

ПАКЕТ МОБИЛЬНОСТИ НА ДАННЫЙ МОМЕНТ

Краткое руководство по позиции Совета Министров
и Европейского Парламента

Информация для профсоюзов и
профессиональных водителей



ПАКЕТ МОБИЛЬНОСТИ **НА ДАННЫЙ МОМЕНТ**

Краткое руководство по позиции Совета Министров и Европейского Парламента

МОБИЛЬНЫЙ ПАКЕТ ЕЩЁ НЕ ПРИНЯТ И НЕ СОГЛАСОВАН

Однако министры транспорта 28 государств-членов («Совет министров») и Европейский парламент определили свои собственные позиции по этому вопросу. Осенью 2019 года они соберутся, чтобы начать переговоры об окончательной сделке.

Цель этой брошюры - проинформировать профсоюзы и профессиональных водителей о положительных и отрицательных сторонах соответствующих позиций двух институтов, указать на риски, с которыми мы сталкиваемся в ходе будущего переговорного процесса, и проинформировать вас о действиях, которые ЕФТ готова предпринять, чтобы устранить эти риски.

ВРЕМЯ ВОЖДЕНИЯ И ОТДЫХА (Регламент 561/2006)

Большие плюсы для водителей

В соответствии с позицией Совета и Европейского парламента:

- Водители должны регулярно возвращаться домой, по крайней мере, **один раз в месяц**.
- Они **не могут** быть обязаны проводить еженедельный отдых продолжительностью 45 часов или более **в транспортном средстве**.



Большие плюсы для общества

- **Меньше усталости** для водителей автобусов и грузовиков = **больше безопасности на дорогах**, **больше безопасности для пассажиров**.

Риски и неопределенности

Два режима вождения и отдыха?

- **Европейский парламент** заявляет, что действующие правила без изменений должны применяться ко **всем**.
- **Совет министров**, однако, считает, что текущий режим должен применяться только к водителям, работающим в своей родной стране. Как только они пересекают границу (международные перевозки), их работодатель имеет полное право отложить их 45-часовой отдых на одну дополнительную неделю. Другими словами, водители, осуществляющие международные перевозки, могут быть обязаны работать три полных недели и иметь при этом всего лишь два выходных дня.

Пример того, как предложение Совета будет действовать на практике: французскому водителю, осуществляющему только внутренние перевозки, действующие правила будут выгодны. Но если он в течение 10 дней выполняет внутренние перевозки, а в 11-й день пересекает границу для получения или доставки груза за пределы Франции, его 45-часовой отдых может быть отложен до следующей недели.

Помимо ухудшения самочувствия водителей ...

- Двойной режим времени вождения, предложенный Советом, с различными правилами в зависимости от того, были ли пересечены границы или нет, отрицательно скажется на осуществлении контроля за установленными требованиями. Регулирование времени вождения и отдыха является одним из самых строгих правил дорожного транспорта в Европе. Двойной режим времени вождения означает **конец эффективного контроля** за временем вождения, работы и отдыха для водителей автобусов и грузовиков и лишит цифровой тахограф большинства его возможностей для осуществления контроля.
- Двойной режим вождения **снизит безопасность на дороге**. Десятки тысяч водителей автобусов и грузовиков, занимающихся международными перевозками, должны будут ездить и работать три недели, прежде чем они смогут взять двухдневный отдых. Не слишком ли много для ЕС, которая обязана обеспечить благополучие граждан и безопасность дорожного движения!



Как часто водители смогут возвращаться домой?

- Позиции Совета министров и Европейского парламента совпадают: **раз в 4 недели**.
- Согласно обеим позициям, **работодатель** будет нести ответственность за расходы по возвращению водителя домой. Однако водителю достаточно всего лишь заявить в письменной форме, что он/она проведёт выходные в другом месте, чтобы работодатель был освобождён от любых обязательств по репатриации водителя и покрытию расходов.

Каково определение термина «дом»?

- Согласно Совету министров, это либо страна проживания водителя, либо страна, в которой у компании есть операционный центр.
- Европейский парламент заявляет, что «домом» может быть только страна проживания водителя.

Пример того, как предложение Совета будет работать на практике: румынский водитель работает в компании с операционным центром в Словацкой Республике. Если позиция Совета будет принята, работодатель сможет соблюдать закон, если просто будет отправлять румынского водителя в Словацкую Республику один раз в месяц. Это будет менее проблематично и обойдётся дешевле работодателю, чем отправлять водителя в Румынию, в его/её страну проживания. И это будет даже ещё лучше для компании, ведь водитель также вернет автомобиль на базу.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ: режим вождения и отдыха, а также определение «дома» остаются предметом переговоров Совета и Европейского парламента.

СЛЕДУЮЩИЕ ДЕЙСТВИЯ ЕФТ

- Кампания ЕФТ “Home is home” («Дом есть дом»), чтобы добиться четкого определения дома водителя как его/её места жительства
- Общегражданская кампания ЕФТ, касающаяся усталости водителя, с целью не допустить любых неблагоприятных изменений в режимах вождения и отдыха водителей автобусов и грузовых автомобилей

ТАХОГРАФ SMART (Регламент 165/2014)

Большие плюсы для водителей

- Как Совет министров, так и Европейский парламент согласны с тем, что тахограф SMART будет установлен на всех транспортных средствах, участвующих в международных перевозках (автобусах и грузовых автомобилях), по крайней мере, на **10 лет раньше**, чем предусмотрено действующими правилами.
- Это приведёт к тому, что станет намного **легче контролировать каботаж и откомандирование работников**, поскольку контролирующие органы смогут определить точный период времени, в течение которого транспортные средства (автобусы и грузовики) и водители проводят соответственно за пределами страны их регистрации и страны проживания.
- Следовательно, водителям будет выплачиваться **более высокая заработная плата при работе за границей**, и компании больше не смогут платить им зарплату как в стране происхождения при осуществлении международных перевозок или каботажа. Выплаты водителям, такие как пенсии, также возрастут, поскольку они будут связаны с более высоким уровнем заработной платы.



Большие плюсы для контроля за соблюдением

- **Соблюдение правил каботажа и откомандирования работников существенно возрастет.**

Большие плюсы для общества

- **Более строгое соблюдение правил и более строгий контроль во время вождения и отдыха сделают дороги намного безопаснее.**

Когда тахограф SMART станет обязательным?

- **Совет** заявляет, что через **4 года** после принятия пакета мобильности все транспортные средства (автобусы и грузовые автомобили), занимающиеся международными перевозками, должны быть оснащены тахографом SMART.
- **Европейский парламент** устанавливает этот срок в **5 лет**.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ: Совету и Европейскому Парламенту еще предстоит договориться о том, когда тахограф SMART станет обязательным.

СЛЕДУЮЩИЕ ДЕЙСТВИЯ ЕФТ

- Добиться внедрения тахографа SMART как можно скорее!
- Провести кампанию и совместную работу с органами контроля ЕС, чтобы гарантировать, что манипуляции с тахографом SMART будут невозможны

ОТКОМАНДИРОВАНИЕ РАБОТНИКОВ

Большие плюсы для водителей

- С ранним внедрением тахографа SMART органы контроля будут **лучше оснащены** для определения **точного периода времени, в течение которого** водители будут работать в другой стране.
- Следовательно, при работе за границей, проведении каботажа и международных транспортных операций водителям будет выплачиваться **более высокая заработная плата**, и компании больше не смогут платить им зарплату как в стране происхождения.
- При **транзите правила откомандирования работников не применяются**, и водителям будет выплачиваться заработная плата страны, в которой учреждена компания. Однако в качестве компенсации **Европейский парламент** предлагает, чтобы «местом учреждения» компании было то место, в котором или из которого водители **обычно выполняют свою работу** (см. Пример ниже для получения более подробной информации).
- После того, как Пакет мобильности будет принят, водители больше не будут иметь право только на минимальную заработную плату страны, в которой они забирают или доставляют грузы, но на **полное денежное вознаграждение**, которое включает в себя множество элементов, помимо минимальной заработной платы: например, ежегодную доплату за работу в праздничные и нерабочие дни.



Минусы и плюсы

Есть исключения

- При **каботаже всегда применяются** правила откомандирования работников. Что касается **международных перевозок**, то позиции как Совета министров, так и Европейского парламента **освобождают** водителей от распространения на них правил откомандирования в тех случаях, когда они занимаются **простыми экспортно-импортными операциями**. После того, как тахограф «SMART» будет установлен на всех транспортных средствах, от водителя может потребоваться выполнить, в дополнение к двусторонней транспортной операции, одну погрузку и / или доставку груза в странах, которые пересекает водитель, при условии, что погрузка и доставка не осуществляются в пределах одной страны. **На эти две операции также не будут распространяться** правила откомандирования работников, поэтому ставки заработной платы стран, в которых водитель осуществляет погрузку и разгрузку, здесь не применимы. Смотрите пример ниже для большей ясности.

Водителям во время транзита, не будет выплачиваться заработная плата страны, в которой они находятся

- Совет министров и Европейский парламент придерживаются одной и той же позиции в связи с тем, что **в транзитной стране не предоставляется никаких услуг**.
- При транзите работа водителей будет оплачиваться в соответствии с **тарифами страны, в которой учреждена их компания**.

Тем не менее, хорошо то, что:

- **Европейский парламент** заявляет, что «местом учреждения компании» (родной страной компании) должно быть то место, где или откуда водители **обычно выполняют свою работу**, что косвенно решает проблему транзита, и одновременно - а это еще более важно - оказывает противодействие одному из основных факторов социального демпинга.

Пример: водитель начинает свою поездку в Венгрии с грузом, который должен быть доставлен в Швецию. Водитель после доставки возвращается в Венгрию. Он получит венгерскую заработную плату за всю поездку (независимо от его/ее гражданства).

Если после доставки в Швецию водитель отклоняется от этого двустороннего маршрута и совершает другие поездки (погрузки или разгрузки) в других странах ЕС до возвращения в Венгрию, то за каждую из этих поездок водителю будет выплачиваться заработная плата стран, в которых погрузки или разгрузки имели место.

За время транзита будет выплачиваться венгерская заработная плата.

Как только тахограф SMART станет обязательным для всех транспортных средств, участвующих в международных перевозках (дата подлежит согласованию), от водителя в приведенном выше примере может потребоваться совершить еще две поездки с соблюдением условий оплаты в Венгрии, а именно: если водитель выезжает из Венгрии с грузом для Швеции, его/её могут попросить осуществить одну погрузку и одну доставку по пути в Швецию. Равно как и при возвращении обратно в Венгрию, после того как груз, который предназначен для доставки в Венгрию, был уже погружен.

Однако, согласно предложению Европейского парламента, при автобусных пассажирских перевозках венгерская зарплата будет выплачиваться только при чисто двусторонних поездках.

Кроме того, согласно определению Европейским парламентом термина «учреждения», компании больше не смогут набирать водителей, скажем, из Польши, и заставлять их ездить, скажем, из Германии и внутри нее на польских зарплатах и условиях. Любая компания, которая нанимает водителей за пределами Германии для поездок внутри и из Германии, должна быть «учреждена» в Германии. Заработная плата в Германии будет применяться к этим водителям во время транзита и во всех поездках, начинающихся и заканчивающихся в Германии.

Какие документы необходимы для проверок?

Согласно позиции как Совета, так и Европейского парламента, компании должны будут:

- отправить **декларацию об откомандировании работника** в органы страны, в которой водитель осуществляет транспортную деятельность, на которую распространяются правила по откомандированию работников (каботаж и т. д.)
- предоставить водителю эту декларацию, а также **контракт на обслуживание** каждой транспортной операции (**накладная CMR**)
- отправить по окончании откомандирования водителя в страну, где водитель работал в командировке, **декларацию об откомандировании работника, накладные CMR обо всех поездках, выполненных водителем в период его/её командировки, трудовые соглашения и подтверждение рабочего времени водителя и оплаты.**

ЗАКЛЮЧЕНИЕ: Совет и Европейский парламент еще не согласовали вопрос об исключениях из правил откомандирования работников и мерах осуществления контроля.

СЛЕДУЮЩИЕ ДЕЙСТВИЯ ЕФТ

- Проведение кампаний по обеспечению того, чтобы две «дополнительные» международные поездки, охватываемые положением о двусторонних перевозках, были разрешены только после того, как тахограф SMART станет обязательным.
- Проведение кампании за безопасную платформу, доступную в режиме реального времени только для правоохранительных органов. Это обязало бы все автотранспортные компании загружать электронные версии всех документов, необходимых для проверки соответствия установленным требованиям.
- Кампания на уровне ЕС для получения электронной выписки из ведомости о начислении зарплаты (e-Salary slip).

КАБОТАЖ (Регламент 1072/2009)

Большие плюсы для водителей

- Более строгие правила каботаж теперь находятся на рассмотрении вместе с более мощными инструментами контроля за соблюдением установленных требований, такими как тахограф SMART. В соответствии с этими правилами, например, больше не будет возможности требовать от португальских водителей работать во Франции в течение неопределённого времени, получая при этом португальскую заработную плату.
- С ранним внедрением тахографа SMART контролирующие органы смогут более точно определить **точный период времени, в течение которого** транспортные средства и водители работают в одной стране.
- Следовательно, будет **легче** обеспечить, чтобы водителям выплачивалась **правильная заработная плата** при проведении каботажных операций.
- Водителям и профсоюзам будет легче собирать **доказательства злоупотреблений** и сообщать об этом властям.



Будут ли новые правила каботаж?

- Совет министров хочет сохранить правила такими, какие они есть, поэтому грузовой автомобиль, принадлежащий компании, зарегистрированной в стране А, может совершить не более **3 транспортных перевозок внутри** страны В в течение **7 последовательных дней**.
- Предложение Европейского парламента гласит, что грузовой автомобиль, принадлежащий компании, зарегистрированной в стране А, может работать в стране В только в течение **3 дней**, но может выполнять **неограниченное количество операций в течение этого времени** (без превышения максимального времени вождения, разрешенного правилами ЕС, от 9 до 10 часов в день).

Смогут ли компании легко обойти эти правила и участвовать в последовательных периодах каботаж?

- Нет, потому что и Совет министров, и Европейский парламент договариваются о введении **периода «охлаждения»**, в течение которого транспортное средство, достигшее максимального числа операций и дней на территории страны, должно находиться за пределами этой страны.
- Совет Министров предлагает период охлаждения продолжительностью **5 дней**.
- Европейский Парламент предлагает, чтобы период охлаждения составлял **60 часов**, а также чтобы грузовой автомобиль провел это время **в родной стране** компании.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ: Совет и Европейский парламент должны ещё будут согласовать правила количественной оценки периодов и операций каботаж и продолжительности периода охлаждения.

СЛЕДУЮЩИЕ ДЕЙСТВИЯ ЕФТ

- Лоббирование с целью гарантировать, что правила каботаж являются более строгими и лёгкими для осуществления контроля
- Лоббирование с целью гарантировать, что правила каботаж не приводят к искажениям на рынках труда стран ЕС

ДОСТУП К ПРОФЕССИИ (Регламент 1071/2009, также известный как РЕГЛАМЕНТ КОМПАНИЙ-ПОЧТОВЫХ ЯЩИКОВ)

Большие плюсы для водителей

- Компании, не соблюдающие правила каботаж и откомандирования работников, рискуют потерять свои лицензии на работу в ЕС.
- В связи с ужесточением требований, предъявляемых к автотранспортным компаниям (см. подробности ниже), водители столкнутся с **меньшим риском быть нанятыми через компании-почтовые ящики**, поэтому они будут иметь **большой контроль** над собственной ситуацией с занятостью, а также над своими правами и льготами, такими как социальное обеспечение, медицинское страхование, семейные пособия и т. д..

Каким критериям компания должна соответствовать, чтобы считаться подлинной компанией – в отличие от компании-почтового ящика?

- Совет указывает, что для выполнения вышеуказанного условия у компании должно быть **достаточно парковочных мест** в стране учреждения.
- Европейский парламент идет гораздо дальше, заявляя, что компания должна проводить **как минимум одну операцию по погрузке или разгрузке каждые четыре недели** в стране своего учреждения. Это также делает обязательным наличие у компаний парковочных мест в стране учреждения.



ЗАКЛЮЧЕНИЕ: Совету и Европейскому Парламенту еще предстоит выработать общую позицию по критериям, определяющим, какие компании являются подлинными.

СЛЕДУЮЩИЕ ДЕЙСТВИЯ ЕФТ

- Проведение кампании в поддержку принципа, согласно которому значительная часть транспортной деятельности автотранспортной компании должна осуществляться в стране ее учреждения



Европейская федерация транспортников представляет более 5 миллионов транспортников из более чем 230 транспортных союзов и 41 европейской страны, в 8 секторах, включая автомобильный транспорт и логистику

Головной офис:

Galerie Agora, Rue du Marché aux Herbes 105, Boîte 11,
B-1000 Bruxelles
Бельгия

www.etf-europe.org

road@etf-europe.org