



АЕБТРИ

**Асоциация
на българските
предприятия
за международни
превози
и пътищата**

ЧЛЕН НА IRU

София 1680 ул. "Искърски пролом" 6
тел.: (02) 859-01-21, 958-14-13
факс: (02) 958-12-59, 958-10-91
E-mail: aebtri@aebtri.com

ДО

**Г-ЖА МАРИАНЕ ТИСЕН
КОМИСАР ПО ЗАЕТОСТТА, СОЦИАЛНИТЕ ВЪПРОСИ
И МОБИЛНОСТТА НА ТРУДА**

**Г-ЖА ВИОЛЕТА БУЛЦ
КОМИСАР ПО ТРАНСПОРТА**

**Г-ЖА ЕЛЖБЕТА БИЕНКОВСКА
КОМИСАР ПО ВЪТРЕШНИЯ ПАЗАР,
ИНДУСТРИЯТА, ПРЕДПРИЕМАЧЕСТВОТО
И МСП**

**European Commission
Rue de la Loi / Wetstraat 200
1049 Brussels
Belgium**

УВАЖАЕМИ КОМИСАРИ,

Асоциацията на българските предприятия за международни превози и пътищата (АЕБТРИ) е основана през 1962 г. и е активен член на Международния съюз за автомобилен транспорт (ИРУ). АЕБТРИ е гарант на системата ТИР в Република България. Членове на асоциацията са фирми и организации, които извършват международен автомобилен транспорт или чиято дейност има отношение към автомобилните превози на пътници и товари.

Тъй като нашата асоциация е тясно ангажирана с автомобилния транспорт, бихме искали да насочим Вашето внимание към нов, много сериозен проблем, който е с потенциал да разруши системата на европейския сектор автомобилен транспорт.

От 1.1.2015 г. за първи път в Германия се въведе минимална работна заплата. За разлика от установената практика във всички останали страни със законово установена минимална работна заплата, включително България, компетентните власти в Германия **прилагат** изискванията на новия Закон за минималната заплата (**Mindestlohngesetz**) не само спрямо местните транспортни предприятия, но и спрямо чуждестранните превозвачи, извършващи каботажни и/или международни превози до/от и транзит през територията на Германия. Предвидените глоби при нарушения са в рамките на 300 000 евро. Транспортните фирми със седалище в чужбина са длъжни да изплащат на своите шофьори, извършващи превози до/от/транзит и в Германия, по 8,50 евро за всеки час работно време на немска територия. За целите на контрола превозвачите трябва да изпращат предварително писмено уведомление на немски език до немските митници с данни за шофьорите и график на тяхната работа на територията на страната за следващите 6 месеца. Същият закон ги задължава да водят записи за работното

Out/Изх. №	150
19 -01- 2015	
AEBTRI	

време на тези шофьори на немски език, както и да изготвят и съхраняват и следните документи на немски език – трудови договори, отчети на работните заплати, документи за реално изплатени суми, които да представят при поискване в Германия.

Новите разпоредби в Германия ще имат негативни последици не само за транспорта, но ще рефлектират върху търговията, цените на стоките и в крайна степен ще доведат до понижаване на конкурентоспособността на европейската икономиката като цяло. Само в България за извършване на международни автомобилни превози са лицензирани 11 300 предприятия, като над 80% от тях превозват пътници и товари в ЕС. От новите мерки ще бъдат засегнати не само превозите до/от Германия, която е един от основните търговски партньори на нашата страна, а и пряко ще бъдат повлияни нашият транспорт и търговия с още 10 страни от ЕС, до които се стига транзит през Германия. А какво ще се случи, ако всички страни от ЕС, в които има законово установени минимални заплати, въведат подобни мерки?

Под претекста за създаване на лоялна конкурентна среда на практика **с този закон се дискриминират всички чуждестранни превозвачи**, които освен минималната работна заплата в Германия ще трябва да наемат допълнително служители, които да изготвят и превеждат документи за немските контролни органи, ще трябва да плащат на немски адвокати и счетоводители за консултации и са застрашени от огромни глоби поради неприложимостта на разпоредбите. **Този закон**, водещ до неимоверно увеличение на административната и финансова тежест за транспортните предприятия, издига сериозна бариера пред извършването на международни превози и така **застрашава един от стълбовете на общия пазар – свободното предоставяне на услуги.** Новите разпоредби в Германия са огромна крачка назад по пътя към формирането на общия европейски пазар. Превозвачите оценяват ситуацията в момента като значително по-неблагоприятна дори в сравнение с периода преди либерализацията на двустранните и транзитните превози в ЕС от преди повече от 20 години.

Към момента цари пълно объркване и хаос сред транспортния бранш поради невъзможността да изпълни изискванията на новия немски закон.

Превозвачите не могат да изпълнят вмененото им задължение да подават уведомление с план график на работата на своите шофьори. Няма фирма в международния транспорт, която да определи дори за непосредствено предстоящите превози точно кога шофьорът ще стигне до територията на Германия, колко дълго ще трае превозът му там или кога ще е следващият му превоз. Повечето превозвачи намират товари в последния момент от производители, търговци, спедитори или онлайн борси, а дори и тези, които работят по дългосрочни договори, не знаят колко време ще отнеме товаренето и разтоварването, колко ще престоят по границите, включително на вътрешните шенгенски граници на ЕС, с колко ще бъде забавено предвижването на превозните средства от влошени метеорологични условия, ПТП, затворени пътища, забрани за движение и др. В същото време глобата за неподаване на такова уведомление или за неточно попълнени данни е 30 000 евро.

Превозвачите не могат да изпълнят и вмененото им задължение да водят записи на работното време, защото не знаят кои часове трябва да отчитат. Например чрез Международния съюз за автомобилен транспорт получихме информация, подадена от немските митници, че това са часовете, в които шофьорът е управлявал автомобил или е извършвал друга работа, а прекъсванията, дневните и седмичните почивки не се включват. Поради липса на

инструкции по отношение на времето на разположение се обърнахме за разяснение към немското Министерство на труда и социалните въпроси. В отговора напълно се игнорира Директива 2002/15 за работното време на мобилните работници, а се цитират три вида време на разположение (понятия, несъществуващи в правото на ЕС) и ни се дава съвет да се обърнем към немски адвокат по трудово право?!?, защото министерството не прави тълкувания на конкретни казуси.

Превозвачите не могат да изпълнят и вмененото им задължение да изплатят минималната заплата в Германия, поради факта, че не съществува методология, практика и указания как да се изчислят дължимите суми по немското законодателство на шофьори, назначени на работа по българското законодателство, което определя съвсем различна система на заплащане, с различна структура на работната заплата, в която не съществува терминът почасово заплащане. По тези въпроси получихме съвет от немското Министерство на труда и социалните въпроси да се обърнем към немски счетоводител, специалист по работната заплата?!?

Имайки предвид пагубното влияние на новия немски закон за минималната работна заплата върху сектора, общия пазар и икономиката на ЕС се обръщаме към Вас, уважаеми комисари, с молба за спешни мерки за отмяна на прилагането му спрямо международния автомобилен транспорт.

С уважение,

ПЛАМЕН ЦАЛКОВ
Генерален директор

