



ПАНДЕМИЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ В СЕКТОРЕ ЕВРОПЕЙСКИХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

Отчет VNB-МФТ-IUF о
европейском автомобильном
транспорте

Июнь 2020 г.



Компании эксплуатируют Covid-19 с целью дальнейшего снижения транспортных тарифов, заработной платы, ухудшения условий и охраны труда. Задолго до того, как вирус Covid-19 поразил Европу, автомобильная отрасль была уже больна, страдала от эксплуатации труда водителей и нарушений прав человека. Однако пандемия коронавируса усугубила эти злоупотребления, приводя к тому, что по всему сектору европейских автомобильных грузоперевозок распространяется пандемия эксплуатации.



Водители грузовиков в Европе сильно подвержены воздействию Covid-19.¹ Жизнь и благополучие многих водителей грузовиков и участников дорожного движения в Европе подвергаются опасности. Десятилетия субподряда и дерегулирования способствовали и скрывали эксплуатацию водителей в автотранспортной отрасли. Транснациональные заказчики транспортных услуг продолжали требовать снижения транспортных тарифов на автомобильные перевозки. Транспортные тарифы и заработная плата больше не являются стабильными. Многие многонациональные компании не интересуются или не знают, какие автотранспортные предприятия перевозят их грузы, что субподрядчики часто делают ставку на эксплуатацию, связанную с рисками для охраны труда. Это стечение тяжелых обстоятельств привело к еще большей эксплуатации в период кризиса, связанного с Covid-19.

Во время этого кризиса необходимы эффективные, надежно функционирующие цепочки поставок. Отрасль, построенная на эксплуатации, небезопасном труде и нарушениях прав человека, не является ни эффективной, ни надежной, ни устойчивой. Правительства, транснациональные компании и автотранспортные предприятия должны взять на себя ответственность за защиту водителей с целью безопасной перевозки товаров, необходимых для выживания и восстановления европейской экономики и общества.

Исследование выявило несколько проблем, характерных для отрасли до кризиса Covid-19:

- Водителей заманивали на работу в Европейском Союзе (ЕС) из Украины, Белоруссии, Узбекистана, Турции, Филиппин и других стран, не являющихся членами ЕС;

- Они нанимались по **восточноевропейским трудовым договорам**, несмотря на то, что работают почти исключительно в Западной Европе. Они часто вынуждены подписывать **договоры на языках, на которых не могут читать**;
- Работодатели отправляют **группы водителей на микроавтобусах** в Западную Европу, где они и начинают свою работу;
- Водителям-нерезидентам платят средний фиксированный оклад в размере **около 100-600 евро в месяц**; многим водителям **отказывают в оплате** за предыдущую работу;
- Водители **отдыхают, спят, едят и живут в своих автомобилях** в течение нескольких месяцев подряда;
- Водителей инструктируют и выдают им **поддельные документы, чтобы ввести в заблуждение органы власти** относительно их статуса занятости; им также **говорят, чтобы они не отвечали на вопросы** о времени вождения и отдыха;
- Водителям угрожают **насилием и финансовыми штрафами** за жалобы на состояние охраны труда, зарплату и другие проблемы;
- **Торговля людьми** является растущей проблемой в отрасли. Жертв из-за пределов ЕС нелегально перевозят в Восточную Европу, они работают в Западной Европе и часто оказываются в затруднительном положении, не имея финансовых средств, чтобы вернуться домой;
- Работодатели эксплуатируют **отсутствие проверок и контроля** над соблюдением положений об автомобильном транспорте, трудовых отношениях и правах человека со стороны правоохранительных органов и транснациональных заказчиков в первых звеньях цепочек поставок.

1. <https://youtu.be/apP1CDIGpd0>

Также был обнаружен ряд дополнительных проблем, которые угрожают здоровью, безопасности и благополучию водителей во время кризиса Covid-19:

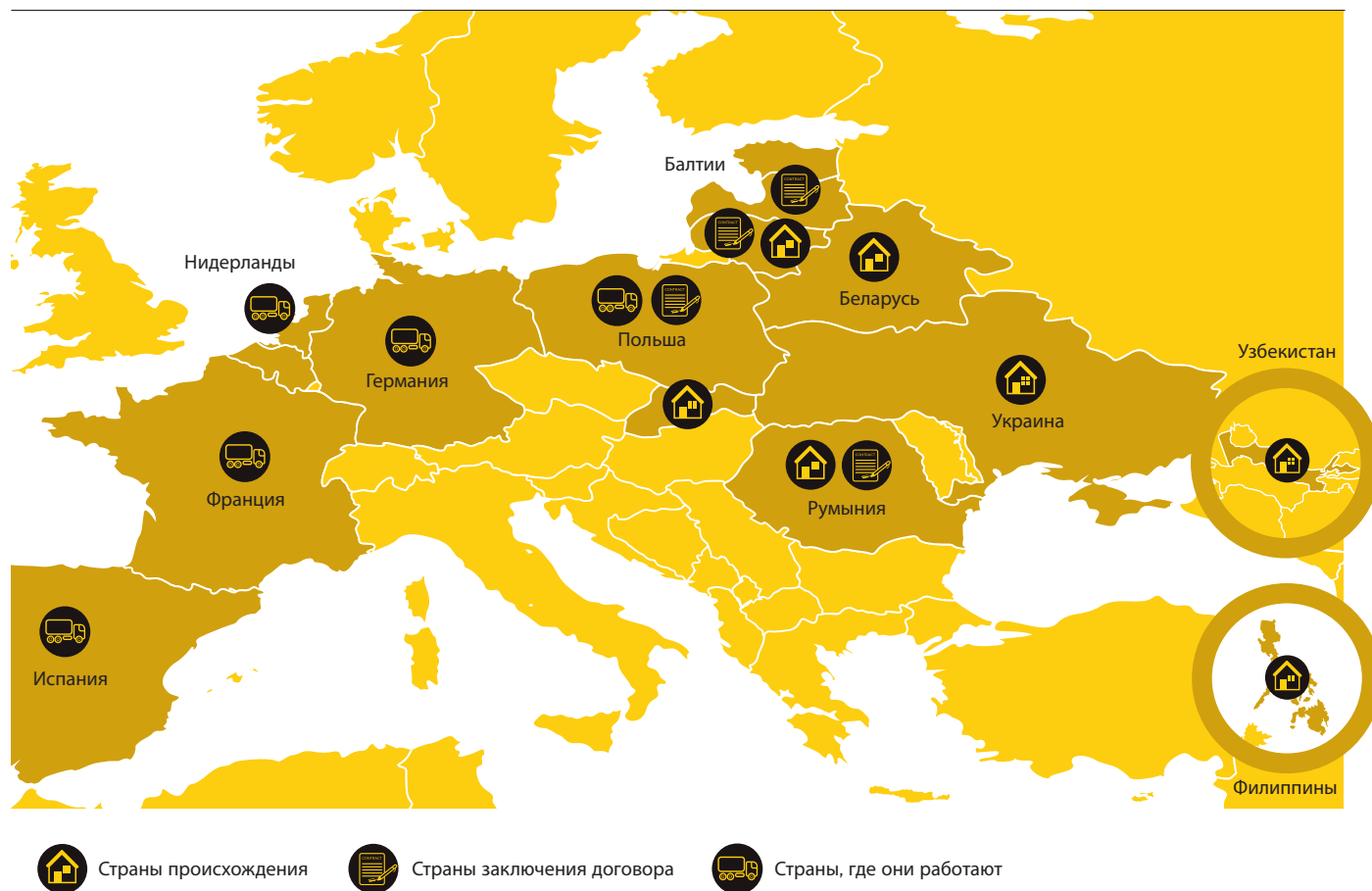
- Транснациональные заказчики и транспортные компании **эксплуатируют кризис с целью снижения транспортных тарифов и, соответственно, зарплат водителей;**
- Водителей **недостаточно обеспечивают или вообще не обеспечивают средствами индивидуальной защиты (СИЗ)**, а когда их информируют о рисках, водителей просят, чтобы они сами искали и покупали эти СИЗ;
- Исключения из правил о времени вождения и отдыха привели к тому, что **работодатели вводят в заблуждение водителей и заставляют их работать сверх положенного времени, создавая тем самым опасность** и игнорируя риски, связанные с усталостью водителей;
- Водители фактически вынуждены оставаться со своими транспортными средствами в местах, где **нет доступа к чистой воде, исправным туалетам или бесплатному душу;**
- Им **отказывают в доступе к санитарно-техническим сооружениям;** и,
- Они **не получают пособие по болезни**, и работодатели просят водителей брать отпуск без содержания, когда они больны.

Участвующие в опросе водители перевозят товары некоторых крупнейших международных компаний и брендов в мире. Водителей нанимают мелкие субподрядчики в нижних звеньях сложных цепочек поставок или крупнейшие транспортные компании в Европе, с которыми напрямую заключают контракты многонациональные компании.

Информация и рассказы в этом экстренном отчете были собраны FNV-VNB² во время кризиса Covid-19 в 2020 г. Выводы настоящего отчета основаны на различных свидетельствах, документах и данных, собранных у водителей и из других источников во всей отрасли и в ряде европейских стран.

Для сбора этой информации были использованы «социально дистанцированные» расследования на местах, стратегии и методы кабинетных исследований, отличные от тех, которые обычно используются VNB. Информация и истории, содержащиеся в настоящем докладе, представляют собой конкретные исследования о более широком воздействии Covid-19 на водителей. Информация была предоставлена анонимно для защиты персональных данных и статуса занятости водителей-респондентов.

ПУТЬ ДЛЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ В СЕКТОРЕ ЕВРОПЕЙСКИХ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК



2. VNB - фонд автотранспортных исследований и контроля за применением, учрежденный голландским профсоюзом FNV

Статус занятости и место работы

До кризиса Covid-19 в странах ЕС наблюдалась нехватка водителей грузовиков. Вместо повышения заработной платы и стандартов, а также занятости водителей в стране, где они работают, автотранспортные компании разработали новые эксплуататорские бизнес-модели. Автотранспортные компании начали нанимать водителей из не входящих в ЕС стран в странах ЕС с более низкой заработной платой для работы в странах ЕС с более высокой заработной платой.

Водители-респонденты были наняты на работу на условиях восточно-европейских трудовых договоров, но почти исключительно работают в странах с более высоким уровнем заработной платы в Западной Европе. Работодатели часто не предоставляют водителям договоры на языках, которые они понимают, и/или используют их неосведомленность о своих правах в странах, в которых они наняты на работу.

Водители из не входящих в ЕС стран часто занимают деньги на поездки в ЕС в надежде найти достойную работу, которую им обещали. Прибывая в ЕС, эти работники быстро осознают, насколько они уязвимы. Они подписывают трудовой договор на языке, который они не понимают, в стране, на языке которой они не могут говорить, и не в состоянии обратиться за помощью. Финансовые вложения, которые уже сделали водители, чтобы добраться до Европы, означают, что у них нет выхода. До того, как водители подписывают договор, автотранспортные компании уже начали вводить их в заблуждение и лишать их прав, которые им положены в странах, в которых они наняты по трудовому договору.

Как только они подписали документы, работодатели перевозят группы водителей на микроавтобусах в западноевропейские парки грузовых автомобилей. Водители садятся в свои зарегистрированные в Восточной Европе грузовики и начинают работать.

Теперь, когда они работают в стране с более высокой заработной платой, работодатели часто инструктируют водителей вводить в заблуждение аудиторов и полицию. Опрошенные водители-нерезиденты свидетельствовали, что им были выданы поддельные документы, согласно которым трудовые договоры и зарплата водителей соответствуют местным законам Западной Европы.³ Будучи не в состоянии понимать язык, на котором написаны документы, водители опять же не осведомлены о правах, которые им положены на месте их работы.

Водители были уже уязвимы еще до кризиса Covid-19. Но теперь эти бизнес-модели создают риск передачи вируса среди эксплуатируемых ими водителей и людей, с которыми они вступают в контакт.

Водитель А - украинский водитель, работающий в странах Балтии, был опрошен, уже проработав несколько месяцев. Согласно сообщению западноевропейской полиции, он заявил следующее:

*«Меня перевезли из Прибалтики на микроавтобусе с несколькими другими водителями в Западную Европу, чтобы забрать мой грузовик. Мне обещали, что я буду находиться в поездках только три месяца, но мне пришлось остаться дольше этого срока из-за Covid-19. Вместо того, чтобы выплатить оговоренный оклад, компания платила мне лишь несколько сот евро в месяц. Я так и не получил платежную ведомость. А когда я все же получаю деньги, то сумма всегда получается меньше, причем без каких-либо объяснений».*⁴

Водитель Б - румынский водитель, нанятый по румынскому трудовому договору польским дочерним предприятием голландской компании, заявил следующее:

*«В первые недели Covid-19 я и мои коллеги были перевезены на микроавтобусе работодателя из Румынии в Нидерланды, где расположена наша база [так в оригинале], чтобы приступить к работе. Нам не разрешили пересекать румыно-венгерскую границу из-за Covid-19. Мы пытались сделать это два раза. Компания сократила нашу зарплату, а после того, как я попросил мою зарплату, меня уволили».*⁵

Румынский **водитель В** нанят по румынскому трудовому договору для перевозки фруктов между Испанией и Норвегией для испанской компании по перевозке пищевых продуктов.⁶ Несмотря на то, что он работал исключительно между Испанией и Норвегией, водитель В получает румынские зарплату, социальное обеспечение, медицинское страхование и суточные.

Работодатели, эксплуатирующие труд водителей-нерезидентов, платят более низкие заработную плату, налоги и выплаты по социальному обеспечению стран, в которых заключены трудовые договоры водителей. Водители-нерезиденты редко имеют доступ к правосудию или коллективным переговорам.

Это для отрасли совсем не ново. Однако во время кризиса Covid-19 ложный статус занятости водителей-нерезидентов оказывает дополнительное и серьезное воздействие на здоровье, безопасность и финансовое положение их и их семей.

3. Апрель 2020 г.

4. Май 2020 г.

5. Апрель 2020 г.

6. Апрель 2020 г.

Тарифы

Во время этого коронавирусного кризиса некоторые международные заказчики и логистические компании требуют снижения транспортных цен, а автотранспортные компании платят более низкую заработную плату.⁷ Одна многонациональная компания обратилась к некоторым из своих поставщиков транспортных услуг, объясняя влияние Covid-19, падение цен на топливо и изменения в спросе следующим образом:

«Из-за пандемии мы наблюдаем снижение тарифов на транспортные перевозки в ЕС. Мы просим вас снизить свои транспортные цены и сообщить нам о возможных вариантах»».⁸

Немецкая федеральная ассоциация грузового транспорта, логистики и утилизации (BGL) - национальная организация автотранспортных работодателей - предупредила об угрозах, создаваемых тарифами, предлагаемыми на интернет-платформах грузовых перевозок. BGL заявила, что «эти предложения являются незаконными, поскольку они уже не соответствуют правилам, касающимся минимальной заработной платы и каботажа».⁹

Водитель Г из Беларуси рассказал следующее:

«Я нанят на работу в Литве и вожу литовский грузовик. Девяносто процентов времени я выполняю каботажные операции внутри Германии и нарушаю правила каботажа. В течение нескольких месяцев поездок я получал всего по несколько сотен евро в месяц, достаточных лишь для того, чтобы выживать и покупать еду»».

В конечном счете, за падение тарифов за автотранспортные перевозки во время этого кризиса расплачиваются наиболее незащищенные водители в виде более низкой заработной платы, ухудшающихся условий и ухудшения состояния здоровья и безопасности.

Зарплата

До Covid-19 опрошенные водители-нерезиденты, работающие в Западной Европе, в среднем получали зарплату в размере около 100-600 евро в месяц. Это не включает в себя дополнительные, не облагаемые налогом ежедневные пособия (суточные) на питание и проживание.¹⁰ Суточные часто оформлены в виде устных обязательств работодателей и нередко снижаются путем произвольных отчислений по необъяснимым причинам.

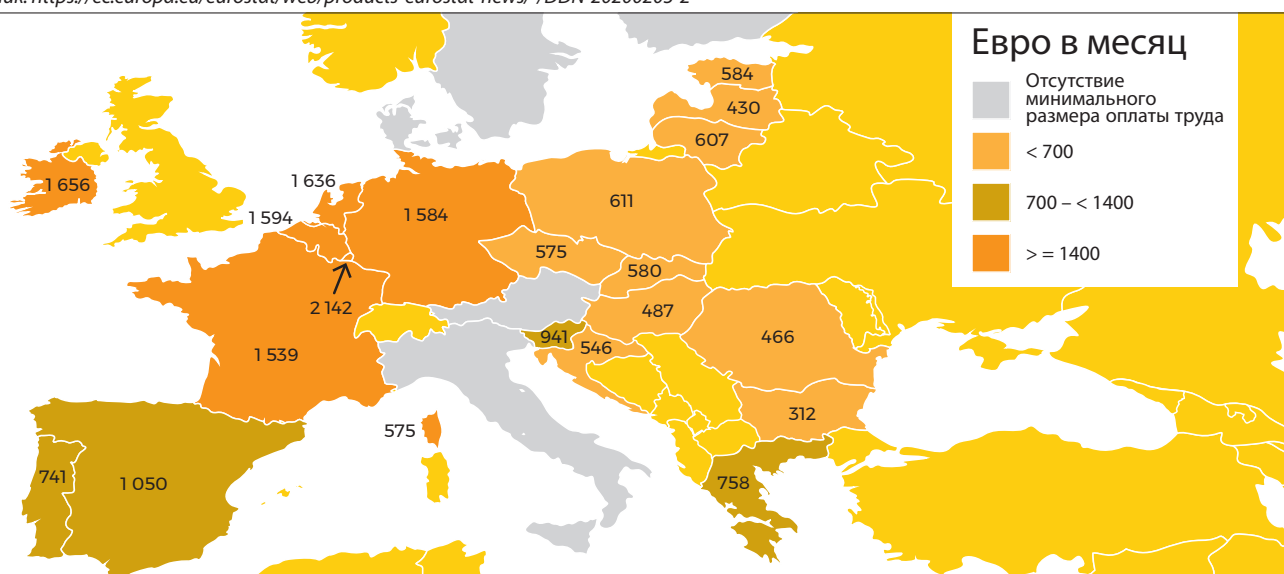
Низкие зарплаты, с долгими перерывами выплачиваемые водителям-нерезидентам, находящимся на работе или дома в социальной изоляции, часто бывают не достаточными, чтобы прокормить себя и свои семьи. **Водитель В** объяснил это следующим образом:

«У меня румынский трудовой договор с румынской минимальной заработной платой, но я не вожу в Румынии. Если я за рулем в течение шести недель подряд [так в оригинале], общая сумма денег, которую мне платят в месяц, составляет около 2 000 евро [включая суточные]. Во время Covid-19 я не могу выехать из Румынии, чтобы выполнять свою работу. На данный момент мой работодатель платит мне 70% моего [минимального размера оплаты труда], составляющего 350 евро в месяц. Это не достаточный прожиточный минимум для меня и моей семьи»».¹¹

Он получает зарплату 350 евро в месяц и, если ему повезет, то получит в общей сложности 2 000 евро в месяц, складывающиеся из заработной платы, расходов на проезд и суточных на еду и проживание. Но для того, чтобы поддержать свою семью, большая часть суточных посылаются домой. Когда он мог ездить из Румынии на работу, **водитель В** работает в течение 6 недель вдаль от дома, ест, спит, моется и живет в своем автомобиле, чтобы быть в состоянии посылать домой достаточно денег, чтобы его семья могла выжить.

ДИСПРОПОРЦИИ В МИНИМАЛЬНОЙ ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЕ В ЕС

Источник: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/DDN-20200203-2>



7. Апрель 2020 г.

8. Апрель 2020 г.

9. http://www.bgl-ev.de/web/medien/presse/article_archiv.htm&news=3413&year=2020

10. 2018-2020 гг.

11. Март 2020 г.

Водитель Д - украинский водитель, нанятый литовской компанией. Компания имеет парк грузовых автомобилей, работающих только за пределами Литвы. Он рассказал следующее:

*«Когда меня и моих коллег нанимали в эту компанию, нам был предложен оклад в размере 68 евро в день. Во время моей работы я ни разу не получал расчетную ведомость, чтобы посмотреть, как рассчитывается этот оклад. В период Covid-19 все говорят о важности нас, водителей, развозящих продукты питания и лекарства. У нас сейчас больше работы, чем когда бы то ни было. Однако наша компания сообщила нам, что снизит нашу дифференцированную денежную надбавку. Теперь, кажется, мой оклад составляет около 23 евро в день, а остальное выплачивается в виде необлагаемых налогом суточных, которые компания уменьшит под предлогом Covid-19».*¹²

Безответственные работодатели пользуются тем, что правоохранительные органы работают на пределе сил и возможностей, и недостаточно обеспечены ресурсами. Эти компании знают, что могут безнаказанно эксплуатировать труд водителей. Несколько опрошенных филиппинских водителей были наняты по договору в Польше, но работали только в Западной Европе.¹³ Эти работники не получали заработную плату с января 2020 г. Филиппинский **водитель Е** рассказал:

*«Во время Covid-19 я и мои коллеги перевозим грузы [так в оригинале] в Западной Европе. Однако наш работодатель говорит нам, что он не может выплатить нам зарплату, потому что его счета не оплачиваются оператором, на которого мы работаем».*¹⁴

Еще одна группа опрошенных филиппинских водителей стала жертвой торговли людьми в Польше в 2019 г. На этот раз они были наняты на работу новой компанией в Румынии, которая обещала им достойную работу в качестве водителей в Нидерландах. Вместо этого они были брошены в Румынии без достаточного запаса еды, денег или какой-либо возможности выхода из ситуации. Филиппинский **водитель Ё** объяснил:

*«У нас все еще действующий трудовой договор с нашей компанией, но мне грустно говорить о том, что я получал только пятьдесят евро пособия на питание. Я пытался попросить ... обратно [так в оригинале] владельца компании о поддержке, особенно в плане еды ... но, к сожалению, этого не произошло».*¹⁵

Литовский работодатель **водителя Д** направил нижеследующее сообщение своим водителям, работающим в Западной Европе, чтобы объявить о снижении зарплаты и суточных для водителей:

«Сегодня из-за риска распространения Covid-19 многие из наших заказчиков прекратили отгружать товары, заводы и магазины закрываются по всей Европе, России и Скандинавии, и уровень безработицы растет. В прошлом наш бизнес расширялся, но теперь наша главная цель - обеспечить, чтобы грузовые автомобили не оставались без дела, чтобы они получали товары для перевозки и чтобы не были потеряны рабочие места. С этой целью мы берем более дешевые товары, снижаем цены и сокращаем расходы по всем направлениям нашей деятельности во всех странах, где мы работаем.

*«Но этот кризис закончится, и чтобы все мы могли пережить его вместе, мы уменьшаем суточные для водителей во всех автопарках, начиная с [дата вымарана]».*¹⁶

Другая восточноевропейская компания направила аналогичное сообщение своим водителям, объясняя временные меры, которые она принимала во время кризиса Covid-19:

*«Я обращаюсь ко всем водителям, надеюсь на ваше понимание. На протяжении всемирной эпидемии зарплата водителей будет снижена. С 1 апреля зарплата водителей будет составлять 1 300 евро. Зарплата сменных водителей остается без изменений. Это касается только периода эпидемии. С каждым днем работы становится все меньше, тарифы на транспортные перевозки снижаются, а грузовые автомобили простаивают. Мы перевозим за любые деньги, чтобы продолжать работать в это трудное время. Все желающие могут уйти в отпуск за свой счет до тех пор, пока не закончится эта эпидемия».*¹⁷

Опрошенные водители, работающие в этой компании, заявили, что они не получали 1300 евро, обещанные им компанией. Вместо этого они получили несколько сот евро, достаточных только для питания, но не достаточных для поездки домой, и были вынуждены продолжать работать.¹⁸

12. Апрель 2020 г.

13. Апрель 2020 г.

14. Апрель 2020 г.

15. Май 2020 г.

16. Апрель 2020 г.

17. Апрель 2020 г.

18. май-июнь 2020 г.; <https://www.youtube.com/watch?v=Z4LOLVdf4dY>

Время вождения и отдыха

В ЕС положение о времени вождения и отдыха должно быть самой сильной защитой для водителей, безопасности дорожного движения и справедливой конкуренции. Это положение ясное и вполне определенное, но не находит достаточного применения в ЕС. Автотранспортные компании могут заставить своих водителей нарушать правила о времени вождения и отдыха, а также ежедневно совершать мошенничества, не страшась наказания. Водители вынуждены месяцами нелегально жить в своих грузовиках, слишком долго находиться за рулем, слишком мало отдыхать и использовать электронные карты для тахографов других водителей, чтобы вводить в заблуждение правоохранительные органы.¹⁹

Водитель Ж из Узбекистана, нанятый на работу в восточноевропейском дочернем предприятии немецкой логистической компании с тысячами грузовиков, заявил следующее:

*«Мой работодатель заставляет меня использовать электронные карты для тахографов других водителей, чтобы манипулировать временем вождения и отдыха. Если мы превышаем время вождения, кто-либо из французского или немецкого офиса прибывает на парковку, чтобы раздать карты, которые мы должны использовать».*²⁰

Несмотря на проверки, проводимые властями на французских и немецких базах дочерних компаний, мошеннические манипуляции с данными о времени вождения и отдыха, также как и эксплуатация водителей, продолжают.

Украинский **водитель З** поведал следующее:

*«Если мы проводим свой еженедельный отдых во Франции и Германии, компания выдает нам фальшивые гостиничные счета, как будто мы проживали в отеле, хотя и спали в своих грузовиках в течение нескольких месяцев. Они также хотят, чтобы мы работали без регистрирующего тахографа или использовали карты других водителей. Они заставляют нас работать во время наших перерывов на отдых. Во Франции я был вынужден сесть за руль неисправного грузовика. Так как я не мог его вести, компания послала микроавтобус с 2 водителями из Узбекистана. Они оставили меня во Франции, и мне пришлось добираться до дома автостопом. Я не нашел представителей власти, к которым бы мог обратиться со своими заявлениями».*²¹

Европейская комиссия приняла решение частично ослабить правила во время кризиса Covid-19.²² Все водители-респонденты, фигурирующие в этом отчете, считают такое ослабление иллюзорным, так как эти правила не исполнялись или не вводились в действие и до кризиса. В некоторых случаях работодатели даже утверждают, что были смягчены все правила. Группа водителей не из ЕС поделилась электронной перепиской их работодателя со всеми 500 грузовыми автомобилями и 800 водителями этой компании:

*«Общая продолжительность рабочего времени - столько, сколько требует ситуация, с перерывом только на 24 часа в выходные дни; единственное исключение - если автомобиль уже на месте; перевозки внутри одной страны (каботаж) - столько раз, сколько вы хотите; эти меры являются временными и действуют только до тех пор, пока существуют эксплуатационные затруднения; мы просим вашего понимания».*²³

До и во время пандемии компании часто выдают своим водителям документы, которые они должны предъявлять органам власти в случае остановки и проверки. В одном документе, выдаваемом водителям, властям сообщается, что они не могут задавать определенные вопросы о еженедельных перерывах на отдых их водителей.²⁴ Этот документ - постановление Европейской комиссии о проверках на дорогах. Водители часто не могут читать на языке, на котором написаны эти документы, и их инструктируют, чтобы они не отвечали на вопросы и связывались с компанией.

Азиатский **водитель И** был нанят на работу в Словакии, но водил свой грузовик в Западной Европе, работая по субподряду с несколькими логистическими компаниями на Западе. Сейчас он признан жертвой торговли людьми в западноевропейской стране:

*«Я месяцами жил в своем грузовике и не получал зарплату. Меня остановили на дороге в [страна замарана], и компанию оштрафовали. Компания не хотела оплачивать мой штраф и бросила меня на стоянке грузового автотранспорта на несколько дней. Позже работодатель появился посреди ночи, вытащил меня из грузовика и посадил туда сербского водителя, чтобы заменить меня. Меня бросили на стоянке под дождем, посреди ночи».*²⁵

19. 2018-2020 гг.

20. Май 2020 г.

21. Февраль 2020 г.

22. Европейская Комиссия, DG Move, 30.03.20

23. Март 2020 г.

24. Май 2020 г.

25. Декабрь 2019 г.

Здоровье и безопасность

Водители-нерезиденты вынуждены вести «кочевой» образ жизни. Они непрерывно путешествуют в течение нескольких месяцев, не имея жилья или стационарных санитарно-технических сооружений. Они готовят еду в своих кабинах и рядом с ними, а когда работодатели отказываются исправить нагревательные системы, водителям иногда приходится пользоваться газовым оборудованием кемпинга внутри грузовика для приготовления еды или обогрева. Украинский **водитель К** поведал следующее:

*«Мы грелись, оставляя газовый баллон горящим на ночь. Это рискованно, но иначе мы бы замерзли. Если вы просто уйдете, будут штрафные санкции. Это делает вас заложником в такой ситуации».*²⁶

Водители застрахованы на низкую сумму или не застрахованы, часто занимаются самолечением в случае заболевания или травмы. Они вынуждены оставаться в своих грузовиках, поскольку не имеют средств, чтобы искать жилье где-то еще. Тем, кто жалуется работодателям, зачастую угрожают финансовым или физическим воздействием.

Водитель Л и его коллеги получили следующее записанное сообщение от своего работодателя:

*«Но если вы не поедете в Бремерхафен, я сломаю вам шею... Полицейские - они идиоты. Им до вас нет дела. Они думают только о деньгах. Куда вы от меня убежите? Я достану вас даже на Филиппинах».*²⁷

В результате водители находятся в пути под постоянным психологическим давлением. Это угрожает безопасности и жизни водителей, а также других участников дорожного движения в Европе, которые едут рядом с 40-тонными грузовиками.

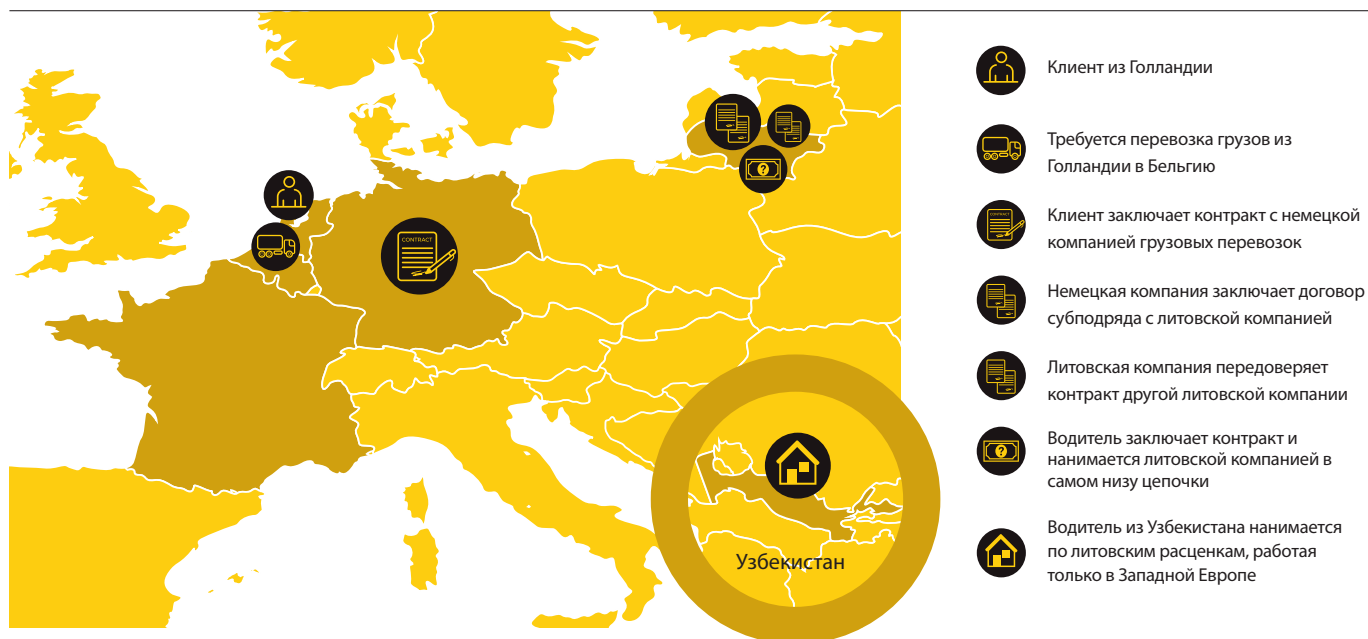
Во время кризиса Covid-19 правительства и власти подчеркивали важность того, чтобы работники использовали СИЗ и осуществляли санитарные меры. Эксплуататорские автотранспортные компании, которые нарушили права водителей и до кризиса Covid-19, не обеспечивают водителей достаточным количеством СИЗ или санитарно-технических сооружений. Они также не информируют водителей о дополнительных рисках для здоровья и безопасности, создаваемых Covid-19.

Большинство опрошенных водителей говорят, что их просят искать и покупать СИЗ самим. Румынский **водитель М** работает по всей Западной Европе в румынском дочернем предприятии голландской транспортной компании. Он нанят на условиях румынского трудового договора с окладом 350 евро в месяц. Он работает шесть недель подряд, живя в своем автомобиле. Для этой шестинедельной смены его работодатель предоставил ему две пары пластиковых перчаток и одну маску для лица.²⁸

Российский **водитель Н** нанят литовской компанией, но работает во Франции:

*«Компания не давала никакой информации о том, как нам себя защищать. Я сам покупал СИЗ. Ее волновало только то, чтобы водители не имели каких-либо контактов с людьми в офисе базы компании, когда мы обменивались нашими документами».*²⁹

ПОДРЯДНАЯ ЦЕПЬ ЭКСПЛУАТАЦИИ



26. Январь-май 2020 г.

27. 2019 г.

28. Апрель 2020 г.

29. Май 2020 г.



Большинство опрошенных водителей-нерезидентов фактически вынуждены оставаться со своими транспортными средствами в местах, где в некоторых случаях нет доступа к чистой воде, исправным туалетам или бесплатному душу. Для водителей-нерезидентов из стран ЕС-12 и стран, не входящих в ЕС, это было довольно распространенным явлением еще до вспышки Covid-19.

Водители-нерезиденты редко получают пособие по болезни, и когда они не в состоянии работать, их работодатель регистрирует это как отпуск без содержания. Водители сообщали, что некоторые работодатели советуют им оставаться дома, только если у них высокая температура.³⁰

Обучение и сертификация

В ЕС все водители по закону обязаны проходить обучение и иметь сертификат «Код 95». Многие водители из стран, не входящих в ЕС, не знают об этих требованиях. Эксплуататорские автотранспортные компании требуют, чтобы водители оплачивали свою сертификацию и выдают водителям сертификаты без необходимой подготовки.

Украинский **водитель О** рассказал следующее:

*«Когда мы прибыли, никто не проходил никакого обучения. Мы заплатили восемьдесят евро [за обучение и сертификацию], и буквально через две недели нам выдавали наш сертификат «Код 95» на стоянках для грузовиков в Роттердаме, Нидерланды».*³¹

Турецкий **водитель П** был нанят в Турции для работы в Нидерландах. Но, согласно его трудовому договору, он базировался в Восточной Европе:

*«Меня посадили в самолет из Турции в Восточную Европу. Мой работодатель встретил меня в аэропорту и отвез прямо в Нидерланды. Но я нанят в Восточной Европе и имею разрешение на работу в одной из ее стран. У меня есть сертификат «Код 95», но я никогда не проходил обучение. Единственный раз, когда я был в стране, где числюсь принятым на работу, - это когда мой работодатель забрал меня из аэропорта, чтобы отвезти в Нидерланды».*³²

В отрасли много рассказывают о поддельных водительских удостоверениях, используемых водителями, работающими в эксплуататорских автотранспортных компаниях. Хотя данное исследование не фокусировалось на проблеме поддельных водительских удостоверений, проводившая исследование группа смогла получить образец поддельного удостоверения в Украине.



Исследователи проверили легкость, с которой водители и работодатели могли доставать поддельные водительские удостоверения; и им было выдано это удостоверение.

30. Апрель 2020 г.

31. Декабрь 2019 г.

32. Февраль 2020 г.

