ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ
Генерална дирекция „Мобилност и транспорт“

Дирекция**C.1 – Автомобилен транспорт** C - сухопътен

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

ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ
Генерална дирекция „Мобилност и транспорт“

Дирекция**C.1 – Автомобилен транспорт** C - сухопътен

Въпроси и отговори относно командироването на водачи съгласно Директива (ЕС) 2020/1057 в контекста на превоза на стоки[1]

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

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

Директива (ЕС) 2020/1057[2] (наричана още „Директивата“) определя специфични правила по отношение на Директива 96/71/ЕО[3] и Директива 2014/67/ЕС[4], като и двете са законодателни актове относно командироването на работници в рамките на предоставянето на услуги. Тя прави разлика между видовете транспортни дейности, за които трябва да се прилагат правилата за командироване, и тези, за които правилата за командироване не следва да се прилагат. Общият критерий за такова разграничение е степента на връзка с територията на приемащата държава-членка[5].

---

[1] Това ръководство се отнася само до въпроси и отговори относно командироване на водачи в контекста на автомобилен превоз на товари. Ще бъде изготвен различен набор от въпроси и отговори по същата тема, що се отнася до 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 по отношение на Директива 96/71/ЕО и Директива 2014/67/ЕС за командироване на водачи в сектора на автомобилния транспорт и за изменение на Директива 2006/22/ЕО по отношение на изискванията за прилагане 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. относно прилагането на Директива 96/71/ЕО относно командироването на работници в рамките на предоставянето на услуги и за изменение на Регламент (ЕС) № 1024/2012 г. относно административното сътрудничество информационната система за вътрешния пазар (ОВ L 159, 28.5.2014 г., стр. 11).

[5] Вж. 9 от Директива (ЕС) 2020/1057: „*Балансираните специфични за сектора правила относно командироването следва да се основават на наличието на достатъчна връзка между*

По-конкретно, от Директива (ЕС) 2020/1057 произтича, че водачите, извършващи транспортни дейности в държави-членки, различни от държавата-членка, където е установен работодателят на водача, са **командировани**, когато извършват следните операции:

1) **Превози по кръстосана търговия**[6] – разбират се като транспортни операции, извършвани между две държави-членки или между държава-членка и трета държава, нито една от които не е държавата на установяване[7] на превозвача, извършващ тези операции;
2) **каботажни** превози – разбират се като вътрешни транспортни операции чрез наемане или срещу възнаграждение, извършвани временно на територията на държава-членка от превозвач, установен в друга държава-членка[8].

Водачът **не** се счита за **командирован**, когато извършва:

1) **международни двустранни** превози[9] – разбират се като транспортни операции 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 страна, или от друга държава-членка или трета страна до държава-членка на установяване;
2) **ограничени допълнителни дейности по товарене и/или разтоварване**[10] (т.е. превози по кръстосана търговия, както е описано по-горе), извършвани в контекста на двустранни превози в държавите-членки или трети държави, през които водачът преминава;

водача и предоставяната услуга и територията на приемащата държава-членка. За да се улесни прилагането на тези правила, следва да се направи разграничение между различните видове транспортни операции в зависимост от степента на връзка с територията на приемащата държава-членка.“

Преводът е направен по поръчка и за сметка на Съюза на международните превозвачи. Разяснителните въпроси, касещи Директива (ЕС) 2020/1057 се отнасят за всички търговски дружества, членуващи в СМП. Разпространението и дистрибуцията извън рамките на съюза са забранени.

[6] Посочени в съображения 12 и 13 от Директивата като „недвустранни международни транспортни операции“.

[7] Държавата-членка на установяване е определена 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 международния автомобилен превоз 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;

Преводът е направен по поръчка и за сметка на Съюза на международните превозвачи. Разяснителните въпроси, касещи Директива (ЕС) 2020/1057 се отнасят за всички търговски дружества, членуващи в СМП. Разпространението и дистрибуцията извън рамките на съюза са забранени.

3) **транзитно преминаване**[11] през територията на държава-членка без извършване на дейност по товарене или разтоварване;
4) **начален или последен етап от комбиниран превоз**[12], както е определено в Директива 92/106/ЕИО на Съвета[12], в случай че частта от пътя сама по себе си се състои от международен двустранен превоз.

АДМИНИСТРАТИВНИ ЗАДЪЛЖЕНИЯ на превозвача преди, по време и след командироването

Директива (ЕС) 2020/1057 в член 1, параграфи 11 и 12 определя административните изисквания, които превозвачите трябва да изпълнят, за да докажат спазването на правилата за командироване на водачи.

Преди командироването превозвачът трябва:

- да подаде декларация за командироване до органите на държава-членка, в която е командирован водачът;
- най-късно в началото на командироването;
- като използва многоезичния публичен интерфейс, свързан с информационната система за вътрешния пазар (ИСВП);

Съдържанието на декларацията за командироване:

1. самоличността на превозвача, поне под формата на номера на лиценза на Общността, когато този номер е наличен;
2. данните за контакт на ръководител на транспорта или друго лице за контакт в държавата-членка на установяване за връзка с компетентните органи на приемащата държава-членка, в която се предоставят услугите, и за командироване и получаване на документи или известия;
3. самоличността на водача, неговия адрес на местоживеене и номера на неговата/нейната шофьорска книжка;
4. началната дата на трудовия договор на водача и приложимото към него право;
5. предвидената начална и крайна дата на командироването;
6. регистрационните табели на моторните превозни средства;
7. извършените транспортни услуги (напр. превоз на товари, превоз на пътници, международен превоз или каботажни превози).

По време на командироването превозвачът трябва да:

- се увери, че водачите имат на разположение следните документи:
  - декларацията за командироване на хартиен или електронен носител;

---

[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;

[12] Директива 92/106/ЕИО на Съвета от 7 декември 1992 г. за установяване на общи правила за някои видове комбиниран превоз на стоки между държавите-членки (ОВ L 368, 17.12.1992 г., стр. 38).

Преводът е направен по поръчка и за сметка на Съюза на международните превозвачи. Разяснителните въпроси, касещи Директива (ЕС) 2020/1057 се отнасят за всички търговски дружества, членуващи в СМП. Разпространението и дистрибуцията извън рамките на съюза са забранени.

- доказателство за транспортните операции, извършвани в приемащата държавачленка, като електронна товарителница (e-CMR)
- записите на тахографа (по-специално символи за държавите на държавитечленки, в които водачът е извършил транспортни операции).

След командироването превозвачът:

- не по-късно от осем седмици след получаване на искането на приемащата държавачленка, трябва да изпрати чрез публичния интерфейс, свързан с ИСВП, исканите документи, като например:
  - Тахографски записи;
  - товарителници;
  - документация относно възнаграждението на водача за периода на командироване;
  - трудовия договор;
  - отчети за изработени часове що се отнася до работата на водача;
  - доказателство за изплащане на възнаграждение на водача.

Органите на държавите-членки не могат да налагат допълнителни административни изисквания на превозвачите, освен посочените в директивата, за да проверят съответствието с нейните разпоредби.

СЦЕНАРИИ НА ТРАНСПОРТНА ОПЕРАЦИЯ

Следващите раздели обясняват и илюстрират как правилата за командироване се прилагат в различни сценарии на транспортна дейност:

I. ДВУСТРАНЕН ПРЕВОЗ
II. ПРЕВОЗ ПО КРЪСТОСАНА ТЪРГОВИЯ
III. КАБОТАЖ
IV. ТРАНЗИТНО ПРЕМИНАВАНЕ
V. ПЪТУВАНИЯ БЕЗ ТОВАР

Легенда:

Начало на транспортиране и товарене
Разтоварване и край на транспорта
Товарене на първия допълнителен превоз
Разтоварване на първия допълнителен превоз
Товарене на втория допълнителен превоз
Разтоварване на втория допълнителен превоз
Двустранна операция
Допълнителен освободен превоз
Неосвободен превоз

Преводът е направен по поръчка и за сметка на Съюза на международните превозвачи. Разяснителните въпроси, касещи Директива (ЕС) 2020/1057 се отнасят за всички търговски дружества, членуващи в СМП. Разпространението и дистрибуцията извън рамките на съюза са забранени.

Транзитно преминаване/ пътуване без товар

I. ДВУСТРАНЕН ПРЕВОЗ

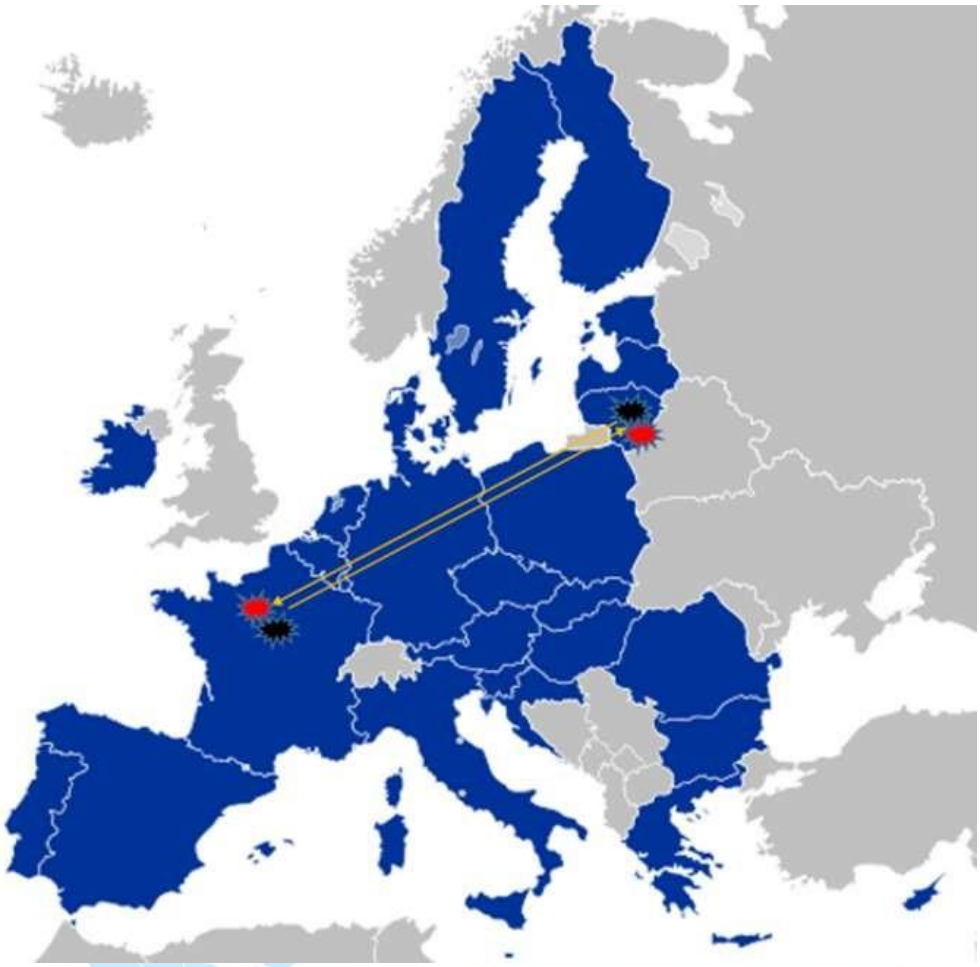
1. *Какви са международните двустранни превози, които са освободени от правилата за командироване?*

Сценарий 1 : Два двустранни превоза

Водач, нает във фирма, установена в Литва (Литва), шофира пълен камион със стоки от Вилнюс (Литва) до Париж (Франция). Водачът разтоварва всички стоки в Париж. След това, за обратното пътуване, водачът натоварва стоки в Париж, за да ги достави до Вилнюс (Литва).

СЪЮЗ НА МЕЖДУНАРОДНИТЕ ПРЕВОЗВАЧИ

Преводът е направен по поръчка и за сметка на Съюза на международните превозвачи. Разяснителните въпроси, касещи Директива (ЕС) 2020/1057 се отнасят за всички търговски дружества, членуващи в СМП. Разпространението и дистрибуцията извън рамките на съюза са забранени.



Заключение: Водачът е извършил два двустранни превоза: един от Литва (държавата-членка на установяване) до Франция (приемащата държава) и още един от Франция обратно до Литва. Следователно водачът не е бил обект на правилата за командироване по време на цялото пътуване.

Сценарий 2 : двустранни превози с три места за разтоварване

Водач, нает във фирма, установена в Литва (Литва), натоварва пълен камион със стоки във Вилнюс (Литва). След това водачът шофира до Берлин (Германия) и разтоварва 1/3 от стоките, а след това шофира до Антверпен (Белгия), за да разтовари още 1/3 от стоките. След това водачът продължава да шофира до Лион (Франция) и разтоварва останалата 1/3 от стоката.

Преводът е направен по поръчка и за сметка на Съюза на международните превозвачи. Разяснителните въпроси, касещи Директива (ЕС) 2020/1057 се отнасят за всички търговски дружества, членуващи в СМП. Разпространението и дистрибуцията извън рамките на съюза са забранени.



Заключение: Водачът е извършил 3 двустранни превоза в рамките на едно пътуване. Пътуването е започнало с товарене на камиона пълен със стоки в Литва (държава-членка на установяване), които след това са били разтоварени в 3 различни държави (частично разтоварване на стоки в Германия, Белгия, Франция). Тъй като няколко освободени двустранни превоза (т.е. всеки има отделна товарителница) могат да бъдат извършени по време на едно пътуване[13], водачът не е бил обект на правилата за командироване през цялото пътуване.

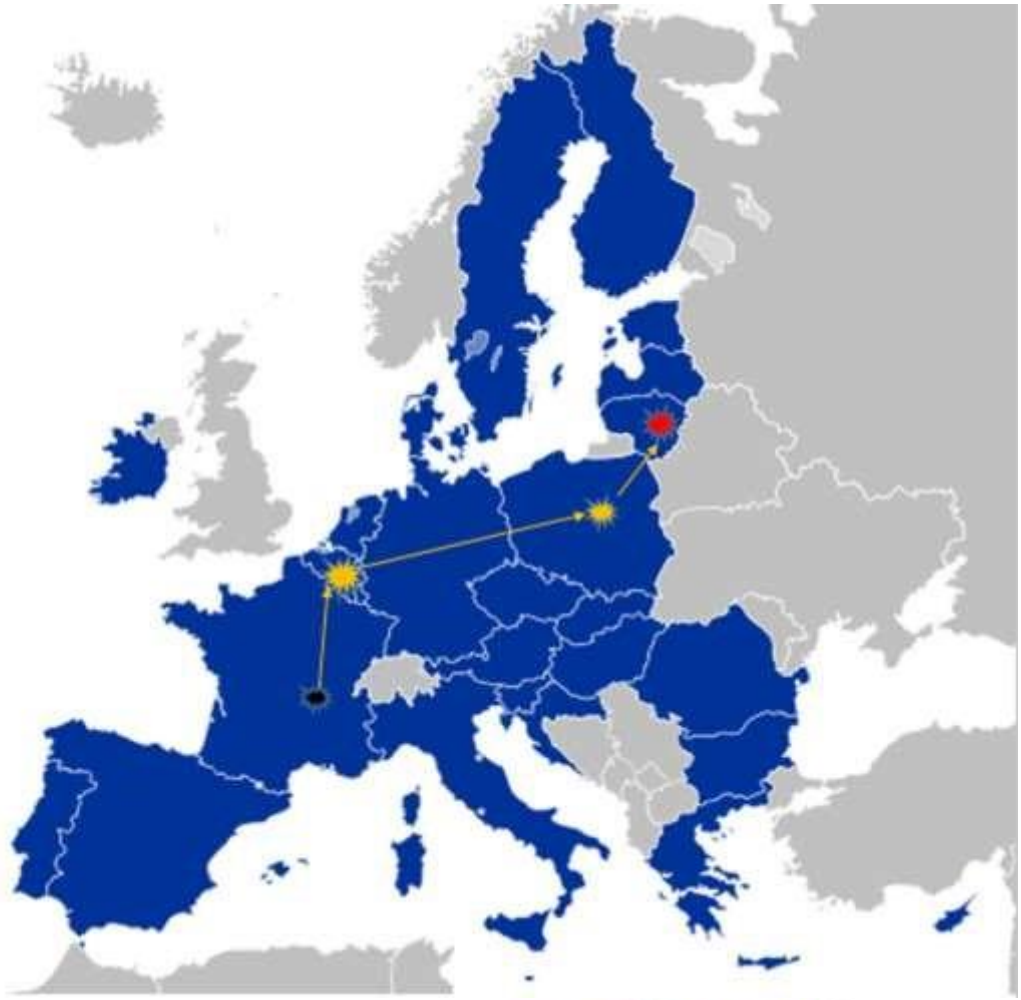
Сценарий 3 : двустранни превози с три места за товарене

След извършване на превозите, описани в сценарий 2, на връщане към Литва, водачът, нает от дружеството, установено в Литва (Литва), натоварва 1/3 от камиона със стоки в Лион (Франция). След това водачът шофира до Брюксел (Белгия) и товари още 1/3 от камиона със стоки, а след това до Варшава (Полша), за да натовари останалата 1/3 от

[13] Съображение 10 от Директива (ЕС) 2020/1057: *„Когато водач участва в двустранни превози от държавата-членка, в която е установено дружеството („държавата-членка на установяване“) до територията на друга държава-членка или трета държава или обратно в държавата-членка на установяване, естеството на услугата е тясно свързано с държавата-членка по установяване. Възможно е водачът да предприеме няколко двустранни превоза по време на едно пътуване.”*

Преводът е направен по поръчка и за сметка на Съюза на международните превозвачи. Разяснителните въпроси, касещи Директива (ЕС) 2020/1057 се отнасят за всички търговски дружества, членуващи в СМП. Разпространението и дистрибуцията извън рамките на съюза са забранени.

камиона със стоки. След това водачът продължава да шофира до Вилнюс (Литва), за да разтовари всички стоки.



Заключение: Водачът е извършил 3 двустранни превоза по време на едно обратно пътуване до държавата-членка на установяване. Тъй като няколко освободени двустранни превоза (т.е. всеки с отделна товарителница) могат да бъдат извършени по време на едно пътуване, водачът не е бил обект на правилата за командироване през цялото пътуване.

II. Превози по кръстосана търговия

2. Водачите, извършващи превози по кръстосана търговия, подлежат ли на правилата за командироване на водачи?

Сценарий 4 : кръстосана търговия между два двустранни превоза

Водач, нает от компания, установена в Португалия (Португалия), превозва пълен камион със стоки от Лисабон (Португалия) до Марсилия (Франция). Водачът разтоварва стоката в Марсилия. След това в Марсилия (Франция) водачът натоварва пълен камион със стоки и ги разтоварва в Берлин (Германия). В Берлин водачът натоварва пълен камион със стоки и ги разтоварва в Порто (Португалия).

Преводът е направен по поръчка и за сметка на Съюза на международните превозвачи. Разяснителните въпроси, касещи Директива (ЕС) 2020/1057 се отнасят за всички търговски дружества, членуващи в СМП. Разпространението и дистрибуцията извън рамките на съюза са забранени.



Заключение: Водачът е извършил два отделни двустранни превоза и един превоз по кръстосана търговия. Първият двустранен превоз е започнал в Португалия (държаватачленка на установяване) с товарене на стоки и е завършил във Франция с разтоварването на тези стоки. Вторият двустранен превоз е извършен от товаренето на стоките в Германия до разтоварването им в Португалия (държавата-членка на установяване). По време на двата двустранни превоза водачът не е бил обект на правилата за командироване. Превозът с товаренето на стоки във Франция и разтоварването им в Германия е бил превоз по кръстосана търговия, който не е бил свързан с нито един от двата двустранни превоза. Следователно водачът започва да бъде командирован във Франция след края на двустранния превоз, когато той/тя започне да шофира до точката на товарене, за да натовари стоките, които трябва да бъдат превозени в контекста на кръстосана търговска операция. Командироването във Франция приключва, когато водачът напусне френската територия. Тогава водачът се счита за командирован в Германия от влизането му на територията на Германия до разтоварването на стоките в тази държава-членка.

Сценарий 5 : превоз по кръстосана търговия между двустранен превоз и пътуване без товар

Водач, нает от компания, установена в Португалия (Португалия), натоварва камион пълен със стоки в Лисабон (Португалия) и шофира до Берлин (Германия), където тези стоки се разтоварват. В Берлин (Германия) водачът натоварва пълен камион с други стоки и ги разтоварва в Мадрид (Испания). След това водачът шофира без

Преводът е направен по поръчка и за сметка на Съюза на международните превозвачи. Разяснителните въпроси, касещи Директива (ЕС) 2020/1057 се отнасят за всички търговски дружества, членуващи в СМП. Разпространението и дистрибуцията извън рамките на съюза са забранени.

товар от Мадрид (Испания) обратно към неговата/нейната държава-членка на установяване
(Португалия).



ПРЕВОЗВАЧИ

Заключение: Водачът е извършил един двустранен превоз от Португалия до Германия, един превоз по кръстосана търговия от Германия до Испания и едно връщане без товар от Испания обратно до Португалия. Водачът започва да бъде командирован в Германия след края на двустранния превоз, когато той/тя започва да шофира до точката на товарене, за да натовари стоките, които ще бъдат превозени в контекста на кръстосана търговска операция от Германия до Испания. Командироването в Германия приключва, когато водачът напусне територията на Германия. Тогава водачът се счита за командирован в Испания от момента на влизане в територията на Испания, докато стоките, донесени от Германия в рамките на превоз по кръстосана търговия, не бъдат разтоварени и водачът завърши превоза по кръстосана търговия. Обратното пътуване без товар през територията на Испания не се счита за командироване. Водачът не се счита за командирован във Франция, през която той/тя преминава транзитно по време на двустранното пътуване от Португалия до Германия и по време на превоза за кръстосана търговия от Германия до Испания.

Преводът е направен по поръчка и за сметка на Съюза на международните превозвачи. Разяснителните въпроси, касещи Директива (ЕС) 2020/1057 се отнасят за всички търговски дружества, членуващи в СМП. Разпространението и дистрибуцията извън рамките на съюза са забранени.

3. Какво са ограничени допълнителни дейности по товарене разтоварванеи/или освободени от правилата за командироване?

Водачът е освободен от правилата за командироване, когато в контекста на текущ двустранен превоз той/тя извършва и **една дейност по „кръстосана търговия**“ за товарене и/или разтоварване в държавата-членка или трета държава, която водачът пресича, при условие че водачът не товари стоки и не ги разтоварва в една и съща държава-членка.

Това е възможно, например, когато водачът извършва двустранен превоз без пълен товар и за да използва максимално товароносимостта на превозното средство, водачът натоварва допълнителни стоки по пътя. Водачът може да извърши една освободена дейност по кръстосана търговия (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 допълнителен освободен превоз по кръстосана търговия. Това е така нареченото **правило 1+1**.

СЪЮЗ НА МЕЖДУНАРОДНИТЕ ПРЕВОЗВАЧИ

Преводът е направен по поръчка и за сметка на Съюза на международните превозвачи. Разяснителните въпроси, касещи Директива (ЕС) 2020/1057 се отнасят за всички търговски дружества, членуващи в СМП. Разпространението и дистрибуцията извън рамките на съюза са забранени.

Сценарий 6 : два двустранни превоза с два превоза по кръстосана търговия (1+1)

Водач, нает от компания, установена в Литва (Литва), натоварва ½ камион със стоки във Вилнюс (Литва), за да бъдат доставени до Барселона (Испания). Водачът спира в Берлин (Германия) и товари останалата ½ камион с различни стоки. След това водачът отива в Брюксел (Белгия) и разтоварва стоките, натоварени в Берлин (Германия). След това водачът продължава пътуването и разтоварва в Барселона (Испания) стоките, които са били натоварени във Вилнюс (Литва). За двустранния превоз на връщане водачът натоварва пълен камион със стоки в Барселона (Испания). Водачът спира в Брюксел, за да разтовари ½ от стоката. След това водачът продължава към Вилнюс (Литва), за да разтовари останалата ½ от стоките.



Заключение: Водачът е извършил два двустранни превоза с една допълнителна дейност по товарене и/или разтоварване (кръстосана търговия) по време на всеки двустранен превоз. Първият двустранен превоз е извършен от Литва до Испания, с една освободена допълнителна дейност (т.е. товаренето на стоки в Германия и разтоварването им в Белгия). Вторият (на връщане) двустранен превоз е извършен от Испания до Литва, също с една освободена допълнителна дейност (т.е. товаренето на стоки в Испания и разтоварването на част от тях в Белгия). Водачът не е бил обект на правилата за командироване през цялото пътуване.

Трябва да се отбележи, че една единствена освободена допълнителна дейност може да включва:

Преводът е направен по поръчка и за сметка на Съюза на международните превозвачи. Разяснителните въпроси, касещи Директива (ЕС) 2020/1057 се отнасят за всички търговски дружества, членуващи в СМП. Разпространението и дистрибуцията извън рамките на съюза са забранени.

□ действие за товарене; □ действие за разтоварване;
или □ действие за товарене и разтоварване както е
посочено в член 1.3 от Директива (ЕС) 2020/1057.

4. Възможно ли е водачът да предприеме <u>две</u> освободени допълнителни дейности по време на двустранен превоз за връщане до държавата-членка на установяване, ако не е извършена допълнителна дейност по време на двустранния превоз от държавата-членка на установяване?

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

Сценарий 7 : един двустранен превоз с два превоза по кръстосана търговия (0+2)

Водач, нает във фирма, установена в Литва (Литва), натоварва пълен камион със стоки във Вилнюс (Литва) и ги доставя в Мадрид (Испания). След това водачът натоварва пълен камион със стоки в Мадрид (Испания). Водачът спира в Брюксел (Белгия), за да разтовари ¼ от тези стоки. След това водачът шофира до Берлин (Германия) и разтоварва ¼ от стоките. След това водачът продължава към Вилнюс (Литва), за да разтовари останалата ½ от стоките.

СЪЮЗ НА МЕЖДУНАРОДНИТЕ ПРЕВОЗВАЧИ



Заключение: Водачът е извършил два двустранни превоза с две допълнителни дейности по разтоварване (кръстосана търговия) по време на двустранния превоз на връщане. Първият двустранен превоз е извършен от Литва до Испания, без допълнителни дейности между тях. Вторият (на връщане) двустранен превоз е извършен от Испания до Литва, с две освободени допълнителни дейности (т.е. превози по кръстосана търговия между Испания-Белгия и Испания-Германия, състоящи се в две допълнителни дейности по разтоварване). Водачът не е бил обект на правилата за командироване по време на цялото пътуване.

Сценарий 8 : един двустранен превоз с два превоза по кръстосан търговия (0+2)

Водач, нает във фирма, установена в Литва (Литва), натоварва пълен камион със стоки във Вилнюс (Литва) и ги доставя в Барселона (Испания). Водачът натоварва ½ камион със стоки в Барселона (Испания) и след това спира в Лион (Франция) и натоварва ½ камион с друг вид стоки. След това водачът шофира до Брюксел (Белгия) и разтоварва стоките, натоварени в Лион (Франция). След това водачът продължава към Берлин (Германия), за да натовари ½ камион с други стоки, които след това се разтоварват във Варшава (Полша). Накрая водачът продължава към Вилнюс (Литва), където разтоварва стоките, натоварени в Барселона (Испания).

Преводът е направен по поръчка и за сметка на Съюза на международните превозвачи. Разяснителните въпроси, касещи Директива (ЕС) 2020/1057 се отнасят за всички търговски дружества, членуващи в СМП. Разпространението и дистрибуцията извън рамките на съюза са забранени.



Заключение: Водачът е извършил два двустранни превоза с две допълнителни дейности, всяка от които се състои в дейност по товарене и разтоварване (кръстосана търговия), по време на двустранния превоз на връщане. Първият двустранен превоз е извършен от Литва до Испания, без допълнителна дейност. Вторият (на връщане) двустранен превоз е извършен от Испания до Литва, с две освободени допълнителни дейности (т.е. превози по кръстосана търговия между ФРАНЦИЯ-БЕЛГИЯ и ГЕРМАНИЯ-ПОЛША, като и двата се състоят в допълнителна дейност по товарене и разтоварване). Водачът не е бил обект на правилата за командироване по време на цялото пътуване.

5. В случай на повече от една допълнителна дейност, извършена в контекста на двустранен превоз, коя от тези дейности е освободена и коя е предмет на правилата за командироване?

Когато множество превози по кръстосана търговия се извършват в контекста на текущ двустранен превоз, **първата дейност** (в случай на правилото 1+1) или **първите две дейности** (в случай на правилото 0+2) са освободени от правилата за командироване. Следователно, когато превозвачът извършва трета допълнителна дейност (при сценарий 1+1 или в сценарий 0+2) или повече, такива допълнителни дейности вече не са освободени, поради което попадат в обхвата на правилата за командироване.

Преводът е направен по поръчка и за сметка на Съюза на международните превозвачи. Разяснителните въпроси, касещи Директива (ЕС) 2020/1057 се отнасят за всички търговски дружества, членуващи в СМП. Разпространението и дистрибуцията извън рамките на съюза са забранени.

Сценарий 9: двустранен превоз с една освободена дейност по кръстосана търговия и една неосвободена дейност по кръстосана търговия

Водач, нает от компания, установена в Литва (Литва), натоварва ½ камион със стоки във Вилнюс (Литва), които да бъдат доставени в Мадрид (Испания). Докато шофира до Мадрид, водачът спира във Варшава (Полша), за да натовари ½ камион с други стоки, за да ги достави до Берлин (Германия). След като разтоварва стоките от Варшава в Берлин, водачът натоварва ½ камион с друг вид стоки в Берлин (Германия) и ги разтоварва в Брюксел (Белгия). След това водачът продължава към Мадрид (Испания) и разтоварва натоварените във Вилнюс (Литва) стоки.



Заключение: Водачът е извършил един двустранен превоз (от Литва до Испания) и две допълнителни дейности по товарене и разтоварване (превоз по кръстосана търговия) по време на този двустранен превоз. Първата допълнителна дейност по товарене на стоки в Полша и разтоварването им в Германия е освободена от правилата за командироване, докато втората допълнителна дейност по товарене на стоки в Германия и разтоварването им в Белгия попада в обхвата на правилата за командироване. Това се дължи на факта, че водачът вече е използвал възможността за една освободена допълнителна дейност по товарене и разтоварване. Ситуацията на командироване започва да се прилага с товаренето на стоки в Берлин (Германия) и приключва, когато тези стоки бъдат разтоварени в Брюксел (Белгия) – след това водачът възобновява двустранния превоз, освободен от правилата за командироване. Следователно водачът се счита за командирован в Германия от момента на товарене на стоката в Берлин и приключва, когато той/тя напусне територията на Германия. Тогава водачът се счита за командирован в Белгия от влизането си на територията на Белгия до разтоварването на стоките в Брюксел. След разтоварване на стоката в Брюксел, водачът възобновява двустранния превоз, който е освободен от правилата за командироване.

Преводът е направен по поръчка и за сметка на Съюза на международните превозвачи. Разяснителните въпроси, касещи Директива (ЕС) 2020/1057 се отнасят за всички търговски дружества, членуващи в СМП. Разпространението и дистрибуцията извън рамките на съюза са забранени.

III. КАБОТАЖ

Сценарий 10 : Два двустранни превоза + каботаж

Водач, нает от компания, установена в Португалия (Португалия), натоварва пълен камион със стоки в Лисабон (Португалия) и ги доставя в Хамбург (Германия). След разтоварването на стоките в Хамбург (Германия), водачът натоварва пълен камион с други стоки и ги разтоварва в Мюнхен (Германия). След това в Мюнхен (Германия) водачът натоварва пълен камион със стоки, които да бъдат доставени до Лисабон (Португалия).



Заключение: Водачът е извършил два двустранни превоза (един от Португалия до Германия и още един от Германия обратно до Португалия) и един каботажен превоз в Германия. Водачът се счита за командирован в Германия. Ситуацията на командироване започва след края на двустранния превоз (разтоварването на стоки в Хамбург), когато той/тя започва да шофира до пункта за товарене, за да натовари стоките за каботажния превоз в Германия. Командироването продължава при извършване на каботажния превоз и приключва, когато стоките бъдат разтоварени и каботажния превоз приключи. Водачът не се счита за командирован в Германия за частта от пътуването след края на каботажния превоз и когато той/тя започне да работи по обратния двустранен превоз (т.е. шофира до пункта на товарене, натоварва стоки за двустранния превоз и ги превозва през територията на Германия).

IV. ТРАНЗИТНО ПРЕМИНАВАНЕ

Преводът е направен по поръчка и за сметка на Съюза на международните превозвачи. Разяснителните въпроси, касещи Директива (ЕС) 2020/1057 се отнасят за всички търговски дружества, членуващи в СМП. Разпространението и дистрибуцията извън рамките на съюза са забранени.

6. Какво е „транзит“ и извън обхвата на правилата за командироване ли е?

Концепцията за транзит се характеризира с факта, че водачът преминава през територията на държава-членка без товарене или разтоварване на товари. Следователно квалифицирането на присъствието на водача в държава-членка като транзит не се влияе от спирания, например заради хигиенни причини, зареждане с гориво, почивки или периоди на почивка [14]. Това означава, че транзитната ситуация е извън обхвата на правилата за командироване.

Сценарий 11 : транзит + двустранен превоз + превоз по кръстосана търговия + транзит

Водач, нает от компания, установена в Португалия (Португалия), натоварва камион, пълен със стоки в Лисабон (Португалия), за да бъдат доставени в Мадрид (Испания). В Мадрид (Испания) водачът натоварва камион, пълен със стоки, които да бъдат доставени до Дортмунд (Германия). След доставката в Дортмунд, водачът се връща с празния камион в Лисабон (Португалия).



Заключение: Водачът е извършил един двустранен превоз от Португалия до Испания, един превоз при кръстосана търговия от Испания до Германия и едно пътуване без товар от Германия обратно до Португалия. Водачът не се счита за командирован в Испания за частта от пътуването, извършена при двустранния превоз. Водачът започва да бъде командирован в Испания след края на двустранния превоз (разтоварването на стоки в Мадрид) и когато той/тя започне да шофира до пункта за товарене, за да натовари стоките за превоз при кръстосана търговия от Испания до Германия. Командироването в Испания приключва, когато водачът напусне територията на Испания. Тогава водачът се счита за командирован в Германия от момента на влизане в територията на Германия до напускането ѝ на края на превоза по кръстосана търговия в Германия. Водачът не се счита за командирован в Германия по време на пътуването без товар, връщайки се към Португалия, след края на

[14] Съображение 11 от Директива (ЕС) 2020/1057

превоза по кръстосана търговия. Водачът не се счита за командирован нито във Франция, нито в Белгия, тъй като той/тя преминава само транзитно през територииите на тези страни, когато извършва превоз по кръстосана търговия.

V. ПЪТУВАНИЯ БЕЗ ТОВАР

7. Пътуването без товар същото ли е като „транзит“?

Не. Транзитната ситуация винаги е освободена от правилата за командироване, докато пътуването без товар[16] е освободено, ако се извършва във връзка с двустранен превоз и не е освободено, когато се извършва във връзка с каботаж или недвустранен международен превоз, попадащ в обхвата на правилата за командироване (кръстосана търговия).

По принцип командироването завършва с разтоварването на стоките, превозвани в рамките на превоза, попадащ в обхвата на правилата за командироване (напр. каботаж или превоз при кръстосана търговия). Класификацията на последващото пътуване без товар като командироване или освободено от командироване зависи от това дали новия превоз, за който се отнася това пътуване без товар, е в обхвата на правилата за командироване или не. В този контекст е важно да се отбележи, че водачът не се счита за командирован, ако след разтоварването на стоките в рамките на превоза, който е в обхвата на правилата за командироване, той/тя извърши пътуване без товар обратно до своята държава-членка на установяване.

СЪЮЗ НА МЕЖДУНАРОДНИТЕ ПРЕВОЗВАЧИ

[16] Член 2.2 от Регламент (ЕО) № 1072/2009 постановява, че: „международен превоз“ означава:

Преводът е направен по поръчка и за сметка на Съюза на международните превозвачи. Разяснителните въпроси, касещи Директива (ЕС) 2020/1057 се отнасят за всички търговски дружества, членуващи в СМП. Разпространението и дистрибуцията извън рамките на съюза са забранени.

а) пътуване с товар, извършено от превозно средство, чиято точка на тръгване и точка 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, извършено с превозно средство от държава-членка до трета страна или обратното, със или без транзитно преминаване през една или повече държави-членки или трети държави;

в) пътуване с товар, извършено с превозно средство между трети държави, с транзитно преминаване през територията на една или повече държави-членки; или

г) пътуване без товар във връзка с превоза, посочен в букви а), б) и в);

СЪЮЗ НА МЕЖДУНАРОДНИТЕ ПРЕВОЗВАЧИ

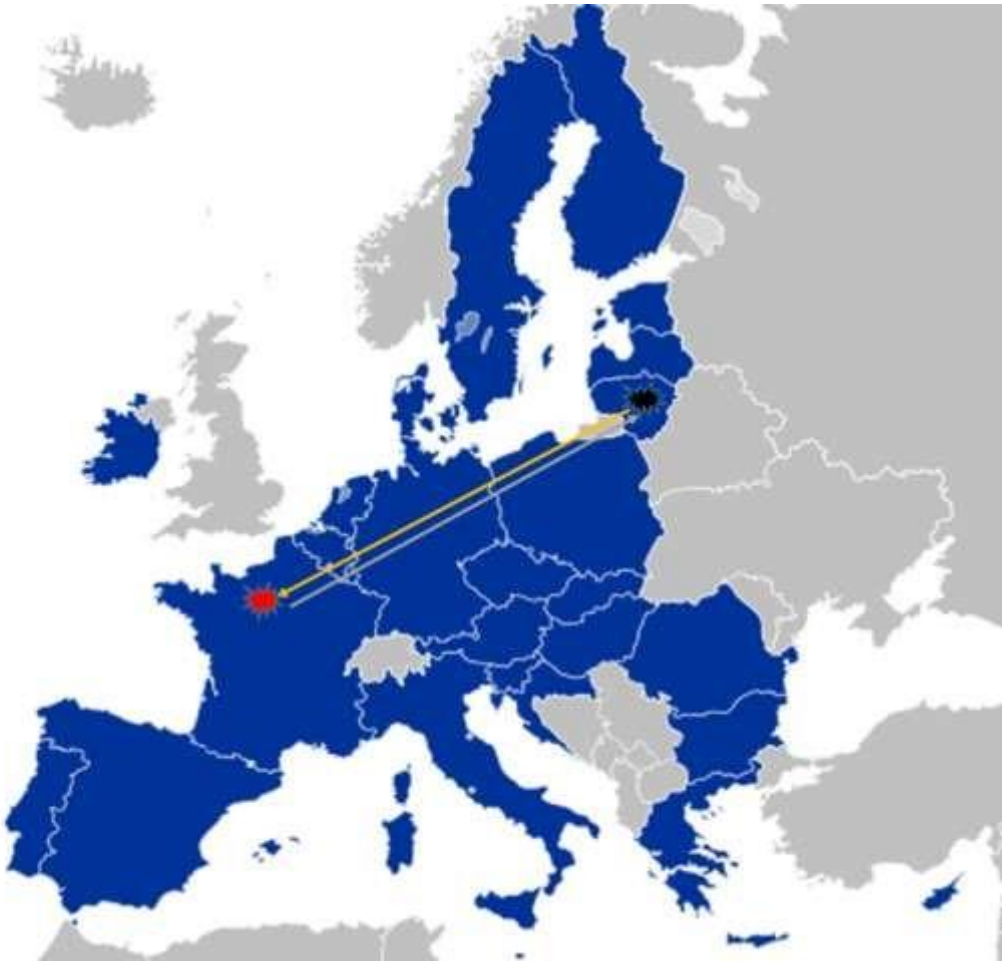
Преводът е направен по поръчка и за сметка на Съюза на международните превозвачи. Разяснителните въпроси, касещи Директива (ЕС) 2020/1057 се отнасят за всички търговски дружества, членуващи в СМП. Разпространението и дистрибуцията извън рамките на съюза са забранени.

Сценарий 12

Водач

: двустранен превоз + пътуване без товар

, нает във фирма, установена в Литва (Литва), натоварва пълен камион със стоки във Вилнюс (Литва) и ги разтоварва в Париж (Франция). На връщане водачът шофира без товар от Франция (Франция) до Литва (Литва).



Заключение: Водачът е извършил един двустранен превоз от Литва до Франция, последван от пътуване без товар от Франция обратно до Литва. Водачът не се счита за командирован по време на цялото пътуване: нито по време на двустранния превоз до Франция, нито по време на пътуването без товар, извършено след края на двустранния превоз от държаватачленка на установяване, за да се върне в тази държава-членка.

: Два двустранни превоза + едно пътуване без товар

, нает във фирма, установена в Литва (Литва), товари стоки във Вилнюс (Литва) и ги разтоварва в Париж (Франция). Водачът шофира с празен камион от Париж (Франция) до Антверпен (Белгия). След това водачът натоварва стоки в Антверпен (Белгия) и ги разтоварва във Вилнюс (Литва).

Преводът е направен по поръчка и за сметка на Съюза на международните превозвачи. Разяснителните въпроси, касещи Директива (ЕС) 2020/1057 се отнасят за всички търговски дружества, членуващи в СМП. Разпространението и дистрибуцията извън рамките на съюза са забранени.

Сценарий 13

Водач



Заключение: Водачът е извършил два двустранни превоза и едно пътуване без товар между тях. Първият двустранен превоз е извършен от Литва до Франция, докато вторият двустранен превоз е извършен от Белгия до Литва. Пътуването без товар между Франция и Белгия следва да се счита за извършено във връзка с втория двустранен превоз, започващ 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.

: две пътувания без товар + един превоз по кръстосана търговия

, чиято компания е базирана в Полша (Полша), извършва пътуване без товар от Варшава (Полша) до Берлин (Германия). В Берлин (Германия) водачът натоварва пълен камион със стоки и ги разтоварва в Брюксел (Белгия). След това водачът шофира без товар от Брюксел (Белгия) до Варшава (Полша).

Преводът е направен по поръчка и за сметка на Съюза на международните превозвачи. Разяснителните въпроси, касещи Директива (ЕС) 2020/1057 се отнасят за всички търговски дружества, членуващи в СМП. Разпространението и дистрибуцията извън рамките на съюза са забранени.

Сценарий 14

Водач



Заключение: Водачът е извършил две различни пътувания без товар и един превоз по кръстосана търговия между тях. Първото пътуване без товар между Полша и Германия е последвано от превоз по кръстосана търговия между Германия и Белгия, който след това е последван от пътуване без товар от Белгия обратно до Полша. Пътуването без товар от Полша до Германия се извършва във връзка с превоза по кръстосана търговия, започващ в Германия. Следователно водачът се счита за командирован в Германия от момента на влизане в територията на Германия до напускане на територията на Германия. Този период обхваща шофирането с празен камион до пункта за товарене в Германия, натоварването на стоките в Германия и превозването им през територията на Германия. След това водачът се счита за командирован в Белгия от момента на влизане в територията на Белгия до края на превоза по кръстосана търговия в Белгия. Водачът не се счита за командирован в Белгия по време на пътуването без товар след края на превоза по кръстосаната търговия при връщане в държавата-членка на установяване. Водачът не се счита за командирован в Нидерландия, когато извършва превоза по кръстосана търговия между Германия и Белгия, тъй като той/тя преминава само транзитно през територията на Нидерландия без товарене или разтоварване.

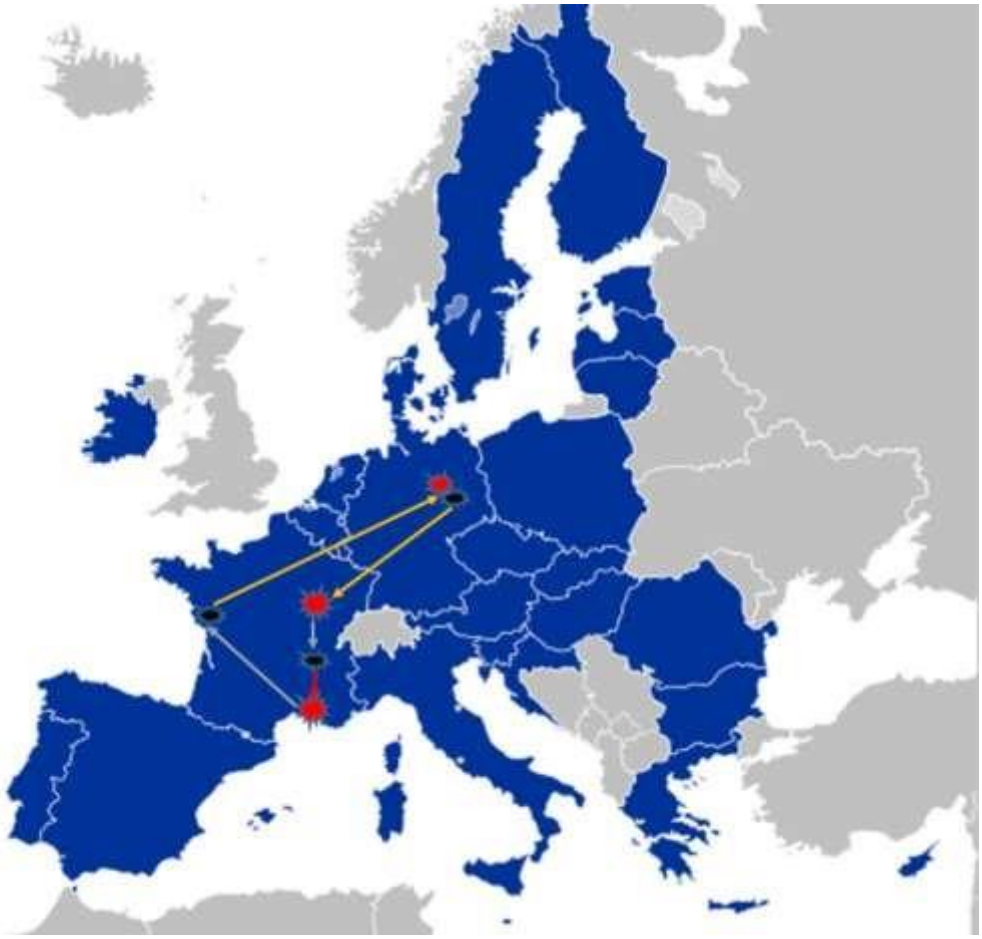
: два двустранни превоза + каботаж + две пътувания без товар *, нает във фирма, установена в Германия (Германия), товари камион, пълен със стоки в Берлин (Германия), шофира до Париж (Франция) и разтоварва всички стоки. След това водачът шофира без*

Преводът е направен по поръчка и за сметка на Съюза на международните превозвачи. Разяснителните въпроси, касещи Директива (ЕС) 2020/1057 се отнасят за всички търговски дружества, членуващи в СМП. Разпространението и дистрибуцията извън рамките на съюза са забранени.

Сценарий 15

Водач

товар до Лион (Франция), за да натовари стоки и да ги разтовари в Марсилия (Франция). След това водачът шофира без товар от Марсилия (Франция) до Нант (Франция). На връщане към Германия (Германия) водачът натоварва пълен камион със стоки в Нант (Франция) и ги разтоварва в Берлин (Германия).



Заключение: Водачът е извършил два двустранни превоза (от Германия до Франция и от Франция до Германия), един каботажен превоз във Франция и две пътувания без товар във Франция. Първият двустранен превоз от Германия завършва с разтоварване на стоките в Париж (Франция). Водачът започва да бъде командирован във Франция след края на този двустранен превоз, когато той/тя започне да шофира (пътуване без товар) до пункта за товарене, където той/тя натоварва стоките, които ще бъдат превозвани при каботажен превоз във Франция. Командироването във Франция приключва, когато каботажният превоз приключи, като след това водачът шофира с празен камион, за да натовари стоки, които трябва да бъдат доставени в рамките на двустранен превоз от Франция до Германия. Следователно първото пътуване без товар между Париж и Лион попада в обхвата на правилата за командироване, тъй като това пътуване е свързано с каботажния превоз, извършен между Лион и Марсилия. Второто пътуване без товар между Марсилия и Нант е освободено от правилата за командироване, тъй като това пътуване е свързано с двустранния

Преводът е направен по поръчка и за сметка на Съюза на международните превозвачи. Разяснителните въпроси, касещи Директива (ЕС) 2020/1057 се отнасят за всички търговски дружества, членуващи в СМП. Разпространението и дистрибуцията извън рамките на съюза са забранени.

Сценарий 16

Водач

превоз на връщане от Нант (Франция) до Берлин (Германия), който е освободен от правилата за командироване.

СЪЮЗ НА МЕЖДУНАРОДНИТЕ ПРЕВОЗВАЧИ

Преводът е направен по поръчка и за сметка на Съюза на международните превозвачи. Разяснителните въпроси, касещи Директива (ЕС) 2020/1057 се отнасят за всички търговски дружества, членуващи в СМП. Разпространението и дистрибуцията извън рамките на съюза са забранени.