

РУКОВОДСТВО ПО ПРАВИЛАМ, ПРИМЕНЯЕМЫМ К КОМАНДИРОВАНИЮ РАБОТНИКОВ

Руководство по правилам командирования, вытекающее из Приказа об условиях каботаж, начальных или конечных участков комбинированных перевозок и недвусторонних международных перевозок, а также Директивы Европейского парламента и Совета (ЕС) 2020/1057, устанавливающей конкретные правила в отношении Директивы 96/71/ЕС и Директивы 2014/67/ЕС о командировании водителей в секторе автомобильного транспорта и вносящая изменения в Директиву 2006/22/ЕС в части требований к правоприменению и Регламент (ЕС) № 1024/2012.

Содержание

| | |
|---|----|
| Введение | 2 |
| Типы транспортных операций | 3 |
| Определения: | 3 |
| Требуемые документы | 3 |
| Двусторонние международные транспортные операции..... | 5 |
| Недвусторонние международные транспортные операции | 5 |
| Каботаж..... | 10 |
| Транзит | 10 |
| Порожные поездки | 11 |
| Комбинированные транспортные операции..... | 15 |
| Транспортные операции в третьих странах (не являющихся членами ЕС)..... | 16 |

Введение

Директива (ЕС) 2020/1057¹ (также именуемая «Директива») устанавливает специальные правила в отношении Директивы 96/71/ЕС² и Директивы 2014/67/EU³, которые обе являются законодательными актами, касающимися командирования работников в рамках предоставления услуг. Эти правила описаны в Приказе № 169 от 27 января 2022 года об условиях, касающихся каботажного, начального или конечного дорожного участка комбинированных транспортных операций и недвусторонних международных транспортных операций (далее – Приказ).

Правила о командировании работников применяются к автотранспортным компаниям («операторам»), учрежденным в государстве-члене ЕС, когда водители, работающие у данного оператора, командированы в другое государство-член ЕС. Следует отметить, что благодаря специальному соглашению, правила командирования распространяются на всю Великобританию и на водителей, нанятых оператором, учрежденным в Великобритании.

Директива проводит различие между различными видами транспортных операций, к которым должны применяться правила командирования, и теми, к которым правила командирования не должны применяться. Основным критерием для такого разграничения является степень связи с территорией принимающего государства-члена ЕС⁴.

Более конкретно, из Директивы следует, что водители, выполняющие транспортные операции в государствах-членах, отличных от государства-члена, в котором зарегистрировано предприятие работодателя водителя, считаются командированными при выполнении каботажного с грузами или пассажирами, а также при комбинированных транспортных операциях и недвусторонних международных транспортных операциях⁵.

Данное руководство содержит обзор правил в отношении командирования и предназначено в первую очередь для компаний, занимающихся автоперевозками («операторов»). Примеры призваны дать иностранным компаниям четкое представление о начале и окончании периода командирования.

¹ Директива (ЕС) 2020/1057 Европейского парламента и Совета от 15 июля 2020 года, устанавливающая в отношении Директивы 96/71/ЕС и Директивы 2014/67/EU специальные правила касательно командирования водителей в секторе дорожного движения и вносящая изменения в Директиву 2006/22/ЕС в части требований к правоприменению и Регламент (ЕС) № 1024/2012.

² Директива 96/71/ЕС Европейского парламента и Совета от 16 декабря 1996 года о командировании работников в рамках предоставления услуг.

³ Директива 2014/67/ЕС Европейского парламента и Совета от 15 мая 2014 года о применении Директивы 96/71/ЕС о командировании работников в рамках предоставления услуг и внесении изменений в Регламент (ЕС) № 1024/2012 об административном сотрудничестве через Информационную систему внутреннего рынка.

⁴ Пункт 9 преамбулы Директивы: «Сбалансированные отраслевые правила командирования должны основываться на сущности достаточной связи между водителем и предоставляемой услугой и территорией принимающего государства-члена ЕС.»

⁵ Определяются в пунктах 12 и 13 преамбулы Директивы как «недвусторонние международные транспортные операции».

Типы транспортных операций

В руководстве дается описание того, когда водитель должен считаться командированным при выполнении одной из перечисленных ниже транспортных операций:

Двусторонняя международная транспортная операция⁶
Недвусторонняя международная транспортная операция⁷
Каботаж⁸
Транзит⁹
Порожняя поездка¹⁰
Комбинированная транспортная операция¹¹
Водительская деятельность в третьих странах

Определения:

Государство-член ЕС, в котором зарегистрировано предприятие: Государство-член ЕС, в котором учрежден оператор.¹²

Принимающее государство-член ЕС: Государство-член ЕС, в которое оператор командирует своих водителей.

Дополнительные транспортные операции, подлежащие исключению: Недвусторонние международные транспортные операции (водительские операции в третьих странах), осуществляемые в связи с двусторонней международной транспортной операцией. Дополнительные транспортные операции освобождены от правил командирования; решающим фактором для того, следует ли считать перевозку дополнительной подлежащей исключению транспортной операцией или простой недвусторонней международной транспортной операцией (на последнюю распространяются правила командирования), является то, осуществляется ли недвусторонняя транспортная операция в контексте общей двусторонней транспортной операции по перевозке товаров в/из страны учреждения.

Требуемые документы

⁶ Двусторонние международные транспортные операции исключаются из правил командирования, см. пункт 1 Приказа и статью 1 (3) Директивы (ЕС) 2020/1057

⁷ Недвусторонние международные транспортные операции определены в пункте 2(i) Приказа и освобождаются от правил командирования только в том случае, если они осуществляются в качестве дополнительной деятельности в контексте двусторонней международной транспортной операции, см. пункт 1, пункты 3 и 4, а также статьи 3 и 4 Директивы (ЕС) 2020/1057.

⁸ На каботаж распространяются правила командирования и правила о минимальном почасовом вознаграждении, см. пункты 1(i) и 9(1)(i) Приказа и статью 1(7) Директивы (ЕС) 2020/1057.

⁹ Транзит исключается из правил командирования, см. пункт 1 Приказа и статью 1 (5) Директивы (ЕС) 2020/1057.

¹⁰ Порожние поездки подпадают под действие правил командирования, если они могут быть связаны с транспортными операциями, подпадающими под действие правил командирования, см. статью 2(2)(d) Регламента (ЕС) 1072/2009.

¹¹ Начальный или конечный дорожный участок комбинированной перевозки подчиняется правилам командирования, см. пункт 1(6) Директивы (ЕС) 2020/1057.

¹² Определено в Статье 2(8) Регламента (ЕС) 1071/2009.

Перед командированием оператор должен:¹³

- Заполнить и подать декларацию о командировании, используя многоязычный публичный интерфейс, подключенный к информационной системе внутреннего рынка (IMI): <https://www.postingdeclaration.eu/landing>
- Декларация о командировании должна быть представлена не позднее начала командировки.

Содержание декларации о командировании:¹⁴

- 1) Личность оператора, включая номер лицензии Сообщества, если таковая имеется.
- 2) Контактные данные контактного менеджера или других контактных лиц в государстве-члене ЕС, с которыми может связаться Датское транспортное ведомство и которые могут отправлять и получать документы или уведомления.
- 3) Личность водителя, адрес проживания и номер его/ее водительского удостоверения.
- 4) Дата начала действия трудового договора с водителем и применимое к нему законодательство.
- 5) Предполагаемая дата начала и окончания командировки.
- 6) Номерные знаки автотранспортных средств.
- 7) Информация, указывающая, являются ли транспортные операции перевозкой грузов, перевозкой пассажиров, международными транспортными операциями или каботажем.

Во время командировки оператор должен убедиться, что водитель:¹⁵

- Имеет в своем распоряжении и может представить бумажную копию декларации о командировании.
- Имеет в своем распоряжении и может представить документы, подтверждающие, что транспортные операции осуществляются в Дании, например, электронную накладную (e-CMR).
- Может представить записи тахографа (в частности, символы стран государств-членов ЕС, в которых водитель выполнял одну из транспортных операций).

После командирования, по требованию Управления дорожного движения Дании, оператор должен:

- Представить документы, подтверждающие, что транспортные операции осуществляются в Дании.
- Представить записи тахографа (в частности, символы стран государств-членов ЕС, в которых водитель выполнял одну из охватываемых транспортных операций).

¹³ Пункт 5 Приказа и Статья 1(11)(a) Директивы (ЕС) 2020/1057

¹⁴ Пункт 5(2) Приказа и Статья 1(11)(a)(i–vii) Директивы (ЕС) 2020/1057

¹⁵ Пункт 6 Приказа и Статья 1(11)(b)(i–iii) Директивы (ЕС) 2020/1057

- Представить документы, касающиеся вознаграждения водителя за период командировки.
- Представить копию трудового договора водителя в отношении периода командировки.
- Представить копии табеля учета рабочего времени, относящиеся к работе водителя в период командировки.
- Представить подтверждение выплаты вознаграждения водителю за период командировки.
- *Вышеуказанная документация должна быть представлена не позднее 8 недель после запроса Управления автомобильного транспорта Дании.*

Двусторонние международные транспортные операции

Что такое двусторонние международные транспортные операции? Двусторонние международные транспортные операции – это перевозки, осуществляемые из государства-члена ЕС, в котором зарегистрировано предприятие, на территорию другого государства-члена ЕС или третьей страны или из другого государства-члена ЕС или третьей страны и обратно в государство-член ЕС, в котором зарегистрировано предприятие.

Сценарий: Две двусторонние международные транспортные операции

Череда событий: Водитель, работающий у оператора, зарегистрированного в Гамбурге (DE), везет полностью загруженный грузовик с фруктами из Гамбурга в Эсбьерг (DK). В Эсбьерге водитель разгружает все фрукты. Затем, на обратном пути, водитель загружает грузовик мясом и возвращается в Гамбург (DE), где грузовик разгружается.

Характеристика транспортных операций: Водитель выполнял транспортную операцию из государства-члена, в котором зарегистрировано предприятие (DE), в другое государство-член ЕС (DK). Впоследствии водитель совершил обратную поездку в государство-член ЕС, где зарегистрировано предприятие (DK). Таким образом, водитель выполнил две отдельные двусторонние транспортные операции.

Вывод: Двусторонние международные транспортные операции исключаются из правил командирования. *В этом сценарии водитель не был командирован.*

Недвусторонние международные транспортные операции

Что такое недвусторонние международные транспортные операции? Недвусторонние международные транспортные операции также известны как *перекрестная торговля* и определяются как перевозка грузов между двумя принимающими государствами-членами ЕС, ни одно из которых не является государством, в котором учрежден оператор.

Сценарий 1: Недвусторонние международные транспортные операции между двумя двусторонними международными транспортными операциями

Череда событий: Водитель, работающий у оператора, зарегистрированного в Гамбурге (DE), везет полностью загруженный грузовик с фруктами из Гамбурга в Эсбьерг (DK). В Эсбьерге (DK) водитель разгружает фрукты. Затем грузовик загружается мясом и едет в Мальмё (SE), где мясо разгружается. В Мальмё (SE) грузовик загружается молоком и возвращается в Гамбург (DE). В Гамбурге (DE) молоко разгружается. Во время обратного пути в Гамбург водитель проезжает через Данию.

Характеристика транспортных операций: Водитель выполнил две двусторонние международные транспортные операции и одну недвустороннюю международную транспортную операцию. Первая двусторонняя международная перевозка осуществляется из Гамбурга (DE) в Эсбьерг (DK).

Далее выполняется недвусторонняя международная транспортная операция из Эсбьерга в Мальмё, поскольку данная транспортная операция является международной транспортной операцией из одного принимающего государства-члена ЕС (DK) в другое принимающее государство-член (SE), и ни одно из них не является государством, в котором зарегистрирован оператор.

Последняя двусторонняя транспортная операция начинается в Мальмё (SE) и заканчивается в Гамбурге (DE). В рамках последней двусторонней перевозки водитель совершает одну транзитную поездку, поскольку он/она проезжает через Данию в связи с двусторонней транспортной операцией, во время которой не происходит погрузки или разгрузки.

Вывод: Двусторонние международные транспортные операции исключаются из правил командирования. Таким образом, водитель считается командированным в Дании после разгрузки фруктов и начала следующей транспортной операции. Водитель считается командированным до границы между Данией и Швецией. От шведской границы водитель является командированным на территории Швеции до разгрузки мяса в Мальмё (SE). Начиная с Мальмё (SE) и до шведской границы, водитель не считается командированным, так как началась его/ее двусторонняя перевозка. На транзитное вождение также не распространяются правила командирования, и, таким образом, водитель не считается командированным во время своего транзита через Данию.

Сценарий 2: Недвусторонние международные транспортные операции и порожняя поездка между двумя двусторонними международными транспортными операциями

Череда событий: Водитель, работающий у оператора, зарегистрированного в Гамбурге (DE), везет полностью загруженный грузовик с фруктами из Гамбурга в Эсбьерг (DK). В Эсбьерге (DK) водитель разгружает фрукты. Далее, водитель едет в Хорсенс (DK) на пустом грузовике. В Хорсенсе (DK) грузовик загружается мясом и едет в Мальмё (SE). В Мальмё все мясо разгружается, а затем грузовик загружается молоком. Затем молоко доставляется в Гамбург и разгружается. Во время обратного пути в Гамбург (DE) водитель проезжает через Данию (DK).

Характеристика транспортных операций: Водитель выполнил две двусторонние международные транспортные операции, одну операцию возврата порожняком (поездка без груза) и одну недвустороннюю международную транспортную операцию (транспортная операция в третьей стране). Первая двусторонняя международная перевозка осуществляется из Гамбурга в Эсбьерг. Затем водитель выполняет поездку без груза между Эсбьергом и Хорсенсом. В Хорсенсе начинается недвусторонняя международная операция, направленная в Швецию (SE). Поскольку ни Дания, ни Швеция не являются тем государством-членом ЕС, в

котором зарегистрировано предприятие, указанная транспортная операция является операцией транспорта в третьей стране (перекрестная торговля). Водитель выполняет следующую двустороннюю международную транспортную операцию из Мальмё в Гамбург.

Вывод: Двусторонние международные транспортные операции исключаются из правил командирования. Поскольку первая двусторонняя международная транспортная операция завершается в Эсбьерге, последующая порожняя поездка между Эсбьергом и Хорсенсом связана с недвусторонней международной транспортной операцией. Таким образом, водитель считается командированным в Дании после разгрузки фруктов и до начала следующей транспортной операции. Командировка в Данию будет длиться до тех пор, пока водитель не достигнет границы между Данией и Швецией. После этого водитель считается командированным в Швеции от границы и до разгрузки мяса в Мальмё. После разгрузки мяса в Мальмё и до тех пор, пока водитель не достигнет границы между Данией и Швецией, водитель не будет считаться командированным в Дании, поскольку началась его/ее двусторонняя транспортная операция. Когда водитель проезжает через Данию транзитом, на него/нее не распространяются правила командирования, и, таким образом, водитель не считается командированным в Дании во время пересечения Дании на обратном пути в Гамбург.

Сценарий 3: Недвусторонняя международная транспортная операция между двусторонней международной транспортной операцией и одной порожней поездкой

Череда событий: Водитель, работающий у оператора, зарегистрированного в Гамбурге (DE), везет полный грузовик с фруктами из Гамбурга в Эсбьерг (DK), где фрукты разгружаются. В Эсбьерге (DK) грузовик загружается мясом и едет в Мальмё для разгрузки. Из Мальмё (SE) водитель возвращается в Гамбург на пустом грузовике (порожняя поездка).

Характеристика транспортных операций: Водитель выполнил одну двустороннюю международную операцию, одну недвустороннюю международную операцию и одну порожнюю поездку. Первая двусторонняя международная перевозка осуществляется из Гамбурга в Эсбьерг. Затем начинается недвусторонняя международная перевозка из Эсбьерга в Мальмё. Порожняя поездка осуществляется из Мальмё в Гамбург на обратном пути в государство-член ЕС, в котором зарегистрировано предприятие, и, таким образом, связана с предыдущей недвусторонней перевозкой из Эсбьерга в Мальмё.

Вывод: Двусторонние международные транспортные операции исключаются из правил командирования. Водитель считается командированным в Дании после разгрузки в Эсбьерге с момента начала следующей поездки. Командировка в Дании длится до тех пор, пока не будет достигнута граница. От границы водитель является командированным на территории Швеции до разгрузки мяса в Мальмё. Следует отметить, что после разгрузки в Мальмё водитель больше не является командированным в Швеции. Порожняя поездка, следующая за каботажем или недвусторонней международной транспортной операцией, не подпадает под действие правил командирования, если порожняя поездка является обратной поездкой в государство-член ЕС, в котором зарегистрировано предприятие. На транзитные поездки правила командирования не распространяются, и, таким образом, во время транзита через Данию на обратном пути в Гамбург водитель также не считается командированным.

Сценарий 4: Две двусторонние международные транспортные операции, за которыми следуют две недвусторонние международные транспортные операции

Череда событий: Водитель, работающий у оператора, зарегистрированного в Варшаве (PL), везет наполовину загруженный грузовик с фруктами из Варшавы в Мальмё (SE). По пути следования водитель делает остановку в Гамбурге (DE) и загружает вторую половину грузовика

мясом, чтобы продолжить путь до Эсбьерга (DK), где он/она разгружается (мясо). Из Эсбьерга (DK) водитель продолжает путь в Мальмё с фруктами, которые там разгружаются. В Мальмё (SE) грузовик перезагружается мясом, половина которого выгружается в Эсбьерге (DK). Остальное мясо водитель везет обратно в Польшу (PL).

Характеристика транспортных операций: Водитель выполнил одну двустороннюю международную транспортную операцию, за которой последовал один дополнительный вид деятельности (недвусторонняя международная транспортная операция). Далее, водитель завершил свою поездку еще одним дополнительным видом деятельности (недвусторонняя международная транспортная операция), который также содержал дополнительный вид деятельности (недвусторонняя международная транспортная операция). Первая двусторонняя международная поездка состоялась из Польши в Мальмё (фрукты) с одним дополнительным видом деятельности из Гамбурга в Эсбьерг (мясо). Второй дополнительный вид деятельности (недвусторонняя международная транспортная операция) начинается из Мальмё в Эсбьерг (мясо) и завершается двусторонней международной поездкой из Мальмё в Польшу.

Вывод: Двусторонние международные транспортные операции исключаются из правил командирования. Кроме того, недвусторонние международные транспортные операции освобождаются от правил командирования, если эти операции осуществляются в контексте двусторонней международной поездки и только в ограниченном объеме. Например, это касается максимум одного разгрузочного и/или погрузочного действия в государствах-членах ЕС, пересекаемых водителем. *Следовательно, в этом сценарии водитель не был командирован.*

Сценарий 5: Две двусторонние международные транспортные операции, за которыми следуют две недвусторонние международные транспортные операции

Череда событий: Водитель, работающий у оператора, зарегистрированного в Варшаве (PL), везет наполовину загруженный грузовик с фруктами из Варшавы в Мальмё (SE). По пути в Мальмё водитель делает остановку в Гамбурге (DE), где вторая половина грузовика загружается мясом для перевозки в Эсбьерг (DK). В Эсбьерге (DK) мясо разгружается. Водитель загружает вторую половину грузовика молоком. Из Эсбьерга (DK) водитель продолжает путь в Мальмё (SE), где фрукты и молоко разгружаются. В Мальмё водитель загружает грузовик мясом, половина которого разгружается в Эсбьерге. Остальную часть мяса водитель везет обратно домой в Польшу.

Характеристика транспортных поездок:

В пути следования водитель совершил:

- одну двустороннюю международную транспортную операцию (фрукты, Польша – Мальмё), содержащую один дополнительный вид деятельности (мясо, Гамбург – Эсбьерг) и
- о одну недвустороннюю международную транспортную операцию (молоко, Эсбьерг – Мальмё) *

В пути обратного следования водитель совершил:

- о Еще одну двустороннюю международную транспортную операцию (мясо, Мальмё – Польша), содержащую один дополнительный вид деятельности (мясо, Мальмё – Эсбьерг) **

*Недвусторонняя международная перевозка, на которую не распространяется исключение дополнительной деятельности, осуществлялась из Эсбьерга в Мальмё (молоко).

****Другой двусторонней международной транспортной операцией была обратная поездка из Мальмё в Польшу (мясо), содержащая одну недвустороннюю международную транспортную операцию (дополнительная деятельность) из Мальмё в Эсбьерг.**

Вывод: Двусторонние международные транспортные операции исключаются из правил командирования. Кроме того, недвусторонние международные транспортные операции освобождаются от правил командирования, если эти операции осуществляются в контексте двусторонней международной поездки и только в ограниченном объеме.

Водитель может выполнить максимум одно разгрузочное и/или погрузочное действие в пересекаемых им государствах-членах ЕС. Поскольку водитель выполнял один из своих дополнительных видов деятельности (подлежащих исключению) на маршруте из Гамбурга в Эсбьерг, водитель является командированным в Дании с момента начала поездки в Мальмё, когда происходит разгрузка молока (недвусторонняя международная транспортная операция). Из-за того, что был предпринят последний из упомянутых видов деятельности (молоко), количество дополнительных видов деятельности на выездном маршруте превысило допустимое количество.

Кроме того, до завершения разгрузки молока и фруктов водитель является командированным на территории Швеции, так как была пересечена граница между Данией и Швецией. Водитель является командированным в Швеции до разгрузки молока и фруктов. После разгрузки водитель больше не является командированным в Швеции, несмотря на его/ее присутствие на шведской территории. Это объясняется началом двусторонней транспортной операции в момент выгрузки мяса. Далее водитель выполняет еще один вид деятельности, на который также не распространяются правила командирования.

Сценарий 6: Недвусторонняя международная транспортная операция и последующая порожняя возвратная поездка в государство-член ЕС, в котором зарегистрировано предприятие

Череда событий: Водитель, работающий у оператора, зарегистрированного в Гамбурге (DE), везет полностью загруженный грузовик с фруктами в Эсбьерг (DK). В Эсбьерге (DK) все фрукты разгружаются, грузовик затем загружается мясом и едет в Мальмё (SE). В Мальмё (SE) водитель разгружает мясо. Из Мальмё (SE) водитель совершает обратный рейс без груза в Гамбург (DE), чтобы начать вторую двустороннюю перевозку из Гамбурга в Данию.

Характеристика транспортных операций: Водитель выполнил двустороннюю международную транспортную операцию из Гамбурга в Эсбьерг. Далее водитель выполняет недвустороннюю международную транспортную операцию из Эсбьерга в Мальмё. Из Мальмё водитель выполняет порожнюю поездку назад в Гамбург.

Вывод: Двусторонние международные транспортные операции исключаются из правил командирования. С момента выгрузки фруктов в Эсбьерге и до начала следующей транспортной операции водитель является командированным в Дании. Водитель считается командированным в Дании до границы между Данией и Швецией. От границы между Данией и Швецией водитель является командированным на территории Швеции до разгрузки мяса в Мальмё. Порожние поездки, следующие за каботажом или недвусторонней международной транспортной операцией, не подпадают под действие правил командирования при условии, что порожняя поездка является обратной поездкой в государство-член ЕС, в котором зарегистрировано предприятие.

Каботаж

Что такое каботаж? Каботаж – это внутринациональная транспортная операция, осуществляемая по найму или за вознаграждение в течение ограниченного периода времени на территории Сообщества.

Следует отметить, что водители должны получать вознаграждение в соответствии с минимальной почасовой ставкой, если транспортная операция является каботажной.

Сценарий: Две двусторонние международные транспортные операции и каботаж

Череди событий: Водитель, работающий у оператора, зарегистрированного в Гамбурге (DE), везет полностью загруженный грузовик с фруктами из Гамбурга (DE) в Эсбьерг (DK) и разгружает фрукты. В Эсбьерг (DK) грузовик загружается мясом, которое разгружается в Орхусе (DK). В Орхусе (DK) грузовик загружается молоком и возвращается в Гамбург (DE).

Характеристика транспортных операций: Водитель выполнил одну двустороннюю международную транспортную операцию из Гамбурга в Эсбьерг. Последующая транспортная операция – из Эсбьерга в Орхус – является каботажной, поскольку эта поездка является внутринациональной транспортной операцией в Дании. Далее водитель совершил еще одну двустороннюю перевозку из Орхуса и обратно в Гамбург.

Вывод: Двусторонние международные транспортные операции исключаются из правил командирования. Поскольку каботаж подпадает под правила командирования, водитель является командированным в Дании с начала поездки в Орхус. Период командировки заканчивается, как только начинается последняя двусторонняя транспортная операция из Орхуса в Гамбург (погрузка молока).

Транзит

Что такое транзит? Транзит характеризуется территориями, будь то государства-члены ЕС или нет, которые водитель пересекает в контексте двусторонних и не двусторонних международных транспортных операций. В пути следования водитель не выполняет никаких действий по погрузке и/или разгрузке.

Сценарий 1: Двусторонняя международная транспортная операция, за которой следует недвусторонняя международная транспортная операция и транзитная поездка

Череди событий: Водитель, работающий у оператора, зарегистрированного в Варшаве (PL), везет полностью загруженный грузовик с фруктами из Варшавы в Гамбург (DE). В Гамбурге (DE) все фрукты разгружаются, грузовик затем загружается мясом и едет в Эсбьерг (DK) для разгрузки. После разгрузки водитель выполняет порожнюю поездку назад в Польшу (PL).

Характеристика транспортных операций: Водитель выполнил одну двустороннюю международную транспортную операцию из Польши в Гамбург. Далее водитель выполняет недвустороннюю международную транспортную операцию из Гамбурга в Эсбьерг. Наконец, порожняя поездка обратно в Польшу также включает транзитную поездку через Германию.

Вывод: Двусторонние международные транспортные операции исключаются из правил командирования. С момента разгрузки фруктов в Гамбурге и до начала следующей транспортной операции водитель является командированным в Дании до пересечения границы между Данией и Германией. Когда водитель пересекает границу между Германией и Данией, он является командированным в Дании до тех пор, пока не достигнет Эсбьерга. Порожние поездки, следующие за каботажем или недвусторонней международной транспортной операцией, не подпадают под действие правил командирования, если порожняя поездка является обратной поездкой в государство-член ЕС, в котором зарегистрировано предприятие. По этой причине после разгрузки мяса в Эсбьерге водитель больше не является командированным в Дании. Водитель также не является командированным в Германии на обратном пути в эту страну, поскольку указанная поездка является транзитной, на которую правила командирования не распространяются.

Порожние поездки

Что такое порожняя поездка? Порожние поездки – это поездки без груза, совершаемые в контексте либо двусторонней транспортной операции, либо недвусторонней международной транспортной операции, либо каботажа. Поездки без груза отличаются от транзитных тем, что порожние поездки связаны либо с предыдущей, либо с последующей транспортной операцией. *Следует отметить, что поездка без груза с последующим каботажем или недвусторонней международной перевозкой с последующей поездкой обратно в государство-член ЕС, где зарегистрировано предприятие, всегда будет освобождена от правил командирования.*

Сценарий 1: Двусторонняя международная транспортная операция, за которой следует порожняя поездка

Череда событий: Водитель, работающий у оператора, зарегистрированного в Гамбурге (DE), везет полностью загруженный грузовик с фруктами из Гамбурга в Эсбьерг (DK). В Эсбьерге (DK) фрукты разгружаются. Затем водитель выполняет порожнюю поездку назад в Гамбург (DE).

Характеристика транспортных операций: Водитель выполнил одну двустороннюю международную транспортную операцию из Гамбурга в Эсбьерг, а затем порожнюю поездку из Эсбьерга в Гамбург.

Вывод: Двусторонние международные транспортные операции исключаются из правил командирования. Если за двусторонней международной перевозкой следует обратная порожняя поездка в государство-член ЕС, в котором зарегистрировано предприятие, то связь с двусторонней международной перевозкой также будет представлять собой исключение из правил командирования. *Следовательно, в этом сценарии водитель не был командирован.*

Сценарий 2: Две двусторонние международные транспортные операции, один каботаж и одна порожняя поездка

Чередa событий: Водитель, работающий у оператора, зарегистрированного в Гамбурге (DE), везет грузовик с фруктами из Гамбурга в Эсбьерг (DK), где водитель разгружает фрукты. Затем водитель выполняет порожнюю поездку между Эсбьергом (DK) и Ольборгом (DK). В Ольборге (DK) грузовик загружается мясом и едет в Копенгаген (DK). В Копенгагене (DK) мясо разгружается. Затем водитель совершает порожнюю поездку из Копенгагена (DK) в Падборг (DK), где грузовик загружается молоком для отправки обратно в Гамбург.

Характеристика транспортных операций: Водитель выполнил одну двустороннюю международную транспортную операцию из Гамбурга в Эсбьерг. Затем водитель выполняет порожнюю поездку между Эсбьергом и Ольборгом. Затем водитель совершает один каботаж из Ольборга в Копенгаген, а затем еще одну порожнюю поездку из Копенгагена в Падборг. Водитель заканчивает свою поездку двусторонней международной транспортной операцией из Падборга в Гамбург.

Вывод: Двусторонние международные транспортные операции исключаются из правил командирования. Порожние перевозки сами по себе не являются исключением из правил, а оцениваются в контексте предыдущей или последующей выполненной поездки. Порожняя поездка между Эсбьергом и Ольборгом осуществляется в контексте последующей каботажной поездки, и, таким образом, водитель является командированным с момента начала порожней поездки, а **не** с момента завершения первой двусторонней транспортной операции (фрукты). Поэтому командировка в Данию заканчивается в Копенгагене. Поскольку порожняя поездка из Копенгагена в Падборг связана с последующей двусторонней поездкой из Падборга в Гамбург, первая из них также освобождается от правил командирования.

Сценарий 3: Одна порожняя поездка и недвусторонняя международная транспортная операция между двумя двусторонними транспортными операциями

Чередa событий: Водитель, работающий у оператора, зарегистрированного в Гамбурге (DE), везет полностью загруженный грузовик с фруктами из Гамбурга в Эсбьерг (DK). В Эсбьерге (DK) водитель разгружает фрукты, перезагружая грузовик мясом. Из Эсбьерга (DK) грузовик перегоняется в Мальмё (SE), где мясо разгружается. Из Мальмё (SE) водитель едет в Хельсинки (FI) на пустом грузовике. В Хельсинки (FI) грузовик загружается спортивной одеждой. Во время обратного пути в Гамбург (DE) водитель проезжает через Швецию и Данию. В Гамбурге (DE) товар (спортивная одежда) разгружается.

Характеристика транспортных операций: Водитель выполнил одну двустороннюю перевозку из Гамбурга в Эсбьерг, а затем недвустороннюю международную перевозку из Эсбьерга в Мальмё. За последним следует порожняя поездка из Мальмё в Хельсинки. Водитель завершает свое путешествие двусторонней международной транспортной операцией из Хельсинки в Гамбург и по пути домой проезжает через Швецию и Данию.

Вывод: Двусторонние международные транспортные операции исключаются из правил командирования.

С момента разгрузки фруктов в Эсбьерге и последующего начала следующей поездки и до достижения водителем границы между Данией и Швецией, водитель является командированным в Дании. С момента пересечения границы между Данией и Швецией водитель является командированным на территории Швеции до прибытия в Мальмё, где происходит

выгрузка мяса. Порожние перевозки сами по себе не являются исключением из правил, а оцениваются в контексте их связи с предыдущей или последующей транспортной операцией. Поскольку предыдущая транспортная операция была завершена, порожняя поездка связана с последующей транспортной операцией, которая является двусторонней международной транспортной операцией из Хельсинки в Гамбург. Таким образом, порожняя поездка до границы между Швецией и Финляндией не подпадает под действие правил командирования. Водитель также не является командированным в Швеции или Дании на обратном пути домой, поскольку указанная поездка является транзитной, на которую правила командирования не распространяются.

Сценарий 4: Двусторонняя международная транспортная операция, за которой следует порожняя поездка и недвусторонняя международная транспортная операция

Череда событий: Водитель, работающий у оператора, зарегистрированного в Гамбурге (DE), везет полностью загруженный грузовик с фруктами из Гамбурга (DE) в Эсбьерг (DK), где водитель разгружает фрукты. Из Эсбьерга (DK) водитель едет в Хельсинки (FI) на пустом грузовике (порожняя поездка). По пути в Хельсинки (FI) водитель проезжает через Швецию, чтобы загрузить грузовик спортивной одеждой. Впоследствии водитель продолжает движение в направлении Мальмё (SE). В Мальмё (SE) водитель разгружает спортивную одежду.

Характеристика транспортных операций: Водитель выполнил одну двустороннюю международную транспортную операцию из Гамбурга в Эсбьерг. Затем водитель совершает порожнюю поездку, пересекая границу между Данией и Швецией, продолжая движение по Швеции. Водитель заканчивает свою поездку выполняя недвустороннюю международную транспортную операцию из Хельсинки в Мальмё.

Вывод: Двусторонние международные транспортные операции исключаются из правил командирования. Порожние перевозки сами по себе не являются исключением из правил, а оцениваются в контексте их связи с предыдущей или последующей транспортной операцией. Поскольку двусторонняя международная транспортная операция была закончена (фрукты), порожняя поездка должна быть связана с последующей недвусторонней международной транспортной операцией. Однако недвусторонняя международная транспортная операция между Финляндией и Швецией не имеет связи с Данией. Следовательно, водитель не считается командированным в Дании от Эсбьерга и до границы между Данией и Швецией.

Водитель также не считается командированным в Швеции в связи с проездом через Швецию, поскольку указанный проезд является транзитным. Водитель считается командированным в Финляндии после пересечения границы между Швецией и Финляндией. Пока водитель не покинет территорию Финляндии, он/она считается командированным в Финляндии. Кроме того, водитель считается командированным в Швеции после пересечения границы между Финляндией и Швецией. Если водитель возвращается в Гамбург из Мальмё с пустым грузовиком (порожняя поездка), период командировки водителя заканчивается в Мальмё после разгрузки спортивной одежды.

Сценарий 5: Порожние поездки между каботажными поездками

Череда событий: Водитель, работающий у оператора, зарегистрированного в Гамбурге (DE), везет полностью загруженный грузовик с фруктами из Гамбурга (DE) в Эсбьерг (DK). В Эсбьерге (DK) фрукты разгружаются. Из Эсбьерга (DK) водитель возвращается в Хорсенс (DK) на пустом

грузовике (порожня поездка). В Хорсенсе (DK) грузовик загружается мясом, которое перевозится в Орхус (DK) и разгружается водителем. Из Орхуса водитель отправляется без груза в Ольборг, где грузовик загружается молоком. Из Ольборга (DK) водитель привозит молоко в Мальмё (SE).

Характеристика транспортных операций: Водитель выполнил одну двустороннюю транспортную операцию из Гамбурга в Эсбьерг, а затем – порожнюю поездку между Эсбьергом и Хорсенсом.

Далее следует каботажное путешествие из Хорсенса в Орхус, за которым следует порожняя поездка из Орхуса в Ольборг. В Ольборге водитель начинает свою недвустороннюю международную перевозку в направлении Швеции.

Вывод: Двусторонние международные транспортные операции исключаются из правил командирования. Порожние перевозки сами по себе не являются исключением из правил, а оцениваются в контексте их связи с предыдущей или последующей транспортной операцией. Поскольку предыдущая поездка была закончена (фрукты), порожняя поездка связана с последующей каботажной поездкой (мясо), на которое распространяются правила командирования. Следующая порожняя поездка из Орхуса в Ольборг связана с последующей недвусторонней международной транспортной операцией. Следовательно, водитель является командированным на территории Дании с момента разгрузки фруктов в Эсбьерге и до достижения им границы между Данией и Швецией. Кроме того, водитель считается командированным в Швеции с момента пересечения границы между Данией и Швецией.

Сценарий 6: Порожние поездки с отдыхом между каботажными поездками

Череда событий: Утром в понедельник водитель, работающий у оператора, зарегистрированного в Гамбурге (DE), везет полностью загруженный грузовик с фруктами из Гамбурга (DE) в Эсбьерг (DK), где водитель разгружает фрукты. В Эсбьерге водитель отдыхает два дня подряд. В среду утром водитель совершает каботажную поездку из Ольборга в Копенгаген. Затем водитель выполняет поездку между Эсбьергом и Ольборгом. По прибытии в Ольборг грузовик загружается сыром. Затем водитель совершает поездку из Ольборга в Копенгаген, где сыр разгружается. Затем водитель выполняет порожнюю поездку назад в Гамбург.

Характеристика транспортных операций: Водитель выполнил одну двустороннюю транспортную операцию из Гамбурга в Эсбьерг (фрукты), отдохнул, а затем совершил порожнюю поездку из Эсбьерга в Ольборг. Затем водитель выполняет одну каботажную поездку между Ольборгом и Копенгагеном (сыр). Транспортные операции завершаются тем, что водитель совершает обратную порожнюю поездку в государство-член ЕС, в котором зарегистрировано предприятие.

Вывод: Двусторонние международные транспортные операции исключаются из правил командирования. Порожние перевозки сами по себе не являются исключением из правил, а оцениваются в контексте их связи с предыдущей или последующей транспортной операцией. Поскольку двусторонняя транспортная операция была закончена, порожняя поездка должна быть связана с последующим каботажем между Ольборгом и Эсбьергом. Водитель не является командированным в Дании до утра среды, когда начинается порожняя поездка в Ольборг. *Это связано с тем, что фрукты из двусторонней перевозки уже выгружены; крайне важно отметить, что в дни отдыха в Дании водитель не считается командированным.* Водитель является командированным в Дании до разгрузки сыра в Копенгагене. Порожняя поездка,

следующая за каботажем или недвусторонней международной транспортной операцией, не подпадает под действие правил командирования при условии, что порожняя поездка является обратной поездкой в государство-член ЕС, в котором зарегистрировано предприятие.

Комбинированные транспортные операции

Комбинированная транспортная операция определяется как перевозка грузов между государствами-членами ЕС автомобильным транспортом на начальном или конечном участке, в то время как железнодорожный, внутренний водный или морской транспорт используется на оставшемся участке, если последний превышает 100 км по прямой.

Сценарий 1: Комбинированная транспортная операция как двусторонняя международная транспортная операция

Череда событий: Водитель, работающий у оператора, зарегистрированного в Гамбурге (DE), везет полностью загруженный грузовик с фруктами из Гамбурга (DE) в Эсбьерг (DK) и разгружает фрукты. Из Эсбьерга (DK) водитель выполняет порожнюю поездку в порт Орхус (DK). В порту Орхус (DK) водитель берет полуприцеп. Полуприцеп прибыл на пароме и был загружен товарами из Англии. Водитель возвращается в Гамбург с полуприцепом.

Характеристика транспортных операций: Водитель совершил две двусторонние международные перевозки и порожнюю поездку между двумя международными перевозками. Первая двусторонняя международная перевозка осуществляется из Гамбурга в Эсбьерг (фрукты). За этой операцией последовала порожняя поездка из Эсбьерга в порт Орхус. Последняя двусторонняя международная перевозка осуществляется из порта Орхуса в Гамбург.

Вывод: Двусторонние международные транспортные операции исключаются из правил командирования. Порожние перевозки сами по себе не являются исключением из правил, а оцениваются в контексте их связи с предыдущей или последующей транспортной операцией.

Поскольку двусторонняя транспортная операция была завершена в Эсбьерге, порожняя поездка должна быть присоединена к последующей комбинированной транспортной операции из порта Орхус в Гамбург. Комбинированные транспортные операции освобождаются от правил командирования при условии, что участок дороги сам по себе состоит из двусторонних перевозок. *Следовательно, в этом сценарии водитель не был командирован.*

Сценарий 2: Двусторонняя международная транспортная операция, за которой следует комбинированная транспортная операция и каботаж

Череда событий: Водитель, работающий у оператора, зарегистрированного в Гамбурге (DE), везет полностью загруженный грузовик с фруктами из Гамбурга (DE) в Эсбьерг (DK) и разгружает фрукты. В порту Эсбьерг (DK) водитель берет полуприцеп. Полуприцеп прибыл на пароме и был загружен товарами из Англии. Водитель перевозит полуприцеп в Колдинг (DK). В Колдинге (DK) полуприцеп загружается мясом. Мясо водителем перевозится в Падборг (DK). Из Падборга (DK) водитель возвращается в Гамбург на пустом грузовике (порожняя поездка).

Характеристика транспортных операций: Водитель выполнил одну двустороннюю международную перевозку из Гамбурга в Эсбьерг (фрукты), затем – комбинированную транспортную операцию из Эсбьерга в Колдинг (полуприцеп), одну каботажную перевозку из Колдинга в Падборг (мясо) и одну порожнюю поездку из Падборга обратно в Гамбург.

Вывод: Двусторонние международные транспортные операции исключаются из правил командирования.

Начальный или конечный автомобильный этап комбинированной перевозки подчиняется правилам командирования при условии, что погрузка и разгрузка происходят в одном и том же государстве-члене ЕС. Следовательно, водитель является командированным в Дании с того момента, когда зацепили полуприцеп и началась перевозка в Колдинг. Водитель является командированным до разгрузки мяса в Падборге, поскольку перевозка из Колдинга в Падборг является каботажной. Порожняя поездка, следующая за каботажем или недвусторонней международной транспортной операцией, не подпадает под действие правил командирования при условии, что порожняя поездка является обратной поездкой в государство-член ЕС, в котором зарегистрировано предприятие.

Водитель, нанятый оператором, учрежденным в государстве-члене ЕС, и осуществляющий транспортные операции в третьих странах, подчиняется законам соответствующих стран в отношении командирования в эти страны. На водителя распространяются правила командирования, вытекающие из Директивы, как только он/она возобновляет водительскую деятельность на территории государства-члена ЕС, независимо от того, откуда прибыл перевозимый водителем груз, включая третьи страны.

Транспортные операции в третьих странах (не являющихся членами ЕС)

Сценарий 1: Двусторонняя международная транспортная операция, за которой следует недвусторонняя международная транспортная операция и порожняя поездка

Череда событий: Водитель, работающий у оператора, зарегистрированного в Дании, везет полностью загруженный грузовик с лампами из Хернинга (DK) в Цюрих (CH), где водитель разгружает лампы. В Цюрихе (CH) грузовик загружается шоколадом, который впоследствии водитель перевозит в Гамбург (DE). В Гамбурге (DE) шоколад разгружается. Затем водитель возвращается из Гамбурга в Хернинг на пустом грузовике (порожняя поездка).

Характеристика транспортных операций: Водитель выполнил одну двустороннюю операцию, затем одну недвустороннюю транспортную операцию и порожнюю поездку. Первая двусторонняя международная перевозка осуществляется из Хернинга в Цюрих. В Цюрихе водитель начинает свою двустороннюю международную перевозку, направляясь в Гамбург (шоколад), а затем возвращается домой, совершая порожнюю поездку из Гамбурга в Хернинг.

Вывод: Двусторонние международные перевозки освобождаются от правил командирования, в том числе двусторонние международные перевозки в третьи страны¹⁶. Правила командирования, вытекающие из Директивы (ЕС) 2020/1057, не распространяются на Швейцарию или другие страны ЕЭЗ. Поскольку Швейцария является третьей страной (государством, не входящим в ЕС), водитель не может подать декларацию о командировании швейцарским властям через систему IMI. Недвусторонние международные перевозки регулируются правилами командирования, поэтому водитель считается командированным в Германии при пересечении границы между Швейцарией и Германией¹⁷. Порожные перевозки сами по себе не являются исключением из правил, а оцениваются в контексте их связи с предыдущей или последующей транспортной операцией. Порожная поездка, за которой следует каботаж или недвусторонняя транспортная операция, не подпадает под действие правил командирования при условии, что порожняя поездка является обратной поездкой в государство-член ЕС, в котором зарегистрировано предприятие. Следовательно, с момента разгрузки шоколада в Гамбурге водитель больше не находится в командировке.

¹⁶ *Статья 1 (3) Директивы (ЕС) 2020/1057*

¹⁷ Правила командирования, вытекающие из Директивы (ЕС) 2020/1057, применяются исключительно к водителям, нанятым операторами, зарегистрированными в государстве-члене ЕС и Великобритании.