



ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ
ГЕНЕРАЛНА ДИРЕКЦИЯ „МОБИЛНОСТ И ТРАНСПОРТ“

Дирекция С — Сухопътен транспорт
С.1 — Автомобилен транспорт

Въпроси и отговори
относно командироването на водачи съгласно
Директива (ЕС) 2020/1057
в контекста на превоза на товари¹

ОТКАЗ ОТ ОТГОВОРНОСТ: Настоящото ръководство е изготвено от службите на Комисията и не обвързва Европейската комисия. Единствено Съдът на Европейския съюз е компетентен да тълкува авторитетно правото на Съюза.

ОБЩИ КРИТЕРИИ
за определяне кога водачът е командирован или не съгласно
Директива (ЕС) 2020/1057

С Директива (ЕС) 2020/1057² (наричана още „директивата“) са определени специфични правила във връзка с директиви 96/71/ЕО³ и 2014/67/ЕС⁴, като и двете директиви са законодателни актове относно командироването на работници в рамките на предоставянето на услуги. В нея се прави разграничение между видовете превози, по отношение на които следва да се прилагат правилата за командироване, и видовете превози, по отношение на които тези правила не следва да се прилагат. Общият критерий за такова разграничение е степента на връзката с територията на приемащата държава членка⁵.

¹ Настоящото ръководство се отнася само до въпроси и отговори относно командироването на водачи в контекста на автомобилния превоз на товари. По същата тема ще бъде изготвен различен набор от въпроси и отговори по отношение на правилата за превоз на пътници.

² Директива (ЕС) 2020/1057 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 г. за определяне на специфични правила във връзка с Директива 96/71/ЕО и Директива 2014/67/ЕС за командироването на водачи в сектора на автомобилния транспорт и за изменение на Директива 2006/22/ЕО по отношение на изискванията за изпълнение и Регламент (ЕС) № 1024/2012 (ОВ L 249, 31.7.2020 г., стр. 49).

³ Директива 96/71/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 16 декември 1996 г. относно командироването на работници в рамките на предоставянето на услуги (ОВ L 18, 21.1.1997 г., стр. 1).

⁴ Директива 2014/67/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 15 май 2014 г. за осигуряване на изпълнението на Директива 96/71/ЕО относно командироването на работници в рамките на предоставянето на услуги и за изменение на Регламент (ЕС) № 1024/2012 относно административно сътрудничество посредством Информационната система за вътрешния пазар (ОВ L 159, 28.5.2014 г., стр. 11).

⁵ Съображение 9 от Директива (ЕС) 2020/1057: „Балансираните специфични за сектора правила за командироване следва да се основават на наличието на достатъчна връзка между водача и предоставяната услуга, и територията на приемащата държава членка. За да се улесни прилагането на правилата, следва да се прави разграничение между различните видове превози в зависимост от степента на връзката с територията на приемащата държава членка“.

По-специално от Директива (ЕС) 2020/1057 следва, че водачите, извършващи превози в държави членки, различни от държавата членка, в която е установен работодателят на водача, се **командирова**т, когато извършват следните операции:

- 1) **превози** между трети страни⁶ — под това се разбират превози, извършвани между две държави членки или между държава членка и трета държава, нито една от които не е държавата на установяване⁷ на превозвача, извършващ тези превози;
- 2) **каботажни** превози — под това се разбират вътрешни превози за чужда сметка или срещу възнаграждение, извършвани временно на територията на държава членка от превозвач, установен в друга държава членка⁸.

Водачът **не** се счита за **командиран**, когато изпълнява:

- 1) **международни двустранни** превози⁹ — под това се разбират превози въз основа на договор за превоз от държавата членка, в която е установен превозвачът (държава членка на установяване), до друга държава членка или до трета държава, или от друга държава членка или трета държава до държавата членка на установяване;
- 2) **ограничени допълнителни дейности по товарене и/или разтоварване**¹⁰ (т.е. превози между трети страни, както е описано по-горе), извършвани в контекста на двустранни превози в държавите членки или в трети държави, през които водачът преминава;
- 3) **транзитно преминаване**¹¹ през територията на държава членка, без извършване на каквато и да е дейност по товарене или разтоварване;
- 4) **първоначална или крайна отсечка от комбиниран транспорт**¹², както е определен в Директива 92/106/ЕИО на Съвета¹³, в случай че отсечката с автомобилен превоз сама по себе си представлява международен двустранен превоз.

АДМИНИСТРАТИВНИ ЗАДЪЛЖЕНИЯ на превозвача преди, по време на и след командироването

В член 1, параграфи 11 и 12 от Директива (ЕС) 2020/1057 са определени административните изисквания, на които превозвачите трябва да отговорят, за да докажат спазването на правилата за командироването на водачи.

Преди командироването превозвачът:

⁶ Наричани в съображения 12 и 13 от Директивата „международни превози, различни от двустранните“.

⁷ Понятието „държава членка на установяване“ е определено в член 2, параграф 8 от Регламент (ЕО) № 1071/2009.

⁸ Каботажните превози по отношение на превоза на товари са определени в Директивата във връзка с Регламент (ЕО) № 1072/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. относно общите правила за достъп до пазара на международни автомобилни превози на товари (ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 72).

⁹ Съображение 10 и член 1, параграфи 3 и 4 от Директива (ЕС) 2020/1057.

¹⁰ Член 1, параграф 3, трета алинея от Директива (ЕС) 2020/1057.

¹¹ Съображение 11 и член 1, параграф 5 от Директива (ЕС) 2020/1057.

¹² Съображение 12 и член 1, параграф 6 от Директива (ЕС) 2020/1057.

¹³ Директива 92/106/ЕИО на Съвета от 7 декември 1992 г. относно създаването на общи правила за някои видове комбиниран транспорт на товари между държавите членки (ОВ L 368, 17.12.1992 г., стр. 38).

- представя декларация за командироване на органите на държавата членка, в която е командирован водачът;
- най-късно до започването на командироването;
- като използва многоезичния публичен интерфейс, свързан с Информационната система за вътрешния пазар (ИСВП).

Съдържание на декларацията за командироване:

1. самоличността на превозвача, най-малкото под формата на номера на лиценза на Общността, когато такъв номер е налице;
2. координатите за връзка с ръководител на транспортната дейност или с друго лице за контакт в държавата членка на установяване с оглед на осъществяване на връзка с компетентните органи на приемащата държава членка, в която се предоставят услугите, и изпращане и получаване на документи или съобщения;
3. самоличността на водача, адресът на местопребиваване и номерът на шофьорската му книжка;
4. началната дата на трудовия договор на водача и приложимото за него право;
5. планираната начална и крайна дата на командироването;
6. регистрационните номера на моторните превозни средства;
7. осъществяваните транспортни услуги (напр. превоз на товари, превоз на пътници, международен превоз или каботажни превози).

По време на командироването превозвачът:

- гарантира, че водачите разполагат със следните документи:
 - декларацията за командироване на хартиен носител или в електронна форма;
 - доказателство за превозите, извършвани в приемащата държава членка, като например електронна товарителница (e-CMR);
 - тахографските записи (по-специално символите на държавите членки, в които водачът е извършил превози).

След командироването превозвачът:

- изпраща исканите документи чрез публичния интерфейс, свързан с ИСВП, не по-късно от осем седмици от получаването на искането на приемащата държава членка; документите включват например:
 - тахографски записи;
 - товарителници;
 - документация за възнаграждението на водача, отнасяща се за периода на командироване;
 - трудовия договор;
 - отчетите за отработените часове на водача;
 - документите, удостоверяващи плащането на възнаграждението на водача.

Органите на държавите членки не могат да налагат на превозвачите допълнителни административни изисквания освен посочените в директивата, за да извършат проверка на спазването на нейните разпоредби.

СЦЕНАРИИ ЗА ПРЕВОЗИ

В следващите раздели е обяснено и показано с примери как правилата за командироване се прилагат при различните сценарии за превози:

- I. ДВУСТРАННИ ПРЕВОЗИ
- II. ПРЕВОЗ МЕЖДУ ТРЕТИ СТРАНИ
- III. КАБОТАЖ
- IV. ТРАНЗИТНО ПРЕМИНАВАНЕ
- V. ПРАЗНИ КУРСОВЕ

Легенда:

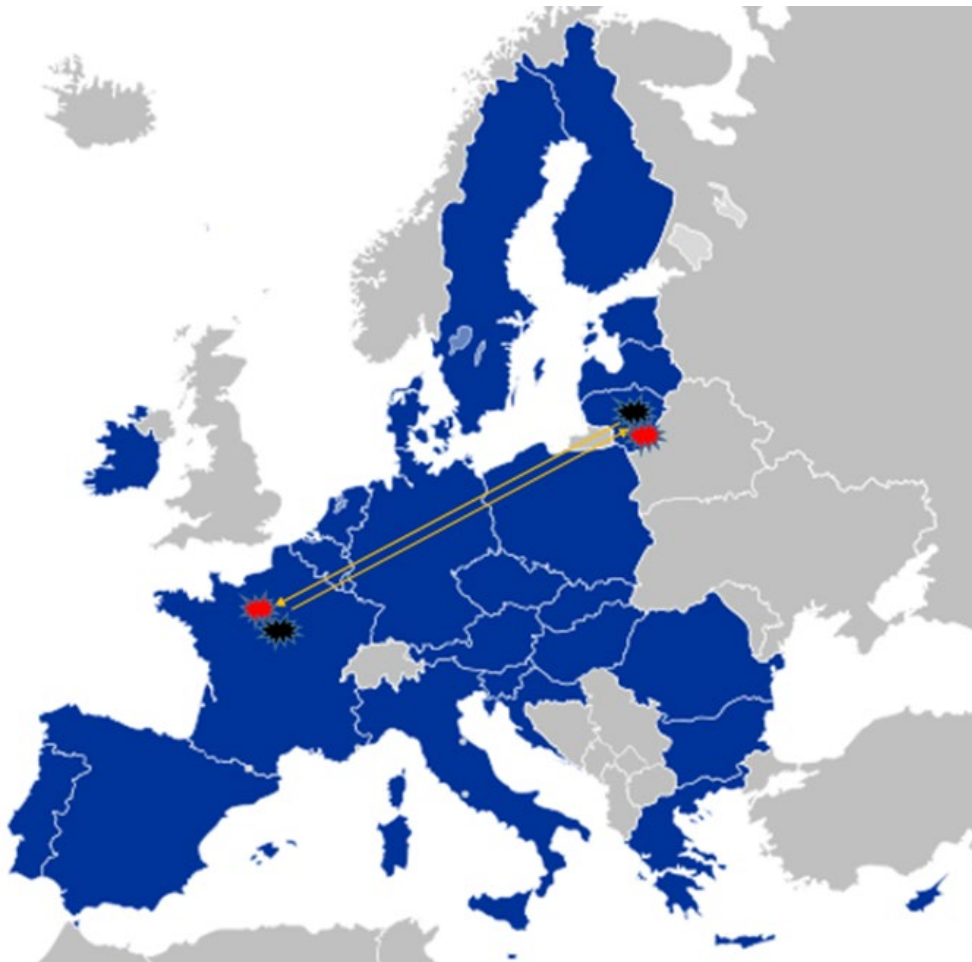
-  Начало на превоза и товарене
-  Разтоварване и край на превоза
-  Товарене за първия допълнителен превоз
-  Разтоварване след първия допълнителен превоз
-  Товарене на втория допълнителен превоз
-  Разтоварване на втория допълнителен превоз
-  Двустранен превоз
-  Допълнителен освободен превоз
-  Неосвободен превоз
-  Транзитно пътуване/празен курс

I. ДВУСТРАННИ ПРЕВОЗИ

1. Кои са международните двустранни превози, освободени от правилата за командироване?

Сценарий 1: два двустранни превоза

Водач, нает от дружество, установено в Литва, управлява камион, пълен с товар, от Вилнюс (Литва) до Париж (Франция). Водачът разтоварва целия товар в Париж. След това за пътуването на връщане водачът натоварва товар в Париж, за да го достави до Вилнюс (Литва).



Заклучение: Водачът е извършил два двустранни превоза: един от Литва (държава членка на установяване) до Франция (приемаща държава) и друг от Франция обратно до Литва. Следователно водачът не попада в приложното поле на правилата за командироване по време на цялото пътуване.

Сценарий 2: двустранни превози с три места на разтоварване

Водач, нает от дружество, установено в Литва, натоварва целия камион с товар във Вилнюс (Литва). След това водачът шофира до Берлин (Германия) и разтоварва 1/3 от товара, след което отива в Антверпен (Белгия), за да разтовари още 1/3 от товара. След това водачът продължава да шофира до Лион (Франция) и разтоварва останалата 1/3 от товара.

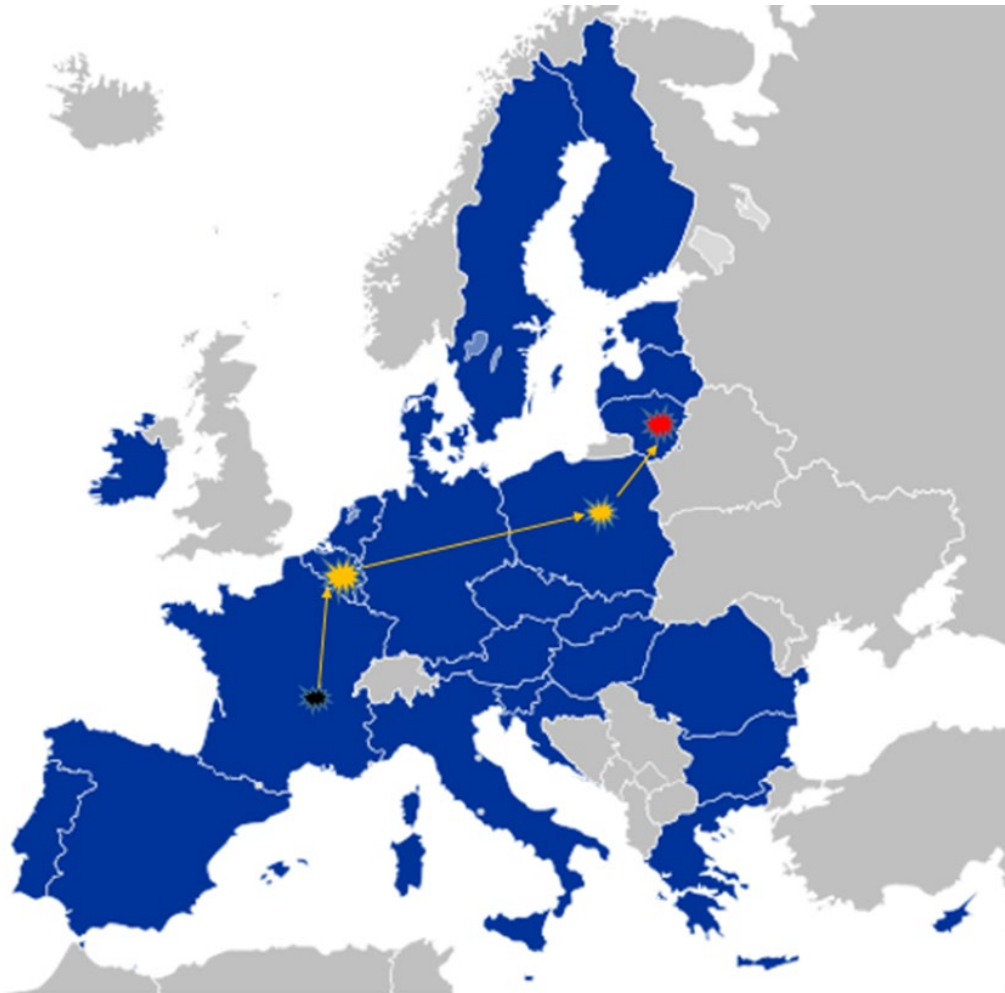


Заклучение: Водачът е извършил 3 двустранни превоза в рамките на едно пътуване. Пътуването е започнало с товаренето на целия камион с товар в Литва (държава членка на установяване), след което товарът е бил разтоварен в 3 различни държави (частично разтоварване на товара в Германия, Белгия, Франция). Тъй като по време на едно пътуване могат да бъдат извършени няколко освободени двустранни превоза (т.е. всеки от тях е обхванат от отделна товарителница)¹⁴, водачът не попада в приложното поле на правилата за командироване за цялото пътуване.

¹⁴ Съображение 10 от Директива (ЕС) 2020/1057: „Когато водачът участва в двустранни превози 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 даден водач да предприеме няколко двустранни превоза по време на едно пътуване“.

Сценарий 3: двустранни превози с три места на товарене

След извършване на превозите, описани в сценарий 2, на връщане към Литва водачът, нает от установеното в Литва дружество, натоварва 1/3 от камиона с товар в Лион (Франция). След това водачът шофира до Брюксел (Белгия) и натоварва още 1/3 от камиона с товар, а след това до Варшава (Полша), за да натовари останалата 1/3 от камиона с товар. След това водачът продължава да шофира до Вилнюс (Литва), за да разтовари целия товар.



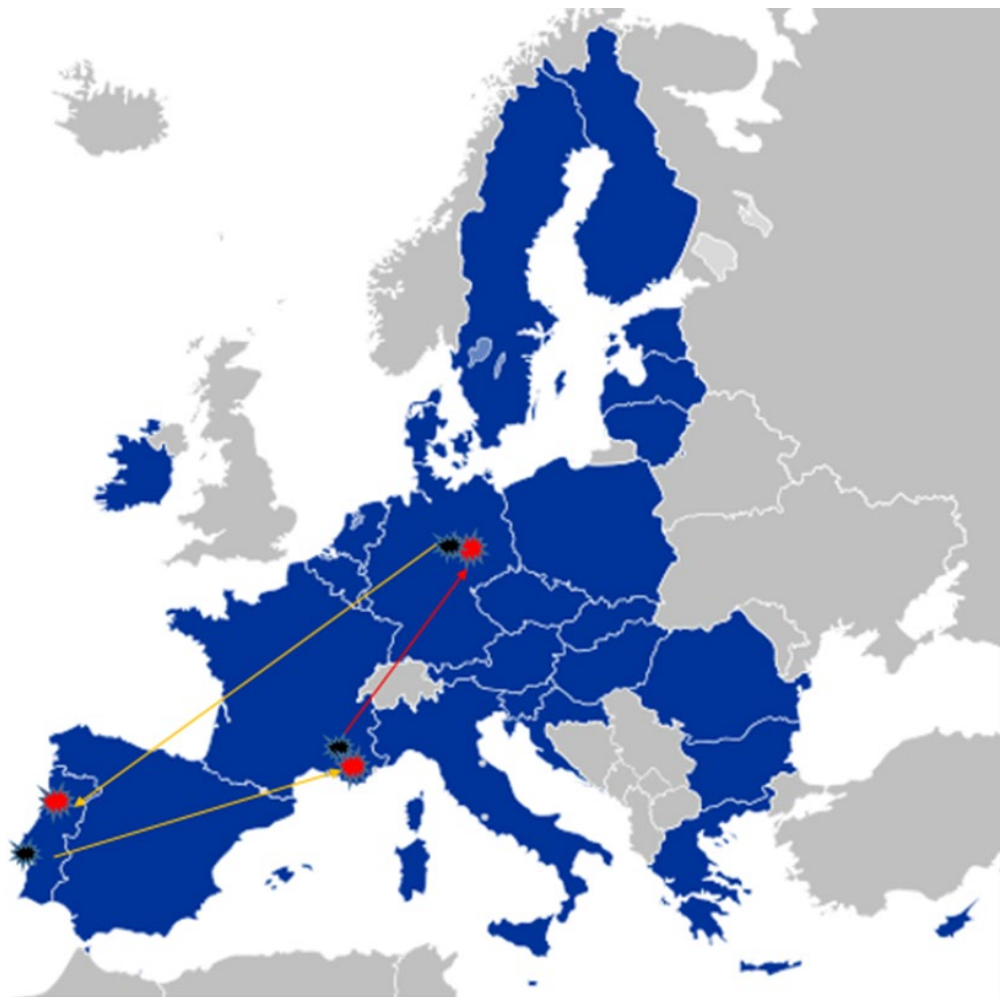
Заключение: Водачът е извършил 3 двустранни превоза по време на едно пътуване на връщане до държавата членка на установяване. Тъй като по време на едно пътуване могат да бъдат извършени няколко освободени двустранни превоза (т.е. всеки от тях е обхванат от отделна товарителница), водачът не попада в приложното поле на правилата за командироване за цялото пътуване.

II. ПРЕВОЗ МЕЖДУ ТРЕТИ СТРАНИ

2. Прилагат ли се правилата за командироване на водачи спрямо водачите, извършващи превози между трети страни?

Сценарий 4: превоз между трети страни между два двустранни превоза

Водач, нает от дружество, установено в Португалия, превозва пълен с товар камион от Лисабон (Португалия) до Марсилия (Франция). Водачът разтоварва стоките в Марсилия. След това в Марсилия (Франция) водачът натоварва целия камион с товар и го разтоварва в Берлин (Германия). В Берлин водачът натоварва целия камион с товар и го разтоварва в Порто (Португалия).



Заклучение: Водачът е извършил два отделни двустранни превоза и един превоз между трети страни. Първият двустранен превоз започва в Португалия (държава членка на установяване) с товаренето на товара и завършва във Франция с разтоварването на този товар. Вторият двустранен превоз е извършен от товаренето на товара в Германия до разтоварването му в Португалия (държава членка на установяване). По време на двата двустранни превоза водачът не е попадал в приложното поле на правилата за командироване. Товаренето на товар във Франция и разтоварването му в Германия е превоз между трети страни, който не е свързан с нито един от двата двустранни превоза. Ето защо командироването на водача във Франция започва след края на двустранния превоз, когато водачът потегля към мястото на товарене, за да натовари товара, който ще бъде превозван в контекста на превоза между трети страни. Командироването във Франция приключва, когато водачът напусне територията на Франция. След това водачът се счита

за командирован в Германия от момента на влизането на територията на Германия до разтоварването на товара в тази държава членка.

Сценарий 5: превоз между трети страни между двустранен превоз и празен курс

Водач, нает от дружество, установено в Португалия, натоварва целия камион с товар в Лисабон (Португалия) и шофира до Берлин (Германия), където този товар се разтоварва. В Берлин (Германия) водачът натоварва целия камион с друг товар и го разтоварва в Мадрид (Испания). След това водачът шофира камиона празен от Мадрид (Испания) обратно до своята държава членка на установяване (Португалия).



Заклучение: Водачът е извършил един двустранен превоз от Португалия до Германия, един превоз между трети страни от Германия до Испания и един празен курс на връщане от Испания обратно до Португалия. Командирането на водача в Германия започва след края на двустранния превоз, когато водачът потегля към мястото на товарене, за да натовари товара, който ще бъде превозван в контекста на превоза между трети страни от Германия до Испания. Командирането в Германия приключва, когато водачът напусне територията на Германия. След това водачът се счита за командирован в Испания от момента на влизане на територията на Испания до момента, в който товарът, доставен от Германия в рамките на превоза между трети страни, бъде разтоварен и водачът приключи превоза между трети страни. Празният курс на връщане през територията на Испания не се счита за командироване. Водачът не се счита за командирован във Франция, през която преминава транзитно по време на двустранното пътуване от Португалия до Германия, и по време на превоза между трети страни от Германия до Испания.

3. Кои са ограничените допълнителни дейности по товарене и/или разтоварване, освободени от правилата за командироване?

Водачът е освободен от правилата за командироване, когато в контекста на текущ двустранен превоз извършва и **една свързана с „превоз между трети страни“ дейност** по товарене и/или разтоварване в държавата членка или третата държава, през която преминава, при условие че водачът не товари и разтоварва товара в една и съща държава членка.

Това е възможно, например когато водачът извършва двустранен превоз без пълен с товар камион и — за да използва максимално товароносимостта на превозното средство, товари допълнителни стоки по пътя. Водачът може да извърши един освободен превоз между трети страни (т.е. допълнителна дейност по товарене и/или разтоварване) по време на двустранен превоз от държавата членка на установяване до приемащата държава членка. Когато два последователни двустранни превоза се извършват от и до държавата членка на установяване, по време на всеки от двата превоза може да се извърши освободен допълнителен превоз между трети страни. Това е така нареченото **правило 1 + 1**.

Сценарий 6: два двустранни превоза с два превоза между трети страни (1 + 1)

Водач, нает от дружество, установено в Литва, натоварва във Вилнюс (Литва) половината камион с товар, който трябва да бъде доставен в Барселона (Испания). Водачът спира в Берлин (Германия) и натоварва останалата половина от камиона с различен товар. След това водачът отива в Брюксел (Белгия) и разтоварва товара, натоварен в Берлин (Германия). След това водачът продължава пътуването и разтоварва в Барселона (Испания) товара, натоварен във Вилнюс (Литва). За двустранния превоз на връщане водачът натоварва целия камион с товар в Барселона (Испания). Водачът спира в Брюксел, за да разтовари половината товар. След това водачът продължава до Вилнюс (Литва), за да разтовари останалата половина от товара.



Заклучение: Водачът е извършил два двустранни превоза с една допълнителна дейност по товарене и/или разтоварване (превоз между трети страни) по време на всеки двустранен превоз. Първият двустранен превоз е извършен от Литва до Испания с една освободена допълнителна дейност (т.е. товаренето на товар в Германия и разтоварването му в Белгия). Вторият двустранен превоз (на връщане) е извършен от Испания до Литва, също с една освободена допълнителна дейност (т.е. товаренето на товар в Испания и разтоварването на част от него в Белгия). Водачът не попада в приложното поле на правилата за командироване за цялото пътуване.

Следва да се отбележи, че една отделна освободена допълнителна дейност може да включва:

- дейност по товарене;
- дейност по разтоварване; или

- дейност по товарене и разтоварване,
както е посочено в член 1, параграф 3 от Директива (ЕС) 2020/1057.

4. Възможно ли е водачът да предприеме две освободени допълнителни дейности по време на двустранен превоз на връщане до държавата членка на установяване, ако по време на двустранния превоз от държавата членка на установяване не е извършвана допълнителна дейност?

Да, когато водачът не е използвал възможността да извърши една освободена допълнителна дейност по товарене и/или разтоварване (превоз между трети страни) по време на двустранен превоз от държавата членка на установяване и този превоз е последван от двустранен превоз на връщане до държавата членка на установяване, по време на този двустранен превоз на връщане могат да бъдат извършени две освободени допълнителни дейности по товарене и/или разтоварване (превоз между трети страни). Това е така нареченото **правило 0 + 2**.

Сценарий 7: един двустранен превоз с два превоза между трети страни (0 + 2)

Водач, нает от дружество, установено в Литва, натоварва целия камион с товар във Вилнюс (Литва) и доставя товара в Мадрид (Испания).

След това водачът натоварва целия камион с товар в Мадрид (Испания). Водачът спира в Брюксел (Белгия), за да разтовари $\frac{1}{4}$ от товара. След това водачът шофира до Берлин (Германия) и разтоварва $\frac{1}{4}$ от товара. След това водачът продължава до Вилнюс (Литва), за да разтовари останалата половина от товара.



Заключение: Водачът е извършил два двустранни превоза с две допълнителни дейности по разтоварване (превоз между трети страни) по време на двустранния превоз на връщане. Първият двустранен превоз е извършен от Литва до Испания, без допълнителни дейности между двете държави. Вторият двустранен превоз (на връщане) е извършен от Испания до Литва с две освободени допълнителни

дейности (т.е. превози между трети страни между Испания и Белгия и между Испания и Германия, представляващи две допълнителни дейности по разтоварване). По време на цялото пътуване водачът не попада в приложното поле на правилата за командироване.

Сценарий 8: един двустранен превоз с два превоза между трети страни (0 + 2)

Водач, нает от дружество, установено в Литва, натоварва целия камион с товар във Вилнюс (Литва) и го доставя в Барселона (Испания). Водачът натоварва половината камион с товар в Барселона (Испания) и след това спира в Лион (Франция) и натоварва половината камион с друг вид товар. След това водачът шофира до Брюксел (Белгия) и разтоварва товара, натоварен в Лион (Франция). След това водачът продължава към Берлин (Германия), за да натовари половината камион с друг товар, който след това се разтоварва във Варшава (Полша). Накрая, водачът продължава до Вилнюс (Литва), където разтоварва товара, натоварен в Барселона (Испания).



Заключение: По време на двустранния превоз на връщане водачът извършва два двустранни превоза с две допълнителни дейности, всяка от които представлява дейност по товарене и разтоварване (превоз между трети страни). Първият двустранен превоз е извършен от Литва до Испания, без допълнителна дейност. Вторият двустранен превоз (на връщане) е извършен от Испания до Литва, с две освободени допълнителни дейности (т.е. превози между трети страни между Франция и Белгия и между Германия и Полша, като и двата превоза представляват допълнителна дейност по товарене и разтоварване). Водачът не попада в приложното поле на правилата за командироване за цялото пътуване.

5. В случай на повече от една допълнителна дейност, извършвана в контекста на двустранен превоз, коя от тези дейности е освободена и по отношение на коя се прилагат правилата за командироване?

Когато няколко превоза между трети страни се извършват в контекста на текущ двустранен превоз, **първата дейност** (когато се прилага правилото 1 + 1) или **първите две дейности** (когато се прилага правилото 0 + 2) са освободени от правилата за командироване. Следователно когато превозвачът извършва трета допълнителна дейност (при сценарий 1 + 1 или при сценарий 0 + 2) или повече такива дейности, тези допълнителни дейности вече не са освободени, поради което попадат в приложното поле на правилата за командироване.

Сценарий 9: двустранен превоз с един освободен превоз между трети страни и един неосвободен превоз между трети страни

Водач, нает от дружество, установено в Литва, натоварва във Вилнюс (Литва) половин камион с товар, който трябва да бъде доставен в Мадрид (Испания). Докато пътува до Мадрид, водачът спира във Варшава (Полша), за да натовари половин камион с друг товар, който трябва да бъде доставен в Берлин (Германия). След разтоварването на товара от Варшава в Берлин водачът товари половин камион с друг вид товар в Берлин (Германия) и разтоварва този товар в Брюксел (Белгия). След това водачът продължава до Мадрид (Испания) и разтоварва товара, натоварен във Вилнюс (Литва).



Заключение: Водачът е извършил един двустранен превоз (от Литва до Испания) и две допълнителни дейности по товарене и разтоварване (превоз между трети страни) по време на този двустранен превоз. Първата допълнителна дейност по товарене на товар в Полша и разтоварването му в Германия е освободена от правилата за командироване, докато втората допълнителна дейност по товарене на товар в Германия и разтоварването му в Белгия попада в приложното поле на правилата за командироване. Това се дължи на факта, че водачът вече е използвал възможността за една освободена допълнителна дейност по товарене и разтоварване. Командироването започва с товаренето на товара в Берлин (Германия) и завършва, когато този товар бъде разтоварен в Брюксел (Белгия), тъй като

след това водачът възобновява двустранния превоз, освободен от правилата за командироване. Следователно водачът се счита за командирован в Германия от момента на товаренето на товара в Берлин и командироването му в тази държава завършва, когато напусне територията на Германия. След това водачът се счита за командирован в Белгия от влизането на територията на Белгия до разтоварването на товара в Брюксел. След разтоварването на товара в Брюксел водачът възобновява двустранния превоз, който е освободен от правилата за командироване.

III. КАБОТАЖ

Сценарий 10: два двустранни превоза + каботаж

Водач, нает от дружество, установено в Португалия, натоварва целия камион с товар в Лисабон (Португалия) и доставя товара в Хамбург (Германия). След разтоварването на товара в Хамбург (Германия) водачът натоварва целия камион с друг товар и го разтоварва в Мюнхен (Германия). След това в Мюнхен (Германия) водачът натоварва целия камион с товар, който трябва да бъде доставен в Лисабон (Португалия).



Заключение: Водачът е извършил два двустранни превоза (един от Португалия до Германия и друг от Германия обратно до Португалия) и един каботажен превоз в Германия. Водачът се счита за командирован в Германия. Командироването започва след края на двустранния превоз (разтоварването на товара в Хамбург), когато водачът потегля към мястото на товарене, за да натовари товара за каботажния превоз в Германия. Командироването продължава през времето на извършване на каботажния превоз и завършва, когато товарът бъде разтоварен и каботажният превоз приключи. Водачът не се счита за командирован в Германия за частта от пътуването след края на каботажния превоз и когато започне работа по двустранния превоз на връщане (т.е. шофира до мястото на товарене, натоварва товара за двустранния превоз и го превозва през територията на Германия).

IV. ТРАНЗИТНО ПРЕМИНАВАНЕ

6. Какво е „транзитно преминаване“ и попада ли то извън приложното поле на правилата за командироване?

Транзитното преминаване се характеризира с факта, че водачът преминава през територията на държава членка, без да товари или разтоварва товари. Поради това квалифицирането на присъствието на водача в държава членка като транзитно преминаване не се влияе от спирания, свързани например с хигиенни причини, зареждане с гориво, прекъсвания и периоди на почивка¹⁵. Това означава, че транзитното преминаване е извън приложното поле на правилата за командироване.

Сценарий 11: транзитно преминаване + двустранен превоз + превоз между трети страни + транзитно преминаване

Водач, нает от дружество, установено в Португалия, натоварва в Лисабон (Португалия) целия камион с товар, който трябва да бъде доставен в Мадрид (Испания). В Мадрид (Испания) водачът натоварва целия камион с товар, който трябва да бъде доставен в Дортмунд (Германия). След доставката в Дортмунд водачът се връща с празния камион в Лисабон (Португалия).



Заклучение: Водачът е извършил един двустранен превоз от Португалия до Испания, един превоз между трети страни от Испания до Германия и един празен курс от Германия до Португалия. Водачът не се счита за командирован в Испания за частта от пътуването, извършена в рамките на двустранния превоз. Командироването на водача в Испания започва след края на двустранния превоз (разтоварването на стоките в Мадрид) и когато водачът потегли към мястото на товарене, за да натовари товара за превоз между трети страни от Испания до Германия. Командироването в Испания приключва, когато водачът напусне територията на Испания. След това водачът се счита за командирован в Германия от момента на влизане на територията на Германия до приключването на превоза между трети страни в Германия. Водачът не се счита за командирован в Германия по време на празния курс, когато се връща в Португалия след края на превоза между трети страни. Водачът не се счита за командирован нито във Франция, нито в Белгия, тъй като само преминава транзитно през територията на тези държави, когато извършва превоз между трети страни.

¹⁵ Съображение 11 от Директива (ЕС) 2020/1057.

V. ПРАЗНИ КУРСОВЕ

7. Празният курс и „транзитното преминаване“ едно и също ли са?

Не. Транзитното преминаване винаги е освободено от правилата за командироване, докато празният курс¹⁶ е освободен, ако се извършва във връзка с двустранен превоз, и не е освободен, когато се извършва във връзка с каботаж или с международен превоз, различен от двустранния, попадащ в приложното поле на правилата за командироване (превоз между трети страни).

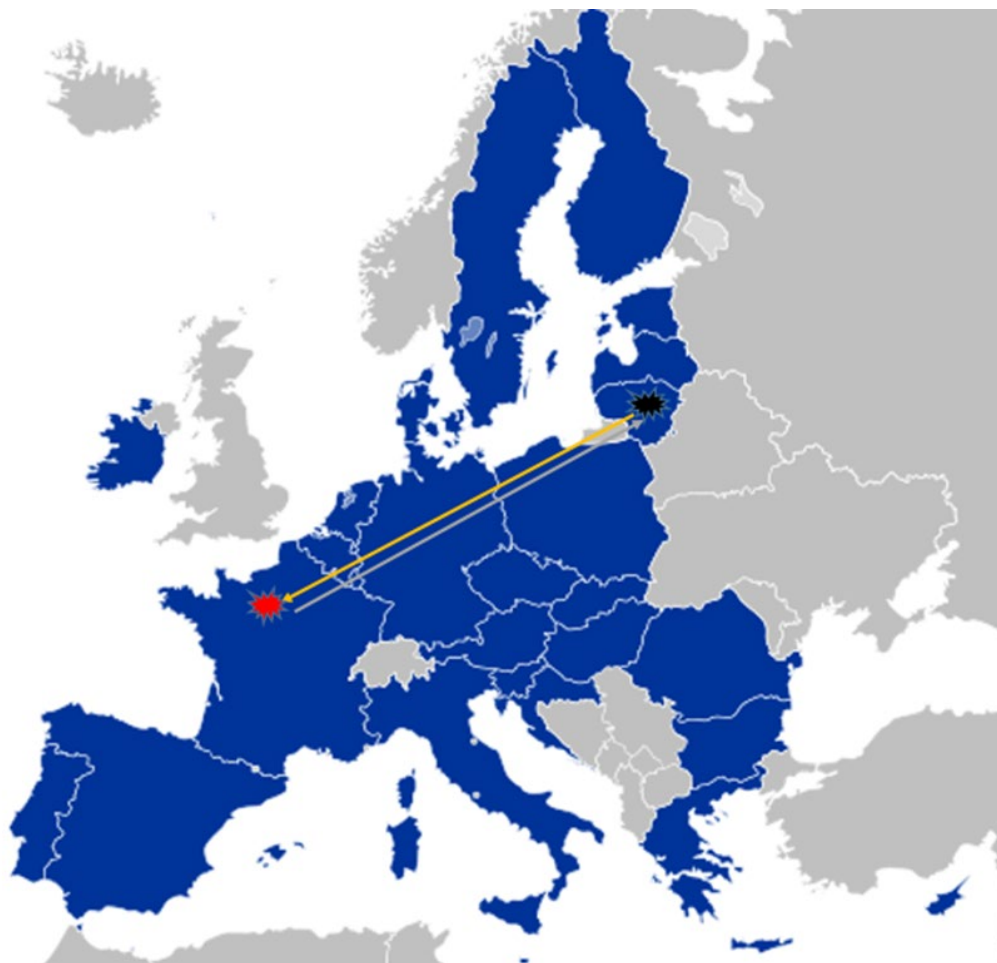
По принцип командироването завършва с разтоварването на товара, превозван в рамките на превоза, попадащ в приложното поле на правилата за командироване (напр. каботаж или превоз между трети страни). Класифицирането на последващия празен курс като командироване или като освободен от командироване зависи от това дали новият превоз, във връзка с който се извършва този празен курс, е обхванат от правилата за командироване, или не. В този контекст е важно да се отбележи, че водачът не се счита за командирован, ако след разтоварването на товара в рамките на превоза, обхванат от правилата за командироване, извърши празен курс обратно до своята държава членка на установяване.

¹⁶ Член 2, точка 2 от Регламент (ЕО) № 1072/2009 гласи: „международен превоз“ означава:

- а) пътуване с товар, което се извършва от превозно средство, чиито място на отпътуване и място на пристигане са в две различни държави членки, със или без транзитно преминаване през една или повече държави членки или трети държави;
- б) пътуване с товар, което се извършва от превозно средство от държава членка до трета държава или обратно, със или без транзитно преминаване през една или повече държави членки и трети държави;
- в) пътуване с товар, което се извършва от превозно средство между трети държави, с транзитно преминаване през територията на една или повече държави членки; или
- г) празни курсове, направени във връзка с превоза, посочен в букви а), б) и в)“.

Сценарий 12: двустранен превоз + празен курс

Водач, нает от дружество, установено в Литва, натоварва целия камион с товар във Вилнюс (Литва) и го разтоварва в Париж (Франция). На връщане водачът шофира камиона празен от Франция до Литва.



Заключение: Водачът е извършил един двустранен превоз от Литва до Франция, последван от празен курс от Франция обратно до Литва. Водачът не се счита за командирован за цялото пътуване — нито по време на двустранния превоз до Франция, нито по време на празния курс, извършен след края на двустранния превоз от държавата членка на установяване, за да се върне в тази държава членка.

Сценарий 13: два двустранни превоза + един празен курс

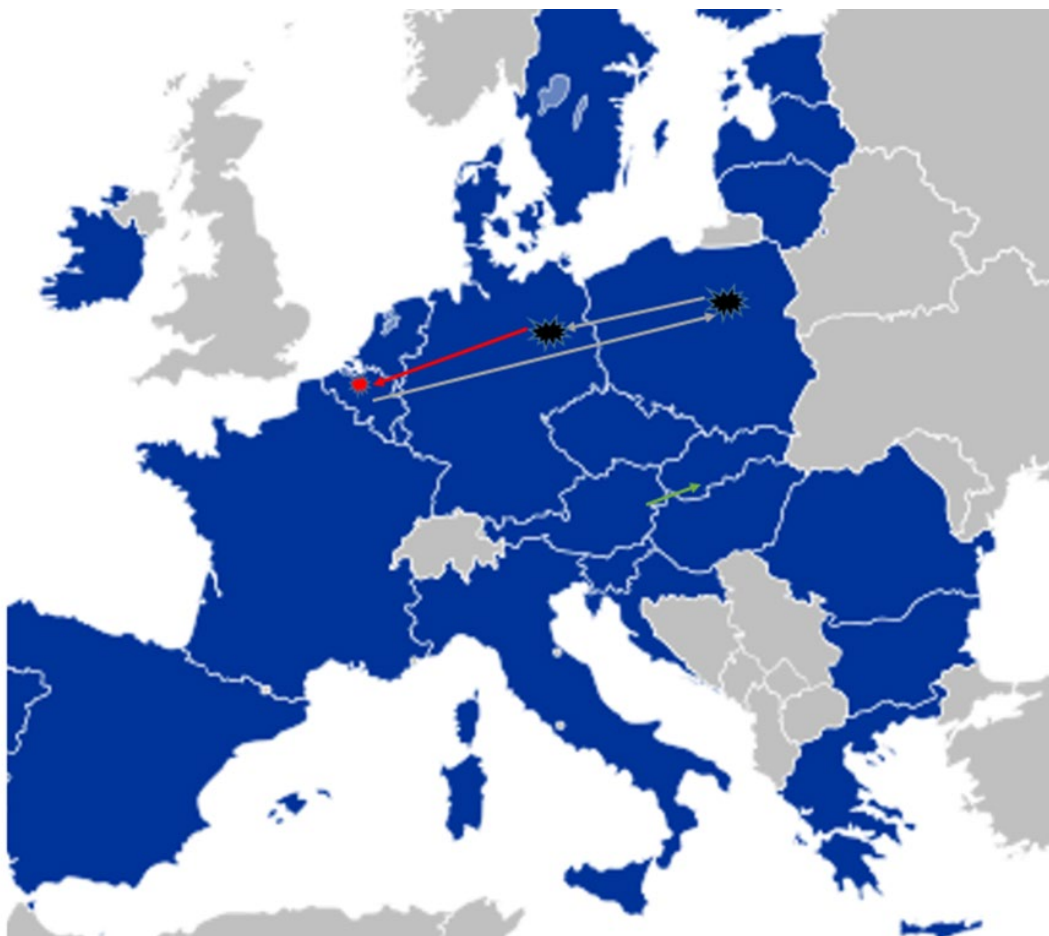
Водач, нает от дружество, установено в Литва, натоварва товар във Вилнюс (Литва) и го разтоварва в Париж (Франция). Водачът шофира камиона празен от Париж (Франция) до Антверпен (Белгия). След това водачът натоварва товар в Антверпен (Белгия) и го разтоварва във Вилнюс (Литва).



Заключение: Водачът е извършил два двустранни превоза и един празен курс между тях. Първият двустранен превоз е осъществен от Литва до Франция, а вторият двустранен превоз е извършен от Белгия до Литва. Празният курс между Франция и Белгия следва да се счита за осъществен във връзка с втория двустранен превоз, който започва в Белгия, което означава, че правилата за командироване не се прилагат. Следователно водачът не трябва да се счита за командирован по време на всички тези превози.

Сценарий 14: два празни курса + един превоз между трети страни

Водач, чието дружество е със седалище в Полша, извършва празен курс от Варшава (Полша) до Берлин (Германия). В Берлин (Германия) водачът натоварва целия камион с товар и го разтоварва в Брюксел (Белгия). След това водачът шофира камиона празен от Брюксел (Белгия) до Варшава (Полша).



Заклучение: Водачът е извършил два отделни празни курса и един превоз между трети страни между тях. Първият празен курс между Португалия и Германия е последван от превоз между трети страни между Германия и Белгия, който след това е последван от празен курс от Белгия обратно до Полша. Празният курс от Полша до Германия се извършва във връзка с превоза между трети страни, който започва от Германия. Следователно водачът се счита за командирован в Германия от момента на влизане на територията на Германия, докато напусне нейната територия. Този период обхваща шофирането с празен камион до мястото на товарене в Германия, товаренето на товара в Германия и превозването му през територията на Германия. След това водачът се счита за командирован в Белгия от момента на влизане на територията на Белгия до края на превоза между трети страни в Белгия. Водачът не се счита за командирован в Белгия по време на празния курс след края на превоза между трети страни, когато се връща в държавата членка на установяване. Водачът не се счита за командирован в Нидерландия, когато извършва превоз между трети страни между Германия и Белгия, тъй като само преминава транзитно през територията на Нидерландия без товарене или разтоварване.

Сценарий 15: два двустранни превоза + каботаж + два празни курса

Водач, нает от дружество, установено в Германия, натоварва целия камион с товар в Берлин (Германия), шофира до Париж (Франция) и разтоварва целия товар. После водачът шофира камиона празен до Лион (Франция), за да натовари товар, и разтоварва товара в Марсилия (Франция). След това водачът шофира камиона празен от Марсилия (Франция) до Нант (Франция). На връщане до Германия водачът натоварва в Нант (Франция) целия камион с товар и го разтоварва в Берлин (Германия).



Заклучение: Водачът е извършил два двустранни превоза (от Германия до Франция и от Франция до Германия), един каботажен превоз във Франция и два празни курса във Франция. Първият двустранен превоз от Германия завършва с разтоварване на товара в Париж (Франция). Командирането на водача във Франция започва след края на двустранния превоз, когато водачът потегли (празен курс) към мястото на товарене, където натоварва товара, който ще бъде превозен при каботажния превоз във Франция. Командирането във Франция приключва, когато приключи каботажният превоз, тъй като след това водачът шофира празен камион, за да натовари товар, който трябва да бъде доставен в рамките на двустранния превоз от Франция до Германия. Следователно първият празен курс между Париж и Лион попада в приложното поле на правилата за командироване, тъй като това пътуване е свързано с каботажния превоз, извършван между Лион и Марсилия. Вторият празен курс между Марсилия и Нант е освободен от правилата за командироване, тъй като това пътуване е свързано с двустранния превоз на връщане от Нант (Франция) до Берлин (Германия), който е освободен от правилата за командироване.