



Trace 2

Aplicarea eficientă și armonizată a Pachetului Mobilitate 1

PREPARAT DE: CORTE, ETF, IRU și SQUARIS Consultants



Cu sprijinul: Severine Piccard

Versiunea finală
MOVE/C1/SER/2021-274/SI2.870921
MOVE/2021/OP/0006

PENTRU

COMISIA EUROPEANĂ

Direcția Generală Mobilitate și Transporturi
Direcția C - Terenuri
Unitatea C.1 - Transport rutier
1049 Bruxelles
E-mail: Move-C1-Secretariat@ec.europa.eu

AVERTISMENT - Acest document este o notă orientativă, iar recomandările incluse aici nu sunt obligatorii. Acesta a fost creat de către autori în conformitate cu numărul de contract: MOVE/C1/SER/2021-274/SI2.870921 (MOVE/2021/OP/0006) cu Uniunea Europeană. Opiniile exprimate sunt doar ale contractantului și nu reprezintă poziția oficială a autorității contractante.

Versiunea originală în limba engleză a acestui document a fost tradusă în limba dumneavoastră cu ajutorul unui software. Aceasta nu este o traducere oficială. În caz de neconcordanță, versiunea originală în limba engleză a documentului va prevala.

Documentul de orientare TRACE2 privind aplicarea Directivei 2020/1057 - Detașarea conducătorilor auto



Cuprins

1. Introducere	1
2. Înțelegerea regulilor	3
2.1 Interacțiunea dintre <i>lex specialis</i> și normele UE conexe.....	3
2.2 Operațiunile de transport rutier - în cadrul sau în afara detașării?	4
2.2.1 Reguli aplicabile transportului de marfă.....	4
2.2.2 Reguli aplicabile transportului de pasageri	8
2.3 Detașare sau nu - condiții de angajare aplicabile	11
2.3.1 Remunerare și indemnizații	12
2.3.2 Calcularea duratei de detașare	13
2.4 Alte cazuri	14
2.4.1 Conducători auto angajați prin intermediul agențiilor de muncă temporară	14
2.4.2 Transferul în interiorul societății	14
2.4.3 Operațiuni cu țări terțe	14
2.4.4 Conducători auto independenți	15
3. Aplicarea normelor	17
3.1 Norme administrative și măsuri de control	17
3.2 Inspecții rutiere.....	19
3.2.1 Obiectiv.....	19
3.2.2 Documente care ar trebui solicitate și ce trebuie căutat.....	19
3.2.3 Stegulețe roșii.....	28
3.2.4 Posibile modalități de a proceda la inspecțiile rutiere: Secvență și listă de întrebări. 30	
3.3 Inspecțiile IMI.....	36
3.3.1 Prezentare generală a modulelor IMI.....	36
3.3.2 Obiective	38
3.3.3 Documente care pot fi solicitate	38
3.4 Cooperarea între autorități.....	40
3.4.1 Asistență reciprocă cu statul membru de stabilire	40
3.4.2 Rolul partenerilor sociali.....	40
Anexa 1: Când un șofer intră sau iese din domeniul de aplicare a normelor de detașare: explicații pentru transportul de marfă.	41
Anexa 2: Când un șofer intră sau iese din domeniul de aplicare a normelor de detașare: explicații pentru transportul de călători.....	64
Anexa 3: Determinarea legislației muncii aplicabile - <i>Regulamentul Roma I</i>	74

Abrevieri și acronime

CJUE	Curtea de Justiție a Uniunii Europene
UE	Uniunea Europeană
DG MOVE	Direcția Generală Mobilitate și Transporturi
IMI	Informații privind piața internă (sistem)
ÎNTREBĂRI ȘI RĂSPUNSURI	Întrebări și răspunsuri
RTPD	Declarație de detașare pentru transportul rutier

Lista de casete, figuri, tabele

Caseta 1 - Detașare - termeni și condiții aplicabile în conformitate cu standardele țării gazdă	12
Caseta 2 - Importanța canalelor de comunicare între autoritățile de aplicare a legii	19
Caseta 3 - Exemplu de declarație de detașare	21
Caseta 4 Scanarea pe drum, pas cu pas	26
Caseta 5 - Lista de întrebări pentru controalele rutiere în transportul de mărfuri	32
Caseta 6 - Listă de întrebări pentru controalele rutiere privind transportul de pasageri	33
Caseta 7 - Indicii pentru determinarea locului de muncă obișnuit al conducătorilor auto	76
Figura 1 O abordare pas cu pas a controalelor rutiere.....	31
Figura 2 - Abordarea pas cu pas pentru transportul de mărfuri	34
Figura 3 - Abordarea pas cu pas pentru transportul de pasageri	35
Tabelul 1 - Reguli aplicabile transportului de marfă - o prezentare generală	7
Tabelul 2 - Prezentare generală a lex specialis în ceea ce privește transportul de persoane....	10

1. Introducere

Prezentul document se referă la aplicarea normelor de detașare în sectorul transportului rutier, astfel cum au fost modificate de pilonul social al Pachetului Mobilitate I¹. Aplicarea cu succes a normelor² va depinde în mare măsură de o înțelegere comună și aprofundată a normelor aplicabile și de o cooperare eficientă între toate autoritățile competente din fiecare stat membru, precum și între toate statele membre.

Noile dispoziții privind aplicarea normelor de detașare în cazul conducătorilor auto din transportul rutier au fost introduse prin Directiva (UE) 2020/1057³ ca *lex specialis* la normele generale privind detașarea lucrătorilor prevăzute în Directiva 96/71/CE⁴ (denumită în continuare "Directiva privind lucrătorii detașați") și la Directiva de punere în aplicare 2014/67/UE⁵ (denumită în continuare "Directiva de punere în aplicare").

În calitate de *lex specialis*, Directiva 2020/1057 prevede norme specifice pentru a determina în special:

- când un conducător auto trebuie considerat detașat și când conducătorul auto nu trebuie considerat detașat, pe baza naturii operațiunii (operațiunilor) de transport efectuate de acesta.
- cerințele administrative și măsurile de control aplicabile înainte, în timpul și după afișare.

Statele membre ale UE trebuiau să transpună această directivă în legislația națională până la 2 februarie 2022.

Pentru toate sectoarele, inclusiv pentru transportul rutier, o situație de detașare este o misiune temporară în afara locului de muncă obișnuit. Regulamentul (CE) nr. 593/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 iunie 2008 privind legea aplicabilă obligațiilor contractuale (cunoscut și sub numele de "*Roma I*")⁶ este legislația UE care ajută la definirea legislației naționale în materie de muncă care reglementează contractul de muncă, luând în considerare locul obișnuit de muncă.

¹ Pachetul I privind mobilitatea este alcătuit din două regulamente (UE 2020/1054, (UE) 2020/1055 și (UE) 2020/1055 și o directivă (UE) 2020/1057.

² În sensul prezentelor orientări, termenul "aplicare" trebuie înțeles ca fiind controlul conformității. Stabilirea sancțiunilor și executarea acestora nu fac parte din domeniul de aplicare al prezentului document. În cazul încălcărilor, sancțiunile trebuie aplicate în conformitate cu legislația națională, ținând seama de principiile UE de proporționalitate, eficacitate și disuasivitate.

³ Directiva 2020/1057 de stabilire a unor norme specifice în ceea ce privește Directiva 96/71 și Directiva 2014/67 pentru detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier și de modificare a Directivei 2006/22 în ceea ce privește cerințele de aplicare și a Regulamentului 1024/2012. (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32020L1057>)

⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A01996L0071-20200730>

⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32014L0067>

⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32008R0593>

Prezentul document de orientare se concentrează asupra *lex specialis* și urmărește următorul dublu obiectiv:

- să dezvolte o înțelegere clară și comună a noilor norme introduse de Pachetul mobilitate I în ceea ce privește detașarea conducătorilor auto și
- pentru a oferi îndrumări celor care aplică normele de aplicare a legii cu privire la modul de control al normelor de detașare.

Prezentul ghid este rezultatul discuțiilor cu membrii unui grup de discuții înființat în cadrul TRACE 2 privind detașarea conducătorilor auto. Din acest grup au făcut parte autorități naționale de transport și parteneri sociali cu experiență în domeniul aplicării legislației.

Prima parte a acestui document descrie normele de fond: *lex specialis* și modul în care aceasta trebuie citită în coroborare cu instrumentele juridice conexe. Pe baza acestei înțelegeri, a doua parte încearcă să identifice principalele provocări legate de punerea în aplicare și cele mai bune practici pentru a le aborda. O explicație detaliată a *lex specialis* în ceea ce privește transportul de pasageri și transportul de mărfuri poate fi găsită în anexele 1 și, respectiv, 2. Informații contextuale privind legislația aplicabilă contractelor de muncă sunt furnizate în anexa 3.

2. Înțelegerea regulilor

2.1 Interacțiunea dintre *lex specialis* și normele UE conexe

Un lucrător detașat este "un lucrător care, pentru o perioadă limitată, își desfășoară activitatea pe teritoriul unui stat membru, altul decât cel în care lucrează în mod normal"⁷. Astfel, o situație de detașare implică existența unei relații de muncă stabile într-un stat membru în care se așteaptă ca lucrătorul să se întoarcă, după ce perioada de detașare în alt stat membru a fost încheiată. Declarațiile de detașare în temeiul Directivei 2020/1057 trebuie să includă informații privind legislația aplicabilă contractului de muncă. Informații contextuale privind modul de determinare a legislației aplicabile contractelor de muncă având în vedere locul de muncă obișnuit al conducătorilor auto pot fi găsite în anexa 3 la prezentul ghid.

Directiva privind lucrătorii detașați enumeră o serie de termeni și condiții de muncă de bază conținute în lege și/sau în contractele colective de muncă care se vor aplica conducătorului auto pe durata detașării.

După cum este descris în următoarea secțiune 2.2. Operațiunile de transport rutier - în sau în afara detașării?, *lex specialis* definește tipurile de operațiuni de transport rutier care declanșează aplicarea Directivei privind lucrătorii detașați și cele care nu o fac, în funcție de gradul de legătură care este presupus cu teritoriul statului membru gazdă. Conform considerentului 9 din *lex specialis*, principiul-cheie pentru determinarea unei situații de detașare este existența unei legături suficiente între conducătorul auto și serviciul prestat și teritoriul unui stat membru gazdă.

Directiva de aplicare privind detașarea, adoptată în 2014, urmărește să consolideze aplicarea practică a normelor privind detașarea prin abordarea aspectelor legate de fraudă, eludarea normelor, inspecție și monitorizare, subcontractare și schimb de informații între statele membre. Directiva privind punerea în aplicare specifică cerințele administrative și măsurile de control. În conformitate cu directiva privind punerea în aplicare, statele membre au, de asemenea, posibilitatea de a impune cerințe și măsuri suplimentare atunci când acestea sunt justificate și proporționale. Acest lucru este interzis în temeiul Directivei (UE) 2020/1057, care prevede o listă închisă și armonizată de cerințe administrative pentru controlul respectării normelor privind postarea conducătorilor auto. Secțiunea 3 din prezentul ghid oferă o descriere generală a acestor norme de aplicare specifice.

Lex specialis nu abordează situațiile specifice ale lucrătorilor detașați care sunt angajați de către agențiile de muncă temporară⁸. Prin urmare, șoferii din agențiile de muncă temporară intră sub incidența Directivei privind lucrătorii detașați atunci când îndeplinesc sarcini transfrontaliere.

În mod similar, *lex specialis* nu abordează situația transferurilor intracorporative, adică a conducătorilor auto care sunt detașați la o filială sau la o unitate deținută de operatorul rutier. Din nou, astfel de acorduri sunt acoperite în întregime de Directiva privind lucrătorii detașați.

⁷ Articolul 2 alineatul (1) din Directiva 96/71

⁸ Articolul 1 alineatul (2) din Directiva 2020/1057

În rezumat

- Lucrătorul detașat este un lucrător care, pentru o perioadă limitată, își desfășoară activitatea pe teritoriul unui stat membru, altul decât cel în care lucrează în mod normal.
- În timp ce Directiva privind lucrătorii detașați și Directiva de punere în aplicare a acesteia prevăd normele generale privind "*detașarea lucrătorilor*" în toate sectoarele, inclusiv în transportul rutier, *lex specialis* prevede norme speciale pentru "*detașarea conducătorilor auto*" în sectorul transportului rutier.

2.2 Operațiunile de transport rutier - în sau în afara detașării?

Lex specialis prevede un set de norme specifice pentru operațiunile de transport de mărfuri și pasageri. Următoarele paragrafe oferă o prezentare generală a normelor aplicabile. Exemple de operațiuni complexe și explicațiile aferente pot fi găsite în *anexele 1 și 2*.

Este important de menționat că șoferii independenți, șoferii angajați prin intermediul agențiilor de muncă temporară și persoanele transferate în cadrul aceleiași companii nu sunt acoperite de *lex specialis*. Normele aplicabile acestor categorii specifice sunt descrise în *secțiunea 2.4 - Cazuri specifice*.

2.2.1 Norme aplicabile transportului de marfă

Lex specialis stabilește o distincție între diferite tipuri de operațiuni de transport în ceea ce privește transportul de mărfuri: cabotaj, operațiuni internaționale nebilaterale, operațiuni internaționale bilaterale, operațiuni internaționale bilaterale cu activități suplimentare limitate, etapa rutieră inițială/finală a transportului combinat și tranzit.

A. Conducătorii auto sunt considerați detașați atunci când efectuează următoarele operațiuni:

2.2.1.1 Cabotaj

Prin operațiuni de cabotaj se înțeleg operațiunile interne de închiriere sau contra cost efectuate temporar pe teritoriul unui stat membru de către un operator stabilit într-un alt stat membru. Cabotajul se referă la transportatorii nerezidenți care, în loc să se întoarcă cu încărcătura goală după o călătorie internațională, preiau și livrează o altă încărcătură în țara gazdă înainte de a se întoarce la frontieră.

- Șoferii care efectuează operațiuni de cabotaj sunt întotdeauna considerați lucrători detașați.

2.2.1.2 Operațiuni de transport internațional non-bilateral

Aceste operațiuni sunt denumite de *lex specialis* "operațiuni de transport internațional non-bilateral"⁹ sau, cu alte cuvinte, "operațiuni de comerț încrucișat"¹⁰.

Printre exemplele de operațiuni non-bilaterale/comerciale încadrabile în domeniul de aplicare al detașării se numără:

- Transportul internațional între două state membre, dintre care niciunul nu este țara de stabilire a operatorului rutier.
 - Mai multe operațiuni de încărcare și/sau descărcare sunt efectuate în cadrul unui transport internațional (adică mai mult decât este permis în conformitate cu regulile 1+1 și 0+2).
- *Șoferii care efectuează operațiuni de transport internațional non-bilateral sunt considerați lucrători detașați.*

B. Se consideră că șoferii nu sunt postați atunci când efectuează următoarele operațiuni:

2.2.1.3 Operațiuni bilaterale internaționale

O operațiune bilaterală internațională presupune transportul de mărfuri pe baza unui contract de transport între statul membru de stabilire al transportatorului și o altă țară (un stat membru al UE sau o țară terță).

- *Șoferii care efectuează operațiuni bilaterale internaționale nu sunt considerați lucrători detașați.*

2.2.1.4 Operațiuni bilaterale + o activitate de încărcare și/sau descărcare în statele membre de trecere (1+1)

Operațiunea denumită "operațiune 1+1" este înțeleasă ca o operațiune bilaterală în timpul căreia are loc o activitate suplimentară limitată de încărcare și/sau descărcare. "Și/sau" înseamnă că poate avea loc fie o încărcare sau o descărcare, dar și o încărcare și o descărcare în timpul unei călătorii bilaterale. În cazul în care există o încărcare și o descărcare, aceste două activități nu trebuie să aibă loc în același stat membru (aceasta ar constitui cabotaj).

- *Șoferii care efectuează operațiuni 1+1 nu sunt considerați lucrători detașați.*

2.2.1.5 Operațiuni bilaterale + două activități de încărcare și/sau descărcare în timpul călătoriei de întoarcere (0+2)

⁹ Recital 13

¹⁰ Comisia Europeană (2022), *Întrebări și răspunsuri privind detașarea conducătorilor auto în temeiul Directivei 2020/1057 în contextul transportului de mărfuri.*

Prin operațiune 0+2 se înțelege o operațiune bilaterală de retur în timpul căreia au loc două activități suplimentare de încărcare și/sau descărcare. Poate exista o operațiune 0+2 numai dacă nu s-a efectuat nicio activitate suplimentară în timpul călătoriei de plecare.

- Șoferii care efectuează operațiuni bilaterale 0+2 nu sunt considerați lucrători detașați.

2.2.1.6 Tranzit

Prin tranzit se înțelege circulația pe teritoriul unui stat membru fără nicio activitate de încărcare sau descărcare. În conformitate cu considerentul 11 din *lex specialis*, operațiunile de tranzit nu implică o legătură semnificativă între activitățile conducătorului auto și statul membru tranzitat. Aceasta ar include, de exemplu, opririle din motive de igienă.

- Șoferii care tranzitează statele membre nu sunt considerați lucrători detașați.

2.2.1.7 Etapa rutieră inițială sau finală a unei operațiuni de transport combinat

Conducătorii auto care efectuează o etapă rutieră inițială sau finală care constă în sine într-o operațiune bilaterală internațională nu sunt considerați lucrători detașați.

În schimb, conducătorii auto care efectuează o etapă inițială sau finală de drum care constă în sine într-o operațiune nebilaterală sunt conducători auto detașați.

2.2.1.8 Alte operațiuni

Prin curse fără încărcătură se înțeleg cursele goale, fără mărfuri la bordul vehiculului, care sunt efectuate în combinație cu o cursă cu încărcătură¹¹. Grupul de experți al Comisiei, sprijinit de Serviciul Juridic al Comisiei, a elaborat un document de întrebări și răspunsuri cu scopul de a clarifica înțelegerea *lex specialis* (a se vedea anexa 1).

Conform întrebărilor și răspunsurilor, normele aplicabile unei călătorii cu încărcătură se extind la călătoria conexă fără încărcătură. De exemplu, o călătorie fără încărcătură în urma unei operațiuni de cabotaj sau a unei călătorii internaționale non-bilaterale ar constitui o situație de detașare. În schimb, o călătorie fără încărcătură în urma unei operațiuni bilaterale nu ar constitui o situație de detașare.

2.2.1.9 Prezentare generală

Pe baza explicațiilor de mai sus, tabelul de mai jos oferă o imagine de ansamblu a operațiunilor de transport care intră sau nu în domeniul de aplicare al normelor de detașare. În anexă sunt prezentate explicații mai detaliate, inclusiv criteriile de identificare a operațiunilor relevante și exemple.

¹¹ Articolul 2 alineatul (2) din Regulamentul 1072/2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri.

Tipul de operațiune	În postarea	În afara postării
Cabotaj	✓	
Operațiune bilaterală		✓
Operațiune bilaterală + o activitate de încărcare și/sau descărcare (1+1)		✓
Operațiune bilaterală + două activități de încărcare și/sau descărcare în timpul călătoriei de întoarcere (0+2)		✓
Operațiune bilaterală ca parte a unei etape rutiere inițiale sau finale a unei operațiuni combinate		✓
Operațiune bilaterală ca parte a unei etape rutiere inițiale sau finale a unei operațiuni combinate	✓	
Tranzit		✓
Operațiuni comerciale încrucișate/ operațiuni bilaterale	✓	

Tablul 1 - Reguli aplicabile transportului de marfă - o prezentare generală

2.2.2 Norme aplicabile transportului de călători

Lex specialis face distincție între următoarele operațiuni de transport de călători: cabotaj, operațiuni internaționale nebilaterale, operațiuni internaționale bilaterale, operațiuni internaționale nebilaterale cu activități suplimentare limitate, etapa rutieră inițială/finală a transportului combinat și tranzit. O explicație simplificată a normelor care se aplică transportului de călători poate fi găsită în anexe.

A. Conducătorii auto sunt considerați detașați atunci când efectuează următoarele operațiuni:

2.2.2.1 Cabotaj

Prin *cabotaj* se înțeleg operațiunile desfășurate temporar într-un stat membru de către un operator stabilit într-un alt stat membru. *Cabotajul* poate consta fie în:

- un serviciu rutier național de transport de călători în regim de închiriere și contra cost, atât timp cât este transportat temporar; sau
- Ridicarea și debarcarea pasagerilor în același stat membru în cursul unui serviciu internațional, atât timp cât acesta nu este scopul principal al serviciului.

Trebuie să se facă o distincție între cabotaj și excursii locale. Cabotajul presupune îmbarcarea și debarcarea diferitelor grupuri de pasageri în statul membru gazdă. În schimb, excursiile locale presupun călătorii cu același grup de pasageri care se vor întoarce în țara de reședință cu același vehicul sau cu un alt vehicul al aceluiași transportator.

➤ *Șoferii care efectuează operațiuni de cabotaj sunt considerați lucrători detașați.*

2.2.2.2 Operațiuni de transport internațional non-bilateral

Aceste operațiuni sunt denumite de *lex specialis* "operațiuni de transport internațional nonbilateral"¹² și de Comisia Europeană "operațiuni de comerț încrucișat"¹³.

O operațiune non-bilaterală care intră în sfera de aplicare a detașării include:

- Îmbarcarea și debarcarea pasagerilor între două state membre, dintre care niciunul nu este țara de stabilire a operatorului.
 - excursii locale ale aceluiași grup de pasageri, în măsura în care aceste excursii nu sunt precedate de un transport internațional din statul membru de stabilire.
- *Șoferii care efectuează operațiuni bilaterale internaționale sunt considerați lucrători detașați.*

¹² Recital 13

¹³ Comisia Europeană (2022), *Întrebări și răspunsuri privind detașarea conducătorilor auto în temeiul Directivei 2020/1057 în contextul transportului de persoane.*

B. Conducătorii auto sunt considerați ca fiind nedetașați atunci când efectuează următoarele operațiuni

2.2.2.3 Transporturi bilaterale internaționale ocazionale sau transporturi regulate de pasageri

Transportul bilateral de călători poate consta în:

- îmbarcarea pasagerilor în statul membru de stabilire al operatorului și debarcarea acestora în altă țară sau invers; sau
- îmbarcarea și debarcarea pasagerilor în statul membru de stabilire al operatorului în scopul efectuării de excursii locale în altă țară.

Pentru a fi calificată drept transport bilateral, excursia locală trebuie: i) să fie destinată pasagerilor nerezidenți; ii) să fie precedată de un transport internațional cu aceiași pasageri; iii) în același vehicul sau într-un alt vehicul al aceluiași transportator¹⁴.

- *Șoferii care efectuează operațiuni bilaterale internaționale nu sunt considerați lucrători detașați.*

2.2.2.4 O operațiune bilaterală + o activitate de îmbarcare și/sau debarcare a pasagerilor în statele membre de trecere.

Această operațiune este înțeleasă ca o operațiune bilaterală în timpul căreia are loc o activitate suplimentară de îmbarcare și/sau debarcare a pasagerilor. "Și/sau" înseamnă că poate avea loc fie o preluare sau o coborâre, dar și o preluare și o coborâre. În acest din urmă caz, aceste două activități nu trebuie să aibă loc în același stat membru (aceasta ar constitui cabotaj).

- *Șoferii care efectuează operațiuni bilaterale cu o activitate suplimentară nu sunt considerați lucrători detașați.*

2.2.2.5 Tranzit

Prin tranzit se înțelege circulația pe teritoriul unui stat membru fără nicio activitate de îmbarcare sau debarcare a pasagerilor.

- *Șoferii care tranzitează statele membre nu sunt lucrători detașați.*

2.2.2.6 Etapa rutieră inițială sau finală a unei operațiuni de transport combinat

Conducătorii auto care efectuează o etapă rutieră inițială sau finală care constă în sine într-o operațiune bilaterală internațională nu sunt considerați lucrători detașați.

¹⁴ Articolul 13 din Regulamentul 1073/2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul și de modificare a Regulamentului 561/2006.

În schimb, conducătorii auto care efectuează o etapă inițială sau finală de drum care constă în sine într-o operațiune nebilaterală sunt conducători auto detașați.

2.2.2.7 Alte operațiuni

Un alt tip de operațiune de transport rutier este călătoria fără pasageri. Conform Q&As¹⁵, normele aplicabile unei călătorii fără pasageri se extind la călătoria cu legătură. De exemplu, o călătorie în urma unei operațiuni de cabotaj sau a unei călătorii internaționale non-bilaterale ar constitui o situație de detașare. În schimb, o călătorie fără pasageri în urma unei operațiuni bilaterale nu ar fi o situație de detașare.

2.2.2.8 Prezentare generală

Tipul de operațiune	În postarea	În afara postării
Cabotaj	✓	
Excursie locală fără călătorie de plecare	✓	
Transport bilateral urmat sau nu de o excursie locală		✓
Transport bilateral + 1 activitate de îmbarcare și/sau debarcare a pasagerilor		✓
Operațiune bilaterală ca parte a unei etape rutiere inițiale/finale a unei operațiuni combinate		✓
Operațiune bilaterală ca parte a unei etape rutiere inițiale/finale a unei operațiuni combinate	✓	
Tranzit		✓

Tabelul 2 - Prezentare generală a lex specialis în ceea ce privește transportul de persoane

În rezumat

¹⁵ Comisia Europeană (2022), *Întrebări și răspunsuri privind detașarea conducătorilor auto în temeiul Directivei 2020/1057 în contextul transportului de persoane.*

- În transportul rutier, detașarea sau nu a unui șofer depinde de gradul de legătură cu teritoriul statului membru gazdă. *Lex specialis* face distincție între tipurile de operațiuni de transport cărora ar trebui să li se aplice normele privind detașarea și cele cărora nu li se aplică normele privind detașarea.
- **Pentru transportul de mărfuri** - "*cabotajul*", "*operațiunea nonbilaterală ca parte a unei etape rutiere inițiale sau finale a unei operațiuni combinate*" și "*operațiunile de comerț încrucișat/nebilaterale*" intră în sfera de aplicare a detașării.
- **Pentru transportul de pasageri** - "*cabotaj*", "*excursie locală fără călătorie de plecare*" și "*operațiune nonbilaterală ca parte a unei etape rutiere inițiale/ finale a unei operațiuni combinate*" intră în domeniul de aplicare al detașării.
- În *anexele 1 și 2 se găsesc* descrieri mai detaliate ale diferitelor operațiuni de transport. *Anexa 3* reamintește normele care determină legislația aplicabilă unui raport de muncă.

2.3 Detașare sau nu - condiții de angajare aplicabile

Operațiunile rutiere care nu constituie o situație de detașare sunt reglementate doar de legislația muncii aplicabilă contractului de muncă. După cum se descrie mai detaliat în anexa 3 la prezentul ghid, Regulamentul Roma I determină care este legislația națională aplicabilă raportului de muncă. În principiu, o clauză de alegere a legii aplicabile în contractul de muncă va indica legea aplicabilă. Această lege este indicată în declarația de detașare la rândul c.7 (a se vedea Caseta 3 - Exemplu de declarație de detașare). În absența unei astfel de alegeri exprese a legii aplicabile, contractul de muncă se aplică locul de muncă obișnuit al mecanicului. În orice caz, o alegere a legii nu poate deroga de la dispozițiile obligatorii ale locului de muncă obișnuit al conducătorilor auto.

În cazul în care operațiunea de transport rutier constituie o situație de detașare, statul membru gazdă este obligat să aplice o listă de bază de norme de angajare pentru conducătorii auto detașați pe durata misiunii lor, pe lângă legislația aplicabilă contractului de muncă specific.

Nucleul de norme care trebuie să fie garantate de statul membru gazdă acoperă aspectele esențiale ale unei relații de muncă, inclusiv remunerarea, timpul de lucru, sănătatea și securitatea și indemnizațiile (a se vedea Caseta 1 - Detașare - termeni și condiții aplicabile în conformitate cu standardele țării gazdă).

Următoarele paragrafe analizează noțiunile de remunerare și indemnizații, care sunt elemente-cheie ale pachetului de remunerare a lucrătorilor detașați, precum și considerațiile legate de durata unei situații de detașare.

- Perioadele maxime de lucru și perioadele minime de odihnă
- Concediul anual plătit minim
- Remunerare
- Condițiile de închiriere a lucrătorilor, în special de către întreprinderile de muncă temporară

- Sănătate și siguranță
- Măsuri de protecție pentru femeile însărcinate și mamele tinere
- Egalitatea de tratament între bărbați și femei și alte dispoziții privind nediscriminarea
- Condițiile de cazare a lucrătorilor atunci când sunt asigurate de angajator în afara locului de muncă obișnuit al acestora
- Indemnizații sau rambursarea cheltuielilor de călătorie, masă și cazare.

Caseta 1 - Detașare - termeni și condiții aplicabile în conformitate cu standardele țării gazdă

2.3.1 Remunerare și indemnizații

Directiva privind lucrătorii detașați stabilește principiul remunerării egale a șoferilor detașați și a celor locali. Elementele constitutive ale remunerației sunt stabilite exclusiv de către statul membru gazdă.

Atunci când se calculează și se compară suma datorată mecanicului de locomotivă cu suma plătită efectiv, trebuie să se ia în considerare suma brută totală a remunerației¹⁶.

Pentru a asigura transparența, toate elementele constitutive ale remunerației ar trebui să fie identificate cu suficiente detalii în documentația relevantă. Indemnizații "specifice detașării"¹⁷ poate constitui un element important al sumelor datorate lucrătorului detașat.

2.3.1.1.1 Calcularea remunerației: indemnizațiile care trebuie considerate ca făcând parte din remunerație.

Indemnizațiile, cum ar fi indemnizațiile zilnice pentru munca în străinătate, al căror quantum variază în funcție de durata detașării lucrătorului, sau pentru transportul anumitor tipuri de mărfuri, care **nu** sunt plătite ca rambursare a cheltuielilor suportate efectiv din cauza detașării, cum ar fi cheltuielile de deplasare, cazare și masă, ar trebui să fie considerate ca făcând parte din remunerație¹⁸. Astfel de indemnizații ar trebui să fie luate în considerare în scopul comparării valorilor brute ale remunerației¹⁹.

2.3.1.2. Calcularea remunerației: indemnizații care nu fac parte din remunerație.

Indemnizațiile specifice detașării nu sunt considerate ca făcând parte din remunerație dacă sunt plătite ca rambursare a cheltuielilor suportate efectiv în legătură cu detașarea, cum ar fi cheltuielile de călătorie, de masă și de cazare. Aceste cheltuieli trebuie să fie plătite de angajator în plus față de remunerație. Astfel, aceste cheltuieli nu pot fi deduse din remunerația plătită lucrătorului²⁰. Directiva privind lucrătorii detașați exprimă principiul conform căruia aceste cheltuieli trebuie suportate de către angajator în conformitate cu legislația și/sau practicile naționale aplicabile raportului de muncă.

¹⁶ Considerentul 18 din Directiva 2018/957 de modificare a Directivei 96/71 privind detașarea lucrătorilor în cadrul prestării de servicii.

¹⁷ Considerentele 19 și 20 din Directiva 2018/957 de modificare a Directivei 96/71 privind detașarea lucrătorilor în cadrul prestării de servicii.

¹⁸ C-428/19 Rapidped din 8 iulie 2021.

¹⁹ Considerentul 18 din Directiva 2018/957.

²⁰ Considerentele 18 și 19 și articolul 1 alineatul (2) litera (c) din Directiva 2018/957 de modificare a Directivei 96/71 privind detașarea lucrătorilor în cadrul prestării de servicii.

În cazul în care termenii și condițiile de angajare aplicabile raportului de muncă nu stabilesc dacă și, în caz afirmativ, care elemente ale indemnizației specifice detașării sunt plătite ca rambursare a cheltuielilor suportate efectiv din cauza detașării sau care fac parte din remunerație, se consideră că întreaga indemnizație este plătită ca rambursare a cheltuielilor²¹.

2.3.1.3. Indemnizații sau rambursarea cheltuielilor pentru acoperirea cheltuielilor de călătorie, de masă și de cazare pentru lucrătorii care se află departe de casă din motive profesionale pe durata detașării în statul membru gazdă.

Un lucrător detașat care, în timpul misiunii de detașare, trebuie să se deplaseze la și de la locul de muncă obișnuit în statul membru gazdă sau este trimis temporar de către angajator de la locul de muncă obișnuit la un alt loc de muncă din statul membru gazdă, are dreptul la orice indemnizație sau rambursare a cheltuielilor de deplasare, de masă și de cazare pentru lucrătorii care se deplasează în afara domiciliului din motive profesionale, atunci când sunt prevăzute pentru lucrătorii naționali, în statul membru gazdă²². Aceasta înseamnă că această dispoziție se aplică lucrătorilor detașați în măsura în care există pentru lucrătorii naționali în statul membru gazdă. Astfel, dacă o astfel de dispoziție există în statele membre gazdă, atunci rambursarea acestor cheltuieli trebuie să se adauge la remunerație, după cum se explică în secțiunea 2.3.1.2 de mai sus.

NOTĂ: În principiu, indemnizațiile specificate la punctul 2.3.1.3 se aplică șoferilor detașați care intră în domeniul de aplicare al Directivei (UE) 2020/1057. Cu toate acestea, în majoritatea cazurilor, situațiile în care acești conducători auto ar putea beneficia de aceste indemnizații pot apărea doar în mod excepțional.

2.3.2 Calcularea duratei de detașare

Lex specialis clarifică faptul că, în scopul calculării duratei unei situații de detașare, se consideră că detașarea se încheie în momentul în care conducătorul auto părăsește statul membru gazdă în timpul efectuării transportului internațional de mărfuri sau de persoane²³. Cu toate acestea, *lex specialis* nu specifică momentul de la care se consideră că începe o perioadă de detașare.

Grupul de experți al Comisiei, sprijinit de Serviciul juridic al Comisiei Europene, a elaborat un document de întrebări și răspunsuri care oferă orientări cu privire la momentul în care începe detașarea în situații specifice. Tabelele cuprinse în anexele 1 și 2 (care prezintă o explicație simplificată a normelor, explicând ce operațiuni intră și care nu intră în domeniul de aplicare al *lex specialis*, precum și când începe și se încheie detașarea) se bazează pe acest Q&A.

În rezumat

²¹ Considerentul 20 și articolul 3. 7 din Directiva 96/71.

²² Comisia Europeană (2019), *Ghid practic privind detașarea*, p.24

²³ Articolul 1.8

Condițiile de muncă aplicabile nu pot fi întotdeauna verificate în timpul inspecțiilor rutiere. Cu toate acestea, inspecțiile rutiere pot fi utile pentru a identifica discrepanțele factice, care vor constitui apoi o bază pentru verificări suplimentare.

2.4 Alte cazuri

2.4.1 Șoferi angajați prin intermediul agențiilor de muncă temporară

Normele specifice privind detașarea conducătorilor auto cuprinse în *lex specialis se aplică* exclusiv conducătorilor auto angajați direct de o societate care detașează conducătorii auto într-un alt stat membru în contul său și sub conducerea sa²⁴. Conducătorii auto angajați de către agențiile de muncă temporară nu sunt reglementați de *lex specialis*. Prin urmare, aceștia sunt, în principiu, reglementați de Directiva privind lucrătorii detașați atunci când efectuează orice călătorie transfrontalieră.

Exemplu: o agenție de muncă temporară pune un șofer la dispoziția unui operator spaniol pentru a livra un camion plin de mărfuri din Spania în Portugalia. Deși camionul aparține operatorului spaniol, șoferul este angajat direct de agenția de muncă temporară. *Lex specialis* nu se aplică, iar întreaga călătorie este reglementată de Directiva privind lucrătorii detașați.

2.4.2 Transfer intracorporativ

Lex specialis nu se aplică șoferilor desemnați de angajator să lucreze pentru o entitate situată într-un alt stat membru, dar care aparține aceluiași grup de societăți. Aceste situații sunt reglementate exclusiv de Directiva privind lucrătorii detașați.

Exemplu: O filială slovacă își repartizează șoferii la sediul central din Țările de Jos. Angajatorul slovac și societatea utilizatoare din Țările de Jos fac parte din același grup de societăți. *Lex specialis* nu se aplică și această situație este reglementată de Directiva privind lucrătorii detașați.

2.4.3 Operațiuni cu țări terțe

Directiva privind lucrătorii detașați specifică faptul că operatorii din afara UE nu trebuie să beneficieze de un tratament mai favorabil decât companiile din UE²⁵. Legislația națională și/sau un acord bilateral între un stat membru și o țară terță pot autoriza operatorii din țări terțe să desfășoare operațiuni pe teritoriul statului membru respectiv. Nici *lex specialis*, nici Directiva privind lucrătorii detașați nu se vor aplica în astfel de cazuri. Aplicarea ambelor instrumente necesită, într-adevăr, ca operatorul să fie stabilit într-un stat membru al UE.

²⁴ A se vedea articolul 1 alineatul (2) din Directiva 2020/1057 și articolul 1 alineatul (3a) din Directiva 96/71.

²⁵ Articolul 1 alineatul (4) din Directiva privind lucrătorii detașați.

Termenii și condițiile aplicabile operatorului dintr-o țară terță vor fi reglementate de conținutul acordului bilateral și/sau de legislația națională. Legislația națională poate impune, de asemenea, cerințe administrative operatorilor din țări terțe (de exemplu, depunerea unei declarații de detașare prin intermediul sistemelor naționale).

De asemenea, se poate întâmpla ca o întreprindere cu sediul în UE să recruteze conducători auto din țări terțe pentru a îndeplini sarcini în cadrul Uniunii. În astfel de cazuri, naționalitatea lucrătorului nu are niciun impact asupra termenilor și condițiilor de angajare aplicabile. Din momentul în care conducătorul auto din țara terță este autorizat în mod legal să presteze muncă în Uniune, normele descrise în prezentul ghid se aplică fără nicio discriminare, deoarece conducătorul auto este angajat de o societate stabilită în UE.

2.4.4 Conducători auto independenți

Lex specialis și Directiva privind lucrătorii detașați se aplică numai angajaților. Un lucrător independent ar trebui să fie considerat un contractant independent, care nu se află sub protecția normelor privind detașarea și a cărei libertate de a alege regimurile juridice aplicabile este primordială.

Operatorii se pot baza în mod abuziv pe o falsă activitate independentă pentru a se sustrage de la responsabilitățile care le revin în calitate de angajatori. Prin urmare, ar trebui să se acorde o atenție deosebită pentru a se asigura că șoferul care desfășoară o activitate independentă este un antreprenor independent autentic.

Directiva privind detașarea solicită autorităților publice, prin utilizarea IMI, să evalueze faptele relevante dincolo de înțelegerea formală convenită între părți, inclusiv performanța muncii, subordonarea și remunerarea lucrătorului²⁶.

CJUE consideră, de asemenea, că un set de "*criterii obiective*" ar trebui să determine dacă o persoană care desfășoară o activitate independentă în temeiul legislației naționale poate fi tratată ca un angajat în scopul aplicării legislației UE.

Potrivit Curții, o caracteristică esențială a unui raport de muncă este aceea că, pentru o anumită perioadă de timp, o persoană prestează servicii pentru și sub conducerea altei persoane, în schimbul cărora primește o remunerație²⁷.

În prezent, este o practică bine stabilită ca judecătorul european să analizeze următoarele caracteristici:

- Autonomie, în special în ceea ce privește libertatea de a alege momentul, locul și conținutul activității sale.
- dacă lucrătorul împarte riscurile comerciale ale angajatorului.
- dacă lucrătorul face parte integrantă din activitatea angajatorului sau dacă îndeplinește sarcini pentru mai mulți comitenți.

²⁶ Articolul 4 alineatul (5) din Directiva 2014/64

²⁷ A se vedea, de exemplu, *FNV Kunst C-413/13 din 4.12.2014, punctul 34*.

În rezumat

- *Lex specialis* se aplică exclusiv conducătorilor auto angajați direct de o societate care detașează conducătorii auto în alt stat membru în contul și sub conducerea sa. Șoferii angajați de agențiile de muncă temporară sunt reglementați de Directiva privind lucrătorii detașați. Conducătorii auto care îndeplinesc sarcini în alt stat membru în cadrul unor transferuri în cadrul aceleiași companii intră, de asemenea, sub incidența Directivei privind lucrătorii detașați.
- Termenii și condițiile aplicabile operatorului din țara terță (din afara UE) vor fi guvernate de conținutul legislației naționale și/sau de orice acord bilateral semnat cu țara terță (din afara UE). Cu toate acestea, operatorii din țările terțe nu pot beneficia de condiții mai favorabile decât operatorii din UE.
- În ceea ce îi privește pe operatorii din UE, naționalitatea conducătorului auto nu este relevantă. Faptul că un conducător auto dintr-o țară terță lucrează în mod legal pe teritoriul UE îl va face pe acesta să intre în sfera de aplicare a legislației UE.
- *Lex specialis* și Directiva privind lucrătorii detașați se aplică numai angajaților. Cu toate acestea, autoritățile de control ar trebui să acorde o atenție deosebită atunci când conducătorii auto pretind că sunt lucrători *independenți* și să verifice dacă "*activitatea independentă*" nu este folosită pentru a se sustrage de la obligațiile prevăzute de *lex specialis* sau de Directiva privind lucrătorii detașați. Printre factorii care pot indica o relație de muncă dependentă se numără autonomia de care dispune șoferul, dacă șoferul împarte riscurile comerciale ale angajatorului și dacă șoferul îndeplinește sarcini pentru mai mulți comitenți.

3. Aplicarea regulilor

Această parte a documentului prezintă recomandări privind inspecțiile rutiere și controalele sistemului de informații privind piața internă (IMI). Se sugerează că ar trebui asigurată o continuitate între inspecțiile rutiere și controalele IMI, astfel încât situațiile de detașare și suspiciunile de abuz detectate în cadrul unei inspecții rutiere să fie ulterior investigate mai în profunzime. Suspiciunile de abuz pot lua forma unor "*semnale de alarmă*" pe care agenții de aplicare a legii de pe marginea drumului le-ar putea comunica colegilor însărcinați cu controalele IMI.

Controalele IMI ar trebui să aibă loc și în absența inspecțiilor rutiere. Având în vedere numărul considerabil de declarații de detașare înregistrate în fiecare lună în sistemul IMI, prezentul ghid sugerează o abordare de filtrare similară - bazată pe aceleași semnale de alarmă - pentru a direcționa eficient controalele.

3.1 Norme administrative și măsuri de control

Lex specialis prevede următoarele norme administrative și măsuri de control pentru punerea în aplicare a normelor de afișare în timpul controalelor rutiere și al controalelor IMI, precum și al controalelor la sediu:

- Cel târziu la începutul detașării, operatorii rutieri trebuie să depună o declarație de detașare, care să conțină informații esențiale despre conducătorul auto și despre detașare. Această declarație este transmisă prin intermediul portalului Declarație de detașare în transportul rutier (denumit în continuare "*RTPD*")²⁸. RTPD este o interfață publică multilingvă conectată la sistemul de informare al pieței interne (denumit în continuare "*IMI*").
- În timpul detașării, pot avea loc inspecții rutiere. În scopul verificării conformității cu normele de detașare, agenții de control rutier pot solicita doar trei documente: o copie a declarației de detașare depusă pe RTPD; scrisori de trăsură sau dovezi echivalente; și înregistrări ale tahografului. Polițiștii rutieri au la dispoziție un instrument de "*scanare pe drum*" care le permite să verifice validitatea declarației de detașare. Următoarea secțiune 3.2 oferă câteva indicații cu privire la modul de utilizare a acestui instrument și la informațiile conținute în aceste documente.
- După expirarea perioadei de detașare, autoritățile competente ale statului membru gazdă pot decide să solicite informații suplimentare. Operatorul are la dispoziție 8 săptămâni pentru a se conforma acestor solicitări de documente suplimentare, care trebuie transmise prin intermediul RTPD. Următoarea secțiune 3.3 abordează mai în detaliu aceste inspecții IMI. În cazul în care, în urma unei inspecții rutiere, s-a evidențiat o situație de detașare pe care operatorul nu a declarat-o în RTPD, autoritățile de control ar trebui să utilizeze modulul general de detașare a lucrătorilor pentru a solicita informații suplimentare. De asemenea, se poate recurge la modulul de transport rutier utilizat pentru evaluarea condițiilor de stabilire.

²⁸ PDRT este accesibil pe acest site: [Transport rutier - Declarație de detașare](#).

- După expirarea perioadei de 8 săptămâni, în cazul în care operatorul nu dă curs solicitării de informații suplimentare, statul membru gazdă poate solicita asistență din partea autorităților competente din țara de stabilire a operatorului. În acest scop, autoritățile din statul membru de origine respectiv au acces la declarația și la alte informații transmise de operator pe RTPD. Principii suplimentare de asistență reciprocă între statul membru gazdă și statul membru de stabilire sunt stabilite în directiva de punere în aplicare privind detașarea în vederea facilitării punerii în aplicare, a aplicării și a respectării normelor de detașare²⁹. Cooperarea între diferitele autorități este descrisă în secțiunea 3.4.

Pe scurt

Există trei instrumente principale pentru a controla detașarea șoferilor pe șosea:

1. O interfață publică (portalul RTPD) - destinată întreprinderilor
 2. O aplicație "*Scan on the road*" - pentru autoritățile de la marginea drumului
 3. IMI (Sistemul de informare al pieței interne) - pentru uzul autorităților
- Societățile trebuie să transmită declarațiile de detașare standardizate prin intermediul interfeței publice cel târziu la începutul detașării.
 - Autoritățile de la marginea drumului (în statele membre gazdă) verifică declarațiile de detașare prin scanarea codului QR al declarației de detașare. De asemenea, acestea pot solicita un număr limitat de documente.
 - Autoritățile responsabile de controlul IMI din statele membre gazdă pot solicita documente suplimentare direct de la întreprindere (inclusiv înregistrări ale tahografului, fișe de plată, contracte de muncă).
 - Autoritățile însărcinate cu controlul IMI din statele membre de origine pot primi cereri de asistență din partea autorităților din statele membre gazdă atunci când societatea nu cooperează cu autoritățile gazdă.
 - Ar trebui să se stabilească canale de comunicare reciprocă între toate autoritățile naționale în vederea asigurării unei aplicări specifice și eficiente.

Canalele de comunicare activă între diferitele niveluri de aplicare a legii contribuie la asigurarea unei aplicări mai bine orientate și mai eficiente.

O continuitate între inspecția rutieră și autoritățile IMI s-ar dovedi utilă pentru:

- să se asigure că o suspiciune de abuz detectată pe marginea drumului este ulterior investigată mai în profunzime prin intermediul unor controale IMI corespunzătoare.
- în cazul în care se identifică o situație de detașare în timpul unei inspecții rutiere, să urmărească controalele pentru a se asigura că șoferul este protejat în mod

²⁹ Articolele 6 și 7 din Directiva 2014/67 privind executarea detașării.

corespunzător de standardele țării gazdă, inclusiv prin stabilirea unui cuantum corect al remunerației.

O cooperare activă între autoritățile de transport rutier și autoritățile responsabile de modulul de detașare a lucrătorilor s-ar dovedi utilă pentru:

- să țină o evidență și, dacă este cazul, să investigheze operatorii de transport rutier în absența declarațiilor de detașare în cazul în care există suspiciuni cu privire la detașarea operațiunii;
- să verifice legislația aplicabilă contractului de muncă (având în vedere, de exemplu, locul de muncă obișnuit și statutul profesional).

Autoritățile IMI competente pot funcționa la nivel național, regional sau local. IMI implică, de asemenea, coordonatori IMI care pot juca un rol de coordonare în legătură cu fluxurile de lucru IMI³⁰.

Caseta 2 - Importanța canalelor de comunicare între autoritățile de aplicare a legii

3.2 Inspecții rutiere

3.2.1 Obiectiv

În ceea ce privește *lex specialis*, aspectul central al unei inspecții rutiere este acela de a constata existența unor declarații de detașare valabile în vederea declanșării și orientării măsurilor de aplicare ulterioare.

Inspecțiile rutiere pot fi, de asemenea, instrumente importante de detectare timpurie. În cazul în care se identifică o situație de detașare în timpul unei inspecții rutiere, pot avea loc verificări ulterioare prin intermediul interfeței IMI pentru a se asigura că șoferul este protejat în mod corespunzător de standardele țării gazdă și că primește remunerația corectă.

În cazul în care o operațiune de transport rutier nu constituie o situație de detașare, este posibil ca întreprinderea să nu apară în modulul de detașare IMI pentru transportul rutier. Această absență de înregistrare nu împiedică în sine efectuarea de noi inspecții IMI prin intermediul modulelor generale de detașare a lucrătorilor și de condiții de stabilire (a se vedea *secțiunea 3.3 de mai jos*).

3.2.2 Documentele care trebuie solicitate și ce trebuie să caute

Până la 2 februarie 2022, statele membre au pus în aplicare diverse norme privind cerințele administrative și măsurile de control. Odată cu punerea în aplicare a *lex specialis* în legislațiile naționale, un singur set de măsuri se aplică în mod uniform în întreaga Uniune.

³⁰ A se vedea *secțiunea 2.3* din [Sistemul de informare al pieței interne \(IMI\) - Manual de utilizare - Actualizare 2012 \(europa.eu\)](#).

În timpul controalelor rutiere, agenții de control pot solicita doar trei tipuri de documente pentru a verifica respectarea normelor de afișare:

- o copie a declarației de detașare,
- scrisoarea (scrisorile de trăsură și
- înregistrările tahografului.

Societățile au obligația de a se asigura că șoferii au la dispoziție documentele de mai sus, iar șoferul este obligat să le pună la dispoziție la cererea unui agent de control.

3.2.2.1 Declarația de detașare

Descriere

Pentru operațiunile de transport care intră în sfera de aplicare a detașării în temeiul *lex specialis*, operatorii rutieri trebuie să se asigure că șoferii detașați au la dispoziție o copie a declarației de detașare transmisă prin intermediul RTPD. Copia poate fi fie în versiune pe hârtie, fie în format electronic.

Toate declarațiile de detașare transmise prin intermediul RTPD sunt generate cu un cod QR individual, pe care agentul de control de pe marginea drumului trebuie să îl scaneze pentru a verifica autenticitatea și validitatea declarației.

După cum este ilustrat în *caseta 3* de mai jos, o declarație completă conține următoarele informații:

- Identitatea operatorului, cel puțin sub forma numărului licenței comunitare, în cazul în care acest număr este disponibil.
- Datele de contact ale unui manager de transport sau ale unei alte persoane de contact în statul membru de stabilire, în scopul comunicării ulterioare.
- Identitatea conducătorului auto, adresa de reședință și numărul permisului de conducere. RTPD permite operatorilor să completeze informații suplimentare. Deși aceste informații nu sunt obligatorii, autoritățile rutiere ar trebui să verifice aceste date suplimentare, dacă sunt disponibile.
- Data de începere a contractului de muncă și legea aplicabilă acestuia.
- Data preconizată de începere și de încheiere a detașării.
- Plăcuțele de înmatriculare ale autovehiculelor.
- Indiferent dacă serviciile de transport prestate sunt transporturi de mărfuri, transporturi de persoane, transporturi internaționale sau cabotaj.

Road Transport - Posting Declaration



Posting information

a.1 Country of posting Netherlands
a.2 Period of posting 07/08/2022 - 11/08/2022
a.3 Type of operation(s) International carriage
Cabotage operations
a.4 Type of carriage(s) Carriage of goods

Company information

e.1 Name Greenhorse
e.2 Email Address pierri.vercheval@ec.europa.eu
e.4 National company register number GH2022
e.6 Country of registration Belgium
e.7 Address Grand Place
1000
brussels
Belgium

Declaration Details

b.1 Number of the declaration ae2c7351-dc01-4c05-9784-21e786672c77
b.2 Last update 04/08/2022 15:20
b.3 Submission date 04/08/2022 15:20

Driver Information

c.1 Name xx xx
c.3 Driving licence xx
c.5 Address of residence xx
xx
xx
Belgium
c.6 Start date of employment contract 01/08/2022
c.7 Applicable law Belgium
employment contract

Transport Manager Information

f.1 Name peter greenhorse
f.2 Email Address pierri.vercheval@ec.europa.eu
f.3 Phone number +32494444444
f.4 Professional Address Grand Place
1000
brussels
Belgium

Driver Identification Document

d.1 Document type ID Card
d.2 Number xx
d.5 Issuing country Belgium

Contact Person

g.1 Name peter greenhorse
g.2 Email Address pierri.vercheval@ec.europa.eu
g.3 Phone number +32494444444
g.4 Address Grand Place
1000
brussels
Belgium

Number plate(s) of the motor vehicle(s)

XX

Information about the data can be found here: <https://postingdeclaration-test.eu/help>

Caseta 3 - Exemplu de declarație de detașare

Scop

Scopul unei declarații de detașare valabile este de a se asigura că societatea și șoferul sunt înregistrați în mod corespunzător în evidențele țării gazdă, ceea ce poate declanșa controale ulterioare și mai amănunțite. În plus, o evaluare rapidă a informațiilor prezente în declarație va ajuta agentul de control rutier să își formeze o impresie cu privire la un posibil abuz sau ocolire a normelor aplicabile privind detașarea și a celor conexe. Pe această bază, discrepanțele și semnalele de alarmă pot fi comunicate autorităților IMI competente în scopul unor controale suplimentare. După cum se descrie în secțiunea 3.2.3 de mai jos, semnalele de alarmă care justifică inspecții mai amănunțite includ documente absente, invalide sau incoerente și o discrepanță aparentă între locul de muncă obișnuit și legislația aplicabilă contractului de muncă.

Scanare pe drum

Declarațiile de detașare sunt generate cu un cod QR individual, pe care autoritățile rutiere trebuie să îl verifice pentru a evalua validitatea documentului. Controlul se face prin intermediul aplicației "scanare pe drum". Această aplicație este disponibilă în toate cele 24 de limbi. Aplicația nu necesită autentificare. Ea poate fi utilizată pe orice dispozitiv mobil cu o conexiune la internet și o cameră foto funcțională.

La scanarea codului QR cu ajutorul aplicației "scanare pe drum", dispozitivul mobil extrage din RTPD declarația de detașare depusă de operator. Autoritățile rutiere pot verifica apoi dacă informațiile de pe copia declarației înmănată de șofer sunt identice cu cea mai recentă versiune transmisă prin intermediul RTPD.

La scanarea declarațiilor de detașare, pot apărea trei situații:

- i. Toate informațiile afișate pe dispozitivul mobil sunt identice cu cele care apar pe documentul înmănat de șofer. Prin urmare, se poate presupune că declarația de detașare este valabilă.
- ii. Informațiile afișate pe dispozitivul mobil nu sunt identice cu documentul înmănat de șofer. Cel mai probabil, documentul respectiv este depășit. Autoritățile rutiere pot vedea pe dispozitivul lor data ultimei actualizări a declarației de detașare.
- iii. În cerere se precizează în mod clar că declarația nu poate fi găsită în IMI. Prin urmare, se poate presupune că documentul înmănat de șofer este fraudulos.

Un modul de formare pentru intenția de aplicare a legii pe marginea drumului poate fi urmărit urmând acest link: <https://www.youtube.com/watch?v=7CQpWt91f1k&t=4105s>.

Scanare pe drum pas cu pas

Pasul 1. Accesați aplicația



Scan on the road

Welcome to the Scan on the Road application. You can verify the validity of a Posting Declaration by scanning the QR Code. This is only working if your device has a camera.

Scan the QR code

version 0.3.18-test

Pasul 2. Scanați declarația de detașare



← Back

Road Transport - Posting Declaration



Posting information		Company information	
Country of posting	Germany	e.1 Name	Transport and co
Period of posting	18/04/2023 - 30/06/2023	e.2 Email Address	contact@transportandco.com
Type of operators(s)	Cabotage operations International carriage	e.3 Community licence number	BE12/58-566/ZDF
Type of carriage(s)	Carriage of goods	e.4 National company register number	0234.123.123
Declaration Details		e.5 VAT number	234.123.123
Number of the declaration	1:94716e-3f9-432a-81f6-6a178d248464	e.6 Country of registration	Belgium
Last update	18/04/2023 15:16	e.7 Address	rue Belhard 28 1000 Brussels Belgium
Submission date	18/04/2023 15:16		
Driver Information		Transport Manager Information	
Name	John Truckman	e.1 Name	John O'Smith

version 0.3.18-test

Pasul 3. Revizuirea declarației

- Declarație valabilă (informații identice cu cele din declarația de detașare)

← Back to scan
i ?

Declaration number **1c94716e-3f9-432a-81f8-6a978d248464**

Status **SUBMITTED**

Submission date **18/04/2023 17:16**

Last update date **18/04/2023 17:16**

Posting information

Posting Country **Germany**

Start date **18/04/2023**

End date **30/04/2023**

Type of operation **International carriage Cabotage operations**

Number plate(s) of the motor vehicle(s) **2ABC081, 2FGD175**

Driver

First Name **John**

Last Name **Truckman**

Driver's license number **A321654321**

Driver card number **1234567890123416**

Identification document

Document type **ID Card**

Number **ADF644654**

Issue date **02/04/2023**

Expiration date **01/04/2033**

Issuing Country **Belgium**

Address

Street and number **rue Belliard 28**

Post code **1000**

City **Brussels**

Country **Belgium**

Employment contract

Start date **15/06/2020**

Applicable law **Belgium**

Company details

Name **Transport and co**

Community licence number **BE12-08-566/ZDF**

National company register number **0234.123.123**

VAT number **234.123.123**

Country of registration **Belgium**

Company address

Street and number **rue Belliard 28**

Post code **1000**

City **Brussels**

Country **BE**

Transport manager

First Name **John**

Last Name **O'Smith**

Certificate of professional competence (License number) **BE25847454**

Certificate issuing country **Belgium**

Email address **transportmanager@transportandco.com**

Phone number **+3248121212**

Professional Address

Street and number **rue Belliard 28**

Post code **1000**

City **Brussels**

Country **Belgium**

Contact person

First Name **John**

Last Name **O'Smith**

Email address **transportmanager@transportandco.com**

Phone number **+3248121212**

Professional Address

Street and number **rue Belliard 28**

Post code **1000**

City **Brussels**

Country **Belgium**

version 0.3.18-test

➤ Declarație expirată

← Back to scan

Declaration number: **1364481370824658-a962-427fab6cfecc**
Status: **EXPIRED**
Submission date: 16/02/2023 11:48
Last update date: 01/03/2023 03:00

Posting information

Posting Country: Austria 🇦🇹
Start date: 23/02/2023
End date: 28/02/2023
Type of operation: International carriage
Number plate(s) of the motor vehicle(s): 21345

Driver

First Name: Albert
Last Name: Kosv
Driver's license number: 12365487
Driver card number:

Identification document

Document type: Passport
Number: 654666644
Issue date:
Expiration date:
Issuing Country: Bahamas

Address

Street and number: Jëbyj
Post code: 2015
City: braciļ
Country: Albania

Employment contract

Start date: 06/12/2021
Applicable law: Kosovo*

Company details

Name: Transport and co
Community licence number: BE1208-996ZDF
National company register number: 0234.123.123
VAT number: 234.123.123
Country of registration: Belgium 🇧🇪
Company address
Street and number: rue Belliard 28 ynuuara
Post code: 1000
City: Brussels
Country: BE

Transport manager

First Name: John
Last Name: O'Smith
Certificate of professional competence (License number): BE2087464
Certificate issuing country: Belgium
Email address: transportmanager@transportandco.com
Phone number: +32485121212
Professional Address
Street and number: rue Belliard 28
Post code: 1000
City: Brussels
Country: Belgium

Contact person

First Name: John
Last Name: O'Smith
Email address: transportmanager@transportandco.com
Phone number: +32485121212
Professional Address
Street and number: rue Belliard 28
Post code: 1000
City: Brussels
Country: Belgium

version 0.3.18-test

Caseta 4 Scanare pe drum, pas cu pas

3.2.2.2 Note de expediție sau dovezi echivalente

Descriere

Conducătorii auto trebuie să aibă la dispoziție dovada că operațiunea de transport are loc în statul membru gazdă. Aceasta poate include documente precum o scrisoare de trăsură pe suport de hârtie sau electronic (denumită în continuare "e-CMR") sau dovezi echivalente. Aceste dovezi trebuie să furnizeze informații privind transportul internațional de intrare și fiecare operațiune de cabotaj consecutivă efectuată³¹.

Scop

Unul dintre scopurile documentului e-CMR sau al scrisorii de trăsură pe suport de hârtie este de a indica tipul de operațiune care are loc (de exemplu, cabotaj) și, de asemenea, de a indica faptul că o astfel de operațiune este autentică (de exemplu, în cazul cabotajului, scrisoarea de trăsură poate indica dacă este vorba de o călătorie internațională și dacă nu depășește valoarea maximă a activităților autorizate în statul membru gazdă).

De asemenea, scrisoarea de trăsură poate accelera foarte mult identificarea unei situații de detașare în timpul unui control rutier. De exemplu, în cazul în care scrisoarea de trăsură indică o operațiune de cabotaj, se poate presupune în mod sigur că șoferul se află într-o situație de detașare. În cazul în care din scrisoarea de trăsură reiese că operațiunea de cabotaj este ilegală, se declanșează o serie întregă de alte consecințe și controale suplimentare³². Cu toate acestea, pentru detașare, un conducător auto care efectuează cabotaj ilegal trebuie, de asemenea, să fie considerat detașat.

Pentru mai multe detalii privind modul în care scrisorile de trăsură pot fi relevante pentru contabilizare, a se vedea *secțiunea 3.2.4 de mai jos*, care descrie o secvență de evenimente privind modul de utilizare a scrisorilor de trăsură pentru a determina situațiile de contabilizare.

În general, existența unei operațiuni de cabotaj justifică o comunicare către autoritățile responsabile de investigațiile IMI, astfel încât să se declanșeze verificări adecvate pentru a se asigura că șoferului i se garantează nivelul corect de protecție în timpul detașării.

3.2.2.3 Înregistrări tahografice

Descriere

De asemenea, înregistrările tahografului oferă dovezi utile autorităților de aplicare a legii pentru a verifica dacă operațiunile de transport se încadrează sau nu în domeniul de aplicare al

³¹ Articolul 8 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri.

³² Astfel de verificări nu sunt reflectate în prezentul document, deoarece acesta se concentrează în principal pe detașarea conducătorilor auto.

detașării. Datele de localizare înregistrate în tahograf (sub forma codurilor de țară ale statelor membre în care au avut loc operațiunile) pot fi foarte utile în acest scop. Pentru o descriere completă a datelor de localizare înregistrate cu/prin diferitele generații și versiuni ale tahografului, vă rugăm să consultați nota de orientare TRACE 2 privind tahograful inteligent.

Scop

În timp ce înregistrările tahografului sunt concepute în primul rând pentru a asigura aplicarea regulilor privind timpul de conducere și de odihnă, acestea ar trebui să fie utilizate și de către agentul de control rutier pentru a-l ajuta să stabilească dacă există o situație de detașare. Următoarea *secțiune 3.2.4* sugerează o listă de întrebări pentru a identifica natura unei operațiuni rutiere și dacă șoferul trebuie sau nu considerat ca fiind detașat. Întrebările includ, de exemplu, evaluarea momentului și a locului în care începe și se termină operațiunea. Înregistrările tahografului vor oferi cele mai multe răspunsuri la această listă de întrebări, inclusiv înregistrările privind poziția vehiculului în timpul activităților de încărcare și descărcare. Acestea ar trebui să fie introduse de către conducătorul auto în timpul operațiunii.

3.2.3 Steaguri roșii

Polițiștii rutieri pot verifica doar un număr limitat de documente și date și trebuie să procedeze rapid - în special atunci când controlează transportul de pasageri. De asemenea, aceștia trebuie să evalueze conformitatea cu o serie de reglementări diferite, iar regulile de detașare se adaugă la această listă.

O aplicare eficientă a legii necesită adesea efectuarea unor controale mai complete după operațiunea de transport rutier. Informațiile culese din cele trei documente enumerate mai sus (și anume: 1) declarația de detașare; 2) scrisorile de trăsură sau dovezi echivalente; și 3) înregistrările tahografului), împreună cu rezultatele interacțiunilor cu conducătorul auto, oferă indicii cheie care pot contribui la formarea bazei pentru controalele ulterioare cu alte autorități. Având în vedere acest lucru, atunci când este relevant, ar trebui să se efectueze o inspecție mai profundă după inspecția transportului rutier.

În cazul în care controalele rutiere au identificat o situație de detașare, se justifică investigațiile IMI pentru a se asigura că șoferul detașat primește remunerația corectă și că este protejat de standardele aplicabile ale țării gazdă pe durata detașării.

De asemenea, agenții de aplicare a legii ar trebui să joace un rol activ în declanșarea unor inspecții IMI mai complete ori de câte ori au suspiciuni de eludare sau de abuz. Atunci când transmit autorităților competente informațiile relevante colectate în timpul inspecțiilor rutiere, agenții de aplicare a legii ar trebui, în același timp, să semnaleze informațiile care justifică inspecții ulterioare. Aceste semnale de alarmă pot rezulta din absența unei declarații (atunci când a fost detectată o situație de detașare), din declarații nevalabile, din discrepanțe în documentele prezentate în timpul inspecției rutiere, dar și din impresiile agentului rutier în urma interacțiunii cu șoferul.

În concluzie, o continuitate între inspecțiile rutiere și controalele IMI conduce la o aplicare mai bine orientată și mai eficientă a legii. După cum se descrie în următoarea *secțiune 3.3*, ar trebui,

de asemenea, să se caute o cooperare activă între autoritățile IMI responsabile de transportul rutier și cele care gestionează modulul general de detașare a lucrătorilor, astfel încât semnalele de alarmă să ajungă la autoritatea cea mai potrivită.

Printre exemplele de semnale de alarmă se numără:

- Absența unei declarații de detașare pentru o operațiune de transport care intră în sfera de aplicare a detașării: O declarație de detașare este un instrument indispensabil în scopul aplicării legii. Prin urmare, absența acesteia ar trebui să declanșeze controale suplimentare atunci când autoritatea de aplicare a stabilit că operațiunea de transport este detașată.
- Declarație de detașare invalidă sau falsificată:
 - Cod QR absent sau invalid.
 - Informații obligatorii care lipsesc din declarație.
 - Informații eronate înscrise în declarație.
- Neconcordanță între legislația aplicabilă contractului de muncă și locul obișnuit de muncă și/sau de reședință al conducătorului auto:

Un lucrător detașat este un lucrător care, pentru o perioadă limitată, îndeplinește sarcini în afara țării în care lucrează în mod normal. După cum se descrie în anexa 3, se poate prezuma că locul de muncă obișnuit se află în statul membru din care conducătorul auto își desfășoară în mod obișnuit o parte substanțială a activității sale.

O discrepanță aparentă între, pe de o parte, legislația aplicabilă privind ocuparea forței de muncă care apare la rândul c.7 din declarația de detașare și, pe de altă parte, locul de muncă obișnuit al mecanicului de locomotivă ar trebui să declanșeze investigații suplimentare prin intermediul modulelor IMI relevante. Autoritățile competente pot solicita, de exemplu, contractul de muncă și/sau alte documente pentru a verifica dacă informațiile furnizate în declarația de detașare sunt corecte.

- Corespondența dintre datele de detașare și datele de angajare
Polițistul rutier poate observa că contractul de muncă a început în jurul aceleiași date ca și situația de detașare. Acest lucru justifică verificări suplimentare privind legislația aplicabilă în materie de muncă și situațiile de detașare aferente³³.

Data de începere a unui contract de muncă se găsește la rândul c.6 din declarația de detașare. Perioada de detașare este indicată la rândul a.2. Înregistrările tahografului pot indica, de asemenea, o lipsă de activitate din partea conducătorului auto în țara de stabilire a angajatorului.

- Conducătorul auto este un lucrător independent sau este angajat printr-o agenție de muncă temporară:
Este puțin probabil ca un conducător auto independent să fie în posesia unei declarații de detașare. Un semnal de alarmă comunicat autorităților competente IMI care au acces

³³ A se vedea, de exemplu, *articolul 4 din Directiva 2014/67 privind punerea în aplicare.*

la modulul privind detașarea ar putea declanșa în mod util controale ulterioare pentru a se asigura că șoferul independent este într-adevăr un antreprenor independent autentic.

- Discrepanță între scrisoarea de trăsură (de exemplu, e-CMR) și datele tahografului.
O astfel de discrepanță ar apărea dacă, de exemplu, codul țării care indică poziția vehiculului ar indica o țară diferită de cea menționată în scrisoarea de trăsură.

O altă discrepanță poate apărea în cazul în care tahograful indică mai multe operațiuni decât cele documentate în scrisoarea de trăsură. Aceasta poate fi un indiciu al unei eludări a normelor de detașare aplicabile.

- Încălcări ale timpilor de conducere și de odihnă:
Informațiile colectate în ceea ce privește respectarea timpilor de conducere și de odihnă pot fi utilizate pentru a direcționa întreprinderile în vederea verificării normelor de detașare. Societățile care au un rating de risc ridicat pot fi verificate mai des și mai amănunțit.

3.2.4 Posibile modalități de efectuare a inspecțiilor rutiere: Secvență și listă de întrebări.

Următoarele Figura 1 O abordare pas cu pas a controalelor rutiere și listele de verificare însoțitoare de întrebări (Casetă 5 și Casetă 6) oferă o abordare pas cu pas pentru controalele pe marginea drumului. Polițiștii rutieri ar trebui să verifice mai întâi natura operațiunii, în special prin verificarea încrucișată a informațiilor conținute în scrisoarea de trăsură cu datele tahografului. Aceștia ar trebui apoi să înțeleagă dacă operațiunea intră sau nu în sfera de aplicare a detașării. În acest scop, casetele 5 (pentru marfă) și 6 (pentru pasageri) sugerează o listă de întrebări pentru a identifica rapid dacă operațiunea constituie sau nu detașare. În cazul în care operațiunea constituie detașare, autoritățile rutiere ar trebui să caute existența unei declarații de detașare și să verifice dacă informațiile conținute în aceasta se aliniază cu situația de detașare. Pentru toate operațiunile, ar trebui să se colecteze semnalele de alarmă, dacă este cazul, și să se comunice autorității competente pentru verificări suplimentare.

Figura 2 și Figura 3 oferă o ilustrare a etapelor secvențiale pentru autoritățile de transport rutier care își încep controalele cu un control de cabotaj. Prima etapă constă în identificarea unei situații de cabotaj, în principal pe baza e-CMR sau a scrisorii de trăsură pe suport de hârtie. În cazul în care se confirmă cabotajul și, prin urmare, se aplică regulile de detașare, agentul de control rutier ar trebui să procedeze la verificarea valabilității documentelor de detașare și, dacă este cazul, să colecteze semnalele de avertizare și să comunice informațiile autorității competente pentru controalele ulterioare.

În cazul în care nu este vorba de cabotaj, agentul de aplicare a legii va proceda pas cu pas pentru a stabili dacă operațiunea este scutită pe bună dreptate de detașare sau nu. Dacă este cazul, semnalele de alarmă trebuie întotdeauna colectate și comunicate împreună cu alte informații relevante autorităților competente.

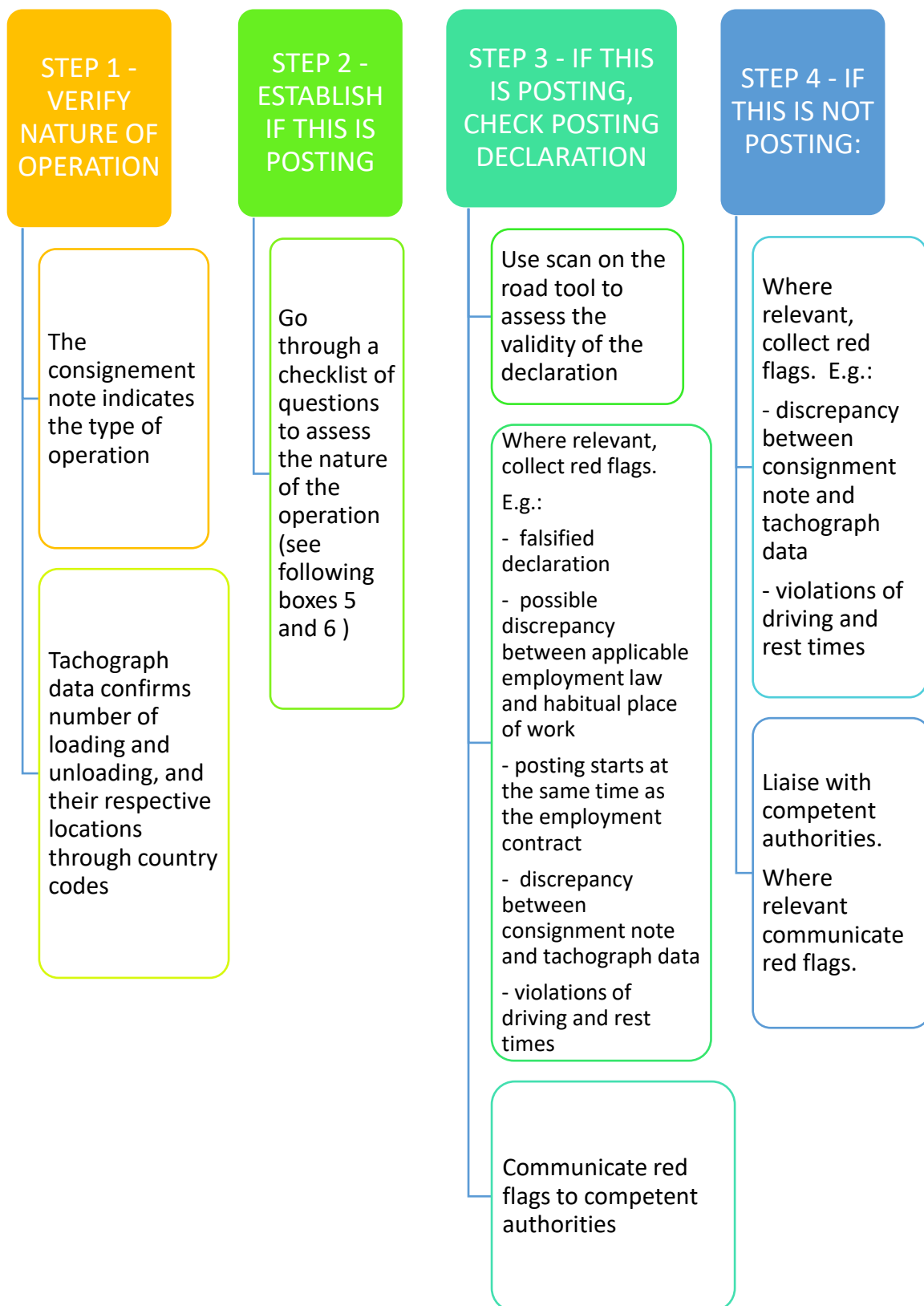


Figura 1 O abordare pas cu pas a controalelor rutiere

Această listă de întrebări este concepută pentru a ajuta polițistul rutier să identifice dacă se aplică regulile de detașare în funcție de natura operațiunii de transport rutier. Se sugerează să urmați întrebările în ordinea în care sunt prezentate. Atunci când toate căsuțele de la o anumită etapă sunt bifate, operațiunea este identificată și nu este necesar să se treacă la restul întrebărilor.

Pasul 1: este vorba de o situație de cabotaj?

- Documentul de expediție și tahograful fac dovada cabotajului?

(În cazul în care există mai multe operațiuni decât maximumul legal, conducătorul auto ar trebui să fie considerat în continuare ca fiind postat)

Pasul 1a: este vorba de tranzit?

- Șoferul trece prin zonă fără să încarce sau să descarce?

Pasul 1c: este vorba de o operație bilaterală simplă?

- Șoferul conduce spre sau dinspre statul membru de stabilire al operatorului rutier în baza unui contract de transport?
- Este clar că șoferul nu a efectuat sau nu va efectua activități de încărcare sau descărcare în timpul acestei călătorii?

NB: o operațiune bilaterală simplă poate consta, de asemenea, într-o etapă rutieră inițială sau finală a unei operațiuni de transport combinat.

Pasul 1d: este 1+1?

- Șoferul conduce spre sau dinspre statul membru de stabilire al operatorului rutier?
- Această călătorie internațională implică:
 - O activitate de încărcare sau descărcare; SAU
 - O activitate de încărcare și una de descărcare?
- Este clar că șoferul nu a desfășurat sau nu va desfășura 2 activități în același stat membru?

Pasul 1d: este 0+2?

- Conducătorul auto efectuează o călătorie de întoarcere către sau dinspre statul membru de stabilire al operatorului rutier?
- Este clar că șoferul nu a efectuat sau nu va efectua activități de încărcare sau descărcare în timpul unuia dintre călătorii (dus-întors sau dus-întors)?
- Cealaltă călătorie (dus-întors sau dus-întors) implică:
 - Două activități de încărcare sau descărcare; SAU
 - Două activități de încărcare și două activități de descărcare?
- Este clar că șoferul nu a desfășurat sau nu va desfășura mai mult de o activitate de încărcare sau descărcare în același stat membru?

Caseta 5 - Lista de întrebări pentru controalele rutiere în transportul de mărfuri

Pasul 1: este vorba de o situație de cabotaj?

- Fișa de autorizare (pentru transportul regulat de călători) sau foaia de parcurs (pentru transportul ocazional de călători) atestă cabotajul?

Pasul 1a: este vorba de tranzit?

- Șoferul trece prin zonă fără să ia sau să lase pasageri?

Pasul 1c: este vorba de o operație bilaterală simplă?

- Șoferul efectuează una dintre următoarele operațiuni?
 - preluarea pasagerilor în statul membru de stabilire și debarcarea lor în țara de destinație?
 - preluarea pasagerilor în țara de destinație și debarcarea lor în țara de stabilire?
 - care efectuează excursii locale, cu același grup de pasageri nerezidenți, în urma unui transport internațional intern cu aceiași pasageri în același vehicul sau într-un vehicul deținut de aceeași companie?

Etapa 1d: este o operațiune bilaterală cu o activitate suplimentară?

- Șoferul conduce spre sau dinspre statul membru de stabilire al operatorului rutier?
- Această călătorie internațională implică:
 - o activitate de îmbarcare a pasagerilor sau o activitate de debarcare a pasagerilor; SAU
 - O activitate de preluare a pasagerilor și o activitate de coborâre a pasagerilor?
- Este clar că șoferul nu a desfășurat sau nu va desfășura două activități în același stat membru?

Caseta 6 - Listă de întrebări pentru controalele rutiere privind transportul de călători

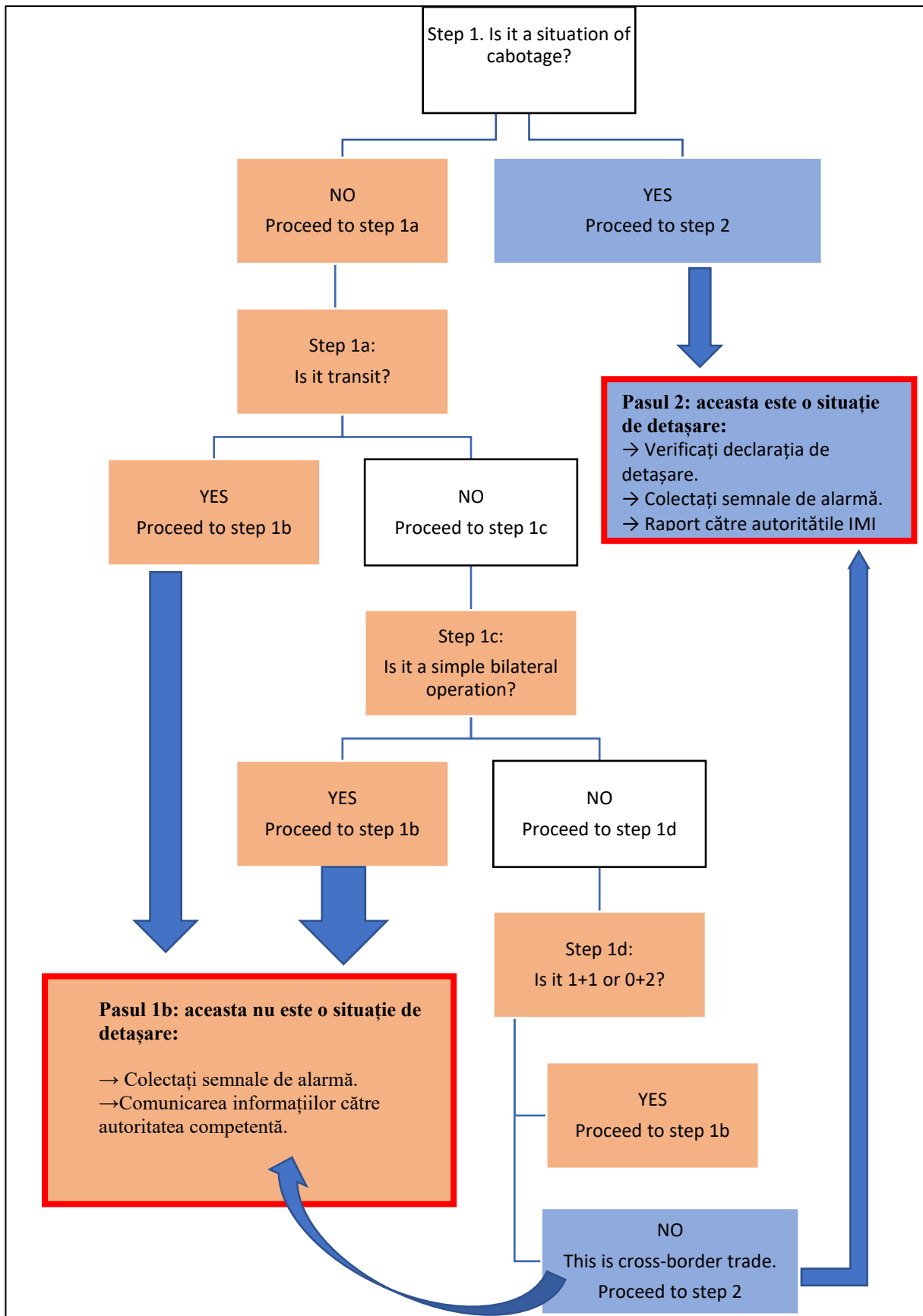


Figura 2 - Abordarea pas cu pas pentru transportul de mărfuri

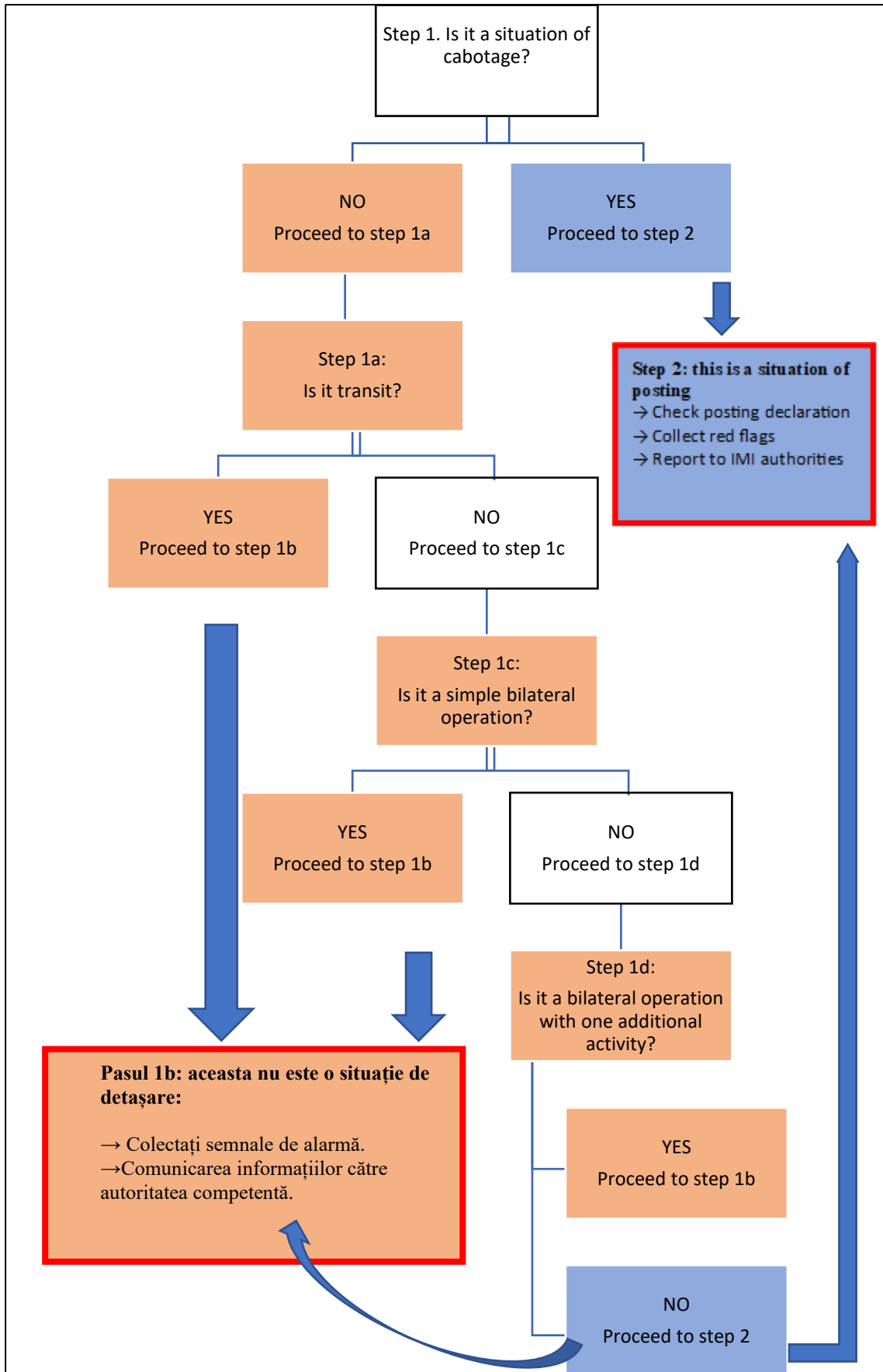


Figura 3 - Abordarea pas cu pas pentru transportul de pasageri

3.3 Inspecțiile IMI

În mod independent sau în completarea inspecțiilor rutiere, pot avea loc controale suplimentare prin intermediul interfeței IMI și în bună înțelegere cu autoritățile competente din statul membru în care este stabilită întreprinderea.

Aceste orientări sugerează că schimbul de informații între statele membre prin intermediul IMI poate avea loc în trei situații:

- Ca urmare a inspecțiilor rutiere în cazul în care a fost identificată o situație de detașare.
- Ca urmare a inspecțiilor rutiere în cazul în care polițistul rutier a semnalat semnale de alarmă.
- independent de inspecțiile rutiere, de exemplu, pe baza unei evaluări a riscurilor. Semnalele de alarmă prezentate în *secțiunea 3.2.3* de mai sus pot fi, de asemenea, invocate de autoritățile IMI atunci când stabilesc prioritățile în cadrul acestor controale.

3.3.1 Prezentare generală a modulelor IMI

IMI este un instrument online multilingv care urmărește să faciliteze schimbul de informații între autoritățile de aplicare a legii din statul membru gazdă ("*autoritățile gazdă*") și cele din statul membru de stabilire a societății ("*autoritățile de origine*"). În prezent, IMI sprijină procedurile de cooperare în 17 domenii de politică diferite.

Trei module IMI sunt relevante pentru aplicarea specifică a normelor privind transportul rutier:

- Modulul "*Transport rutier - Condiții de stabilire*" urmărește să faciliteze schimbul de informații pentru a verifica existența unei înființări efective și stabile a societății.
- Modulul "*Transport rutier - reguli sociale*" urmărește să faciliteze schimbul de informații pentru a controla aplicarea eficientă a timpilor de conducere, a pauzelor și a perioadelor de odihnă.
- Modulul "*Transport rutier - Declarații de detașare*" la care este conectată interfața publică RTPD pentru a permite operatorilor rutieri să depună declarații de detașare.
- Punerea în aplicare a dispozițiilor *lex specialis are loc*, în mare parte, prin intermediul IMI conectat la RTPD. Autoritățile gazdă utilizează acest modul pentru a examina toate declarațiile de detașare. Acestea au, de asemenea, posibilitatea de a trimite operatorului cereri de documente suplimentare (a se vedea *secțiunea 3.3.3* de mai jos). În cazul în care operatorul nu răspunde în termen de 8 săptămâni, autoritățile gazdă pot solicita informații de la autoritățile de origine în termen de 25 de zile (a se vedea *secțiunea 3.4* de mai jos).

Atunci când răspunde la cererile de informații, operatorul are opțiunea de a iniția o comunicare cu autoritățile gazdă direct pe portal. De asemenea, toate autoritățile competente pot face schimb de mesaje text gratuite între ele. Orice informație furnizată sub formă de text liber poate fi tradusă automat de un serviciu conectat la IMI (eTranslation)³⁴.

³⁴ Un ghid de utilizare a RTPD poate fi găsit la acest link: https://ec.europa.eu/internal_market/imi-net/_docs/library/road-transport/posting-declarations_en.pdf.

Modulul Transport rutier - Declarații de detașare poate fi utilizat numai în măsura în care operatorul a depus o declarație de detașare. Operațiunile de transport care nu constituie detașare nu pot apărea în această interfață. Este important de menționat că nici operațiunile de transport care pot constitui detașare, dar pentru care operatorul nu depune o declarație de detașare, nu vor apărea în modulul Transport rutier - Declarații de detașare.

Chiar dacă o declarație de detașare este depusă în RPTD, modulul Transport rutier - Declarații de detașare nu permite autorităților gazdă să verifice toate elementele legate de detașare, cum ar fi, de exemplu, practicile de tip cutie poștală sau existența unei relații de muncă reale în statul membru de stabilire.

Pentru toate aceste cazuri, investigația IMI suplimentară trebuie efectuată prin intermediul unei alte interfețe: modulul "*Transport rutier - Condiții de stabilire*" și/sau modulul general "*Detașarea lucrătorilor*". Utilizarea acestui din urmă modul a fost formalizată prin Directiva 2014/67 privind aplicarea detașării. Cererile de informații standardizate pot fi trimise de către autoritățile gazdă în vederea evaluării existenței unei detașări autentice, a prevenirii abuzurilor și a eludării și a evaluării respectării condițiilor de muncă aplicabile, inclusiv a remunerării³⁵.

Adesea, autoritățile responsabile de modulul Detașare a lucrătorilor nu sunt aceleași cu cele care se bazează pe modulul Transport rutier - Declarații de detașare. Prin urmare, este esențială o comunicare eficientă între toate autoritățile gazdă, în lipsa căreia operațiunile de transport rutier pot scăpa de orice formă de aplicare a IMI atunci când nu sunt documentate de către operatori. Cooperarea între autoritățile gazdă este, de asemenea, indispensabilă pentru a controla respectarea termenilor și condițiilor aplicabile șoferilor detașați.

Pe scurt:

Controlul respectării *lex specialis* are loc în mare parte prin intermediul IMI, în conformitate cu următoarea procedură:

- **Etapa 1:** Autoritățile gazdă adresează o cerere directă IMI întreprinderii. Cererea ajunge automat la întreprinderea care primește o notificare.
- **Etapa 2:** Societatea primește cererea prin intermediul RTPD și are la dispoziție 8 săptămâni pentru a prezenta documentele solicitate.
- **Etapa 3:** În cazul în care societatea nu reușește să prezinte documentele în termen de 8 săptămâni, IMI informează autoritățile gazdă că acestea pot solicita asistență din partea autorităților din țara de origine.
- **Etapa 4:** La solicitarea IMI din partea autorităților gazdă, autoritățile din țara de origine contactează întreprinderea (inclusiv prin verificări la sediu) pentru a obține documentele solicitate în termen de 25 de zile lucrătoare. În acest scop, autoritățile de origine au acces la toate schimburile și documentele pe care autoritățile gazdă le primesc de la întreprindere.

În paralel cu RPTD, autoritățile din domeniul transporturilor trebuie să poată utiliza în mod eficient modulul general de detașare a lucrătorilor pentru a preveni abuzurile și eludările, în special în cazurile în care nu există o declarație de detașare.

³⁵ Un ghid de utilizare pentru modulul general de *postare a lucrătorilor* poate fi găsit la acest link: https://ec.europa.eu/internal_market/imi-net/_docs/library/pow-user-guide_en.pdf.

Diferite autorități din cadrul aceluiași stat membru pot fi responsabile de diferite module IMI. Pentru o aplicare eficientă a legii este necesară existența unor canale de comunicare între aceste autorități.

3.3.2 Obiective

Controalele IMI reprezintă un aspect esențial pentru aplicarea eficientă a normelor de detașare și a normelor conexe. Având în vedere timpul și mijloacele limitate disponibile pe marginea drumului, inspecțiile amănunțite nu pot fi efectuate decât în afara inspecțiilor rutiere, iar interfața IMI poate servi drept instrument de declanșare a acestor inspecții mai amănunțite.

Inspecțiile IMI efectuate prin intermediul modulelor de transport rutier pot urmări unul sau mai multe dintre următoarele obiective:

- pentru a constata o situație de detașare.
- să evalueze încrederea abuzivă într-un statut de detașare prin eludarea legislației aplicabile unui contract individual de muncă.
- în cazul în care se identifică o situație reală de detașare, să controleze respectarea condițiilor de muncă și de încadrare în muncă aplicabile în statul membru gazdă.

În cazul în care, în timpul investigațiilor IMI, autoritățile din domeniul transporturilor au suspiciuni cu privire la practici de falsă activitate independentă sau de tip "cutie poștală" în statul membru de stabilire, trebuie efectuate verificări suplimentare prin intermediul modulelor relevante, inclusiv modulul general privind detașarea, precum și modulul privind condițiile de stabilire.

3.3.3 Documente care pot fi solicitate

În conformitate cu *lex specialis*, autoritățile competente pot solicita ca operatorul să trimită, în termen de opt săptămâni și prin intermediul RPTD, copii ale:

- înregistrările tahografelor;
- scrisori de trăsură (de exemplu, e-CMR);
- documentația referitoare la remunerația mecanicului de locomotivă pentru perioada de detașare;
- contractul de muncă;
- fișele de pontaj referitoare la activitatea conducătorului auto;
- dovada plăților.

Inspecțiile IMI pot acoperi până la un an de detașare de la data solicitării documentelor și pot viza un anumit șofer sau toți șoferii unei întreprinderi.

3.3.3.1 Declarația de detașare

Informațiile din declarațiile de detașare sunt salvate în IMI pentru o perioadă de 24 de luni. În absența declarațiilor de detașare, o întreprindere nu va apărea în modulul Transport rutier - Declarații de detașare și, prin urmare, va putea scăpa de orice formă de control aprofundat. Prin urmare, rolul agentului de control rutier este esențial pentru a semnaliza autorităților competente existența acestor societăți atunci când este cazul. În special, în cazul în care un agent de control rutier a stabilit o situație de detașare și în absența unei declarații valabile, ar putea fi efectuate investigații suplimentare prin intermediul modulului general IMI privind detașarea lucrătorilor.

3.3.3.2 Note de expediție și înregistrări tahografice

Notele de expediție conțin informații despre operațiunea de transport. Înregistrările tahografului conțin date importante privind timpii de conducere și de odihnă, precum și date privind localizarea unui vehicul.

Notele de trăsură și înregistrările tahografului vor ajuta la determinarea situațiilor de detașare, inclusiv a orei de începere și de încheiere. De exemplu, dacă o scrisoare de trăsură dovedește o situație de cabotaj, șoferul trebuie considerat ca fiind detașat în statul membru gazdă.

Portalul acceptă următoarele formate de documente justificative: .bmp, .clp, .dcx, .doc, .docx, .gif, .htm, .html, .img, .jif, .jpeg, .jpg, .mac, .msg, .msp, .odt, .pct, .pcx, .pdf, .png, .ppm, .ppt, .pptx, .psp, .raw, .rtf, .tif, .tiff, .txt, .wpg, .wps, .xls, .xlsx, .xml, .zip.

Portalul este, de asemenea, compatibil cu toate programele de tahograf.

3.3.3.3 Documente privind remunerarea, dovezi de plată și fișe de pontaj

În cazul în care se identifică o situație reală de detașare, conducătorul auto ar trebui să primească o remunerație și să efectueze timpul de lucru în conformitate cu standardele țării gazdă.

Orele de pe foile de pontaj trebuie să corespundă orelor calculate pe baza avizului de însoțire a mărfii și a datelor din tahograf. Orele din fișele de plată trebuie să corespundă cu cele din foile de pontaj. Fișele de plată trebuie apoi comparate cu transferurile bancare pentru a se asigura că remunerația a fost plătită integral.

3.3.3.4 Contractul de muncă

Contractul de muncă conține informații esențiale pentru stabilirea locului de muncă obișnuit și a situațiilor de detașare. De exemplu, de la 1 august 2022, contractele de muncă trebuie să conțină informații scrise privind locul sau locurile de muncă, remunerația, modul de lucru și identitatea instituției de securitate socială care primește contribuția angajatorului³⁶.

³⁶ A se vedea *Directiva 2019/1152*.

3.4 Cooperarea între autorități

3.4.1 Asistență reciprocă cu statul membru de stabilire

Autoritățile gazdă pot solicita cooperarea cu statul membru de stabilire prin intermediul IMI în următoarele situații:

- Societatea nu a răspuns sau a răspuns doar parțial la cererea de informații în termenul prevăzut.
- Compania susține că nu a efectuat nicio operațiune pe teritoriul respectiv în perioada investigată, contrar celor stabilite de polițistul rutier.
- Autoritățile gazdă doresc să controleze respectarea termenilor și condițiilor de angajare aplicabile șoferului detașat.
- Managerul de transport susține că șoferul este un lucrător independent.

În funcție de natura cererii, schimbul de informații poate fi solicitat prin intermediul diferitelor module IMI, inclusiv RTPD și modulul general de *detașare a lucrătorilor*.

Ori de câte ori se formulează o cerere de asistență prin intermediul sistemului IMI, autoritățile competente din statul membru de stabilire trebuie să se asigure că furnizează informațiile solicitate în termen de 25 de zile lucrătoare.

3.4.2 Rolul partenerilor sociali

În funcție de tradițiile naționale, partenerii sociali pot juca un rol activ în aplicarea *lex specialis* și a normelor conexe. În Suedia, de exemplu, termenii și condițiile de angajare aplicabile șoferilor detașați se regăsesc în mare parte în convențiile colective, iar partenerii sociali își asumă întreaga responsabilitate pentru controlul respectării acestor convenții colective. În astfel de situații, o bună practică ar fi să se asigure că partenerii sociali au acces la declarațiile de detașare prezentate în RTPD. O astfel de comunicare este, într-adevăr, o condiție prealabilă esențială pentru ca partenerii sociali să efectueze controale specifice.

Anexa 1: Când un șofer intră sau iese din domeniul de aplicare a normelor de detașare: explicații pentru transport de marfă.

Detașarea conducătorilor auto în temeiul Directivei (UE) 2020/1057: Explicație și în/din domeniul de aplicare în legătură cu operațiunile

Introducere

Acest document răspunde nevoii de a avea o explicație completă a conceptelor de bază ale regulilor de afișare în scopul aplicării acestora. Este o abordare pas cu pas care explică regulile de detașare: mai întâi conceptele de bază (secțiunea 1), apoi o explicație simplificată care conduce expertul la o primă înțelegere a regulilor (secțiunea 2), apoi o explicație completă cu toate condițiile și criteriile (secțiunea 3).

Înțelegerea normelor specifice de detașare care se aplică conducătorilor auto din sectorul transportului rutier [cf. *lex specialis*, Directiva (UE) 2020/1057] a fost discutată în cadrul Grupului de experți al Comisiei privind detașarea conducătorilor auto, în care au fost reprezentate toate statele membre și părțile interesate. Serviciile Comisiei au pregătit documente explicative care au fost revizuite și validate de serviciul juridic al Comisiei. Cu toate acestea, trebuie remarcat faptul că interpretarea legislației UE rămâne de competența Curții Europene de Justiție.

1. Concepte principale

	DEFINIȚIE	TEMEI JURIDIC
CONTABILIZARE	<p>Un operator de transport rutier de mărfuri detașează conducători auto pe teritoriul unei alte țări, în contul și sub conducerea sa, în temeiul unui contract încheiat între operatorul de transport rutier de mărfuri care efectuează detașarea și partea căreia îi sunt destinate serviciile de transport. Conducătorul auto își desfășoară activitatea pe teritoriul țării respective, cu condiția să existe o relație de muncă între operatorul de transport rutier de mărfuri care efectuează detașarea și conducătorul auto pe durata detașării.</p> <p>Pe scurt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un conducător auto are o relație de muncă cu o întreprindere/operator de transport rutier de mărfuri; • Operatorul îi solicită acestui conducător auto să presteze servicii de transport într-un alt stat membru (un stat membru diferit de cel de stabilire a acestei întreprinderi). 	<p>Articolul 1.3.a din Directiva generală 96/71/CE privind lucrătorii detașați</p>
STATUL MEMBRU DE STABILIRE	<p>În cazul în care o întreprindere este stabilită, indiferent dacă managerul său de transport provine dintr-o altă țară.</p>	<p>Articolul 2 alineatul (8) din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009</p>

	DEFINIȚIE	TEMEI JURIDIC
STATUL MEMBRU GAZDĂ	Țara în care se efectuează operațiunea de transport (și care nu este țara de stabilire a întreprinderii).	
OPERAȚIUNE BILATERALĂ INTERNAȚIONALĂ	Circulația mărfurilor între statul membru de stabilire și o altă țară (stat membru sau țară terță). Operațiunea implică două țări, dintre care una este țara de stabilire (la început sau la sfârșit).	Considerentul (10) și articolul 1 alineatul (3) din Directiva (UE) 2020/1057
OPERAȚIUNI INTERNAȚIONALE NON-BILATERALE / OPERAȚIUNI DE COMERȚ ÎNCRUCIȘAT	Operațiunea implică două țări, dintre care niciuna nu este țara de stabilire a operatorului care efectuează operațiunea (încărcare într-una și descărcare în alta).	Considerentul 13 din Directiva 2020/1057
CABOTAJ	Transportul național contra cost efectuat temporar pe teritoriul unui stat membru gazdă (de către un operator stabilit în alt stat membru).	Articolul 2 alineatul (6) din Regulamentul (CE) nr. 1072/2009
CĂLĂTORIE FĂRĂ ÎNCĂRCĂTURĂ	O cursă în gol (fără marfă la bordul vehiculului) efectuată în paralel cu o altă cursă cu încărcătură.	Articolul 2 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1072/2009
TRANZIT	Deplasarea pe teritoriul unei țări fără a efectua nicio activitate de încărcare sau descărcare. Nu există nicio legătură între activitățile conducătorului auto și statul membru tranzitat.	Considerentul (11) și articolul 1 alineatul (5) din Directiva (UE) 2020/1057

	DEFINIȚIE	TEMEI JURIDIC
ACTIVITATE SUPPLEMENTARĂ	O activitate suplimentară este o operațiune de încărcare și/sau descărcare, efectuată în contextul unei operațiuni bilaterale, în statele membre sau în țările terțe pe care le traversează conducătorul auto, cu condiția ca acesta să nu încarce și să descarce mărfurile în același stat membru (aceasta ar constitui cabotaj).	<p>Articolul 1 alineatul (3) al treilea paragraf din Directiva (UE) 2020/1057</p> <p>Notă: operațiunile de comerț încrucișat nu implică niciodată țara de stabilire, în timp ce o activitate suplimentară poate implica țara de stabilire.</p>

2. În domeniul de aplicare și în afara domeniului de aplicare al detașării: explicație simplificată

<p>Regula de bază</p>	<p>Verificați dacă țara de stabilire este țara în care începe sau se termină operațiunea specifică de transport. În acest caz, nu se aplică regulile de detașare. În cazul în care legătura cu țara de stabilire este păstrată, regulile de detașare NU se aplică.</p> <p><i>Lex Specialis</i> privind detașarea conducătorilor auto se referă la tipul de operațiune pentru a determina dacă se aplică regulile de detașare. În text sunt menționate trei tipuri principale de operațiuni de transport: bilaterale, de cabotaj și de comerț încrucișat. În consecință:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. O bilaterală nu este niciodată în domeniul de aplicare. 2. Cabotajul are întotdeauna un domeniu de aplicare. 3. Operațiunile de comerț încrucișat intră în domeniul de aplicare, dar există anumite excepții de la această regulă de bază. 	<p>Exemplu:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Legătura cu țara de stabilire este păstrată (operațiune bilaterală): dacă operațiunea de transport implică țara de stabilire la început și/sau la sfârșit, șoferul nu este considerat detașat. • Se pierde legătura cu țara de stabilire (cabotaj și comerț încrucișat): se aplică regulile de detașare.
<p>Excepții de la regula de bază</p>	<p>Regulile de afișare NU se aplică / șoferul NU este considerat ca fiind afișat</p>	
<p>1.</p>	<p>Un număr limitat de activități suplimentare, în cazul în care sunt efectuate în timpul unei operațiuni bilaterale, nu intră în domeniul de aplicare al detașării (scutirile cfr. 1 + 1 și 0+2). O activitate</p>	<p>Exemplu: în timpul unei operațiuni bilaterale, dacă șoferul încarcă într-o țară și descarcă într-o altă țară, dintre care</p>

	suplimentară poate fi inclusă sau nu în domeniul de aplicare în funcție de faptul dacă beneficiază de scutirile 1 + 1 sau 0 + 2.	niciuna nu este țara de stabilire, această activitate suplimentară NU intră în domeniul de aplicare.
2.	În cazul transportului combinat, atunci când etapa rutieră inițială sau finală constă, în sine, într-o operațiune de transport bilateral internațional.	Considerentul (12) și articolul 1 alineatul (6) din Directiva (UE) 2020/1057
3.	Tranzit	Șoferul traversează o țară fără a efectua nicio activitate de încărcare/descărcare (sunt permise opriri).
Călătorie fără încărcătură (mers în gol)	O deplasare fără încărcătură intră sau nu în domeniul de aplicare, în funcție de faptul că operațiunea care declanșează sau declanșează această deplasare fără încărcătură intră sau nu în domeniul de aplicare.	Călătoria fără încărcătură NU intră în domeniul de aplicare dacă este efectuată în legătură cu o operațiune bilaterală (scutită). Călătoria fără încărcătură intră în domeniul de aplicare atunci când este efectuată în legătură cu cabotajul sau cu o operațiune internațională non-bilaterală / comerț încrucișat.

3. În domeniul de aplicare și în afara domeniului de aplicare a detașării: evaluare pentru fiecare operațiune de transport

OPERAȚIUNI	ELEMENTE DE DECIZIE	ÎN SCOPE	OUT DE SCHEMA	Începutul și sfârșitul detașării
Cabotaj	Întreaga operațiune, de la încărcare până la descărcare, are loc PE teritoriul unei țări în care operatorul nu este stabilit.	X		<p>Începutul situației de postare:</p> <p>Situația de detașare începe doar în momentul în care conducătorul auto începe călătoria fără încărcătură spre</p>

OPERAȚIUNI	ELEMENTE DE DECIZIE	ÎN SCOPE	OUT DE SCHEMA	Începutul și sfârșitul detașării
	<p>Regulile de afișare se aplică ÎNTOTDEAUNA în timpul cabotajului.</p> <p>Pentru a beneficia de operațiuni de cabotaj, trebuie să se încheie mai întâi o operațiune bilaterală internațională. Operațiunile de cabotaj pot fi efectuate numai după ce mărfurile atașate la călătoria internațională de intrare au fost descărcate complet (Reg. 1072/2009).</p> <p>Referințe: Art. 8.2 Reg. 1072/2009, articolul 1 punctul 7 din Directiva 2020/1057.</p>			<p>locul în care va încărca mărfurile care urmează să fie transportate în regim de cabotaj.</p> <p><u>Sfârșitul situației de postare:</u></p> <p>Detașarea continuă pe parcursul desfășurării operațiunii de cabotaj și se încheie atunci când mărfurile sunt descărcate și operațiunea de cabotaj este finalizată.</p> <p><u>Urmată de o întoarcere în țara de stabilire</u></p> <p>În cazul în care șoferul se întoarce în țara de stabilire după încheierea operațiunii de cabotaj, fie cu un camion gol, fie cu noi mărfuri încărcate în cadrul unei noi operațiuni bilaterale, nu se consideră că șoferul este detașat de la sfârșitul descărcării mărfurilor de cabotaj.</p>
Operațiuni de comerț încrucișat în	Operațiuni de transport efectuate ÎNTRE două țări, dintre care niciuna nu este țara de stabilire a operatorului.	X		<p><u>Începutul situației de postare:</u></p> <p>Situația de detașare nu începe imediat după încheierea unei operațiuni bilaterale internaționale, ci numai atunci</p>

OPERAȚIUNI	ELEMENTE DE DECIZIE	ÎN SCOPE	OUT DE SCHEMA	Începutul și sfârșitul detașării
<p>afara țării de stabilire:</p> <p>încărcare și descărcare (într-o operațiune de transport non-bilaterală)</p>	<p>Se aplică regulile de postare.</p> <p>Referințe: Considerentele 12 și 13 din Directiva 2020/1057 se referă la operațiunile de comerț încrucișat ca fiind "operațiuni de transport non-bilaterale".</p>			<p>când un șofer începe o călătorie fără încărcătură spre punctul de încărcare din statul membru respectiv pentru a încărca mărfurile care urmează să fie transportate în cadrul comerțului încrucișat.</p> <p>Atâta timp cât mărfurile nu sunt descărcate, șoferul este considerat ca fiind detașat în țara din care a început călătoria pentru a încărca mărfurile fără încărcătură până la ieșirea din țara respectivă, iar următorul detașament este în țara în care mărfurile sunt descărcate, de la punctul de trecere a frontierei din țara respectivă până la finalizarea descărcării.</p> <p><u>Sfârșitul situației de postare:</u></p> <p>Șoferul rămâne detașat până când mărfurile sunt descărcate.</p>

OPERAȚIUNI	ELEMENTE DE DECIZIE	ÎN SCOPE	OUT DE SCHEMA	Începutul și sfârșitul detașării
				<p><u>Urmată de o călătorie fără încărcătură sau de o nouă operațiune bilaterală</u></p> <p>Călătoria de întoarcere fără încărcătură prin teritoriul țării în care mărfurile au fost descărcate și înapoi în țara de stabilire nu intră sub incidența normelor de detașare.</p> <p>Același lucru este valabil și în cazul în care șoferul începe o nouă călătorie bilaterală (cu țara de stabilire ca țară de destinație/descărcare): din momentul descărcării mărfurilor legate de o operațiune de comerț încrucișat până la atingerea destinației finale în țara de stabilire, șoferul nu este considerat detașat.</p>
Etapa rutieră inițială și finală a unei operațiuni de transport combinat	În cazul în care un conducător auto este angajat într-o operațiune de transport combinat, natura serviciului prestat pe parcursul traseului rutier inițial sau final este		X	În cazul transportului combinat, atunci când etapa rutieră inițială sau finală constă în sine într-o operațiune de transport bilateral internațional, șoferul nu este considerat detașat.

OPERAȚIUNI	ELEMENTE DE DECIZIE	ÎN SCOPE	OUT DE SCHEMA	Începutul și sfârșitul detașării
	<p>strâns legată de statul membru de stabilire, dacă traseul rutier în sine este o operațiune de transport bilateral.</p> <p>Notă: pentru o explicație exhaustivă a transportului combinat și a punerii în aplicare, vă rugăm să consultați nota de orientare elaborată în cadrul grupului de reflecție TRACE 2 Acces la piață.</p> <p>O operațiune de transport combinat înseamnă un transport de mărfuri între țări diferite în care o parte din transport se efectuează pe calea ferată, pe căi navigabile interioare sau pe mare. O operațiune de transport combinat este considerată internațională atunci când cel puțin una dintre ramurile modale traversează o frontieră.</p>			

OPERAȚIUNI	ELEMENTE DE DECIZIE	ÎN SCOPE	OUT DE SCHEMA	Începutul și sfârșitul detașării
	<p>Transportul combinat, astfel cum este reglementat de normele UE, este transportul de mărfuri între statele membre, în cazul în care vehiculul rutier de marfă (remorcă, semiremorcă, cu sau fără cap tractor), cutie mobilă sau container de 20 de picioare sau mai mult, folosește <u>șoseaua pe tronsonul</u> inițial sau final al călătoriei și, pe celălalt tronson, calea ferată, căile navigabile interioare sau serviciile maritime, în cazul în care acest tronson depășește 100 km (în linie dreaptă) și efectuează traseul inițial sau final al călătoriei prin transport rutier.</p> <p>Partea rutieră a unei operațiuni de transport combinat poate fi pe teritoriul unui singur stat membru sau poate implica mai multe state membre.</p>			

OPERAȚIUNI	ELEMENTE DE DECIZIE	ÎN SCOPE	OUT DE SCHEMA	Începutul și sfârșitul detașării
	<p>Considerentul (12) și articolul 1 alineatul (6) din Directiva (UE) 2020/1057</p> <p>Directiva 92/106/CEE a Consiliului din 7 decembrie 1992 privind stabilirea unor norme comune pentru anumite tipuri de transporturi combinate de mărfuri între statele membre.</p>			
Operațiune bilaterală internațională	<p>Operațiune de transport efectuată între două țări, dintre care una este țara de stabilire a operatorului.</p> <p>Nu se aplică regulile de postare.</p>		X	<p><u>Durata:</u></p> <p>Pe întreaga durată a operațiunilor bilaterale (care implică țara de stabilire la începutul sau la sfârșitul operațiunii), conducătorul auto nu face obiectul normelor privind detașarea.</p>

OPERAȚIUNI	ELEMENTE DE DECIZIE	ÎN SCOPE	OUT DE SCHEMA	Începutul și sfârșitul detașării
	<p>Referință: Articolul 1 punctul 3, al doilea paragraf din Directiva 2020/1057.</p>			<p><u>Cazul operațiunilor bilaterale multiple</u></p> <p>Mai multe operațiuni de transport bilateral, fiecare dintre acestea fiind acoperită de o scrisoare de trăsură separată, pot fi efectuate în timpul unei călătorii care implică țara de stabilire (la începutul sau la sfârșitul călătoriei) și nu intră în domeniul de aplicare al normelor de detașare.</p> <p>Considerentul 10 din Directiva (UE) 2020/1057</p> <p>Exemple:</p> <p>-Din țara de stabilire: mărfurile încărcate în țara de stabilire sunt descărcate parțial în trei țări diferite pe baza a trei scrisori de trăsură diferite.</p>

OPERAȚIUNI	ELEMENTE DE DECIZIE	ÎN SCOPE	OUT DE SCHEMA	Începutul și sfârșitul detașării
				- Către țara de stabilire: mărfurile încărcate într-o țară care nu este țara de stabilire sunt descărcate parțial în alte două țări, pe baza a două scrisori de trăsură, înainte de descărcarea finală în țara de stabilire (pe baza unei a treia scrisori de trăsură).
Operațiune bilaterală + o încărcare și/sau descărcare în țara pe care o traversează șoferul (1+1)	O operațiune de încărcare și/sau descărcare în țara pe care o traversează conducătorul auto este considerată ca fiind în afara domeniului de aplicare a normelor de detașare, chiar dacă operațiunea nu face parte dintr-o operațiune care implică țara de stabilire. Pentru a beneficia de această scutire, trebuie îndeplinite două condiții cumulative:		X	Pe întreaga durată a operațiunii 1+1, conducătorul auto nu poate fi considerat lucrător detașat. <u>Începutul și sfârșitul:</u> În conformitate cu această regulă 1+1, în cazul în care mai multe activități suplimentare sunt desfășurate în contextul unei operațiuni bilaterale în curs de desfășurare, prima activitate este scutită de normele de detașare. Următoarele intră în domeniul de aplicare a normelor de detașare deoarece conducătorul auto a utilizat deja posibilitatea unei activități suplimentare scutite de încărcare și/sau descărcare. În cazul în care există mai mult de o activitate suplimentară, detașarea se

OPERAȚIUNI	ELEMENTE DE DECIZIE	ÎN SCOPE	OUT DE SCHEMA	Începutul și sfârșitul detașării
	<ul style="list-style-type: none"> o operațiune bilaterală (în afara domeniului de aplicare a regulilor de detașare) începută înainte de efectuarea operațiunii de încărcare-descărcare; O încărcare și o descărcare de mărfuri nu pot fi efectuate în aceeași țară (deoarece acest lucru ar fi considerat cabotaj și, prin urmare, ar intra în domeniul de aplicare). <p><u>O activitate suplimentară poate fi alcătuită din:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> o încărcare sau o descărcare de sine stătătoare; SAU o încărcare a mărfurilor în țara A și o descărcare a aceluiași mărfuri în țara B în cadrul operațiunii bilaterale. <p><u>Regula 1+1:</u></p>			<p>aplică de la încărcarea mărfurilor până la sfârșitul activității suplimentare la descărcare*: șoferul reia apoi operațiunea bilaterală și se aplică din nou scutirea.</p>

OPERAȚIUNI	ELEMENTE DE DECIZIE	ÎN SCOPE	OUT DE SCHEMA	Începutul și sfârșitul detașării
	<p>În cazul în care conducătorul auto efectuează două operații bilaterale, acesta are posibilitatea de a adăuga o operație pentru fiecare operație bilaterală.</p> <p>În cazul în care se efectuează două operațiuni bilaterale dinspre și către statul membru de stabilire, în timpul fiecăreia dintre cele două operațiuni se poate efectua o operațiune de comerț încrucișat suplimentară scutită. Aceasta este așa-numita regulă 1+1.</p> <p>O singură activitate suplimentară scutită poate include <u>atât</u> o acțiune de încărcare, cât și una de descărcare.</p>			

OPERAȚIUNI	ELEMENTE DE DECIZIE	ÎN SCOPE	OUT DE SCHEMA	Începutul și sfârșitul detașării
	<p>O singură activitate suplimentară scutită poate include:</p> <ul style="list-style-type: none"> - o acțiune de încărcare; - o acțiune de descărcare; - o acțiune de încărcare și descărcare. 			
<p>Operațiune bilaterală + două încărcări / descărcări în timpul următoarei operațiuni bilaterale</p>	<p><u>Regula 0+2:</u> În cazul în care conducătorul auto nu a utilizat posibilitatea de a efectua o activitate suplimentară scutită de încărcare și/sau descărcare în timpul operațiunii de transport bilateral din statul membru de stabilire, iar această operațiune este urmată de o operațiune bilaterală de întoarcere în statul membru de stabilire, două activități suplimentare scutite de încărcare și/sau descărcare pot fi efectuate în timpul</p>		<p>X</p>	<p>Pe întreaga durată a operațiunii 0+2, conducătorul auto nu poate fi considerat lucrător detașat.</p>

OPERAȚIUNI	ELEMENTE DE DECIZIE	ÎN SCOPE	OUT DE SCHEMA	Începutul și sfârșitul detașării
	<p>operațiunii bilaterale de întoarcere. Aceasta este așa-numita regulă 0+2.</p> <p>Condiții cumulative care trebuie îndeplinite pentru a beneficia de scutire:</p> <ul style="list-style-type: none"> • existența unei operațiuni bilaterale în curs de desfășurare, în timpul căreia conducătorul auto nu a utilizat posibilitatea de a efectua o activitate suplimentară scutită de încărcare și/sau descărcare; • această operațiune este urmată de o operațiune bilaterală de returnare în țara de stabilire; • se pot efectua două activități suplimentare de încărcare și/sau descărcare scutite, cu condiția ca acestea să nu fie efectuate în aceeași țară. 			

OPERAȚIUNI	ELEMENTE DE DECIZIE	ÎN SCOPE	OUT DE SCHEMA	Începutul și sfârșitul detașării
<p>Etapa inițială sau finală a unui transport combinat</p> <p>Operațiunea</p>	<p>În cazul în care segmentul rutier în sine constă într-o operațiune de transport bilateral internațional.</p> <p>Recital 12</p> <p>Art.1.6. 6</p> <p>Transport combinat: Directiva 92/106/CEE a Consiliului</p>		X	
<p>Tranzit</p>	<p>O situație de tranzit este întotdeauna exceptată de la regulile de detașare. Conducătorul auto nu este considerat detașat într-o țară în care doar "tranzitează": călătorește pe teritoriul unui stat membru fără a efectua nicio activitate de încărcare sau descărcare a mărfurilor.</p>		X	<p>De exemplu: în cazul unei operațiuni de comerț încrucișat (în domeniul de aplicare) între țara A (unde sunt încărcate mărfurile) și țara C (unde sunt descărcate mărfurile), șoferul va fi considerat ca fiind detașat în țara A (până la ieșirea din țară la punctul de trecere a frontierei) și ca fiind detașat în țara C, dar nu va fi considerat ca fiind detașat în țara B pe care șoferul o traversează în drumul său către țara C.</p>

OPERAȚIUNI	ELEMENTE DE DECIZIE	ÎN SCOPE	OUT DE SCHEMA	Începutul și sfârșitul detașării
	Conducătorul auto își poate lua odihna zilnică sau săptămânală: faptul de a-și lua o pauză zilnică sau săptămânală, în timp ce se află în tranzit, nu declanșează o situație de detașare.			
Curse în gol / călătorii fără încărcătură	O deplasare fără încărcătură intră sau nu în domeniul de aplicare, în funcție de faptul că operațiunea care declanșează sau declanșează această deplasare fără încărcătură intră sau nu în domeniul de aplicare.	X	X	În principiu, detașarea se încheie cu descărcarea mărfurilor transportate în cadrul operațiunii care intră sub incidența normelor de detașare (de exemplu, în contextul cabotajului sau al comerțului încrucișat). Clasificarea deplasării ulterioare la gol ca fiind detașare sau ca fiind scutită de detașare depinde de faptul dacă noua operațiune, care determină această deplasare la gol, este reglementată sau nu de regulile de detașare.

OPERAȚIUNI	ELEMENTE DE DECIZIE	ÎN SCOPE	OUT DE SCHEMA	Începutul și sfârșitul detașării
	<p>Scutit:</p> <ul style="list-style-type: none"> • călătorie fără încărcătură legată de o călătorie bilaterală (de exemplu: "întoarcerea acasă, în țara de stabilire"); • călătoria fără încărcătură efectuată între două operațiuni bilaterale consecutive. <p>Nu sunt scutite: călătoria fără încărcătură efectuată pentru a efectua o operațiune de cabotaj sau o operațiune de comerț încrucișat (operațiune internațională non-bilaterală).</p>			<p>În cazul în care conducătorul auto intră pe teritoriul unei țări gazdă cu un autocamion gol pentru a încărca mărfuri în vederea exploatării în conformitate cu normele de detașare, atunci conducătorul auto începe să fie detașat în statul membru respectiv de la intrarea pe teritoriul acestuia.</p> <p>În cazul a două operațiuni bilaterale consecutive (una din țara A de stabilire către țara B, urmată de una din țara C către țara A), cursa în gol din țara B (după descărcare) către țara C (pentru încărcare) nu intră sub incidența normelor de detașare.</p> <p>IN domeniul de aplicare (exemplu din întrebările și răspunsurile Comisiei):</p> <p>Șoferul efectuează două curse distincte fără încărcătură și o operațiune de transbordare între ele.</p>

OPERAȚIUNI	ELEMENTE DE DECIZIE	ÎN SCOPE	OUT DE SCHEMA	Începutul și sfârșitul detașării
				<p>Secvența de călătorii între țările A, B și C</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Fără încărcătură de la A la B 2. Comerț încrucișat de la B la C 3. Fără încărcătură de la C la A <p>Călătoria fără încărcătură din țara A în țara B se efectuează în legătură cu operațiunea de comerț încrucișat care începe în țara B. Cu alte cuvinte, conducătorul auto se deplasează în țara B pentru a încărca mărfuri în țara B în vederea unei operațiuni de comerț încrucișat (între B și C). Prin urmare, se consideră că șoferul este detașat în țara B din momentul în care intră în această țară și până când părăsește această țară. Această perioadă acoperă deplasarea cu un camion gol până la punctul de încărcare din țara B, încărcarea mărfurilor în țara B și transportul acestora pe teritoriul acestei țări.</p>

OPERAȚIUNI	ELEMENTE DE DECIZIE	ÎN SCOPE	OUT DE SCHEMA	Începutul și sfârșitul detașării
				<p>În acest caz, se consideră că șoferul este detașat în țara C din momentul intrării în această țară și până la ieșirea din această țară.</p> <p>Conducătorul auto nu este considerat detașat în țările prin care tranzitează (fără încărcare/descărcare) în scopul efectuării unei operațiuni de comerț încrucișat între două alte țări.</p>

Anexa 2: Când intră sau nu intră un șofer în domeniul de aplicare a regulilor de detașare: explicații pentru transportul de călători

Tabelul și explicațiile de mai jos se bazează pe documentul "Întrebări și răspunsuri" elaborat de serviciile Comisiei. Având în vedere particularitățile transportului de călători, acest document are ca scop identificarea diferențelor de aplicare a normelor de detașare între transportul de marfă și cel de călători și clarificarea faptului dacă anumite tipuri de călătorii în transportul de călători intră sau nu în domeniul de aplicare.

Reamintim: ca și în cazul transportului de mărfuri, Directiva (UE) 2020/1057 utilizează criteriile operațiunii de transport pentru a determina dacă șoferul angajat în operațiunea (operațiunile) de transport intră sau nu în domeniul de aplicare al detașării. Prin urmare, tabelul de mai jos urmează această logică: face distincție între diferitele operațiuni de transport pentru a determina dacă șoferul se află sau nu în sfera de aplicare a detașării.

Notă: în exemplele de mai jos, țara A este întotdeauna locul în care este înființată compania și de unde începe călătoria.

1. EXPLICAȚIE SIMPLIFICATĂ

Explicația dată pentru aplicarea regulilor de detașare în transportul de marfă, așa cum a fost explicată mai sus, este valabilă pentru transportul de călători, cu excepția câtorva cazuri. Aceste cazuri sunt următoarele:

1.1 Grup de pasageri preconstituit

Așezare a pasagerilor din grupul preconstituit în diferite locații din transportul ocazional

În contextul unei curse bilaterale de la A la B/C/D/..., cu un grup de pasageri preconstituit, faptul că pasagerii sunt debarcați în diferite locuri din țara B/C/D/... nu modifică natura operațiunii. Este în continuare o operațiune bilaterală care nu intră sub incidența regulilor de detașare, indiferent de faptul că pasagerii sunt debarcați în locații diferite (cu condiția ca noi pasageri să nu fie îmbarcați în țările B/C/D/...).

În transportul regulat, în contextul unui transport bilateral din țara A către țara C, care trece prin țara B, se aplică același lucru (în afara domeniului de aplicare a normelor de detașare) chiar și atunci când șoferul ia noi pasageri în țara B. Același lucru se aplică atunci când șoferul lasă pasageri în diferite țări înainte de a ajunge în țara C.

Excursii locale cu un grup preconstituit de pasageri în mijloace de transport ocazionale

În contextul unui zbor bilateral din A către B cu un grup de pasageri preconstituit, excursiile locale în țara B cu același grup nu intră în domeniul de aplicare a regulilor de detașare dacă:

1. este vorba de același grup preconstituit (de nerezidenți în țara B);
2. excursiile locale sunt efectuate cu același vehicul sau cu un alt vehicul al aceluiași transportator sau grup de transportatori care a efectuat serviciul internațional;
3. întreaga operațiune se realizează cu un singur formular de călătorie.

1.2 Două activități suplimentare scutite

Nu este posibil ca șoferul să desfășoare două activități suplimentare scutite în timpul unei operațiuni de transport bilateral dus-întors către statul membru de stabilire, dacă nu a desfășurat nicio activitate suplimentară în timpul operațiunii bilaterale din statul membru de stabilire. Această posibilitate există pentru transportul de marfă, dar nu și pentru transportul de persoane [articolul 1 alineatul (4) al treilea paragraf din Directiva 2020/1057].

2. ÎN INTERIORUL ȘI ÎN AFARA DOMENIULUI DE APLICARE A DETEAȘĂRII

OPERAȚIUNI	IN sau OUT de domeniul de aplicare: explicație
CĂLĂTORII BILATERALE	
Transport ocazional	
Două operațiuni bilaterale Transportul unui grup preconstituit de pasageri din țara A în țara B și înapoi din B în A cu un alt grup preconstituit de pasageri.	Întreaga călătorie nu intră în domeniul de aplicare a normelor de detașare, deoarece este vorba de două călătorii bilaterale internaționale, cu condiția ca fiecare operațiune bilaterală să fie acoperită de un formular de călătorie distinct. *
Operațiune bilaterală cu două sau mai multe locații de instalare într-o țară gazdă Transportul unui grup de pasageri preconstituit din țara A în țara B și debarcarea pasagerilor în diferite locuri din țara B	Întreaga călătorie nu intră în domeniul de aplicare a normelor privind detașarea, deoarece numărul de locuri de stabilire în aceeași țară de destinație (B) nu modifică caracterul bilateral al operațiunii. Întreaga operațiune se efectuează sub acoperirea unui formular de călătorie.

OPERAȚIUNI	IN sau OUT de domeniul de aplicare: explicație
<p>Operațiuni bilaterale cu mai multe puncte de stabilire în mai multe țări gazdă</p> <p>Transportul unui grup preconstituit de pasageri din țara A; unii sunt debarcați în țara B, iar alții în țara C.</p>	<p>Întreaga călătorie nu intră sub incidența normelor de detașare, deoarece se consideră că deplasarea din țara A în țara B și apoi în țara C sunt două călătorii bilaterale cu plecare din țara A (prima bilaterală este A către B și a doua este A către C), dacă sunt acoperite de același formular de călătorie.</p>
<p>Operațiuni bilaterale cu excursii locale într-o țară gazdă, pentru un grup de pasageri preconstituit, și întoarcere în țara A de stabilire.</p> <p>Transportul unui grup de pasageri preconstituit din țara A în țara B. În țara B, grupul este transportat pentru diferite excursii locale în diferite orașe. Grupul este condus înapoi în țara A.</p>	<p>Operațiunile bilaterale din țara A către B, precum și excursia locală în țara B nu intră sub incidența normelor de detașare, cu condiția ca:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. este același grup preconstituit 2. trebuie efectuate excursii locale <ul style="list-style-type: none"> - în cadrul unui serviciu internațional ocazional - pentru pasagerii nerezidenți din grupul transportat anterior de către transportatorul care a efectuat serviciul internațional - cu același vehicul sau cu un alt vehicul al aceluiași transportator sau grup de transportatori care a efectuat serviciul internațional 3. întreaga operațiune se desfășoară sub acoperirea unui formular de călătorie.
<p>Același lucru ca mai sus, dar șoferul se întoarce în țară fără pasageri.</p> <p>Același lucru, dar șoferul și pasagerii se întorc în țara A cu avionul.</p>	<p>Întreaga călătorie, inclusiv excursia locală și întoarcerea în țara A fără pasageri, nu intră sub incidența normelor de detașare.</p> <p>Cu toate că șoferul nu conduce grupul preconstituit de pasageri înapoi în țara A, natura</p>

OPERAȚIUNI	IN sau OUT de domeniul de aplicare: explicație
	serviciului nu diferă în mod substanțial de cazul anterior (întoarcerea în țară cu grupul), atâta timp cât transportatorul nu oferă servicii pe piața locală din țara B. Întreaga operațiune trebuie să fie acoperită de un formular de călătorie.
<p>Operațiuni bilaterale cu excursii locale în mai mult de o țară gazdă, pentru un grup preconstituit de pasageri, și retur.</p> <p>Transportul unui grup de pasageri preconstituit din țara A în B/C/D și înapoi în A. În țara B/C/D, grupul este transportat pentru diferite excursii locale în diferite orașe. Grupul este condus înapoi în țara A.</p>	<p>Întreaga călătorie, inclusiv excursiile locale în mai mult de o țară gazdă, nu intră sub incidența regulilor de detașare în condițiile în care:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. grupul este întotdeauna același; este un grup preconstituit. 2. Serviciul a fost vândut clienților de pe piața țării A și rămâne strâns legat de aceasta, indiferent de faptul că o parte a serviciului este oferită în străinătate, în una sau mai multe țări. <p>Întreaga operațiune se efectuează sub acoperirea unui formular de călătorie.</p>
<p>Călătorie dus-întors ocazională cu plecare și sosire în statul membru gazdă</p> <p>Un șofer angajat de o companie stabilită în țara A conduce cu mașina goală până în țara B. În țara B, șoferul începe o călătorie pentru un grup de turiști prestabilit, pe care îi duce în diferite țări și apoi îi aduce înapoi în țara B. Șoferul se întoarce apoi în țara A cu mașina goală.</p>	<p>Trebuie să se utilizeze criteriile călătoriilor non-bilaterale (în principiu, în domeniul de aplicare a normelor de detașare) și călătoriilor fără încărcătură.</p> <p>De la trecerea frontierei în țara B, călătoria intră sub incidența normelor de detașare (deoarece este vorba de călătorii internaționale non-bilaterale). Normele de detașare se aplică până când șoferul lasă pasagerii în țara B. Călătoria de întoarcere a șoferului fără pasageri în țara A (călătorie fără încărcătură) nu intră sub incidența normelor de detașare.</p>

OPERAȚIUNI	IN sau OUT de domeniul de aplicare: explicație
TRANSPORT OCAZIONAL COMBINAT	
<p>Zbor și călătorie dus-întors cu mașina</p> <p>Un șofer angajat de o companie stabilită în țara A efectuează un zbor dus-întors cu un grup preconstituit, cu plecare și sosire în țara A. Grupul ia un avion spre țara B, unde efectuează un zbor dus-întors cu un autocar înmatriculat în țara A și un șofer angajat de același operator din țara A care a organizat zborul. La sfârșitul turului cu autocarul în țara B, șoferul și grupul se întorc cu avionul în țara cu același operator.</p>	<p>Șoferul se supune regulilor de detașare din momentul în care începe să conducă pentru a prelua pasagerii în țara B și se termină în momentul în care încetează să mai lucreze la efectuarea acestei călătorii. Un caz în care grupul ar fi constituit în prealabil de către un agent de turism, care este diferit de compania/operatorul de transport cu autocarul din țara A care ia și lasă pasagerii în țara B, nu ar schimba natura scenariului. Întreaga operațiune de transport rutier se efectuează sub acoperirea unui formular de călătorie. Un alt mijloc de transport (de exemplu, un zbor) nu are nicio relevanță în ceea ce privește situația de detașare, deoarece Directiva (UE) 2020/1057 se aplică numai operațiunilor de transport rutier.</p>
Transport regulat	
<p>Două operațiuni bilaterale</p> <p>Un șofer angajat de o societate cu sediul în țara A efectuează un serviciu de transport de călători pe o linie regulată în țările A-B-C, fără opriri intermediare. Șoferul ia pasageri în țara A, îi lasă în țara B, unde șoferul ia apoi pasageri pentru a-i aduce în țara A.</p>	<p>Întreaga călătorie (ambele operațiuni bilaterale) nu intră sub incidența normelor de detașare.</p> <p>Principalul document de transport care permite inspectorului rutier să verifice un tip de operațiune de transport este autorizația, care specifică, printre altele, tipul de serviciu, traseul, opririle și orarul: Articolul 6 din Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 specifică faptul că serviciile regulate fac obiectul unei autorizații și prevede ce tip de informații trebuie să conțină o astfel de autorizație.</p>
Operațiuni bilaterale cu trei locații de stabilire	<p>Considerentul 10 din Directiva (UE) 2020/1057: "În cazul în care un conducător auto efectuează operațiuni de transport bilateral din statul membru în care este stabilită întreprinderea ("statul</p>

OPERAȚIUNI	IN sau OUT de domeniul de aplicare: explicație
<p>Un șofer angajat de o companie cu sediul în țara A efectuează un serviciu de transport pe o linie regulată din țara A în țara B, cu opriri intermediare în țările C și D, destinat exclusiv pentru debarcarea pasagerilor.</p>	<p>membru de stabilire") către teritoriul unui alt stat membru sau al unei țări terțe sau înapoi în statul membru de stabilire, natura serviciului este strâns legată de statul membru de stabilire. Este posibil ca un conducător auto să efectueze mai multe operațiuni de transport bilateral în timpul unei călătorii."</p> <p>Deoarece pe parcursul unei călătorii pot fi efectuate mai multe operațiuni de transport bilateral scutite, șoferul nu a fost supus normelor de detașare pentru întreaga călătorie.</p> <p>Șoferul a lăsat pasageri (care s-au îmbarcat în țara A) în trei țări diferite.</p>
<p>Operațiuni bilaterale cu trei locații de preluare</p> <p>După efectuarea operațiunilor descrise în cazul anterior, șoferul efectuează un serviciu de transport pe o linie regulată din țara B în țara A, cu opriri intermediare în țările E și F, destinate exclusiv preluării de pasageri. Șoferul coboară toți pasagerii în țara B.</p>	<p>Șoferul a efectuat trei operațiuni bilaterale pe parcursul unei călătorii dus-întors în țara B (statul membru de stabilire. Deoarece mai multe operațiuni bilaterale scutite pot fi efectuate în timpul unei călătorii, conducătorul auto nu a fost supus normelor de detașare pentru întreaga călătorie.</p>
<p>TRANSPORTUL INTERNAȚIONAL NON-BILATERAL</p>	
<p>Transport regulat</p>	
<p>Operațiune bilaterală și operațiuni multiple de transport internațional non-bilateral</p> <p>Un șofer angajat de o companie stabilită în țara A conduce un serviciu regulat de transport cu</p>	<p>Două principii trebuie utilizate pentru a decide când un conducător auto intră și când iese din domeniul de aplicare a regulilor de detașare:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. operațiunile bilaterale internaționale sunt exceptate de la regulile de detașare;

OPERAȚIUNI	ÎN sau OUT de domeniul de aplicare: explicație
<p>autocarul cu pasageri către țara B. Pe drumul către țara B, șoferul ia și lasă pasageri în mai multe țări (C, D, E).</p>	<p>2. o activitate suplimentară/operațiune internațională non-bilaterală atașată la această bilaterală internațională poate fi scutită**.</p> <p>În consecință, în acest caz:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Normele de detașare nu se aplică de la începutul bilateralului internațional; - prima activitate suplimentară (îmbarcarea sau debarcarea pasagerilor în țara C) este, de asemenea, scutită; - Normele de detașare încep să se aplice de la preluarea/coborârea pasagerului, care dă startul celei de-a doua activități suplimentare/activități internaționale nebilaterale (deoarece conducătorul auto a utilizat deja posibilitatea unei activități suplimentare scutite); - conducătorul auto rămâne detașat în țara în care a început a doua activitate suplimentară până când părăsește teritoriul acestei țări și începe să fie detașat în țările vecine de la trecerea frontierei acestora; - situația de detașare încetează atunci când șoferul lasă jos ultimii pasageri (astfel se încheie ultima activitate suplimentară) și începe călătoria de întoarcere în țara A. Pe drumul de întoarcere în țara A, dacă se desfășoară o activitate suplimentară, această activitate suplimentară +1 este scutită de regulile de detașare.
<p>Operațiune bilaterală cu un transport internațional non-bilateral (1+1)</p>	<p>Conducătorul auto a efectuat o operațiune de transport bilateral (A către C) cu o activitate suplimentară în B. Activitatea suplimentară de preluare/coborâre a pasagerilor în țara B este o</p>

OPERAȚIUNI	IN sau OUT de domeniul de aplicare: explicație
<p>Un șofer angajat de o companie cu sediul în țara A efectuează un serviciu de transport pe o linie regulată din țara A spre B spre C, preluând pasageri în țara A, o oprire în țara B și toți pasagerii sunt debarcați în țara C.</p>	<p>activitate suplimentară legată de operațiunea bilaterală internațională scutită (A către C) și este scutită de regulile de detașare. Șoferul nu a fost supus normelor de detașare pentru întreaga călătorie.</p> <p>Nota 1: doar o singură activitate suplimentară desfășurată în contextul unei operațiuni bilaterale internaționale poate fi exceptată de la regulile de detașare (regula 1+1).</p> <p>Nota 2: Nu este posibil ca șoferul să desfășoare două activități suplimentare scutite în timpul unei operațiuni de transport bilateral dus-întors către statul membru de stabilire, dacă nu a desfășurat nicio activitate suplimentară în timpul operațiunii bilaterale din statul membru de stabilire. Această posibilitate există pentru transportul de marfă, dar nu și pentru transportul de persoane [articolul 1 alineatul (4) al treilea paragraf din Directiva 2020/1057].</p>
CABOTAGE	
<p>Operațiune bilaterală unică și cabotaj</p> <p>Un șofer efectuează o operațiune bilaterală din țara A în țara B și, după ce a lăsat pasagerii în B, efectuează operațiuni de cabotaj în B.</p>	<p>Normele de detașare se aplică de la începutul operațiunii de cabotaj în țara B până la sfârșitul acesteia: de la locul de îmbarcare a pasagerilor până la debarcarea acestora.</p>
<p>O operațiune bilaterală cu o operațiune de cabotaj + transport internațional non-bilateral</p>	<p>Se aplică regulile de postare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - cabotaj: de la îmbarcarea pasagerilor în țara B până la debarcarea lor în țara B;

OPERAȚIUNI	IN sau OUT de domeniul de aplicare: explicație
Șoferii efectuează o operațiune bilaterală din țara A către C, trecând prin țara B. În țara B, șoferul ia și lasă jos pasagerii, apoi conduce până în C, unde toți pasagerii sunt lăsați jos.	- internațional non-bilateral: de la încheierea operațiunii de cabotaj până la debarcarea pasagerilor în țara C.
TRANZIT	Se aplică aceleași reguli ca și în cazul transportului de marfă: tranzitul nu intră în sfera de aplicare a normelor de detașare.
CĂLĂTORII FĂRĂ ÎNCĂRCĂTURĂ	
Operațiune bilaterală urmată de o călătorie de întoarcere în țara de stabilire	Se aplică aceleași reguli ca și în cazul transportului de marfă: călătoria fără încărcătură care revine în țara de stabilire nu intră sub incidența normelor de detașare.
O operațiune bilaterală, urmată de o călătorie fără încărcătură, urmată de o operațiune de transport internațional non-bilaterală și încheiată cu o operațiune bilaterală (întoarcerea în țara de stabilire).	<p>Se aplică aceleași reguli ca și în cazul transportului de marfă: cursele fără încărcătură intră sau nu în domeniul de aplicare, în funcție de faptul că operațiunea la care sunt atașate intră sau nu în domeniul de aplicare. În acest caz:</p> <ul style="list-style-type: none"> - prima operațiune bilaterală: nu intră sub incidența normelor de detașare (de la plecarea din țara A de stabilire până la stabilirea pasagerilor în țara B); - călătorie fără încărcătură: regulile de detașare se aplică atunci când șoferul începe să se deplaseze spre locul în care va prelua pasagerii pentru a-i aduce în țara C (deoarece aceasta din urmă este o operațiune internațională non-bilaterală care nu intră în domeniul de aplicare a regulilor de detașare; ulterior, călătoria fără încărcătură este efectuată datorită acestei operațiuni care intră în domeniul de aplicare);

OPERAȚIUNI	IN sau OUT de domeniul de aplicare: explicație
	<ul style="list-style-type: none"> - șoferul este detașat în țara B până când părăsește țara la punctul de trecere a frontierei și este detașat în țara C până când șoferul lasă jos pasagerii; - șoferul nu este detașat din momentul în care ia pasagerii din țara C și îi aduce în țara A de stabilire. <p>Întrebare: Ce se întâmplă cu perioada de timp dintre momentul în care pasagerii sunt lăsați în țara C și momentul în care șoferul începe să ia pasageri pentru a fi aduși în țara A?</p>

* Articolul 12 din Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 precizează că serviciile ocazionale se efectuează sub acoperirea unei foi de parcurs care trebuie completată înainte de fiecare călătorie. Foia de parcurs trebuie să conțină cel puțin informații privind tipul de serviciu, itinerariul principal și transportatorul (transportatorii) implicat(i).

** Conducătorul auto este exceptat de la regulile de detașare în cazul în care, în contextul unei operațiuni de transport bilateral în curs de desfășurare, efectuează, de asemenea, o activitate de transport internațional non-bilateral de preluare și/sau debarcare a pasagerilor în statul membru sau în țara terță pe care o traversează, cu condiția ca acesta să nu ofere servicii de transport de pasageri între două locații din statul membru traversat. Același lucru este valabil și pentru călătoria de întoarcere.

Acest lucru este posibil, de exemplu, atunci când șoferul efectuează o operațiune bilaterală fără un autobuz/autobuz plin și se oprește pentru a lua și/sau a lăsa pasageri suplimentari pe parcurs. Conducătorul auto poate efectua o operațiune de transport internațional non-bilaterală scutită (adică o activitate suplimentară de preluare și/sau coborâre) în timpul unei operațiuni bilaterale din statul membru de stabilire către statul membru gazdă. În cazul în care se efectuează două operațiuni bilaterale consecutive de la și către statul membru de stabilire, în timpul fiecăreia dintre cele două operațiuni se poate efectua o operațiune suplimentară de transport internațional non-bilateral scutită. Aceasta este așa-numita regulă 1+1.

Anexa 3: Determinarea legislației muncii aplicabile - *Regulamentul Roma I*

În conformitate cu Directiva privind lucrătorii detașați, un lucrător detașat este "*un lucrător care, pentru o perioadă limitată, își desfășoară activitatea pe teritoriul unui stat membru, altul decât statul în care lucrează în mod normal*"³⁷. Astfel, o situație de detașare implică existența unui raport de muncă stabil într-un stat membru în care se așteaptă ca lucrătorul să se întoarcă după perioada de detașare.

Locul de stabilire al angajatorului nu implică în mod necesar existența unui loc de muncă în același stat membru. Regulamentul Roma I definește legislația națională în materie de muncă care reglementează contractul de muncă, luând în considerare locul de muncă obișnuit. Aceste norme obiective au fost convenite având în vedere necesitatea de a proteja angajatul ca parte mai slabă a unei relații de muncă.

Pentru a determina legea aplicabilă unui raport de muncă, *Roma I* introduce un sistem cu mai multe niveluri:

1. Contractul de muncă este reglementat de legea aleasă de părți.

O clauză de alegere a legii aplicabile este primul pas pentru a determina legea aplicabilă. Regulamentul specifică faptul că această alegere a legii nu poate exclude aplicarea anumitor dispoziții ale legii naționale care ar fi fost aplicabile în absența alegerii (și anume, legea determinată în conformitate cu următoarele puncte 2 și 3). Aceste dispoziții sunt cele care nu pot fi eliminate prin negociere într-un contract civil.

Acest lucru este în conformitate cu principiul conform căruia angajatul, în calitate de parte mai slabă a unei relații de muncă, ar trebui să fie protejat în cazul în care contractul conține o clauză dezavantajoasă de alegere a legii aplicabile.

2. În absența unei alegeri exprese a părților, legea aplicabilă este legea țării în care sau din care angajatul își desfășoară în mod obișnuit activitatea.

Determinarea țării din care angajatul își îndeplinește în mod obișnuit sarcinile este deosebit de relevantă pentru conducătorii auto care își îndeplinesc în mod obișnuit sarcinile în țări diferite, dar care își încep și își încheie în mod regulat călătoria în același stat membru. În cazul în care există mai multe locuri de muncă, locul din care angajatul își îndeplinește cea mai mare parte a obligațiilor sale va fi considerat locul obișnuit de muncă.

3. În cazul în care nu se poate stabili un loc de muncă obișnuit ca urmare a punctului 2 de mai sus, legea aplicabilă va fi locul de muncă prin care a fost angajat angajatul.

³⁷ Articolul 2 alineatul (1) din Directiva 96/71

Această dispoziție este deosebit de relevantă pentru angajații care se deplasează dintr-un stat membru în altul, fără o bază regulată.

4. Pentru a evita un sistem excesiv de rigid, un judecător poate decide să aplice o altă lege atunci când din circumstanțele cauzei reiese că contractul de muncă are în mod evident o legătură mai strânsă cu o altă țară.

Pentru a determina legea aplicabilă, Curtea de Justiție a Uniunii Europene ("CJUE") pune un accent deosebit pe noțiunea de loc de muncă obișnuit, căreia îi dă o interpretare largă. Alte criterii, inclusiv în special țara de recrutare a lucrătorului, ar trebui să fie considerate ca fiind subsidiare³⁸. În plus, Curtea a reamintit că angajatul este partea mai slabă a unui contract de muncă și, prin urmare, trebuie să fie protejat de cele mai favorabile norme de conflict de legi³⁹.

Pentru a determina locul de muncă obișnuit, trebuie să se țină seama de toți factorii care caracterizează activitățile angajatului, inclusiv: locul de unde angajatul își îndeplinește sarcinile, primește instrucțiuni și își organizează munca, locul unde se află instrumentele de lucru, locurile unde se efectuează în principal transportul, unde se descarcă mărfurile și locul unde se întoarce angajatul după terminarea sarcinilor sale⁴⁰.

În cazul în care este necesară o evaluare cantitativă pentru a stabili din ce țară lucrătorul își îndeplinește în mod obișnuit sarcinile (spre deosebire de sarcinile ocazionale sau punctuale), se poate găsi inspirație și în practicile actuale în materie de controale de securitate socială, unde se consideră că timpul de lucru este criteriul cel mai adecvat pentru a evalua dacă o parte substanțială a activității se desfășoară⁴¹.

Numai în cazul în care nu este posibil să se stabilească un loc de muncă obișnuit, de exemplu, în cazul în care conducătorul auto îndeplinește un număr egal de sarcini în mai multe state membre, atunci țara în care a fost încheiat contractul de muncă va deveni un factor relevant. CJUE insistă asupra faptului că locul de angajare este doar un factor subsidiar, care devine relevant în circumstanțele în care nu poate fi identificat un loc de muncă obișnuit. Având în vedere că Curtea are o interpretare largă a elementelor care constituie un loc de muncă obișnuit⁴², invocarea locului de angajare ar trebui să fie necesară doar rareori.

Clauza de legătură mai strânsă descrisă la punctul 4 de mai sus urmează să fie aplicată de un judecător, în funcție de circumstanțele specifice ale fiecărui caz. CJUE a decis, de exemplu, că locul de muncă obișnuit poate fi înlăturat luând în considerare alte elemente, cum ar fi locul în

³⁸ *Voogsgeerd C-384/10*.

³⁹ *Koelzsch C-29/10* din 15.03.2011, punctul 46.

⁴⁰ *Koelzsch*, punctul 49 și *Voogsgeerd C-384/10*.

⁴¹ A se vedea Comisia administrativă pentru coordonarea sistemelor de securitate socială (decembrie 2013), *Ghid practic privind legislația aplicabilă*, la p. 29 și 30.

⁴² *Koelzsch C29/10*.

care angajatul plătește impozitul pe venit, locul în care este acoperit de sistemele de securitate socială, de pensii, de boală și de invaliditate⁴³.

Locul obișnuit de muncă nu se schimbă dacă angajatul este angajat temporar într-o altă țară. Cu alte cuvinte, legea locului de muncă obișnuit al lucrătorului continuă să guverneze contractul de muncă pe toată durata misiunii sale temporare într-un alt stat membru. Roma I specifică faptul că o misiune este temporară dacă se așteaptă ca lucrătorul să își reia activitatea în țara de origine după ce și-a îndeplinit sarcinile în străinătate⁴⁴. Acest aspect este reflectat în *Directiva privind lucrătorii detașați*: în cazul în care legăturile cu locul de muncă obișnuit sunt întrerupte, misiunea temporară ar trebui, de fapt, să fie considerată ca o schimbare a locului de muncă obișnuit. În acest caz, conducătorul auto ar trebui să fie angajat în conformitate cu legislația noului stat membru. De exemplu, în momentul angajării, un șofer își îndeplinea în mod obișnuit sarcinile în statul membru A. Ulterior, șoferul se mută în statul membru B pentru a îndeplini în mod permanent un nou set de sarcini pe sau dinspre acel teritoriu și fără nicio legătură sau cu o legătură redusă cu statul membru A. În această situație, locul de muncă obișnuit s-a schimbat din statul membru A în statul membru B.

1. Locul din care angajatul își îndeplinește sarcinile.
2. Locul în care angajatul primește instrucțiuni cu privire la sarcinile sale și își organizează activitatea.
3. Locul în care se află uneltele sale de lucru.
4. Locul în care se efectuează în principal transportul.
5. Locul în care sunt descărcate mărfurile.
6. Locul în care se întoarce angajatul după îndeplinirea sarcinilor sale.

Caseta 7 - Indicii pentru determinarea locului de muncă obișnuit al conducătorilor auto

⁴³ Paragraful 41 Schlecker C-64/12.

⁴⁴ Considerentul 36 din Regulamentul 593/2008