

Quo vadis, Uniunea Europeană?

Germania impune un salariu minim transportatorilor din alte State Membre, alăturându-se statelor vestice care adoptă măsuri împotriva libertății serviciilor în UE

.

Amenda pentru nerespectarea salariului minim în Germania poate ajunge până la 500.000 Euro !



Începând cu 1 ianuarie 2015, Germania introduce un salariu minim legal în valoare brută de 8,50 Euro pe oră, care se va aplica și șoferilor profesioniști străini care efectuează operațiuni de transport internațional de marfă și persoane către și din Germania, cabotaj sau tranzit pe teritoriul Germaniei.

Pentru fiecare oră lucrată de un șofer român pe teritoriul german, se va aplica salariul minim din Germania – și nu cel din România.

Legea completă privind reglementarea salariului minim pe economie în Germania (MiLoG) – varianta originală în limba germană și traducerea în limba română pot fi consultate pe www.untrr.ro.

Pentru fiecare cursă operată de un șofer român pe teritoriul Germaniei, transportatorul român la care acesta este angajat are obligația să notifice înainte print-un raport scris autoritățile vamale din Germania. Deși legea intră în vigoare la 1 ianuarie 2015, autoritățile germane nu au furnizat până la acest moment informații clare și complete privind aplicarea acestei legi operatorilor străini. Ne întrebăm dacă prevederile acestei legi sunt aplicabile și cetățenilor din afara Uniunii Europene, de exemplu unui transportator turc care plecând din Turcia tranzitează Germania având ca destinație Olanda.

Pentru accesarea Regulamentului privind obligațiile de notificare în sectorul transporturilor și a ultimelor informații actualizate de autoritățile germane, consultați www.untrr.ro

Considerăm că aceste măsuri recent adoptate de Germania afectează grav libertatea serviciilor pe piața europeană și ne exprimăm îngrijorarea privind direcția către care se îndreaptă Uniunea Europeană.

Întâi Franța, a ridicat un mare semn de întrebare privind libertatea serviciilor în cadrul UE – prin amenzi imense introduse anul acesta pentru timpii de odihnă ai șoferilor profesioniști (efectuarea perioadei de odihnă săptămânală normală la bordul vehiculului - 30.000 Euro amendă, bonus 1 an în închisoare) - amenzi fiind mai aplicabile transportatorilor străini decât companiilor de transport rezidente!

Acum Germania face un pas similar, altă abordare însă, din nou, împotriva libertății serviciilor în cadrul UE.

Care este SCOPUL acestor măsuri adoptate de Europa de Vest?

Prin impunerea acestor noi reglementări, Statele dezvoltate din Europa de Vest precum Franța și Germania urmăresc ridicarea de bariere în fața competitorilor străini, în special a celor din Europa de Est pe care îi acuză de dumping social – termen tot mai des folosit pentru a justifica recente măsuri protecționiste ale Vestului. Termenul de dumping social este însă greșit utilizat, pentru că diferențele salariale între Europa de Vest și cea de Est nu sunt o practică anti-concurențială, ci o consecință a standardelor sociale și de viață diferite între Est și Vest.

Prin actuala reglementare a salariului minim STATUL GERMAN ÎȘI SANCTIONEAZĂ PROPRII SĂI CETĂȚENI ȘI PROPRIA SA ECONOMIE!

1. Germania își va prejudicia companiile de transport rezidente – care nu vor mai putea să fie competitive, pentru că vor avea nevoie de protecție în orice situație din partea guvernului german, ceea ce nu este sustenabil pe termen lung
2. Vor crește costurile operaționale ale tuturor celorlalte companii în Germania
3. Rezultatul final va fi CREȘTEREA COSTULUI VIEȚII PENTRU TOȚI CETĂȚENII GERMANII!

Practic, prin această măsură, Guvernul german sacrifică actualele avantaje ale companiilor germane și populației germane numai pentru a proteja un număr extrem de limitat de angajați ai unor companii de transport rutier – cele mici și mijlocii. Solicitând ca 98% din populație să

plătească mai mult pentru a susține restul de 2%, în loc să se găsească soluții pentru cei 2% - aceasta este o abordare complet nouă și surprinzătoare.

Companiile de transport și șoferii din Europa de Est nu le iau joburile Vesticilor, ci le fac joburile!

În contextul actualei dezbateri europene privind dumpingul social și al măsurilor concrete luate de Germania în acest sens prin noua lege a salariului minim este și mai surprinzător faptul că tot Germania a fost printre statele membre UE care au solicitat anul trecut adoptarea cardurilor digitale temporare pentru ne-rezidenți, permițând în acest fel cetățenilor din Asia să intre pe piața muncii din UE prin cele mai permissive state membre, ajungând însă ca în final să lucreze pentru cele mai dezvoltate state membre precum Germania - precum actualul caz al șoferilor filipinezi!

Față de aceste practici, sunt inexplicabile acuzațiile Europei de Vest privind dumpingul social, criticând șoferii Est-europeni și companiile Est-europene pentru salarii mai mici – în valoare medie de 1600-2000 Euro/lună, când costul total pentru un șofer filipinez care lucrează în UE pe o perioadă de 6 luni este mai mic de 1000 Euro/lună, respectiv 6000 Euro/jumătate de an - inclusiv 1000 Euro pentru biletul de avion, 1000 de Euro pentru programul de formare de 1 lună a șoferului, înainte ca acesta să înceapă lucrul și 500 Euro/lună salariu. În ultimii doi ani, sute de șoferi filipinezi au fost angajați la firme de transport din Germania.

De ce să permitem filipinezilor să vină să lucreze în UE? Pentru a le asigura un salariu minim de 8,5 Euro pe oră? Concret, 180 ore de conducere pe lună x 8,5 Euro/oră = 1530 Euro! De ce nu tratează statul german prin fiscalitate această problemă și nu încearcă să facă mai atractivă această profesie?

Oare sunt atâția cetățeni germani interesați să lucreze ca șoferi profesioniști și nu își găsesc de lucru – numai de la 8,5 Euro/oră?

Înainte de implementarea unor astfel de legi, ar fi bine să avem o evaluare realistă a impactului. În SUA, un ONG a deschis spre angajare un număr de 12.000 de posturi în agricultură și numai 6 cetățeni americani au fost angajați din 11 care au aplicat! Rezultatul a fost că mexicanii vin să lucreze în SUA pe posturile de care nici un cetățean american nu este interesat!

Ar fi binevenită o analiză realizată de companiile de recrutare din Germania, în cazul în care sunt deschise spre angajare posturi de șoferi profesioniști pe distanțe lungi – câți naționali și rezidenți din Germani sunt interesați în condițiile date.

Mesajul pe are Europa de Vest ar trebui să-l înțeleagă este că **transportatorii și șoferii din Europa de Est nu le iau joburile Vesticilor, ci le fac joburile!**

De ce NU impune Germania ca toate produsele vândute în Germania să fie produse de muncitori plătiți cu minim 8.5 Euro/oră?

Rezultatul final urmărit prin toate aceste tipuri de măsuri introduse de țări dezvoltate ca Franța și Germania, raportat la industria transporturilor rutiere, este o nouă „monedă” de plată introdusă în schimbul regulamentelor europene privind accesul la profesie și în special la piață

– odată ce regulamentele vor fi ajustate într-o manieră similară, aceste reguli naționale vor fi anulate.

În această abordare, UE se îndreaptă către auto-distrugere. UE este mai puternică dacă este unită și nu divizată, și este foarte important ca acest lucru să fie realizat până nu este prea târziu. Considerăm că este extrem de important să se înțeleagă cum se imaginează implementarea acestor legi și care este scopul final al acestora.

Avertizăm că aplicarea unor astfel de măsuri împinge Europa pe un drum al neoprotecționismului care în final îi va afecta competitivitatea sa de ansamblu în fața altor competitori globali!

* * *

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) este o organizație profesională și patronală, neguvernamentală, independentă, apolitică, fondată în 1990 pe principii democratice, care promovează și apără interesele transportatorilor rutieri pe plan intern și internațional, înregistrând de la înființare până în prezent peste 13.000 membri - operatori care efectuează transporturi interne și internaționale de marfă și persoane.

C.d.P.- UNTRR