han hovedsageligt havde udført sit arbejde i Danmark, hvilket vil give ham ret til at anlægge sag mod den slovakiske vognmand i Danmark og – som hovedregel – også til at anvende dansk ret på tvisten i medfør af hhv. Bruxelles I-forordningen og Rom-konventionen.

Til stor overraskelse gav Københavns Byret chaufføren ret i denne påstand, idet retten konstaterede, at chaufføren i mere end 3½ år havde haft sit *sædvanlige* arbejdssted i Danmark, selvom han ikke havde kørt flere kilometer og dage i Danmark end i f.eks. Sverige. Retten lagde i stedet vægt på, at chaufføren i et vist omfang var disponeret af den danske speditør, og at han overtog sin trækker hos denne, når han begyndte et skift på 3-4 uger, og også ved skiftets afslutning afleverede sin trækker dér.

Københavns Byrets kendelse er problematisk, idet den medfører, at udenlandske virksomheder risikerer at blive mødt af krav fra udenlandske chauffører i Danmark i henhold til dansk ret, selvom chaufførens arbejde – transport af gods fra A til B – ikke er foregået mere i Danmark end i andre lande.

I denne sag havde chaufføren ubestridt kørt, arbejdet og overnattet mere i Sverige end i f.eks. Danmark på samtlige sine skift, og sagen kunne derfor nok med lige så fuld ret være anlagt ved en svensk domstol. Hele tanken bag Bruxelles I-forordningen om retternes kompetence er imidlertid at sikre forudsigelighed for både sagsøgere og sagsøgte, og netop derfor har der hidtil været lagt meget stor vægt på, at udfaldet af en afvejning af en sags tilknytningsmomenter kun må kunne givet ét resultat: Det rette land at føre sagen ved. Er der tvivl, f.eks. fordi flere lande med lige god ret kan hævdes at være det rette land, er reglerne i forordningen klare: Så skal sagen anlægges ved retten i arbejdsgiverens hjemland.

Derfor har man indtil nu ikke taget udgangspunkt i, hvor arbejdet *sædvanligvis* udføres, men netop i, hvor det *hovedsageligt* udføres. Det kan nemlig kun være i ét land og ikke flere, og så kan både arbejdstager og arbejdsgiver forudse, hvor en retssag om ansættelsesforholdet kan blive anlagt, selv om arbejdet udføres i en række lande.

Får Københavns Byrets fortolkning lov at blive anerkendt som den rette fortolkning, risikerer transportvirksomhederne således, at de ikke kan støtte ret på vilkår anført i ansættelseskontrakten med ansatte eksportchauffører, hvilket vil gøre beregningen af omkostningsniveauet ved internationale transportydelser meget uforudsigelig. En del af denne risiko må forventes at få betydning for de danske speditører, som hyppigt gør brug af udenlandske vognmænd. På baggrund heraf er det forståeligt, at mange transportvirksomheder holder vejret, indtil Østre Landsret har taget stilling til spørgsmålet.

Såfremt Østre Landsret stadfæster Københavns Byrets kendelse, skal chaufføren fortsat bevise, at han havde krav på dansk løn i henhold til en dansk overenskomst. Idet kriterierne i denne vurdering har en række lighedspunkter med kriterierne for at få sagen behandlet i Danmark, vil chaufføren være kommet et skridt nærmere på dansk løn og arbejdsvilkår, hvis Østre Landsret også giver ham ret i, at han kan føre sagen i Danmark.

Partnere hos NJORD Law Firm, Thomas Ryhl og Ulla Fabricius, repræsenterer den sagsøgte vognmand i sagen.

Læs mere om sagen her



ULLA FABRICIUS
ADVOKAT (H), PARTNER

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