

ВИЗИТКА



Адвокат Мадлен Кавръкова е доктор по международно частно право, защитила е дисертация върху CMR. Тя е председател на Асоциацията за развитие на правото и адвокат на Съюза на международните превозвачи.

Новият режим при командировките

На 9 март 2017 г. служебният министър на труда и социалната политика Гълъб Донев издаде становище относно прилагането на Наредбата за условията и реда за командироване и изпращане на работници и служители в рамките на предоставяне на услуги. Становището не представлява автентично тълкуване по смисъла на Закона за нормативните актове и няма обвързваща сила спрямо правоприлагащите органи и частноправните субекти. Въпреки това считам, че това е крачка към изясняване на действителната воля при изготвянето и приемането на Наредбата. В становището се изяснява въпросът, как се пренасят режимът на командироване по спорния чл. 121 а от КТ и разпоредбите на Наредбата на плоскостта на международния автомобилен транспорт

Съгласно становището чл. 121 а от КТ се прилага в три случая:

- ◆ Когато се извършва каботаж по смисъла на Регламент 1072/2009 и Регламент 1073/2009;
- ◆ Когато българско транспортно предприятие от група предприятия командирова работник или служител (изрично е споменато и шофьор) в предприятие от същата група предприятия, установено в друга държава членка.
- ◆ Когато българско предприятие, което осигурява временна работа, изпрати работник или служител (шофьор) в предприятие ползвател в приемащата държава членка.

Това тълкуване съвпада с нашето разбиране за приложното поле на Наредбата и чл. 121 а от Кодекса и дискусиата, която от Съюза на международните превозвачи повдигнахме при приемането на текстовете в края на декември 2016 г. В процеса на изясняване на правните понятия и фактическите състави на разпоредбите се откри втори спорен въпрос, а именно „Какво е каботаж?“. Изрази се становища относно обхвата на каботажните превози, с които не можем да се съгласим. Дадохме се примери, че „каботаж“ ще бъде налице, когато „немски производител наеме българско транспортно предприятие да достави определени стоки в Германия“, като е без значение държавата по мястото на натоварване. Това разбиране противоречи на легалната дефиниция на понятието каботаж, дадено в Регламент 1072/2009. Съгласно чл. 2 ал. 2 т. 6 от Регламента понятието „каботажни превози“ означава вътрешен превоз за чужда сметка или срещу възнаграждение, извършван временно в приемащата държава членка. Регламентът съдържа цяла глава III, която урежда видовете каботаж, времетраене и брой превози. Каботажът се определя като

вътрешен превоз на стоки, извършван временно в приемаща държава членка от чуждестранни превозвачи. „Временно“ се определя от Регламент (ЕО) № 1072/2009 като три каботажни превоза в рамките на период, не по-дълъг от 7 дни след международен превоз до приемащата държава. Освен общите принципи на каботаж в Регламента се разглеждат специфични правила на осъществяването му, както и специална предпазна процедура, която дава защита на държавата членка, която счита, че са налице „смущения в националния транспортен пазар“. Съгласно чл. 10 §2 сериозни смущения на националния транспортен пазар в определена географска област означава „съществуване на специфични за пазара проблеми, които водят до сериозен, потенциално дългосрочен превес на предлагането над търсенето, който представлява заплаха за финансовата стабилност и оцеляването на значителен брой превозвачи“. Географската област може да включва повече от една държава членка. С други думи, към настоящия момент е предвидена процедура, която всяка държава членка или с участието на няколко държави членки може да се задейства от Европейската комисия, която да допусне предприемане на мерки за „защита“ срещу извършването на каботажни превози, които усложняват транспортния пазар в дадена държава членка или географска област. Това има значение за изясняване на понятието каботажни превози и мерките, които европейският законодател е предвидил за устойчивостта на транспортния пазар в Европа и обезпечаването на лоялна конкуренция между превозвачите. В този смисъл е съображение 17 от Регламент 1072/2009 година, където се предвижда Директива 96/71/ЕО на Европейския парламент и на



Съвета от 16 декември 1996 г. относно командироването на работници в рамките на предоставяне на услуги да се прилага единствено при извършването на каботажни превози. Това правно положение не застрашава интересите на българските транспортни работодатели и е справедливо разрешение на проблема с трудовото възнаграждение на водачите.

Обезпокоителното е, че ЕК търси решение на въпроса със социалния дъмпинг единствено в посока изравняване на трудовите възнаграждения на шофьорите в държавите членки, без да държи сметка, че така се нарушават правилата за лоялна конкуренция и свободно предоставяне на услуги в рамките на Съюза. Липсата на резултат от наказателните процедури, започнали срещу Германия и Франция, дава толеранс на предприятиите в тези държави едностранни и незаконни мерки, които нарушават нормалната работа на превозвачите, установени в другите държави членки. Разликите в заплатите са неизбежни за целия вътрешен пазар, като не се отчита, че в сектора на автомобилния транспорт тези разлики са най-малки. Не се работи за преустановяване на порочната практика, въведена от транспортните предприятия от т.нар. стари държави членки, да регистрират фирми пощенски кутии в България, да наемат български шофьори и да ги изпращат да работят в техните държави по произход при заплащане на възнаграждения, съответстващи на българските стандарти. Всъщност именно това е социален дъмпинг – практиките, които се стремят да заобиколят или нарушат социалното законодателство в собствената държава, за да се извлекат конкурентни предимства. Точно тези случаи визира и Директивата, която цели да пресече случаите, когато изпратеният работник ще работи една и съща работа с другите работници, но при по-неблагоприятни условия. По наше мнение Комисията трябва да работи в две посоки – да се регламентирано по-детайлно условията за установяване и достъп до пазара на автомобилните превозвачи при паралелен засилен мониторинг, който да гарантира еднаквото прилагане на тези условия във всички държави членки. Да се изработят правила за избяг-

ване на натрупването на множество последователни седемдневни каботажни периоди и изпращането на шофьори с цел извършването единствено на вътрешни превози в приемащата държава членка.

FROTCOM[®]
INTELLIGENT FLEETS

Интелигентна система
за GPS проследяване и
флийт мениджмънт



научете повече на: www.frotcom.com

ABSTRACT IN ENGLISH

New Regime for Business Trips

Attorney at law Madlen Kavrakova is a Doctor of International Private Law and defended a dissertation on CMR. She is a Chairman of the Law Development Association and a lawyer of the Union of International Carriers. She comments for KAMIONI the regulations of business trips of international drivers.