

## GHID REFERITOR LA NORMELE PRIVIND DETAȘAREA CONDUCĂTORILOR AUTO DE AUTOBUZE SAU AUTOCARE

Ghid referitor la normele privind detașarea care rezultă din Ordinul privind condițiile de desfășurare a operațiunilor de cabotaj din secțiunea de drum inițială sau finală a transportului combinat și transportul internațional non-bilateral, precum 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. 1024/2021 și din Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul.

### Cuprins

Partea introductivă .....	2
Tipuri de transport .....	3
Definiții: .....	3
Cerințe privind documentele justificative .....	4
Transport internațional bilateral .....	5
Excursii locale .....	7
Operațiuni de transport „fly-and-drive” .....	9
Operațiuni de transport internațional non-bilateral .....	10
Operațiuni de cabotaj cu autobuzul sau autocarul .....	11
Cursă fără încărcătură .....	12
Operațiunile de tranzit .....	14

## Partea introductivă

Directiva (UE) 2020/1057<sup>1</sup> (denumită în continuare „directiva”) stabilește norme sectoriale cu privire la Directiva 96/71/CE privind detașarea lucrătorilor<sup>2</sup> și la Directiva 2014/67/UE de punere în aplicare<sup>3</sup>, ambele fiind norme privind detașarea lucrătorilor în cadrul prestării de servicii. Normele sunt prevăzute în Ordinul privind condițiile de desfășurare a operațiunilor de cabotaj din secțiunea de drum inițială sau finală a transportului combinat și transportul internațional non-bilateral (denumit în continuare „ordinul”).

Normele privind detașarea se aplică întreprinderilor stabilite într-un stat membru al UE atunci când conducătorii auto angajați de întreprinderea respectivă sunt detașați într-un alt stat membru al UE. Ar trebui remarcat că, în urma unui acord special, normele privind detașarea se aplică pe întreg teritoriul Regatului Unit și conducătorilor auto angajați de o întreprindere stabilită în Regatul Unit.

Directiva face distincție între diferitele tipuri de operațiuni de transport pentru care pot fi aplicate normele privind detașarea și tipurile de operațiuni de transport pentru care normele privind detașarea lucrătorilor nu se aplică. Criteriul general de diferențiere este gradul de legătură cu statul membru gazdă<sup>4</sup>.

Mai precis, din directivă rezultă că conducătorii auto care efectuează operațiuni de transport în alte state membre decât statul lor membru de stabilire sunt detașați atunci când efectuează operațiuni de cabotaj cu pasageri și operațiuni de transport internațional non-bilateral.<sup>5</sup>

Ghidul conține o prezentare generală a cadrului juridic în domeniul detașării și se adresează în primul rând întreprinderilor de transport rutier de mărfuri. Exemplele ar trebui să ofere întreprinderilor străine o idee clară cu privire la momentul în care începe și se încheie perioada 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 („Regulamentul IMI”).

<sup>4</sup> Considerentul 9 al directivei: „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 ca „operațiuni de transport internațional non-bilateral” în considerentele 12 și 13 ale Directivei (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.

## Tipuri de transport

Ghidul descrie situațiile în care un conducător auto este considerat detașat atunci când conducătorul auto al autobuzului sau autocarului efectuează una dintre următoarele operațiuni de transport:

### Operațiuni de transport internațional bilateral<sup>6</sup>

#### Serviciu ocazional internațional

- Excursii locale
- Operațiuni de transport „fly-and-drive”

#### Operațiuni de transport internațional non-bilateral

#### Cabotaj

#### Cursă fără încărcătură

#### Tranzit

## Definiții:

**Statul membru de stabilire:** statul membru în care este stabilită întreprinderea.<sup>7</sup>

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

**Transport internațional bilateral:** transportul internațional de persoane în cadrul unui serviciu ocazional sau regulat are loc atunci când conducătorul auto al unui autobuz sau autocar efectuează una sau mai multe dintre următoarele operațiuni:

- a) îmbarcă persoane în statul membru de stabilire și le debarcă într-un alt stat membru sau într-o țară terță;
- b) îmbarcă persoane într-un stat membru sau într-o țară terță și le debarcă în statul membru de stabilire sau
- c) îmbarcă și debarcă persoane în statul membru de stabilire în scopul efectuării de excursii locale într-un alt stat membru sau într-o țară terță.

**Operațiuni de transport internațional non-bilateral:** servicii de transport internațional de persoane între două state membre gazdă, altele decât statul membru de stabilire al întreprinderii.

**Operațiune de cabotaj:** transportul național de persoane cu autobuzul sau autocarul contra cost în numele unui terț efectuat temporar într-un stat membru gazdă de către un operator de transport sau îmbarcarea și debarcarea pasagerilor în același stat membru în cadrul unui serviciu internațional regulat, în conformitate cu dispozițiile regulamentului, cu condiția ca acesta să nu fie principalul scop al serviciului.

**Servicii regulate:** transportul de persoane care are loc conform unui orar fix pe trasee stabilite, persoanele fiind îmbarcate și debarcate la puncte de oprire prestabilite.

**Servicii regulate speciale:** serviciile regulate care asigură transportul unor categorii precizate de persoane cu excluderea altor persoane, cum ar fi serviciile școlare, doar elevii având acces la servicii de transport pe această rută.

**Servicii ocazionale:** serviciile care nu corespund definiției de servicii regulate sau servicii regulate speciale, și a căror caracteristică principală este faptul că transportă grupuri de persoane constituite la inițiativa clienților sau chiar a operatorului de transport.

**Grupul preconstituit:** înseamnă un grup de pasageri constituit la inițiativa clienților sau chiar a operatorului de transport.<sup>8</sup>

**Activitate complementară:** operațiuni de transport internațional non-bilateral (operațiuni în țări terțe) efectuate împreună cu o operațiune de transport internațional bilateral. Factorul determinant pentru

<sup>6</sup> Operațiunile de transport internațional bilateral sunt exceptate de la normele privind detașarea, în conformitate cu ordinul. Articolul 1 și articolul 1 alineatul (4) din Directiva (UE) 2020/1057.

<sup>7</sup> Definit la articolul 2 alineatul (8) din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009.

<sup>8</sup> Articolul 2 alineatul (4) din Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul.

existența unei activități suplimentare este dacă transportul non-bilateral este efectuat în cursul transportului internațional bilateral global de pasageri către/dinspre țara de stabilire. Această activitate suplimentară ar fi ulterior exceptată de la normele privind detașarea. În acest caz, este permis să se desfășoare cel mult o activitate de încărcare și/sau descărcare în unul dintre statele membre traversate de conducătorul auto al autobuzului sau autocarului.

**Excursii locale:** curse efectuate într-un stat membru gazdă cu pasageri care nu au reședința în statul membru gazdă și care, anterior cursei în statul membru gazdă, au fost transportați de același operator de transport în cursul unui transport internațional<sup>9</sup>.

**Tranzit:** servicii de transport de pasageri în unul sau mai multe state membre, fără îmbarcarea sau debarcarea unor pasageri suplimentari.

## Cerințe privind documentele justificative

**Înainte de perioada de detașare, întreprinderea de transport rutier de mărfuri este obligată:**<sup>10</sup>

- să completeze și să trimită o declarație de detașare prin intermediul Sistemului de informare al pieței interne (IMI) la adresa: <https://www.postingdeclaration.eu/landing>
- Declarația de detașare trebuie depusă *cel târziu* înainte de data începerii detașării.

**Conținutul declarației de detașare:**

- 1) identitatea operatorului, cel puțin sub forma numărului licenței comunitare, atunci când acesta este disponibil;
- 2) datele de contact ale managerului de transport sau ale altor persoane de contact din cadrul întreprinderii pe care Agenția daneză pentru transport și siguranță rutieră le poate contacta și care pot trimite și primi documente sau comunicări;
- 3) identitatea, adresa locului de reședință și numărul permisului de conducere al conducătorului auto al autobuzului sau autocarului;
- 4) data de începere a contractului de muncă al conducătorului auto al autobuzului sau autocarului și legea aplicabilă contractului de muncă;
- 5) datele preconizate de începere și de încheiere a detașării;
- 6) numerele de înmatriculare ale autovehiculelor;
- 7) dacă serviciile de transport efectuate sunt transportul de mărfuri, transportul de persoane, transportul internațional sau operațiunile de cabotaj.

**În timpul detașării, operatorul trebuie să se asigure că conducătorul auto al autobuzului sau autocarului:**<sup>11</sup>

- are la dispoziție și poate prezenta o copie a declarației de detașare;
- are la dispoziție și poate prezenta documente care atestă că transportul are loc în Danemarca. Documentația constă cel puțin într-o foaie de parcurs care îndeplinește condițiile prevăzute la articolul 12 din regulament<sup>12</sup>;

<sup>9</sup> Articolul 13 din Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul.

<sup>10</sup> Articolul 5 din ordin și articolul 1 alineatul (11) litera (a) din Directiva (UE) 2020/1057.

<sup>11</sup> Articolul 6 din ordin și articolul 1 alineatul (11) litera (a) din Directiva (UE) 2020/1057.

<sup>12</sup> Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul.

- prezintă date din tahograf, cu referire specială la simbolurile relevante ale statelor membre în care conducătorul auto al autobuzului și autocarului a efectuat una dintre operațiunile de transport vizate.

**După încheierea perioadei de detașare, întreprinderea de transport rutier de mărfuri are obligația, la cererea Agenției daneze pentru transport și siguranță rutieră:<sup>13</sup>**

- să furnizeze copii ale documentelor din care să rezulte că transportul are loc în Danemarca;
- să furnizeze copii ale datelor din tahograf, cu referire specială la simbolurile relevante ale statelor membre în care conducătorul auto al autobuzului sau autocarului a efectuat una dintre operațiunile de transport vizate;
- să furnizeze o documentație care să ateste remunerarea conducătorului auto al autobuzului sau autocarului pe perioada detașării;
- să furnizeze o copie a contractului de muncă al conducătorului auto al autobuzului sau autocarului pe perioada detașării;
- să furnizeze o copie a fișelor de pontaj aferente activității conducătorului auto al autobuzului sau autocarului pe perioada detașării;
- să furnizeze o documentație care atestă remunerarea activității conducătorului auto al autobuzului sau autocarului pe perioada detașării.
- *Documentația trebuie furnizată în termen de cel mult opt săptămâni de la solicitarea Agenției daneze pentru transport și siguranță rutieră.*

## Transport internațional bilateral

**Ce sunt operațiunile de transport internațional bilateral?** Operațiunile de transport internațional bilateral sunt (i) operațiuni de transport care implică îmbarcarea pasagerilor în statul membru de stabilire și debarcarea într-un alt stat membru sau pe un teritoriu terț, (ii) operațiuni de transport prin care pasagerii sunt îmbarcați într-un alt stat membru sau într-o țară terță și sunt debarcați în statul membru de stabilire sau (iii) operațiuni prin care pasagerii sunt îmbarcați și debarcați în statul membru de stabilire în scopul efectuării de excursii locale într-un alt stat membru sau într-o țară terță.

### **Exemplul 1: Două operațiuni de transport internațional bilateral**

**Sucesiunea evenimentelor:** Conducătorul auto al unui autobuz sau autocar angajat de o întreprindere cu sediul în Hamburg (DE) îmbarcă și transportă un grup de pasageri preconstituit de la Hamburg la Lalandia, Billund (DK), unde grupul este debarcat. În același loc, conducătorul auto al autobuzului sau autocarului îmbarcă un alt grup de pasageri preconstituit care va trebui să se întoarcă la Hamburg (DE), unde grupul este debarcat.

**Caracterizarea transporturilor în cursul evenimentelor:** Conducătorul auto al autobuzului sau autocarului a efectuat două transporturi internaționale bilaterale; primul din statul membru de stabilire (DE) până în statul membru gazdă (DK) și al doilea înapoi către statul membru de stabilire (DE).

**Concluzie:** Operațiunile de transport internațional bilateral sunt exceptate de la normele privind detașarea. Ambele operațiuni de transport internațional bilateral trebuie documentate sub forma unei foi de parcurs care să identifice în mod clar tipul de transport.<sup>14</sup> *Conducătorul auto al autobuzului sau autocarului nu a fost detașat în acest exemplu.*

<sup>13</sup> Articolul 7 alineatele (1) și (2) din ordin și articolul 1 alineatul (11) litera (a) din Directiva (UE) 2020/1057.

<sup>14</sup> Articolul 12 din Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul. Se precizează că serviciile ocazionale se efectuează sub acoperirea unei foi de parcurs care trebuie completată înainte de fiecare operațiune de transport.

### **Exemplul 2: Două operațiuni de transport internațional bilateral cu două sau mai multe puncte de debarcare într-un alt stat membru**

**Sucesiunea evenimentelor:** Conducătorul auto al unui autobuz sau autocar angajat de o întreprindere cu sediul în Hamburg (DE) îmbarcă și transportă un grup de pasageri preconstituit de la Hamburg la Lalandia, Billund (DK), unde jumătate din grup este debarcat. Conducătorul auto al autobuzului sau autocarului efectuează apoi o deplasare la Nykøbing Mors (DK) unde este debarcat restul grupului.

**Caracterizarea transporturilor în cursul evenimentelor:** Conducătorul auto al autobuzului sau autocarului a efectuat o operațiune de transport internațional bilateral cu două puncte de debarcare, din Germania în Danemarca.

**Concluzie:** Operațiunile de transport internațional bilateral sunt exceptate de la normele privind detașarea. Numărul de puncte de debarcare nu modifică aplicarea exceptării<sup>15</sup>. Întreaga operațiune de transport trebuie documentată sub forma unei foi de parcurs care să identifice în mod clar tipul de transport<sup>16</sup>. *Conducătorul auto al autobuzului sau autocarului nu a fost detașat în acest exemplu*<sup>17</sup>.

### **Exemplul 3: Două operațiuni de transport internațional bilateral cu puncte de debarcare în mai multe state membre gazdă**

**Sucesiunea evenimentelor:** Conducătorul auto al unui autobuz sau autocar angajat de o întreprindere cu sediul în Hamburg (DE) îmbarcă și transportă un grup de pasageri preconstituit de la Hamburg la Lalandia, Billund (DK), unde o treime din grup este debarcată. Conducătorul auto al autobuzului sau autocarului efectuează apoi o deplasare la Nykøbing Mors (DK) unde o treime din grup este debarcată. Conducătorul auto al autobuzului sau autocarului efectuează apoi o deplasare la o stațiune de schi în Åre (SE) unde este debarcat restul grupului.

**Caracterizarea transporturilor în cursul evenimentelor:** Conducătorul auto al autocarului a efectuat o operațiune bilaterală de transport internațional cu trei puncte de debarcare în cursul aceleiași călătorii; primul din statul membru de stabilire (DE) până la Lalandia (DK), apoi la Nykøbing Mors (DK) și, în cele din urmă, la Åre (SE). Două puncte de debarcare au fost loc în Danemarca și unul în Suedia.

**Concluzie:** Operațiunile de transport internațional bilateral sunt exceptate de la normele privind detașarea. Numărul de puncte de debarcare din mai multe state membre gazdă nu modifică aplicarea exceptării. *Conducătorul auto al autobuzului sau autocarului nu a fost detașat în acest exemplu.*

---

Foia de parcurs trebuie să identifice în mod clar tipul de serviciu, itinerariul principal și operatorul (operatorii) de transport în cauză.

<sup>15</sup> Considerentul 10 din 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>16</sup> Articolul 12 din Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul. Se precizează că serviciile ocazionale se efectuează sub acoperirea unei foi de parcurs care trebuie completată înainte de fiecare operațiune de transport. Foia de parcurs trebuie să identifice în mod clar tipul de serviciu, itinerariul principal și operatorul (operatorii) de transport în cauză.

<sup>17</sup> Considerentul 10 din 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.

## Excursii locale

**Ce sunt excursiile locale?** În cadrul unui serviciu internațional ocazional, un operator de transport poate efectua excursii locale în alt stat membru decât cel în care este stabilit operatorul de transport. Aceste servicii (i) sunt furnizate pasagerilor care nu au reședința în statul membru gazdă, (ii) pasagerii trebuie, înainte de excursiile locale, să fie transportați de același operator de transport sub forma unui transport internațional și (iii) să fie transportați de același vehicul sau cu un vehicul al aceluiași operator de transport sau grup de operatori de transport<sup>18</sup>.

### **Exemplul 1: Operațiuni de transport internațional bilateral cu excursii locale într-un stat membru gazdă**

**Sucesiunea evenimentelor:** Un conducător auto al unui autobuz sau autocar angajat de o întreprindere cu sediul în Cracovia (PL) îmbarcă și transportă un grup preconstituit de pasageri în Danemarca. În Danemarca, grupul este transportat de la/către trei atracții turistice diferite situate în trei orașe daneze diferite. Conducătorul auto al autobuzului sau autocarului se întoarce la Cracovia și debarcă pasagerii.

**Caracterizarea transporturilor în cursul evenimentelor:** Conducătorul auto al autobuzului sau autocarului a efectuat o operațiune de transport internațional bilateral din Polonia în Danemarca pentru a efectua excursii locale. Grupul este întotdeauna același; acesta este un grup preconstituit de pasageri. *Excursiile locale trebuie să fie înregistrate în foaia de parcurs.*

**Concluzie:** Îmbarcarea și debarcarea pasagerilor în statul membru de stabilire pentru a efectua excursii locale într-un alt stat membru sau într-o țară terță sunt exceptate de la normele privind detașarea, cu condiția ca operațiunea de transport să îndeplinească condițiile.

Întreaga operațiune de transport trebuie documentată sub forma unei foi de parcurs care să identifice în mod clar tipul de transport<sup>19</sup>. Îmbarcarea pasagerilor în Cracovia și apoi îmbarcarea/debarcarea aceluiași pasageri în toate locurile din Danemarca și, în cele din urmă, debarcarea pasagerilor în Cracovia sunt exceptate de la normele privind detașarea. *Conducătorul auto al autobuzului sau autocarului nu a fost detașat în acest exemplu.*<sup>20</sup>

### **Exemplul 2: Servicii ocazionale cu excursii locale în diferite state membre gazdă**

**Sucesiunea evenimentelor:** Un conducător auto al unui autobuz sau autocar angajat de o întreprindere cu sediul în Cracovia (PL) îmbarcă și transportă un grup preconstituit de pasageri în mai multe state membre ale UE, cu începere și finalizare în Cracovia (PL).

1. Îmbarcarea grupului în Cracovia.
2. Grupul este transportat la Praga (CZ).
3. De la Praga, grupul este transportat la Viena (AT). În Austria, sunt vizitate mai multe orașe.

<sup>18</sup> Excursiile locale sunt definite la articolul 13 din Regulamentul nr. 1073/2009.

<sup>19</sup> Articolul 12 din Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul. Se precizează că serviciile ocazionale se efectuează sub acoperirea unei foi de parcurs care trebuie completată înainte de fiecare operațiune de transport. Foaia de parcurs trebuie să identifice în mod clar tipul de serviciu, itinerariul principal și operatorul (operatorii) de transport în cauză.

<sup>20</sup> Articolul 1 alineatul (4) litera (c) din 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.

4. De la Viena, grupul este transportat la Berlin (DE). În Germania, sunt vizitate mai multe orașe.
5. Cursa se finalizează în Cracovia, unde grupul este debarcat.

**Caracterizarea transporturilor în cursul evenimentelor:** Conducătorul auto al autobuzului sau autocarului a efectuat două operațiuni de transport internațional bilateral în cadrul unui singur serviciu ocazional. Primul transport internațional bilateral este de la Cracovia la Praga. Următorul transport internațional bilateral este cursa dus-întors de la Berlin la Cracovia. În plus, conducătorul auto al autobuzului sau autocarului a efectuat servicii ocazionale pentru a efectua excursii locale în Austria și Germania.

**Concluzie:** Operațiunile de transport internațional bilateral sunt exceptate de la normele privind detașarea. Îmbarcarea și debarcarea pasagerilor în statul membru de stabilire pentru a efectua excursii locale într-un alt stat membru sau în alte state membre sau o țară terță (țări terțe) sunt exceptate de la normele privind detașarea, cu condiția ca operațiunea de transport să îndeplinească condițiile. Întreaga operațiune de transport trebuie documentată sub forma unei foi de parcurs care să identifice în mod clar tipul de transport<sup>21</sup>. *Conducătorul auto al autobuzului sau autocarului nu a fost detașat în acest exemplu.*

### **Exemplul 3: Transport internațional bilateral cu excursii locale și curse fără încărcătură**

**Sucesiunea evenimentelor:** Conducătorul auto al unui autobuz sau autocar angajat de o întreprindere cu sediul în Hamburg (DE) îmbarcă și transportă un grup de pasageri preconstituit la Lalandia, Billund (DK). Aici este debarcat jumătate din grup, în timp ce restul de jumătate continuă cursa către mai multe atracții turistice în Danemarca. Prima oprire este Tivoli Friheden (Århus, DK), următoarea oprire fiind Den Lille Havfrue (Copenhaga, DK). Cursa este finalizată la Odense (DK). Grupul nu este transportat înapoi la Hamburg și, prin urmare, autobuzul sau autocarul se întoarce fără încărcătură.

**Caracterizarea transporturilor în cursul evenimentelor:** Conducătorul auto al autobuzului sau autocarului a efectuat o operațiune de transport internațional bilateral de la Hamburg la Billund. Conducătorul auto al autobuzului sau autocarului efectuează apoi excursii locale cu jumătatea de grup rămasă și finalizează cu o cursă fără încărcătură înapoi în statul membru de stabilire.

**Concluzie:** Operațiunile de transport internațional bilateral sunt exceptate de la normele privind detașarea. Excursiile locale într-un alt stat membru sunt, de asemenea, excluse în cazul în care pasagerii sunt atât îmbarcați, cât și debarcați în statul membru de stabilire. În acest exemplu, pasagerii nu sunt transportați înapoi în Germania, motiv pentru care conducătorul auto al autobuzului sau autocarului este detașat în Danemarca din momentul în care își începe cursa către Århus. Perioada de detașare se finalizează atunci când pasagerii sunt debarcați în Odense.

### **Exemplul 4: Servicii ocazionale din statul membru gazdă către un alt stat membru gazdă**

**Sucesiunea evenimentelor:** Conducătorul auto al autobuzului sau autocarului angajat de o întreprindere cu sediul în Cracovia (PL) efectuează o cursă fără încărcătură la Berlin (DE). Aici este îmbarcat un grup de pasageri preconstituit, iar grupul este transportat la Copenhaga (DK). Același grup este transportat de la Copenhaga la Stockholm (SE). De la Stockholm (SE), grupul este transportat la Helsinki (FI). În cele din urmă, grupul este transportat de la Helsinki (FI) înapoi la Berlin (DE), după care conducătorul auto al autobuzului sau autocarului se întoarce fără încărcătură la Cracovia (PL).

<sup>21</sup> Articolul 12 din Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul. Se precizează că serviciile ocazionale se efectuează sub acoperirea unei foi de parcurs care trebuie completată înainte de fiecare operațiune de transport. Foia de parcurs trebuie să identifice în mod clar tipul de serviciu, itinerariul principal și operatorul (operatorii) de transport în cauză.



**Caracterizarea transporturilor în cursul evenimentelor:** Conducătorul auto al autobuzului sau autocarului a efectuat servicii ocazionale internaționale în mai multe state membre gazdă. Pe drumul înapoi către Polonia (statul membru de stabilire), conducătorul auto al autobuzului sau autocarului tranzitează Danemarca.

**Concluzie:** Conducătorul auto al autobuzului sau autocarului este detașat în Germania, întrucât trece frontiera dintre Polonia și Germania. Același lucru este valabil și pentru Danemarca, Suedia și, respectiv, Finlanda. Operațiunile de tranzit sunt exceptate de la normele privind detașarea, astfel încât tranzitul pe drumul de întoarcere, prin Danemarca și Suedia, nu este reglementat de normele privind detașarea. Conducătorul auto al autobuzului sau autocarului este detașat din nou în Germania de la frontiera dintre Danemarca și Germania până la trecerea frontierei dintre Germania și Polonia pe drumul său înapoi în statul membru de stabilire<sup>22</sup>.

## Operațiuni de transport „fly-and-drive”

**Ce sunt operațiunile de transport „fly-and-drive”?** Operațiunile de transport „fly-and-drive” sunt servicii de transport de pasageri din care o parte implică utilizarea de aeronave sau de nave. De regulă, operatorul de transport va organiza o cursă dus-întors într-un alt stat membru în care pasagerii sunt transportați cu aeronave/nave din statul membru de stabilire în statul membru gazdă pentru a asigura transportul grupului în statul membru gazdă.

### **Exemplul 1: Transportul cu autobuzul sau autocarul și cu avionul**

**Sucesiunea evenimentelor:** Conducătorul auto al unui autobuz sau autocar angajat de o întreprindere cu sediul în Varșovia (PL) îmbarcă și transportă un grup de pasageri preconstituit la Roma (IT). De aici, va avea loc o cursă la Veneția. Grupul este transportat către mai multe atracții turistice din Italia. Cursa se finalizează la Florența, unde grupul, precum și conducătorul auto zboară înapoi de la aeroportul din Florența la Varșovia (PL).

**Caracterizarea transporturilor în cursul evenimentelor:** Conducătorul auto al autobuzului sau autocarului a efectuat o operațiune de transport internațional bilateral din Polonia în Italia pentru a efectua excursii locale. Excursiile locale se înregistrează în foaia de parcurs. Excursiile se finalizează la Florența.

**Concluzie:** Operațiunile de transport internațional bilateral sunt exceptate de la normele privind detașarea. Conducătorul auto al autobuzului sau autocarului este detașat în Italia din momentul în care începe cursa către Veneția. Excursiile locale sunt reglementate de normele privind detașarea, întrucât conducătorul auto al autobuzului sau autocarului a îmbarcat dar nu a și debarcat pasagerii în statul membru de stabilire.<sup>23</sup> Perioada de detașare se finalizează atunci când grupul este debarcat la aeroportul din Florența (IT).

<sup>22</sup> Articolul 1 alineatul (4) din 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. Nu există nicio legătură între pasageri și statul membru de stabilire, nici în ceea ce privește îmbarcarea sau debarcarea.

<sup>23</sup> Articolul 1 alineatul (4) litera (c) din 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.

### **Exemplul 2: Transportul aerian și cu autobuzul sau autocarul**

**Sucesiunea evenimentelor:** Conducătorul auto al unui autobuz sau autocar angajat de o întreprindere de transport rutier de mărfuri cu sediul în Hamburg (DE) organizează o cursă cu un grup preconstituit de pasageri. Cursa începe și se finalizează la Hamburg. De la aeroportul din Hamburg, grupul se deplasează la aeroportul din Billund (DK), unde începe o cursă dus-întors de 10 zile în Danemarca. Conducătorul auto german transportă pasagerii către mai multe atracții turistice cu un autobuz sau autocar înregistrat în Germania. După 10 zile, atât conducătorul auto al autobuzului sau autocarului, cât și grupul se întorc la Hamburg de pe aeroportul din Billund.

**Caracterizarea transporturilor în cursul evenimentelor:** Conducătorul auto al autobuzului sau autocarului a efectuat operațiuni de cabotaj cu pasageri într-un alt stat membru gazdă (DK).

**Concluzie:** Conducătorul auto al autobuzului sau autocarului este detașat în Danemarca, deoarece pasagerii sunt preluați de pe aeroportul din Billund și se începe cursa dus-întors. Perioada de detașare a conducătorului auto se finalizează atunci când conducătorul auto al autobuzului sau autocarului finalizează ultima cursă cu pasagerii. Aceasta înseamnă că conducătorul auto al autobuzului sau autocarului este detașat până când pasagerii sunt debarcați la aeroport, iar conducătorul auto se întoarce la Hamburg<sup>24</sup>.

## **Operațiuni de transport internațional non-bilateral**

**Ce sunt operațiunile de transport internațional non-bilateral?** Operațiunile de transport internațional non-bilateral sunt denumite, de asemenea, *servicii din țări terțe* și sunt definite ca servicii de transport de persoane între două state membre gazdă care nu sunt statul membru de stabilire al întreprinderii.

### **Exemplul 1: O operațiune de transport internațional bilateral cu mai multe operațiuni de transport internațional non-bilateral**

**Sucesiunea evenimentelor:** Conducătorul auto al unui autobuz sau autocar angajat de o întreprindere stabilită în Hamburg (DE) transportă pasageri în cadrul unui serviciu internațional regulat. Cursa începe la Hamburg și se finalizează la Lisabona (PO). Uneori, în cadrul acestor două destinații conducătorul auto al autobuzului sau autocarului îmbarcă și debarcă pasageri în Italia, Franța și, respectiv, Spania.

1. Grupul este transportat de la Hamburg la Roma (IT).
  - a. La Roma sunt îmbarcați mai mulți pasageri<sup>25</sup>.
2. Întregul grup este transportat la Nisa (FR).
3. La Nisa, o parte dintre pasageri sunt debarcați, în timp ce alții sunt îmbarcați.
4. Întregul grup este transportat de la Nisa la Madrid (ES).
5. La Madrid, o parte dintre pasageri sunt debarcați, în timp ce alții sunt îmbarcați.
6. Întregul grup este transportat de la Madrid la Lisabona (PO).
7. La Lisabona, toți pasagerii sunt debarcați.

<sup>24</sup> Statutul de detașare al conducătorului auto nu se modifică în cazul în care grupul a fost preconstituit de o altă agenție de voiaj decât întreprinderea stabilită în Germania care asigură detașarea conducătorului auto.

<sup>25</sup> Această activitate este caracterizată ca o activitate suplimentară și, prin urmare, este exceptată de la normele privind detașarea, în conformitate cu articolul 1 alineatul (3) din 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.

**Caracterizarea transporturilor în cursul evenimentelor:** Conducătorul auto al autobuzului sau autocarului a efectuat o operațiune de transport bilateral de la Hamburg la Nisa (FR). În plus, conducătorul auto al autobuzului sau autocarului a efectuat trei operațiuni de transport internațional non-bilateral. Prima de la Roma la Nisa (activitate suplimentară), a doua de la Nisa la Madrid și ultima de la Madrid la Lisabona.

**Concluzie:**Operațiunile de transport internațional bilateral sunt exceptate de la normele privind detașarea. Operațiunile de transport internațional non-bilateral sunt, de asemenea, exceptate de la normele privind detașarea atunci când sunt efectuate în contextul unei curse internaționale bilaterale. În acest caz, este permis să se desfășoare cel mult o activitate de încărcare și/sau descărcare în unul dintre statele membre traversate de conducătorul auto al autobuzului sau autocarului.

Prin urmare, conducătorul auto este detașat în Franța prin trecerea frontierei dintre Italia și Franța. Conducătorul auto al autobuzului sau autocarului este detașat în Spania, fiind trecută frontiera dintre Franța și Spania, până la trecerea frontierei dintre Spania și Portugalia.

### **Exemplul 2: O operațiune de transport internațional bilateral cu mai multe operațiuni de transport internațional non-bilateral și cabotaj**

**Sucesiunea evenimentelor:**Conducătorul auto al unui autobuz sau autocar angajat de o întreprindere cu sediul în București (RO) transportă pasageri prin intermediul unui serviciu internațional regulat între București (RO) și Madrid (ES). Prima cursă este de la București la Barcelona (ES), unde sunt îmbarcați și îmbarcați și alți pasageri. Acest grup de pasageri trebuie să se întoarcă la București.

Între acestea, operațiunile de cabotaj sunt efectuate în Spania, Franța, Italia și, respectiv, Slovenia. La Toulouse (FR), o parte din pasageri sunt debarcați. În același timp, sunt îmbarcați mai mulți pasageri. Unii dintre acești pasageri urmează să fie debarcați în Slovenia, în timp ce alții urmează să fie debarcați la București. Slovenia și București.

**Caracterizarea transporturilor în cursul evenimentelor:** Conducătorul auto al autobuzului sau autocarului a efectuat o operațiune de transport internațional de la București la Barcelona. În plus, conducătorul auto al autobuzului sau autocarului a efectuat mai multe operațiuni de cabotaj și de transport internațional non-bilateral în mai multe state membre.

**Concluzie:**Operațiunile de transport internațional bilateral sunt exceptate de la normele privind detașarea. Conducătorul auto al autobuzului sau autocarului este detașat în Spania din momentul în care sunt îmbarcați și alți pasageri până când conducătorul auto trece frontiera dintre Spania și Franța. Conducătorul auto al autobuzului sau autocarului este detașat în Franța, Spania, Italia și Slovenia, întrucât cabotajul se desfășoară în aceste state membre. Perioada de detașare a conducătorului auto se finalizează în Slovenia, când sunt îmbarcați ultimii pasageri care se îndreaptă spre București și începe cursa înapoi către București.

## **Operațiuni de cabotaj cu autobuzul sau autocarul**

**Ce înseamnă operațiuni de cabotaj cu autobuzul sau autocarul?** Operațiunile de cabotaj cu autobuzul sau autocarul sunt definite ca fiind transportul național temporar de pasageri cu autobuzul sau autocarul contra cost în numele unui terț efectuat de un operator de transport într-un stat membru gazdă sau îmbarcarea și debarcarea pasagerilor în același stat membru în cursul unui serviciu internațional regulat, cu condiția ca acesta să nu fie principalul scop al serviciului.

### **Exemplu: Transportul internațional bilateral și cabotajul**

**Sucesiunea evenimentelor:** Un conducător auto angajat de o întreprindere de transport rutier de mărfuri cu sediul în Varșovia (PL) efectuează servicii internaționale regulate între Polonia și Danemarca.

(Varșovia – Lalandia – grădina zoologică din Odense – grădina zoologică din Copenhaga)

Pasagerii sunt îmbarcați în Varșovia și sunt debarcați la una dintre destinațiile din Danemarca menționate mai sus. De asemenea, conducătorul auto al autobuzului sau autocarului îmbarcă și debarcă noi pasageri la aceste destinații.

**Caracterizarea transporturilor în cursul evenimentelor:** Conducătorul auto al autobuzului sau autocarului a efectuat o operațiune de transport bilateral de la Varșovia (PL) la Lalandia (DK). Conducătorul auto al autobuzului sau autocarului efectuează apoi operațiuni de cabotaj în Danemarca între Lalandia, grădina zoologică din Odense și grădina zoologică din Copenhaga.

**Concluzie:**Operațiunile de transport internațional bilateral sunt exceptate de la normele privind detașarea. Conducătorul auto al autobuzului sau autocarului este detașat în Danemarca atunci când primii pasageri sunt debarcați/îmbarcați la Lalandia. Perioada de detașare se finalizează atunci când ultimii pasageri sunt îmbarcați/debarcați la grădina zoologică din Copenhaga. *Este important de remarcat faptul că conducătorul auto nu este detașat până la frontieră, ci numai până la ultimul loc de plecare.*

### **Exemplul 2: Transport internațional bilateral cu o singură operațiune de cabotaj și transport internațional non-bilateral**

**Sucesiunea evenimentelor:** Un conducător auto angajat de o întreprindere de transport rutier de mărfuri cu sediul în Varșovia (PL) efectuează servicii internaționale regulate între Polonia și Germania și Danemarca. Pasagerii sunt îmbarcați mai întâi din Varșovia și cu două opriri diferite în Germania: grădina zoologică din Berlin și aeroportul din Hamburg. La aceste opriri, sunt debarcați și îmbarcați și alți călători. Conducătorul auto al autobuzului sau autocarului se deplasează apoi în Danemarca, unde toți pasagerii sunt debarcați în Copenhaga.

**Caracterizarea transporturilor în cursul evenimentelor:** Conducătorul auto al autobuzului sau autocarului a efectuat o operațiune de transport bilateral de la Varșovia (PL) la grădina zoologică din Berlin (DE). Apoi, conducătorul auto al autobuzului efectuează o operațiune de cabotaj în Germania între grădina zoologică din Berlin și aeroportul din Hamburg. În cele din urmă, conducătorul auto al autobuzului sau autocarului efectuează o operațiune de transport internațional non-bilateral în Danemarca.

**Concluzie:**Operațiunile de transport internațional bilateral sunt exceptate de la normele privind detașarea. Conducătorul auto al autobuzului sau autocarului este detașat în Germania din momentul debarcării/îmbarcării pasagerilor la grădina zoologică din Berlin până când conducătorul auto trece frontiera dintre Germania și Danemarca. Conducătorul auto al autobuzului sau autocarului este detașat în Danemarca din momentul trecerii frontierei până la debarcarea pasagerilor în Copenhaga.

## **Cursă fără încărcătură**

**Ce înseamnă curse fără încărcătură?** Cursele fără încărcătură sunt operațiuni fără pasageri în cursul unei operațiuni de transport internațional bilateral, non-bilateral sau al unei operațiuni de cabotaj.

Cursele fără încărcătură sunt diferite de operațiunile de tranzit, deoarece cursele fără încărcătură sunt legate de tipul anterior sau ulterior de transport.

*Ar trebui remarcat faptul că aceste curse fără încărcătură urmate de o operațiune de cabotaj sau de o operațiune de transport internațional non-bilateral și cursele înapoi în statul membru de stabilire sunt întotdeauna exceptate de la normele privind detașarea.*

#### **Exemplul 1: O operațiune de transport internațional bilateral și o cursă fără încărcătură**

**Sucesiunea evenimentelor:** Un conducător auto angajat de un operator de transport rutier de mărfuri cu sediul în Hamburg (DE) transportă un grup preconstituit de pasageri la Odense (DK). Pasagerii sunt debarcați în Odense, iar conducătorul auto al autobuzului sau autocarului se întoarce fără încărcătură la Hamburg.

**Caracterizarea transporturilor în cursul evenimentelor:** Conducătorul auto al autobuzului sau autocarului a efectuat o operațiune de transport internațional bilateral de la Hamburg la Odense. Conducătorul auto al autobuzului sau autocarului efectuează apoi o cursă fără încărcătură de la Esbjerg la Hamburg.

**Concluzie:** Operațiunile de transport internațional bilateral sunt exceptate de la normele privind detașarea. În cazul în care o operațiune de transport internațional bilateral se încheie cu o cursă fără încărcătură către statul membru de stabilire, cursa fără încărcătură către operațiunea de transport internațional bilateral va constitui, de asemenea, o excepție de la normele privind detașarea. *Conducătorul auto al autobuzului sau autocarului nu a fost detașat în acest exemplu.*

#### **Exemplul 2: O operațiune de transport internațional bilateral și o cursă fără încărcătură**

**Sucesiunea evenimentelor:** Un conducător auto angajat de un operator de transport rutier de mărfuri cu sediul în Hamburg (DE) transportă un grup preconstituit de pasageri la Lalandia, Billund (DK). În aceeași zi, grupul este transportat la Blåvand (DK). În ziua următoare, grupul este transportat la Odense (DK), unde pasagerii sunt debarcați, iar conducătorul auto efectuează o cursă fără încărcătură înapoi la Hamburg.

**Caracterizarea transporturilor în cursul evenimentelor:** Conducătorul auto al autobuzului sau autocarului a efectuat o operațiune de transport internațional bilateral de la Hamburg la Lalandia. Conducătorul auto al autobuzului sau autocarului efectuează apoi excursii locale din Lalandia la Blåvand și Odense. Conducătorul auto al autobuzului efectuează o cursă fără încărcătură din Odense la Hamburg.

**Concluzie:** Operațiunile de transport internațional bilateral sunt exceptate de la normele privind detașarea. Excursiile locale într-un alt stat membru sunt exceptate de la normele privind detașarea dacă pasagerii sunt îmbarcați și debarcați în statul membru de stabilire. Întrucât pasagerii nu sunt debarcați în Hamburg, excursiile locale sunt reglementate de normele privind detașarea. *Conducătorul auto al autobuzului sau autocarului este detașat în Danemarca de la începutul cursei de la Lalandia la Blåvand. Perioada de detașare se încheie cu debarcarea pasagerilor în Odense<sup>26</sup>.*

<sup>26</sup> Articolul 1 alineatul (4) litera (c) din Directiva (UE) 2020/1057 a Parlamentului European și a Consiliului din 15 iulie 2022 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.

## Operațiunile de tranzit

**Ce sunt operațiunile de tranzit?** Operațiunile de tranzit sunt curse în țările pe care le traversează conducătorul auto în cursul operațiunilor de transport internațional bilateral și non-bilateral. Niciun pasager nu este îmbarcat și/sau debarcat în țările de tranzit.

### **Exemplul 1: O operațiune de transport internațional bilateral cu operațiuni de tranzit**

**Sucesiunea evenimentelor:** Un conducător auto angajat de o întreprindere de transport rutier de mărfuri cu sediul în Paris (FR) transportă un grup preconstituit de pasageri la Copenhaga (DK). Conducătorul auto al autobuzului sau autocarului trece prin Belgia și Germania.

**Caracterizarea transporturilor în cursul evenimentelor:** Conducătorul auto al autobuzului sau autocarului a efectuat o operațiune bilaterală de transport internațional de la Paris la Copenhaga. Conducătorul auto al autobuzului sau autocarului tranzitează Belgia și Germania.

**Concluzie:** Operațiunile de transport internațional bilateral sunt exceptate de la normele privind detașarea. Operațiunile de tranzit sunt, de asemenea, exceptate de la normele privind detașarea. *Conducătorul auto al autobuzului sau autocarului nu a fost detașat în acest exemplu.*

### **Exemplul 2: O operațiune de transport internațional bilateral, o operațiune de transport internațional non-bilateral și o cursă fără încărcătură**

**Sucesiunea evenimentelor:** Un conducător auto angajat de o întreprindere de transport rutier de mărfuri cu sediul în Paris (FR) transportă un grup preconstituit de pasageri la Copenhaga (DK). Pe drumul spre Copenhaga, conducătorul auto al autobuzului sau autocarului tranzitează Luxemburgul, unde sunt îmbarcați și alți pasageri. Conducătorul auto al autobuzului sau autocarului trece apoi în Germania fără a îmbarca/debarca pasageri.

**Caracterizarea transporturilor în cursul evenimentelor:** Conducătorul auto al autobuzului sau autocarului a efectuat o operațiune bilaterală de transport internațional de la Paris la Copenhaga. Conducătorul auto al autobuzului sau autocarului efectuează o operațiune de transport internațional non-bilateral din Luxemburg la Copenhaga și traversează Germania.

**Concluzie:** Operațiunile de transport internațional bilateral sunt exceptate de la normele privind detașarea. Operațiunile de transport internațional non-bilateral sunt, de asemenea, exceptate de la normele privind detașarea atunci când sunt efectuate în contextul unei curse internaționale bilaterale. În acest caz, este permis să se desfășoare cel mult o activitate de încărcare și/sau descărcare în unul dintre statele membre traversate de conducătorul auto al autobuzului sau autocarului.

Operațiunile de tranzit sunt, de asemenea, exceptate de la normele privind detașarea. *Conducătorul auto al autobuzului sau autocarului nu a fost detașat în acest exemplu.*