

Studiul „Impactul Regulamentelor în sectorul transportului rutier asupra activității antreprenoriale și a creșterii economice în Uniunea Europeană“

Studiul "The Impact of Regulation of the Road Transport Sector on Entrepreneurship and Economic Growth in the European Union" („Impactul Regulamentelor în sectorul transportului rutier asupra activității antreprenoriale și a creșterii economice în Uniunea Europeană”) – a fost elaborat în februarie 2017 de: **Prof. Konrad Raczkowski**- Universitatea de Științe Sociale din Polonia (economist, fost ministru adjunct al Finanțelor în Polonia), **Prof. Friedrich Schneider**- Universitatea Johannes Kepler din Linz, Austria (recunoscut ca o somitate în domeniul studiilor în economia mondială subterană) și **Prof. Florent Laroche**- Universitatea din Lyon, Franța (specialist în transporturi, economie și cercetarea în reglementarea transporturilor, investițiile în infrastructură și mobilitate, lobby în Industria Feroviară din Franța).

Acest studiu argumentează că legile MiLoG (Germania) și Macron (Franța) sunt protecționiste și conduc la construirea Europei cu 2 viteze.

Salariul minim din 17 State Membre UE este cu mult mai mic decât nivelul salariului minim din Germania (8,5 Euro/h) - de exemplu, salariul minim din România este cu 554% mai mic, ceea ce demonstrează că nu se poate vorbi de dumping-ul social al Statelor din "noua UE", ci de protecționismul statelor din "vechea" UE. Autorii studiului consideră că o modalitate de reducere a concurenței asimetrice ar putea fi prin diferențierea costurilor forței de muncă în funcție de paritatea puterii de cumpărare, care ar putea implica încorporarea cheltuielilor de deplasare, cazare și masă în rate salariale minime în cadrul armonizării depline și liberalizarea politicii UE în domeniul transporturilor rutiere.

Din analiza statisticilor Eurostat, studiul arată că Germania și Franța sunt lideri în domeniul transporturilor rutiere - Germania are cel mai mare volum de mărfuri transportate (2,938 milioane tone) și persoane angajate, iar Franța conduce în termeni de venit (EUR 43,7 miliarde euro). Firmele franceze și germane sunt în topul primelor 10 companii de logistică europene.

Concluziile și recomandările studiului

Legile Macron și MiLoG împiedică viitoarea dezvoltare a UE, fapt care poate duce la alte decizii ireversibile și protecționiste făcute de statele individuale, având ca rezultat o încetinire a integrării viitoare și o creștere a euroscepticismului. O abordare recomandată este introducerea armonizării variabile a valorilor salariilor minime la nivel european, ținând cont de paritatea puterii de cumpărare în fiecare stat membru, supuse unei standardizări în continuare, în conformitate cu dezvoltarea economică realizată de către fiecare stat în parte.

Legislația adoptată în Germania și Franța (MiLoG și Macron), care de fapt prevede lipsa unor reglementări armonizate în sectorul transportului rutier, **se potrivește fătis cu construirea unei Europe cu 2 viteze** și poate provoca o creștere a muncii nedeclarate, care are ca rezultat o economie subterană în UE cu o creștere de peste 1,4 miliarde de euro/an.

Având în vedere cele prezentate anterior, presupunem că modificarea sistemului european de transport rutier, care poate avea rezultat prin schimbarea valorilor și libertăților fundamentale, care reprezintă nucleul funcționării Uniunii Europene, ar avea un efect negativ asupra creșterii economice în Comunitate și ar putea duce la izolare și protecționism creând entități separate mai degrabă, decât valoare în sânul Comunității.

Există 17 State Membre ale UE care au salariu minim pe economie cu mult sub nivelul minim de salarizare adoptat în legea MiLoG din Germania (8,50 EUR). În Bulgaria, salariul minim este cu 673% mai mic decât în Germania, în România este cu 554% mai mic, iar în Lituania este cu 372% mai mic, lucru care demonstrează că nu putem vorbi de dumping social al statelor din „noua Uniune Europeană”, ci de o tentativă de protecționism din partea statelor așa-zise din „vechea Uniune Europeană”, care prin introducerea unei legislații naționale va scădea competitivitatea celorlalte state și ar putea face imposibilă efectuarea operațiunilor de transport rutier pe teritoriile Germaniei și Franței ale unor state cum ar fi: Bulgaria, România, Lituania, Republica Cehă, Ungaria, Letonia, Croația, Slovacia, Polonia, Estonia, Italia, Portugalia, Grecia, Malta, Slovenia, Spania, Cipru.

O modalitate de reducere a concurenței asimetrice ar putea fi prin diferențierea costurilor forței de muncă în funcție de paritatea puterii de cumpărare, care ar putea implica includerea cheltuielilor de deplasare și cazare la valorile salariale minime în cadrul armonizării complete și liberalizării politicii UE în domeniul transporturilor interne.

Implementarea legii MiLoG interpretată pe scară largă în sectorul transportului rutier german va fi în **detrimentul Germaniei în sine datorită deficitului existent de muncitori calificați și necesitatea de a angaja muncitori străini, majoritatea refugiați.** (Conform cercetărilor Institutului Bertelsmann, numărul persoanelor angajate în Germania va scădea cu 36% în anul 2050, lucru care ar putea duce la o creștere semnificativă a costurilor forței de muncă, combinată cu o scădere a ofertei de muncă și va contribui la o spirală inflaționistă care va cauza o pierdere a puterii de cumpărare a monedei având consecințe negative asupra pensionarilor din Germania).

Extrase din date și statistici analizate în studiu

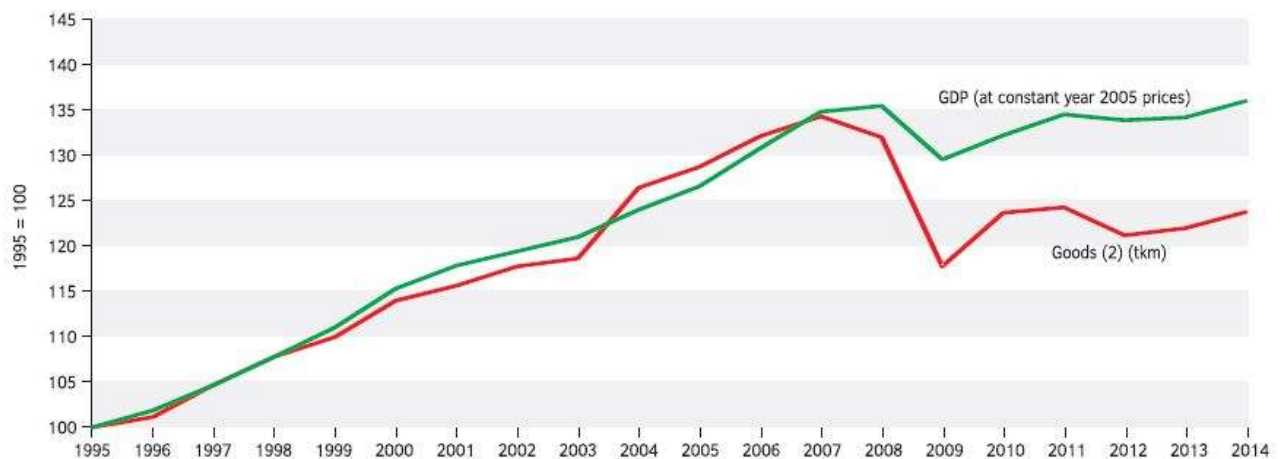
Top 100 în Serviciile Europene de Transport și Logistică în anii 2015/2016, Fraunhofer, Nürnberg

Conform listei cu primele 100 companii de logistică la nivel mondial în anii 2015/2016, cel puțin două companii germane sunt printre primele cinci companii din acest sector, dintre care una se află pe primul loc. În comparație cu lista din anii 2013/2014, se observă un avans al companiilor germane în acest segment de piață. În 2013/2014 doar o singură firmă germană ocupa un loc în primele 5 la nivel mondial.

În ceea ce privește piața de logistică în Europa, **companiile germane și franceze se poziționează pe primele 10 locuri**, aflându-se în aceeași poziție ca în anii anteriori.

Conform celor mai recente date Eurostat (2013), transportul rutier în UE însumează peste 2,9 milioane de angajați și conform metodologiei statisticilor de transport rutier bazată pe Regulamentul nr. 1172/1998 privind rapoartele statistice cu privire la transportul rutier de mărfuri, începând cu 2014 s-a observat o creștere vizibilă în transportul rutier de mărfuri și, după cum se pare, acest lucru poate însemna revenirea la tendința de dinainte de criza din 2008.

Impactul transportului rutier de mărfuri în UE în perioada 1995-2014



Sursa: Mobilitate și Transport, Comisia Europeană, 2016

Transport rutier de mărfuri în statele membre ale UE în 2013, în comparație cu PIB

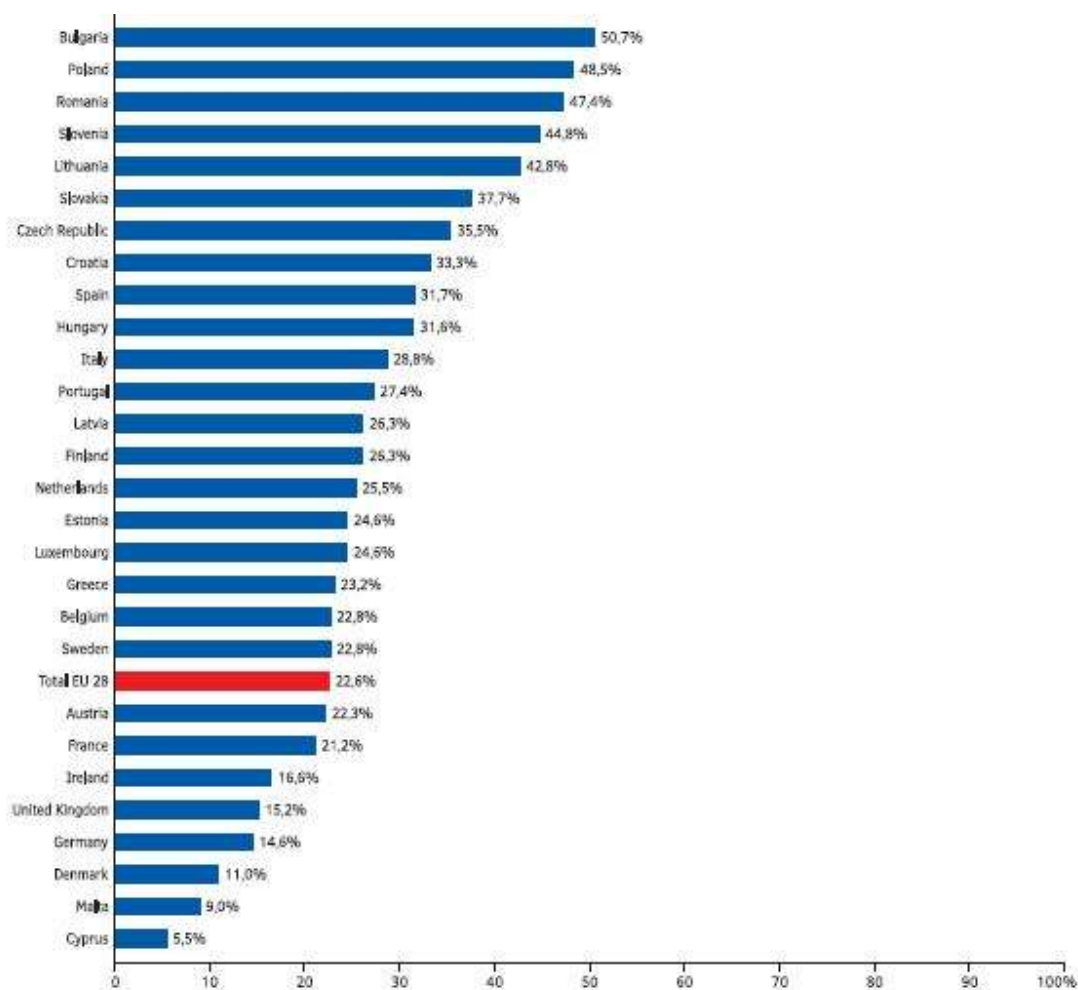
După cum se observă în tabelul alăturat, Germania și Franța sunt lideri în ceea ce privește produsul intern brut. Ponderea acestora în cota comună din PIB-ul Uniunii Europene în 2013 a fost de 36,4%. Germania și Franța sunt, de asemenea, liderii UE în transportul rutier de mărfuri. Germania se caracterizează prin cel mai mare volum de transport (2,938 milioane de tone) și numărul de persoane angajate în acest sector (409,9 mii persoane), în timp ce Franța conduce la venituri (43,7 miliarde euro).

State	GDP (EUR millions)	Road freight transport			
		Turnover (EUR millions)	Volume of carriage (thousand tons)	Staffing (thousands)	Number of companies
Austria	322,539	9,087	325,475	57.9	6,570
Belgium	391,712	10,990	300,608	59.9	8,201
Bulgaria	42,012	2,904	160,127	55.7	10,575
Croatia	43,487	1,204	67,512	20.1	5,891
Cyprus	18,118	129	16,122	1.9	895
Czech Republic	157,742	7,486	351,517	113.9	30,739
Denmark	258,743	5,453	173,917	32.8	5,150
Estonia	18,890	1,259	31,080	15.1	2,873
Finland	203,338	6,024	274,637	45.5	10,370
France	2,115,256	43,679	1,999,869	351.8	37,676
Greece	180,654	2,668	480,794	34.8	19,351
Spain	1,025,634	29,996	1,124,480	305.8	108,173
The Netherlands	652,748	19,275	604,692	113.5	11,156
Ireland	180,209	2,855	107,222	19.8	3,939
Lithuania	35,002	3,260	52,346	52.8	4,891
Luxembourg	46,353	1,201	51,480	7.6	461
Latvia	22,816	1,389	60,610	23.9	3,310
Malta	7,631	103	n/a	1.1	404
Germany	2,826,240	39,194	2,938,702	409.9	35,852
Poland	394,721	20,281	1,300,608	293.6	77,141
Portugal	170,269	4,796	148,177	58.8	8,287
Romania	144,254	6,083	191,554	113.8	22,622
Slovakia	74,170	2,961	129,032	38.9	8,105
Slovenia	35,917	2,118	65,340	20.4	5,561
Sweden	435,752	11,191	281,177	75.9	15,006
Hungary	101,483	4,813	169,211	65.1	14,149
United Kingdom	2,048,328	28,222	1,507,108	242.5	33,527
Italy	1,604,599	42,562	1,023,872	304.9	72,723
Total EU 28	13,558,618	311,181	13,937,269	2,938.0	563,598
Median	175,239	5,133	191,554	56.8	9,329

Sursa: Eurostat

Ponderea transportului rutier de mărfuri în totalul veniturilor din transporturi în statele membre ale UE în 2013

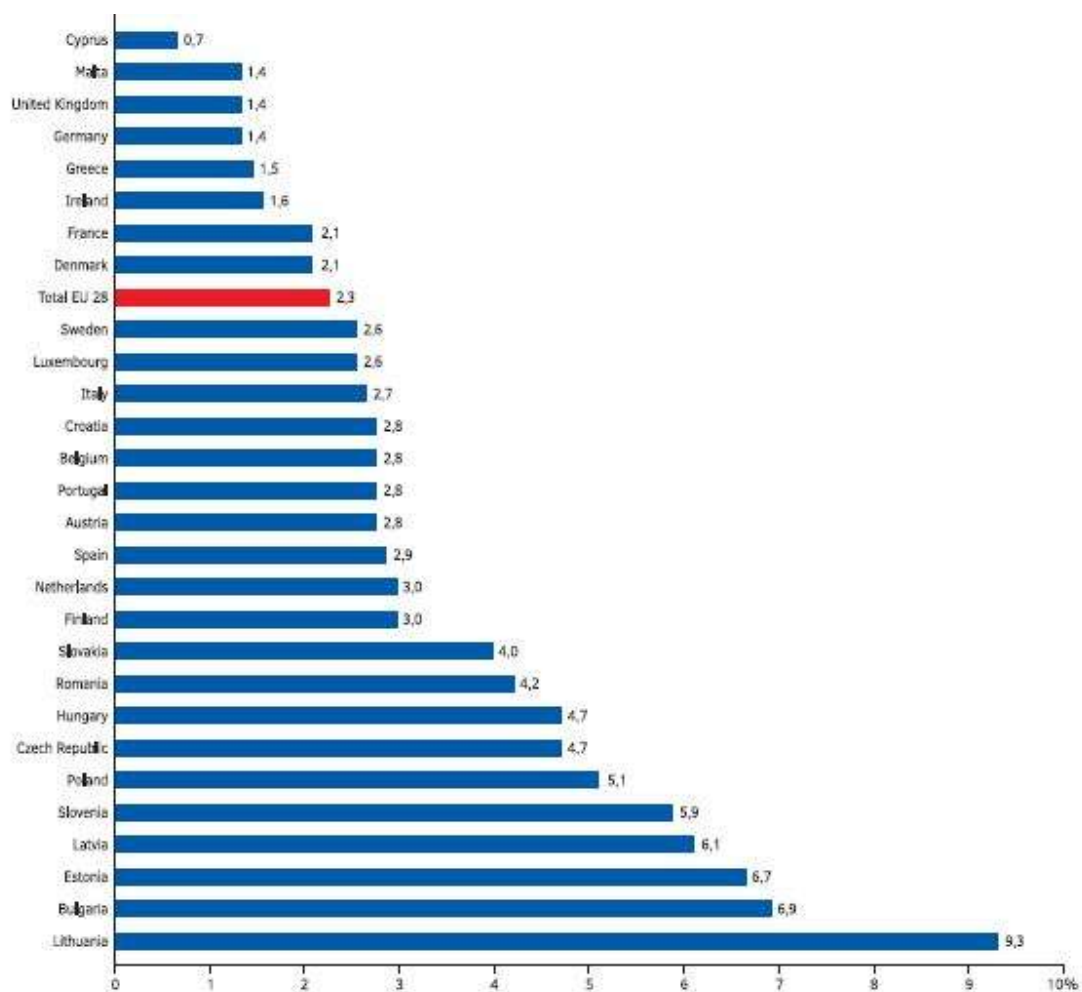
Țările în care transportul rutier de mărfuri are o importanță foarte mare pentru economie sunt, în cea mai mare parte, țările baltice (Lituania, Letonia și Estonia) și Bulgaria. La polul opus se află Cipru și Malta (state insulare mici), precum și Marea Britanie și Germania (cele mai mari economii din UE).



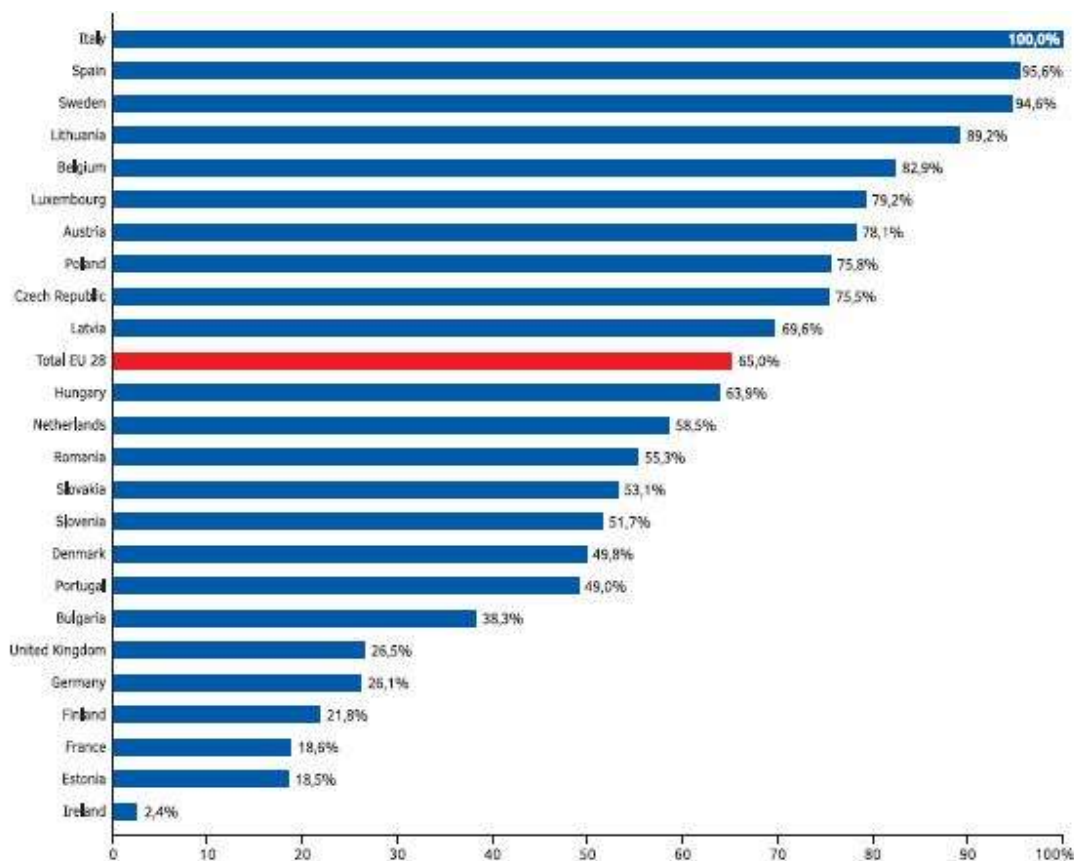
Sursa : Eurostat

Ponderea transportului rutier de mărfuri reflectată în PIB-ul statelor membre ale UE în 2013

Franța și Germania sunt de o importanță majoră în operațiunile de cabotaj efectuate în Europa. Pentru 17 state membre ale UE, cabotajul doar pe teritoriile celor două state reprezintă de la 49% până la 100% din totalul operațiunilor de cabotaj. Pentru 3 țări (Italia, Spania și Suedia), acest procent este de peste 90%. Valoarea medie este de 56,9%, și se apropie de valoarea înregistrată în Olanda (58,5%) respectiv România (55,3%).



Ponderea operațiilor de cabotaj în Germania și Franța în comparație cu celelalte State Membre ale UE în 2010



La 6 martie 2015 firmele de transport din mai multe state membre ale UE au depus la Tribunalul Constituțional Federal din Karlsruhe o plângere constituțională împotriva aplicării legii salariului minim. Petiționarii au invocat o **neconformitate flagrantă, a §§ 16, 17 II, 20 din legea MiLoG, cu legislația UE (articolul 8 din Regulamentul Roma I - privind necesitatea prezentării unei documentații extinse și asigurării unei raportări - de asemenea, pentru transportul transfrontalier, efectuat cu o licență europeană), precum și neconformitatea evidentă cu articolul 12 din Legea de Bază.**

Conform hotărârii CEJ în cauza Ruffert19, competitivitatea în cazul contractorilor din state în care salariile angajaților sunt mai mici, este un aspect ce trebuie protejat, astfel încât libera circulație a serviciilor să fie asigurată.

Hotărârea CEJ, care prevede în mod explicit că obligațiile contractuale între părțile contractante (angajator angajat), în cazul în care angajatul își desfășoară activitatea în mai multe țări și, în lumina tuturor elementelor care caracterizează această activitate, ar trebui să fie considerate ca fiind cea mai mare parte a obligațiilor angajatului față de angajator (hotărârea CEJ din 15 martie 2011, în cauza C-29/10), locul în care un angajat își desfășoară activitatea și în care se întoarce după terminarea acesteia (hotărârea CEJ din 15 martie 2011, în cauza C-29/10; hotărârea CEJ din 9 ianuarie 1997, în cauza C-383/95, hotărârea CEJ din 10 aprilie 2003 în cauza C-437/00), în timp ce, ținând cont de faptul că transportul rutier în UE se caracterizează prin natura sa internațională și de mare frecvență și, de asemenea, prin variabilitatea operațiunilor globale de transport, excluzând astfel posibilitatea de a aplica integral Directiva 96/71 / CE a Parlamentului

European și a Consiliului din 16 decembrie 1996 privind detașarea lucrătorilor în cadrul prestării de Servicii.

Pentru statele din așa-numita „Uniune Europeană veche“, dumpingul social este o practică protecționistă, care, după stabilirea legislației europene relevante, va deveni unul dintre instrumentele necesare pentru a spori avantajele competitive deja existente. Propunerile minime salariale sunt oferite oarecum întâmplător, astfel încât salariile în statele dezvoltate, deși stabilite la un nivel minim, sunt oricum mai mari în practică. În același timp, un număr de 18 state membre ale UE au un salariu minim care este cu mult sub nivelul minim de salarizare adoptat prin legea MiLoG (8,50 EUR). În Bulgaria, salariul minim este cu 673% mai mic decât în Germania, în România este cu 554% mai mic, iar în Lituania cu 372% mai mic.

Distribuția salariului mediu pe oră în domeniul transportului și logisticii în 2014 în statele UE, arată că, în 19 state, acest salariu a fost mai mic decât suma de 8,5 euro / h în vigoare în Germania. Dacă a fost necesar să se mărească salariul minim pe oră în transport până la salariul minim stabilit în Germania, creșterea costurilor pentru companiile de transport și logistică per angajat ar fi de la 0,6 EUR în Portugalia la 6,4 euro în Bulgaria, ceea ce înseamnă salariul mediu în transporturi ar trebui să crească de la 7,9% (Portugalia) până la 306,7% (Bulgaria).

Astfel, dacă este cunoscut faptul că o diferență extremă în nivelul general al salariului minim reprezintă un obstacol semnificativ pentru armonizarea rapidă a salariului minim, aplicarea forțată a unei astfel de soluții ar fi complet nejustificată. Pe de altă parte, poate că o soluție de compromis ar fi includerea întregii diurne în salariul minim per lucrător detașat, mai degrabă decât doar o parte din aceasta, minus costurile de deplasare, cazare și masă. O astfel de soluție ar contribui cu siguranță la reducerea concurenței asimetrice, din statele respective. Totuși, ar trebui să se ajungă la consens politic în acest sens, bine fondat pe hotărârile CJUE. O alocație zilnică destinată să asigure protecția socială a lucrătorilor în cauză, care compensează dezavantajele pe implicate de detașare, ca urmare a faptului că angajații sunt scoși din mediul lor obișnuit, a fost calificată de CJUE ca o indemnizație plătită lucrătorului detașat, în conformitate cu articolul 3 punctul 7, al doilea paragraf din Directiva 96/71 și este considerată a fi o parte a salariului minim, cu excepția cazului în care include rambursarea cheltuielilor efective pentru detașare (cum ar fi cheltuielile de transport, masă și cazare).