

# ВЕСТНИК ERAA

январь – февраль – март 2022 г.

## Итоги 1-го квартала текущего года

*Яак Кивисильд, президент ERAA*



На этот раз начало года было непростым. Для международных перевозчиков возникли сразу три негативных фактора:

- вступление в силу в феврале части II Пакета мобильности ЕС;
- беспрецедентный рост цен на моторное топливо;
- агрессия на Украине.

В плане оказания влияния на цены на топливо продолжилось сотрудничество между представительными организациями всего сектора транспорта и логистики и Эстонским союзом топливных фирм. В результате совместной работы с весны по осень прошлого года мы добились отмены запланированного повышения акциза на дизельное топливо. В связи с беспрецедентным за последнее время ростом цен на моторное топливо ERAA 18 марта 2022 года – вместе с Ассоциацией логистики и экспедирования Эстонии (ELEA), Ассоциацией автотранспортных предприятий (AL) и Эстонским союзом топливных фирм (ÕÜ) – выступила с [коллективным обращением](#) к премьер-министру и министрам, связанным с соответствующей областью деятельности, а также ко всем представленным в Рийгикогу партиям, в котором изложила предложение довести ставку акциза на дизельное топливо до разрешенного в Европейском Союзе минимума, и, следуя практике других государств-членов ЕС, рассмотреть возможность возврата акциза или применения других мер с целью предоставления компенсации тем предприятиям данного сектора, расходы которых превышают допустимые пределы. Совместно с другими представительными организациями мы ходатайствовали о проведении встреч с соответствующими министрами, чтобы во имя выживания транспортного сектора запросить государственную помощь в кризисной ситуации, вызванной ценами на топливо и агрессией на Украине. 28 марта состоялась встреча представителей представительных организаций транспортного сектора с министром экономики и коммуникаций Таави Аасом, и 30 марта – с министром финансов Кейт Пентус-Розиманнус. Если в первую волну Covid-19 государство оказало поддержку предприятиям в наиболее уязвимых отраслях (к сожалению, транспортный сектор не попал в их число), то к настоящему времени ситуация в транспортном секторе в целом стала столь критической, что он навряд ли сможет ее пережить без соответствующих мер поддержки. Надеемся, что в ближайшее время наши ходатайства и предложения будут обсуждены в кабинете министров. Аналогичные предложения сделал также Международный союз

автомобильного транспорта (IRU), причем как в [письме своим членам](#), так и в [письме председателю Еврокомиссии Урсуле фон дер Ляйен](#).

Усилия нашей рабочей группы по иностранной рабочей силе начинают приносить плоды. Поправки к закону об иностранцах находятся на рассмотрении Рийгикогу. Наше предложение увеличить наполовину срок действия виз LTR (т.е. до двух лет), выдаваемых иностранным водителям, было учтено.

Вопрос суточных до сих пор остается проблематичным. В данном случае интерпретация Инспекции труда местами расходится с позицией Департамента полиции и погранохраны. Согласно решению Европейского суда, часть суточных, которая не используется для покрытия командировочных расходов (таких как размещение и прочие издержки), может рассматриваться как часть выплачиваемого водителю вознаграждения. Однако Департамент полиции и погранохраны считает, что эта часть суточных не может быть включена в вознаграждение граждан третьих стран. Вместе с нашей рабочей группой мы стараемся достичь ясности в этом вопросе, и для этого запросили провести встречу с сотрудниками Инспекции труда и Департамента полиции и погранохраны. Мы также продолжаем работу по уравниванию ставки суточных с нашими ближайшими соседями.

Многие члены нашей ассоциации желали, чтобы ERAA проводила больше учебных и информационных дней. Первый информационный день на тему вступления в силу 2-й части Пакета мобильности состоялся 9 марта. 27 человек присутствовали непосредственно на месте, 47 человек приняли участие онлайн.

По отзывам участников, существует также запрос на обучение на тему учета заработной платы при командировании водителей за рубеж, а также правил труда и отдыха при заполнении деклараций IMI в случае комбинированных перевозок.

В прошедший информационный день многие участники были удивлены интерпретацией Европейской комиссии периода «*cooling off*», предусмотренного правилами каботаж. Поскольку эта тема представляла большой интерес и ее правильное понимание было важно для избежания возможных штрафных санкций, главный специалист службы грузовых перевозок и дорожного движения Министерства экономики и коммуникаций Эда Рембель более подробно рассказала об этом в настоящем выпуске «Вестника».

Следующий учебный день планируется провести в сотрудничестве со страховым маклером IIZI на тему страхования CMR. Обучение проведет специалист из Австрии, имеющий многолетний международный опыт работы. На обучении будет обеспечен перевод на эстонский и русский языки.

# Обзор правил каботажных перевозок, действующих в Европейском Союзе с 21.02.2022 г.

Главный специалист службы грузовых перевозок и дорожного движения Министерства экономики и коммуникаций **Эда Рембель**

625 6427, [eda.rembel@mkm.ee](mailto:eda.rembel@mkm.ee)



Понятие **каботажных перевозок** приводится в части 5 статьи 2 Закона об автомобильных перевозках. В соответствии с данным определением, каботажные перевозки представляют собой платные перевозки грузов, временно организуемые предпринимателем одной страны, между пунктами погрузки и выгрузки, расположенными на территории другой страны, за исключением порожних рейсов. С текстом закона об автомобильных перевозках на эстонском языке, вступившим в силу 1 апреля 2022 года, можно ознакомиться по следующей ссылке: <https://www.riigiteataja.ee/akt/122032022011>

Во всех государствах-членах Европейского Союза и Европейской экономической зоны (далее именуемых «государства-члены ЕС и ЕЭЗ») организация каботажных перевозок регулируется постановлением (ЕС) № 1072/2009 Европейского парламента и совета. Требования к каботажным перевозкам изложены в статьях 8 и 9 данного постановления. С текстом консолидированной версии постановления на эстонском языке можно ознакомиться по следующей ссылке: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:02009R1072-20220221&qid=1648459538409&from=ET>.

Организация каботажных перевозок в третьих странах, как правило, не разрешается международными соглашениями, или перевозчик должен обратиться за специальным разрешением в компетентный орган третьей страны.

Правила каботажных перевозок в государствах-членах ЕС и ЕЭЗ поясняются ниже.

**1.** Право на осуществление каботажных перевозок на территории другого государства-члена ЕС или ЕЭЗ возникает для автомобиля или автопоезда перевозчика после завершения международной перевозки товара в государство-член ЕС и ЕЭЗ и полной выгрузки груза.

**2.** После полной выгрузки груза, перевезенного в рамках международной перевозки, на этом автомобиле или автопоезде можно совершить 3 каботажных перевозки в течение 7 дней.

**3.** Упомянутые 3 каботажных перевозки могут быть выполнены в различных государствах-членах ЕС или ЕЭЗ, но при порожнем въезде на территорию государства-члена допускается осуществить только одну каботажную перевозку в течение 3 дней.

**4.** С 21 февраля 2022 г. к вышеуказанным требованиям добавлено дополнительное требование. После завершения разрешенной каботажной перевозки на территории другого государства-члена ЕС или ЕЭЗ перевозчику запрещаются каботажные перевозки на том же транспортном средстве в течение 4 дней (так называемый период «cooling off»), на территории этой страны.

Европейская комиссия разработала «Вопросы и ответы» (Q&A) по правилам каботажных перевозок, опубликованные на веб-сайте DG MOVE, доступные по следующей ссылке: [https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/mobility-package-i/market-rules/rules-cabotage-applicable-21-february-2022\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/mobility-package-i/market-rules/rules-cabotage-applicable-21-february-2022_en).

Ниже приводятся некоторые примеры организации каботажных перевозок в соответствии с установленными правилами:

#### 1-й вариант:

Эстонский перевозчик перевозит груз в Германию и полностью выгружает его в Германии. После этого перевозчик будет иметь право осуществить на данном транспортном средстве 3 каботажных перевозки в течение 7 дней в странах-членах ЕС или ЕЭЗ. Чтобы избежать порожнего рейса в Эстонию, перевозчик осуществляет: 1) каботажную перевозку в Польше (после чего транспортное средство подлежит 4-х дневной «cooling off» в Польше); 2) каботажную перевозку в Литве (после чего транспортное средство подлежит 4-х дневной «cooling off» в Литве); 3) каботажную перевозку в Латвии (после чего транспортное средство подлежит 4-х дневной «cooling off» в Латвии). Все 3 упомянутых каботажных перевозки должны быть выполнены в течение 7 дней, а поскольку транспортное средство въезжает в Польшу, Литву и Латвию порожним, то одна запланированная каботажная перевозка в каждой из этих стран должна быть выполнена в течение 3 дней.

#### 2-й вариант:

Эстонский перевозчик перевозит груз в Германию и полностью выгружает его в Германии. После этого перевозчик будет иметь право осуществить на данном транспортном средстве 3 каботажных перевозки в течение 7 дней в странах-членах ЕС или ЕЭЗ. После выгрузки международного груза в Германии перевозчик осуществляет: 1) каботажную перевозку в Германии (после чего транспортное средство подлежит 4-х дневной «cooling off» в Германии), затем загружает международный груз в Германии, перевозит его в Бельгию и полностью выгружает в Бельгии; затем осуществляет – 2) каботажную перевозку в Бельгии, (после чего транспортное средство подлежит 4-х дневной «cooling off» в Бельгии). Поскольку после выгрузки груза в рамках первой каботажной перевозки в Германии прошло 4 дня, транспортное средство возвращается в Германию и осуществляет согласно общему учету каботажных перевозок – 3) каботажную перевозку в Германии (после чего транспортное средство снова подлежит 4-х дневной «cooling off» в Германии).

Исчисление выделенных для каботажных перевозок 7 дней начинается с 00:00 часов после выгрузки международного груза. Однако разрешенные каботажные перевозки могут осуществляться в день полной выгрузки груза, доставленного в рамках международных перевозок. Транспортное средство не должно выезжать из страны, в которой действует 4-дневный период «cooling off», но в течение этого периода нельзя выполнять ни одной новой каботажной перевозки, и водитель должен быть готов предоставить все доказательства относительно того, что он делал в этой стране на протяжении 4 дней.

Если последний день вышеописанного 7-, 3- или 4-дневного периода выпадает на государственный праздник, субботу или воскресенье, то в этом случае 7-, 3- или 4-дневный период заканчивается в 23:59 следующего рабочего дня (подробный график расчета приводится в Вопросах и ответах Q&A Европейской комиссии [https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/mobility-package-i/market-rules/rules-cabotage-applicable-21-february-2022\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/mobility-package-i/market-rules/rules-cabotage-applicable-21-february-2022_en)).

Доказательства каботажных перевозок, такие как накладная в формате CMR, должны включать следующую информацию по каждой каботажной перевозке:

- (а) наименование, адрес и подпись грузоотправителя;
- (б) наименование, адрес и подпись перевозчика;
- (в) наименование и адрес грузополучателя, а также его подпись и дата реальной доставки груза на место.
- (г) место и дата погрузки груза и место доставки;
- (д) обычное описание груза и способа его упаковки; в случае опасных грузов – их общепринятое описание, количество упаковок, специальные отметки и номера на них;
- (е) вес брутто груза или выраженное иным образом количество;
- ж) номерные знаки тягача и прицепа.

Международную перевозку, предваряющую каботажную, следует подтвердить накладной CMR, оформленной должным образом.

### **Вниманию перевозчиков, организующих международные комбинированные перевозки!**

В случае комбинированных перевозок с 21 февраля 2022 года государства-члены ЕС и ЕЭЗ могут применять к наземному этапу комбинированных перевозок требования, предъявляемые к каботажным перевозкам, в соответствии со своим законодательством. На сегодняшний день соответствующие поправки в законы вступили в силу в Швеции, Финляндии и Дании. Аналогичные изменения в течение 2022 года планируют ввести также Нидерланды и Бельгия.

**Вестник ERAA** является ежемесячником Эстонской ассоциации международных автомобильных перевозчиков

**Редактор:** Ану Викс, 606 2062, 518 6135, [anu@eraa.ee](mailto:anu@eraa.ee)