

Anche la Germania si è dotata di una Legge sul salario minimo, in applicazione dal 1° gennaio 2015. La soglia retributiva oraria fissata dalla legge tedesca si applica, salvo alcune eccezioni transitorie, a tutti i lavoratori dipendenti e a tutti i settori industriali, compreso quello del trasporto stradale. La normativa include i dipendenti che operano in Germania anche se il rapporto di lavoro non è instaurato in base alla legge tedesca e nel settore del trasporto stradale si applica alle imprese stabilite all'estero (Stati dell'Ue o Paesi terzi), quando inviano o distaccano lavoratori in Germania per eseguire trasporti internazionali di importazione/esportazione o interni al territorio tedesco (cabotaggio). Inizialmente era prevista l'applicazione anche per i trasporti in transito, ma in seguito ad un incontro tra i ministri del Lavoro tedesco e polacco è stata decisa la sospensione per i trasporti in transito. Una situazione temporanea che si applicherà fino a quando la Commissione Europea non si pronuncerà su alcune questioni giuridiche. Pertanto, il conducente di un'impresa estera ha diritto ad una retribuzione oraria non inferiore all'importo stabilito dalla legge per le prestazioni di lavoro (guida e altre attività del tempo di lavoro, ma escluse, fra l'altro, le pause) rese nel periodo in cui opera in tale Paese. Il sistema è impostato su una soglia minima retributiva, pari a 8,50 euro (ogni due anni la Commissione "ad hoc" provvederà all'aggiornamento) e su obblighi affiancati volti a consentire la verifica da parte delle autorità tedesche del rispetto delle nuove disposizioni. Qualunque intesa volta a limitare o escludere il diritto al pagamento di tale importo è nulla. Nonostante il riferimento a una tariffa minima oraria, il lavoratore non deve, per ciò solo, essere pagato a ore, essendo ammessi salari mensili, settimanali e così via, a condizione che la paga media non sia inferiore a tale cifra.

Obblighi di comunicazione preventiva e tenuta dei documenti

Il sito delle dogane tedesche, di consultazione non semplice, presenta, allo stato, spiegazioni in tedesco, inglese e francese, pur con l'avviso che queste due non sono aggiornate. In ogni caso, la consultazione attenta del sito appare sempre necessaria, anche per ogni eventuale integrazione delle notizie. Le imprese di trasporto stabilite all'estero debbono presentare alla Bundesfinanzdirektion West di Colonia, prima di eseguire attività di trasporto in tale Paese, una dichiarazione con gli estremi dell'impresa e i seguenti elementi:

- il settore cui il lavoratore è destinato;
- nome, cognome e data di nascita del lavoratore;
- inizio e durata stimata delle operazioni di trasporto in territorio tedesco;
- luogo in cui i documenti sono conservati;
- l'impegno, nel caso di conservazione dei documenti fuori della Germania, che, ad eventuale richiesta delle autorità di tale Paese, il datore di lavoro fornirà le prove che al conducente è stato corrisposto un salario minimo orario conforme a quello tedesco.

La comunicazione scritta, in tedesco, va resa con il formulario contraddistinto dal numero 033037, reperibile on-line sul sito delle Dogane tedesche, all'indirizzo: www.zoll.de, seguendo

il percorso: Startseite > Fachthemen > Arbeit > Meldungen bei Entsendung. Essendo il trasporto su strada attività esclusivamente mobile, la notifica si presenta con il formulario di "Pianificazione dell'attività", includendo le informazioni sulle operazioni programmate per un periodo fino a 6 mesi, a prescindere dagli impieghi a tempo pieno o parziale. La comunicazione deve contenere la lista dei conducenti e di tutti i trasporti previsti nel periodo, che troveranno copertura nella notifica. Per quanto di poco chiara lettura, sembra che una procedura in parte differente necessiti per il ricorso ad autisti di agenzia di lavoro interinale, anch'essa responsabilizzata per l'aspetto salari. Alla trasmissione dei formulari non consegue una conferma di ricezione. Pertanto è necessario conservare il rapporto di invio del fax, quale prova del rispetto dei termini. Condizione imprescindibile della correttezza del trasporto è la notifica preventiva all'accesso in Germania, persino il giorno del trasporto, ma sempre prima dell'ingresso. I cambiamenti della programmazione notificata non richiederebbero comunicazione di modifica. Il datore di lavoro deve registrare, entro sette giorni al massimo da quando l'operazione di trasporto è stata effettuata, inizio, fine e durata oraria del lavoro svolto nel territorio tedesco.

Presentazione dei documenti di prova e sanzioni

La documentazione relativa al tempo di lavoro, salario e ad ogni mezzo di prova può essere conservata presso la sede dell'impresa estera che effettua i trasporti, senza necessità di un rappresentante in Germania per produrre gli atti, trasmissibili "da remoto". Nell'occasione il formulario di notifica va firmato anche nello specifico campo della citata dichiarazione di impegno a fornire, a richiesta, la documentazione alle Dogane. Tali adempimenti esauriscono gli obblighi formali dell'impresa e non vi è onere per il conducente, che deve, però, essere in possesso dei documenti personali, di recare a bordo elementi di prova di rispetto della soglia di salario minimo. L'impianto normativo è assistito da sanzioni pecuniarie serie, che, per omesso invio del formulario o per compilazione non corretta, possono raggiungere 30.000 euro e, addirittura 500.000 euro, per il mancato o ritardato pagamento del salario minimo.

Le prime reazioni esterne alla Germania

La decisione della Germania, in prima battuta, ha generato talvolta preoccupazioni per l'aggiunta di oneri procedurali che la normativa impone anche alle imprese non tedesche, talaltra veri e propri allarmi nei settori dell'autotrasporto, specie in quei Paesi i cui salari minimi o, comunque, effettivi, si collocano a livelli distanti dalla quota minima tedesca. Sull'aggravio burocratico sono stati espressi dubbi di compatibilità con le disposizioni europee anche da associazioni di Paesi della vecchia Europa, che richiamandosi agli importi già più alti che verrebbero pagati (quindi quasi "fatto notorio" non avente necessità di certificazione), ritengono improprio che le loro imprese siano assoggettate all'obbligo di notifica. Viceversa, l'accusa mossa da settori del trasporto dell'Europa dell'Est (ponendosi addirittura la domanda: "Quo vadis Europa?") è quella di intaccare il principio di libera prestazione dei servizi con la creazione di barriere protezionistiche, accomunando, peraltro, l'iniziativa a quella precedente francese sul riposo dei conducenti nel veicolo. Da notizie diffuse via web emerge che anche il Regno Unito avrebbe fatto sondaggi presso la Commissione per verificare se il requisito introdotto dalle

norme tedesche sia proporzionato e praticabile, mentre Polonia, Ungheria e altri Stati membri avrebbero contestato vivamente l'iniziativa e varie interrogazioni sono state presentate al Parlamento europeo. La Commissione è, pertanto, informata e ha ricevuto sollecitazioni a fini di valutazione della problematica sulla scorta delle quali è intervenuta per chiedere chiarimenti alla Germania.

Riflessi della misura e riflessioni sul trasporto italiano

Riguardo al trasporto italiano, ad un primo impatto, nel periodo immediatamente precedente all'applicazione della legge tedesca, sono emersi approcci fra loro diversi, ma anche avanzati elementi di perplessità. Può osservarsi che, almeno sulla scorta del contratto collettivo di lavoro Logistica e trasporto merci, l'importo orario fissato dalla normativa tedesca non sembra porsi a livelli critici. Gli adempimenti procedurali introdotti, viceversa, richiedono certamente almeno un supplemento di impegno per gli obblighi di comunicazione, conservazione ed eventuale esibizione/trasmisione successiva della documentazione attestante l'attività. Inoltre, l'obbligo attuale di utilizzo della lingua tedesca indubbiamente non agevola. La facoltà di concentrare la comunicazione sul programma di attività per periodi semestrali, prescindendo da cambiamenti successivi, che ora sembra ammessa, rende meno pesante l'adempimento. Stante la dimensione delle sanzioni massime, è auspicabile che non si possa incappare nelle stesse per mero lieve errore procedurale/amministrativo. In ogni caso, essendo la legge riferita ai lavoratori dipendenti e non a quelli autonomi, è chiaro che la platea di interessati, stante la struttura del settore del trasporto nazionale, si riduce sensibilmente rispetto al complesso delle imprese, pur non rimanendo trascurabile. La gestione che della misura andranno a fare le Autorità tedesche (si pensi, ad es., al dubbio sulla frequenza di eventuale richiesta successiva di documenti di prova), contribuirà a inquadrarne meglio la portata.

L'attesa degli esiti dell'azione della Commissione Ue e il problema dello stato del mercato del trasporto

In merito all'azione della Commissione Europea, che si è comunque attivata, non è facile indovinare l'esito finale. Come sopra emerso, un salario minimo legislativamente determinato a livello dell'Unione non esiste. La Commissione ha inteso sottolineare nella sua Relazione sullo stato del mercato europeo del trasporto stradale, del 14 aprile 2014, che "Non spetta, tuttavia, all'Ue, né è un obiettivo del mercato unico, livellare i costi" (par. 7.2). Va, tuttavia, sottolineato, quanto meno ove si ricada effettivamente nelle previsioni della direttiva 96/71 sul distacco (come ad esempio, potrebbe accadere nel cabotaggio; regolamento 1072/2009, considerando 17), che il rispetto dei livelli minimi di retribuzione vigenti nel luogo in cui si svolge l'attività è già previsto. L'assoggettamento però di alcune tipologie di trasporto, sebbene esclusi, per ora, i transiti, è invece meno facile da intendere, così come è evidente che la norma tedesca risulta introdurre nuovi adempimenti a carattere generale con una normativa nazionale, potendosi

inserire in una serie analoga di interventi, anche diversificati, di singoli stati membri, ma in un contesto di mercato unico. D'altro canto, va osservato, che la questione della concorrenza più o meno leale nel settore dei trasporti, specie per l'attività di cabotaggio, in un mercato aperto come quello europeo, è stata posta ripetutamente all'attenzione della Commissione, da vari Paesi membri più sensibili, fra cui l'Italia. Specie in questo lungo periodo di crisi sono state denunciate nuove pratiche definite di "dumping sociale" (e "fiscale"). Infatti, stimolato dal contesto economico difficile, il settore del trasporto stradale vede crescere fenomeni atti a minare le condizioni di impiego dei conducenti e ad intaccare seriamente la sana concorrenza. La gara alla conquista o al mantenimento del mercato basata solo sul massimo ribasso dei prezzi può favorire tali fenomeni, in cui sicurezza, equilibrio del settore e condizioni di lavoro degli autisti entrano in sofferenza. Esaminata in questi termini, l'iniziativa tedesca, ove in sede europea non incontri "pollice verso", sembra porsi quale possibile strumento atto a incidere su pratiche frequentemente lamentate e, comunque, ammesso che i controlli da parte tedesca siano realmente possibili ed efficaci, pare anche suscettibile di generare cali dei flussi di accesso in Germania per lo svolgimento di trasporti su strada. Un interrogativo emerge, in ogni caso, su quali possano essere i limiti di incremento dei salari per il "tempo di lavoro" dei propri autisti in territorio tedesco che le imprese di vari Paesi largamente dipendenti dal trasporto esterno al proprio bacino nazionale possono reggere per mantenere la presenza nel mercato tedesco. E' da chiedersi, in conseguenza, se tali imprese non pensino anche a riprogrammare, nei limiti del possibile, almeno in parte le loro attività riorientandosi verso mercati in cui i vincoli salariali e burocratici sono minori. Viceversa, appare anche chiaro perché, seppure non unanimemente, sono emersi nel settore del trasporto nazionale auspici di imitazione della decisione tedesca, vista come possibile strumento atto ad arginare una competizione valutata distorta. Ciò in assenza di percorribili strade verso un salario minimo di livello saggiamente adeguato nell'ambito dell'intera Ue.