



НАЦИОНАЛНА КОМУНИКАЦИОННА СРЕЩА

София, 19 Декември 2022 г.



КТ“Подкрепа“ представя резултатите от изпълнението на основните дейности по проект VS/2020/0481 „PIT-Командиране на работещите в транспорта“

КТ“ПОДКРЕПА“ изпълни успешно основните дейности и мероприятие, свързани с изпълнението на европейски проект VS/2020/0481 „PIT-Командиране на работещите в транспорта“. Водещата организация на проекта е италианския синдикат *CIGL*, а останалите партньори са белгийския *VTB ABVV*/Белгия/ и *GWU*/Малта/.

Проблемите с командироването на международните шофьори се коренят не само в различния стандарт при страните на ЕС, но и от различните осигурителни системи. А

тези разлики в стандарта на живот в страните членки на ЕС са изключително големи и съответно гражданите на по-бедните страни имат бедни международни шофьори и обратно. Ние синдикатите добре знаем, че тези работещи са едни от най-засегнатите по отношение на социалната им сигурност и здравето, и безопасността при работа. Затова ние се борим за защитата на достойнството, сигурността и здравето на всички транспортни работници, в това число и на командированите. Осигуряването на условия за достоен живот и за достоен труд е наша синдикална отговорност!

За целите на проекта беше възприето определение за командирован шофьор, както следва:

„Наето на трудов договор пълнолетно и правоспособно да извършва транспортна дейност лице, което извършва своята дейност за ограничен срок в държава-членка на ЕС, различна от тази, в която е седалището на неговия работодател“. В този смисъл, командированите осъществяват разнороден вид работа, като каботаж, транспортни услуги между други страни, комбинирани превози и осъществяване на курсове без товар.

Основни теоретични резултати от проекта:

Резултат 1

Национално изследване относно актуалното състояние на транспортния сектор в България и на проблемите на командированите работещи от този сектор

Резултат 2

Доклад „Поглед към транспортния сектор в България – национални практики в областта на командированите работници“, в който освен информация за съществуващите предизвикателства и нерешени въпроси, се предоставя ценна база за търсене на евентуални решения за бъдещето



Резултатите от проведените две обучения и дискуссионна среща са следните:

- ✚ За нас, като представители на работещите основният проблем е състоянието на комуникацията между участващите в процеса на командироване страни – ние констатирахме липса или недостатъчно приложение на новите, модерни, мобилни и виртуални форми на комуникация. Тази липса на добър обмен на информация лишава тези работещи от възможността да бъдат компетентно и своевременно информирани за възможностите да получат синдикална защита. По този начин, тази реална възможност остава неясна за тях и те не чувстват необходимост да търсят тази защита на своите права;
- ✚ Ние със съжаление потвърждаваме констатацията, че е налице социален дъмпинг и българските шофьори предпочитат да бъдат евтина работна ръка в по-богатите страни (Западна Европа), вместо да останат в България – това е така, защото у нас те ще получават много по-ниски заплати;
- ✚ Командированите работници в транспорта /в по-голямата си част шофьорите на ТИР-ове/ представляват много трудна за синдикализиране група работещи. На първо място – в повечето случаи те работят самостоятелно и поради тази причина възможностите за осъществяване на директен контакт, за по-задълбочено общуване и за провеждане на консултация с тях е ограничена;
- ✚ Основният проблем, дори след приемането на пакета за мобилност (т.нар. „пакет Макрон“) е, че работодателите, в качеството си на собственици на камионите – най-често принуждават своите служители (шофьори) да сключат договори за наем като еднолични търговци. Това е начинът да бъдат заобиколени правилата, наложени от ЕС, без реално да бъде нарушено националното законодателство;
- ✚ Трудът на командированите в транспорта е изключително тежък и рисков – много от тях са постоянно изложени на стресови ситуации, свързани с кратките срокове на превоз; нездравословен начин на живот; опасно шофиране заради икономии на гориво и др.;
- ✚ На практика възможностите за договаряне на КТД за тези работещи са минимални и това е нарушение на трудовото право;
- ✚ Необходимо е подобряването на сътрудничеството между всички заинтересовани страни – ние, синдикатите трябва а започнем диалога с обществените институции и с частните транспортни фирми, за да успеем да окажем реална помощ, и за да подобрим защитата на правата на тези работещи;
- ✚ Подобряването на сътрудничеството между институциите на европейско ниво е ключов фактор и то следва да бъде иницирано и координирано от Европейския орган по труда.



ЗАКЛЮЧЕНИЯТА

- ✚ Заключениета, направени от експертите и синдикалистите, привлечени за участие в дейностите по проекта показват, че съществува спешна нужда от по-активни действия в посока на социална интеграция и синдикализация, както и основна промяна в културата и отношението към трудовия статут на тези работещи.
- ✚ Това може да бъде постигната чрез подобряване на координацията между участниците в процеса, чрез по-конкретни действия, например: консултирането и работата в мрежа на работещите в транспорта; национални срещи на експертно ниво с цел обмен; обучения; използване на социалните мрежи. Акцентът трябва да бъде поставен върху съвместните обучения и инспекции; разпространение на информацията относно правата на работодателите и на работещите; обмен на успешни практики.
- ✚ Тъй като разглежданите проблеми в транспортния сектор засягат основно спазването и защитата на синдикалните права на командированите работещи, една от нашите основни задачи ще бъде разработването на обучителен модел за синдикалисти по проблемите на командированите работещи в транспортния сектор.
- ✚ Изводите от дейностите по този проект показваха, че ние синдикатите имаме важната отговорност да бъде повишена осведомеността за проблемите, пред които са изправени командированите работещи, както и да ги насърчим за присъединяване, участие и по-голяма активност в синдикалната ни дейност!

