

Driver Inc

Mula pa noong Agosto 2018, nagbabala na ang Canadian Trucking Alliance at ang mga panlalawigang asosasyon ng trucking tungkol sa Driver Inc. Habang abala ang ating industriya – at ang mundo – dahil sa COVID-19, ang katotohanan ay hindi lang hindi nawala ang Driver Inc, ngunit nakakuha ito ng suporta. Dahil dito, ang mga alalahanin tungkol sa anomalyang ito ay ipinaabot sa iba't ibang antas ng gobyerno. Kaya ano ito at ano ang mga hakbang na magagawa para maalis ito sa higit pang pagdumi sa ating industriya?

Ano ang Driver Inc?

Ayon sa unang press release ng CTA tungkol sa Driver Inc noong 2018, ito ay “modelo na batay sa mga pangkomersyal na driver na hindi nagmamay-ari/uumupa o nagpapatakbo ng sarili nilang sasakyan, na nagiging korporasyon at tumatanggap ng mga bayad mula sa kanilang carrier nang walang mga source deduction (bawas sa sahod).” Sa pinakasimpleng paraan, ang mga driver ng Driver Inc ay mga driver ng kumpanya na binabayaran sa “palabat-bunga” na paraan, sa mas mapagkumpitensyang halaga dahil walang mga source deduction o iba pang remittance na binabayaran, tuuld ng WCB, overtime, o iba pang mga halaga. Ang inuuwing bayad para sa mga driver na ito ay katumbas ng sa mga driver na nagtatrabaho sa mga lehitimong carrier; gayunpaman, katumbas lang ito dahil hindi binabayaran ang mga remittance. Ito ay magiging higit na mas mababa kapag isinama na sa pagkalkula ng bayad ang mga source deduction. Gayunpaman, dahil hindi binabayaran ng carrier o ng driver ang mga remittance, mukhang katumbas ang “inuuwing” bayad. Kaya ito ang nagbibigay-daan sa carrier na mag-operate sa mga mababang presyo, na naglalagay sa mga ito sa ilegal na mapagkumpitensyang kalamangan at inilalagay sa panganib ang kanilang mga empleyado sa Driver Inc.

Maraming salik ang isinasaalang-alang ng Canada Revenue Agency kapag tinutukoy kung ang isang tao ay empleyado o self-employed; sa industriya ng trucking, ang pinakamalaking tanong ay kung sino ang nagmamay-ari/nagbabayad sa truck? Kung sa inyo ang truck (o ang magbabayad nito) at nag-ooperate bilang may-ari at operator na nagbabayad ng inyong mga remittance batay sa T4A ninyo, kung gayon, hindi kayo kabilang sa Driver Inc. Ang pinakamalaking babala sa mga panloloko ng Driver Inc ay ang mga “self-employed” na tao na hindi nagbibigay ng sarili nilang kagamitan; ito ay sinasadyang maling pagtukoy para maiwasan ang pagbabayad ng mga kinakailangang remittance.

Paano nakakaapekto sa industriya ang Driver Inc?

Bagaman ang panlolokong ito ay muhang pawang kumbinyenteng palusot ng mga carreier para masamantala, may mga seryosong kahihinatnan na nauugnay sa Driver Inc.

Napakadalas, hindi ginagawa ang mga remittance sa WCB, ng alinman sa carrier o driver na gumagamit ng ganitong panloloko. Gusto ba ninyong magtrabaho sa ari-arian ninyo ang isang tao na walang coverage sa WCB? Kung mapipinsala ang mga driver na ito, napakadalas wala silang sariling coverage.

Kung hindi binabayaran ang katulad ng WCB, ano ang iba pang mga shortcut ang ginagawa tungkol sa kaligtasan ng driver? Ano ang kondisyon ng kanilang kagamitan? Mayroon ba silang tamang coverage ng insurance para sa hinahatid na kargamento? Paano pa sila nanloloko hindi lang ng kanilang mga driver, ngunit pati rin ng kanilang mga customer, para maghatid ng kargamento sa bawas na presyo? Dagdaga pa rito, paano nalalagay sa panganib ang kaligtasan ng pangkalahatang publiko? Ano ang nakasulat sa kanilang mga log book, at nag-ooperate ba sila nang ayon sa mga regulasyon sa mga oras ng pagseserbisyo? Kung kayo ay nagsi-ship, tumatanggap, o iba pang carrier na gumagamit ng third party na carrier, ang mga ito ay ang mga napakatunay na alalahanin na dapat ninyong isaalang-alang bago suportahan ang mga carrier ng Driver Inc.

Ang mga lehitimong carrier ay naapektuhan din ng Driver Inc. Sa pamamagitan ng maling pag-uri sa mga empleyado bilang mga independent contractor para makatipid sa mga gastos sa payroll, maaaring magalok ang mga carrier ng Driver Inc ng mas mababang mga presyo. Ibig sabihin nito, kakailangan ng kumpanya ninyo na suriin ang mga presyo para makasabay sa kanila. Tinatayang halos 35% mas mababa ang mga gastos sa payroll para sa mga kumpanya ng Driver Inc kaysa sa mga grupong sumusunod sa batas – paano ito makakaapekto sa mga presyo na mai-aalok ninyo at paano kayo makakasabay sa mga ito? Sa industriya na maliit na ang kinikita, kaya pa ba nating paliitin ang mga ito para makasabay sa carrier na nag-ooperate sa labas ng kanilang mga legal na obligasyon?

Panghuli, dahil sa Driver Inc, tinatayang \$1 bilyon taun-taon ang nagagastos ng gobyerno ng Canada. Matapos makita ang mga halagang kaugnay sa mga serbisyo sa pagpapatakbo, sa lalawigan at pederal, sa panahon ng pandemyang ito, ang lahat ng antas ng gobyerno ay kailangang magkaroon ng lahat mapagkukunan ng pananalapi na mahahanap nila. Ang pagsuporta sa mga carrier ng Driver Inc para kumita nang malaki dahil mas mura ang kanilang presyo mula Winnipeg hanggang Vancouver ay walang malasakit na paraan para lumahok sa pamumuhay sa Canada, kung saan iniaambag nating lahat ang ating bahagi.

Pagtingin sa Mangyayari sa Hinaharap

Ano ang magagawa tungkol sa Driver Inc? Nakikipagtulungan ang mga panlalawigang asosasyon ng trucking at ang Canadian Trucking Alliance sa iba't ibang gobyerno para alertuhan sila sa anomalyang ito. Sa Manitoba, sinamantala namin ang pagkakataon na talakayin ang isyung ito sa aming lokal na tanggapan ng ESDC (Employment & Service Development Canada), WCB Manitoba, MPI, at Motor Carrier Division. Alam ng lahat ng departamento na nag-ooperate ang Driver Inc sa Manitoba at nababahala sila.

Ano ang magagawa ng industriya para mapigilan ang Driver Inc? Kung may alam kayong kumpanyang nag-ooperate sa ganitong panloloko, iulat ang mga ito sa inyong panlalawigang asosasyon ng trucking, na maaaring ipaabot nang maayos ang isyu sa inyong lalawigan. Kung kayo ay nagsi-ship, tumatanggap, o carrier, iwasang makipagnegosyo sa kanila.

Kung kayo ay carrier na kumukuha ng mga self-employed na tao, mga may-ari at operator o mga independent contractor at hindi kayo kumukuha ng mga source deduction, dapat kayong magbigay ng mga T4A sa mga contractor na iyon, gaya ng pagbibigay ninyo ng mga T4 sa mga empleyado. Kasama sa T4A ang lahat ng halagang binayaran sa self-employed na tao, na magagamit ang slip na ito para mag-file ng kanilang mga buwis at magsumite ng mga kinakailangang remittance. Sa pagbibigay ng mga T4A sa mga empleyadong ito, susunod kayo sa mga regulasyon ng CRA.

Panghuli, kung kayo ay driver na hindi alam ang pagiging ilegal ng ganitong panloloko sa pagkuha ng empleyado, alamin ang inyong mga karapatan. Ang mga tunay na may-ari at operator ay hindi problema sa Driver Inc; sila ay mga lehitimong may-ari ng negosyo. Ang problema ay ang mga gustong makakuha ng mga benepisyo mula sa pagiging may-ari ng negosyo habang iniwasan ang mga pinansyal na obligasyon para maging kabilang sa mapagsamantalang pagpepresyo. Maaari kayong manatiling maging isang korporasyon, ngunit bilang dependant contractor, at itituring kayong personal service business (o PSB) na nag-ooperate sa ilalim ng iba't ibang sukatan sa pagbubuwis (kilala rin bilang incorporated na empleyado). Makakatanggap kayo ng T4A slip, at kakailanganin ninyong kumpletuhin ang T2 Corporate Income Tax Return pati rin ang T1 Personal Income Tax and Benefit Return.

Kung ang carrier na pinagtatrabahuhan ninyo ay ayaw magbigay nito, kailangan ninyong pag-isipan ang mga susunod ninyong hakbang: lumipat sa isang carrier na nag-ooperate nang patas at binabayaran nang

maayos ang kanilang mga driver AT kanilang mga remittance, o patuloy na magtrabaho sa kumpanyang sinasadyang umiwas sa mga obligasyon para makatipid? Gaano katagal kayong magtitiis na makipagsapalaran?

Kailangan pa ng mga mapagkukunan?

Kayo ba ay incorporated ngunit isinasagawa ang mga tungkulin ng isang empleyado? Alamin ang inyong mga obligasyon sa buwis.

http://cantruck.ca/wp-content/uploads/2020/03/Canada-Revenue-Agency_public.pdf

CTA Shipper campaign (idaragdag sa site ng MTA)