

## GHID PRIVIND NORMELE APLICABILE LA DETAȘAREA LUCRĂTORILOR

Ghid privind normele de detașare a lucrătorilor care rezultă din Ordinul privind condițiile referitoare la cabotaj, segmentele rutiere inițiale sau finale ale operațiunilor de transport combinat și operațiunile internaționale nebilaterale și din Directiva (UE) 2020/1057 a Parlamentului European și a Consiliului 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.

### Cuprins

Introducere .....	2
Tipuri de operațiuni de transport .....	3
<b>Definiții:</b> .....	3
Cerințe privind documentația .....	3
Operațiuni de transport internațional bilateral .....	5
Operațiuni de transport internațional non-bilateral .....	5
Cabotaj .....	9
Tranzit .....	10
Deplasări fără încărcătură .....	11
Operațiuni de transport combinat .....	14
Operațiuni de transport în țări terțe (state care nu sunt membre ale UE) .....	16

## Introducere

Directiva (UE) 2020/1057<sup>1</sup> (denumită în continuare și „directiva”) stabilește normele specifice cu privire la Directiva 96/71/CE<sup>2</sup> și la Directiva 2014/67/UE<sup>3</sup>, ambele fiind acte legislative referitoare la detașarea lucrătorilor în cadrul prestării de servicii. Normele sunt descrise în Ordinul nr. 169 din 27 ianuarie 2022 privind condițiile referitoare la cabotaj, segmentele rutiere inițiale sau finale ale operațiunilor de transport combinat și ale operațiunilor de transport internațional non-bilateral (denumit în continuare „ordinul”).

Normele privind detașarea lucrătorilor sunt aplicabile societăților de transport rutier de mărfuri („operatori”) stabilite într-un stat membru al UE, când conducătorii auto angajați de operatorul respectiv sunt detașați în alt stat membru al UE. Trebuie menționat că, datorită unui acord special, normele privind detașarea lucrătorilor se aplică întregului teritoriu al Marii Britanii și conducătorilor auto angajați de un operator stabilit în Marea Britanie.

Directiva face distincție între tipuri diferite de operațiuni de transport pentru care ar trebui să se aplice normele privind detașarea lucrătorilor, respectiv pentru care normele privind detașarea lucrătorilor nu ar trebui să se aplice. Criteriul general pentru această distincție este gradul de legătură cu teritoriul statului membru gazdă<sup>4</sup>.

Mai exact, din directivă reiese că conducătorii auto care efectuează operațiuni de transport în alte state membre decât statul membru în care își are sediul angajatorul conducătorului auto sunt detașați când efectuează cabotaj cu mărfuri sau pasageri și operațiuni de transport combinat în trafic, precum și operațiuni de transport internațional non-bilateral<sup>5</sup>.

Prezentul ghid oferă o imagine de ansamblu asupra normelor cu privire la domeniul detașării lucrătorilor și vizează în principal societățile de transport rutier de mărfuri („operatori”). Exemplele au scopul de a oferi societăților străine o idee clară cu privire la începutul și sfârșitul perioadei de detașare.

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Directiva 96/71/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 decembrie 1996 privind detașarea lucrătorilor în cadrul prestării de servicii.

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> Considerentul 9 din directivă: „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.”

<sup>5</sup> Definite la considerentele 12 și 13 din directivă ca „operațiuni de transport internațional non-bilateral”.

## Tipuri de operațiuni de transport

Ghidul oferă o descriere a situațiilor în care conducătorul auto este considerat detașat când efectuează una dintre operațiunile de transport de mai jos:

- Operațiune de transport internațional bilateral<sup>6</sup>**
- Operațiune de transport internațional non-bilateral<sup>7</sup>**
- Cabotaj<sup>8</sup>**
- Tranzit<sup>9</sup>**
- Deplasare fără încărcătură<sup>10</sup>**
- Operațiune de transport combinat<sup>11</sup>**
- Operațiune de conducere în țările terțe**

### Definiții:

**Statul membru de stabilire:** Statul membru pe teritoriul căruia este stabilit operatorul.<sup>12</sup>

**Statul membru gazdă:** Statul membru în care operatorul își detașează conducătorii auto.

**Operațiuni de transport suplimentare exceptate:** Operațiunile de transport internațional non-bilateral (operațiunile de conducere din țări terțe) efectuate în legătură cu o operațiune de transport internațional bilateral. De la normele privind detașarea lucrătorilor sunt exceptate operațiunile de transport suplimentare; factorul decisiv pentru a considera un transport ca fiind o operațiune de transport suplimentară exceptată sau o simplă operațiune de transport internațional non-bilateral (aceasta din urmă făcând obiectul normelor privind detașarea lucrătorilor) este dacă operațiunea de transport non-bilateral este efectuată în contextul operațiunii de transport bilateral general de mărfuri către/dinspre țara de stabilire.

## Cerințe privind documentația

<sup>6</sup> Operațiunile de transport internațional bilateral sunt exceptate de la normele privind detașarea lucrătorilor conform punctului 1 din ordin și articolului 1 alineatul (3) din Directiva (UE) 2020/1057

<sup>7</sup> Operațiunile de transport internațional non-bilateral sunt definite la punctul 2 litera (i) din ordin și sunt exceptate de la normele privind detașarea lucrătorilor numai când sunt efectuate ca activități suplimentare în contextul unei operațiuni de transport internațional bilateral, conform punctului 1, punctelor 3 și 4 și conform articolelor 3 și 4 din Directiva (UE) 2020/1057.

<sup>8</sup> Cabotajul face obiectul normelor privind detașarea lucrătorilor și normelor privind remunerația minimă pe oră conform punctului 1 litera (i) și punctului 9 paragraful (1) litera (i) din ordin și conform articolului 1 alineatul (7) din Directiva (UE) 2020/1057.

<sup>9</sup> Tranzitul nu face obiectul normelor privind detașarea lucrătorilor conform punctului 1 din ordin și articolului 1 alineatul (5) din Directiva (UE) 2020/1057.

<sup>10</sup> Deplasările fără încărcătură fac obiectul normelor privind detașarea lucrătorilor când se poate stabili o legătură între acestea și operațiunile de transport care fac obiectul normelor privind detașarea lucrătorilor, conform articolului 2 punctul (2) litera (d) din Regulamentul (CE) nr. 1072/2009.

<sup>11</sup> Segmentul rutier inițial sau final al unei operațiuni de transport combinat face obiectul normelor privind detașarea lucrătorilor, conform articolului 1 alineatul (6) din Directiva (UE) 2020/1057.

<sup>12</sup> Definit la articolul 2 punctul (8) din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009.

### **Înainte de detașare, operatorul:**<sup>13</sup>

- completează și prezintă o declarație de detașare folosind interfața publică multilingvă conectată la Sistemul de informare al pieței interne (IMI):  
<https://www.postingdeclaration.eu/landing>
- declarația de detașare se prezintă cel târziu la data începerii detașării.

### **Conținutul declarației de detașare:** <sup>14</sup>

- 1) identitatea operatorului, inclusiv numărul licenței comunitare, dacă există;
- 2) datele de contact în legătură cu un manager de contact sau alte persoane de contact din statul membru de stabilire pe care Autoritatea de transport din Danemarca le poate contacta și care pot trimite și primi 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) informații care indică dacă operațiunile de transport sunt transportul de mărfuri, transportul de persoane, operațiuni de transport internațional sau cabotaj.

### **Pe durata detașării, operatorul se asigură că conducătorul auto:** <sup>15</sup>

- are la dispoziție și poate să prezinte un exemplar pe suport de hârtie al declarației de detașare;
- are la dispoziție și poate să prezinte documente care să demonstreze că operațiunile de transport se desfășoară în Danemarca, de exemplu o scrisoare electronică de trăsură (eCMR);
- poate să prezinte înregistrările tahografului (în special simbolurile de țară ale statelor membre în care conducătorul auto a efectuat una dintre operațiunile de transport vizate).

### **După detașare, în urma cererii Autorității rutiere din Danemarca, operatorul:**

- prezintă documente care să demonstreze că operațiunile de transport s-au desfășurat în Danemarca;
- prezintă înregistrările tahografului (în special simbolurile de țară ale statelor membre în care conducătorul auto a efectuat una dintre operațiunile de transport vizate);
- prezintă documente privind remunerația conducătorului auto aferente perioadei de detașare.
- prezintă o copie a contractului său de muncă aferent perioadei de detașare;
- prezintă copii ale fișelor de prezență referitoare la activitatea conducătorului auto aferente perioadei de detașare;

<sup>13</sup> Punctul 5 din ordin și articolul 1 alineatul (11) litera (a) din Directiva (UE) 2020/1057.

<sup>14</sup> Punctul 5 paragraful (2) din ordin și articolul 1 alineatul (11) litera (a) punctele (i-vii) din Directiva (UE) 2020/1057.

<sup>15</sup> Punctul 6 din ordin și articolul 1 alineatul (11) litera (b) punctele (i-iii) din Directiva (UE) 2020/1057.

- prezintă o dovadă de plată a remunerației conducătorului auto aferente perioadei de detașare;
- *documentele menționate mai sus se prezintă în termen de cel mult 8 săptămâni de la cererea Autorității rutiere din Danemarca.*

## Operațiuni de transport internațional bilateral

**Ce sunt operațiunile de transport internațional bilateral?** Operațiunile de transport internațional bilateral sunt operațiuni de transport efectuate din statul membru de stabilire către teritoriul altui stat membru sau al unei țări terțe sau din alt stat membru de stabilire sau din altă țară terță înapoi în statul membru de stabilire.

### **Scenariu: Două operațiuni de transport internațional bilateral**

**Serie de evenimente:** Un conducător auto angajat de un operator stabilit în Hamburg (DE) conduce un camion încărcat cu fructe de la Hamburg (DE) la Esbjerg (DK). În Esbjerg, conducătorul auto descarcă toate fructele. Apoi, pentru călătoria de întoarcere, conducătorul auto încarcă acel camion cu carne și se întoarce la Hamburg (DE), unde camionul este descărcat.

**Caracterizarea operațiunilor de transport:** Conducătorul auto a efectuat o operațiune de transport din statul membru de stabilire (DE) în alt stat membru (DK). Ulterior, conducătorul auto a efectuat o deplasare de întoarcere în statul membru de stabilire (DK). Astfel, conducătorul auto a efectuat două operațiuni de transport bilateral separate.

**Concluzie:** Operațiunile de transport internațional bilateral sunt exceptate de la normele privind detașarea lucrătorilor. *În acest scenariu, conducătorul auto nu a fost detașat.*

## Operațiuni de transport internațional non-bilateral

**Ce sunt operațiunile de transport internațional non-bilateral?** Operațiunile de transport internațional non-bilateral sunt cunoscute și ca *activități de transport rutier în contul terților* și sunt definite ca transport de mărfuri între două state membre gazdă, niciunul dintre acestea nefiind statul membru de stabilire al operatorului.

### **Scenariul 1: Operațiuni de transport internațional non-bilateral între două operațiuni de transport internațional bilateral**

**Serie de evenimente:** Un conducător auto angajat de un operator stabilit în Hamburg (DE) conduce un camion încărcat cu fructe de la Hamburg la Esbjerg (DK). În Esbjerg (DK), conducătorul auto descarcă fructele. Apoi camionul este încărcat cu carne și condus la Malmö (SE), unde carnea este descărcată. În Malmö (SE), camionul este încărcat cu lapte și se întoarce la Hamburg (DE). În Hamburg

(DE), laptele este descărcat. În timpul călătoriei de întoarcere la Hamburg, conducătorul auto trece prin Danemarca.

**Caracterizarea operațiunilor de transport:** Conducătorul auto a efectuat două operațiuni de transport internațional bilateral și o operațiune de transport internațional non-bilateral. Prima operațiune de transport internațional bilateral a avut loc de la Hamburg (DE) la Esbjerg (DK).

Ulterior, a fost începută o operațiune de transport internațional non-bilateral de la Esbjerg la Malmö, deoarece respectiva operațiune de transport este o operațiune de transport internațional dintr-un stat membru gazdă (DK) către alt stat membru gazdă (SE), niciunul dintre acestea nefiind statul membru de stabilire.

Ultima operațiune de transport bilateral începe la Malmö (SE) și se încheie la Hamburg (DE). Ca parte a ultimei operațiuni de transport bilateral efectuate de conducătorul auto, acesta efectuează o deplasare în tranzit, deoarece conduce prin Danemarca în baza unei operațiuni de transport bilateral în timpul căreia nu are loc nicio încărcare sau descărcare.

**Concluzie:** Operațiunile de transport internațional bilateral sunt exceptate de la normele privind detașarea lucrătorilor. Așadar, conducătorul auto este detașat în Danemarca după descărcarea fructelor și până la începerea următoarei operațiuni de transport. Conducătorul auto este detașat până la frontiera dintre Danemarca și Suedia. De la frontiera Suediei, conducătorul auto este detașat în Suedia până la descărcarea cărnii în Malmö (SE). Din Malmö (SE) până la frontiera Suediei, conducătorul auto nu este considerat detașat, deoarece operațiunea sa de transport bilateral a început. Conducerea de tranzit este, de asemenea, exceptată de la normele privind detașarea lucrătorilor, conducătorul auto nefiind astfel detașat pe durata tranzitului său prin Danemarca.

## **Scenariul 2: Operațiuni de transport internațional non-bilateral și o deplasare fără încărcătură între două operațiuni de transport internațional bilateral**

**Serie de evenimente:** Un conducător auto angajat de un operator stabilit în Hamburg (DE) conduce un camion încărcat cu fructe de la Hamburg la Esbjerg (DK). În Esbjerg (DK), conducătorul auto descarcă fructele. Ulterior, conducătorul auto continuă deplasarea către Horsens (DK) cu camionul gol. În Horsens (DK), camionul este încărcat cu carne și este condus la Malmö (SE). În Malmö, toată carnea este descărcată, iar camionul este încărcat cu lapte. Laptele este transportat apoi la Hamburg, unde este descărcat. În timpul călătoriei de întoarcere la Hamburg (DE), conducătorul auto trece prin Danemarca (DK).

**Caracterizarea operațiunilor de transport:** Conducătorul auto a efectuat două operațiuni de transport internațional bilateral, o operațiune de întoarcere cu camionul gol (deplasare fără încărcătură) și o operațiune de transport internațional non-bilateral (o operațiune de transport într-o țară terță). Prima operațiune de transport internațional bilateral a avut loc de la Hamburg la Esbjerg. Ulterior, conducătorul auto efectuează o deplasare fără încărcătură între Esbjerg și Horsens. În Horsens, se începe operațiunea de transport internațional non-bilateral către Suedia (SE). Având în vedere că nici Danemarca, nici Suedia nu este statul membru de stabilire, operațiunea de transport respectivă este o operațiune de conducere către o țară terță (transport rutier în contul terților). Conducătorul auto efectuează următoarea operațiune de transport internațional bilateral de la Malmö la Hamburg.

**Concluzie:** Operațiunile de transport internațional bilateral sunt exceptate de la normele privind detașarea lucrătorilor. Deoarece prima operațiune de transport internațional bilateral se încheie la Esbjerg, deplasarea fără încărcătură ulterioară între Esbjerg și Horsens are legătură cu operațiunea de transport internațional non-bilateral. Așadar, conducătorul auto este detașat în Danemarca după

descărcarea fructelor și până la începerea următoarei operațiuni de transport. Detașarea în Danemarca durează până când conducătorul auto ajunge la frontiera dintre Danemarca și Suedia. Ulterior, conducătorul auto este detașat în Suedia de la frontieră până la descărcarea cărnii în Malmö. După descărcarea cărnii în Malmö și până când conducătorul auto ajunge la frontiera dintre Danemarca și Suedia, conducătorul auto nu este detașat în Danemarca, deoarece operațiunea sa de transport bilateral a început. Când trece prin Danemarca în tranzit, conducătorul auto este exceptat de la normele privind detașarea lucrătorilor și, prin urmare, nu este detașat în Danemarca în timp ce tranzitează Danemarca pe durata călătoriei de întoarcere la Hamburg.

### **Scenariul 3: O operațiune de transport internațional non-bilateral între o operațiune de transport internațional bilateral și o deplasare fără încărcătură**

**Serie de evenimente:** Un conducător auto angajat de un operator stabilit în Hamburg (DE) conduce un camion încărcat cu fructe de la Hamburg la Esbjerg (DK), unde fructele sunt descărcate. În Esbjerg (DK), camionul este încărcat cu carne și este condus la Malmö, unde este descărcat. De la Malmö (SE), conducătorul auto se întoarce la Hamburg cu camionul gol (deplasare fără încărcătură).

**Caracterizarea operațiunilor de transport:** Conducătorul auto a efectuat o operațiune de transport internațional bilateral, o operațiune de transport internațional non-bilateral și o deplasare fără încărcătură. Prima operațiune de transport internațional bilateral are loc de la Hamburg la Esbjerg. Apoi începe operațiunea de transport internațional non-bilateral de la Esbjerg la Malmö. Deplasarea fără încărcătură are loc de la Malmö la Hamburg pe durata călătoriei de întoarcere în statul membru de stabilire și, prin urmare, are legătură cu operațiunea de transport non-bilateral anterioară de la Esbjerg la Malmö.

**Concluzie:** Operațiunile de transport internațional bilateral sunt exceptate de la normele privind detașarea lucrătorilor. Conducătorul auto este detașat în Danemarca după descărcarea de la Esbjerg și începerea următoarei călătorii. Detașarea în Danemarca durează până când conducătorul auto ajunge la frontieră. De la frontieră, conducătorul auto este detașat în Suedia până când are loc descărcarea cărnii în Malmö. Trebuie menționat că, după descărcarea la Malmö, conducătorul auto nu mai este detașat în Suedia. O deplasare fără încărcătură efectuată în continuarea unei operațiuni de transport de cabotaj sau a unei operațiuni de transport internațional non-bilateral nu face obiectul normelor privind detașarea lucrătorilor atunci când deplasarea fără încărcătură este o deplasare de întoarcere în statul membru de stabilire. Călătoriile de tranzit sunt exceptate de la normele privind detașarea lucrătorilor și, prin urmare, conducătorul auto nu este detașat nici când tranzitează Danemarca în drumul său înapoi la Hamburg.

### **Scenariul 4: Două operațiuni de transport internațional bilateral urmate de două operațiuni de transport internațional non-bilateral**

**Serie de evenimente:** Un conducător auto angajat de un operator stabilit în Varșovia (PL) conduce un camion încărcat pe jumătate cu fructe de la Varșovia la Malmö (SE). Pe parcursul traseului, conducătorul auto face o oprire la Hamburg (DE) și încarcă cealaltă jumătate a camionului cu carne, apoi continuă călătoria către Esbjerg (DK), unde descarcă (carnea). De la Esbjerg (DK), conducătorul auto continuă drumul către Malmö, unde sunt descărcate fructele. În Malmö (SE), camionul este reîncărcat cu carne, iar jumătate din încărcătură este descărcată la Esbjerg (DK). Restul cărnii este transportat de conducătorul auto în Polonia (PL).



**Caracterizarea operațiunilor de transport:** Conducătorul auto a efectuat o operațiune de transport internațional bilateral, urmată de o activitate suplimentară (o operațiune de transport internațional non-bilateral). Ulterior, conducătorul auto și-a încheiat călătoria cu o altă activitate suplimentară (operațiune de transport internațional non-bilateral), care a cuprins la rândul ei o activitate suplimentară (o operațiune de transport internațional non-bilateral). Prima deplasare internațională bilaterală a avut loc din Polonia către Malmö (fructele), cu o activitate suplimentară de la Hamburg la Esbjerg (carnea). A doua activitate suplimentară (o operațiune de transport internațional non-bilateral) începe de la Malmö la Esbjerg (carnea) și se încheie cu o deplasare internațională bilaterală de la Malmö până în Polonia.

**Concluzie:** Operațiunile de transport internațional bilateral sunt exceptate de la normele privind detașarea lucrătorilor. În plus, operațiunile de transport internațional non-bilateral sunt exceptate de la normele privind detașarea lucrătorilor atunci când operațiunile respective sunt efectuate în contextul unei călătorii internaționale bilaterale și numai într-o măsură limitată. De exemplu, acest lucru se aplică cel mult pentru o activitate de descărcare și/sau încărcare în statele membre prin care trece conducătorul auto. *În consecință, în scenariul indicat, conducătorul auto nu a fost detașat.*

#### **Scenariul 5: Două operațiuni de transport internațional bilateral urmate de două operațiuni de transport internațional non-bilateral**

**Serie de evenimente:** Un conducător auto angajat de un operator stabilit în Varșovia (PL) conduce un camion încărcat pe jumătate cu fructe de la Varșovia (PL) la Malmö (SE). Pe parcursul traseului, conducătorul auto face o oprire la Hamburg (DE), unde cealaltă jumătate a camionului este încărcată cu carne, care trebuie transportată la Esbjerg (DK). În Esbjerg (DK), carnea este descărcată. Conducătorul auto încarcă cealaltă jumătate a camionului cu lapte. De la Esbjerg (DK), conducătorul auto continuă călătoria către Malmö (SE), unde sunt descărcate atât fructele, cât și laptele. În Malmö, conducătorul auto încarcă camionul cu carne, iar jumătate din aceasta este descărcată la Esbjerg. Partea de carne rămasă este transportată de conducătorul auto în Polonia.

#### **Caracterizarea operațiunilor de transport:**

La ducere, conducătorul auto a efectuat:

- o operațiune de transport internațional bilateral (fructele, din Polonia la Malmö), care a cuprins o activitate suplimentară (carnea, de la Hamburg la Esbjerg) și
- o operațiune de transport internațional non-bilateral (laptele, de la Esbjerg la Malmö) \*

Pe parcursul călătoriei de întoarcere, conducătorul auto a efectuat:

- încă o operațiune de transport internațional bilateral (carnea, de la Malmö în Polonia), care a cuprins o activitate suplimentară (carnea, de la Malmö la Esbjerg) \*\*

\*Operațiunea de transport internațional non-bilateral, care nu face obiectul exceptării pentru activitatea suplimentară, a avut loc de la Esbjerg la Malmö (laptele).

\*\*Cealaltă operațiune de transport internațional bilateral a fost călătoria de întoarcere de la Malmö în Polonia (carnea), care a cuprins o operațiune de transport internațional non-bilateral (activitate suplimentară) de la Malmö la Esbjerg.

**Concluzie:** Operațiunile de transport internațional bilateral sunt exceptate de la normele privind detașarea lucrătorilor. În plus, operațiunile de transport internațional non-bilateral sunt exceptate de la normele privind detașarea lucrătorilor atunci când sunt efectuate în contextul unei operațiuni de transport internațional bilateral și numai într-o măsură limitată. Conducătorul auto poate să efectueze cel mult o activitate de încărcare și/sau descărcare în statele



membre prin care trece. Deoarece conducătorul auto a efectuat una dintre activitățile sale suplimentare (exceptate) pe ruta de la Hamburg la Esbjerg, conducătorul auto este detașat în Danemarca din momentul începerii călătoriei către Malmö, deoarece laptele este descărcat (o operațiune de transport internațional non-bilateral). Deoarece este efectuată și ultima activitate menționată (laptele), numărul de activități suplimentare efectuate la ducere a depășit numărul permis.

În plus, și până la finalizarea descărcării laptelui și a fructelor, conducătorul auto este detașat în Suedia, deoarece a trecut frontiera dintre Danemarca și Suedia. Conducătorul auto este detașat în Suedia până la descărcarea laptelui și a fructelor. După descărcare, conducătorul auto nu mai este detașat în Suedia, chiar dacă se află pe teritoriul Suediei. Acest lucru se datorează începerii operațiunii de transport bilateral atunci când este descărcată carnea. Ulterior, conducătorul auto desfășoară o activitate suplimentară, care este, de asemenea, exceptată de la normele privind detașarea lucrătorilor.

### **Scenariul 6: O operațiune de transport internațional non-bilateral și o deplasare ulterioară fără încărcătură de întoarcere în statul membru de stabilire**

**Serie de evenimente:** Un conducător auto angajat de un operator stabilit în Hamburg (DE) conduce un camion încărcat cu fructe către Esbjerg (DK). În Esbjerg (DK), camionul este descărcat și apoi este încărcat cu carne și este condus la Malmö (SE). În Malmö (SE), conducătorul auto descarcă carnea. De la Malmö (SE), conducătorul auto efectuează o deplasare fără încărcătură de întoarcere la Hamburg (DE), pentru a începe o a doua operațiune de transport bilateral de la Hamburg în Danemarca.

**Caracterizarea operațiunilor de transport:** Conducătorul auto a efectuat o operațiune de transport internațional bilateral de la Hamburg la Esbjerg. Apoi, conducătorul auto efectuează o operațiune de transport internațional non-bilateral de la Esbjerg la Malmö. De la Malmö, conducătorul auto efectuează o deplasare fără încărcătură de întoarcere la Hamburg.

**Concluzie:** Operațiunile de transport internațional bilateral sunt exceptate de la normele privind detașarea lucrătorilor. Din momentul descărcării fructelor la Esbjerg și până la începerea următoarei operațiuni de transport, conducătorul auto este detașat în Danemarca. Conducătorul auto este detașat în Danemarca până când ajunge la frontiera dintre Danemarca și Suedia. După trecerea frontierei dintre Danemarca și Suedia, conducătorul auto este detașat în Suedia până când are loc descărcarea cărnii în Malmö. Cursele fără încărcătură efectuate în continuarea unei operațiuni de cabotaj sau a unei operațiuni de transport internațional non-bilateral nu fac obiectul normelor privind detașarea lucrătorilor, cu condiția ca acea cursă fără încărcătură să fie o cursă de întoarcere în statul membru de stabilire.

## **Cabotaj**

**Ce este cabotajul?** Cabotajul este o operațiune de transport național efectuată contra cost în numele unui terț pentru o perioadă limitată, pe teritoriul comunitar.

**Trebuie menționat că, atunci când operațiunea de transport este una de cabotaj, conducătorii auto trebuie să fie remunerați în conformitate cu tariful orar minim.**

### **Scenariu: Două operațiuni de transport internațional bilateral și cabotaj**

**Serie de evenimente:** Un conducător auto angajat de un operator stabilit în Hamburg (DE) conduce un camion încărcat cu fructe de la Hamburg (DE) la Esbjerg, unde descarcă fructele. În Esbjerg (DK), camionul este încărcat cu carne, care este descărcată la Aarhus (DK). În Aarhus (DK), camionul este încărcat cu lapte și se întoarce la Hamburg (DE).

**Caracterizarea operațiunilor de transport:** Conducătorul auto a efectuat o operațiune de transport bilateral de la Hamburg la Esbjerg. Operațiunea de transport ulterioară – de la Esbjerg la Aarhus – este cabotaj, deoarece această deplasare este o operațiune de transport național în Danemarca. Ulterior, conducătorul auto a efectuat încă o operațiune de transport bilateral de la Aarhus înapoi la Hamburg.

**Concluzie:** Operațiunile de transport internațional bilateral sunt exceptate de la normele privind detașarea lucrătorilor. Deoarece cabotajul intră sub incidența normelor privind detașarea lucrătorilor, conducătorul este detașat în Danemarca de la începerea cursei către Aarhus. Perioada de detașare se încheie imediat ce începe ultima operațiune de transport bilateral de la Aarhus la Hamburg (încărcarea laptelui).

## Tranzit

**Ce este tranzitul?** Tranzitul se referă la teritoriile, indiferent dacă aparțin sau nu statelor membre, pe care conducătorul auto le tranzitează în contextul operațiunilor de transport internațional non-bilateral și bilateral. Când se află în tranzit, conducătorul auto nu efectuează nicio activitate de încărcare și/sau descărcare.

### **Scenariul 1: O operațiune de transport internațional bilateral urmată de o operațiune de transport internațional non-bilateral și de o deplasare în tranzit**

**Serie de evenimente:** Un conducător auto angajat de un operator stabilit în Varșovia (PL) conduce un camion încărcat cu fructe de la Varșovia la Hamburg (DE). În Hamburg (DE), toate fructele sunt descărcate, iar camionul este încărcat cu carne și este condus la Esbjerg (DK), unde urmează să fie descărcat. După descărcare, conducătorul auto efectuează o deplasare fără încărcătură de întoarcere în Polonia (PL).

**Caracterizarea operațiunilor de transport:** Conducătorul auto a efectuat o operațiune de transport internațional bilateral din Polonia la Hamburg. Ulterior, conducătorul auto efectuează o operațiune de transport internațional non-bilateral de la Hamburg la Esbjerg. În sfârșit, deplasarea fără încărcătură de întoarcere în Polonia a inclus și o deplasare de tranzitare a Germaniei.

**Concluzie:** Operațiunile de transport internațional bilateral sunt exceptate de la normele privind detașarea lucrătorilor. Din momentul descărcării fructelor la Hamburg și până la începerea următoarei operațiuni de transport, conducătorul auto este detașat în Danemarca până la trecerea frontierei dintre Danemarca și Germania. După trecerea frontierei dintre Germania și Danemarca, conducătorul auto este detașat în Danemarca până când ajunge la Esbjerg. Deplasările fără încărcătură efectuate în continuarea unei operațiuni de cabotaj sau a unei operațiuni de transport internațional non-bilateral nu fac obiectul normelor privind detașarea lucrătorilor atunci când deplasarea fără încărcătură este o cursă de întoarcere în statul membru de stabilire. Din acest motiv, după descărcarea cârnii la Esbjerg, conducătorul auto nu mai este detașat în Danemarca. Conducătorul auto nu este detașat nici în

Germania pe parcursul cursei înapoi către această țară, deoarece deplasarea respectivă este una de tranzit, care nu face obiectul normelor privind detașarea lucrătorilor.

## Deplasări fără încărcătură

**Ce este o deplasare fără încărcătură?** Deplasările fără încărcătură sunt deplasări cu camionul gol efectuate în contextul unei operațiuni de transport bilateral, al unei operațiuni de transport internațional non-bilateral sau al unei operațiuni de cabotaj. Deplasările fără încărcătură sunt diferite de deplasările în tranzit datorită faptului că au legătură fie cu operațiunea de transport anterioară, fie cu operațiunea de transport ulterioară. *Trebuie menționat că o deplasare fără încărcătură urmată de o operațiune de cabotaj sau o operațiune de transport internațional non-bilateral urmată de o deplasare de întoarcere în statul membru de stabilire va fi exceptată întotdeauna de la normele privind detașarea lucrătorilor.*

### **Scenariul 1: O operațiune de transport internațional bilateral urmată de o deplasare fără încărcătură**

**Serie de evenimente:** Un conducător auto angajat de un operator stabilit în Hamburg (DE) conduce un camion încărcat cu fructe de la Hamburg la Esbjerg (DK). În Esbjerg (DK), fructele sunt descărcate. Conducătorul auto efectuează apoi o deplasare fără încărcătură înapoi la Hamburg (DE).

**Caracterizarea operațiunilor de transport:** Conducătorul auto a efectuat o operațiune de transport internațional bilateral de la Hamburg la Esbjerg, urmată de o deplasare fără încărcătură de la Esbjerg la Hamburg.

**Concluzie:** Operațiunile de transport internațional bilateral sunt exceptate de la normele privind detașarea lucrătorilor. Dacă o operațiune de transport internațional bilateral este urmată de o deplasare fără încărcătură de întoarcere în statul membru de stabilire, legătura cu operațiunea de transport internațional bilateral va constitui și o exceptare de la normele privind detașarea lucrătorilor. *În consecință, în scenariul indicat, conducătorul auto nu a fost detașat.*

### **Scenariul 2: Două operațiuni de transport internațional bilateral, o operațiune de cabotaj și o deplasare fără încărcătură**

**Serie de evenimente:** Un conducător auto angajat de un operator stabilit în Hamburg (DE) conduce un camion cu fructe de la Hamburg la Esbjerg (DK), unde fructele sunt descărcate. Ulterior, conducătorul auto efectuează o deplasare fără încărcătură de la Esbjerg (DK) la Aalborg (DK). În Aalborg, camionul este încărcat cu carne și este condus la Copenhaga (DK). În Copenhaga (DK), carnea este descărcată. Conducătorul auto efectuează apoi o deplasare fără încărcătură de la Copenhaga (DK) la Padborg (DK), unde camionul este încărcat cu lapte și se întoarce la Hamburg.

**Caracterizarea operațiunilor de transport:** Conducătorul auto a efectuat o operațiune de transport bilateral de la Hamburg la Esbjerg. Ulterior, conducătorul auto efectuează o deplasare fără încărcătură de la Esbjerg la Aalborg. Conducătorul auto efectuează apoi o operațiune de cabotaj de la Aalborg la Copenhaga, urmată de o altă deplasare fără încărcătură de la Copenhaga la Padborg. Conducătorul auto își încheie călătoria cu o operațiune de transport internațional bilateral de la Padborg la Hamburg.

**Concluzie:** Operațiunile de transport internațional bilateral sunt exceptate de la normele privind detașarea lucrătorilor. Deplasările fără încărcătură nu sunt în sine exceptate de la norme, ci sunt evaluate în contextul deplasării efectuate anterior sau ulterior. Deplasarea fără încărcătură dintre Esbjerg și Aalborg se desfășoară în contextul operațiunii de cabotaj ulterioare și, prin urmare, conducătorul auto este detașat din momentul începerii deplasării fără încărcătură și **nu** din momentul finalizării primei operațiuni de transport bilateral (fructele). Prin urmare, detașarea în Danemarca se încheie în Copenhaga. Deoarece deplasarea fără încărcătură de la Copenhaga la Padborg are legătură cu operațiunea bilaterală ulterioară de la Padborg la Hamburg, prima deplasare menționată este exceptată, de asemenea, de la normele privind detașarea lucrătorilor.

### **Scenariul 3: O deplasare fără încărcătură și o operațiune de transport internațional non-bilateral între două operațiuni de transport internațional bilateral**

**Serie de evenimente:** Un conducător auto angajat de un operator stabilit în Hamburg (DE) conduce un camion încărcat cu fructe de la Hamburg la Esbjerg (DK). În Esbjerg (DK), conducătorul auto descarcă fructele și reîncarcă camionul cu carne. De la Esbjerg (DK), camionul este condus la Malmö (SE), unde carnea este descărcată. De la Malmö (SE), conducătorul auto continuă deplasarea către Helsinki (FI) cu camionul gol. La Helsinki (FI), camionul este încărcat cu articole de îmbrăcăminte sport. Pe durata călătoriei de întoarcere la Hamburg (DE), conducătorul auto conduce prin Suedia și Danemarca. În Hamburg (DE), marfa (articolele de îmbrăcăminte sport) este descărcată.

**Caracterizarea operațiunilor de transport:** Conducătorul auto a efectuat o operațiune de transport bilateral de la Hamburg la Esbjerg, urmată de o operațiune de transport internațional non-bilateral de la Esbjerg la Malmö. Aceasta din urmă este urmată de o deplasare fără încărcătură de la Malmö la Helsinki. Conducătorul auto își încheie deplasarea cu o operațiune de transport internațional bilateral de la Helsinki la Hamburg și trece prin Suedia și Danemarca în drumul de întoarcere acasă.

**Concluzie:** Operațiunile de transport internațional bilateral sunt exceptate de la normele privind detașarea lucrătorilor. Din momentul descărcării fructelor la Esbjerg și al începerii ulterioare a următoarei curse și până când ajunge la frontiera dintre Danemarca și Suedia, conducătorul auto este detașat în Danemarca. Din momentul trecerii frontierei dintre Danemarca și Suedia, conducătorul auto este detașat în Suedia până când ajunge la Malmö, unde carnea este descărcată. Deplasările fără încărcătură nu sunt în sine exceptate de la normele privind detașarea lucrătorilor, ci sunt evaluate în contextul legăturii lor cu operațiunea de transport anterioară sau ulterioară. Deoarece operațiunea de transport anterioară s-a încheiat, deplasarea fără încărcătură are legătură cu operațiunea de transport ulterioară, care este o operațiune de transport internațional bilateral de la Helsinki la Hamburg. Așadar, deplasarea fără încărcătură până la frontiera dintre Suedia și Finlanda este exceptată de la normele privind detașarea lucrătorilor. Conducătorul auto nu este detașat în Suedia sau în Danemarca pe parcursul călătoriei sale spre casă, deoarece călătoria respectivă este una de tranzit care nu face obiectul normelor privind detașarea lucrătorilor.

### **Scenariul 4: O operațiune de transport internațional bilateral urmată de o deplasare fără încărcătură și de o operațiune de transport internațional non-bilateral**

**Serie de evenimente:** Un conducător auto angajat de un operator stabilit în Hamburg (DE) conduce un camion încărcat cu fructe de la Hamburg (DE) la Esbjerg (DK), unde fructele sunt descărcate. De la Esbjerg (DK), conducătorul auto continuă deplasarea către Helsinki (FI) cu camionul gol (deplasare fără încărcătură). Pe drumul către Helsinki (FI), conducătorul auto trece prin Suedia pentru a încărca

camionul cu articole de îmbrăcăminte sport. Ulterior, conducătorul auto continuă drumul către Malmö (SE). În Malmö (SE), conducătorul auto descarcă articolele de îmbrăcăminte sport.

**Caracterizarea operațiunilor de transport:** Conducătorul auto a efectuat o operațiune de transport bilateral de la Hamburg la Esbjerg. Ulterior, conducătorul auto efectuează o deplasare fără încărcătură trecând frontiera dintre Danemarca și Suedia și continuând deplasarea prin Suedia. Conducătorul auto își încheie deplasările cu o operațiune de transport internațional non-bilateral de la Helsinki la Malmö.

**Concluzie:** Operațiunile de transport internațional bilateral sunt exceptate de la normele privind detașarea lucrătorilor. Deplasările fără încărcătură nu sunt în sine exceptate de la norme, ci sunt evaluate în contextul legăturii lor cu operațiunea de transport anterioară sau ulterioară. Deoarece operațiunea de transport internațional bilateral s-a încheiat (fructele), deplasarea fără încărcătură are legătură cu operațiunea de transport internațional non-bilateral ulterioară. Totuși, operațiunea de transport internațional non-bilateral dintre Finlanda și Suedia nu are legătură cu Danemarca. Prin urmare, conducătorul auto nu este detașat în Danemarca în timpul deplasării de la Esbjerg până la frontiera dintre Danemarca și Suedia.

Conducătorul auto nu este detașat nici în Suedia în legătură cu călătoria prin Suedia, deoarece această deplasare este una de tranzit. Conducătorul auto este detașat în Finlanda după trecerea frontierei dintre Suedia și Finlanda. Până când părăsește teritoriul Finlandei, conducătorul auto este detașat în Finlanda. În plus, conducătorul auto este detașat în Suedia după trecerea frontierei dintre Finlanda și Suedia. Dacă se întoarce la Hamburg din Malmö cu camionul gol (deplasare fără încărcătură), perioada de detașare a conducătorului auto se încheie la Malmö, după descărcarea articolelor de îmbrăcăminte sport.

#### **Scenariul 5: Deplasări fără încărcătură între operațiuni de cabotaj**

**Serie de evenimente:** Un conducător auto angajat de un operator stabilit în Hamburg (DE) conduce un camion încărcat cu fructe de la Hamburg (DE) la Esbjerg (DK). În Esbjerg (DK), toate fructele sunt descărcate. De la Esbjerg (DK), conducătorul auto continuă drumul către Horsens (DK) cu camionul gol (deplasare fără încărcătură). În Horsens (DK), camionul este încărcat cu carne, care este transportată la Aarhus (DK) și descărcată de conducătorul auto. De la Aarhus, conducătorul auto efectuează o deplasare fără încărcătură la Aalborg, unde camionul este încărcat cu lapte. De la Aalborg (DK), conducătorul auto aduce laptele la Malmö (SE).

**Caracterizarea operațiunilor de transport:** Conducătorul auto a efectuat o operațiune de transport bilateral de la Hamburg la Esbjerg, urmată de o deplasare fără încărcătură de la Esbjerg la Horsens. Călătoria ulterioară este o operațiune de cabotaj de la Horsens la Aarhus, care este urmată de o deplasare fără încărcătură de la Aarhus la Aalborg. În Aalborg, conducătorul auto își începe operațiunea de transport internațional non-bilateral către Suedia.

**Concluzie:** Operațiunile de transport internațional bilateral sunt exceptate de la normele privind detașarea lucrătorilor. Deplasările fără încărcătură nu sunt în sine exceptate de la norme, ci sunt evaluate în contextul legăturii lor cu operațiunea de transport anterioară sau ulterioară. Deoarece călătoria anterioară s-a încheiat (fructele), deplasarea fără încărcătură are legătură cu operațiunea de cabotaj ulterioară (carnea), care face obiectul normelor privind detașarea lucrătorilor. Următoarea deplasare fără încărcătură de la Aarhus la Aalborg are legătură cu operațiunea de transport internațional non-bilateral ulterioară. Prin urmare, conducătorul auto este detașat în Danemarca din momentul descărcării fructelor la Esbjerg și până când conducătorul auto ajunge la frontiera dintre Danemarca și Suedia. În plus, conducătorul auto este detașat în Suedia din momentul trecerii frontierei dintre Danemarca și Suedia.

### **Scenariul 6: Deplasări fără încărcătură cu timp de repaus între operațiuni de cabotaj**

**Serie de evenimente:** Luni dimineață, un conducător auto angajat de un operator stabilit în Hamburg (DE) conduce un camion încărcat cu fructe de la Hamburg (DE) la Esbjerg (DK), unde conducătorul auto descarcă toate fructele. În Esbjerg, conducătorul auto are o perioadă de repaus de două zile consecutive. Miercuri dimineață, conducătorul auto efectuează o operațiune de cabotaj de la Aalborg la Copenhaga. Prin urmare, conducătorul auto efectuează o deplasare de la Esbjerg la Aalborg. Când sosește la Aalborg, camionul este încărcat cu brânzeturi. Ulterior, conducătorul auto efectuează o deplasare de la Aalborg la Copenhaga, unde brânzeturile sunt descărcate. Apoi, efectuează o deplasare fără încărcătură înapoi la Hamburg.

**Caracterizarea operațiunilor de transport:** Conducătorul auto a efectuat o operațiune de transport bilateral de la Hamburg la Esbjerg (fructele), urmată de perioadă de repaus și ulterior de o deplasare fără încărcătură de la Esbjerg la Aalborg. Apoi, conducătorul auto efectuează o operațiune de cabotaj între Aalborg și Copenhaga (brânzeturile). Operațiunile de transport sunt finalizate de conducătorul auto prin efectuarea unei deplasări fără încărcătură de întoarcere în statul membru de stabilire.

**Concluzie:** Operațiunile de transport internațional bilateral sunt exceptate de la normele privind detașarea lucrătorilor. Deplasările fără încărcătură nu sunt în sine exceptate de la norme, ci sunt evaluate în contextul legăturii lor cu operațiunea de transport anterioară sau ulterioară. Deoarece operațiunea de transport bilateral s-a încheiat, deplasarea fără încărcătură are legătură cu operațiunea de cabotaj ulterioară dintre Aalborg și Esbjerg. Conducătorul auto nu este detașat în Danemarca până miercuri dimineață, când începe deplasarea fără încărcătură la Aalborg. *Dat fiind că fructele din transportul bilateral au fost descărcate deja, este esențial de remarcat că, în zilele de repaus din Danemarca, conducătorul auto nu este considerat detașat.* Conducătorul auto este detașat în Danemarca până la descărcarea brânzeturilor în Copenhaga. O deplasare fără încărcătură efectuată în continuarea unei operațiuni de cabotaj sau a unei operațiuni de transport internațional non-bilateral nu face obiectul normelor privind detașarea lucrătorilor, cu condiția ca deplasarea fără încărcătură să fie o deplasare de întoarcere în statul membru de stabilire.

## **Operațiuni de transport combinat**

O operațiune de transport combinat este definită ca transportul rutier de mărfuri între statele membre desfășurat pe segmentul rutier inițial sau final, în timp ce calea ferată, căile navigabile interioare și transportul maritim sunt utilizate pentru restul segmentului, dacă acesta din urmă depășește 100 km în linie dreaptă.

### **Scenariul 1: O operațiune de transport combinat ca operațiune de transport internațional bilateral**

**Serie de evenimente:** Un conducător auto angajat de un operator stabilit în Hamburg (DE) conduce un camion încărcat cu fructe de la Hamburg (DE) la Esbjerg (DK), unde descarcă fructele. De la Esbjerg (DK), conducătorul auto efectuează o operațiune de transport fără încărcătură până în portul Aarhus (DK). În portul Aarhus (DK), conducătorul auto preia o semiremorcă. Semiremorca a sosit cu feribotul,



fiind încărcată cu mărfuri din Anglia. Conducătorul auto se întoarce la Hamburg aducând cu el semiremorca.

**Caracterizarea operațiunilor de transport:** Conducătorul auto a efectuat două operațiuni de transport internațional bilateral și o deplasare fără încărcătură între două operațiuni internaționale. Prima operațiune de transport internațional bilateral a avut loc de la Hamburg la Esbjerg (fructele). Operațiunea respectivă a fost urmată de o deplasare fără încărcătură de la Esbjerg până în portul Aarhus. Ultima operațiune de transport internațional bilateral a avut loc din portul Aarhus la Hamburg.

**Concluzie:** Operațiunile de transport internațional bilateral sunt exceptate de la normele privind detașarea lucrătorilor. Deplasările fără încărcătură nu sunt în sine exceptate de la norme, ci sunt evaluate în contextul legăturii lor cu operațiunea de transport anterioară sau ulterioară.

Deoarece operațiunea de transport bilateral s-a încheiat la Esbjerg, deplasarea fără încărcătură are legătură cu operațiunea de transport combinat ulterioară din portul Aarhus până la Hamburg. Operațiunile de transport combinat sunt exceptate de la normele privind detașarea lucrătorilor, cu condiția ca segmentul rutier în sine să fie format din operațiuni de transport bilateral. *În consecință, în scenariul indicat, conducătorul auto nu a fost detașat.*

### **Scenariul 2: O operațiune de transport internațional bilateral urmată de o operațiune de transport combinat și de o operațiune de cabotaj**

**Serie de evenimente:** Un conducător auto angajat de un operator stabilit în Hamburg (DE) conduce un camion încărcat cu fructe de la Hamburg (DE) la Esbjerg (DK), unde descarcă fructele. În portul Esbjerg (DK), conducătorul auto preia o semiremorcă. Semiremorca a sosit cu feribotul, fiind încărcată cu mărfuri din Anglia. Conducătorul auto transportă semiremorca la Kolding (DK). La Kolding (DK), semiremorca este încărcată cu carne. Carnea este transportată la Padborg (DK) de conducătorul auto. De la Padborg (DK), conducătorul auto se întoarce la Hamburg cu camionul gol (deplasare fără încărcătură).

**Caracterizarea operațiunilor de transport:** Conducătorul auto a efectuat o operațiune de transport internațional bilateral de la Hamburg la Esbjerg (fructele), urmată de o operațiune de transport combinat de la Esbjerg la Kolding (semiremorca), de o operațiune de cabotaj de la Kolding la Padborg (carnea) și de o deplasare fără încărcătură de la Padborg înapoi la Hamburg.

**Concluzie:** Operațiunile de transport internațional bilateral sunt exceptate de la normele privind detașarea lucrătorilor. Segmentele rutiere inițial sau final ale unei operațiuni de transport combinat fac obiectul normelor privind detașarea lucrătorilor, cu condiția ca încărcarea și descărcarea să aibă loc în același stat membru. Prin urmare, conducătorul auto este detașat în Danemarca din momentul în care semiremorca a fost preluată (atașată la camion) și a început operațiunea de transport către Kolding. Conducătorul auto este detașat până la descărcarea cărnii la Padborg, deoarece operațiunea de transport de la Kolding la Padborg este o operațiune de cabotaj. O deplasare fără încărcătură efectuată în continuarea unei operațiuni de cabotaj sau a unei operațiuni de transport internațional non-bilateral este exceptată de la normele privind detașarea lucrătorilor, cu condiția ca deplasarea fără încărcătură să fie o cursă de întoarcere în statul membru de stabilire.



## Operațiuni de transport în țări terțe (state care nu sunt membre ale UE)

Un conducător auto angajat de un operator stabilit într-un stat membru care efectuează operațiuni de transport în țări terțe intră sub incidența legislației din țările în cauză în ceea ce privește detașarea în țările respective. Conducătorul auto face obiectul normelor privind detașarea lucrătorilor care rezultă din directivă după ce își reia activitatea de conducere pe teritoriul unui stat membru, indiferent de unde provin mărfurile transportate de conducătorul auto, inclusiv din țări terțe.

### **Scenariul 1: O operațiune de transport internațional bilateral urmată de o operațiune de transport internațional non-bilateral și de o deplasare fără încărcătură**

**Serie de evenimente:** Un conducător auto angajat de un operator stabilit în Danemarca conduce un camion plin cu corpuri de iluminat de la Herning (DK) la Zürich (CH), unde conducătorul auto descarcă respectivele corpuri de iluminat. În Zürich (CH), camionul este încărcat cu ciocolată, care este transportată ulterior de conducătorul auto la Hamburg (DE). În Hamburg (DE), ciocolata este descărcată. Apoi, conducătorul auto se întoarce de la Hamburg la Herning cu camionul gol (deplasare fără încărcătură).

**Caracterizarea operațiunilor de transport:** Conducătorul auto a efectuat o operațiune bilaterală, urmată de o operațiune de transport non-bilateral și de o deplasare fără încărcătură. Prima operațiune de transport internațional bilateral are loc de la Herning la Zürich. În Zürich, conducătorul auto își începe operațiunea de transport internațional bilateral cu destinația Hamburg (ciocolata) și, ulterior, se întoarce acasă efectuând o deplasare fără încărcătură de la Hamburg la Herning.

**Concluzie:** Operațiunile de transport internațional bilateral sunt exceptate de la normele privind detașarea lucrătorilor, inclusiv operațiunile de transport internațional bilateral către țări terțe<sup>16</sup>. Normele privind detașarea lucrătorilor care rezultă din Directiva (UE) 2020/1057 nu se aplică pentru Elveția și alte state din SEE. Deoarece Elveția este o țară terță (nu este stat membru al UE), conducătorul auto nu poate să prezinte autorităților elvețiene o declarație de detașare prin IMI. Operațiunile de transport internațional non-bilateral fac obiectul normelor privind detașarea lucrătorilor și, prin urmare, conducătorul auto este detașat în Germania, după ce trece frontiera dintre Elveția și Germania<sup>17</sup>. Deplasările fără încărcătură nu sunt în sine exceptate de la norme, ci sunt evaluate în contextul legăturii lor cu operațiunea de transport anterioară sau ulterioară. O deplasare fără încărcătură urmată de o operațiune de cabotaj sau de o operațiune de transport non-bilateral nu face obiectul normelor privind detașarea lucrătorilor, cu condiția ca deplasarea fără încărcătură să fie o cursă de întoarcere în statul membru de stabilire. Prin urmare, din momentul în care ciocolata este descărcată în Hamburg, conducătorul auto nu mai este detașat.

<sup>16</sup> Articolul 1 alineatul (3) din Directiva (UE) 2020/1057.

<sup>17</sup> Normele privind detașarea lucrătorilor care rezultă din Directiva (UE) 2020/1057 se aplică exclusiv conducătorilor auto angajați de operatori stabiliți într-un stat membru al UE sau în Regatul Unit.