



# Trace 2

**Ефективно и хармонизирано прилагане на  
пакет за мобилност 1**

ПОДГОТВЕНА ОТ: CORTE, ETF, IRU и SQUARIS Consultants



С подкрепата на: Северин Пикар

Окончателна версия  
MOVE/C1/SER/2021-274/SI2.870921  
MOVE/2021/OP/0006

**ЗА**

**ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ**

Генерална дирекция "Мобилност и транспорт"

Дирекция С - Земя

Единица С.1 - Автомобилен транспорт

1049 Брюксел

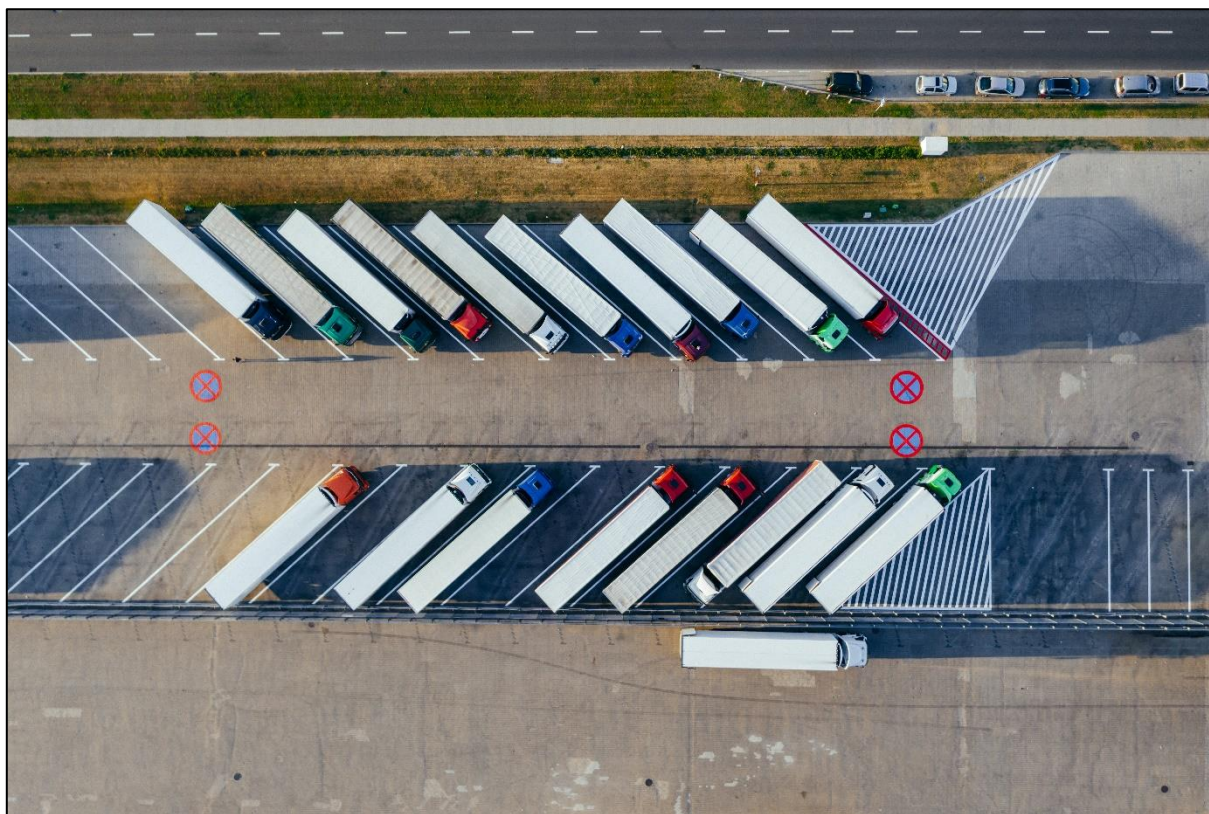
Електронна поща: [Move-C1-Secretariat@ec.europa.eu](mailto:Move-C1-Secretariat@ec.europa.eu)

**ОТКАЗ ОТ ПОЛЗВАНЕ** - Този документ е насочваща бележка и включените в него препоръки нямат задължителен характер. Той е създаден от авторите в съответствие с Договор №: MOVE/C1/SER/2021-274/SI2.870921 (MOVE/2021/OP/0006) с Европейския съюз. Изразените становища са единствено на изпълнителя и не представляват официалната позиция на възложителя.

Оригиналната английска версия на този документ е преведена на вашия език с помощта на софтуер. Това не е официален превод. В случай на каквото и да е несъответствие, оригиналната английска версия на документа ще има предимство.



# Ръководство за прилагане на TRACES2 относно Директива 2020/1057 - командироване на водачи



## Съдържание

1.	Въведение .....	1
2.	Разбиране на правилата .....	3
2.1	Взаимодействие между <i>lex specialis</i> и свързаните с него правила на ЕС .....	3
2.2	Дейности на автомобилния транспорт - в командироването или извън него? .....	4
2.2.1	Правила, приложими към превоза на товари .....	4
2.2.2	Правила, приложими за превоз на пътници .....	8
2.3	Командироване или не - приложими условия на труд .....	11
2.3.1	Възнаграждения и надбавки .....	12
2.3.2	Изчисляване на продължителността на командироването .....	14
2.4	Други случаи.....	15
2.4.1	Шофьори, наети чрез агенции за временна работа.....	15
2.4.2	Вътрешнокорпоративен трансфер.....	15
2.4.3	Операции с трети държави.....	15
2.4.4	Самостоятелно заети водачи.....	16
3.	Прилагане на правилата .....	18
3.1	Административни правила и мерки за контрол .....	18
3.2	Крайпътни проверки .....	20
3.2.1	Цел.....	20
3.2.2	Документи, които трябва да се изискват, и какво да се търси .....	21
3.2.3	Червени знамена.....	29
3.2.4	Възможни начини за провеждане на крайпътни проверки: Последователност и контролен списък с въпроси. ....	31
3.3	Проверки на ІМІ.....	38
3.3.1	Преглед на модулите на ИСВП .....	38
3.3.2	Цели.....	40
3.3.3	Документи, които могат да бъдат поискани .....	40
3.4	Сътрудничество между органите.....	42
3.4.1	Взаимопомощ с държавата-членка на установяване .....	42
3.4.2	Ролята на социалните партньори.....	43
	Приложение 1: Кога водачът е в обхвата на правилата за командироване или извън него: обяснение за товарния транспорт. ....	44
	Приложение 2: Кога водачът е в обхвата на правилата за командироване или извън него: обяснения за пътническият транспорт .....	69
	Приложение 3: Определяне на приложимото трудово право - Регламент "Рим I.....	80

## Съкращения и акроними

CJEU	Съд на Европейския съюз
ЕС	Европейски съюз
DG MOVE	Генерална дирекция "Мобилност и транспорт"
IMI	Информация за вътрешния пазар (система)
ВЪПРОСИ И ОТГОВОРИ	Въпроси и отговори
RTPD	Декларация за командироване в автомобилния транспорт

## Списък на карета, фигури и таблици

Карета 1 - Командироване - приложими условия съгласно стандартите на приемащата страна.....	12
Карета 2 - Важността на каналите за комуникация между правоприлагащите органи .....	20
Карета 3 - Пример за декларация за командироване.....	22
Карета 4 Сканиране по пътя стъпка по стъпка .....	27
Карета 5 - Контролен списък с въпроси за крайпътни проверки при превоз на стоки.....	34
Карета 6 - Контролен списък с въпроси за крайпътни проверки на превоза на пътници ..	35
Карета 7 - Показатели за определяне на обичайното място на работа на водачите.....	82
Фигура 1 Стъпка по стъпка към крайпътния контрол .....	33
Фигура 2 - Подход "стъпка по стъпка" за транспортиране на стоки.....	36
Фигура 3 - Стъпка по стъпка за превоз на пътници.....	37
Таблица 1 - Приложими правила за превоз на товари - преглед.....	8
Таблица 2 - Преглед на <i>lex specialis</i> по отношение на превоза на пътници .....	11

# 1. Въведение

В настоящия документ се разглежда прилагането на правилата за командироване в сектора на автомобилния транспорт, както са изменени от социалния стълб на пакета за мобилност I<sup>1</sup>. Успешното прилагане<sup>2</sup> ще зависи до голяма степен от споделеното и задълбочено разбиране на приложимите правила и от ефективното сътрудничество между всички компетентни органи във всяка държава членка, както и между всички държави членки.

Нови разпоредби относно прилагането на правилата за командироване на водачи на пътни превозни средства бяха въведени с Директива (ЕС) 2020/1057<sup>3</sup> като *lex specialis* към общите правила за командироване на работници, установени в Директива 96/71/ЕО<sup>4</sup> (наричана по-долу "Директивата за командированите работници"), и към Директива 2014/67/ЕС<sup>5</sup> (наричана по-долу "Директивата за правоприлагането").

В качеството си на *lex specialis* Директива 2020/1057 предвижда специфични правила, които да определят по-специално:

- кога даден водач трябва да се счита за командирован и кога не трябва да се счита за командирован въз основа на естеството на транспортната(ите) операция(и), извършвана(и) от този водач.
- административните изисквания и мерките за контрол, приложими преди, по време и след публикуването.

От държавите - членки на ЕС, се изискваше да транспонират тази директива във вътрешното си законодателство до 2 февруари 2022 г.

За всички сектори, включително автомобилния транспорт, командироването е временно назначение извън обичайното работно място. Регламент (ЕО) № 593/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 2008 г. относно приложимото право към договорни задължения (известен също като "*Рим I*")<sup>6</sup> е правото на ЕС, което помага при определянето на това кое национално трудово право урежда трудовия договор, като се взема предвид обичайното място на работа.

---

<sup>1</sup> Пакетът за мобилност I се състои от два регламента (ЕС) 2020/1054, (ЕС) 2020/1055 и една директива (ЕС) 2020/1057.

<sup>2</sup> За целите на настоящото ръководство терминът "изпълнение" следва да се разбира като контрол на спазването на изискванията. Определянето на санкциите и тяхното изпълнение са извън обхвата на настоящия документ. В случай на нарушения санкциите трябва да се прилагат в съответствие с националното законодателство, като се вземат предвид принципите на ЕС за пропорционалност, ефективност и възпиращ ефект.

<sup>3</sup> Директива 2020/1057 за определяне на специфични правила във връзка с Директива 96/71 и Директива 2014/67 за командироване на водачи в сектора на автомобилния транспорт и за изменение на Директива 2006/22 по отношение на изискванията за прилагане и Регламент 1024/2012. (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32020L1057>)

<sup>4</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A01996L0071-20200730>

<sup>5</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32014L0067>

<sup>6</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32008R0593>

Настоящият документ с насоки се спира на *lex specialis* и преследва следната двойна цел:

- да развие ясно и споделено разбиране за новите правила, въведени с пакет "Мобилност I" във връзка с командироването на водачи, и
- предоставяне на насоки на правоприлагащите органи за това как да контролират правилата за публикуване.

Настоящото ръководство е резултат от дискусиите с членовете на фокусната група, създадена в рамките на TRACE 2, относно командироването на водачи. Групата включваше национални транспортни органи и социални партньори с опит в областта на правоприлагането.

В първата част на настоящия документ са описани материалноправните норми: *lex specialis* и как той следва да се чете във връзка със свързаните правни инструменти. Въз основа на това разбиране втората част има за цел да идентифицира основните предизвикателства в областта на правоприлагането и най-добрите практики за тяхното преодоляване. Подробно обяснение на *lex specialis по отношение на* пътническия и товарния транспорт може да бъде намерено съответно в приложения 1 и 2. Контекстуална информация за приложимото право към трудовите договори е представена в приложение 3.



## 2. Разбиране на правилата

### 2.1 Взаимодействие между *lex specialis* и свързаните с него правила на ЕС

Командираният работник е "работник, който за ограничен период от време извършва своята работа на територията на държава-членка, различна от държавата, в която обикновено работи"<sup>7</sup>. Така ситуацията на командироване включва съществуването на стабилно трудово правоотношение в една държава-членка, в която се очаква работникът да се завърне след приключване на периода на командироване в друга държава-членка. Декларациите за командироване съгласно Директива 2020/1057 трябва да включват информация за приложимото право към трудовия договор. Контекстна информация за това как да се определи приложимото право към трудовите договори, като се има предвид обичайното място на работа на водачите, може да се намери в приложение 3 към настоящите насоки.

В Директивата за командированите работници се изброяват редица основни условия на труд, съдържащи се в закона и/или колективните трудови договори, които ще се прилагат за водача по време на командироването.

Както е описано в следващия раздел 2.2 Автомобилни превози - в командировка или извън нея?, *lex specialis* определя видовете автомобилни транспортни операции, които водят до прилагането на Директивата за командироването на работници, и тези, които не водят до прилагането ѝ, в зависимост от степента на връзка, която се предполага, че е налице с територията на приемащата държава членка. Съгласно съображение 9 от *lex specialis* основният принцип за определяне на ситуация на командироване е наличието на достатъчна връзка между водача и предоставяната услуга и територията на приемащата държава членка.

Приетата през 2014 г. Директива за прилагане на правилата за командироване има за цел да засили практическото прилагане на правилата за командироване, като разгледа въпросите, свързани с измамите, заобикалянето на правилата, проверките и мониторинга, възлагането на подизпълнители и обмяна на информация между държавите членки. В Директивата за правоприлагане се определят административните изисквания и мерките за контрол. Съгласно Директивата за прилагане на законодателството държавите членки могат да налагат и допълнителни изисквания и мерки, когато те са обосновани и пропорционални. Това е забранено съгласно Директива (ЕС) 2020/1057, която предвижда затворен и хармонизиран списък на административните изисквания за контрол на спазването на правилата за командироване на водачи. В раздел 3 от настоящото ръководство е представено общо описание на тези специфични правила за прилагане.

В *lex specialis* не се разглеждат специфичните ситуации на командированите работници, които са наети от агенции за временна работа<sup>8</sup>. Следователно шофьорите от агенциите

---

<sup>7</sup> Член 2.1 от Директива 96/71

<sup>8</sup> Член 1.2 от Директива 2020/1057

за временна работа са обхванати от Директивата за командированите работници, когато изпълняват трансгранични задачи.

По същия начин *lex specialis* не разглежда ситуацията на вътрешнокорпоративен трансфер, т.е. шофьори, които са командировани в дъщерно дружество или предприятие, собственост на пътния оператор. И в този случай подобни договорености са изцяло обхванати от Директивата за командированите работници.

### **В резюме**

- Командирован работник е работник, който за ограничен период от време извършва своята работа на територията на държава-членка, различна от държавата, в която обикновено работи.
- Докато Директивата за командироването на работници и Директивата за нейното прилагане предоставят общите правила за "командироване на работници" във всички сектори, включително автомобилния транспорт, *lex specialis* предоставя специални правила за "командироване на водачи" в сектора на автомобилния транспорт.

## **2.2 Автомобилни превози - в командировка или извън нея?**

*Lex specialis* съдържа набор от специфични правила за транспортни операции по отношение на стоки и пътници. В следващите параграфи е представен преглед на приложимите правила. Примери за сложни операции и свързаните с тях обяснения могат да бъдат намерени в *приложения 1* и *2*.

Важно е да се отбележи, че самонаетите шофьори, шофьорите, наети чрез агенции за временна работа, и лицата, преместени при вътрешнокорпоративен трансфер, не попадат в обхвата на *lex specialis*. Правилата, приложими към тези специфични категории, са описани в *раздел 2.4 - Специфични случаи*.

### **2.2.1 Правила, приложими към превоза на товари**

В *lex specialis* се прави разграничение между различните видове транспортни операции по отношение на превоза на стоки: каботаж, недвустранни международни операции, двустранни международни операции, двустранни международни операции с ограничени допълнителни дейности, начален/краен пътен етап на комбиниран транспорт и транзит.

А. Водачите се считат за командировани, когато извършват следните операции:

#### **2.2.1.1 Каботаж**

Каботажните превози се разбират като вътрешни превози под наем или срещу възнаграждение, извършвани временно на територията на държава-членка от оператор, установен в друга държава-членка. Каботаждът се отнася до превозвачи, които не са местни, а се връщат празни след международен превоз, вземат и доставят допълнителен товар в приемащата държава, преди да се върнат на границата.

- *Шофьорите, извършващи каботажни превози, винаги се считат за командировани работници.*

### **2.2.1.2 Недвустранны международни транспортни операции**

Тези операции се наричат в *lex specialis* "недвустранны международни транспортни операции"<sup>9</sup> или, с други думи, "кръстосани търговски операции"<sup>10</sup>.

Примери за недвустранны/кръстосани търговски операции, попадащи в обхвата на публикуването, включват:

- Международен превоз между две държави членки, нито една от които не е държавата на установяване на автомобилния превозвач.
  - В рамките на международен превоз се извършват няколко операции по товарене и/или разтоварване (т.е. повече от това, което е разрешено съгласно правилата  $I+I$  и  $0+2$ ).
- *Шофьорите, извършващи недвустранны международни транспортни операции, се считат за командировани работници.*

В. Шофьорите се считат за некомандировани, когато извършват следните операции:

### **2.2.1.3 Международни двустранни операции**

Международната двустранна операция включва превоз на стоки въз основа на договор за превоз между държавата членка, в която е установен превозвачът, и друга държава (държава членка на ЕС или трета държава).

- *Шофьорите, извършващи международни двустранни операции, не се считат за командировани работници.*

### **2.2.1.4 Двустранни операции + една дейност по товарене и/или разтоварване в държавите-членки на преминаване (1+1)**

Операцията, наречена  $I+I$ , се разбира като двустранна операция, по време на която се извършва една ограничена допълнителна дейност по товарене и/или разтоварване. "*И/или*" означава, че по време на двустранното пътуване може да има или едно товарене,

---

<sup>9</sup> Рецитал 13

<sup>10</sup> Европейска комисия (2022 г.), *Въпроси и отговори относно командироването на шофьори съгласно Директива 2020/1057 в контекста на превоза на стоки.*

или едно разтоварване, но също така и едно товарене и едно разтоварване. В случай че има едно товарене и едно разтоварване, тези две дейности не трябва да се извършват в една и съща държава членка (това би представлявало каботаж).

- *Шофьорите, които извършват операции 1+1, не се считат за командировани работници.*

#### **2.2.1.5 Двустранни операции + две дейности по товарене и/или разтоварване по време на обратния път (0+2)**

Под операция 0+2 се разбира двустранна операция по връщане, при която се извършват две допълнителни дейности по товарене и/или разтоварване. Операция 0+2 може да има само ако по време на изходящия курс не е извършена допълнителна дейност.

- *Шофьорите, извършващи двустранни операции 0+2, не се считат за командировани работници.*

#### **2.2.1.6 Транзит**

Под транзит се разбира движението през територията на държава членка, без да се извършва товарене или разтоварване. Съгласно съображение 11 от *lex specialis* транзитните операции не предполагат значителна връзка между дейностите на водача и транзитната държава-членка. Това би включвало например спиране по хигиенни причини.

- *Шофьорите, които преминават транзитно през държавите членки, не се считат за командировани работници.*

#### **2.2.1.7 Началната или крайната пътна отсечка на операция по комбиниран транспорт**

Шофьорите, които изпълняват начален или краен пътен участък, който сам по себе си се състои от международна двустранна операция, не се считат за командировани работници.

Обратно, водачите, които изпълняват начален или краен пътен участък, който сам по себе си се състои от недвустранна операция, са командировани водачи.

#### **2.2.1.8 Други операции**

Под пътувания без товар се разбират празни курсове без стоки на борда на превозното средство, които се извършват заедно с пътуване с товар<sup>11</sup>. Експертната група на

---

<sup>11</sup> Член 2.2 от Регламент 1072/2009 относно общите правила за достъп до пазара на международни автомобилни превози на товари.

Комисията, подкрепена от Правната служба на Комисията, изготви документ с въпроси и отговори, целящ да изясни разбирането на *lex specialis* (вж. приложение 1).

Според Въпросите и отговорите правилата, приложими към пътуването с товар, обхващат и свързаното с него пътуване без товар. Например, пътуване без товар след каботажна операция или недвустранно международно пътуване би представлявало ситуация на командироване. Обратно, пътуване без товар след двустранна операция не би било командироване.

### 2.2.1.9 Преглед

Въз основа на горното обяснение в следващата таблица е представен преглед на транспортните операции, които са в обхвата на правилата за командироване или извън него. По-подробни обяснения, включително критерии за определяне на съответните операции и примери, могат да бъдат намерени в приложението.

Вид операция	При публикуване на	Извън публикациите
Каботаж	✓	
Двустранна операция		✓
Двустранна операция + една дейност по товарене и/или разтоварване (1+1)		✓
Двустранна операция + две дейности по товарене и/или разтоварване по време на обратния път (0+2)		✓
Двустранна операция като част от началния или крайния етап на комбинирана операция		✓

Недвустранна операция като част от начален или краен етап на комбинирана операция	✓	
Транзит		✓
Кръстосана търговия/недвустранни операции	✓	

Таблица 1 - Приложими правила за превоз на товари - преглед

## 2.2.2 Правила, приложими за превоз на пътници

В *lex specialis* се прави разграничение между следните транспортни операции по отношение на пътниците: каботаж, недвустранни международни превози, двустранни международни превози, недвустранни международни превози с ограничени допълнителни дейности, начален/краен автомобилен етап на комбиниран превоз и транзит. Опростено обяснение на правилата, приложими към превоза на пътници, може да бъде намерено в приложенията.

А. Водачите се считат за командировани, когато извършват следните операции:

### 2.2.2.1 Каботаж

Под *каботаж* се разбират операции, извършвани временно в държава-членка от оператор, установен в друга държава-членка. *Каботажът* може да се състои от:

- Национален автомобилен превоз на пътници за чужда сметка, ако се извършва временно; или
- качване и слизане на пътници в рамките на една и съща държава-членка в рамките на международна услуга, ако това не е основната цел на услугата.

Трябва да се прави разграничение между каботажа и местните екскурзии. Каботажът е свързан с качването и слизането на различни групи пътници в приемащата държава-членка. За разлика от това, местните екскурзии включват пътуване с една и съща група пътници, които ще се върнат в страната на пребиваване със същото превозно средство или с друго превозно средство на същия превозвач.

- *Шофьорите, извършващи каботажни превози, се считат за командировани работници.*

### 2.2.2.2 Недвустранны международни транспортни операции

Тези операции се наричат от *lex specialis* "недвустранны международни транспортни операции"<sup>12</sup>, а от Европейската комисия - "кръстосани търговски операции"<sup>13</sup>.

Недвустранны операция, която попада в обхвата на командироването, включва:

- Качване и слизание на пътници между две държави-членки, нито една от които не е държавата на установяване на оператора.
- Местни екскурзии на една и съща група пътници, доколкото тези екскурзии не са предшествани от международен превоз от държавата-членка на установяване.
- *Шофьорите, извършващи международни двустранни операции, се считат за командировани работници.*

В. Водачите се считат за некомандировани, когато извършват следните операции

### 2.2.2.3 Двустранен международен случаен превоз или редовен превоз на пътници

Двустранният транспорт при превоза на пътници може да се състои в:

- качване на пътници в държавата-членка, в която е установен операторът, и слизането им в друга държава, или обратно; или
- качване и слизание на пътници в държавата-членка, в която е установен операторът, с цел провеждане на местни екскурзии в друга държава.

За да се квалифицира като двустранен превоз, местната екскурзия трябва: i) да е предназначена за пътници, които не са местни граждани; ii) да е предшествана от международен превоз със същите пътници, iii) да е в същото превозно средство или в друго превозно средство на същия превозвач<sup>14</sup>.

- *Шофьорите, извършващи международни двустранни операции, не се считат за командировани работници.*

### 2.2.2.4 Двустранна операция + една дейност по качване и/или слизание на пътници в държавите-членки на преминаване

Тази операция се разбира като двустранна операция, по време на която се извършва една допълнителна дейност по качване и/или слизание на пътници. "И/или" означава, че може да има или едно качване, или едно слизание, но също така и едно качване и едно слизание.

---

<sup>12</sup> Рецитал 13

<sup>13</sup> Европейска комисия (2022 г.), *Въпроси и отговори относно командироването на водачи съгласно Директива 2020/1057 в контекста на превоза на пътници.*

<sup>14</sup> Чл. 13 от Регламент 1073/2009 относно общите правила за достъп до международния пазар на автобусни превози и за изменение на Регламент 561/2006.

В последния случай тези две дейности не трябва да се извършват в една и съща държава-членка (това би представлявало каботаж).

- *Шофьорите, които извършват двустранни операции с една допълнителна дейност, не се считат за командировани работници.*

#### **2.2.2.5 Транзит**

Под транзит се разбира движението през територията на държава-членка, без да се извършва качване или разтоварване на пътници.

- *Шофьорите, които преминават транзитно през държавите членки, не са командировани работници.*

#### **2.2.2.6 Началната или крайната пътна отсечка на операция по комбиниран транспорт**

Шофьорите, които изпълняват начален или краен пътен участък, който сам по себе си се състои от международна двустранна операция, не се считат за командировани работници.

Обратно, водачите, които изпълняват начален или краен пътен участък, който сам по себе си се състои от недвустранна операция, са командировани водачи.

#### **2.2.2.7 Други операции**

Друг вид автомобилен транспорт е пътуването без пътници. Съгласно Въпроси и отговори<sup>15</sup>, правилата, приложими за пътуване без пътници, се разпростират и върху свързаното пътуване. Например, пътуване след каботажна операция или недвустранно международно пътуване би представлявало ситуация на командироване. Обратно, пътуване без пътници след двустранна операция не представлява командироване.

#### **2.2.2.8 Преглед**

Вид операция	При публикуване на	Извън публикациите
Каботаж	✓	

<sup>15</sup> Европейска комисия (2022 г.), *Въпроси и отговори относно командироването на водачи съгласно Директива 2020/1057 в контекста на превоза на пътници.*



Местна екскурзия без изходящо пътуване	✓	
Двустранен транспорт, последван или не от местна екскурзия		✓
Двустранен транспорт + 1 дейност по качване и/или слизване на пътници		✓
Двустранна операция като част от начален/заклучителен етап на комбинирана операция		✓
Недвустранна операция като част от начален/краен етап на комбинирана операция	✓	
Транзит		✓

Таблица 2 - Преглед на *lex specialis* по отношение на превоза на пътници

### В резюме

- В автомобилния транспорт това дали водачът е командирован или не зависи от степента на свързаност с територията на приемащата държава членка. В *lex specialis* се прави разграничение между видовете транспортни операции, за които следва да се прилагат правилата за командироване, и тези, за които правилата за командироване не следва да се прилагат.
- **За превоза на стоки** - "каботаж", "недвустранна операция като част от начален или краен пътен етап на комбинирана операция" и "кръстосана търговия/недвустранни операции" попадат в обхвата на командироването.
- **За превоза на пътници** - "каботаж", "местна екскурзия без изходящо пътуване" и "не двустранна операция като част от начален/краен етап на комбинирана операция" попадат в обхвата на командироването.
- По-подробно описание на различните транспортни операции може да бъде намерено в приложения 1 и 2. Приложение 3 припомня правилата за определяне на приложимото право към трудовото правоотношение.

## 2.3 При командироване или извън него - приложими условия на труд

Пътните операции, които не представляват ситуация на командироване, се уреждат само от трудовото право, приложимо към трудовия договор. Както е описано по-подробно в приложение 3 към настоящото ръководство, Регламент "Рим I" определя кое национално право е приложимо към трудовото правоотношение. По принцип клаузата за избор на право в трудовия договор ще посочва приложимото право. Това право се посочва в декларацията за командироване на ред в.7 (вж. Кутия 3 - Пример за декларация за командироване). При липса на такъв изричен избор на право към трудовия договор се прилага обичайното място на работа на водача. Във всеки случай изборът на право не може да дерогира императивните разпоредби за обичайното място на работа на водачите.

В случай че пътнотранспортната операция представлява ситуация на командироване, приемащата държава членка е длъжна да прилага основен списък от правила за наемане на работа на командированите водачи по време на тяхното командироване, в допълнение към правото, приложимо към конкретния трудов договор.

Ядрото от правила, които трябва да бъдат гарантирани от приемащата държава членка, обхваща основни аспекти на трудовото правоотношение, включително възнаграждение, работно време, здравословни и безопасни условия на труд и надбавки (вж. Кутия 1 - Публикуване - приложими условия съгласно стандартите на приемащата страна).

В следващите параграфи се разглеждат понятията за възнаграждение и надбавки, които са ключови елементи от пакета за възнаграждение на командированите работници, както и съображенията, свързани с продължителността на командироването.

- Максимални периоди на работа и минимални периоди на почивка
- Минимален платен годишен отпуск
- Възнаграждение
- Условията за наемане на работници, по-специално от предприятия за временна заетост
- Здраве и безопасност
- Защитни мерки за бременни жени и млади майки
- Равно третиране на мъжете и жените и други разпоредби за недискриминация
- Условията за настаняване на работниците, когато работодателят им осигурява жилище извън постоянното им работно място
- Надбавки или възстановяване на разходи за пътуване, храна и настаняване.

*Кутия 1 - Публикуване - приложими условия съгласно стандартите на приемащата страна*

### **2.3.1 Възнаграждения и надбавки**

Директивата за командированите работници установява принципа на равно възнаграждение както за командированите, така и за местните водачи. Съставните елементи на възнаграждението се определят изключително от приемащата държава членка.

При изчисляване и сравняване на дължимата на водача сума с реално изплатената сума следва да се вземе предвид общата брутна сума на възнаграждението<sup>16</sup>.

За да се осигури прозрачност, всички съставни елементи на възнаграждението следва да бъдат идентифицирани достатъчно подробно в съответната документация. Надбавки "специфични за командироването"<sup>17</sup> могат да представляват важен елемент от сумите, дължими на командированния работник.

### **2.3.1.1 Изчисляване на възнаграждението: надбавки, които трябва да се считат за част от възнаграждението.**

Надбавките, като например дневните надбавки за работа в чужбина, чийто размер варира в зависимост от продължителността на командировката на работника, или за превоз на определен вид товари, които **не се** изплащат като възстановяване на действително направени разходи във връзка с командировката, като например разходи за пътуване, храна и настаняване, следва да се считат за част от възнаграждението<sup>18</sup>. Следователно тези надбавки следва да се вземат предвид за целите на сравнението на brutните суми на възнагражденията<sup>19</sup>.

### **2.3.1.2 Изчисляване на възнаграждението: надбавки, които не са част от възнаграждението.**

Надбавките, свързани с командировката, не се считат за част от възнаграждението, ако се изплащат като възстановяване на действително направени разходи във връзка с командировката, като например пътни разходи, разходи за храна и настаняване. Тези разходи трябва да бъдат платени от работодателя в допълнение към възнаграждението. Следователно тези разходи не могат да бъдат приспаднати от възнаграждението, изплащано на работника<sup>20</sup>. В Директивата за командированите работници е изразен принципът, че тези разходи трябва да се поемат от работодателя в съответствие с националното законодателство и/или практика, приложими към трудовото правоотношение.

Когато в условията за наемане на работа, приложими към трудовото правоотношение, не е определено дали и ако е така, кои елементи от надбавката, специфични за командировката, се изплащат като възстановяване на действително направени разходи във връзка с командировката или кои са част от възнаграждението, тогава се счита, че цялата надбавка се изплаща като възстановяване на разходи<sup>21</sup>.

---

<sup>16</sup> Съображение 18 от Директива (ЕС) 2018/957 за изменение на Директива 96/71 относно командироването на работници в рамките на предоставянето на услуги.

<sup>17</sup> Съображения 19 и 20 от Директива (ЕС) 2018/957 за изменение на Директива 96/71 относно командироването на работници в рамките на предоставянето на услуги.

<sup>18</sup> С-428/19 Rapidsped от 8 юли 2021 г.

<sup>19</sup> Съображение 18 от Директива 2018/957.

<sup>20</sup> Съображения 18, 19 и член 1.2, буква в) от Директива 2018/957 за изменение на Директива 96/71 относно командироването на работници в рамките на предоставянето на услуги.

<sup>21</sup> Съображение 20 и член 3. 7 от Директива 96/71.

### **2.3.1.3 Обезщетения или възстановяване на разходи за покриване на пътни разходи, разходи за храна и настаняване на работници, отсъстващи от дома си по професионални причини, по време на командировката в приемащата държава членка**

Командированият работник, който по време на командировката трябва да пътува до и от редовното си работно място в приемащата държава членка или е временно изпратен от работодателя от това редовно работно място на друго работно място в тази приемаща държава членка, има право на всички надбавки или възстановяване на разходи за покриване на пътни разходи, разходи за храна и настаняване на работници, отсъстващи от дома по професионални причини, когато това е предвидено за национални работници, в приемащата държава членка<sup>22</sup>. Това означава, че тази разпоредба се прилага за командированите работници, доколкото тя съществува за националните работници в приемащата държава-членка. Следователно, ако такава разпоредба съществува в приемащата държава-членка, възстановяването на тези разходи трябва да се извърши в допълнение към възнаграждението, както е обяснено в раздел 2.3.1.2 по-горе.

**ЗАБЕЛЕЖКА:** По принцип квотите, посочени в раздел **2.3.1.3**, се прилагат за командированите водачи, попадащи в обхвата на Директива (ЕС) 2020/1057. В повечето случаи обаче ситуации, при които тези машинисти биха могли да се възползват от тези надбавки, могат да възникнат само по изключение.

### **2.3.2 Изчисляване на продължителността на командироването**

В *lex specialis* се пояснява, че за целите на изчисляването на продължителността на ситуацията на командироване, командироването следва да се счита за приключило, когато водачът напусне приемащата държава членка при извършването на международен превоз на товари или пътници<sup>23</sup>. В *lex specialis* обаче не се уточнява от кой момент следва да се счита, че започва периодът на командироване.

Експертната група на Комисията, подкрепена от Правната служба на Комисията на ЕС, изготви документ с въпроси и отговори, в който се дават насоки за това кога започва командироването в конкретни ситуации. Таблиците, съдържащи се в приложения 1 и 2 (представящи опростено обяснение на правилата, обясняващи кои операции са в обхвата на *lex specialis* и кои извън него, както и кога започва и приключва командироването), се основават на този въпрос и отговор.

#### **В резюме**

Приложимите условия на труд невинаги могат да бъдат установени по време на пътните проверки. Въпреки това крайпътните проверки могат да бъдат полезни за

<sup>22</sup> Европейска комисия (2019 г.), *Практическо ръководство за командироване*, стр. 24

<sup>23</sup> Член 1.8

установяване на фактически несъответствия, които след това ще послужат като основа за допълнителни проверки.

## 2.4 Други случаи

### 2.4.1 Шофьори, наети чрез агенции за временна заетост

Специфичните правила за командироване на шофьори, съдържащи се в *lex specialis*, се прилагат изключително за шофьори, пряко наети от дружество, което командирова шофьорите в друга държава членка за своя сметка и под свое ръководство<sup>24</sup>. Водачите, наети от агенции за временна работа, не попадат в обхвата на *lex specialis*. Следователно те по принцип попадат в обхвата на Директивата за командированите работници, когато извършват трансгранично пътуване.

Пример: Агенция за временна заетост предоставя шофьор на испански оператор с цел да достави пълен камион със стоки от Испания до Португалия. Въпреки че камионът принадлежи на испанския оператор, шофьорът е пряко нает от агенцията за временна заетост. *Lex specialis* не се прилага и цялото пътуване се урежда от Директивата за командированите работници.

### 2.4.2 Вътрешнокорпоративен трансфер

*Lex specialis* не се прилага за водачи, назначени от работодателя си на работа в предприятие, намиращо се в друга държава членка, но принадлежащо към същата група дружества. Тези ситуации се уреждат единствено от Директивата за командированите работници.

Пример: Дъщерно дружество в Словакия назначава своите шофьори в централния офис в Нидерландия. Словашкият работодател и нидерландското дружество ползвател принадлежат към една и съща група дружества. *Lex specialis* не се прилага и тази ситуация се урежда от Директивата за командированите работници.

### 2.4.3 Операции с трети страни

В Директивата за командированите работници се уточнява, че операторите извън ЕС не трябва да бъдат третирани по-благоприятно от дружествата от ЕС<sup>25</sup>. Националното законодателство и/или двустранно споразумение между отделна държава членка и трета държава може да разреши на оператори от трети държави да извършват дейности на територията на тази държава членка. В такива случаи няма да се прилагат нито *lex*

<sup>24</sup> Вж. член 1.2 от Директива 2020/1057 и член 1.3а от Директива 96/71.

<sup>25</sup> Член 1.4 от Директивата за командированите работници.

*specialis*, нито Директивата за командированите работници. Прилагането на двата инструмента действително изисква операторът да е установен в държава - членка на ЕС. Редът и условията, приложими към оператора от трета държава, ще се уреждат от съдържанието на двустранното споразумение и/или от националното законодателство. Националните закони могат също така да налагат административни изисквания на операторите от трети държави (например подаване на декларация за командироване чрез националните системи).

Възможно е също така дружество, базирано в ЕС, да наеме шофьори от трети държави, които да изпълняват задачи в рамките на Съюза. В такива случаи гражданството на работника не оказва влияние върху приложимите условия на труд. От момента, в който шофьорът от трета държава получи законно разрешение да извършва работа в Съюза, правилата, описани в настоящото ръководство, се прилагат без никаква дискриминация, тъй като шофьорът е нает от дружество, установено в ЕС.

#### **2.4.4 Самостоятелно заети водачи**

*Lex specialis* и Директивата за командированите работници се прилагат само за работниците. Самостоятелно зетият работник следва да се счита за независим изпълнител, който не попада под закрилата на правилата за командироване и чиято свобода на избор на приложимите правни режими е от първостепенно значение.

Операторите могат да злоупотребяват с фалшива самостоятелна заетост, за да заобиколят задълженията си като работодатели. Ето защо трябва да се обърне особено внимание на това дали самостоятелно зетият водач е истински независим изпълнител.

Директивата за прилагане на директивата относно командироването изисква от публичните органи да оценяват чрез използването на ИСВП съответните факти извън официалната договореност между страните, включително изпълнението на работата, подчинението и възнаграждението на работника<sup>26</sup>.

Съдът на ЕС също така счита, че набор от "*обективни критерии*" следва да определя дали самостоятелно зето лице съгласно националното право може да бъде третирано като наето лице за целите на прилагането на правото на ЕС.

Според Съда съществена характеристика на трудовото правоотношение е, че за определен период от време едно лице извършва услуги за и под ръководството на друго лице, срещу което получава възнаграждение<sup>27</sup>.

Вече е утвърдена практика европейският съдия да разглежда следните характеристики:

- Автономност, по-специално по отношение на свободата да избира времето, мястото и съдържанието на работата си.
- Дали работникът споделя търговските рискове на работодателя.

---

<sup>26</sup> Член 4.5 от Директива 2014/64

<sup>27</sup> Вж. например *FNV Kunst C-413/13 от 4.12.2014 г., параграф 34*.

- Дали работникът представлява неразделна част от дейността на работодателя или изпълнява задачи за няколко възложители.

## **В резюме**

- *Lex specialis* се прилага изключително за шофьори, наети пряко от дружество, което командирова шофьорите в друга държава членка за своя сметка и под свое ръководство. Шофьорите, наети от агенции за временна работа, са обхванати от Директивата за командированите работници. Шофьорите, които изпълняват задачи в друга държава членка като част от вътрешнокорпоративен трансфер, също са обхванати от Директивата за командированите работници.
- Условието, приложими към оператора от трета страна (извън ЕС), се уреждат от съдържанието на националното законодателство и/или от всяко двустранно споразумение, подписано с третата страна (извън ЕС). Въпреки това на операторите от трети държави не могат да бъдат предоставяни по-благоприятни условия от тези на операторите от ЕС.
- Що се отнася до операторите от ЕС, националността на водача не е от значение. Фактът, че шофьор от трета държава работи законно на територията на ЕС, го поставя в обхвата на законодателството на ЕС.
- *Lex specialis* и Директивата за командированите работници се прилагат само за работниците. Въпреки това правоприлагащите органи трябва да обръщат особено внимание, когато водачите твърдят, че са самостоятелно заети лица, и да се уверят дали "*самостоятелната заетост*" не се използва за избягване на задължения съгласно *lex specialis* или Директивата за командированите работници. Някои от факторите, които могат да сочат за зависимо трудово правоотношение, включват наличната за водача автономност, дали водачът споделя търговските рискове на работодателя и дали водачът изпълнява задачи за няколко възложители.

### 3. Прилагане на правилата

В тази част на документа са представени препоръки за крайпътни проверки и контрол на системата за информация за вътрешния пазар (ИСВП). Предлага се да се осигури приемственост между крайпътните проверки и контрола на ИСВП, така че ситуациите с командироване и съмненията за злоупотреби, открити при крайпътна проверка, впоследствие да се разследват по-задълбочено. Подозренията за злоупотреба могат да бъдат под формата на "червени знаци", които служителите по прилагане на закона могат да съобщят на колегите си, отговарящи за проверките в ИСВП.

Контролът на ИСВП следва да се извършва и при липса на пътни проверки. Като се има предвид значителният брой декларации за командироване, регистрирани всеки месец в системата IMI, настоящото ръководство предлага подобен подход за филтриране - въз основа на същите червени знаци - за ефективно насочване на проверките.

#### 3.1 Административни правила и мерки за контрол

В *lex specialis* се предвиждат следните административни правила и мерки за контрол за прилагане на правилата за командироване по време на пътни проверки, проверки в ИИЛ и проверки в помещения:

- Най-късно в началото на командировката автомобилните превозвачи трябва да подадат декларация за командироване, съдържаща основна информация за водача и командировката. Тази декларация се подава чрез портала за деклариране на командироването в автомобилния транспорт (наричан по-нататък "RTPD")<sup>28</sup>. RTPD е многоезичен публичен интерфейс, свързан с информационната система на вътрешния пазар (наричана по-долу "IMI").
- По време на командироването могат да се извършват крайпътни проверки. Служителите, които следят за спазването на правилата за командироване, могат да изискват само три документа: копие от декларацията за командироване, подадена в RTPD; товарителници или равностойни доказателства; и тахографски записи. Служителите по прилагането на закона на пътя разполагат с инструмент "сканиране на пътя", който им позволява да проверяват валидността на декларацията за командироване. В следващия *раздел 3.2* са дадени някои насоки за това как да се използва този инструмент и информацията, съдържаща се в тези документи.
- След изтичането на срока на командироване компетентните органи на приемащата държава членка могат да решат да поискат допълнителна информация. Операторът разполага с осем седмици, за да изпълни тези искания за допълнителни документи, които следва да бъдат подадени чрез RTPD. В следващия *раздел 3.3* са разгледани по-подробно тези проверки в рамките на ИСВП. Ако при крайпътна проверка се установи ситуация на командироване,

---

<sup>28</sup> Програмата за развитие на селските райони е достъпна на този уебсайт: [Автомобилен транспорт - Декларация за командироване](#).



която операторът не е декларирал в RTPD, правоприлагащите органи следва да използват общия модул за командироване на работници, за да поискат допълнителна информация. Може да се разчита и на модула за пътен транспорт, използван за оценка на условията на установяване.

- Ако след изтичането на този 8-седмичен срок операторът не изпълни искането за повече информация, приемащата държава членка може да поиска съдействие от компетентните органи на държавата, в която е установен операторът. За тази цел органите на тази държава членка по произход имат достъп до декларацията и другата информация, подадена от оператора в РДСП. Допълнителни принципи за взаимопомощ между приемащата държава членка и държавата членка на установяване са установени в Директивата за прилагане на правилата за командироване с оглед улесняване на въвеждането, прилагането и изпълнението на правилата за командироване<sup>29</sup>. Сътрудничеството между различните органи е описано в *раздел 3.4*.

### **В обобщение**

Съществуват три основни инструмента за контрол на командироването на водачи на пътя:

1. Публичен интерфейс (портал на RTPD) - предназначен за фирми
  2. Приложение "Сканиране на пътя" - за използване от органите по пътищата
  3. Информационната система за вътрешния пазар (IMI) - за ползване от органите
- Дружествата трябва да подават стандартизирани декларации за командироване чрез публичния интерфейс най-късно в началото на командироването.
  - Крайпътните органи (в приемащите държави членки) проверяват декларациите за командироване, като сканират QR кода на декларацията за командироване. Те могат също така да поискат ограничен брой документи.
  - Органите, отговарящи за контрола на ИСВП в приемащите държави-членки, могат да поискат допълнителни документи директно от дружеството (включително тахографски записи, фишове за заплати, трудови договори).
  - Органите, отговарящи за контрола на ИСВП в държавите-членки по произход, могат да получават искания за съдействие от органите в приемащите държави-членки, когато дружеството не сътрудничи на приемащите органи.
  - Следва да се създадат канали за взаимна комуникация между всички национални органи, за да се осигури целенасочено и ефективно прилагане.

Активните канали за комуникация между различните нива на правоприлагане спомагат за по-целенасочено и ефективно правоприлагане.

<sup>29</sup> Членове 6 и 7 от Директива 2014/67 относно принудителното изпълнение на командироването.

Една приемственост между крайпътните инспекции и органите на ИСВП би била полезна за:

- да гарантира, че подозрение за злоупотреба, открито на пътя, впоследствие се разследва по-задълбочено чрез подходящи проверки в рамките на ИСВП.
- в случай че по време на крайпътна проверка се установи ситуация на командироване, да се предприемат последващи проверки, за да се гарантира, че водачът е адекватно защитен от стандартите на приемащата страна, включително правилния размер на възнаграждението.

Активното сътрудничество между органите, отговарящи за автомобилния транспорт, и органите, отговарящи за модула за командироване на работници, би било полезно за:

- да води регистър и, когато е уместно, да разследва автомобилните превозвачи при липса на декларации за командироване, когато има съмнения, че операцията е командироване;
- да провери приложимото към трудовия договор право (например по отношение на обичайното място на работа и трудовия статус).

Компетентните органи на ИСВП могат да работят на национално, регионално или местно равнище. В ИИЛ участват и координатори на ИИЛ, които могат да играят координираща роля по отношение на работните процеси на ИИЛ<sup>30</sup>.

*Кутия 2 - Важността на каналите за комуникация между правоприлагащите органи*

## 3.2 Пътни проверки

### 3.2.1 Цел

Що се отнася до *lex specialis*, основният аспект на крайпътната проверка е да се установи наличието на валидни декларации за командироване с цел да се задействат и насочат последващи мерки за изпълнение.

Проверките по пътищата също могат да бъдат важни инструменти за ранно откриване. В случай че по време на крайпътна проверка бъде установена ситуация на командироване, могат да бъдат извършени последващи проверки чрез интерфейса на ИСВП, за да се гарантира, че водачът е адекватно защитен от стандартите на приемащата държава и че получава правилния размер на възнаграждението.

В случай че дадена операция по автомобилен транспорт не представлява ситуация на осчетоводяване, възможно е дружеството да не се появи в модула за осчетоводяване на автомобилен транспорт на ИМІ. Това отсъствие на запис само по себе си не възпрепятства по-нататъшни проверки в ИИЛ чрез общите модули за командироване на работници и за условията на установяване (вж. *раздел 3.3* по-долу).

<sup>30</sup> Вж. *раздел 2.3* от [Системата за информация за вътрешния пазар \(ИСВП\) - Наръчник на потребителя - актуализация 2012 г. \(europa.eu\)](#)

### 3.2.2 Документи, които трябва да се изискват, и какво да се търси

До 2 февруари 2022 г. държавите членки прилагаха различни правила относно административните изисквания и мерките за контрол. С въвеждането на *lex specialis* във вътрешните законодателства един набор от мерки се прилага еднакво в целия Съюз.

По време на крайпътните проверки правоприлагащите органи могат да изискват само три вида документи с цел проверка на спазването на правилата за командироване:

- копие от декларацията за командироване,
- товарителницата(ите), и
- тахографски записи.

Дружествата са длъжни да гарантират, че водачите разполагат с горепосочените документи, а водачът е длъжен да ги предостави при поискване от служител на контролния орган.

#### 3.2.2.1 Декларация за публикуване

##### Описание

За транспортните операции, попадащи в обхвата на командироването съгласно *lex specialis*, пътните оператори трябва да гарантират, че командированите водачи разполагат с копие от декларацията за командироване, подадена чрез RTPD. Копието може да бъде както на хартиен носител, така и в електронен формат.


Всички декларации за командироване, подадени чрез RTPD, се генерират с индивидуален QR код, който крайпътният инспектор трябва да сканира, за да провери автентичността и валидността на декларацията.

Както е показано в *каре 3* по-долу, една пълна декларация съдържа следната информация:

- Идентификацията на оператора, поне под формата на номера на лиценза на Общността, когато този номер е наличен.
- Данни за контакт с ръководител на транспорта или друго лице за контакт в държавата членка на установяване за целите на по-нататъшна комуникация.
- Самоличността на водача, адресът му на пребиваване и номерът на свидетелството за управление на МПС. RTPD позволява на операторите да попълват допълнителна информация. Въпреки че тази информация не е задължителна, пътните органи следва да проверяват тези допълнителни данни, ако са налични.
- Началната дата на трудовия договор и приложимото към него законодателство.

- Предвидената начална и крайна дата на командироването.
- Регистрационните номера на моторните превозни средства.
- дали извършваните транспортни услуги са превоз на стоки, превоз на пътници, международен превоз или каботаж.

## Road Transport - Posting Declaration



<p style="text-align: center; margin: 0;"><b>Posting information</b></p> <hr style="border: 0.5px solid yellow;"/> <p>a.1 Country of posting: Netherlands</p> <p>a.2 Period of posting: 07/08/2022 - 11/08/2022</p> <p>a.3 Type of operation(s): International carriage Cabotage operations</p> <p>a.4 Type of carriage(s): Carriage of goods</p>	<p style="text-align: center; margin: 0;"><b>Company information</b></p> <hr style="border: 0.5px solid yellow;"/> <p>e.1 Name: Greenhorse</p> <p>e.2 Email Address: pierrivercheval@ec.europa.eu</p> <p>e.4 National company register number: GH2022</p> <p>e.6 Country of registration: Belgium</p> <p>e.7 Address: Grand Place 1000 bruxelles Belgium</p>
<p style="text-align: center; margin: 0;"><b>Declaration Details</b></p> <hr style="border: 0.5px solid yellow;"/> <p>b.1 Number of the declaration: ae2c7351-dc01-4c05-9784-21e786672c77</p> <p>b.2 Last update: 04/08/2022 15:20</p> <p>b.3 Submission date: 04/08/2022 15:20</p>	<p style="text-align: center; margin: 0;"><b>Transport Manager Information</b></p> <hr style="border: 0.5px solid yellow;"/> <p>f.1 Name: peter greenhorse</p> <p>f.2 Email Address: pierrivercheval@ec.europa.eu</p> <p>f.3 Phone number: +32494444444</p> <p>f.4 Professional Address: Grand Place 1000 brussels Belgium</p>
<p style="text-align: center; margin: 0;"><b>Driver Information</b></p> <hr style="border: 0.5px solid yellow;"/> <p>c.1 Name: xx xx</p> <p>c.3 Driving licence: xx</p> <p>c.5 Address of residence: xx xx xx Belgium</p> <p>c.6 Start date of employment contract: 01/08/2022</p> <p>c.7 Applicable law employment contract: Belgium</p>	<p style="text-align: center; margin: 0;"><b>Contact Person</b></p> <hr style="border: 0.5px solid yellow;"/> <p>g.1 Name: peter greenhorse</p> <p>g.2 Email Address: pierrivercheval@ec.europa.eu</p> <p>g.3 Phone number: +32494444444</p> <p>g.4 Address: Grand Place 1000 brussels Belgium</p>
<p style="text-align: center; margin: 0;"><b>Driver Identification Document</b></p> <hr style="border: 0.5px solid yellow;"/> <p>d.1 Document type: ID Card</p> <p>d.2 Number: xx</p> <p>d.5 Issuing country: Belgium</p>	<p style="text-align: center; margin: 0;"><b>Number plate(s) of the motor vehicle(s)</b></p> <hr style="border: 0.5px solid yellow;"/> <p>xx</p>

Information about the data can be found here: <https://postingdeclaration-test.eu/help>

*Кутия 3 - Пример за декларация за командироване*

*Цел*

Целта на валидната декларация за командироване е да се гарантира, че дружеството и шофьорът са надлежно регистрирани в регистрите на приемащата държава, което може да доведе до последващи и по-задълбочени проверки. Освен това една бърза оценка на информацията, съдържаща се в декларацията, ще помогне на пътния инспектор да си

състави представа за възможни злоупотреби или заобикаляне на приложимите правила за командироване и свързаните с тях правила. Въз основа на това несъответствията и червените знамена могат да бъдат съобщени на компетентните органи на ИИЛ за целите на по-нататъшни проверки. Както е описано в *раздел 3.2.3* по-долу, "червените знаци", които изискват по-задълбочени проверки, обхващат липсващи, невалидни или несъгласувани документи, както и очевидно несъответствие между обичайното място на работа и приложимото право към трудовия договор.

#### *Сканиране по време на път*

Декларациите за публикуване се генерират с индивидуален QR код, който пътните органи трябва да проверят, за да преценят валидността на документа. Контролът се извършва чрез приложението "сканиране на пътя". Това приложение е достъпно на всички 24 езика. Приложението не изисква удостоверяване на автентичността. То може да се използва на всяко мобилно устройство с интернет връзка и функционираща камера.

При сканиране на QR кода с приложението "сканиране на пътя" мобилното устройство извлича от РДСП декларацията за командироване, подадена от оператора. След това крайпътните органи могат да проверят дали информацията в копие на декларацията, предадено от водача, е същата като последната версия, подадена чрез RTPD.

При сканиране на декларациите за публикуване могат да възникнат три ситуации:

- i. Цялата информация, която се показва на мобилното устройство, е идентична с информацията, която се появява в документа, предаден от водача. Следователно може да се приеме, че декларацията за командироване е валидна.
- ii. Информацията, показана на мобилното устройство, не е идентична с документа, предаден от водача. Този документ най-вероятно е остарял. Пътните органи могат да видят на своето устройство датата на последната актуализация на декларацията за командироване.
- iii. В заявлението ясно се посочва, че декларацията не може да бъде намерена в ИСВП. Следователно може да се приеме, че документът, предаден от водача, е фалшив.

**Обучителен модул за намеренията на пътните инспектори може да бъде гледан след тази връзка: <https://www.youtube.com/watch?v=7CQpWt91f1k&t=4105s>.**

#### **Сканиране по пътя стъпка по стъпка**

Стъпка 1. Достъп до приложението



## Scan on the road

Welcome to the Scan on the Road application. You can verify the validity of a Posting Declaration by scanning the QR Code. This is only working if your device has a camera.

Scan the QR code

version 0.3.18-test

Стъпка 2. Сканирайте декларацията за командироване



← Back

## Road Transport - Posting Declaration



Posting information		Company information	
Country of posting	Germany	e.1 Name	Transport and co
Period of posting	18/04/2023 - 30/06/2023	e.2 Email Address	contact@transportandco.com
Type of operator(s)	Cabotage operations International carriage	e.3 Community licence number	BE12/58-566/ZDF
Type of carriage(s)	Carriage of goods	e.4 National company register number	0234.123.123
Declaration Details		e.5 VAT number	234.123.123
Number of the declaration	1:94716e-3f9-432a-81f6-6a178d248464	e.6 Country of registration	Belgium
Last update	18/04/2023 15:16	e.7 Address	rue Belhard 28 1000 Brussels Belgium
Submission date	18/04/2023 15:16		
Driver Information		Transport Manager Information	
Name	John Truckman	e.1 Name	John O'Smith

version 0.3.18-test

Стъпка 3. Преглед на декларацията

- Валидна декларация (информация, идентична с тази на декларацията за командироване)

← Back to scan

1 ?

Declaration number	1c94716e-3f9-432a-81f8-6a978d248464
Status	SUBMITTED
Submission date	18/04/2023 17:16
Last update date	18/04/2023 17:16

**Posting information** ^

Posting Country	Germany
Start date	18/04/2023
End date	30/04/2023
Type of operation	International carriage Cabotage operations
Number plate(s) of the motor vehicle(s)	2ABC081, 2FGD175

**Driver** ^

First Name	John
Last Name	Truckman
Driver's license number	A321654321
Driver card number	1234567890123416

**Identification document** ^

Document type	ID Card
Number	ADF64654
Issue date	02/04/2023
Expiration date	01/04/2033
Issuing Country	Belgium

**Address** ^

Street and number	rue Belliard 28
Post code	1000
City	Brussels
Country	Belgium

**Employment contract** ^

Start date	15/06/2020
Applicable law	Belgium

**Company details** ^

Name	Transport and co
Community licence number	BE12-08-566/ZDF
National company register number	0234.123.123
VAT number	234.123.123
Country of registration	Belgium
<b>Company address</b>	
Street and number	rue Belliard 28
Post code	1000
City	Brussels
Country	BE

**Transport manager** ^

First Name	John
Last Name	O'Smith
Certificate of professional competence (License number)	BE2587454
Certificate issuing country	Belgium
Email address	transportmanager@transportandco.com
Phone number	+3248121212
<b>Professional Address</b>	
Street and number	rue Belliard 28
Post code	1000
City	Brussels
Country	Belgium

**Contact person** ^

First Name	John
Last Name	O'Smith
Email address	transportmanager@transportandco.com
Phone number	+3248121212
<b>Professional Address</b>	
Street and number	rue Belliard 28
Post code	1000
City	Brussels
Country	Belgium

version 0.3.18-test



➤ Декларация с изтекъл срок на валидност

← Back to scan

Declaration number: **13644813708\_4658-a962-427fab6cfecc**  
Status: **EXPIRED**  
Submission date: 16/02/2023 11:48  
Last update date: 01/03/2023 03:00

**Posting information**

Posting Country: Austria 🇦🇹  
Start date: 23/02/2023  
End date: 28/02/2023  
Type of operation: International carriage  
Number plate(s) of the motor vehicle(s): 21345

**Driver**

First Name: Albert  
Last Name: Kosv  
Driver's license number: 12365487  
Driver card number:

**Identification document**

Document type: Passport  
Number: 654666644  
Issue date:  
Expiration date:  
Issuing Country: Bahamas

**Address**

Street and number: Jëbyj  
Post code: 2015  
City: braciļ  
Country: Albania

**Employment contract**

Start date: 06/12/2021  
Applicable law: Kosovo\*

**Company details**

Name: Transport and co  
Community licence number: BE1208-996ZDF  
National company register number: 0234.123.123  
VAT number: 234.123.123  
Country of registration: Belgium 🇧🇪

**Company address**

Street and number: rue Belliard 28 ynuuara  
Post code: 1000  
City: Brussels  
Country: BE

**Transport manager**

First Name: John  
Last Name: O'Smith  
Certificate of professional competence (License number): BE2087464  
Certificate issuing country: Belgium  
Email address: transportmanager@transportandco.com  
Phone number: +32485121212

**Professional Address**

Street and number: rue Belliard 28  
Post code: 1000  
City: Brussels  
Country: Belgium

**Contact person**

First Name: John  
Last Name: O'Smith  
Email address: transportmanager@transportandco.com  
Phone number: +32485121212

**Professional Address**

Street and number: rue Belliard 28  
Post code: 1000  
City: Brussels  
Country: Belgium

version 0.3.18-test

Кутия 4 Сканиране по пътя стъпка по стъпка

### 3.2.2.2 товарителници или равностойни доказателства

#### Описание

Шофьорите трябва да разполагат с доказателства, че транспортната операция се извършва в приемащата държава членка. Това може да включва документи като хартиена или електронна товарителница (наричана по-нататък "е-ЧМР") или равностойни доказателства. Тези доказателства трябва да предоставят информация за входящия международен превоз и за всяка следваща каботажна операция, извършена<sup>31</sup>.

#### Цел

Една от целите на електронния CMR или на товарителницата на хартиен носител е да се посочи видът на извършваната операция (напр. каботаж), както и да се посочи, че тази операция е истинска (напр. в случай на каботаж в товарителницата може да се посочи дали тя е международна и дали не надвишава максималния размер на дейностите, разрешени в приемащата държава членка).

Освен това товарителницата може значително да ускори установяването на ситуация на командироване по време на пътна проверка. Например, когато в товарителницата е посочена каботажна операция, може спокойно да се предположи, че водачът е в ситуация на командироване. Когато от товарителницата става ясно, че каботажът е незаконен, се задействат цяла поредица от други последствия и допълнителни проверки<sup>32</sup>. При обаче водач, който извършва незаконен каботаж, също трябва да се счита за командирован.

За повече подробности относно това, как товарителниците могат да бъдат от значение за осчетоводяването, вижте *раздел 3.2.4* по-долу, в който е описана последователността на събитията за това как да се използват товарителниците за определяне на ситуацията на осчетоводяване.

Като цяло съществуването на каботажна операция оправдава уведомяването на органите, отговарящи за разследванията на ИИЛ, за да се задействат подходящи проверки, които да гарантират, че на водача е гарантирано правилното ниво на защита по време на командироването.

### 3.2.2.3 Тахографски записи

#### Описание

---

<sup>31</sup> Член 8.3 от Регламент 1072/2009 относно общите правила за достъп до пазара на международни автомобилни превози на товари

<sup>32</sup> Такива проверки не са отразени в настоящия документ, тъй като той е насочен предимно към командироването на водачи.

Записите от тахографите също така предоставят полезни доказателства на правоприлагащите органи, за да проверят дали транспортните операции попадат в обхвата на командироването или извън него. Данните за местонахождението, записани в тахографа (под формата на кодове на държавите членки, в които са извършени операциите), могат да бъдат много полезни за тази цел. За пълно описание на данните за местоположението, записани с/от различните поколения и версии на тахографа, моля, направете справка в ръководството TRACE 2 за интелигентните тахографи.

### *Цел*

Макар че тахографските записи са предназначени предимно за осигуряване на спазването на правилата за времето за управление и почивка, те трябва да се използват и от пътните инспектори, за да им помогнат да установят дали е налице ситуация на командироване. В следващия *раздел 3.2.4* се предлага контролен списък с въпроси за определяне на естеството на пътната операция и дали водачът следва да се счита за командирован или не. Въпросите включват например оценка на това кога и къде започва и завършва операцията. Записите от тахографите ще дадат повечето отговори на този контролен списък от въпроси, включително записите на положението на превозното средство по време на товаро-разтоварните дейности. Те трябва да бъдат въведени от водача по време на операцията.

### **3.2.3 Червени знамена**

Служителите на пътните служби могат да проверяват само ограничен брой документи и данни и трябва да действат бързо - особено при контрола на пътническия транспорт. От тях се изисква също така да оценяват спазването на редица различни разпоредби, а правилата за командироване са допълнение към този списък.

Ефективното прилагане често изисква да се извършват по-пълни проверки след извършване на пътнотранспортната операция. Информацията, събрана от трите документа, изброени по-горе (т.е.: 1) декларация за командироване; 2) товарителници или равностойни доказателства; и 3) тахографски записи), заедно с резултатите от взаимодействието с водача, предоставят ключови насоки, които могат да помогнат да се формира основата за последващи проверки с други органи. С оглед на това, когато е уместно, след проверката на автомобилния транспорт следва да се извърши по-задълбочена проверка.

Когато пътните проверки установят ситуация на командироване, разследванията на ИИЛ са оправдани, за да се гарантира, че командированият водач получава правилния размер на възнаграждението и че е защитен от приложимите стандарти на приемащата държава по време на командироването.

Органите за контрол по пътищата също трябва да играят активна роля в иницирането на по-пълни проверки на ИСВП, когато имат съмнения за заобикаляне или злоупотреба. Когато предават съответната информация, събрана по време на крайпътните проверки, на компетентните органи, пътните инспектори следва същевременно да отбелязват информация, която оправдава последващи проверки. Тези червени знамена могат да

възникнат от липсата на декларация (когато е установена ситуация на командироване), невалидна декларация, несъответствия в документите, представени по време на крайпътната проверка, но също и от впечатленията на служителя на пътя след взаимодействие с водача.

В обобщение може да се каже, че приемствеността между крайпътните инспекции и проверките в рамките на ИСВП води до по-целенасочено и ефективно правоприлагане. Както е описано в следващия *раздел 3.3*, следва да се търси активно сътрудничество между органите на ИСВП, отговарящи за автомобилния транспорт, и тези, които управляват модула за общо командироване на работници, така че червените сигнали да достигат до най-подходящия орган.

Примерите за червени сигнали включват:

- Липса на декларация за командироване за транспортна операция, която попада в обхвата на командироването: Декларацията за командироване е незаменим инструмент за целите на изпълнението. Поради това липсата ѝ следва да доведе до допълнителни проверки, когато правоприлагащият орган е установил, че транспортната операция е командирована.
- Невалидна или фалшифицирана декларация за командироване:
  - Отсъстващ или невалиден QR код.
  - Липсваща задължителна информация в декларацията.
  - Грешна информация, вписана в декларацията.
- Несъответствие между приложимото право към трудовия договор и обичайното място на работа и/или местоживеене на водача:

Командированият работник е работник, който за ограничен период от време изпълнява задачи извън страната, в която обикновено работи. Както е описано в приложение 3, може да се приеме, че обичайното място на работа е в държавата членка, от която водачът обичайно извършва значителна част от работата си.

Очевидното несъответствие между приложимото трудово право, посочено на ред в.7 от декларацията за командироване, от една страна, и обичайното място на работа на водача, от друга, трябва да предизвика допълнителни разследвания чрез съответните модули на ИСВП. Компетентните органи могат например да поискат трудовия договор и/или други документи, за да се уверят дали информацията, предоставена в декларацията за командироване, е вярна.

- Съответствие между датите на публикуване и датите на наемане  
Служителят на пътя може да забележи, че трудовият договор е започнал да действа на същата дата, на която е извършено командироването. Това дава основание за допълнителни проверки на приложимото трудово законодателство и свързаните с него ситуации на командироване<sup>33</sup>.

---

<sup>33</sup> Вж. например чл. 4 от Директива 2014/67/ЕС относно изпълнението.

Началната дата на трудовия договор може да се намери на ред с.6 от декларацията за командироване. Периодът на командироване се посочва на ред а.2. тахографските записи могат също така да показват липса на дейност от страна на водача в страната на установяване на работодателя.

- Шофьорът е самостоятелно заето лице или е нает от агенция за временна заетост:  
Малко вероятно е самостоятелно зетият водач да притежава декларация за командироване. Червен флаг, съобщен на компетентните органи на ИСВП, които имат достъп до модула за командироване, би бил полезен за задействане на последващи проверки, за да се гарантира, че самостоятелно зетият водач наистина е истински независим изпълнител.
- Несъответствие между товарителницата (напр. e-CMR) и данните от тахографа.  
Такова несъответствие би възникнало, ако например кодът на държавата, показващ местоположението на превозното средство, посочва държава, различна от посочената в товарителницата.

Друго несъответствие може да възникне, ако тахографът показва повече операции, отколкото са документирани в товарителницата. Това може да е индикация за заобикаляне на приложимите правила за командироване.

- Нарушения на времето за шофиране и почивка:  
Събраната информация относно спазването на времето за управление и почивка може да се използва за насочване на компаниите към проверка на правилата за командироване. Дружествата, които имат висок рейтинг на риска, могат да бъдат проверявани по-често и по-обстойно.

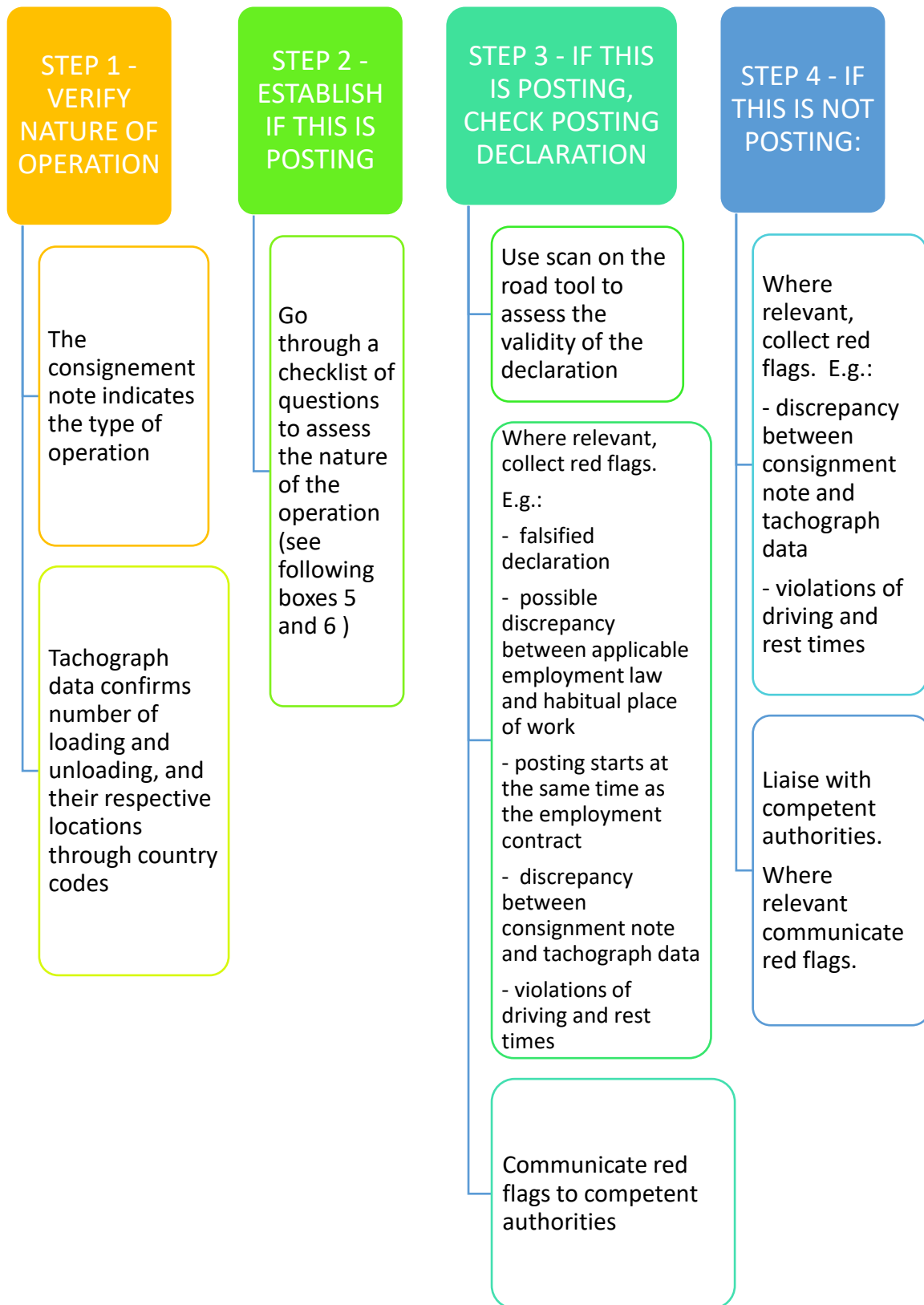
### **3.2.4 Възможни начини за провеждане на крайпътни проверки: Последователност и контролен списък с въпроси.**

Следното Фигура 1 Стъпка по стъпка към крайпътния контрол и придружаващите го контролни списъци с въпроси (Кутия 5 и Кутия 6) предоставят поетапен подход за крайпътни проверки. Служителите по контрола по пътищата трябва първо да проверят естеството на операцията, по-специално чрез съпоставяне на информацията, съдържаща се в товарителницата, с данните от тахографа. След това те трябва да разберат дали операцията попада в обхвата на командироването или не. За тази цел в каре 5 (за товарни превози) и каре 6 (за пътници) се предлага контролен списък с въпроси за бързо установяване дали операцията представлява командироване или не. Ако операцията представлява командироване, крайпътните органи трябва да потърсят наличието на декларация за командироване и да проверят дали съдържащата се в нея информация съответства на ситуацията на командироване. За всички операции следва да се съберат червени сигнали, когато е уместно, и да се съобщят на компетентния орган за допълнителни проверки.

Фигура 2 и Фигура 3 илюстрира последователните стъпки на органите за автомобилен транспорт, които започват своя контрол с каботажна проверка. Първата стъпка се състои в идентифициране на ситуация на каботаж, най-често въз основа на електронния CMR или хартиената товарителница. Ако каботажът е потвърден и следователно се прилагат

правилата за командироване, пътният инспектор трябва да продължи да проверява валидността на документите за командироване и, когато е уместно, да събира червени знаци и да съобщава информацията на компетентния орган за последващи проверки.

Ако не става въпрос за каботаж, пътният инспектор ще продължи стъпка по стъпка, за да определи дали операцията е правилно освободена от командироване или не. Когато е уместно, червените знамена винаги трябва да се събират и съобщават заедно с друга подходяща информация на компетентните органи.



Фигура 1 Стъпка по стъпка към крайният контрол

Този контролен списък с въпроси е предназначен да помогне на пътния служител да определи дали се прилагат правилата за командироване в зависимост от естеството на пътнотранспортната операция. Предлага се въпросите да се следват в реда, в който са представени. Когато всички квадратчета в определена стъпка са отбелязани, операцията е идентифицирана и не е необходимо да се преминава към останалите въпроси.

**Стъпка 1: става ли въпрос за каботаж?**

- Доказват ли товарителницата и тахографът каботаж?

(Ако операциите са повече от законоустановения максимум, водачът все пак трябва да се счита за командирован)

**Стъпка 1а: транзитен ли е?**

- Шофьорът преминава ли през автомобила, без да товари или разтоварва?

**Стъпка 1в: дали става въпрос за проста двустранна операция?**

- Шофьорът пътува ли до или от държавата членка, в която е установен автомобилният превозвач, въз основа на договор за превоз?
- Ясно ли е, че шофьорът не е извършвал или няма да извършва дейност по товарене или разтоварване по време на това пътуване?

**NB:** обикновена двустранна операция може да се състои и от начален или краен пътен етап на операция по комбиниран транспорт.

**Стъпка 1г: 1+1 ли е?**

- Шофьорът пътува ли до или от държавата членка, в която е установен пътният оператор?
- Включва ли това международно пътуване:
  - Една дейност по товарене или разтоварване; ИЛИ
  - Една дейност по товарене и една дейност по разтоварване?
- Ясно ли е, че водачът не е извършвал или няма да извършва две дейности в една и съща държава членка?

**Стъпка 1д: е 0+2?**

- Извършва ли водачът пътуване в обратна посока до или от държавата-членка, в която е установен пътният оператор?
- Ясно ли е, че шофьорът не е извършвал или няма да извършва дейност по товарене или разтоварване по време на един от курсовете (отиване или връщане)?
- Другото пътуване (отиване и връщане) включва ли:
  - Две дейности по товарене или разтоварване; ИЛИ
  - Две дейности по товарене и две дейности по разтоварване?
- Ясно ли е, че водачът не е извършвал или няма да извършва повече от една дейност по товарене или разтоварване в една и съща държава членка?

*Кутия 5 - Контролен списък с въпроси за крайпътни проверки при превоз на стоки*

**Стъпка 1: става ли въпрос за каботаж?**



- Формулярът за разрешително (за редовен превоз на пътници) или пътният лист (за случаен превоз на пътници) доказва ли каботаж?

**Стъпка 1а: транзитен ли е?**

- Шофьорът преминава ли през автомобила, без да качва или сваля пътници?

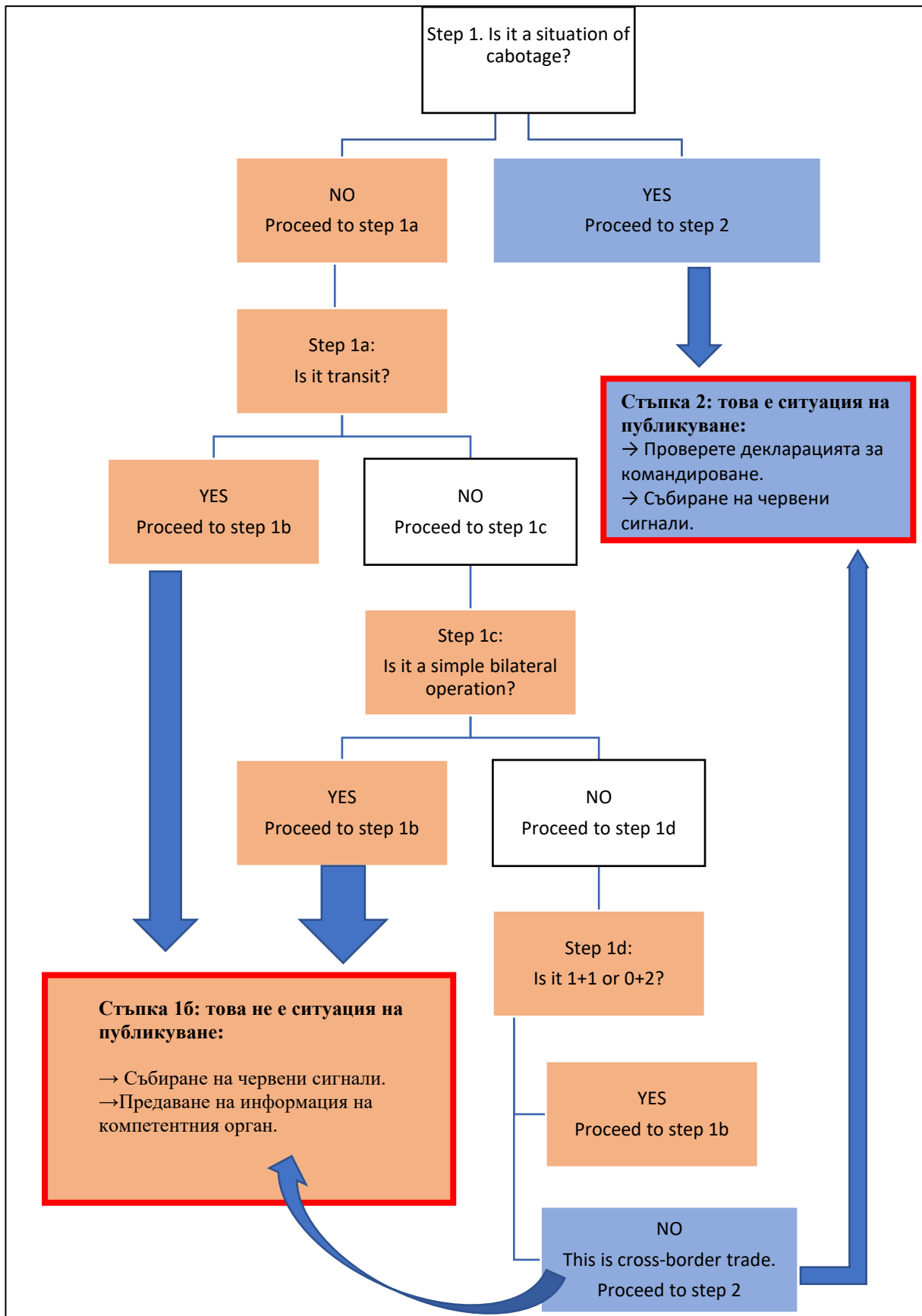
**Стъпка 1в: дали става въпрос за проста двустранна операция?**

- Извършва ли водачът една от следните операции?
  - качване на пътници в държавата-членка на установяване и слизване в страната на местоназначение?
  - качване на пътници в страната на местоназначение и слизване в страната на установяване?
  - извършване на местни екскурзии с една и съща група пътници, които не са местни граждани, след международен превоз със същите пътници в същото превозно средство или в превозно средство, собственост на същото дружество?

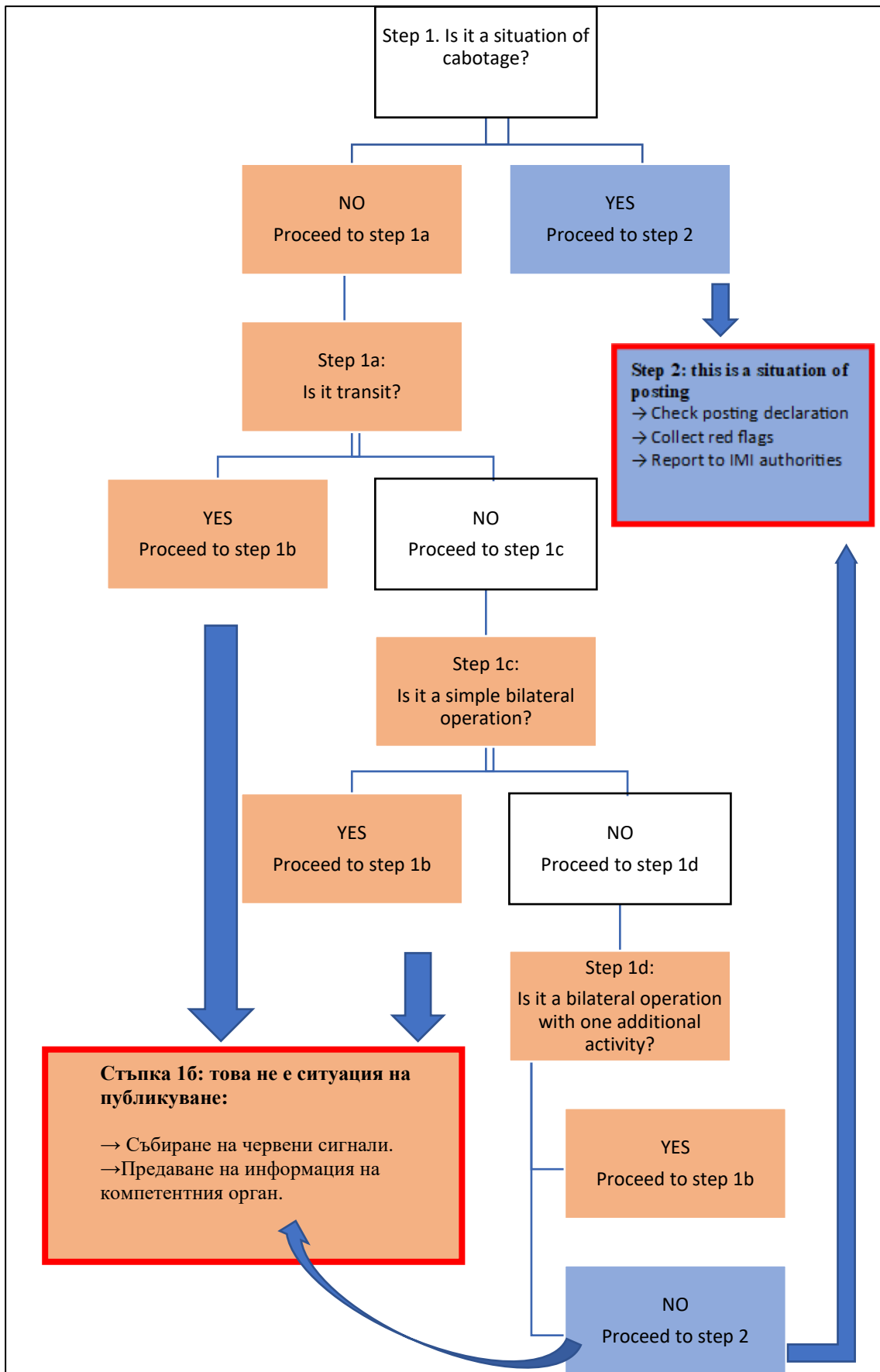
**Стъпка 1г: двустранна операция ли е с една допълнителна дейност?**

- Шофьорът пътува ли до или от държавата членка, в която е установен пътният оператор?
- Включва ли това международно пътуване:
  - Една дейност по качване на пътници или една дейност по слизване на пътници; ИЛИ
  - Една дейност за качване на пътници и една дейност за слизване на пътници?
- Ясно ли е, че водачът не е извършвал или няма да извършва две дейности в една и съща държава членка?

*Кутия 6 - Контролен списък с въпроси за крайпътни проверки на превоза на пътници*



Фигура 2 - Подход "стъпка по стъпка" за транспортиране на стоки



Фигура 3 - Стъпка по стъпка за превоз на пътници

### 3.3 Проверки на ІМІ

Независимо или в допълнение към крайпътните проверки, чрез интерфейса на ИСВП могат да се осъществяват допълнителни проверки, като се работи в дух на добра информираност с компетентните органи на държавата-членка, в която е установено дружеството.

В тези насоки се посочва, че обменът на информация между държавите-членки чрез ИСВП може да се осъществи при три обстоятелства:

- Като последващо действие след крайпътни проверки, при които е установена ситуация с плакати.
- Като последващо действие след крайпътни проверки, когато служителят е съобщил за червени сигнали.
- Независимо от пътните проверки, например на базата на оценка на риска. Органите на ИИЛ могат да разчитат и на червените знамена, посочени в горния *раздел 3.2.3*, когато определят приоритетите на такива проверки.

#### 3.3.1 Преглед на модулите на ІМІ

ИСВП е многоезичен онлайн инструмент, който има за цел да улесни обмена на информация между правоприлагащите органи на приемащата държава членка ("*приемащи органи*") и на държавата членка по установяване на дружеството ("*органи по произход*"). Понастоящем ИСВП поддържа процедури за сътрудничество в 17 различни области на политиката.

Три модула на ИСВП са от значение за конкретното прилагане на правилата за автомобилен транспорт:

- Модулът "*Автомобилен транспорт - условия за установяване*" има за цел да улесни обмена на информация за проверка на наличието на ефективно и стабилно установяване на дружеството.
- Модулът "*Автомобилен транспорт - Социални правила*" има за цел да улесни обмена на информация за контрол на ефективното прилагане на времето за управление, почивките и периодите на почивка.
- Модулът "*Автомобилен транспорт - Декларации за командироване*", към който е свързан публичният интерфейс RTPD, за да се даде възможност на пътните оператори да подават декларации за командироване.
- Прилагането на разпоредбите на *lex specialis se осъществява* главно чрез ІМІ, свързана с RTPD. Приемащите органи използват този модул, за да преглеждат всички декларации за командироване. Те също така имат възможност да изпращат искания за допълнителни документи до оператора (вж. *раздел 3.3.3* по-долу). Ако операторът не отговори в 8-седмичен срок, приемащите органи могат да поискат информация от органите на държавата по произход в срок от 25 дни (вж. *раздел 3.4* по-долу).

Когато отговаря на искания за информация, операторът има възможност да влезе в комуникация с приемащите органи директно на портала. Всички компетентни органи

могат също така да обменят безплатни текстови съобщения помежду си. Всяка информация, предоставена като свободен текст, може да бъде автоматично преведена от услуга, свързана с IMI (eTranslation)<sup>34</sup>.

Модулът "Автомобилен транспорт - Декларации за командироване" може да се използва само ако операторът е подал декларация за командироване. Транспортните операции, които не представляват командироване, не могат да се показват в този интерфейс. Важно е да се отбележи, че транспортните операции, които могат да представляват командироване, но за които операторът не е подал декларация за командироване, също няма да се появят в модула "Автомобилен транспорт - декларации за командироване".

Дори ако в RTPD е подадена декларация за командироване, модулът "Автомобилен транспорт - декларации за командироване" не позволява на приемащите органи да проверят всички елементи, свързани с командироването, като например практиките на пощенските кутии или наличието на реални трудови правоотношения в държавата членка на установяване.

За всички тези случаи трябва да се извърши допълнително проучване в ИСВП чрез друг интерфейс: модул "Автомобилен транспорт - условия за установяване" и/или общия модул "Командироване на работници". Използването на последния модул беше официализирано с Директива 2014/67 относно прилагането на командироването. Приемащите органи могат да изпращат стандартизирани искания за информация с цел оценка на наличието на реално командироване, предотвратяване на злоупотреби и заобикаляне на правилата и оценка на спазването на приложимите условия на труд, включително на възнаграждението<sup>35</sup>.

Органите, отговарящи за модула "Командироване на работници", често не са същите като тези, които разчитат на модула "Автомобилен транспорт - Декларации за командироване". Следователно ефективната комуникация между всички приемащи органи е от съществено значение, тъй като в противен случай операциите по автомобилен транспорт могат да избегнат всякаква форма на прилагане на ИСВП, когато не са документирани от операторите. Сътрудничеството между приемащите органи е необходимо и за контрола на спазването на приложимите условия за командированите водачи.

#### **В обобщение:**

Контролът върху спазването на *lex specialis* се осъществява основно чрез ИСВП в съответствие със следната процедура:

- **Стъпка 1:** Приемащите органи отправят директно искане за IMI към дружеството. Искането се изпраща автоматично до дружеството, което получава уведомление.
- **Стъпка 2:** Дружеството получава искането чрез RTPD и разполага с 8 седмици, за да представи исканите документи.

<sup>34</sup> Ръководство за потребителя на RTPD може да бъде намерено на тази връзка: [https://ec.europa.eu/internal\\_market/imi-net/\\_docs/library/road-transport/posting-declarations\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/internal_market/imi-net/_docs/library/road-transport/posting-declarations_en.pdf).

<sup>35</sup> Ръководство за потребителя за общото публикуване на модул "Работници" можете да намерите на тази връзка: [https://ec.europa.eu/internal\\_market/imi-net/\\_docs/library/pow-user-guide\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/internal_market/imi-net/_docs/library/pow-user-guide_en.pdf).

- **Стъпка 3:** Ако дружеството не успее да представи документите в рамките на 8 седмици, ИИЛ уведомява приемащите органи, че те могат да поискат съдействие от органите на държавата по произход.
- **Стъпка 4:** По искане на приемащите органи от страна на IMI, органите на държавата по произход се свързват с дружеството (включително чрез проверки в помещенията), за да получат исканите документи в рамките на 25 работни дни. За тази цел органите на държавата по произход имат достъп до всички разменяни документи и документи, които приемащите органи получават от дружеството.

Успоредно с RPTD транспортните органи трябва да могат да използват ефективно общия модул за командироване на работници, за да предотвратят злоупотреби и заобикаляне, особено в случаите, когато няма декларация за командироване.

Различни органи в една и съща държава-членка могат да отговарят за различни модули на ИСВП. Ефективното прилагане изисква наличието на канали за комуникация между тези органи.

### 3.3.2 Цели

Контролът на ИСВП е съществен аспект от ефективното прилагане на правилата за командироване и свързаните с тях правила. Като се има предвид ограниченото време и средства, с които разполагат крайпътните служби, задълбочените проверки могат да се извършват само извън крайпътните инспекции, а интерфейсът на ИСВП може да служи като инструмент за задействане на тези по-задълбочени проверки.

Инспекциите на ИИЛ, извършвани чрез модулите за автомобилен транспорт, могат да преследват една или няколко от следните цели:

- да се установи положението на командироване.
- оценка на злоупотребата със статут на командирован чрез заобикаляне на приложимото право към индивидуален трудов договор.
- в случай че се установи реална ситуация на командироване, да контролира спазването на приложимите условия на труд в приемащата държава-членка.

Ако по време на разследванията в рамките на ИСВП транспортните органи имат съмнения за фалшива самостоятелна заетост или практики на "пощенска кутия" в държавата членка на установяване, трябва да се извършат допълнителни проверки чрез съответните модули, включително общия модул за командироване, както и модула за условията за установяване.

### 3.3.3 Документи, които могат да бъдат поискани

Съгласно *lex specialis* компетентните органи могат да поискат от оператора да изпрати в срок от осем седмици и чрез RPTD копия от:

- тахографски записи;
- товарителници (напр. e-CMR);
- документи, свързани с възнаграждението на водача за периода на командироване;
- трудовия договор;
- пътни листове, свързани с работата на водача;
- доказателство за плащане.

Проверките на ИСВП могат да обхванат период до една година, считано от датата на искането на документи, и могат да се отнасят до един конкретен водач или до всички водачи в дадена компания.

### **3.3.3.1 Декларацията за командироване**

Информацията от декларациите за командироване се съхранява в ИСВП за период от 24 месеца. При липса на декларации за командироване дружеството няма да се появи в модула "Автомобилен транспорт - декларации за командироване" и по този начин може да избегне всякаква форма на задълбочен контрол. Следователно ролята на крайпътния инспектор е от съществено значение за сигнализиране на компетентните органи за съществуването на тези дружества, когато това е необходимо. По-специално, когато крайпътният инспектор е установил ситуация на командироване и при липса на валидна декларация, по-нататъшни разследвания могат да бъдат извършени чрез общия модул на ИСВП за командироване на работници.

### **3.3.3.2 Товарителници и тахографски записи**

Товарителниците съдържат информация за транспортната операция. Записите от тахографа съдържат важни данни за времето на управление и почивка, както и данни за местоположението на превозното средство.

Товарителниците и записите от тахографа ще помогнат за определяне на ситуацията на командироване - включително началния и крайния час. Като пример, ако товарителницата доказва каботаж, водачът следва да се счита за командирован в приемащата държава-членка.

Порталът приема следните формати на помощни документи: .bmp, .clp, .dcm, .doc, .docx, .gif, .htm, .html, .img, .jif, .jpeg, .jpg, .mac, .msg, .msp, .odt, .pct, .pcx, .pdf, .png, .ppm, .ppt, .pptx, .psp, .raw, .rtf, .tif, .tiff, .txt, .wpg, .wps, .xls, .xlsx, .xml, .zip.

Порталът е съвместим и с всички софтуери за тахографи.

### **3.3.3.3 Документи, свързани с възнагражденията, доказателства за плащания и ведомости за работно време**

В случай че бъде установена реална ситуация на командироване, водачът следва да получава възнаграждение и да отработва работно време в съответствие със стандартите на приемащата държава.

Часовете в пътните листове трябва да съответстват на часовете, изчислени въз основа на товарителницата и данните от тахографа. Часовете във ведомостите трябва да съответстват на часовите листове. След това фишовете за заплати следва да се сравнят с банковите преводи, за да се гарантира, че възнаграждението е изплатено изцяло.

### **3.3.3.4 Трудов договор**

Трудовият договор съдържа съществена информация за определяне на обичайното място на работа и ситуацията на командироване. Например от 1 август 2022 г. трудовите договори трябва да съдържат писмена информация за мястото или местата на работа, възнаграждението, моделите на работа и идентичността на социалноосигурителната институция, която получава вноските на работодателя<sup>36</sup>.

## **3.4 Сътрудничество между органите**

### **3.4.1 Взаимопомощ с държавата-членка на установяване**

Приемащите органи могат да потърсят сътрудничество чрез ИСВП с държавата-членка на установяване при следните обстоятелства:

- Дружеството не е отговорило или е отговорило само частично на искането за информация в рамките на изисквания срок.
- Дружеството твърди, че не е извършвало никакви операции на територията през разследвания период, противно на това, което е установено от пътния инспектор.
- Приемащите органи искат да контролират спазването на условията за наемане на работа, приложими към командирвания водач.
- Ръководителят на транспортната фирма твърди, че водачът е самостоятелно заето лице.

В зависимост от естеството на искането обменът на информация може да бъде поискан чрез различни модули на ИСВП, включително RTPD и общия модул "*Командироване на работници*".

Когато чрез системата IMI се подава молба за помощ, компетентните органи на държавата-членка на установяване трябва да гарантират, че ще предоставят исканата информация в рамките на 25 работни дни.

---

<sup>36</sup> Вж. Директива 2019/1152.



### 3.4.2 Ролята на социалните партньори

В зависимост от националните традиции социалните партньори могат да играят активна роля в прилагането на *lex specialis* и свързаните с него правила. В Швеция например условията на труд, приложими към командированите водачи, се съдържат предимно в колективни трудови договори, а социалните партньори поемат цялата отговорност за контрола върху спазването на тези колективни трудови договори. В такива ситуации добра практика би било да се гарантира, че социалните партньори имат достъп до декларациите за командироване, представени в RPTD. Подобна комуникация наистина е съществена предпоставка за социалните партньори да извършват целенасочени проверки.

## **Приложение 1: Кога водачът е в обхвата на правилата за командироване или извън него: обяснение за превоз на товари.**

### **Командироване на машинисти съгласно Директива (ЕС) 2020/1057: Обяснение и в/извън обхвата във връзка с операциите**

#### **Въведение**

Този документ отговаря на необходимостта от пълно обяснение на основните понятия за правилата за публикуване с цел тяхното прилагане.

Той представлява подход, при който правилата за командироване се обясняват стъпка по стъпка: първо основните понятия (раздел 1), след това опростено обяснение, което позволява на експерта да разбере правилата (раздел 2), и след това пълно обяснение с всички условия и критерии (раздел 3).

Разбирането на специфичните правила за командироване, приложими за водачите в сектора на автомобилния транспорт (вж. *lex specialis*, Директива (ЕС) 2020/1057), беше обсъдено в експертната група на Комисията за командироване на водачи, в която бяха представени всички държави членки и заинтересовани страни. Службите на Комисията подготвиха обяснителни документи, които бяха прегледани и утвърдени от правната служба на Комисията. Трябва обаче да се отбележи, че тълкуването на правото на ЕС остава в компетенциите на Съда на Европейския съюз.

## 1. Основни понятия

	ОПРЕДЕЛЕНИЕ	ПРАВНА ОСНОВА
ПУБЛИКУВАНЕ НА	<p>Автомобилен превозвач командирова шофьори на територията на друга държава за тяхна сметка и под тяхно ръководство по силата на договор, сключен между автомобилния превозвач, който извършва командировката, и страната, за която са предназначени транспортните услуги. Шофьорът работи на територията на тази държава, при условие че през периода на командироване съществува трудово правоотношение между командирования автомобилен превозвач и шофьора.</p> <p>Накратко:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Шофьорът е в трудово правоотношение с предприятие/оператор на автомобилни превози на товари;</li> <li>• Операторът иска от този водач да предоставя транспортни услуги в друга държава-членка (държава-членка, различна от тази, в която е установено това предприятие).</li> </ul>	<p>Член 1.3.a от общата Директива 96/71/ЕО за командированите работници</p>

	ОПРЕДЕЛЕНИЕ	ПРАВНА ОСНОВА
ДЪРЖАВА-ЧЛЕНКА НА УСТАНОВЯВАНЕ	Където е установено предприятието, независимо дали неговият ръководител на транспортната дейност произхожда от друга държава.	Член 2, параграф 8 от Регламент (ЕО) № 1071/2009
ПРИЕМАЩА ДЪРЖАВА ЧЛЕНКА	Държава, в която се извършва транспортната операция (и която не е държавата, в която е установено предприятието).	
МЕЖДУНАРОДНА ДВУСТРАННА ОПЕРАЦИЯ	Движението на стоки между държавата членка на установяване и друга държава (държава членка или трета държава). Операцията включва две държави, едната от които е държавата на установяване (в началото или в края).	Съображение (10) и член 1.3 от Директива (ЕС) 2020/1057
МЕЖДУНАРОДНА НЕДВУСТРАННА ОПЕРАЦИЯ / КРЪСТОСАНИ ТЪРГОВСКИ ОПЕРАЦИИ	Операцията включва две държави, като нито една от тях не е държавата на установяване на оператора, който извършва операцията (товарене в едната и разтоварване в другата).	Съображение 13 от Директива 2020/1057
КАБОТАЖ	Национален превоз за чужда сметка, извършван временно на територията на приемащата държава членка (от оператор, установен в друга държава членка).	Член 2, параграф 6 от Регламент (ЕО) № 1072/2009
ПЪТУВАНЕ БЕЗ ТОВАР	Празен курс (без повече стоки на борда на превозното средство), предприет заедно с друг курс с товар.	Член 2, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1072/2009

	ОПРЕДЕЛЕНИЕ	ПРАВНА ОСНОВА
<b>ТРАНЗИТ</b>	Движението през територията на дадена страна, без да се извършва товарене или разтоварване. Няма връзка между дейностите на водача и държавата-членка, през която се преминава транзитно.	Съображение (11) и член 1.5 от Директива (ЕС) 2020/1057
<b>ДОПЪЛНИТЕЛНА ДЕЙНОСТ</b>	Допълнителна дейност е операцията по товарене и/или разтоварване, извършвана в контекста на двустранна операция, в държавите-членки или трети държави, през които преминава водачът, при условие че водачът не товари и разтоварва стоките в една и съща държава-членка (това би представлявало каботаж).	Член 1.3, трета алинея от Директива (ЕС) 2020/1057  Забележка: кръстосаните търговски операции никога не включват страната на установяване, докато допълнителната дейност може да включва страната на установяване.

## 2. В обхвата и извън обхвата на командироването: опростено обяснение

<p><b>Основно правило</b></p>	<p><b>Проверете дали страната на установяване е мястото, където започва или завършва конкретната транспортна операция. Ако случаят е такъв, правилата за командироване не се прилагат. Когато връзката с държавата на установяване е запазена, правилата за командироване НЕ се прилагат.</b></p> <p><i>Lex Specialis</i> относно командироването на водачи се позовава на вида на операцията, за да определи дали се прилагат правилата за командироване. В текста са посочени три основни вида транспортни операции: двустранни, каботажни и кръстосани. Съответно:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Двустранният договор никога не попада в обхвата.</li> </ol>	<p>Пример:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Връзката с държавата на установяване се запазва (двустранна операция): ако транспортната операция включва държавата на установяване в началото и/или в края, водачът не се счита за командирован.</li> <li>• Връзката със страната на установяване се губи (каботаж и кръстосана търговия): прилагат се правилата за командироване.</li> </ul>
-------------------------------	---	--

	<p>2. Каботажът винаги е в обхвата.</p> <p>3. Операциите по кръстосана търговия попадат в обхвата, но има някои изключения от това основно правило.</p>	
<b>Изключения от основното правило</b>	Правилата за публикуване НЕ се прилагат / водачът НЕ се счита за публикуван	
<b>1.</b>	Ограничен брой допълнителни дейности, ако са извършени по време на двустранна операция, не попадат в обхвата на командироването (изключенията cfr 1 + 1 и 0 + 2). Една допълнителна дейност може да бъде в обхвата или извън него в зависимост от това дали се ползва от освобождаванията 1+1 или 0+2.	Пример: по време на двустранна операция, ако водачът натоварва в една държава и разтоварва в друга държава, нито една от които не е държавата на установяване, тази допълнителна дейност НЕ попада в обхвата.
<b>2.</b>	При комбиниран транспорт, когато началната или крайната пътна отсечка се състои сама по себе си от международна двустранна транспортна операция	Съображение (12) и член 1, параграф 6 от Директива (ЕС) 2020/1057
<b>3.</b>	Транзит	Водачът преминава през дадена страна, без да извършва товарене/разтоварване (позволени са престои).
<b>Пътуване без товар (празен пробег)</b>	Пътуването без товар е или в обхвата, или извън него в зависимост от това дали операцията, която задейства/задейства това пътуване без товар, сама по себе си е в обхвата или извън него.	Пътуването без товар НЕ попада в обхвата, ако е извършено във връзка с двустранна операция (освободена). Пътуването без товар ВЛИЗА в обхвата, когато се извършва във връзка с каботаж или

		международна недвустранна операция/кръстосана търговия.
--	--	---

### 3. В обхвата и извън обхвата на командироването: оценка за всяка транспортна операция

ОПЕРАЦИИ	РЕШАВАЩИ ЕЛЕМЕНТИ	В ОБХВАТ	OUT НА ОБХВАТА	Начало и край на публикуването
Каботаж	<p>Цялата операция - от товаренето до разтоварването - се извършва НА територията на държава, в която операторът не е установен.</p> <p>По време на каботаж винаги се прилагат правилата за публикуване.</p> <p>За да получите право на каботажни превози, първо трябва да се извърши международна двустранна операция. Каботажните операции могат да се извършват само след пълното разтоварване на стоките, свързани с</p>	X		<p><u>Начало на ситуацията с публикуването:</u></p> <p>Ситуацията на командироване започва едва когато водачът започне пътуването без товар към мястото, където ще натовари стоките, които ще се превозват при каботаж.</p> <p><u>Край на ситуацията с командироването:</u></p> <p>Командироването продължава по време на извършването на каботажната операция и приключва, когато стоките са разтоварени и каботажната операция е приключена.</p>



ОПЕРАЦИИ	РЕШАВАЩИ ЕЛЕМЕНТИ	В ОБХВАТ	OUT НА ОБХВАТА	Начало и край на публикуването
	<p>международния входящ превоз (Регламент 1072/2009).</p> <p>Препратки: Член 8.2 от Регламент 1072/2009, член 1, точка 7 от Директива 2020/1057</p>			<p><u>Последвано от завръщане в страната на установяване</u></p> <p>Ако след това водачът се върне в страната на установяване след края на каботажната операция или с празен камион, или с нови стоки, качени като част от нова двустранна операция, водачът не се счита за командирован от края на разтоварването на каботажните стоки.</p>
<p>кръстосани търговски операции извън страната на установяване:</p> <p>товарене и разтоварване (при недвустранна транспортна операция)</p>	<p>Транспортни операции, извършвани МЕЖДУ две страни, нито една от които не е страната на установяване на оператора.</p> <p>Прилагат се правилата за публикуване.</p>	X		<p><u>Начало на ситуацията с публикуването:</u></p> <p>Ситуацията на командироване започва не веднага след приключване на международна двустранна операция, а едва когато водачът започне пътуване без товар към точката на товарене в тази държава членка, за да натовари стоки, които ще бъдат превозвани в рамките на кръстосаната търговия.</p> <p>Докато стоките не бъдат разтоварени, шофьорът се счита за командирован в страната, от която е</p>

ОПЕРАЦИИ	РЕШАВАЩИ ЕЛЕМЕНТИ	В ОБХВАТ	OUT НА ОБХВАТА	Начало и край на публикуването
	<p>Препратки: В съображения 12 и 13 от Директива 2020/1057 се говори за кръстосани търговски операции като "недвустрани транспортни операции".</p>			<p>започнал пътуването си за натоварване, докато не напусне тази страна, а след това е командирован в страната, където стоките се разтоварват, от граничния пункт в тази страна, докато не приключи разтоварването.</p> <p><u>Край на ситуацията с командироването:</u></p> <p>Шофьорът остава командирован до разтоварването на стоките.</p> <p><u>Последвано от пътуване без товар или нова двустранна операция</u></p> <p>Обратното пътуване без товар през територията на страната, в която стоките са били разтоварени, и обратно до страната на установяване не попада в обхвата на правилата за командироване.</p>

ОПЕРАЦИИ	РЕШАВАЩИ ЕЛЕМЕНТИ	В ОБХВАТ	OUT НА ОБХВАТА	Начало и край на публикуването
				<p>Същото важи и за случаите, когато водачът започва ново двустранно пътуване (с държава на установяване като държава на местоназначение/разтоварване): от момента на разтоварване на стоките, свързани с кръстосана търговска операция, до достигане на крайното местоназначение в държавата на установяване, водачът не се счита за командирован.</p>
Начален и краен етап от комбиниран транспорт	Когато водачът е ангажиран в операция по комбиниран транспорт, естеството на услугата, предоставяна по време на началния или крайния пътен участък, е тясно свързано с държавата членка на установяване, ако пътният участък сам по себе си е двустранна транспортна операция.		<b>X</b>	При комбиниран транспорт, когато началният или крайният етап от пътя се състои сам по себе си от международен двустранен транспорт, водачът не се счита за командирован.

ОПЕРАЦИИ	РЕШАВАЩИ ЕЛЕМЕНТИ	В ОБХВАТ	OUT НА ОБХВАТА	Начало и край на публикуването
	<p>Забележка: за изчерпателно обяснение на комбинирания транспорт и правоприлагането, моля, направете справка в ръководството, изготвено в рамките на фокусната група TRACE 2 "Достъп до пазара".</p> <p>Комбинирана транспортна операция означава превоз на стоки между различни държави, при който част от превоза се извършва с железопътен транспорт, вътрешно корабоплаване или по море. Комбинираният транспорт се счита за международен, когато поне един от модалните участъци пресича граница.</p> <p>Комбинираният транспорт, обхванат от правилата на ЕС, е превозът на стоки между държавите членки, при който пътното превозно средство за</p>			

ОПЕРАЦИИ	РЕШАВАЩИ ЕЛЕМЕНТИ	В ОБХВАТ	OUT НА ОБХВАТА	Начало и край на публикуването
	<p>превоз на стоки (ремарке, полуремарке, със или без влекач), сменящо каросерията или контейнера с дължина 20 фута или повече, използва <u>пътя в началния или крайния етап на пътуването</u>, а в другия етап - железопътния транспорт, вътрешните водни пътища или морските услуги, когато този участък надвишава 100 км (по права линия) и представлява началния или крайния етап на пътуването.</p> <p>Пътният участък на операцията по комбиниран транспорт може да бъде на територията на една държава членка или да включва няколко държави членки.</p>			

ОПЕРАЦИИ	РЕШАВАЩИ ЕЛЕМЕНТИ	В ОБХВАТ	OUT НА ОБХВАТА	Начало и край на публикуването
	<p>Съображение (12) и член 1, параграф 6 от Директива (ЕС) 2020/1057</p> <p>Директива 92/106/ЕИО на Съвета от 7 декември 1992 г. за установяване на общи правила за някои видове комбиниран транспорт на товари между държавите-членки</p>			
Международна двустранна операция	<p>Транспортна операция, извършвана между две страни, едната от които е страната на установяване на оператора.</p> <p>Правилата за публикуване не се прилагат.</p>		X	<p><u>Продължителност:</u></p> <p>За цялата продължителност на двустранните операции (включващи страната на установяване в началото или в края на операцията) водачът не подлежи на правилата за командироване.</p>

ОПЕРАЦИИ	РЕШАВАЩИ ЕЛЕМЕНТИ	В ОБХВАТ	OUT НА ОБХВАТА	Начало и край на публикуването
	Справка: Член 1, точка 3, втора алинея от Директива 2020/1057			<p><u>Случаят на множество двустранни операции</u></p> <p>Няколко двустранни транспортни операции, всяка от които е обхваната от отделна товарителница, могат да бъдат извършени по време на едно пътуване, включващо страната на установяване (в началото или в края на пътуването), и не попадат в обхвата на правилата за командироване.</p> <p>Съображение 10 от Директива (ЕС) 2020/1057</p> <p>Примери:</p> <p>-От страната на установяване: стоки, натоварени в страната на установяване, се разтоварват частично в три различни страни въз основа на три различни товарителници.</p>

ОПЕРАЦИИ	РЕШАВАЩИ ЕЛЕМЕНТИ	В ОБХВАТ	OUT НА ОБХВАТА	Начало и край на публикуването
				<p>- Към страната на установяване: стоките, натоварени в страна, която не е страната на установяване, се разтоварват частично в две други страни въз основа на две товарителници, преди да бъдат окончателно разтоварени в страната на установяване (въз основа на трета товарителница).</p>
<p>Двустранна операция  + едно товарене и/или разтоварване в държавата, през която преминава водачът (1+1)</p>	<p>Една операция по товарене и/или разтоварване в страната, която водачът пресича, се счита за извън обхвата на правилата за командироване, въпреки че операцията не е част от операция, включваща страната на установяване.</p>		<p><b>X</b></p>	<p>За цялата продължителност на операцията "1+1" водачът не може да се счита за командирован работник.</p> <p><u>Начало и край:</u></p> <p>Съгласно това правило 1+1, когато в контекста на текуща двустранна операция се извършват няколко допълнителни дейности, първата дейност се освобождава от правилата за</p>



ОПЕРАЦИИ	РЕШАВАЩИ ЕЛЕМЕНТИ	В ОБХВАТ	OUT НА ОБХВАТА	Начало и край на публикуването
	<p>За да се възползвате от това освобождаване, трябва да бъдат изпълнени две кумулативни условия:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• двустранна операция (извън обхвата на правилата за командироване), започната преди извършването на операцията по товарене-разтоварване;</li> <li>• Товаренето и разтоварването на стоки не може да се извършва в една и съща държава (тъй като това би се считало за каботаж и следователно попада в обхвата).</li> </ul> <p><u>Една допълнителна дейност може да се състои от:</u></p>			<p>командироване. Следващите са в обхвата на правилата за командироване, тъй като водачът вече е използвал възможността за една освободена допълнителна дейност по товарене и/или разтоварване. В случай че има повече от една допълнителна дейност, командироването се прилага от натоварването на стоките до края на допълнителната дейност при разтоварването*: след това водачът възобновява двустранната операция и освобождаването се прилага отново.</p>

ОПЕРАЦИИ	РЕШАВАЩИ ЕЛЕМЕНТИ	В ОБХВАТ	OUT НА ОБХВАТА	Начало и край на публикуването
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• едно самостоятелно товарене или едно самостоятелно разтоварване; ИЛИ</li> <li>• едно натоварване на стоките в страна А и едно разтоварване на същите стоки в страна Б в рамките на двустранната операция.</li> </ul> <p><u>Правило 1+1:</u></p> <p>Ако водачът извършва две двустранни операции, той има възможност да добави по 1 операция за всяка двустранна операция.</p> <p>Когато се извършват две двустранни операции от и до държавата-членка на установяване, по време на всяка от двете операции може да се извърши допълнителна освободена кръстосана</p>			

ОПЕРАЦИИ	РЕШАВАЩИ ЕЛЕМЕНТИ	В ОБХВАТ	OUT НА ОБХВАТА	Начало и край на публикуването
	<p>търговска операция. Това е така нареченото правило 1+1.</p> <p>Една-единствена освободена допълнителна дейност може да включва <u>както</u> <u>товарене</u>, <u>така</u> и <u>разтоварване</u>.</p> <p>Една-единствена освободена допълнителна дейност може да включва:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- действие по зареждане;</li> <li>- действие по разтоварване;</li> <li>- действие за зареждане и разтоварване.</li> </ul>			

ОПЕРАЦИИ	РЕШАВАЩИ ЕЛЕМЕНТИ	В ОБХВАТ	OUT НА ОБХВАТА	Начало и край на публикуването
<p>Двустранна операция  + две заредания/разредания по време на следната двустранна операция</p>	<p><u>Правило 0+2:</u>  Когато водачът не се е възползвал от възможността да извърши една освободена допълнителна дейност по товарене и/или разтоварване по време на двустранна транспортна операция от държавата членка на установяване и тази операция е последвана от двустранна операция по връщане към държавата членка на установяване, по време на тази двустранна операция по връщане могат да бъдат извършени две освободени допълнителни дейности по товарене и/или разтоварване. Това е така нареченото правило 0+2.  Кумулативни условия, които трябва да бъдат изпълнени, за да се ползва освобождаването:</p>		<p><b>X</b></p>	<p>През целия период на работа 0+2 водачът не може да се счита за командирован работник.</p>

ОПЕРАЦИИ	РЕШАВАЩИ ЕЛЕМЕНТИ	В ОБХВАТ	OUT НА ОБХВАТА	Начало и край на публикуването
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• наличие на продължаваща двустранна операция, по време на която водачът не е използвал възможността да извърши една освободена допълнителна дейност по товарене и/или разтоварване;</li> <li>• тази операция е последвана от двустранна операция за връщане в страната на установяване;</li> <li>• могат да бъдат извършвани две освободени допълнителни дейности по товарене и/или разтоварване, стига да не се извършват в една и съща държава.</li> </ul>			
Начален или краен етап на комбиниран транспорт	В случай че пътната отсечка сама по себе си се състои от международна двустранна транспортна операция.		X	

ОПЕРАЦИИ	РЕШАВАЩИ ЕЛЕМЕНТИ	В ОБХВАТ	OUT НА ОБХВАТА	Начало и край на публикуването
Операция	<p>Рецитал 12</p> <p>Чл.1.6. 6</p> <p>Комбиниран транспорт: Директива 92/106/ЕИО на Съвета</p>			
Транзит	<p>Транзитната ситуация винаги е освободена от правилата за публикуване. Водачът не се счита за командирован в държава, в която той само "преминава транзитно": пътува през територията на държава-членка, без да извършва дейност по товарене или разтоварване на стоки.</p> <p>Шофьорът може да ползва своята дневна или седмична почивка: фактът, че ползва дневна или</p>		X	<p>Например: в случай на кръстосана търговска операция (в обхвата) между държава А (където се товарят стоки) и държава В (където се разтоварват стоки), водачът ще се счита за командирован в държава А (до напускане на държавата на граничен пункт) и за командирован в държава В, но няма да се счита за командирован в държава Б, която водачът пресича по пътя си към държава В.</p>

ОПЕРАЦИИ	РЕШАВАЩИ ЕЛЕМЕНТИ	В ОБХВАТ	OUT НА ОБХВАТА	Начало и край на публикуването
	седмична почивка по време на превоз, не води до ситуация на командироване.			
Празни курсове / пътувания без товар	<p>Пътуването без товар е или в обхвата, или извън него в зависимост от това дали операцията, която задейства/задейства това пътуване без товар, сама по себе си е в обхвата или извън него.</p> <p>Освободени:</p>	X	X	По принцип командироването приключва с разтоварването на стоките, превозвани в рамките на операцията, попадаща в обхвата на правилата за командироване (напр. в контекста на каботаж или кръстосаната търговия). Класифицирането на последващото разтоварване като командироване или като освободено от командироване зависи от това дали новата операция, която задейства това разтоварване,

ОПЕРАЦИИ	РЕШАВАЩИ ЕЛЕМЕНТИ	В ОБХВАТ	OUT НА ОБХВАТА	Начало и край на публикуването
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• пътуване без товар, свързано с двустранно пътуване (например: "връщане у дома в страната на установяване");</li> <li>• пътуване без товар, извършено между две последователни двустранни операции.</li> </ul> <p>Не се освобождава: пътуване без товар, извършено за извършване на каботажна или кръстосана търговска операция (международна недвустранна операция).</p>			<p>попада в обхвата на правилата за командироване или не.</p> <p>Когато шофьорът влезе на територията на приемащата държава с празен камион, за да натовари стоки за работа по правилата за командироване, тогава шофьорът започва да бъде командирован в тази държава-членка от момента на влизане на територията на тази държава-членка.</p> <p>В случай на две последователни двустранни операции (една от страната на установяване А до страната на установяване Б, последвана от една от страната на установяване В до страната на установяване А), празният курс от страната на установяване Б (след разтоварване) до страната на установяване В (до натоварване) не попада в обхвата на правилата за командироване.</p>



ОПЕРАЦИИ	РЕШАВАЩИ ЕЛЕМЕНТИ	В ОБХВАТ	OUT НА ОБХВАТА	Начало и край на публикуването
				<p>В обхвата (пример от Въпроси и отговори на Комисията):</p> <p>Шофьорът извършва две различни пътувания без товар и една кръстосана операция между тях.</p> <p>Последователност на пътуванията между държави А, В и С</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Без товар от точка А до точка Б</li> <li>2. Кръстосана търговия от В до С</li> <li>3. Без товар от С до А</li> </ol> <p>Пътуването без товар от страна А до страна Б се извършва във връзка с кръстосаната търговска операция, която започва в страна Б. С други думи, водачът пътува до страна Б, за да натовари стоки в страна Б за кръстосана търговска операция (между Б и В). Следователно водачът се счита за командирован в държава Б от момента</p>

ОПЕРАЦИИ	РЕШАВАЩИ ЕЛЕМЕНТИ	В ОБХВАТ	OUT НА ОБХВАТА	Начало и край на публикуването
				<p>на влизане в тази държава до напускането ѝ. Този период обхваща пътуването с празен камион до точката на натоварване в държава Б, натоварването на стоки в държава Б и пренасянето им през територията на тази държава.</p> <p>Тогавашофьорът се счита за командирован в държава В от момента на влизане в тази държава до напускането ѝ.</p> <p>Шофьорът не се счита за командирован в страните, през които преминава транзитно (без товарене/разтоварване) с цел извършване на кръстосана търговска операция между две други страни.</p>

## **Приложение 2: Кога водачът е в обхвата на правилата за командироване и кога извън него: обяснения за пътническия транспорт**

Таблицата по-долу и обясненията се основават на документа "Въпроси и отговори", изготвен от службите на Комисията. Предвид спецификата на пътническия транспорт, настоящият документ има за цел да определи разликите в прилагането на правилата за командироване между товарния и пътническия транспорт и да изясни дали някои видове пътувания в пътническия транспорт попадат или не попадат в обхвата.

Напомняне: както и при превоза на стоки, Директива (ЕС) 2020/1057 използва критериите на транспортната операция, за да определи дали водачът, участващ в транспортната операция (операции), е в обхвата на командироването или извън него. Следователно следващата таблица следва тази логика: тя прави разлика между различните транспортни операции, за да определи дали водачът е в обхвата на командироването или извън него.

Забележка: в примерите по-долу държава А винаги е мястото, където е създадена компанията и откъдето започва пътуването.

### **1. ОПРОСТЕНО ОБЯСНЕНИЕ**

Обясненията, дадени за прилагането на правилата за командироване при товарния транспорт, както е обяснено по-горе, са валидни и за пътническия транспорт, с изключение на няколко случая. Тези случаи са следните:

#### **1.1 Предварително създадена група пътници**

Стоварване на пътниците от предварително сформирания група на различни места в случайния транспорт

В контекста на двустранна линия от А до Б/Ц/Г/... с предварително определена група пътници фактът, че пътниците се настаняват на различни места в държава Б/Ц/Г/..., не променя естеството на операцията. Това все още е двустранна операция, която не попада в обхвата на правилата за командироване, независимо от факта, че пътниците са качени на различни места (при условие че нови пътници не се качват в страни Б/Ц/Г/...).

При редовния транспорт, в контекста на двустранно пътуване от страна А до страна В, преминаващо през страна Б, същото се прилага (извън обхвата на правилата за командироване), дори когато шофьорът качва нови пътници в страна Б. Същото се прилага, когато шофьорът сваля пътници в различни страни, преди да пристигне в страна В.

### Местни екскурзии с предварително сформирана група пътници в случаен транспорт

В контекста на двустранно пътуване от А до Б с предварително сформирана група пътници, местните екскурзии в страна Б със същата група не попадат в обхвата на правилата за командироване, ако:

1. това е една и съща предварително създадена група (на нерезиденти на държава Б);
2. местните екскурзии се извършват със същото превозно средство или с друго превозно средство от същия превозвач или група превозвачи, които са извършили международната услуга;
3. цялата операция се извършва с един формуляр за пътуване.

#### **1.2 Две освободени допълнителни дейности**

Не е възможно водачът да извърши две освободени от данък допълнителни дейности по време на двустранна транспортна операция за връщане до държавата членка на установяване, ако не е извършена допълнителна дейност по време на двустранната операция от държавата членка на установяване. Тази възможност съществува за превоза на товари, но не и за превоза на пътници (член 1, параграф 4, трета алинея от Директива 2020/1057).

## **2. В И ИЗВЪН ОБХВАТА НА КОМАНДИРОВАНЕТО**

ОПЕРАЦИИ	В обхвата или извън него: обяснение
ДВУСТРАННИ ПЪТУВАНИЯ	
Случаен транспорт	
<p>Две двустранни операции</p> <p>Превоз на предварително определена група пътници от държава А до държава Б и обратно от Б до А с друга предварително определена група пътници</p>	Цялото пътуване не попада в обхвата на правилата за командироване, тъй като става въпрос за две международни двустранни пътувания, при условие че всяка двустранна операция е обхваната от отделен пътен лист. *
Двустранна операция с две или повече места за установяване в приемащата страна	Цялото пътуване не попада в обхвата на правилата за командироване, тъй като броят на местата на установяване в една и съща страна на местоназначение (Б) не променя

ОПЕРАЦИИ	В обхвата или извън него: обяснение
<p>Превоз на предварително сформирана група пътници от страна А до страна Б и настаняване на пътниците на различни места в страна Б</p>	<p>двустранния характер на операцията. Цялата операция се извършва под покритието на един пътен лист.</p>
<p>Двустранни операции с няколко точки на установяване в повече от една приемаща страна</p> <p>Превоз на предварително сформирана група пътници от страна А; някои от тях се настаняват в страна Б, а други - в страна В.</p>	<p>Цялото пътуване не попада в обхвата на правилата за командироване, тъй като се счита, че пътуването от страна А до страна Б и след това до страна В са две двустранни пътувания, започващи от страна А (първото двустранно пътуване е от А до Б, а второто - от А до В), ако са обхванати от един и същ пътен лист.</p>
<p>Двустранни операции с местни екскурзии в една приемаща страна, за една предварително сформирана група пътници, и обратно в страна А на установяване</p> <p>Превоз на предварително сформирана група пътници от страна А до страна Б. В страна Б групата се превозва за различни местни екскурзии в различни градове. Групата се връща обратно в страна А.</p>	<p>Двустранните операции от страна А до страна Б, както и местната екскурзия в страна Б, са извън обхвата на правилата за командироване, при условие че:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. това е една и съща предварително създадена група</li> <li>2. да се провеждат местни екскурзии <ul style="list-style-type: none"> <li>- в рамките на международна случайна служба</li> <li>- за пътниците, които не са местни лица, от групата, която преди това е била превозена от превозвача, който е извършил международната услуга</li> <li>- със същото превозно средство или с друго превозно средство от същия превозвач или група превозвачи, които са извършили международната услуга</li> </ul> </li> <li>3. цялата операция се извършва под прикритието на един пътен лист.</li> </ol>

ОПЕРАЦИИ	В обхвата или извън него: обяснение
<p>Същото като по-горе, но шофьорът се връща в страната без пътници.</p> <p>Същото, но шофьорът и пътниците се връщат в държава А със самолет.</p>	<p>Цялото пътуване, включително местната екскурзия и пътуването обратно до страна А без пътници, не попада в обхвата на правилата за командироване.</p> <p>Въпреки че шофьорът не вози предварително сформирания група пътници обратно до страна А, естеството на услугата не се различава съществено от предишния случай (шофиране обратно до страната с групата), доколкото превозвачът не предлага услуги на местния пазар в страна Б. Цялата операция трябва да бъде обхваната от един пътен лист.</p>
<p>Двустранни операции с местни екскурзии в повече от една приемаща страна, за една предварително сформирана група пътници, и обратно</p> <p>Превоз на предварително сформирана група пътници от държава А до Б/В/Д и обратно до А. В държава Б/В/Д групата се превозва за различни местни екскурзии в различни градове. Групата се превозва обратно до страна А.</p>	<p>Цялото пътуване, включително местни екскурзии в повече от една приемаща страна, не попада в обхвата на правилата за командироване, при условие че:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. групата е винаги една и съща; тя е предварително създадена група.</li> <li>2. Услугата е продадена на клиенти от пазара на държава А и остава тясно свързана с него, независимо от факта, че част от услугата се предлага в чужбина в една или повече държави.</li> </ol> <p>Цялата операция се извършва под прикритието на формуляр за пътуване.</p>
<p>Понякога двупосочно пътуване, започващо и завършващо в приемащата държава-членка</p> <p>Шофьор, нает от дружество, установено в държава А, пътува празен до държава Б. В държава Б шофьорът започва пътуване за</p>	<p>Необходимо е да се използват критериите за недвустранни пътувания (които по принцип попадат в обхвата на правилата за командироване) и пътувания без товар.</p> <p>От момента на пресичане на границата в</p>

ОПЕРАЦИИ	В обхвата или извън него: обяснение
<p>предварително определена група туристи, като ги води до различни държави и след това ги връща обратно в държава Б. След това шофьорът се връща празен в държава А.</p>	<p>страна Б пътуването попада в обхвата на правилата за командироване (тъй като това са недвустранни международни пътувания). Правилата за командироване се прилагат до момента, в който шофьорът свали пътниците в държава Б. Пътуването обратно от шофьора без пътници до държава А (пътуване без товар) не попада в обхвата на правилата за командироване.</p>
КОМБИНИРАН СЛУЧАЕН ТРАНСПОРТ	
<p>Полет и пътуване с кола в двете посоки</p> <p>Шофьор, нает от дружество, установено в държава А, извършва пътуване в двете посоки с предварително сформирана група, която започва и завършва в държава А. Групата пътува със самолет до държава Б, където извършва пътуване в двете посоки с автобус, регистриран в държава А, и шофьор, нает от същия оператор от държава А, който е организиран полета. В края на обиколката с автобус в страна Б шофьорът и групата се връщат със самолет в страната на същия оператор.</p>	<p>Шофьорът се подчинява на правилата за командироване от момента, в който започне да шофира, за да вземе пътниците в страна Б, и приключва, когато спре да работи по изпълнението на това пътуване. Случай, при който групата е предварително сформирана от туристически агент, който е различен от автобусната компания/оператор от държава А, качващ и слизащ пътниците в държава Б, не би променил естеството на сценария. Цялата операция по автомобилния транспорт се извършва под прикритието на пътния лист. Друго транспортно средство (например полет) няма отношение към ситуацията с командироването, тъй като Директива (ЕС) 2020/1057 се прилага само за операции по автомобилен транспорт.</p>
Редовен транспорт	
<p>Две двустранни операции</p> <p>Шофьор, нает от дружество, установено в държава А, извършва услуга за превоз на пътници по редовна линия между държавите А-</p>	<p>Цялото пътуване (и двете двустранни операции) е извън обхвата на правилата за командироване.</p>

ОПЕРАЦИИ	В обхвата или извън него: обяснение
<p>В-С, без междинни спирки. Шофьорът качва пътници в държава А, слиза в държава Б, където след това шофьорът качва пътници, за да ги върне в държава А.</p>	<p>Основният транспортен документ, който позволява на пътния инспектор да установи вида на транспортната операция, е разрешителното, в което се посочват, наред с другото, видът на услугата, маршрутът, спирките и разписанието: В член 6 от Регламент (ЕО) № 1073/2009 се уточнява, че редовните превози подлежат на разрешително, и се посочва какъв вид информация трябва да се съдържа в такова разрешително.</p>
<p>Двустранни операции с три места на установяване</p> <p>Шофьор, нает от дружество, установено в държава А, извършва транспортна услуга по редовна линия от държава А до държава Б с междинни спирки в държави В и Г, предназначени само за качване на пътници.</p>	<p>Съображение 10 от Директива (ЕС) 2020/1057: "Когато водач извършва двустранни транспортни операции от държавата членка, в която е установено предприятието ("държавата членка на установяване"), до територията на друга държава членка или трета държава или обратно до държавата членка на установяване, естеството на услугата е тясно свързано с държавата членка на установяване. Възможно е по време на едно пътуване водачът да извърши няколко двустранни транспортни операции."</p> <p>Тъй като по време на едно пътуване могат да бъдат извършени няколко освободени двустранни транспортни операции, водачът не е бил подчинен на правилата за командироване за цялото пътуване.</p> <p>Шофьорът е качил пътници (които са се качили в държава А) в три различни държави.</p>
<p>Двустранни операции с три места за събиране на товари</p>	<p>Шофьорът е извършил три двустранни операции по време на едно двупосочно пътуване до държава Б (държава членка на установяване). Тъй като по време на едно</p>



ОПЕРАЦИИ	В обхвата или извън него: обяснение
<p>След извършване на операциите, описани в предишния случай, водачът извършва транспортна услуга по редовна линия от страна Б до страна А, с междинни спирки в страни Д и Е, предназначени само за качване на пътници. Шофьорът сваля всички пътници в страна В.</p>	<p>пътуване могат да бъдат извършени няколко освободени двустранни операции, водачът не е бил обект на правилата за командироване за цялото пътуване.</p>
<p>НЕДВУСТРАНЕН МЕЖДУНАРОДЕН ТРАНСПОРТ</p>	
<p>Редовен транспорт</p>	
<p>Двустранни операции и множество недвустранни международни транспортни операции</p> <p>Шофьор, нает от дружество, установено в държава А, извършва редовна автобусна линия с пътници до държава Б. По пътя до държава Б шофьорът качва и слиза пътници в повече от една държава (В, Г, Д).</p>	<p>Два принципа трябва да се използват, за да се реши кога водачът е в обхвата на правилата за командироване и кога е извън него:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. международните двустранни операции са освободени от правилата за публикуване;</li> <li>2. една допълнителна дейност/международна недвустранна операция, свързана с тази международна двустранна операция, може да бъде освободена**.</li> </ol> <p>Следователно в този случай:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- правилата за командироване не се прилагат от началото на международния двустранен турнир;</li> <li>- първата допълнителна дейност (качване или слизване на пътници в държава В) също е освободена от данък;</li> <li>- правилата за командироване започват да се прилагат от момента на качване/слизване на пътника, с което започва втората допълнителна дейност/международна недвустранна дейност (тъй като водачът</li> </ul>

ОПЕРАЦИИ	В обхвата или извън него: обяснение
	<p>вече е използвал възможността за една освободена допълнителна дейност);</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- шофьорът остава командирован в държавата, в която е започнала втората допълнителна дейност, докато напусне територията на тази държава и започне да бъде командирован в съседни държави от момента на пресичане на техните граници;</li> <li>- ситуацията на командироване приключва, когато водачът свали последните пътници (с това приключва последната допълнителна дейност) и започва пътуването обратно към страна А. По пътя обратно към страна А, ако се извършва една допълнителна дейност, тази +1 допълнителна дейност е освободена от правилата за командироване.</li> </ul>
<p>Двустранна операция с един недвустранен международен транспорт (1+1)</p> <p>Шофьор, нает от дружество, установено в държава А, извършва транспортна услуга по редовна линия от държава А до Б и В, като качва пътници в държава А, спира на една спирка в държава Б и всички пътници слизат в държава В.</p>	<p>Шофьорът е извършил една двустранна транспортна операция (от А до В) с една допълнителна дейност в Б. Допълнителната дейност по качване/слизване на пътници в държава Б е допълнителна дейност, свързана с освободената международна двустранна операция (от А до В), и е освободена от правилата за командироване. Шофьорът не е бил обект на правилата за командироване за цялото пътуване.</p> <p>Забележка 1: само една допълнителна дейност, извършвана в контекста на международна двустранна операция, може да бъде освободена от правилата за командироване (правило 1+1).</p> <p>Бележка 2: Не е възможно водачът да извърши две освободени от данък допълнителни дейности по време на двустранна транспортна</p>

ОПЕРАЦИИ	В обхвата или извън него: обяснение
	операция за връщане в държавата членка на установяване, ако по време на двустранната операция от държавата членка на установяване не е извършена допълнителна дейност. Тази възможност съществува за превоза на товари, но не и за превоза на пътници (член 1, параграф 4, трета алинея от Директива 2020/1057).
САВОТАЖ	
<p>Една двустранна операция и каботаж</p> <p>Шофьор извършва двустранна операция от държава А до държава Б и след като качи пътници в Б, извършва каботажни превози в Б.</p>	<p>Правилата за командироване се прилагат от началото на каботажната операция в страна Б до нейния край: от мястото на качване на пътниците до тяхното слизане.</p>
<p>Една двустранна операция с един каботаж + недвустранен международен транспорт</p> <p>Шофьорът извършва двустранна операция от страна А до страна В, като преминава през страна Б. В страна Б шофьорът качва и слага пътници и пътува до страна В, където всички пътници са свалени.</p>	<p>Прилагат се правилата за публикуване:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- каботаж: от качването на пътниците в страна Б до тяхното слизане в страна Б;</li> <li>- международен недвустранен: от приключването на каботажната операция до свалянето на пътниците в страна В.</li> </ul>
ТРАНЗИТ	<p>Прилагат се същите правила, както при превоза на товари: транзитът е извън обхвата на правилата за командироване.</p>
ПЪТУВАНИЯ БЕЗ ТОВАР	
<p>Двустранна операция, последвана от връщане в страната на установяване</p>	<p>Прилагат се същите правила, както при превоза на товари: пътуването без товар обратно към страната на установяване не</p>

ОПЕРАЦИИ	В обхвата или извън него: обяснение
	попада в обхвата на правилата за командироване.
<p>Двустранна операция, последвана от пътуване без товар, последвана от недвустранна международна транспортна операция и завършваща с двустранна операция (връщане в страната на установяване).</p>	<p>Прилагат се същите правила, както при превоза на товари: пътуванията без товар влизат или не влизат в обхвата в зависимост от това дали операцията, към която са прикрепени, влиза или не влиза в обхвата. В този случай:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- първата двустранна операция: е извън обхвата на правилата за командироване (от напускането на страната А на установяване до установяването на пътниците в страна В);</li> <li>- пътуване без товар: правилата за командироване се прилагат, когато водачът започне да се придвижва към мястото, където ще вземе пътниците, за да ги закара до страна В (тъй като последната е международна недвустранна операция извън обхвата на правилата за командироване; впоследствие пътуването без товар се извършва поради тази операция в обхвата);</li> <li>- шофьорът е командирован в държава В, докато не напусне страната при преминаване на границата, и е командирован в държава В, докато шофьорът не качи пътниците;</li> <li>- шофьорът не е командирован от момента, в който шофьорът вземе пътниците в държава В и ги закара в държава А на установяване.</li> </ul> <p>Въпрос: Какво да кажем за периода от време между слизането на пътниците в страна В и момента, в който шофьорът започва да събира пътници, които да бъдат закарани в страна А?</p>

\* В член 12 от Регламент (ЕО) № 1073/2009 се уточнява, че случайните превози се извършват с пътен лист, който се попълва преди всяко пътуване. Формулярът за пътуване съдържа най-малко информация за вида на услугата, основния маршрут и участващия(те) превозвач(и).

\*\* Водачът е освободен от правилата за командироване, когато в контекста на текуща двустранна транспортна операция той извършва и една недвустранна международна транспортна дейност по качване и/или слизане на пътници в държавата-членка или в третата държава, която водачът пресича, при условие че водачът не предлага услуги за превоз на пътници между две места в рамките на пресичаната държава-членка. Същото се отнася и за обратния път.

Това е възможно, например, когато водачът извършва двустранна операция без пълен автобус и спира, за да качи и/или свали допълнителни пътници по пътя. Водачът може да извърши една освободена недвустранна международна транспортна операция (т.е. допълнителна дейност по качване и/или слизане) по време на двустранна операция от държавата членка на установяване до приемащата държава членка. Когато се извършват две последователни двустранни операции от и до държавата-членка на установяване, по време на всяка от двете операции може да бъде извършена една допълнителна освободена недвустранна международна транспортна операция. Това е така нареченото правило 1+1.

## Приложение 3: Определяне на приложимото трудово право - Регламент "Рим I"

Съгласно Директивата за командированите работници командированият работник е "работник, който за ограничен период от време извършва своята работа на територията на държава-членка, различна от държавата, в която обикновено работи"<sup>37</sup>. По този начин ситуацията на командироване включва съществуването на стабилно трудово правоотношение в една държава членка, в която се очаква работникът да се завърне след периода на командироване.

Мястото на установяване на работодателя не означава непременно наличие на място на работа в същата държава членка. Регламентът "Рим I" определя кое национално трудово право урежда трудовия договор, като се взема предвид обичайното място на работа. Тези обективни правила бяха договорени с оглед на необходимостта да се защити работникът като по-слаба страна в трудовото правоотношение.

За да се определи приложимото право към дадено трудово правоотношение, в *Рим I* е въведена няколкостепенна система:

1. Трудовият договор се урежда от правото, избрано от страните.

Клаузата за избор на право е първата стъпка за определяне на приложимото право. В регламента се уточнява, че този избор на право не може да изключва прилагането на определени разпоредби на националното право, което би било приложимо при липса на избор (т.е. правото, определено съгласно следващите точки 2 и 3). Тези разпоредби са тези, които не могат да бъдат договорени в граждански договор.

Това е в съответствие с принципа, че работникът, като по-слаба страна в трудовото правоотношение, следва да бъде защитен, ако договарят съдържа неизгодна клауза за избор на право.

2. При липса на изричен избор от страните, приложимото право е правото на държавата, в която или от която работникът обичайно извършва работата си.

Определянето на държавата, от която работникът обичайно изпълнява задачите си, е от особено значение за шофьори, които обичайно изпълняват задачи в различни държави, но редовно започват и завършват пътуването си в една и съща държава членка. В случай че има няколко места на работа, мястото, от което работникът изпълнява по-голямата част от задълженията си, ще се счита за обичайно място на работа.

---

<sup>37</sup> Член 2.1 от Директива 96/71

3. Ако не може да се определи обичайно място на работа в съответствие с горната точка 2, приложимото право ще бъде мястото на стопанска дейност, чрез което работникът е бил нает.

Тази разпоредба е от особено значение за служителите, които преминават от една държава-членка в друга, без да имат постоянна база.

4. За да се избегне прекалено строга система, съдията може да реши да приложи друго право, когато от обстоятелствата по делото се вижда, че трудовият договор е очевидно по-тясно свързан с друга държава.

При определянето на приложимото право Съдът на Европейския съюз ("СЕС") поставя голям акцент върху понятието "обичайно място на работа", което се тълкува широко. Другите критерии, включително по-специално държавата на наемане на работника, следва да се разглеждат като спомагателни<sup>38</sup>. Освен това Съдът припомня, че работникът е по-слабата страна по трудовия договор и в резултат на това трябва да бъде защитен от най-благоприятните стълкновителни норми<sup>39</sup>.

За да се определи обичайното място на работа, трябва да се вземат предвид всички фактори, които характеризират дейностите на работника, включително: мястото, от което работникът изпълнява задачите си, получава инструкции и организира работата си, мястото, където се намират работните инструменти, местата, където основно се извършва транспортът, където се разтоварват стоките, и мястото, на което работникът се връща след приключване на задачите си<sup>40</sup>.

Когато се изисква количествена оценка, за да се прецени от коя държава работникът обичайно изпълнява задачите си (за разлика от случайните или моментните задачи), вдъхновение може да се намери и в настоящите практики при проверките на социалната сигурност, където се счита, че работното време е най-подходящият критерий за оценка, когато се извършва значителна част от дейността<sup>41</sup>.

Само ако не е възможно да се определи обичайното място на работа, например ако водачът изпълнява еднакъв брой задачи в няколко държави-членки, държавата, в която е сключен трудовият договор, ще стане релевантен фактор. СЕС настоява, че мястото на полагане на труд е само спомагателен фактор, който става релевантен при обстоятелства, при които не може да се определи обичайно място на работа. Като се има предвид, че Съдът има широко тълкуване на елементите, съставляващи обичайното място на работа<sup>42</sup>, позоваването на мястото на ангажираност следва да се налага само в редки случаи.

---

<sup>38</sup> *Voogsgeerd C-384/10*.

<sup>39</sup> *Koelzsch C-29/10* от 15.03.2011 г., параграф 46.

<sup>40</sup> *Koelzsch*, параграф 49 и *Voogsgeerd C-384/10*.

<sup>41</sup> Вж. Административна комисия за координация на системите за социална сигурност (декември 2013 г.), *Практическо ръководство за приложимото законодателство*, стр. 29 и 30.

<sup>42</sup> *Koelzsch C29/10*.

Клаузата за по-тясна връзка, описана в горната точка 4, се прилага от съдия в зависимост от конкретните обстоятелства по всяко дело. Съдът на ЕС например е постановил, че обичайното място на работа може да бъде отменено, като се вземат предвид други елементи, като например къде работникът плаща данък върху доходите, къде е обхванат от схеми за социално осигуряване, пенсионно осигуряване, болест и инвалидност<sup>43</sup>.

Обичайното място на работа не се променя, ако работникът е временно нает в друга държава. С други думи, правото на обичайното място на работа на работника продължава да урежда трудовия договор по време на временното му назначение в друга държава членка. В Рим I се уточнява, че дадено назначение е временно, ако се очаква работникът да се върне на работа в страната на произход след изпълнението на задачите в чужбина<sup>44</sup>. Тази точка е отразена в *Директивата за командированите работници*: ако връзките с обичайното място на работа са прекъснати, временното назначение всъщност следва да се счита за промяна на обичайното място на работа. В такъв случай водачът следва да бъде нает на работа съгласно законодателството на новата държава членка. Например, при наемането на работа водачът обичайно е изпълнявал задачите си в държава членка А. Впоследствие водачът се премества в държава членка Б, за да изпълнява постоянно нов набор от задачи на или от тази територия и без или със слаба връзка с държава членка А. В такава ситуация обичайното място на работа се е променило от държава членка А в държава членка Б.

1. Мястото, от което служителят изпълнява задачите си.
2. Мястото, където служителят получава инструкции относно задачите си и организира работата си.
3. Мястото, където са разположени работните му инструменти.
4. Мястото, където се извършва основният превоз.
5. Мястото, където се разтоварват стоките.
6. Мястото, на което служителят се връща след приключване на задачите си.

*Кутия 7 - Показатели за определяне на обичайното място на работа на водачите*

<sup>43</sup> Параграф 41 *Schlecker C-64/12*.

<sup>44</sup> Съображение 36 от Регламент 593/2008