

## СТАНОВИЩЕ

### на НСБС относно предлагани промени в Закона за автомобилните превози, свързани с въвеждане на понятието „транспортен агент“ и регистрационен режим за същия

Българската Асоциация за спедиция, транспорт и логистика (НСБС) разбира сложната обстановка на българския транспортно-спедиторски пазар, утежнила се през последната година поради растящата междуфирмена задлъжнялост, както и поради наличието на немалък брой професионално неподготвени превозвачи и посредници. Икономическата криза изостря обстановката и ускорява фалитите на финансово нестабилните участници на пазара. Предлаганите от част от автомобилните превозвачи промени обаче не могат да решат тези проблеми, които са присъщи както на степента на развитие на транспортно-спедиторския пазар, така и на настоящата кризисна конюнктура и за които едва ли са отговорни спедиторите.

По принцип, понятието „Транспортен агент“ не следва да касае спедиторския бранш, тъй като съгласно ТЗ Спедиторът сключва договор за превоз от свое име, но по възлагане от и за сметка на Товародателя. В предлаганата промяна на ЗАП „Транспортният агент“ е дефиниран като „търговец, който срещу възнаграждение сключва от свое име и за своя сметка договор за превоз на товари“, т.е. този търговец е или Превозвач, или Товародател, в зависимост от това дали получава или плаща възнаграждението.

Ако под „Транспортен агент“ вносителите имат предвид посредник, който сключва договор за превоз по възлагане от и за сметка на Автомобилния Превозвач (каквито агенти съществуват в морския транспорт), то ние не бихме имали други възражения, освен че законовото регламентиране на правната фигура на „Транспортния агент“ следва да се извърши в ТЗ, а не в ЗАП. При това, договорът за транспортно агентство следва добре да се дефинира и да се разграничи от спедиторския договор, което не е извършено в предлаганите промени на ЗАП.

За съжаление обаче, в чл. 16а, ал. 3, т. 2 на предложената промяна изрично се упоменава „спедиторска дейност“. Затова сме принудени да приемем, че зад непрецизно дефинираната фигура на „Транспортния агент“ вносителите на промяната визират спедиторските фирми.

Това ни принуждава да изкажем становището си по отделните аспекти на предлаганата промяна на ЗАП, както следва:

1. Спедиторите са само Потребители на услугите на международните автопревозвачи и идеята да бъдат задължени:
  - да придобиват удостоверение за професионална компетентност в производството на тези услуги;
  - да се регистрират в администрацията, регулираща производителите на услугите;
  - в качеството на Потребители да сключват застраховка в полза на Производителите на услугите (а не обратното), е абсурдна от всяка гледна точка.

По тази дефектна логика подобни удостоверения, регистрации и застраховки би следвало да се изискват и от всички Вносители и Износители, които използват международен автомобилен транспорт.

2. Освен автомобилни превози, спедиторът организира превози по въздух, жп, река, море и мултимодални превози, а също така извършва пристанищни, складови и логистични услуги, митническо представителство и други дейности.

Означава ли това, че за да извършва услуги във всичките тези сфери спедиторът трябва да притежава удостоверения за морски и речен капитан, за авиопилот, за стифадор, за митнически служител и пр.? Трябва ли спедиторът да се регистрира също така и в железопътната, морската, речната, пристанищната и пр. администрации? Трябва ли спедиторът да сключи застраховки и в полза на жп, морските, речните и въздушните превозвачи, доставчиците на канцеларски материали и на всички други лица, чийто услуги ползва?

Ако не, то не разбираме какво налага спедиторите да притежават удостоверения за професионална компетентност и регистрация точно за международен автотранспорт.

3. За НСБС е непонятно с каква цел и на какво законово основание спедиторът следва да представя в ИААА документи за собственост или за наем на ползвания от него офис.
4. Предлаганият от вносителите режим всъщност е **лицензионен**, което е видно от механизма за регистриране и поводите за прекратяване на регистрацията, а с нея – и правото на спедитора да упражнява професията си, независимо дали се занимава с автомобилен или с морски и въздушен транспорт, или с логистични услуги. Препоръките и директивите на ЕС по този повод са ясни - ако не касаят националната сигурност, общественото здраве и обществения морал, то разрешителните и регистрационни режими трябва да се ограничават и намаляват. Регулирането и регистрирането в рамките на браншовете трябва да се извършва от браншовите организации, а не от държавата. Същата позиция беше ясно изразена и от сегашното Правителство при встъпването му в длъжност.

Тъй като дейността на спедиторския бранш не попада в гореизброените 3 сфери, в които въвеждането на нови регистрационни и разрешителни режими е оправдано, не виждаме основание да се нарушават директивите на ЕС и обявената от сегашното Правителство икономическа политика, за да се удовлетворят частните интереси на вносителите на въпросните промени в ЗАП.

5. Вносителите на промените недвумислено целят да създадат законов механизъм, чрез който да използват МТИТС и ИААА като силов инструмент за налагане на интересите на един бранш над друг бранш. Това е недопустимо в една пазарна икономика и в държава, чиято Конституция гарантира равнопоставеността на икономическите субекти.

Най-куриозното е, че вносителите на промените целят да създадат законови привилегии за защита на Производителите на (автотранспортни) услуги от Потребителите на тези услуги - спедиторите и товародателите. Това противоречи на цялата правна база на ЕС, по силата на която **Потребителите** (на автотранспортни услуги) имат правото да изискват от **Производителите** на услугите (автомобилните превозвачи) гаранции за доброто им изпълнение под формата на удостоверения за професионална компетентност, Performance bond и застраховка на риска от неизпълнение в полза на Потребителя. Обратен законов регламент не ни е известен за никоя държава-членка на ЕС.

Въз основа на изложените съображения НСБС категорично възразява против предложените промени на ЗАП и против всякакви опити за въвеждане на администрирани от държавата разрешителни и регистрационни режими за спедиторската професия.

В заключение смятаме за необходимо да информираме МТИТС, че спедиторският бранш в България – или поне фирмите-членове на НСБС - успешно се саморегулират вече 15 години. НСБС целенасочено работи за налагането на добрите бизнес практики в дейността на членовете си. В резултат, при обслужването на нашите клиенти - товародателите - ние поддържаме стандарти, които значително превишават предложеното от вносителите на гореспоменатите промени в ЗАП.

По отношение на професионалната компетентност, Учебният център на НСБС е акредитиран да провежда комплексно професионално обучение по стандартите на Световната Федерация на спедиторските сдружения ФИАТА и да издава международно признати дипломи от името на ФИАТА. Освен познания за всички видове транспорт, учебната програма включва: изучаване на режимите и документите за извършване на внос и износ; митническите нормативи и тарифи; външнотърговското и транспортно право, обичаи и договори; ИНКОТЕРМС; документарните акредитиви и международните разплащания; стоките застраховки; стокознание; складово дело и логистика; ИТ в транспорта и спедицията.

Освен това, Учебният център провежда обучения и издава дипломи за професионална компетентност за спедиция по отделните видове транспорт. Акредитацията за тези обучения е от Националната агенция за професионално обучение и образование към Министерство на образованието, младежта и науката.

Членовете на НСБС прилагат в дейността си стандартизирани Общи Спедиторски и Общи Складови Условия, които са разработени от НСБС през 1996 г. и са одобрени от ФИАТА. Тези Общи Условия осигуряват справедлива правна база и равнопоставеност на клиентите в деловите им отношения със спедициите - членове на НСБС.

От 1998 г. спедициите - членове на НСБС поддържат задължителна застраховка на професионалната си отговорност към клиентите си. От 2001 г. членовете на НСБС извършват услугите си в съответствие с приетия от тях Кодекс на професионалната етика. Към Асоциацията функционира Комисия за професионална етика, която следи за спазването на Кодекса и взема отношение по оплакванията на клиентите, партньорите и подизпълнителите на фирмите-членове.

Доколкото основният проблем, заради който превозвачите настояват за регулаторни мерки, е събираемостта на навлата, нашето предложение е:

**БРАНШОВИТЕ ОРГАНИЗАЦИИ В ОБЛАСТТА НА СПЕДИЦИЯТА И ЛОГИСТИКАТА И ТЕЗИ В ОБЛАСТТА НА АВТОМОБИЛНИТЕ ПРЕВОЗИ ДА ИЗГРАДЯТ ЕДИННА СИСТЕМА ЗА ОБМЕН НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА НЕКОРЕКТНИ ПАРТНЬОРИ.**

Без да налага законови промени и без да ангажира сериозни средства, тази мярка би предпазила превозвачите от попадане на некоректни платци, включително и директни товародатели, които не биха били засегнати дори и от исканите от превозвачите регулаторни мерки.

В дейността си НСБС винаги е застъпвала позицията за директен партньорски диалог и взаимодействие с останалите браншови организации. НСБС е и традиционен партньор на Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията по всички въпроси на бранша и занапред е готово да поддържа активен диалог с администрацията, като подготвя експертни мнения и препоръки.

София, 12.01.2010

УС на НСБС