

ВЕСТНИК ERAA

Октябрь 2021 г.

Только более широкое использование иностранной рабочей силы может дать надежду на сохранение конкурентоспособности

Яак Кивисильд, председатель совета / президент ERAA



Мы одержали свою первую победу прошлым летом. В результате интенсивного лоббирования со стороны всего транспортного сектора и Союза топливных фирм мы добились приостановки повышения акциза на дизельное топливо. Этому способствовали, очевидно, также местные выборы и резкий рост цен на энергоносители.

Однако этим не ограничиваются наши усилия, направленные на то, чтобы оставаться конкурентоспособными по сравнению с перевозчиками соседних стран, поскольку главная цель состоит в том, чтобы добиться в нашей стране лучших условий найма иностранной рабочей силы.

Обсуждения в созданной по этой проблеме рабочей группе начались в мае. Мы обратились к правительству в июне, и 13 июля сидели за круглым столом в Министерстве внутренних дел вместе с их специалистами и специалистами Министерства экономики и коммуникаций. 28 сентября состоялась видеовстреча с сотрудниками Министерства внутренних дел, а 22 октября состоялась встреча с министром предпринимательства и информационных технологий Андресом Суттом.

У нас запланированы дальнейшие встречи с министрами и представителями всех партий в Рийгикогу, – чтобы сориентировать планируемые решения об использовании иностранной рабочей силы в нужном для транспортного сектора направлении.

Ниже приводится краткий обзор наших пожеланий и обоснований, касающихся изменения ситуации, которые мы использовали на предыдущих встречах и продолжим использовать на будущих.

Как известно, самой большой проблемой для международных автоперевозчиков является нехватка водителей, которая ощущается по всей Европе. Проблема особенно остро стоит в Великобритании. Согласно опросу 2020 года, нехватка водителей в ЕС составляла 20%, так что по этой причине каждый пятый грузовик простаивает.

Эстонские автоперевозчики сильно отстают от своих коллег из соседних стран, особенно от Литвы и Польши. Разница в обороте экспортных грузоперевозок между Эстонией и Литвой почти 10-кратная и продолжает расти. Согласно исследованию 2021 года, транспортный сектор Эстонии более не сможет сохранить свой объем деятельности, не говоря уже о росте. Если эта тенденция сохранится, **Эстония вскоре превратится из страны, экспортирующей услуги шоссейных грузоперевозок, в страну, их импортирующую, что представляет серьезную угрозу для безопасности страны, особенно в кризисной ситуации.**

Какие меры можно предпринять, чтобы не допустить ухудшения ситуации?

Крайне необходимо как можно скорее сбалансировать условия конкуренции на рынке транспортных услуг. В области международных грузоперевозок эстонские перевозчики конкурируют не между собой, а с перевозчиками из Литвы, Латвии и Польши, где не существует таких ограничений на использование иностранной рабочей силы, как в Эстонии. Если в 2020 году в Литве работали 67 400 водителей, не являющихся гражданами ЕС, то в Эстонии – только 1600, что в 42 раза меньше, чем в Литве. В то же время разница в количестве грузовиков меньше всего в 3,4 раза. В Польше среди водителей количество иностранцев составляет целых 40%.

Наши усилия ни в коей мере нельзя рассматривать как попытку каким-либо образом повлиять на миграционную политику Эстонии или поощрить иммиграцию. Поскольку водители из третьих стран, занимающиеся международными грузоперевозками, большую часть времени работают за пределами Эстонии, они не привозят сюда свои семьи, не хотят здесь остаться на жительство и, следовательно, не оказывают давления на миграционную политику Эстонии. Перевозя по Европе грузы в качестве водителя эстонской фирмы, водитель проводит отпуск не в Эстонии, а у себя на родине. Таким образом, водители никоим образом не обременяют систему социального обеспечения Эстонии, но в то же время все выплачиваемые ими налоги поступают эстонскому государству.

По каким причинам в Эстонии, по сравнению с другими специальностями, могут быть установлены особые условия найма иностранной рабочей силы в секторе международных автомобильных перевозок?

Что касается водителей, работающих в секторе международных автомобильных перевозок, ЕС установил особые правила – Пакет мобильности ЕС; правила, касающиеся времени вождения и отдыха; порядок обучения и аттестации; требование фиксировать пересечение внутренних границ ЕС; правила, касающиеся командировок водителей и мн. др. Поскольку в других областях деятельности такое тщательное регулирование отсутствует, то этим также оправдывается обоснованность введения в Эстонии особого порядка, касающегося международных автомобильных перевозок.

Чего мы добиваемся? Наша цель состоит в том, чтобы до конца 2021 года добиться того, чтобы для транспортного сектора было установлено исключение, – а именно освобождение от квоты разрешений на временное проживание, выдаваемых водителям из третьих стран, необходимых для получения ими разрешения на работу.

- **Разрешение на временное проживание сроком на 2 года, позволяющее иностранцу работать.** Разрешить водителям из третьих стран ходатайствовать о выдаче разрешения на временное проживание на срок до 2 лет, что необходимо для получения ими разрешения на работу.

- **Виза D (рабочая виза в Эстонию) и упрощенный порядок регистрации краткосрочной работы (LTR).** Мы хотим, чтобы в то же время оставалась возможность регистрации краткосрочной работы (LTR) на основании краткосрочной визы D. Мы попросили упростить процесс LTR и сделать его более понятным.

- **Одновременная подача ходатайств на получение D-визы и LTR.** Мы также просим предоставить возможность одновременной подачи повторных ходатайств о получении визы D и LTR, т.к. согласно существующему порядку, эти ходатайства подаются в разное время, – что необходимо для того, чтобы в случае продления визы и регистрации на краткосрочную работу не возникало паузы, превышающей один месяц.

- **Выплата средней зарплаты по отрасли, а не по стране.** В отношении заработной платы можно было бы обязать выплачивать иностранным водителям среднюю заработную плату, существующую в данном секторе, а не среднюю зарплату по стране. В Литве средняя зарплата в секторе грузоперевозок составляет около 600 евро, в Эстонии – 1000 евро. Средняя зарплата в Эстонии в прошлом году составляла 1448 евро, и ее следует платить также иностранному водителю; в то же время его квалификацию и зарплату не следует ставить на одну доску с зарплатами, например, преподавателя университета или программиста. Подобное требование ложится на транспортные предприятия тяжелым финансовым бременем и ставит в неравное положение водителей из числа граждан Эстонии, которые обычно получают среднюю заработную плату по сектору.

- **Унифицировать с соседними странами порядок выплаты суточных.** В Эстонии сумма не облагаемых налогом суточных во время зарубежных командировок составляет 50 евро за первую половину календарного месяца и 32 евро за вторую половину календарного месяца. Мы предлагаем унифицировать со странами отправления ставки не облагаемых налогом суточных. В Латвии и Литве не существует разницы в размере суточных в зависимости от количества дней, – там действует единая ставка суточных на весь месяц. В Латвии и Литве суточные выплачиваются по разным ставкам в зависимости от страны назначения. Например, в Литве работнику выплачиваются суточные в размере 65 евро в случае его пребывания в Германии, Франции и Швеции, и 80 евро в случае его пребывания в Дании. В среднем можно учитывать 65 евро суточных в течение месяца. В Латвии суточные в случае пребывания в Германии, Австрии, Италии составляют 46 евро, во Франции – 57 евро и в Великобритании – 63 евро, – таким образом, среднее статистическое значение за месяц составляет 50 евро. **Мы предлагаем установить единую ставку не облагаемых налогом суточных в размере 55 евро в течение всего месяца.**

Тематика переговоров является очень чувствительной в политическом плане, поэтому добиться изменений непросто. Достичь некоторых реальных результатов, которые можно было бы рассматривать как смягчение текущей ситуации, вероятно, удастся весной следующего года.

Ответы и комментарии на некоторые вопросы

В середине октября мы разослали всем членам следующий вопрос: «ERAА является организацией, представляющей автоперевозчиков, и мы хотим расширить нашу деятельность для того, чтобы защищать и лучше представлять интересы наших членов. **Пожалуйста, опишите, какие услуги и поддержку Вы хотели бы получить от ERAА в дополнение к существующим?»**

Благодарим активных членов нашей организации за ответы, которые следовало отослать к 1 ноября! Ниже приводится резюме поступивших предложений и идей. Некоторые из них сопровождаются комментариями ERAA, выделенными курсивом. Резюме полученных предложений и идей:

В области транспорта существует множество нововведений, и ориентирование в установленных нормативах является серьезной проблемой. Мы неоднократно заявляли, что ERAA не будет заниматься обучением. В то же время ERAA могла бы заниматься организацией обучений, и подходяще для этого здание имеется. Следует поднять эту актуальную тему и привлечь соответствующих выступающих, например, из министерства или частного сектора, а при необходимости и из-за границы. Обучение должно быть платным, но для членов ERAA следует установить льготные расценки. В этой области, например, активно действует финская организация перевозок и логистики SKAL.

Комментарий: Некоторые обучения уже подготавливаются. К 24 ноября запланировано обучение на тему «Договоры страхования CMR и западноевропейская практика» с участием опытного австрийского специалиста по страхованию. К сожалению, в связи с обострением кризиса COVID-19 в Эстонии мы вынуждены перенести информационный день на начало нового года.

В связи со вступлением в силу в феврале 2022 года новых частей Пакета мобильности, в начале февраля 2022 года планируется организовать тематические информационные дни совместно со специалистами Министерства экономики и коммуникаций.

Ждем предложений членов ERAA по интересующим темам обучения.

Члены ERAA обязательно должны иметь возможность получать консультации от ERAA. Я имею в виду юридическое и профессиональное консультирование. Понимаю, что в данном случае сложно отличить членов от тех, кто ими не является, но считаю, что на основе опыта организаций других стран такую систему можно было бы создать.

Необходимо формировать сеть партнеров, которые могли бы представлять эстонских грузоперевозчиков в спорах, касающихся штрафов и правонарушений, – особенно в Польше, Германии и других странах, где подобные проблемы возникают чаще всего. Поставщик услуг должен ориентироваться в законах, касающихся сферы транспорта, причем на языке этих стран. В данном случае можно было бы провести тендеры и обеспечить членам ERAA выгодные расценки.

Члены ERAA могли бы иметь отдельные скидки от страховых компаний и продавцов топлива.

Многие из внесенных предложений касались разницы между зарплатами и наймом иностранцев, а также конкурентоспособности по сравнению с Литвой и Польшей. Эта тематика подробно освещена в статье «Вестника ERAA», в которой рассматриваются вопросы, связанные с трудовыми мигрантами. Проблемы, поднятые членами ERAA, полностью повторяют рассмотренные в данной статье, так что здесь мы не будем вновь на них останавливаться.

Прежде всего, хотелось бы получить поддержку: как в том, чтобы наше мнение относительно Пакета мобильности было услышано, так и в плане юридической помощи в части штрафов за ночевку в автомобиле, а также требования НЕМЕДЛЕННОЙ оплаты штрафов. Эстония – часть Европейского Союза, а не Африки.

Мы устали от ситуаций, когда колеса грузовиков блокируют, или должностное лицо бросается на капот и не позволяет водителю продолжать движение до тех пор, пока не будет уплачен штраф в размере 20 000 шведских крон. Как вы представляете себе ситуацию, когда во время проверки на дороге шведский грузовик арестовывают и не разрешают продолжить движение до уплаты штрафа?

***Комментарий:** Мы не в силах изменить законы и процедуры других государств-членов ЕС, если они не противоречат законам ЕС. Однако в случаях, когда наказание водителя не было законным, мы направляли всю полученную нами информацию в Министерство экономики и коммуникаций, которое, в свою очередь, неоднократно обращалось в компетентные органы соответствующих стран.*

Знаете ли вы, что существует следующая курьезная ситуация: Эстония – без сомнения, единственная страна в ЕС и, возможно, во всем мире – в которой иностранный водитель может не платить наложенный в Эстонии штраф, продолжить движение или вообще не платить штраф, – причем без всяких дальнейших осложнений. Чтобы исключить в дальнейшем описанные абсурдные ситуации, мы до принятия нового закона об автомобильных перевозках (вступил в силу 01.06.2018 г.) организовали встречу за круглым столом представителей всего транспортного сектора со всеми профильными ведомствами. К сожалению, проблема осталась нерешенной из-за сильного противодействия со стороны работников среднего звена ряда ведомств. К счастью, есть ведомства, которые нас поддерживают, и с их помощью мы постараемся найти решение.

В условиях сегодняшнего кризиса с рабочей силой недопустимо возлагать дополнительную нагрузку на руководителей. Также недопустимо, чтобы к эстонским перевозчикам относились как к «восточноевропейским крысам».

Нам также нужна поддержка в обеспечении того, чтобы нас не штрафовали без разбора в Скандинавии, где по причине больших расстояний и чрезвычайно разбросанных населенных пунктов зачастую отсутствуют возможности соблюдать правила времени работы и отдыха, и где не создано никаких условий для того, чтобы найти место, где можно переночевать. Кроме того, ввиду распространения COVID необходимо избегать чрезмерных контактов для сохранения здоровья работника. Наложение штрафов без всякого разбора в настоящее время вообще не должно применяться.

Мы также провели следующий опрос среди водителей: как проживание в хостеле влияет на их чувство социальной справедливости, и предпочли бы они ночевать в хостеле или в кабине своего грузовика? На сегодняшний день все водители предпочитают ночевать в своем грузовике.

Всем известно, что в течение многих лет автопроизводители работали над тем, чтобы сделать кабины грузовиков максимально комфортными, обеспечить их всем необходимым для жизни и отдыха. Дешевые хостелы обычно уступают по площади и комфорту даже паромным каютам.

В дешевых хостелах зачастую возникают пьянки, являющиеся источником напряженности между «переполненными тестостероном» мужчинами разных национальностей и культур. Случаются драки. Грузовики остаются без присмотра. Водитель должен забирать с собой личные вещи и следить за ними. Во многих подобных гостиницах питание не предоставляется. В Норвегии, Финляндии и Швеции большие территории не заселены и гостиницы зачастую отстоят друг от друга на сотни километров.

Комментарий: Эстония всегда выступала против принятия Пакета мобильности, дискриминирующего страны на периферии ЕС. Однако в результате многолетнего давления со стороны крупных центральноевропейских стран и, прежде всего, Франции и Германии, Европейский парламент принял протекционистский пакет, предназначенный для защиты внутренних рынков этих стран. На наш взгляд, этот пакет находится в резком противоречии с основополагающими принципами ЕС – свободным перемещением людей, услуг, товаров и капитала. Надеемся, что время сделает свое дело. Предвестники этого уже есть – несколько дней назад Великобритания объявила о значительном ослаблении правил каботаж (см. новостную ленту на сайте ERAA). На появление в Европе парковок с возможностью переночевать надежды нет – их практически нет и не будет. В соответствующей рабочей группе Европейской комиссии представители Франции прямо заявили, что они не планируют строительство таких парковок.

Далее приводим несколько рекомендаций относительно того, как вести себя в подобной ситуации, основанных на пояснениях Европейской комиссии:

Выдержки из ответов Европейской комиссии на вопросы о Пакете мобильности:

Вопрос 6 - о части 8 статьи 8

Какие доказательства водитель должен предоставить проверяющему, чтобы доказать, что он проводил свой еженедельный период отдыха не в транспортном средстве, а в подходящей гостинице?

Часть 3 статьи 34 Регламента (ЕС) № 165/2014 предусматривает, что государства-члены ЕС не должны возлагать на водителей требование о предоставлении форм, подтверждающих их деятельность во время нахождения вне транспортного средства. Это также включает ситуацию, когда регулярный еженедельный период отдыха проводится вне транспортного средства. Таким образом, правоохранительные органы не имеют права требовать от водителей предоставить документы, подтверждающие, что они не проводили еженедельный период отдыха в транспортном средстве перед проверкой на дороге.

Водители или работодатели могут быть оштрафованы за регулярный еженедельный период отдыха – или за период отдыха продолжительностью более 45 часов, взятый в порядке компенсации – проведенный в транспортном средстве, только в том случае, если водителя застанут в ходе проверки проводящим свой еженедельный период отдыха в транспортном средстве.

Вопрос 1 - о части 8а статьи 8

В конечном счете, работодатель обязан посредством соответствующей организации труда обеспечить водителю возможность вернуться на свое место жительства или в обычный опорный пункт в центре деятельности работодателя. Эта обязанность в плане трудового распорядка должна выполняться регулярно, независимо от конкретных пожеланий водителя. **Что касается фактического места отдыха, то его выбирает водитель, – и ни работодатель, ни водитель не должны хранить доказательства, подтверждающие его использование.**

Например: водитель, проживающий в Словакии и работающий в польской компании, осуществляет автомобильные перевозки между Францией и Испанией. Работодатель должен предложить водителю выбор и организовать работу таким образом, чтобы водитель мог регулярно возвращаться к месту своего жительства в Словакии или в центр

деятельности компании в Польше. Однако водитель может сообщить работодателю о своем решении поехать на период отдыха в другое место, например, на юг Италии. После отдыха водитель возвращается с места отдыха в Италии в место отправки в рейс, т.е. в Испанию или Францию.

Вопрос 2 - о части 8а статьи 8

Как перевозчик должен доказать, что он организовал работу таким образом, чтобы водитель мог вернуться к своему месту жительства или в центр деятельности предпринимателя?

Транспортные предприятия должны хранить данные тахографа, графики работы водителей и прочие документы для доказательства организации возвращения водителя (обоснование 14 Регламента (ЕС) № 561/2006). Прочими документами, подтверждающими, что работодатель предлагал водителю реальную возможность вернуться к своему месту жительства или в центр деятельности предпринимателя, являются, например, билеты или любые другие проездные документы, – например, документ, подтверждающий возвращение водителя домой на микроавтобусе, предоставленном работодателем.

Данные документы должны храниться в рабочих помещениях предпринимателя и предъявляться по требованию проверяющего учреждения государства-члена ЕС по месту нахождения работодателя, или любого другого проверяющего учреждения государства-члена ЕС. Запрещается требовать от водителя документы, подтверждающие место, в котором он регулярно проводил еженедельный отдых, а также какие-либо доказательства таких обстоятельств.

ПАМЯТКА

Пакет мобильности, принятый Европейским парламентом, влечет за собой существенные изменения в международных автоперевозках. Ниже дается обзор требований, уже вступивших в силу, а также тех, которые вступят в силу в ближайшем и в более отдаленном будущем, и, кроме того, временной график их вступления в силу.

1-й этап: требования, вступившие в силу 20 августа 2020 года:

- запрет проводить в кабине автомобиля регулярный еженедельный (45-часовой) отдых;
- обязанность водителя возвращаться домой через каждые 3-4 недели;
- возможность использовать два сокращенных еженедельных (24 часа) периода отдыха подряд с учетом того, что за 4 недели водитель берет два периода отдыха по 24 часа и два периода отдыха по 45 часов;
- Для въезда на паром или поезд и выезда с парома или поезда водитель может прервать не только суточный период отдыха (11ч или 3ч + 9ч), но также сокращенный и регулярный еженедельный (24ч или 45ч) период отдыха.

2-й этап: требования, которые вступят в силу 20 февраля 2022 года:

- транспортные средства должны возвращаться домой через каждые 8 недель;
- обязательство немедленно вручную фиксировать на распечатке все пересечения внутренних границ ЕС (требование относительно аналоговых тахографов вступило в силу 20 августа 2020 года);

- предприятия должны вводить относительно всех поездок – за исключением двухсторонних перевозок – в соответствующий регистр IMI (Internal Market Information) командировочную декларацию с большим объемом данных;
- В случае каботаж применяется 4-дневный период ожидания после окончания цикла, т.е. „cooling-off“ перед началом нового цикла каботажа.

3-й этап – требования, которые вступят в силу в различное время:

- Предприятия, занимающиеся международными перевозками с помощью транспортных средств более 2,5 тонн, должны иметь лицензию на деятельность, а в транспортных средствах должна быть соответствующая ее копия – вступает в силу 20 мая 2022 года;
- транспортные средства массой более 2,5 тонн, используемые для международных перевозок, должны быть оснащены тахографом – вступает в силу 1 июля 2026 года;
- на осуществляющих международные перевозки транспортных средствах существующие тахографы необходимо заменить на интеллектуальные – вступает в силу в 2023 году;
- интеллектуальные тахографы первого поколения следует заменить интеллектуальными тахографами 2-го поколения – вступает в силу в 2024 году;
- вместо нынешних 28 дней водитель должен быть готов представить проверяющему на шоссе данные о работе и отдыхе за последние 56 дней – вступает в силу 31 декабря 2024 года.

Большие изменения ожидаются уже в феврале будущего года. Предпринимателям вначале будет, безусловно, сложно вводить данные в IMI. К сожалению, утвержденные Европейской комиссией материалы и инструкции в страны-члены ЕС до сих пор не разосланы. Если эти материалы, согласно очередному обещанию, поступят в ноябре, то для профессиональных объединений будет организовано соответствующее обучение, в котором обязательно примут участие и специалисты ERAA. Затем (надеемся, в январе) мы сможем передать соответствующие навыки всем нашим автоперевозчикам на информационных днях. Мы будем постоянно держать вас в курсе.

Вестник ERAA является ежемесячником Эстонской ассоциации международных автомобильных перевозчиков

Редактор: Ану Викс, 606 2062, 518 6135, anu@eraa.ee