



Delodajalec voznikov težkih tovornih vozil, zaposlenih v mednarodnem cestnem prometu, je podjetje, ki ima dejanski nadzor nad temi vozniki, ki nosi stroške njihovih plač in ki dejansko odloča o odpovedih njihovih pogodb o zaposlitvi

V sodbi AFMB in drugi (C-610/18), razglašeni 16. julija 2020, je veliki senat Sodišča razsodil, da je delodajalec voznika tovornega vozila v mednarodnem prometu v smislu uredb št. 1408/71¹ in št. 883/2004² podjetje, ki ima dejanski nadzor nad tem voznikom tovornih vozil, ki v praksi nosi ustrezajoče stroške njegove plače in ki dejansko odloča o odpovedi njegove pogodbe o zaposlitvi, ne pa podjetje, s katerim je navedeni voznik tovornega vozila sklenil pogodbo o zaposlitvi in ki je v tej pogodbi formalno navedeno kot delodajalec tega voznika.

V sporu o glavni stvari je AFMB Ltd, družba s sedežem na Cipru, s prevoznimi podjetji s sedežem na Nizozemskem sklenila pogodbe, v katerih se je proti plačilu provizije zavezala, da bo poskrbela za upravljanje težkih tovornih vozil teh podjetij v imenu navedenih podjetij in na njihovo tveganje. Ta družba je sklenila tudi pogodbe o zaposlitvi z vozniki tovornih vozil v mednarodnem prometu, ki prebivajo na Nizozemskem, v katerih je bila imenovana za njihovega delodajalca. Ti vozniki tovornih vozil so v imenu prevoznih podjetij svojo dejavnost opravljali v dveh ali več državah članicah oziroma tudi v eni ali več državah Evropskega združenja za prosto trgovino (EFTA).

Družba AFMB in vozniki so izpodbijali odločbe Raad van bestuur van de Sociale verzekeringsbank (upravni odbor zavoda za socialno zavarovanje, Nizozemska) (v nadaljevanju: SvB), v katerih je bilo ugotovljeno, da se za te voznike uporablja nizozemska zakonodaja na področju socialne varnosti. Po mnenju SvB naj bi bilo namreč za delodajalce teh voznikov treba šteti le prevozna podjetja s sedežem na Nizozemskem, zaradi česar naj bi se uporabljala nizozemska zakonodaja, medtem ko družba AFMB in vozniki trdijo, da bi bilo za delodajalca treba šteti družbo AFMB in da se, ker je njen sedež na Cipru, uporablja ciprska zakonodaja.

V teh okoliščinah je predložitveno sodišče, ki poudarja odločilnost tega vprašanja za določitev nacionalne zakonodaje na področju socialne varnosti, ki se uporablja, Sodišču predlagalo, naj pojasni, ali je za „delodajalca“ zadevnih voznikov treba šteti prevozna podjetja ali družbo AFMB. Na podlagi uredb št. 1408/71 in št. 883/2004 namreč za osebe, kot so zadevni vozniki, ki svojo dejavnost opravljajo v dveh ali več državah članicah, ne da bi bile pretežno zaposlene na ozemlju države članice, kjer prebivajo, na področju socialne varnosti velja zakonodaja države članice, v kateri je statutarni sedež ali poslovna enota delodajalca.

Sodišče je najprej ugotovilo, da uredbi št. 1408/71 in št. 883/2004 za določitev pomena pojmov „delodajalec“ in „osebje“ nikakor ne napotujeta na nacionalno zakonodajo ali prakso. Zato je

¹ Uredba Sveta (EGS) št. 1408/71 z dne 14. junija 1971 o uporabi sistemov socialne varnosti za zaposlene osebe, samozaposlene osebe in njihove družinske člane, ki se gibljejo v Skupnosti, v različici, kakor je bila spremenjena in posodobljena z Uredbo Sveta (ES) št. 118/97 z dne 2. decembra 1996 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 5, zvezek 3, str. 3), kakor je bila spremenjena z Uredbo (ES) št. 631/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 31. marca 2004, zlasti njen člen 14, točka 2(a) (v nadaljevanju: Uredba št. 1408/71).

² Uredba (ES) št. 883/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o koordinaciji sistemov socialne varnosti (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 5, zvezek 5, str. 72), kakor je bila spremenjena z Uredbo (EU) št. 465/2012 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. maja 2012 (UL 2012, L 149, str. 4), zlasti njen člen 13(1)(b).

potrebna avtonomna in enotna razlaga tega pojma, pri kateri se ne upoštevajo zgolj izrazi iz tega pojma, temveč tudi kontekst upoštevni določb in cilj, ki se poskuša doseči z zadevno ureditvijo.

Glede uporabljenih izrazov in konteksta je Sodišče na eni strani navedlo, da odnos med „delodajalcem“ in njegovim „osebjem“ pomeni, da je med njima razmerje podrejenosti. Na drugi strani je poudarilo, da je treba upoštevati objektivni položaj, v katerem je zadevni delavec, in vse okoliščine njegove zaposlitve. Čeprav je lahko sklenitev pogodbe o zaposlitvi pokazatelj obstoja razmerja podrejenosti, pa ta okoliščina sama po sebi ne omogoča, da se nedvomno ugotovi, da obstaja tako razmerje. Za tako ugotovitev je namreč treba upoštevati ne le informacije, ki jih formalno vsebuje pogodba o zaposlitvi, ampak tudi način, kako se obveznosti, ki jih imata tako delavec kot zadevno podjetje, v praksi izpolnjujejo. Tako je treba ne glede na besedilo pogodbenih dokumentov opredeliti subjekt, pod nadzorom katerega je dejansko delavec, ki v praksi nosi ustrezajoče stroške plače tega delavca in ki dejansko odloča o odpovedi njegove pogodbe o zaposlitvi.

Po navedbah Sodišča bi razlaga, ki bi temeljila le na formalnih elementih, kot je sklenitev pogodbe o zaposlitvi, podjetjem omogočila, da premestijo kraj, ki ga je treba šteti za upoštevne za določitev nacionalne zakonodaje o socialni varnosti, ki se uporabi, taka premestitev pa v resnici ne spada v cilj zagotovitve učinkovitega uresničevanja prostega gibanja delavcev, ki se poskuša doseči z uredbama št. 1408/71 in št. 883/2004. Sodišče navaja, da je namen sistema, ki ga določata ti uredbi, zgolj spodbujati koordinacijo nacionalnih zakonodaj na področju socialne varnosti, vendar ugotavlja, da bi bil cilj, ki se z navedenima uredbama poskuša doseči, lahko ogrožen, če bi sprejeta razlaga podjetjem olajšala možnost uporabe povsem umetnih konstruktov, da bi lahko uporabila ureditev Unije zgolj zato, da bi imela korist od razlik med nacionalnimi sistemi.

V obravnavani zadevi je Sodišče ugotovilo, da se zdi, da so vozniki tovornih vozil del osebja prevoznih podjetij in imajo za delodajalce ta podjetja, zato se zanje uporablja nizozemska zakonodaja na področju socialne varnosti, kar pa mora preveriti predložitveno sodišče. Te voznike tovornih vozil so pred sklenitvijo pogodb o zaposlitvi z družbo AFMB namreč izbrala prevozna podjetja sama in so po sklenitvi navedenih pogodb svojo dejavnost opravljali v imenu in na tveganje teh prevoznih podjetij. Poleg tega so dejanske stroške njihovih plač prek provizije, ki je bila izplačana družbi AFMB, prevzela prevozna podjetja. Nazadnje, zdi se, da so prevozna podjetja dejansko odločala o odpovedih pogodb o zaposlitvi teh voznikov, del voznikov tovornih vozil pa je bil pred sklenitvijo pogodb o zaposlitvi z družbo AFMB že zaposlen pri teh podjetjih.

OBVESTILO: S predlogom za sprejetje predhodne odločbe lahko sodišča držav članic v zvezi s sporom, o katerem odločajo, Sodišču predložijo vprašanja o razlagi prava Unije ali veljavnosti aktov Unije. Sodišče ne odloči o nacionalnem sporu. Zadevo reši nacionalno sodišče v skladu z odločbo Sodišča. Ta odločba je enako zavezujoča za druga nacionalna sodišča, ki obravnavajo podoben problem.

Neuradni dokument za medije, ki Sodišča ne zavezuje.

[Celotno besedilo](#) sodbe je objavljeno na spletnem mestu CURIA na dan razglasitve.

Kontaktna oseba: Ireneusz Kolowca ☎ (+352) 43032793