



Kontakty z Mediami
i Informacja

Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej

KOMUNIKAT PRASOWY nr 93/20

Luksemburg, 16 lipca 2020 r. **Error! Reference source not found.**

Wyrok w sprawie C-610/18 **Error! Reference source not found.**

Error! Reference source not found. AFMB i in. / Raad van bestuur van de
Sociale verzekeringsbank **Error! Reference source not found.**

Pracodawcą kierowców pojazdów ciężarowych zatrudnionych w międzynarodowym transporcie drogowym jest przedsiębiorstwo transportowe, które sprawuje faktyczne kierownictwo nad tymi kierowcami, ponosi koszty ich wynagrodzenia i jest faktycznie uprawnione do zwolnienia tych kierowców

W wyroku AFMB i in. (C-610/18), ogłoszonym w dniu 16 lipca 2020 r., wielka izba Trybunału orzekła, że pracodawcą obsługującego transport międzynarodowy kierowcy samochodu ciężarowego w rozumieniu rozporządzeń nr 1408/71¹ i nr 883/2004² jest przedsiębiorstwo, które sprawuje faktyczne kierownictwo nad tym kierowcą samochodu ciężarowego, ponosi w rzeczywistości odpowiednie koszty wynagrodzenia i jest faktycznie uprawnione do zwolnienia tego kierowcy, a nie przedsiębiorstwo, z którym ten kierowca samochodu ciężarowego zawarł umowę o pracę i które jest formalnie wskazane w tej umowie jako jego pracodawca.

W sprawie w postępowaniu przed sądem krajowym AFMB Ltd, spółka mająca siedzibę na Cyprze, zawarła z przedsiębiorstwami transportowymi mającymi siedzibę w Niderlandach umowy, na mocy których zobowiązała się ona, w zamian za zapłatę prowizji, do zarządzania pojazdami ciężarowymi tych przedsiębiorstw na rachunek i ryzyko tych przedsiębiorstw. Zawarła ona również umowy o pracę z obsługującymi transport międzynarodowy kierowcami samochodów ciężarowych zamieszkałymi w Niderlandach, a zgodnie z brzmieniem tych umów została wskazana jako ich pracodawca. Owi kierowcy samochodów ciężarowych wykonywali na rzecz wspomnianych przedsiębiorstw transportowych działalność w dwóch lub w kilku państwach członkowskich, a także w jednym lub kilku państwach Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu (EFTA).

AFMB i kierowcy zakwestionowali decyzje Raad van bestuur van de Sociale verzekeringsbank (zarządu zakładu ubezpieczeń społecznych, Niderlandy) („Svb”), na mocy których uznano, że wobec tych kierowców znajduje zastosowanie ustawodawstwo niderlandzkie w dziedzinie zabezpieczenia społecznego. Otóż według Svb jedynie przedsiębiorstwa transportowe mające siedzibę w Niderlandach powinny zostać uznane za pracodawców tych kierowców, wobec czego ma zastosowanie ustawodawstwo niderlandzkie, podczas gdy AFMB i kierowcy uważali, że za

¹ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 1408/71 z dnia 14 czerwca 1971 r. w sprawie stosowania systemów zabezpieczenia społecznego do pracowników najemnych, osób prowadzących działalność na własny rachunek i do członków ich rodzin przemieszczających się we Wspólnocie (Dz.U. 1971, L 149, s. 2), w brzmieniu zmienionym i uaktualnionym rozporządzeniem Rady (WE) nr 118/97 z dnia 2 grudnia 1996 r. (Dz.U. 1997, L 28, s. 1), zmienione rozporządzeniem (WE) nr 631/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. (Dz.U. L 2004, L 100, s. 1), a w szczególności jego art. 14 pkt 2 lit. a) („rozporządzenie nr 1408/71”).

² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 883/2004 z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego (Dz.U. 2004, L 166, s. 1), zmienione rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 465/2012 z dnia 22 maja 2012 r. (Dz.U. 2012, L 149, s. 4), a w szczególności jego art. 13 ust. 1 lit. b).

pracodawcę należy uznać AFMB i że skoro jej siedziba znajduje się na Cyprze, znajduje zastosowanie ustawodawstwo cypryjskie.

W tym kontekście sąd krajowy, podkreślając decydujące znaczenie tej kwestii dla określenia właściwego ustawodawstwa krajowego w dziedzinie zabezpieczenia społecznego, zwrócił się do Trybunału o udzielenie wyjaśnień w przedmiocie tego, czy to przedsiębiorstwa transportowe, czy też AFMB należy uznać za „pracodawcę” zainteresowanych kierowców. Na mocy rozporządzeń nr 1408/71 i nr 883/2004 osoby takie jak rozpatrywani kierowcy, które wykonują swoją działalność w dwóch lub w kilku państwach członkowskich, nie będąc w przeważającej mierze zatrudnione na terytorium państwa członkowskiego, w którym mają miejsce zamieszkania, podlegają bowiem w dziedzinie zabezpieczenia społecznego ustawodawstwu państwa członkowskiego, w którym znajduje się siedziba lub miejsce wykonywania działalności pracodawcy.

Trybunał zauważył przede wszystkim, że rozporządzenia nr 1408/71 i nr 883/2004, w celu określenia znaczenia pojęć „pracodawcy” i „personelu”, nie dokonują żadnego odesłania do przepisów lub praktyk krajowych. Z tego względu należy nadać tym pojęciom autonomiczną i jednolitą wykładnię, uwzględniającą nie tylko ich brzmienie, ale także kontekst właściwych przepisów i cel danego uregulowania.

W odniesieniu do użytych określeń i kontekstu, Trybunał zauważył, po pierwsze, że relacja między „pracodawcą” a jego „personalem” pociąga za sobą istnienie między nimi stosunku podporządkowania. Po drugie, podkreślił on, że należy uwzględnić obiektywną sytuację, w jakiej znajduje się dany pracownik najemny oraz wszystkie okoliczności jego zatrudnienia. W tym względzie, o ile zawarcie umowy o pracę może stanowić wskazówkę co do istnienia stosunku podporządkowania, o tyle okoliczność ta sama w sobie nie pozwala w decydujący sposób na stwierdzenie istnienia takiego stosunku. Należy bowiem jeszcze wziąć pod uwagę nie tylko informacje formalnie zawarte w umowie o pracę, lecz także sposób, w jaki obowiązki ciążące zarówno na pracowniku, jak i na danym przedsiębiorstwie są wykonywane w praktyce. Niezależnie zatem od brzmienia umowy o pracę należy ustalić jednostkę, której rzeczywistemu kierownictwu pracownik podlega, którą obciążają w rzeczywistości odpowiednie koszty wynagrodzenia i która jest faktycznie uprawniona do zwolnienia tego pracownika.

W ocenie Trybunału wykładnia, która opierałaby się wyłącznie na względach formalnych, takich jak zawarcie umowy o pracę, prowadziłaby do umożliwienia przedsiębiorstwom przeniesienia miejsca, które należy uznać za mające znaczenie dla określenia właściwego ustawodawstwa krajowego w dziedzinie zabezpieczenia społecznego, przy czym takie przeniesienie nie wpisuje się w rzeczywistości w przyświecający rozporządzeniom nr 1408/71 i nr 883/2004 cel polegający na zagwarantowaniu skutecznego korzystania ze swobody przepływu pracowników. Zauważając, że system ustanowiony przez te rozporządzenia ma co prawda na celu wyłącznie wspieranie koordynacji ustawodawstw krajowych w dziedzinie zabezpieczenia społecznego, Trybunał stwierdził jednak, że osiągnięcie celu, do którego one zmierzają, mogłoby zostać zagrożone, gdyby przyjęta wykładnia prowadziła do ułatwienia przedsiębiorstwom posługiwania się całkowicie sztucznymi konstrukcjami w celu wykorzystania uregulowań Unii wyłącznie do tego, by czerpać korzyści z różnic istniejących pomiędzy systemami krajowymi.

W omawianej sprawie Trybunał stwierdził, że kierowcy zdają się stanowić część personelu przedsiębiorstw transportowych, a przedsiębiorstwa te wydają się ich pracodawcami, wobec czego niderlandzkie ustawodawstwo w dziedzinie zabezpieczenia społecznego wydaje się mieć do nich zastosowanie, czego ustalenie należy jednak do sądu krajowego. Przed zawarciem umów o pracę z AFMB kierowcy ci zostali bowiem wybrani przez same przedsiębiorstwa transportowe, a po zawarciu wspomnianych umów wykonywali swoją działalność na rachunek i na ryzyko tych

przedsiębiorstw. Ponadto faktyczne koszty ich wynagrodzeń były przejmowane przez przedsiębiorstwa transportowe za pośrednictwem prowizji wypłacanej AFMB. Wreszcie wydaje się, że przedsiębiorstwa transportowe były faktycznie uprawnione do zwalniania z pracy, a część kierowców była już pracownikami tych przedsiębiorstw przed zawarciem umów o pracę z AFMB.

UWAGA: Odesłanie prejudycjalne pozwala sądom państw członkowskich, w ramach rozpatrywanego przez nie sporu, zwrócić się do Trybunału z pytaniem o wykładnię prawa Unii lub o ocenę ważności aktu Unii. Trybunał nie rozpoznaje sporu krajowego. Do sądu krajowego należy rozstrzygnięcie sprawy zgodnie z orzeczeniem Trybunału. Orzeczenie to wiąże w ten sam sposób inne sądy krajowe, które spotkają się z podobnym problemem.

Dokument nieoficjalny, sporządzony na użytek mediów, który nie wiąże Trybunału Sprawiedliwości.

[Pełny tekst](#) wyroku jest publikowany na stronie internetowej CURIA w dniu ogłoszenia.

Osoba odpowiedzialna za kontakty z mediami: Ireneusz Kolowca ☎ (+352) 4303 2793