



Întrebări și răspunsuri privind detașarea conducătorilor auto în temeiul Directivei (UE) 2020/1057 în contextul transportului de mărfuri¹

DECLARAȚIE DE DECLINARE A RESPONSABILITĂȚII: Prezentul ghid a fost elaborat de serviciile Comisiei și nu angajează Comisia Europeană. Numai Curtea de Justiție a Uniunii Europene are competența de a formula interpretări obligatorii ale dreptului Uniunii.

CRITERII GENERALE

de stabilire a situațiilor în care un conducător auto este detașat sau nu în temeiul Directivei (UE) 2020/1057

Directiva (UE) 2020/1057² (denumită și „directiva”) stabilește norme specifice cu privire la Directiva 96/71/CE³ și la Directiva 2014/67/UE⁴, ambele fiind acte legislative referitoare la detașarea lucrătorilor în cadrul prestării de servicii. Aceasta face distincție între tipurile de operațiuni de transport cărora ar trebui să li se aplice normele privind detașarea și cele cărora nu ar trebui să li se aplice respectivele norme. Criteriul general al unei astfel de distincții este gradul de legătură cu teritoriul statului membru gazdă⁵.

Mai precis, potrivit Directivei (UE) 2020/1057, conducătorii auto care efectuează operațiuni de transport în alte state membre decât statul membru în care își are sediul angajatorul conducătorului auto sunt **detașați** atunci când efectuează următoarele operațiuni:

¹ Prezentul ghid se referă numai la întrebările și răspunsurile privind detașarea conducătorilor auto în contextul transportului rutier de mărfuri. Un set diferit de întrebări și răspunsuri va fi elaborat pe aceeași temă, în ceea ce privește normele privind transportul de persoane.

² Directiva (UE) 2020/1057 a Parlamentului European și a Consiliului din 15 iulie 2020 de stabilire a unor norme specifice cu privire la Directiva 96/71/CE și la Directiva 2014/67/UE privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier și de modificare a Directivei 2006/22/CE în ceea ce privește cerințele de control și a Regulamentului (UE) nr. 1024/2012 (JO L 249, 31.7.2020, p. 49).

³ Directiva 96/71/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 decembrie 1996 privind detașarea lucrătorilor în cadrul prestării de servicii (JO L 18, 21.1.1997, p. 1).

⁴ Directiva 2014/67/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 mai 2014 privind asigurarea respectării aplicării Directivei 96/71/CE privind detașarea lucrătorilor în cadrul prestării de servicii și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1024/2012 privind cooperarea administrativă prin intermediul Sistemului de informare al pieței interne (JO L 159, 28.5.2014, p. 11).

⁵ Considerentul 9 din Directiva (UE) 2020/1057: „Normele sectoriale echilibrate privind detașarea ar trebui să se bazeze pe existența unei legături suficiente între conducătorul auto și serviciul prestat și teritoriul unui stat membru gazdă. Pentru a facilita asigurarea respectării normelor respective, ar trebui să se facă o distincție între diferitele tipuri de operațiuni de transport în funcție de gradul de legătură cu teritoriul statului membru gazdă.”

- 1) operațiuni de **transport rutier în contul terților**⁶ – însemnând operațiuni de transport efectuate între două state membre sau între un stat membru și o țară terță, niciunul dintre acestea nefiind țara de stabilire⁷ a operatorului care efectuează aceste operațiuni;
- 2) operațiuni de **cabotaj** – însemnând operațiuni de transport intern contra cost în numele unui terț efectuate temporar pe teritoriul unui stat membru de către un operator stabilit într-un alt stat membru⁸.

Nu se consideră că un conducător auto este **detașat** atunci când efectuează:

- 1) operațiuni de transport **internațional bilateral**⁹ – însemnând operațiuni de transport, pe baza unui contract de transport, din statul membru în care este stabilit operatorul (statul membru de stabilire) către un alt stat membru sau o țară terță ori dintr-un alt stat membru sau dintr-o țară terță către statul membru de stabilire;
- 2) **activități suplimentare limitate de încărcare și/sau descărcare**¹⁰ (și anume, operațiuni de transport rutier în contul terților, astfel cum sunt descrise mai sus) desfășurate în contextul operațiunilor bilaterale în statele membre sau în țările terțe pe care le traversează conducătorul auto;
- 3) **tranzitarea**¹¹ teritoriului unui stat membru fără a desfășura vreo activitate de încărcare sau descărcare;
- 4) **segmentul inițial sau final al unei operațiuni de transport combinat**¹², astfel cum este definită în Directiva 92/106/CEE a Consiliului¹³, în cazul în care segmentul rutier, luat separat, reprezintă o operațiune de transport internațional bilateral.

OBLIGAȚII ADMINISTRATIVE ale operatorului înaintea, în timpul și ulterior detașării

Articolul 1 alineatele (11) și (12) din Directiva (UE) 2020/1057 specifică cerințele administrative pe care operatorii trebuie să le îndeplinească pentru a dovedi respectarea normelor referitoare la detașarea conducătorilor auto.

Înaintea detașării, operatorul:

- prezintă o declarație de detașare autorităților unui stat membru în care este detașat conducătorul auto
- cel târziu la data începerii detașării
- utilizând interfața publică multilingvă conectată la Sistemul de informare al pieței interne (IMI).

Conținutul declarației de detașare:

⁶ Menționate în considerentele 12 și 13 ale directivei drept „operațiuni de transport internațional non-bilateral”.

⁷ Statul membru de stabilire este definit la articolul 2 punctul 8 din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009.

⁸ Operațiunile de cabotaj în ceea ce privește transportul de mărfuri sunt definite în directivă cu trimitere la Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri (JO L 300, 14.11.2009, p. 72).

⁹ Considerentul 10 și articolul 1 alineatele (3) și (4) din Directiva (UE) 2020/1057.

¹⁰ Articolul 1 alineatul (3) al treilea paragraf din Directiva (UE) 2020/1057.

¹¹ Considerentul 11 și articolul 1 alineatul (5) din Directiva (UE) 2020/1057.

¹² Considerentul 12 și articolul 1 alineatul (6) din Directiva (UE) 2020/1057.

¹³ Directiva 92/106/CEE a Consiliului din 7 decembrie 1992 privind stabilirea de norme comune pentru anumite tipuri de transporturi combinate de mărfuri între state membre (JO L 368, 17.12.1992, p. 38).

1. identitatea operatorului, cel puțin sub forma numărului licenței comunitare, atunci când acesta este disponibil;
2. datele de contact ale unui manager de transport sau ale unei alte persoane de contact din statul membru de stabilire care să asigure legătura cu autoritățile competente din statul membru gazdă în care sunt prestate serviciile și să trimită și să primească documente sau comunicări;
3. identitatea, adresa locului de reședință și numărul permisului de conducere ale conducătorului auto;
4. data de începere a contractului de muncă al conducătorului auto și legea aplicabilă contractului de muncă;
5. datele preconizate de începere și de încheiere a detașării;
6. numerele de înmatriculare ale autovehiculelor;
7. serviciile de transport efectuate (de exemplu, transport de mărfuri, transport de persoane, transport internațional sau operațiuni de cabotaj).

În timpul detașării, operatorul:

- se asigură că conducătorii auto au la dispoziție următoarele documente:
 - declarația de detașare pe suport de hârtie sau în format electronic;
 - dovezi ale operațiunilor de transport care se desfășoară în statul membru gazdă, cum ar fi o scrisoare electronică de trăsură (e-CMR);
 - înregistrările tahografului (în special simbolurile de țară ale statelor membre în care conducătorul auto a efectuat operațiuni de transport).

Ulterior detașării, operatorul:

- transmite, în termen de cel mult opt săptămâni de la primirea cererii din partea statului membru gazdă, prin intermediul interfeței publice conectate la IMI, documentele solicitate, cum ar fi:
 - înregistrările tahografului;
 - scrisorile de trăsură;
 - documente privind remunerația conducătorului auto aferente perioadei de detașare;
 - contractul de muncă;
 - fișele de prezență referitoare la activitatea conducătorului auto;
 - dovezile de plată a remunerației conducătorului auto.







Autoritățile statelor membre nu pot impune operatorilor cerințe administrative suplimentare față de cele specificate în directivă, pentru a verifica respectarea dispozițiilor acesteia.

SCENARII PRIVIND OPERAȚIUNILE DE TRANSPORT

Următoarele secțiuni explică și ilustrează modul în care se aplică normele privind detașarea în diferite scenarii de operațiuni de transport:

- I. TRANSPORT BILATERAL
- II. TRANSPORT RUTIER ÎN CONTUL TERȚILOR
- III. CABOTAJ
- IV. TRANZIT
- V. DEPLASĂRI FĂRĂ ÎNCĂRCĂTURĂ

Legendă:

-  Începerea transportului și încărcarea
-  Descărcarea și încheierea transportului
-  Încărcarea în cadrul primei operațiuni suplimentare
-  Descărcarea în cadrul primei operațiuni suplimentare
-  Încărcarea în cadrul celei de a doua operațiuni suplimentare
-  Descărcarea în cadrul celei de a doua operațiuni suplimentare

- Operațiune bilaterală
- Operațiune suplimentară de transport exceptată
- Operațiune de transport neexceptată
- Tranzit/deplasare fără încărcătură

I. TRANSPORT BILATERAL

1. Care sunt operațiunile de transport internațional bilateral exceptate de la normele privind detașarea lucrătorilor?

Scenariul 1: două operațiuni bilaterale

Un conducător auto angajat de o societate cu sediul în Lituania (LT) conduce un camion plin cu mărfuri de la Vilnius (LT) la Paris (FR). Conducătorul auto descarcă toate mărfurile la Paris. Apoi, pentru călătoria de întoarcere, conducătorul auto încarcă mărfuri la Paris pentru a le livra la Vilnius (LT).



Concluzie: conducătorul auto a efectuat două operațiuni de transport bilateral: una din LT (statul membru de stabilire) către FR (țara gazdă) și o alta din FR înapoi în LT. Prin urmare, conducătorul auto nu a intrat sub incidența normelor privind detașarea pe parcursul întregii călătorii.

Scenariul 2: operațiuni bilaterale cu trei locuri de descărcare

Un conducător auto angajat de o societate cu sediul în Lituania (LT) încarcă un camion plin cu mărfuri în Vilnius (LT). Conducătorul auto se deplasează apoi la Berlin (DE) și descarcă 1/3 din mărfuri, iar apoi se deplasează la Anvers (BE) pentru a descărca încă 1/3 din mărfuri. Ulterior, conducătorul auto continuă să se deplaseze către Lyon (FR) și descarcă restul de 1/3 din mărfuri.

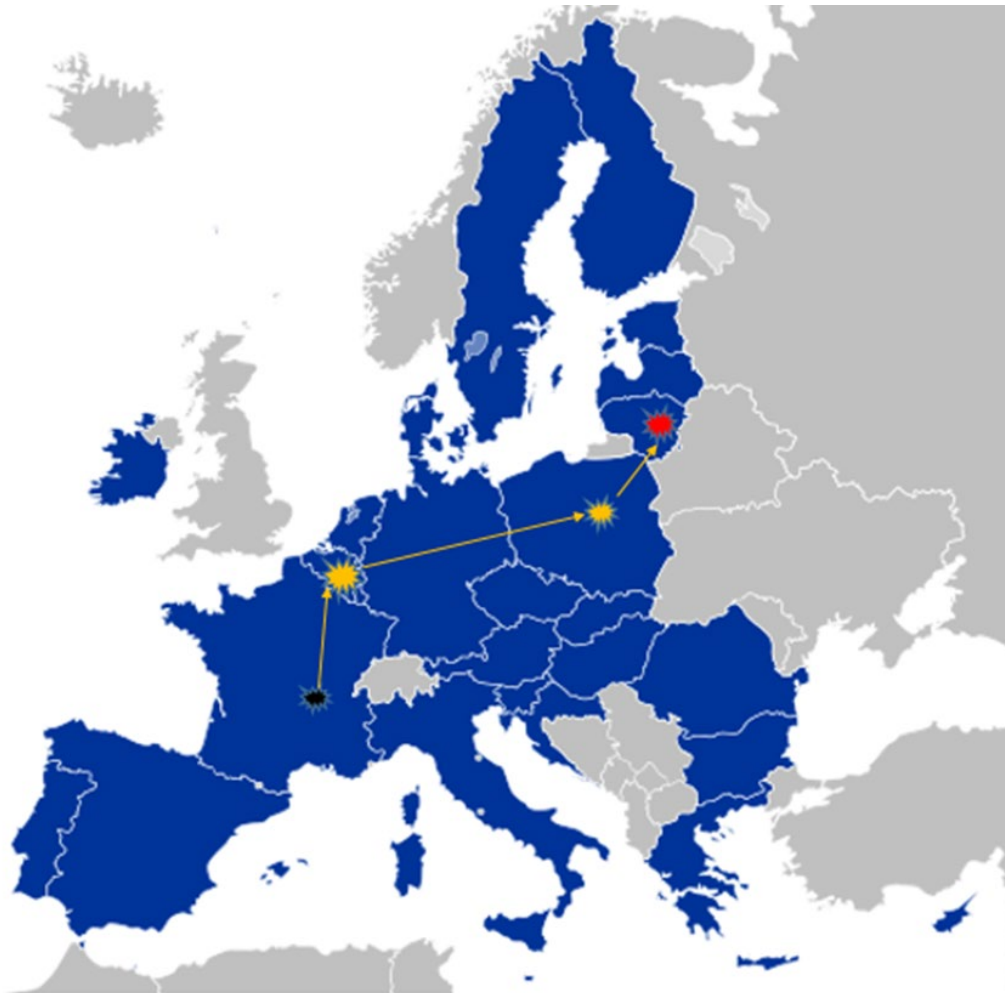


Concluzie: conducătorul auto a efectuat 3 operațiuni bilaterale în cadrul unei singure călătorii. Călătoria a început cu încărcarea integrală a camionului cu mărfuri în LT (statul membru de stabilire), acestea fiind apoi descărcate în 3 țări diferite (descărcarea parțială a mărfurilor în DE, BE, FR). Întrucât mai multe operațiuni de transport bilateral exceptate (și anume, fiecare fiind acoperită de o scrisoare de trăsură separată) pot fi efectuate în cursul unei singure călătorii¹⁴, conducătorul auto nu a intrat sub incidența normelor privind detașarea pentru întreaga călătorie.

¹⁴ Considerentul 10 din Directiva (UE) 2020/1057: „Atunci când un conducător auto efectuează operațiuni de transport bilateral din statul membru în care este stabilită întreprinderea (denumit în continuare «statul membru de stabilire») către teritoriul unui alt stat membru sau al unei țări terțe sau înapoi către statul membru de stabilire, natura serviciului este strâns legată de statul membru de stabilire. Există posibilitatea ca un conducător auto să efectueze mai multe operațiuni de transport bilateral în cursul unei singure călătorii.”

Scenariul 3: operațiuni bilaterale cu trei locuri de încărcare

După efectuarea operațiunilor descrise în scenariul 2, pe drumul de întoarcere către LT, conducătorul auto angajat de societatea cu sediul în Lituania (LT) încarcă 1/3 din camion cu mărfuri în Lyon (FR). Conducătorul auto se deplasează apoi la Bruxelles (BE) și încarcă încă 1/3 din camion cu mărfuri, iar apoi se deplasează la Varșovia (PL) pentru a încărca restul de 1/3 din camion cu mărfuri. Ulterior, conducătorul auto continuă să se deplaseze către Vilnius (LT) pentru a descărca toate mărfurile.



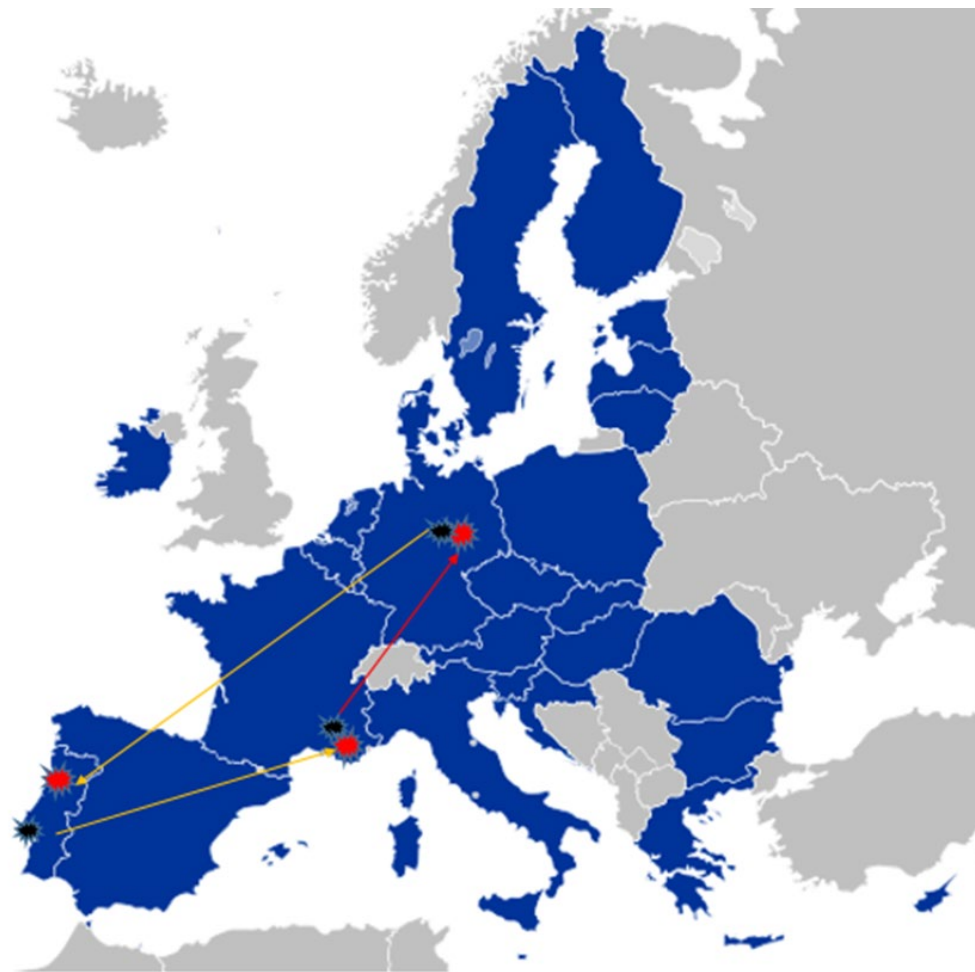
Concluzie: conducătorul auto a efectuat 3 operațiuni bilaterale în cursul unei călătorii de întoarcere în statul membru de stabilire. Întrucât mai multe operațiuni de transport bilateral exceptate (și anume, fiecare în temeiul unei scrisori de trăsură separate) pot fi efectuate în cursul unei singure călătorii, conducătorul auto nu a intrat sub incidența normelor privind detașarea pentru întreaga călătorie.

II. TRANSPORT RUTIER ÎN CONTUL TERȚILOR

2. Conducătorii auto care efectuează operațiuni de transport rutier în contul terților intră sub incidența normelor privind detașarea conducătorilor auto?

Scenariul 4: transport rutier în contul terților între două operațiuni bilaterale

Un conducător auto angajat de o societate cu sediul în Portugalia (PT) transportă un camion plin cu mărfuri de la Lisabona (PT) la Marsilia (FR). Conducătorul auto descarcă mărfurile în Marsilia. În Marsilia (FR), conducătorul încarcă apoi un camion plin cu mărfuri și le descarcă în Berlin (DE). În Berlin, conducătorul auto încarcă un camion plin cu mărfuri și le descarcă în Porto (PT).



Concluzie: conducătorul auto a efectuat două operațiuni bilaterale distincte și o operațiune de transport rutier în contul terților. Prima operațiune bilaterală a început în PT (statul membru de stabilire) cu încărcarea mărfurilor și s-a încheiat în FR cu descărcarea mărfurilor respective. A doua operațiune bilaterală a fost efectuată din momentul încărcării mărfurilor în DE până în momentul descărcării acestora în PT (statul membru de stabilire). În timpul celor două operațiuni bilaterale, conducătorul auto nu a intrat sub incidența normelor privind detașarea. Operațiunea de încărcare a mărfurilor în FR și de descărcare a acestora în DE a fost o operațiune de transport rutier în contul terților care nu era legată de niciuna dintre cele două operațiuni bilaterale. Prin urmare, detașarea conducătorului auto în FR începe după încheierea operațiunii bilaterale atunci când acesta începe să se deplaseze către punctul de încărcare pentru a încărca mărfurile care urmează să fie transportate în contextul operațiunii de transport rutier în contul terților. Detașarea în FR se încheie atunci când conducătorul auto părăsește teritoriul francez. Apoi, conducătorul auto este considerat detașat în DE din momentul intrării pe teritoriul DE până în momentul descărcării mărfurilor în statul membru respectiv.

Scenariul 5: transport rutier în contul terților între o operațiune bilaterală și o deplasare fără încărcătură

Un conducător auto angajat de o societate cu sediul în Portugalia (PT) încarcă un camion plin cu mărfuri în Lisabona (PT) și se deplasează la Berlin (DE), unde aceste mărfuri sunt descărcate. În Berlin (DE), conducătorul auto încarcă un camion plin cu alte mărfuri și le descarcă în Madrid (ES). Apoi, conducătorul auto se deplasează fără încărcătură din Madrid (ES) înapoi către statul său membru de stabilire (PT).



Concluzie: conducătorul auto a efectuat o operațiune de transport bilateral din PT în DE, o operațiune de transport rutier în contul terților din DE în ES și o călătorie de întoarcere fără încărcătură din ES înapoi în PT. Detașarea conducătorului auto în DE începe după încheierea operațiunii bilaterale atunci când acesta începe să se deplaseze către punctul de încărcare pentru a încărca mărfurile care urmează să fie transportate în contextul operațiunii de transport rutier în contul terților din DE către ES. Detașarea în DE se încheie atunci când conducătorul auto părăsește teritoriul DE. Apoi, conducătorul auto este considerat detașat în ES din momentul intrării pe teritoriul ES până în momentul în care mărfurile aduse din DE în cadrul operațiunii de transport rutier în contul terților au fost descărcate, iar conducătorul auto a încheiat operațiunea de transport rutier în contul terților. Călătoria de întoarcere fără încărcătură pe teritoriul ES nu este considerată detașare. Conducătorul auto nu este considerat detașat în FR, țară pe care o tranzitează în timpul călătoriei bilaterale din PT în DE și în timpul operațiunii de transport rutier în contul terților din DE în ES.

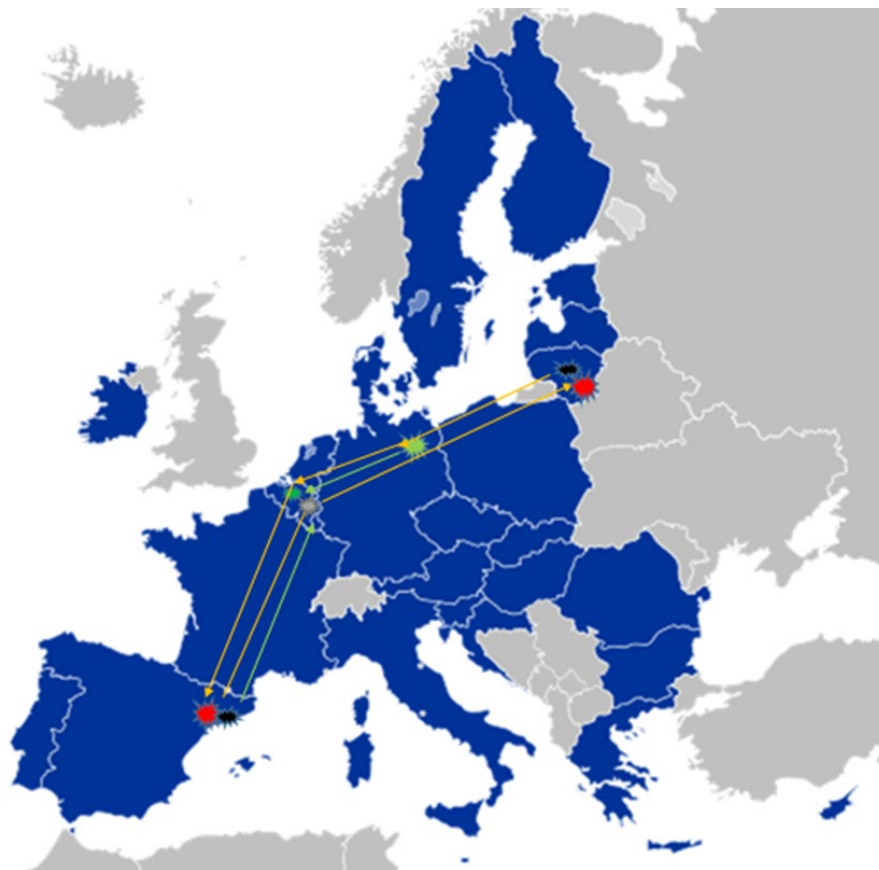
3. Care sunt activitățile suplimentare limitate de încărcare și/sau descărcare exceptate de la normele privind detașarea?

Conducătorul auto este exceptat de la normele privind detașarea în cazul în care, în contextul unei operațiuni de transport bilateral în curs, desfășoară, de asemenea, o **activitate de „transport rutier în contul terților”** de încărcare și/sau descărcare în statul membru sau țara terță pe care o traversează, cu condiția ca conducătorul auto să nu încarce mărfuri și să nu le descarce în același stat membru.

Acest lucru este posibil, de exemplu, atunci când conducătorul auto efectuează operațiuni bilaterale fără o încărcare completă a camionului și, pentru a utiliza capacitatea de încărcare a vehiculului la maximum, conducătorul auto încarcă mărfuri suplimentare pe parcursul călătoriei. Conducătorul auto poate efectua o operațiune de transport rutier în contul terților exceptată (și anume, o activitate suplimentară de încărcare și/sau descărcare) în timpul unei operațiuni bilaterale din statul membru de stabilire către statul membru gazdă. În cazul în care două operațiuni bilaterale consecutive sunt efectuate din și către statul membru de stabilire, în timpul fiecăreia dintre cele două operațiuni poate fi efectuată o operațiune suplimentară de transport rutier în contul terților exceptată. Aceasta este așa-numita **regulă 1 + 1**.

Scenariul 6: două operațiuni bilaterale cu două transporturi rutiere în contul terților (1 + 1)

Un conducător auto angajat de o societate cu sediul în Lituania (LT) încarcă ½ din camion cu mărfuri în Vilnius (LT) pentru a fi livrate la Barcelona (ES). Conducătorul auto se oprește la Berlin (DE) și încarcă restul de ½ din camion cu mărfuri diferite. Conducătorul auto se deplasează apoi la Bruxelles (BE) și descarcă mărfurile încărcate în Berlin (DE). Ulterior, conducătorul auto continuă călătoria și descarcă în Barcelona (ES) mărfurile încărcate în Vilnius (LT). Pentru operațiunea bilaterală de întoarcere, conducătorul auto încarcă un camion plin cu mărfuri în Barcelona (ES). Conducătorul auto se oprește la Bruxelles pentru a descărca ½ din mărfuri. Conducătorul auto continuă apoi călătoria spre Vilnius (LT) pentru a descărca restul de ½ din mărfuri.



Concluzie: conducătorul auto a efectuat două operațiuni de transport bilateral cu o activitate suplimentară de încărcare și/sau descărcare (transport rutier în contul terților) în cursul fiecărei operațiuni bilaterale. Prima operațiune bilaterală a fost efectuată din LT către ES, cu o activitate suplimentară exceptată (și anume încărcarea mărfurilor în DE și descărcarea acestora în BE). A doua operațiune bilaterală (de întoarcere) a fost efectuată din ES către LT, de asemenea cu o activitate suplimentară exceptată (și anume încărcarea mărfurilor în ES și descărcarea unei părți din aceasta în BE). Conducătorul auto nu a intrat sub incidența normelor privind detașarea pentru întreaga călătorie.

Trebuie remarcat faptul că o singură activitate suplimentară exceptată poate include:

- o acțiune de încărcare;
- o acțiune de descărcare; sau
- o acțiune de încărcare și descărcare

astfel cum se specifică la articolul 1 alineatul (3) din Directiva (UE) 2020/1057.

4. Conducătorul auto are posibilitatea de a desfășura două activități suplimentare exceptate în timpul unei operațiuni de transport bilateral de întoarcere către statul membru de stabilire, în cazul în care nu s-a desfășurat nicio activitate suplimentară în timpul operațiunii bilaterale din statul membru de stabilire?

Da, atunci când conducătorul auto nu a utilizat posibilitatea de a efectua o activitate suplimentară exceptată de încărcare și/sau descărcare (transport rutier în contul terților) 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, în cursul operațiunii bilaterale de întoarcere pot fi efectuate două activități suplimentare exceptate de încărcare și/sau descărcare (transport rutier în contul terților). Aceasta este așa-numita **regulă 0 + 2**.

Scenariul 7: o operațiune bilaterală cu două transporturi rutiere în contul terților (0 + 2)

Un conducător auto angajat de o societate cu sediul în Lituania (LT) încarcă un camion plin cu mărfuri în Vilnius (LT) și le livrează la Madrid (ES).

Conducătorul auto încarcă apoi un camion plin cu mărfuri în Madrid (ES).

Conducătorul auto se oprește la Bruxelles (BE) pentru a descărca ¼ din aceste mărfuri.

Conducătorul auto se deplasează apoi la Berlin (DE) și descarcă ¼ din mărfuri.

Conducătorul auto continuă apoi călătoria spre Vilnius (LT) pentru a descărca restul de ½ din mărfuri.



Concluzie: conducătorul auto a efectuat două operațiuni de transport bilateral cu două activități suplimentare de descărcare (transport rutier în contul terților) în timpul operațiunii bilaterale de întoarcere. Prima operațiune bilaterală a fost efectuată din LT către ES, fără nicio altă activitate suplimentară. A doua operațiune bilaterală (de întoarcere) a fost efectuată din ES către LT, cu două activități suplimentare exceptate (și anume operațiuni de transport rutier în contul terților între ES-BE și ES-DE, constând în două activități suplimentare de descărcare). Conducătorul auto nu a intrat sub incidența normelor privind detașarea pe parcursul întregii călătorii.

Scenariul 8: o operațiune bilaterală cu două transporturi rutiere în contul terților (0 + 2)

Un conducător auto angajat de o societate cu sediul în Lituania (LT) încarcă un camion plin cu mărfuri în Vilnius (LT) și le livrează la Barcelona (ES). Conducătorul auto încarcă ½ din camion cu mărfuri în Barcelona (ES), apoi se oprește în Lyon (FR) și încarcă ½ din camion cu un alt tip de mărfuri. Ulterior, conducătorul auto se deplasează la Bruxelles (BE) și descarcă mărfurile încărcate în Lyon (FR). Conducătorul auto continuă apoi călătoria către Berlin (DE) pentru a încărca ½ camion cu alte mărfuri, care sunt apoi descărcate în Varșovia (PL). În cele din urmă, conducătorul auto continuă călătoria către Vilnius (LT), unde descarcă mărfurile încărcate în Barcelona (ES).



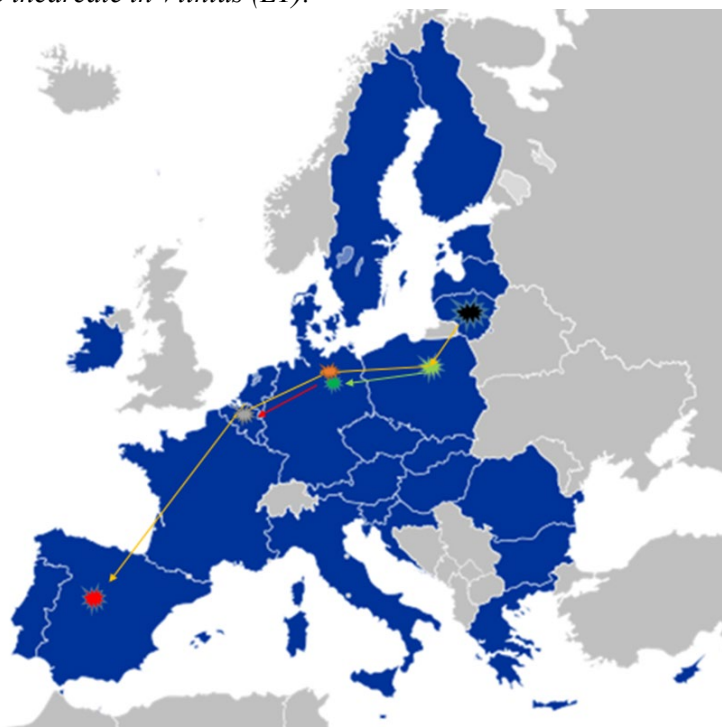
Concluzie: conducătorul auto a efectuat două operațiuni de transport bilateral cu două activități suplimentare, fiecare constând într-o activitate de încărcare și descărcare (transport rutier în contul terților), în timpul operațiunii bilaterale de întoarcere. Prima operațiune bilaterală a fost efectuată dinspre LT către ES, fără nicio altă activitate suplimentară. A doua operațiune bilaterală (de întoarcere) a fost efectuată din ES către LT, cu două activități suplimentare exceptate (și anume operațiuni de transport rutier în contul terților între FR-BE și DE-PL, ambele constând într-o activitate suplimentară de încărcare și descărcare). Conducătorul auto nu a intrat sub incidența normelor privind detașarea pentru întreaga călătorie.

5. În cazul mai multor activități suplimentare desfășurate în cadrul unei operațiuni de transport bilateral, care dintre aceste activități este exceptată și care intră sub incidența normelor privind detașarea?

În cazul în care se efectuează mai multe operațiuni de transport rutier în contul terților în contextul unei operațiuni bilaterale în curs de desfășurare, **prima activitate** (în cazul regulii 1 + 1) sau **primele două activități** (în cazul regulii 0 + 2) sunt exceptate de la normele privind detașarea. Prin urmare, atunci când operatorul desfășoară o a treia activitate suplimentară (în scenariul 1 + 1 sau în scenariul 0 + 2) sau mai multe activități suplimentare, respectivele activități nu mai sunt exceptate, prin urmare intră sub incidența normelor privind detașarea.

Scenariul 9: operațiune bilaterală cu o operațiune de transport rutier în contul terților exceptată și o operațiune de transport rutier în contul terților care nu este exceptată

Un conducător auto angajat de o societate cu sediul în Lituania (LT) încarcă ½ din camion cu mărfuri în Vilnius (LT) pentru a fi livrate la Madrid (ES). În timp ce se deplasează către Madrid, conducătorul auto se oprește în Varșovia (PL) pentru a încărca ½ din camion cu alte mărfuri pentru a le livra la Berlin (DE). După ce a descărcat mărfurile de la Varșovia în Berlin, conducătorul auto încarcă apoi ½ din camion cu un alt tip de mărfuri în Berlin (DE) și le descarcă în Bruxelles (BE). Ulterior, conducătorul auto continuă deplasarea către Madrid (ES) și descarcă mărfurile încărcate în Vilnius (LT).



Concluzie: conducătorul auto a efectuat o operațiune de transport bilateral (din LT în ES) și două activități suplimentare de încărcare și descărcare (operațiuni de transport rutier în contul terților) în timpul acestei operațiuni bilaterale. Prima activitate suplimentară de încărcare a mărfurilor în PL și de descărcare a acestora în DE este exceptată de la normele privind detașarea lucrătorilor, în timp ce a doua activitate suplimentară de încărcare a mărfurilor în DE și de descărcare a acestora în BE intră sub incidența normelor privind detașarea lucrătorilor. Acest lucru se datorează faptului că conducătorul auto a utilizat deja posibilitatea de a desfășura o activitate suplimentară exceptată de încărcare și descărcare. Situația detașării începe să se aplice odată cu încărcarea mărfurilor în Berlin (DE) și se încheie atunci când mărfurile respective sunt descărcate în Bruxelles (BE) – întrucât conducătorul auto reia operațiunea bilaterală exceptată de la normele privind detașarea. Prin urmare, conducătorul auto este considerat detașat în DE din momentul încărcării mărfurilor în Berlin și se încheie atunci când părăsește teritoriul DE. Apoi, conducătorul auto este considerat detașat în BE de la intrarea pe teritoriul BE până la descărcarea mărfurilor în Bruxelles. După descărcarea mărfurilor în Bruxelles, conducătorul auto reia operațiunea bilaterală, care este exceptată de la aplicarea normelor privind detașarea lucrătorilor.

III. CABOTAJ

Scenariul 10: două operațiuni bilaterale + cabotaj

Un conducător auto angajat de o societate cu sediul în Portugalia (PT) încarcă un camion plin cu mărfuri în Lisabona (PT) și le livrează la Hamburg (DE). După descărcarea mărfurilor în Hamburg (DE), conducătorul auto încarcă un camion plin cu alte mărfuri și le descarcă în München (DE). Apoi, în München (DE), conducătorul auto încarcă un camion plin cu mărfuri care urmează să fie livrate la Lisabona (PT).



Concluzie: conducătorul auto a efectuat două operațiuni bilaterale (una din PT în DE și cealaltă din DE înapoi în PT) și o operațiune de cabotaj în DE. Conducătorul auto este considerat detașat în DE. Situația detașării începe după încheierea operațiunii bilaterale (descărcarea mărfurilor în Hamburg) atunci când acesta începe să se deplaseze către punctul de încărcare pentru a încărca mărfurile pentru operațiunea de cabotaj în DE. Detașarea continuă prin efectuarea operațiunii de cabotaj și se încheie atunci când mărfurile sunt descărcate și operațiunea de cabotaj este finalizată. Conducătorul auto nu este considerat detașat în DE pentru partea de călătorie după încheierea operațiunii de cabotaj și atunci când începe să lucreze pentru operațiunea bilaterală de întoarcere (și anume: se deplasează către punctul de încărcare, încarcă mărfuri pentru operațiunea bilaterală și le transportă prin teritoriul DE).

IV. TRANZIT

6. Ce înseamnă „tranzit” și acesta nu intră în domeniul de aplicare al normelor privind detașarea lucrătorilor?

Noțiunea de tranzit se caracterizează prin faptul că conducătorul auto traversează teritoriul unui stat membru fără a încărca sau a descărca mărfuri. Prin urmare, calificarea prezenței conducătorului auto într-un stat membru drept tranzit nu este afectată de opriri, de exemplu, din motive de igienă, pentru realimentare, pentru pauze sau perioade de odihnă¹⁵. Acest lucru înseamnă că o situație de tranzit nu intră în domeniul de aplicare al normelor privind detașarea lucrătorilor.

Scenariul 11: tranzit + operațiune bilaterală + transport rutier în contul terților + tranzit

Un conducător auto angajat de o societate cu sediul în Portugalia (PT) încarcă un camion plin cu mărfuri în Lisabona (PT) pentru a fi livrate la Madrid (ES). În Madrid (ES), conducătorul auto încarcă un camion plin cu mărfuri care urmează să fie livrate la Dortmund (DE). După livrarea la Dortmund, conducătorul auto se întoarce cu camionul gol la Lisabona (PT).



Concluzie: conducătorul auto a efectuat o operațiune bilaterală din PT în ES, o operațiune de transport rutier în contul terților din ES în DE și o deplasare fără încărcătură din DE înapoi în PT. Conducătorul auto nu este considerat detașat în ES pentru partea de călătorie efectuată în cadrul operațiunii bilaterale. Detașarea conducătorului auto în ES începe după încheierea operațiunii bilaterale (descărcarea mărfurilor în Madrid) și în momentul în care începe să se deplaseze la punctul de încărcare pentru a încărca mărfurile pentru operațiunea de transport rutier în contul terților din ES în DE. Detașarea în ES se încheie atunci când conducătorul auto părăsește teritoriul ES. Apoi, conducătorul auto este considerat detașat în DE din momentul intrării pe teritoriul DE și până la încheierea operațiunii de transport rutier în contul terților în DE. Conducătorul auto nu este considerat detașat în DE în timpul călătoriei de întoarcere fără încărcătură în PT, după încheierea operațiunii de transport rutier în contul terților. Conducătorul auto nu este considerat detașat nici în FR, nici în BE, deoarece doar tranzitează teritoriile acestor țări atunci când efectuează operațiunea de transport rutier în contul terților.

¹⁵ Considerentul 11 din Directiva (UE) 2020/1057.

V. DEPLASĂRI FĂRĂ ÎNCĂRCĂTURĂ

7. O deplasare fără încărcătură are aceeași semnificație cu „tranzit”?

Nu. O situație de tranzit este întotdeauna exceptată de la normele privind detașarea lucrătorilor, în timp ce o deplasare fără încărcătură¹⁶ este exceptată dacă este efectuată în legătură cu o operațiune bilaterală și nu este exceptată atunci când este efectuată în legătură cu cabotajul sau cu o operațiune internațională non-bilaterală care intră sub incidența normelor privind detașarea lucrătorilor (transport rutier în contul terților).

În principiu, detașarea se încheie cu descărcarea mărfurilor transportate în cadrul operațiunii care intră sub incidența normelor privind detașarea lucrătorilor (de exemplu, cabotaj sau transport rutier în contul terților). Clasificarea deplasării ulterioare fără încărcătură drept detașare sau ca fiind exceptată de la normele privind detașarea lucrătorilor depinde de aspectul dacă noua operațiune, care declanșează respectiva deplasare fără încărcătură, intră sau nu sub incidența normelor privind detașarea lucrătorilor. În acest context, este important de remarcat faptul că conducătorul auto nu este considerat detașat dacă, după descărcarea mărfurilor în cadrul operațiunii care face obiectul normelor privind detașarea lucrătorilor, efectuează o deplasare fără încărcătură înapoi în statul membru de stabilire.

¹⁶ Articolul 2 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 prevede că: „transport internațional” înseamnă:

- (a) o deplasare cu încărcătură efectuată de un vehicul al cărei punct de plecare și punct de destinație se află în două state membre diferite, cu sau fără tranzitarea unuia sau mai multor state membre sau țări terțe;
- (b) o deplasare cu încărcătură efectuată de un vehicul dintr-un stat membru către o țară terță sau invers, cu sau fără tranzitarea unuia sau mai multor state membre sau țări terțe;
- (c) o deplasare cu încărcătură efectuată de un vehicul între țări terțe, cu tranzitarea teritoriului unuia sau mai multor state membre; sau
- (d) o deplasare fără încărcătură în legătură cu transporturile menționate la literele (a), (b) și (c).

Scenariul 12: operațiune bilaterală + deplasare fără încărcătură

Un conducător auto angajat de o societate cu sediul în Lituania (LT) încarcă un camion plin cu mărfuri în Vilnius (LT) și le descarcă în Paris (FR). Pe drumul de întoarcere, conducătorul auto conduce cu camionul gol din Franța (FR) în Lituania (LT).



Concluzie: conducătorul auto a efectuat o operațiune de transport bilateral din LT în FR, urmată de o deplasare fără încărcătură din FR înapoi în LT. Conducătorul auto nu este considerat detașat pentru întreaga călătorie: nici în timpul operațiunii bilaterale către FR, nici în timpul deplasării fără încărcătură efectuate după încheierea operațiunii bilaterale din statul membru de stabilire pentru a se întoarce în statul membru respectiv.

Scenariul 13: două operațiuni bilaterale + o deplasare fără încărcătură

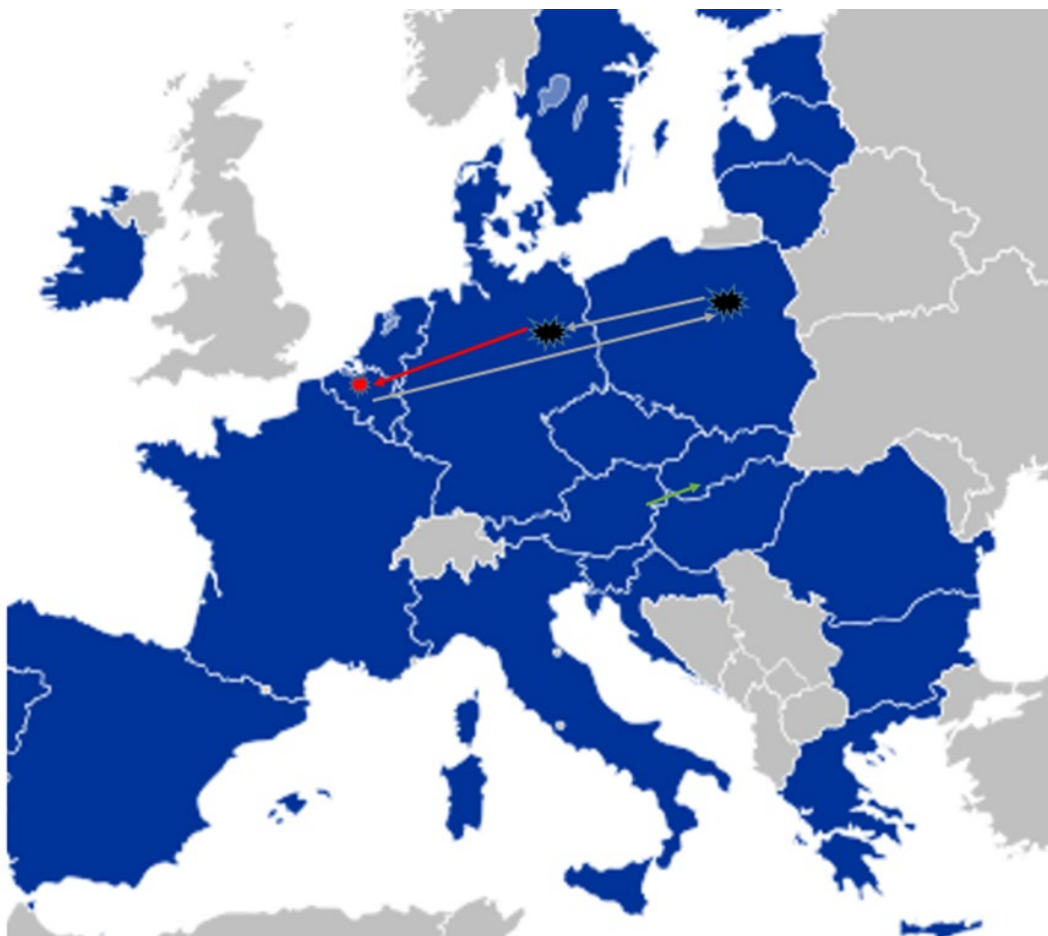
Un conducător auto angajat de o societate cu sediul în Lituania (LT) încarcă mărfuri în Vilnius (LT) și le descarcă în Paris (FR). Conducătorul auto se deplasează cu un camion gol de la Paris (FR) la Anvers (BE). Apoi, conducătorul auto încarcă mărfuri în Anvers (BE) și le descarcă în Vilnius (LT).



Concluzie: conducătorul auto a efectuat două operațiuni de transport bilateral și o deplasare fără încărcătură între acestea. Prima operațiune bilaterală s-a desfășurat din LT către FR, în timp ce a doua operațiune bilaterală a fost efectuată din BE în LT. Deplasarea fără încărcătură între FR și BE ar trebui considerată ca fiind efectuată împreună cu a doua operațiune de transport bilateral care începe în BE, ceea ce înseamnă că nu se aplică normele privind detașarea lucrătorilor. Prin urmare, conducătorul auto nu trebuie considerat detașat în timpul tuturor acestor operațiuni.

Scenariul 14: două deplasări fără încărcătură + un transport rutier în contul terților

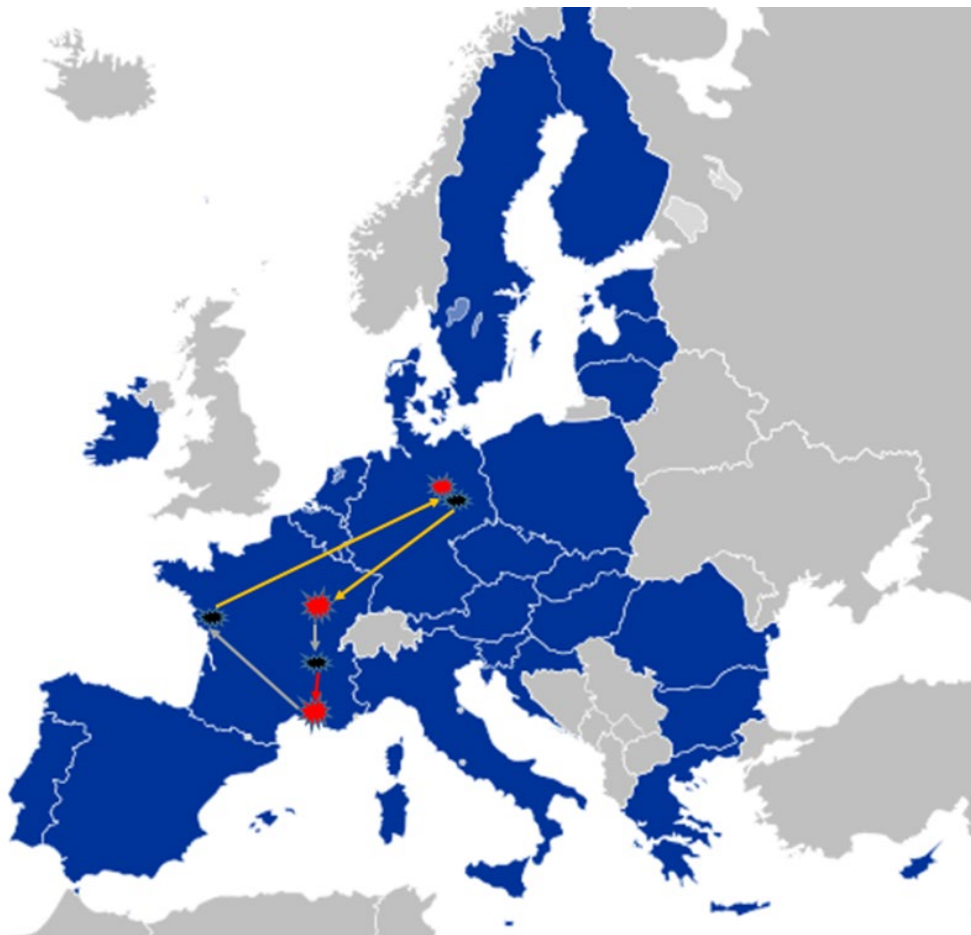
Un conducător auto a cărui societate are sediul în Polonia (PL) efectuează o deplasare fără încărcătură de la Varșovia (PL) la Berlin (DE). În Berlin (DE), conducătorul auto încarcă un camion plin cu mărfuri și le descarcă în Bruxelles (BE). Apoi, conducătorul auto conduce fără încărcătură de la Bruxelles (BE) la Varșovia (PL).



Concluzie: conducătorul auto a efectuat două deplasări distincte fără încărcătură și o operațiune de transport rutier în contul terților. Prima deplasare fără încărcătură între PL și DE a fost urmată de o operațiune de transport rutier în contul terților între DE și BE, urmată apoi de o deplasare fără încărcătură din BE înapoi în PL. Deplasarea fără încărcătură din PL în DE este efectuată împreună cu operațiunea de transport rutier în contul terților care începe în DE. Prin urmare, conducătorul auto este considerat detașat în DE din momentul intrării pe teritoriul DE până în momentul părăsirii teritoriului DE. Această perioadă acoperă deplasarea cu un camion gol până la punctul de încărcare din DE, încărcarea mărfurilor în DE și transportul acestora pe teritoriul DE. Apoi, conducătorul auto este considerat detașat în BE din momentul intrării pe teritoriul BE până în momentul încheierii operațiunii de transport rutier în contul terților în BE. Conducătorul auto nu este considerat detașat în BE în timpul deplasării fără încărcătură după încheierea operațiunii de transport rutier în contul terților atunci când se întoarce în statul membru de stabilire. Conducătorul auto nu este considerat detașat în NL atunci când efectuează operațiunea de transport rutier în contul terților între DE și BE, deoarece doar tranzitează teritoriul NL fără încărcare sau descărcare.

Scenariul 15: două operațiuni bilaterale + cabotaj + două deplasări fără încărcătură

Un conducător auto angajat de o societate cu sediul în Germania (DE) încarcă un camion plin cu mărfuri în Berlin (DE), se deplasează la Paris (FR) și descarcă toate mărfurile. Apoi, conducătorul auto se deplasează cu camionul gol la Lyon (FR) pentru a încărca mărfuri și le descarcă în Marsilia (FR). Conducătorul auto se deplasează apoi fără încărcătură de la Marsilia (FR) la Nantes (FR). Pe drumul de întoarcere către Germania (DE), conducătorul auto încarcă un camion plin cu mărfuri în Nantes (FR) și le descarcă în Berlin (DE).



Concluzie: conducătorul auto a efectuat două operațiuni de transport bilateral (din DE în FR și din FR în DE), o operațiune de cabotaj în FR și două deplasări fără încărcătură în FR. Prima operațiune bilaterală din DE s-a încheiat cu descărcarea mărfurilor în Paris (FR). Detașarea conducătorului auto în FR începe după încheierea operațiunii bilaterale respective atunci când acesta începe să conducă (deplasare fără încărcătură) până la punctul de încărcare unde încarcă mărfuri care urmează să fie transportate în cadrul operațiunii de cabotaj în FR. Detașarea în FR se încheie atunci când operațiunea de cabotaj se încheie, deoarece după aceea conducătorul auto se deplasează cu un camion gol pentru a încărca mărfuri care urmează să fie livrate în cadrul operațiunii bilaterale din FR către DE. Prin urmare, prima deplasare fără încărcătură între Paris și Lyon intră sub incidența normelor privind detașarea lucrătorilor, întrucât această deplasare este legată de operațiunea de cabotaj efectuată între Lyon și Marsilia. A doua deplasare fără încărcătură între Marsilia și Nantes este exceptată de la aplicarea normelor privind detașarea, deoarece această deplasare este legată de operațiunea bilaterală de întoarcere de la Nantes (FR) la Berlin (DE), care este exceptată de la normele privind detașarea.