

ПОЗИЦИЯ

на Националното сдружение на българските спедитори (НСБС)

Относно: Забрана за ползване на седмичните почивки от екипажите на борда на товарните автомобили на територията на Франция и Белгия

Националното сдружение на българските спедитори е силно обезпокоено от влезлите наскоро в сила закони, въвеждащи забрана за ползване на седмичните почивки от екипажите на борда на товарните автомобили на територията на Франция и Белгия.

Българските браншови организации в областта на автотранспорта вече изразиха категорично своите позиции от гледна точка на интереса на превозвача и ние ги подкрепяме напълно. В тази връзка няма да изпадаме в подробности, преповтаряйки позициите на превозвачите, но факт е липсата на инфраструктурна и техническа готовност за обезпечаване на подобни прибързани мерки. Няма изградени нито достатъчен брой охраняеми паркинги с капацитет да поемат трафика от автомобили, нито достатъчно подходящи хотели с нужния капацитет в близост до такива паркинги.

Като представляващи интереса на товародателя в превозния процес, ние сме по-скоро притеснени от ефекта, който въведените законови промени ще имат върху транспорта и търговията в европейски мащаб.

На територията на Европа автомобилният транспорт се използва масово както самостоятелно, така и като част от интермодални и мултимодални схеми за доставка. Двете държави, въвели забраните за ползване на седмичните почивки на екипажите на борда на автомобилите, са ангажирани сериозно в автомобилния трафик. През пристанище Антверпен преминават огромни количества товари, значителна част от които се превозват от и до пристанището с автомобилен транспорт. Франция генерира също сериозен товаропоток, както и се явява транзитна територия с голяма площ.

Ние нямаме право на пристрастия към отделните видове транспорт и търсим оптималното за товародателя съчетание на цена, сигурност и бързина на доставката, което постигаме с избор на подходящ маршрут, вид транспорт или комбинация от различни видове транспорт. Въведените от двете държави забрани водят до засягане, и то в негативна посока, и на трите горесцитирани ключови елемента при избор на вид транспорт и маршрут, а това води до изкуствено изкривяване на пазара. Изборът на автомобилен пред железопътен транспорт основно е мотивиран с по-високата сигурност на превоза поради непрекъснатото придружаване на товара от водача на автомобила. Именно това предимство на автотранспорта вече отпада при преминаване през териториите на въвелите забраните държави, ако се налага ползването на седмични почивки от екипажите да се проведе именно там. Ние не бихме се чувствали спокойни да поверим товарите на нашите клиенти на автомобилен превозвач, ако знаем, че той няма право да осигури непрекъснато присъствие на водача в превозното средство. Това важи особено за опасните и акцизните товари, при които отсъствието на водача може да има много сериозни последствия. Не е ясно чия ще е отговорността за евентуални щети и липси на стока, настъпили при принудителното отсъствие на водача, въведено със закон.

Ефектът върху безопасността на движението по пътищата е спорен, даже би бил по-скоро негативен, предвид това, че често водачите ще трябва да се лишат от част от почивката си, за да се придвижат до най-близкия хотел и обратно до автомобила. Ако не се лишат от почивката си, следва да намалят времето за шофиране, което автоматично води до по-дълги срокове на

доставка. Повишаването на разходите за превозвачите с нощувките на екипажите на хотел, ще доведе до ръст на навлата на пазар, който въобще не е готов да понесе това. Възможно е някои превозвачи да бъдат принудени да поемат за своя сметка част от тези увеличени разходи, което намаляйки и без това ниската им норма на печалба, в дългосрочен план би ограничило възможностите им за обновяване на автопарка с по-сигурни и по-екологични автомобили.

Особено ни притенява въвеждането на принципа на “солидарната отговорност”, който позволява да бъдат предприети мерки срещу товародател за нарушенията на някой от неговите подизпълнители, който ползва командировани водачи. Не считаме, че е редно ние и нашите товародатели да носим отговорност за неща извън нашия контрол.

Крайни санкции за нарушителите, като наказателна отговорност (затвор) във Франция или конфискация на превозно средство в Белгия, са несъпоставими с тежестта на нарушенията на такива протекционистични закони. Наред с необосновано строгите санкции ще има вероятно доста бюрократични затруднения, свързани с изискването за предварително деклариране на превоза/командировката от страна на превозвача пред инспекцията по труда на мястото, където започва услугата.

Като краен ефект от мерките следва да споменем увеличаването на себестойността и крайните цени на стоките, преминаващи през тези две държави. Ще се променят условията и премиите по застраховките на отговорността на превозвача и карго застраховките, което също ще рефлектира върху навлата и цените на стоките в посока увеличение. Въвеждането на подобни забрани и в други развити страни от ЕС би довело до цялостен ръст на навлата и цените в Европа.

Като цяло, в резултат от прилагането на тези закони, ще ползваме по-скъп, по-бавен и по-рисков превоз по шосе. Всичко това е цената, която следва да плати бизнесът в по-бедните източноевропейски държави, за да се подобри по административен начин състоянието на местните автомобилни превозвачи в тези две значително по-богати страни. Когато техните водачи провеждат задължителните седмични почивки в своите държави, най-вероятно по домовете си, те ще бъдат във финансово привилегировано положение пред чуждите превозвачи, без да коментираме дали спрямо тях контролът ще се упражнява със същата стриктност. Тази създадена неравнопоставеност противоречи най-малко на принципа за свободно движение на хора и стоки, който е в основата на идеята за създаването на Европейския съюз.

Българската автотранспортна индустрия, българският спедиторски и логистичен бранш, както и цялата българска икономика вече започват да понесат негативния ефект от въведените протекционистични мерки във Франция и Белгия.

Във връзка с гореизложеното, настоячително се обръщаме към компетентните министерства в българското правителство, най-вече Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията и Министерство на външните работи, както и към българските представители в Европейската комисия и Европейския парламент, да предприемат незабавни и ефективни мерки за упражняване на нужния дипломатически натиск, директно и по линия на ЕС, за отмяната на тези закони или поне промени в тях, които наистина биха довели до по-висока безопасност на движението по пътищата, а не до нелоялна конкуренция спрямо превозвачите от останалите страни в ЕС.

София, 08.08.2014 г
УС на NSBS