

**ОТВОРЕНО ПИСМО НА „АЛИАНСА ЗА БЪДЕЩЕТО НА ТРАНСПОРТА”**

**ОТНОСНО ТРАНСПОРТНИЯ ПАКЕТ**

Съюзът на международните превозвачи (България), Транспорт и логистика Полша (TLP), Литовското национално сдружение на автомобилните превозвачи Linava, Румънското сдружение за международен автомобилен транспорт ARTRI, Сдружението на хърватските автомобилни превозвачи и Македонското сдружение Makam-Trans – членове на Алианса за бъдещето на транспорта - създаден на 28 април 2017 г. във Варшава, възнамеряват да създадат платформа за редовно сътрудничество и обмен на информация между Организациите относно всякакви пътни инициативи и всякакви други законодателни действия на европейско и местно ниво, които могат да повлияят на нормалното функциониране на Единния пазар.

В тази връзка, на 30 юни в Брюксел членовете на Алианса организираха конференция на Алианса „Транспортния пакет – перспективата за социалните партньори”. Дискусията беше фокусирана върху социалните апсекти на Транспортния пакет „Европа на длан”, публикуван от Европейската комисия на 31 май 2017 г.

Дискусиите на членовете на Алианса и на гостите на конференцията доведоха до ясното заключение, че въпреки намерението на Европейската комисия да изясни и опрости съществуващите правила относно автомобилния транспорт в ЕС, пакетът съдържа повече въпроси, отколкото решения. Освен това, Транспортният пакет, от гледна точка на членовете на Алианса не решава въпроса за протекционистичните мерки, както и може да доведе до сериозно нарушение на свободното движение на стоки и услуги в целия ЕС.

Организациите от Алианса вече са инициирали конкретни действия на ниво Европейски съюз с цел започване на дискусия за осигуряването на свободното движение на услуги и стоки в Европейския съюз. Тези действия ще бъдат продължени, тъй като текущите дебати относно Транспортния пакет са политически повлияни и гласът на транспортната индустрия не е взет предвид в достатъчна степен.

Вярваме, че създаването на по-развит и по-честен вътрешен пазар е приоритет на Комисията и затова Комисията, като пазител на Договорите, следва да подсигури, че новите правила ще бъдат изпълними във всички държави членки на ЕС. Промените в Регламент 561/2006, Регламент 1071/2009, Регламент 1072/2009 и Регламент 1073/2009 трябва да бъдат дискутирани в детайли с транспортните сектори във всички държави членки.

Като фирми и организации от международния транспортен сектор, не можем да останем извън основния обсег на дискусията и не можем да допуснем ситуация, при която решения за бъдещето на транспорта да бъдат взимани без задълбочена дискусия относно влиянието на предложените промени в пакета върху нормалното функциониране на транспортните фирми и Вътрешния пазар.

Предложената система за командироване на работници, приложима към изключително мобилните работници в транспортния сектор (според Транспортния пакет), дори и предложената дерогация на някои задължения, свързани с командироването на работници, не беше прецизирана в достатъчна степен.

Споменатият специален закон не съответства на дефиницията за командироване на работници (изработена главно за целите на строителния сектор) и не е координиран на вътрешно ниво с множеството задължения в Директивата за командироването и нейната ревизия, със социално-осигуритените системи и с правата и задълженията на фирмите от трети държави, които предоставят своите услуги в ЕС.

Участниците в дискусията, проведена по време на конференцията „Транспортния пакет – перспективата за социалните партньори” зададоха следните конкретни въпроси на Европейската комиси я, засягащи ключовите елементи от Транспортния пакет. Отговорите на въпросите ще бъдат важни за изработването на подробна позиция на Алианса за бъдещето на транспорта относно Транспортния пакет. Въпросите са следните:

* Изяснение защо командироването на работници е избрано като модел на работа за международните шофьори независимо от изключително мобилната природа на тяхната работа;
* Какви социално-осигурителни правила, в частност задължения, свързани със социално-осигурителните вноски и пенсионирането, следва да бъдат прилагани към командированите работници в транспортния сектор, ако тези работници бъдат командировани във всички 28 държави членки в едни и същи времеви периоди. Следва ли работниците да бъдат подчинени на местните социално-осигурителни системи на всички държави на командироване? Коя приемаща държава ще бъде отговорна за заплащането на пенсията на работника? Как Европейската комисия възнамерява да осигури работниците от забранено усвояване на социално-осигурителните плащания?
* Какво ще бъде влиянието на Транспортния пакет върху фирмите от трети държави, предоставящи услуги в ЕС?
* Как следва да бъде разбирано понятието „завръщане вкъщи”? В частност, става въпрос за ситуацията, в която работникът възнамерява да прекара редовната седмична почивка в държава членка, различна от тази на командироване (напр. при кратки празнични периоди). “Завръщането вкъщи” е задължение или право на работника?
* Защо Европейската комисия запазва ограничението в дните за каботажа, след като правилата за командироване следва да бъдат приложими към работниците в транспорта от първия ден на пътуването?
* Как понятията "обичайно място на работа", "действително място на извършване на бизнес дейностите” следва да бъдат разбирани в контекста на транспорта. Тези понятия може да имат значение в строителния сектор, но не съответстват на природата на международния транспорт;
* Кога и как Европейската комисия ще реши въпросите, свързани с липсата на инфраструктура за сектора на международния транспорт, включително във връзка със социалните помещения за шофьорите или безопасните парко-зони.
* Защо се дискутират точно 4 различни времеви предела относно броя на общите работни дни за един календарен месец, прекарани в приемащата държава членка, над който правилата за минималното заплащане и годишния платен отпуск в приемащата държава се прилагат за чуждия оператор. 3, 5, 7 и 9 дни. Пресметнато е, че очакваните спестявания на оператор са резултат главно от опцията за 9 работни дни на месец като предел. Тези спестявания са пресметнати в размер на €785 милиона на година административни разходи. Защо това пресмятане не е взето предвид?
* Каква е базата за изчисляване на работен ден (паузи и почивки, както и периоди на разположение, прекарани на територията на приемаща държава членка)?
* Защо не бяха проведени дискусии относно възможността за създаване на специален закон за командированите транспортни работници, който да е в смисъл промяна на тяхната категоризация – транспортните работници са мобилни работници, които са временно в приемащата държава и не се интегрират в нейната трудовоправна система.

Следва да се подчертае, че Алиансът за бъдещето на транспорта силно се противопоставя на избраната система на работа за международните шофьори – командироването на работници – като противоречаща на мобилната природа на тяхната дейност и на непредвидиия характер на транспортните услуги. Изключението от 3 дни, предложено в Транспортния пакет, е привидно такова, тъй като не изключва краткосрочните транспортни дейности от директивата за командироване. Новите правила за изчисляване на дните на командироване и каботажа могат да доведат до нарушаване на пазара, както и до санкции, свързани с прекарването на седмичните почивки извън кабината.

Като Алианс настояваме да има допълнителни срещи преди финалната фаза на законодателната процедура, свързана с Транспортния пакет. Разговорите би следвало да бъдат фокусирани върху темите, споменати по-горе, което ще спомогне за запазването на основните свободи на ЕС.