

TRILOG POTENȚIAL – Punere în aplicare și Lex specialis – dispoziții principale

Analiza comparativă UNTRR a principalelor dispoziții din propunerea Comisiei Europene, a Abordării Generale a Consiliului (GA) și raportului Parlamentului European (EP), cu observațiile și poziția UNTRR.

PROPUNEREA COMISIEI EUROPENE	ABORDAREA GENERALĂ A CONSILIULUI	RAPORTUL PARLAMENTULUI EUROPEAN	ANALIZA UNTRR
Directiva 2006/22/CE privind condițiile minime pentru punerea în aplicare a Regulamentelor (CEE) nr. 3820/85 și (CEE) nr. 3821/85 ale Consiliului privind legislația socială referitoare la activitățile de transport rutier și de abrogare a Directivei 88/599/CEE			
Art. 1- Domeniul de aplicare			
<p>Se propune ca Directiva să acopere Directiva 2002/15 privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier. Aceasta înseamnă că cerințele impuse autorităților din statele membre cu privire la statistici, partajarea de informații și cooperare, controalele în trafic și controalele la sediu, precum și la evaluarea riscurilor vor fi extrapolate și în cazul Directivei 2002/15/CE.</p>	<p>Consiliul susține propunerea CE.</p>	<p>EP nu are o modificare specifică în acest sens, dar, în principiu, EP urmează abordarea industriei cu privire la verificarea organizării timpului de lucru cu ocazia controalelor efectuate în trafic.</p>	<p>UNTRR nu susține o extrapolare directă, generalizată a dispozițiilor Directivei 2006/22/CE în cazul directivei privind organizarea timpului de lucru, cu precădere propunerea de extindere a controalelor rutiere pentru a include și organizarea timpului de lucru. Mai mult, punerea în aplicare și controlul reprezintă o linie roșie în toate dosarele din Pachetul Mobilitate 1, incluzând reglementările referitoare la detașare, perioadele de condus și de repaus (și la tahograf), accesul la profesie și la piață, precum și propunerea de modificare a Regulamentului 1073 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul, care face parte din Pachetul Mobilitate 2 (publicat în noiembrie 2017).</p>

PROPUNEREA COMISIEI EUROPENE	ABORDAREA GENERALĂ A CONSILIULUI	RAPORTUL PARLAMENTULUI EUROPEAN	ANALIZA UNTRR
Art. 2 - Sisteme de control			
<p>Obligațiile referitoare la controale (în trafic și la sediu) ar trebui să acopere și Directiva 2002/15/CE, inclusiv durata maximă a zilei de lucru. De asemenea, obligația de raportare este extrapolată la această Directivă.</p>	<p>Consiliul adoptă abordarea CE și susține, în general, limita de 3% pentru verificarea zilelor de lucru ale conducătorilor, însă nu susține extinderea acestei limite la timpul de lucru. Referitor la acest din urmă aspect, Consiliul acordă importanță obligației statelor membre de a lua în considerare sistemele de evaluare a riscurilor și de a organiza controale țintite, axate pe acele societăți și acei conducători care au încălcat „în mod repetat sau grav” dispozițiile Regulamentelor 561 și 165.</p>	<p>În general, Parlamentul European adoptă recomandarea industriei (și în prima parte a Am. 806, chiar și formularea industriei) privind controalele timpului de lucru în trafic, unde timpul de lucru poate fi verificat în trafic doar în momentul în care va fi disponibilă tehnologia necesară („<i>până în acel moment, controalele respective vor fi efectuate exclusiv la sediu...</i>”).</p>	<p>UNTRR este împotriva controlării timpului de lucru în trafic. UNTRR își exprimă îngrijorarea cu privire la practica de controlare a operatorilor de transport rutier care nu înregistrează încălcări, pentru atingerea cu ușurință a pragului. În general, controalele ar trebui să se concentreze pe operatorii și conducătorii care comit în mod structurat și repetat încălcări, prin analiza riscurilor.</p> <p>UNTRR nu este de acord cu această extindere și consideră că respectarea timpului de lucru nu poate fi controlată în trafic:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Analiza documentelor de angajare și de muncă este o procedură extrem de complexă care ar prelungi extrem de mult procedurile de verificare, de aceea controlul ar trebui realizat numai la sediu și numai de către personal de control specializat. • De asemenea, atenționăm că prevederile specifice ale legislației naționale a muncii din multe state membre pot crește complexitatea acestor controale și riscul unor măsuri abuzive împotriva transportatorilor rutieri.

PROPUNEREA COMISIEI EUROPENE	ABORDAREA GENERALĂ A CONSILIULUI	RAPORTUL PARLAMENTULUI EUROPEAN	ANALIZA UNTRR
Art. 8 - Schimbul de informații			
<p>Pe lângă extrapolarea obligației privind schimbul de informații la Directiva 2002/15/CE, statele membre trebuie să furnizeze motive pentru solicitarea informațiilor în cazuri individuale (încălcări și sancțiuni aplicate nerezidenților) și să răspundă într-un interval de timp predefinit. Este introdus conceptul de <i>cooperare forțată</i> – sunt stabilite termene pentru a răspunde la solicitările de informații (în termen de 25 de zile). Părțile pot conveni asupra unui interval mai scurt. În cazul unei solicitări urgente de consultare a registrelor, răspunsul trebuie transmis în trei zile.</p>	<p>Consiliul susține propunerea și termenele CE (deși uneori Consiliul este mai generos cu statele membre, acordându-le mai mult timp să răspundă) pentru a răspunde la solicitări, introducând, în același timp, Sistemul de informare al pieței interne (IMI) ca și canal pentru schimbul de informații.</p>	<p>Deși susține propunerea CE, EP merge mai departe prin reducerea, uneori la jumătate sau chiar mai mult, a timpului acordat statelor membre pentru a răspundă la solicitările altor state membre.</p> <p>CE este, de asemenea, invitată să devină mai „intervenționistă” (Am. 817) în cazul unor probleme persistente în schimbul de informații dintre statele membre.</p> <p>Pe lângă IMI, EP solicită accesul direct al autorităților competente la registrele statelor membre (interconectate prin ERRU).</p>	<p>UNTRR nu este de acord cu conceptul de cooperare forțată între statele membre, trebuie avut în vedere că sunt cazuri în care capacitatea autorităților naționale ar putea fi limitată din cauza lipsei de personal. UNTRR susține propunerile de cooperare între statele membre, în scopul asigurării transparenței reglementărilor naționale (disponibile în toate limbile oficiale UE) și alinierii practicilor de control la nivel UE, folosind canalele actuale stabilite prin legislația europeană din transporturi, cum ar fi ERRU.</p> <p>UNTRR este împotriva propunerii Consiliului de introducere a Sistemului de informare al pieței interne (IMI) ca și canal pentru schimbul de informații în domeniul transporturilor rutiere.</p> <p>De asemenea, UNTRR consideră că viitoarea Autoritate Europeană în domeniul Muncii (ELA), nu trebuie să devină „punctul central”/interfața pentru astfel de activități de cooperare. ELA nu poate asigura controlul și aplicarea corectă a legislației specifice transporturilor rutiere, fiind necesară înființarea unei Agenții Europene de Transport Rutier similară celor existente pentru toate celelalte moduri de transport.</p>

PROPUNEREA COMISIEI EUROPENE	ABORDAREA GENERALĂ A CONSILIULUI	RAPORTUL PARLAMENTULUI EUROPEAN	ANALIZA UNTRR
Art. 9 - Evaluarea riscurilor			
<p>Sistemele de evaluare a riscurilor sunt extrapolate la Directiva 2002/15/CE. CE trebuie să adopte un act de punere în aplicare referitor la calcularea ratingului de risc al unei companii. Acest calcul se va baza pe numărul, gravitatea și frecvența încălcărilor. Poliția trebuie să aibă acces la datele privind evaluarea de risc în trafic (în statul membru respectiv). Pentru alte state membre, aceste date ar trebui să fie disponibile la cerere sau să poată fi accesate direct.</p>	<p>Consiliul susține propunerea CE, inclusiv prin transmiterea unei propuneri directe cu privire la actele viitoare CE de punere în aplicare, cum ar fi Anexa III (care acoperă încălcările).</p>	<p>Deși susține propunerea CE, EP merge mai departe solicitând CE să ofere o aplicație electronică pentru a permite accesul în timp real al autorităților din statele membre la registrele naționale interconectate prin ERRU.</p>	<p>Recomandările UNTRR:</p> <p>O condiție preliminară pentru eficientizarea controalelor este ca statele membre să adopte aceeași abordare, cu precădere referitor la interpretarea și analizarea încălcărilor, a proporționalității, sancționării acestora, procedurilor de apel și răspunderii conducătorilor, a managerilor de transport, companiilor și terților din lanțul logistic, având în vedere că diferențele ar putea genera o distorsionare a concurenței.</p> <p>Consolidarea interoperabilității ERRU (registrele naționale) și a posibilității de accesare a acestuia în timp real este, de asemenea, promovată.</p>

PROPUNEREA COMISIEI EUROPENE	ABORDAREA GENERALĂ A CONSILIULUI	RAPORTUL PARLAMENTULUI EUROPEAN	ANALIZA UNTRR
Anexa I, partea A și B - Controale în trafic și la sediu			
<p>Prezentarea detaliată a ambelor tipuri de controale extrapolată pentru a acoperi Directiva 2002/15/CE, incluzând verificarea organizării timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier în trafic.¹</p>	<p>Deși s-a opus inițial controalelor în trafic privind organizarea timpului de lucru, Consiliul a introdus în final o solicitare de verificare „a duratei de lucru săptămânale extinse de 60 de ore” cu ocazia controalelor în trafic.</p>	<p>În virtutea acestei abordări (și conform cerințelor din industrie), EP solicită ca durata săptămânală de lucru să fie verificată doar după ce „tehnologia va permite efectuarea unor controale eficiente”.</p>	<p>UNTRR se opune ferm adăugării (în Anexa I, Partea A) verificării timpului de lucru cu ocazia controalelor în trafic.</p>

¹ Vă reamintim că în cadrul discuțiilor inițiale atât în Parlament, cât și în Consiliu, serviciile CE au admis că a verificarea timpului de lucru cu ocazia controalelor rutiere nu este posibilă.

PROPUNEREA COMISIEI EUROPENE	ABORDAREA GENERALĂ A CONSILIULUI	RAPORTUL PARLAMENTULUI EUROPEAN	ANALIZA UNTRR
Lex specialis privind detașarea lucrătorilor în transportul rutier.			
Art. 2,1 – Domeniul de aplicare			
<p>Lex specialis se aplică doar măsurilor transnaționale care implică detașarea lucrătorilor așa cum sunt acestea prevăzute în articolul 1.3.a din Directiva 96/71/CE.</p> <p>Alte măsuri transnaționale care implică detașarea lucrătorilor sunt acoperite prin Directiva 96/71/CE, modificată prin Directiva (UE) 2018/957.</p>	<p>Lex specialis se aplică doar măsurilor transnaționale care implică detașarea lucrătorilor așa cum sunt acestea prevăzute în articolul 1.3.a și b din Directiva 96/71/CE. Alte măsuri transnaționale care implică detașarea lucrătorilor sunt acoperite prin Directiva 96/71/CE, modificată prin Directiva (UE) 2018/957.</p>	<p>Lex specialis se aplică doar măsurilor transnaționale care implică detașarea lucrătorilor așa cum sunt acestea prevăzute în articolul 1.3.a din Directiva 96/71/CE.</p> <p>Alte măsuri transnaționale care implică detașarea lucrătorilor sunt acoperite prin Directiva 96/71/CE, modificată prin Directiva (UE) 2018/957.</p>	<p>Trebuie menționat că:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Domeniul de aplicare al lex specialis propusă de Comisie și de EP este mai restrâns decât cel propus de Consiliu. - Directiva generală privind detașarea poate fi mai dificil de aplicat în cazul persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier decât lex specialis. <p>NU aplicării detașării la transportul rutier!</p> <ul style="list-style-type: none"> ✚ Șoferii profesioniști sunt lucrători hiper-mobili, nu lucrători detașați! ✚ Regulile și poverile detașării blochează transportul rutier internațional în UE, impunând transportatorilor să calculeze & plătească diferite salarii naționale pentru 1 șofer, pe 1 lună

PROPUNEREA COMISIEI EUROPENE	ABORDAREA GENERALĂ A CONSILIULUI	RAPORTUL PARLAMENTULUI EUROPEAN	ANALIZA UNTRR
Art. 2.2– Domeniul de aplicare al detașării			
<p>Regulile privind detașarea lucrătorilor se aplică în cazul conducătorilor implicați în următoarele operațiuni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cabotaj - Operațiuni de transport internațional (bilateral și terț) definite prin Regulamentul 1072/2009 pe o perioadă ce depășește 3 zile pe parcursul unei luni calendaristice. <p>Aplicarea regulilor privind detașarea lucrătorilor în cazul conducătorilor care lucrează pentru companii care își au sediul în afara UE este acoperită prin Dir. 96/71/CE.</p>	<p>Regulile privind detașarea lucrătorilor se aplică în cazul conducătorilor implicați în următoarele operațiuni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - cabotaj - cross-trade, nesupus anumitor condiții <p>Aplicarea regulilor privind detașarea lucrătorilor în cazul conducătorilor care lucrează pentru companii care își au sediul în afara UE este acoperită prin Dir. 96/71/CE.</p>	<p>Regulile privind detașarea lucrătorilor se aplică în cazul conducătorilor implicați în următoarele operațiuni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - cabotaj - cross-trade, nesupus anumitor condiții - Primul și/sau ultimul tronson a unei operațiuni de transport combinate, nesupusă anumitor condiții. <p>Companiile înființate în state terțe nu trebuie să beneficieze de un tratament mai favorabil comparativ cu cele înființate în UE.</p> <p>Statele membre vor implementa măsuri echivalente în cadrul acordurilor bilaterale cu state terțe și se vor strădui să procedeze în același mod în cazul acordurilor multilaterale cu state terțe.</p>	<p>Trebuie menționat că:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Formularea Consiliului și a EP nu aplică regulile referitoare la detașare unui număr la fel de mare de operațiuni ca și textul Comisiei. - Textele Consiliului și ale Comisiei nu abordează transportul rutier de mărfuri în contextul transportului combinat. - Textele Consiliului și ale Comisiei nu abordează problema persoanelor care lucrează pentru companii care își au sediul într-un stat terț. <p>UNTRR este împotriva aplicării regulilor detașării la transporturile rutiere. UNTRR, împreună cu peste 50 de asociații profesionale din 24 de state membre ale UE, au semnat o declarație comună împotriva aplicării Directivei privind detașarea lucrătorilor (96/71 / CE) la operațiunile de transport internațional din UE.</p>
Art. 2.2 și 2.2a – Derogări de la aplicarea regulilor privind detașarea			
<p>Regulile privind detașarea lucrătorilor nu se aplică în cazul conducătorilor implicați în următoarele operațiuni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - tranzit 	<p>Regulile privind detașarea lucrătorilor nu se aplică în cazul conducătorilor implicați în următoarele operațiuni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - tranzit 	<p>Regulile privind detașarea lucrătorilor nu se aplică în cazul conducătorilor implicați în următoarele operațiuni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - tranzit 	<p>Trebuie menționat că:</p>

<p>- Operațiunile de transport internațional (bilateral și terț) definite prin Regulamentul 1072/2009 pe o perioadă ce depășește sau echivalent 3 zile pe parcursul unei luni calendaristice.</p> <p>Aplicarea regulilor privind detașarea lucrătorilor în cazul conducătorilor care lucrează pentru companii care își au sediul în afara UE este acoperită prin Dir. 96/71/CE.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - transport internațional bilateral așa cum este acesta definit în propunere - cross-trade (comerț terț), supus anumitor condiții - Primul și/sau ultimul tronson al unei operațiuni de transport combinate dacă se respectă definiția transportului internațional bilateral din propunere. <p>Aplicarea regulilor privind detașarea lucrătorilor în cazul conducătorilor care lucrează pentru companii care își au sediul în afara UE este acoperită prin Dir. 96/71/CE.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - transport internațional bilateral așa cum este acesta definit în propunerea - cross-trade (comerț terț), supus anumitor condiții - Primul și/sau ultimul tronson al unei operațiuni de transport combinate dacă se respectă definiția transportului internațional bilateral din propunere. <p>Companiile înființate în state terțe nu trebuie să beneficieze de un tratament mai favorabil comparativ cu cele înființate în UE.</p> <p>Statele membre vor implementa măsuri echivalente în cadrul acordurilor bilaterale cu state terțe și se vor strădui să procedeze în același mod în cazul acordurilor multilaterale cu state terțe.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Textele Consiliului și ale EP includ mai multe derogări decât textul Comisiei. - Textele Comisiei și ale Consiliului se referă la transportul rutier de mărfuri în contextul transportului combinat. - Textele Consiliului și ale Comisiei nu abordează problema persoanelor care lucrează pentru companii care își au sediul într-un stat terț. <p>UNTRR salută excluderea transportului rutier bilateral de la regulile detașării, însă considerăm necesară excluderea tuturor operațiunilor de transport rutier internațional. Atenționăm că împărțirea transportului rutier internațional în bilateral și "crosstrade" cu diferite regimuri de detașare va limita operațiunile de transport rutier internațional, va complica și mai mult povara administrativă și va distorsiona operarea în condiții echitabile în sectorul transporturilor rutiere prin aplicarea unor regimuri de plată diferite pentru șoferii profesioniști din aceeași companie, care efectuează tipuri diferite de operațiuni de transport rutier internațional. Considerăm că în măsura în care operatorii din Statele terțe pot circula fără limitări cantitative, beneficiind de contingente suficiente de autorizații, dar fără să li se aplice legislația europeană privind detașarea, vor distorsiona grav competiția internă pe piața transporturilor rutiere din UE. Din acest motiv, considerăm că legislația europeană trebuie să li se aplice integral și operatorilor din state terțe, fără a transfera această responsabilitate la nivelul Statelor Membre, ci prin asumarea acestei responsabilități de către instituțiile europene competente.</p>
---	---	--	---

PROPUNEREA COMISIEI EUROPENE	ABORDAREA GENERALĂ A CONSILIULUI	RAPORTUL PARLAMENTULUI EUROPEAN	ANALIZA UNTRR
Art. 2.2 – Definiția transportului bilateral internațional			
Nedefinit, este inclus în definiția transporturilor internaționale.	<p>Deplasarea bunurilor, în baza unui contract de transport, din statul membru de înființare într-un alt stat membru sau un stat terț.</p> <p><i>sau</i></p> <p>Deplasarea bunurilor, în baza unui contract de transport, dintr-un alt stat membru sau un stat terț către statul membru de înființare.</p>	<p>Deplasarea bunurilor, în baza unui contract de transport, din statul membru de înființare într-un alt stat membru sau un stat terț.</p> <p><i>sau</i></p> <p>Deplasarea bunurilor, în baza unui contract de transport, dintr-un alt stat membru sau un stat terț către statul membru de înființare.</p>	<p>Trebuie menționat că EP și Consiliul definesc transportul bilateral în același mod.</p> <p>Consiliul și EP asociază strâns o derogare de la detașare cu o revenire regulată a vehiculului în statul membru de înființare conform definiției din Regulamentul 1071/2009.</p> <p>Cu cât o companie are mai multe sedii confirmate oficial, cu atât poate fi mai ușor să se obțină derogări de la regulile de detașare, pentru că posibilitate de derogare se axează cu precădere pe transporturile bilaterale care implică o „țară de înființare”.</p> <p>Remarcăm că aceste reveniri regulate recompensate ale vehiculului în țara de origine se suprapun cu dispozițiile abuzive privind revenirea 1 dată la 4 săptămâni în țara de origine a vehiculului introduse Regulamentul 1071/2009.</p>

PROPUNEREA COMISIEI EUROPENE	ABORDAREA GENERALĂ A CONSILIULUI	RAPORTUL PARLAMENTULUI EUROPEAN	ANALIZA UNTRR
Art. 2.2a – Condiții de derogare pentru cross-trade			
<p>Doar transportul cross-trade derulat pe parcursul unei perioade mai scurte decât sau egală cu 3 zile pe parcursul lunii calendaristice poate beneficia de derogare de la regulile de detașare.</p>	<p>Transportul cross-trade poate fi scutit de la obligația de detașare doar dacă are loc în timpul unui transport bilateral (inclusiv o călătorie dus-întors) așa cum este acesta definit în cadrul directivei. Există o serie de alte condiții:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Doar o operațiune de cross-trade poate beneficia de derogare în timpul aceleiași deplasări. - Până la două operațiuni de cross-trade beneficiază de derogare cu ocazia unei deplasări de retur, cu condiția să nu aibă loc nicio operațiune de cross-trade în timpul deplasării din statul membru de înființare <p>Transportul cross-trade beneficiază de derogare doar dacă se utilizează un vehicul echipat cu tahograf inteligent de a doua generație.</p>	<p>Transportul cross-trade poate fi scutit de la obligația de detașare doar dacă are loc în timpul unui transport bilateral (inclusiv o călătorie dus-întors) așa cum este acesta definit în cadrul directivei. Există o serie de alte condiții:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Doar o operațiune de cross-trade poate beneficia de derogare în timpul aceleiași deplasări - Până la două operațiuni de cross-trade beneficiază de derogare cu ocazia unei deplasări de retur, cu condiția să nu aibă loc nicio operațiune de cross-trade în timpul deplasării din statul membru de înființare <p>Transportul cross-trade beneficiază de derogare începând de la data la care conducătorii au obligația de a înregistra manual o trecere a frontierei. Odată cu intrarea în vigoare a dispozițiilor privind tahograful inteligent de a doua generație, transportul cross-trade va putea beneficia de derogare doar dacă se utilizează un vehicul echipat cu un astfel de tahograf.</p>	<p>Trebuie menționat că textele Consiliului și ale EP prevăd o derogare pentru operațiunile de cross-trade doar în contextul unui transport bilateral către sau din țara de înființare. Comisia stabilește o limită temporală lunară pentru acordarea derogării în cazul comerțului terț.</p> <p>Există o diferență importantă între abordarea Consiliului și a EP. Conform textului Consiliului, Transportul cross-trade poate beneficia de derogare doar dacă se utilizează vehicule echipate cu tahografe de a doua generație. Această dată nu a fost încă fixată.</p> <p>Textul EP prevede posibilitatea unei date anterioare de începere pentru acordarea derogărilor în cazul transportului cross-trade, însă insistă ca trecerea graniței să fie notată manual. După intrarea în vigoare a dispozițiilor privind tahografele inteligente de a doua generație, înregistrarea manuală a unei treceri a frontierei nu va mai fi suficientă pentru acordarea unei derogări în cazul transportului cross-trade.</p>

PROPUNEREA COMISIEI EUROPENE	ABORDAREA GENERALĂ A CONSILIULUI	RAPORTUL PARLAMENTULUI EUROPEAN	ANALIZA UNTRR
Art. 2.2 – Condiții aplicabile			
<p>Pe parcursul perioadei mai scurtă decât sau egală cu 3 zile din timpul lunii calendaristice, următoarele condiții, enumerate în art. 3.1 din Directiva 96/71/CE cu modificările aduse prin Directiva (UE) 2018/957, nu trebuie aplicate:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Concediul anual minim plătit - Remunerația <p>Dacă perioada de 3 zile este depășită, cele două condiții se aplică începând din prima zi de detașare.</p>	<p>Toate condițiile enumerate în art. 3.1 din Directiva 96/71/CE modificată prin Directiva (UE) 2018/957 trebuie aplicate conducătorilor care derulează operațiuni ce nu beneficiază de derogare de la aplicarea delegării.</p>	<p>Toate condițiile enumerate în art. 3.1 din Directiva 96/71/CE modificată prin Directiva (UE) 2018/957 trebuie aplicate conducătorilor care derulează operațiuni ce nu beneficiază de derogare de la aplicarea delegării.</p> <p>Statele membre trebuie să se asigure că informațiile privind condițiile stipulate prin contractele colective sunt disponibile în mod accesibil și transparent companiilor de transport din alte state membre și conducătorilor detașați. Companiile nu vor fi penalizate pentru nerespectarea diferitelor elemente de remunerare dacă aceste informații nu sunt disponibile public.</p>	<p>Trebuie menționat că textele Consiliului și ale EP impun aplicarea tuturor condițiilor conducătorilor care derulează operațiuni care nu sunt scutite de detașare. Cu toate acestea, dacă operațiunea este scutită de detașare, conducătorul beneficiază de derogare de la toate condițiile. Textul Comisiei nu prevede o derogare completă pentru orice tip de operațiune, exceptând tranzitul.</p> <p>Textul EP impune și obligația de informare Statelor Membre. Dacă acestea nu se conformează acestei obligații, nu pot penaliza companiile pentru nerespectarea condițiilor privind remunerarea.</p>

Art. 2.4a – Pre-Declarația

<p>Compania de transport trebuie să transmită o declarație de detașare pentru fiecare conducător către statul (statele) membru (membre), în format electronic, înainte de începerea perioadei de detașare, într-o limbă oficială a statului membru UE sau în engleză. Declarația de detașare poate fi pentru o perioadă de maxim șase luni. Declarația trebuie să includă:</p> <ul style="list-style-type: none"> - identitatea operatorului de transport rutier; - datele de contact ale managerului de transport sau ale altor persoane de contact din statul membru de înființare pentru comunicarea cu autoritățile competente din statul membru gazdă, unde sunt prestate serviciile și pentru transmiterea și recepționarea de documente sau notificări; - numărul estimat și datele de identificare ale conducătorilor detașați; - durata estimată, data de început și de sfârșit estimată a detașării; - numerele de înmatriculare ale vehiculelor utilizate în cadrul detașării; - tipul de servicii de transport, adică transport de bunuri, de pasageri, transport internațional, operațiune de cabotaj. 	<p>Compania de transport trebuie să transmită o declarație de detașare pentru fiecare conducător detașat către statul (statele) membru (membre) înainte de începerea perioadei de detașare. Trebuie să se utilizeze un standard disponibil în mai multe limbi pentru interfața publică conectată la IMI. Compania de transport va menține declarația actualizată. Formularul trebuie să includă următoarele informații:</p> <ul style="list-style-type: none"> - identitatea operatorului de transport rutier; - datele de contact ale managerului de transport sau ale altor persoane de contact din statul membru de înființare pentru comunicarea cu autoritățile competente din statul membru gazdă, unde sunt prestate serviciile și pentru transmiterea și recepționarea de documente sau notificări; - numărul estimat și datele de identificare ale conducătorilor detașați; - data intrării în vigoare a contractului de muncă al fiecărui conducător; - data de început și durata estimată a detașării; - numerele de înmatriculare ale autovehiculelor; - tipul de servicii de transport, adică transport de bunuri, de pasageri, transport internațional, operațiune de cabotaj. 	<p>Compania de transport trebuie să transmită o declarație de detașare și orice actualizări statului (statelor) membru (membre) înainte de începerea perioadei de detașare, în format electronic, prin IMI, într-o limbă oficială UE. Declarația de detașare poate fi pentru o perioadă de maxim șase luni. Formularul trebuie să includă următoarele informații:</p> <ul style="list-style-type: none"> - identitatea operatorului de transport rutier; - datele de contact ale managerului de transport sau ale altor persoane de contact din statul membru de înființare pentru comunicarea cu autoritățile competente din statul membru gazdă, unde sunt prestate serviciile și pentru transmiterea și recepționarea de documente sau notificări; - numărul estimat și datele de identificare ale conducătorilor detașați; - data intrării în vigoare a contractului de muncă al fiecărui conducător; - data de început și durata estimată a detașării; - Identitatea și datele de contact ale destinatarilor, dacă nu sunt menționate în e-CMR. - numerele de înmatriculare ale autovehiculelor; - tipul serviciilor de transport, adică transport de bunuri, de pasageri, transport internațional, operațiune de cabotaj; - Adresele de încărcare și descărcare, dacă nu sunt menționate în e-CMR. 	<p>Trebuie menționat că textele Consiliului și ale EP merg mult mai departe în dezvoltarea procedurii de declarare preliminară. Ambele utilizează sistemul IMI. De asemenea, Comisia permite statelor membre să utilizeze procedurile din Directiva generală privind detașarea. EP și Consiliul impun statelor membre să utilizeze procedura reglementată prin lex specialis. Textul Comisiei impune o declarație preliminară pentru fiecare conducător. EP și Consiliul impun o declarație preliminară doar pentru conducătorii care sunt detașați efectiv. Informațiile care trebuie furnizate în declarația preliminară sunt foarte similare în cele trei texte.</p> <p>UNTRR consideră că este inacceptabil ca interpretările protecționiste actuale ale legislației UE adoptate în Vestul UE în ultimii ani (MiLoG, loi Macron, ets), împotriva cărora CE a lansat inițial proceduri de infringement, în loc să fie anulate prin intervenția fermă a instituțiilor UE, sunt, de fapt, integrate în pachetul mobilitate de către instituțiile UE. UNTRR se opune oricăror cerințe administrative suplimentare pentru transportatorii rutieri internaționali, cum ar fi declarația de detașare sau crearea unei interfețe publice dedicate transportatorilor rutieri conectate la IMI, având în vedere că șoferii profesioniști nu sunt lucrători detașați, ci lucrători mobili care operează în mod obișnuit transport internațional în alte țări. Considerăm că actuala legislație europeană oferă suficiente instrumente de control și</p>
---	---	---	--

		<p>Informațiile vor fi păstrate pe o perioadă de 18 luni în IMI și vor fi direct accesibile tuturor autorităților competente ale statelor membre.</p>	<p>susținem utilizarea eficace a acestora de către autoritățile de control ale fiecărui Stat Membru, respectiv Registrul electronic al întreprinderilor de transport rutier (ERRU), alături de utilizarea eficace a sistemelor RRS (Risk Rating Systems) privind clasificarea încălcărilor grave ale normelor UE.</p> <ul style="list-style-type: none">•Referitor la utilizarea e-CMR ca instrument de control, considerăm că aceasta poate oferi informații relevante privind controlul operațiunilor de transport rutier internațional și cabotaj, însă este abuzivă orice extindere a utilizării acestui document de natură comercială pentru controlul detașării.
---	--	---	--

		Statele membre pot permite partenerilor sociali să acceseze anumite informații.	
Art. 2.4a - 2.4f – Punerea în aplicare			
<p>O obligație a conducătorului de a păstra și de a furniza, cu ocazia controlului în trafic, în format tipărit sau electronic, a următoarelor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Copie a declarației de detașare - Dovada privind operațiunea de transport derulată în statul membru gazdă. - O copie a contractului de muncă, tradus în limba engleză sau într-una dintre limbile statului membru gazdă - O copie a fluturașilor de salariu pentru ultimele 2 luni; șoferii pot contacta sediul central pentru a le obține. <p>Trebuie să fie disponibile și înregistrările tahografului, cu precădere codurile de țară ale statelor membre în care conducătorul a efectuat operațiuni de transport.</p> <p>O obligație a companiei de transport de a pune la dispoziție după detașare copii în format electronic ale tuturor evidențelor menționate, exceptând declarația de detașare, la solicitarea statului membru gazdă.</p>	<p>O obligație a conducătorului auto de a păstra și de a furniza, cu ocazia controlului în trafic, în format tipărit sau electronic, a următoarelor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Copie a declarației de detașare - Dovada privind operațiunea de transport derulată în statul membru gazdă. - Trebuie să fie disponibile și înregistrările tahografului, cu precădere codurile de țară ale statelor membre în care conducătorul a efectuat operațiuni de transport <p>O obligație a companiei de transport de a furniza, după detașare, în format tipărit sau electronic, copii ale tuturor documentelor menționate, inclusiv informații referitoare la remunerare, contractul de muncă sau foile de parcurs, la solicitarea statului membru gazdă. Pentru a confirma faptul că respectivul conducător nu este detașat, statele membre pot impune o obligație în sarcina acestuia de a păstra și de a pune la dispoziție dovezi referitoare la transportul internațional relevant.</p>	<p>O obligație a companiei de transport de a se asigura că respectivul conducător păstrează și pune la dispoziție, cu ocazia controalelor în trafic, în format tipărit sau electronic, următoarele:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Copie a declarației de detașare - Dovada privind operațiunea de transport derulată în statul membru gazdă. - Trebuie să fie disponibile și înregistrările tahografului, cu precădere codurile de țară ale statelor membre în care conducătorul a efectuat operațiuni de transport. <p>Conducătorii auto pot contacta sediul central pentru a obține aceste documente cu ocazia controalelor în trafic. O obligație a companiei de transport de a furniza, după detașare, în format tipărit sau electronic, copii ale tuturor documentelor menționate, inclusiv informații referitoare la remunerare, contractul de muncă sau foile de parcurs, la solicitarea statului membru gazdă.</p>	<p>Trebuie menționat că textele Consiliului și ale EP impun mai puține obligații companiei de transport și șoferului de a păstra documentația la bordul vehiculului pentru controalele în trafic. Se acordă o foarte mare importanță informațiilor furnizate după perioada de detașare.</p> <p>Textul EP acordă o mai mare importanță obligației companiei de transport de a se asigura că respectivul conducător deține documentația necesară.</p> <p>EP merge, de asemenea, foarte departe în crearea unui cadru „Inteligent de punere în aplicare”, inclusiv pentru detașare, care asociază prioritățile în punerea în aplicare cu starea ratingului de risc acordat companiilor de transport.</p> <p>Textul Consiliului prevede măsuri de control pentru conducătorii care derulează operațiuni ce nu fac obiectul detașării.</p> <p>UNTRR a susținut permanent faptul că respectarea legislației naționale și europene a muncii nu ar trebui să fie controlată în trafic, ci numai prin controale la sediul companiei, unde se găsesc toate documentele și datele relevante precum contractele de angajare și documentele de plată. Având în vedere faptul că transporturile rutiere sunt un sector economic extrem de reglementat la nivel european, considerăm că toate controalele privind firmele de transport trebuie limitate la zona legislației aplicabile industriei transporturilor rutiere, utilizând</p>

			instrumentele legislației europene specifice, fără a extinde controalele efectuare firmelor de transport la alte zone legislative.
Art. 2b – Răspunderea comună			
		Statele membre trebuie să sancționeze intermediarii care au cunoștință de faptul că operatorii de transport cu care lucrează încalcă dispozițiile acestei directive.	Statele membre trebuie să sancționeze intermediarii sau expeditorii care forțează operatorii de transport cu care lucrează să încalce dispozițiile acestei directive sub presiune comercială.