

## **Portalul UE pentru declararea detașării în transport rutier va fi funcțional din 2 februarie 2022.**

Pachetul de Mobilitate convenit la nivelul UE în iulie 2020 după un lung proces legislativ, cuprinde o nouă directivă privind detașarea conducătorilor auto din sectorul transportului rutier. Potrivit noilor reguli privind detașarea șoferilor, **începând cu 2 februarie 2022, companiile de transport rutier sunt obligate să furnizeze declarații de detașare și alte documente, după caz, autorităților naționale din statele membre în care șoferii lor prestează serviciile de detașare.** Pentru asta, Comisia Europeană a dezvoltat o platformă multilingvă unde vor putea fi depuse declarațiile de detașare.

Portalul este conectat la Sistemul Informațional al Pieței Interne (IMI), pentru a permite comunicarea cu autoritățile naționale competente și, desigur, respectă reglementările europene privind protecția datelor (GDPR).

În prezent, CE organizează împreună cu Autoritatea Europeană a Muncii (ELA), cursuri de formare pentru reprezentanții asociațiilor europene de transport care, la rândul lor, pot sprijini companiile în utilizarea platformei. De asemenea, ELA va produce și materiale informative (inclusiv tutoriale pe YouTube) despre noua platformă, în toate limbile europene. Portalul este deocamdată în faza de testare, iar reprezentanții asociațiilor de transport erau așteptați să primească acces încă de la sfârșitul lui decembrie 2021.

Din 2 februarie 2022, compania de transport trebuie să transmită o declarație pentru fiecare șofer detașat, care să conțină informațiile:

- Identitatea companiei (licență comunitară dacă este disponibilă);
- Date de contact ale managerului de transport sau ale altei persoane din țara de origine pentru contactul cu autoritățile din țara gazdă
- Identitatea, adresa de rezidență și numărul permisului de conducere al șoferului;
- Data încheierii contactului cu șoferul și legislația muncii care i se aplică;
- Data de începere și de încheiere a detașării;
- Numărul de înmatriculare corespunzător autovehiculului;
- Date despre tipului serviciului de transport (de mărfuri, pasageri, transfrontalier sau cabotaj).

**Compania care face detașarea trebuie să îi asigure șoferului în format tipărit sau electronic documentele, acesta având la rândul său obligația să aibă asupra sa următoarele acte pentru a le pune la dispoziția inspecției rutiere, la cerere:**

- O copie a declarației de detașare (tipărită sau în format electronic);
- Documente de transport, de ex. o scrisoare de trăsură electronică (e-CMR) sau alte documente de transport (art.8, alin.3 din Regulamentul 1072/2009);
- Înregistrările tahografului, în special cu simbolurile țărilor în care șoferul a efectuat operațiuni în timpul detașării.

De asemenea, **la solicitarea autorităților de control din țara gazdă, compania e obligată** să transmită copii de pe documentele de transport, înregistrările tahografului, precum și documentele privind retribuirea șoferului detașat, contractul de muncă, foile de pontaj, precum și chitanțele de plată după ce detașarea s-a încheiat.

Începând cu 2 februarie 2022 conducătorii auto care vor efectua **orice cursă de transport pe teritoriul UE (excepție fac doar cursele bilaterale România-alt stat membru și cursa de retur) vor trebui remunerați cu remunerația minimă aplicabilă în țările în care încarcă sau descarcă sau țările prin care trece în cursul unei operațiuni de transport cross-trade.** În caz de control, angajatorii vor trebui să încarce pe portalul IMI dovezile de plată a șoferilor cu remunerația minimă conformă cu cea din statele membre de detașare.

Reprezentanții Comisiei Europene au organizat în săptămâna 13-17 decembrie două sesiuni de training prin care experți ai CE au prezentat pe 14 și respectiv pe 16 decembrie meniul interfaței publice a IMI, trecând pas cu pas prin funcțiile portalului pentru a înregistra unul sau mai mulți șoferi ai companiei.

Comisia Europeană a promis că în curând vor fi disponibile pe site-ul Comisiei și al ELA tutoriale în toate limbile statelor membre care să descrie pașii pentru a efectua orice operațiuni pe portalul IMI.

Cum încă nu au apărut niciun fel de recomandări ale Comisiei privind utilizarea portalului IMI și aplicarea regulilor de detașare ale șoferilor și deja suntem la mai puțin de o lună de la aplicarea noilor reglementări, vă oferim în cele ce urmează răspunsurile reprezentanților Comisiei Europene la întrebările adresate de participanții la primele sesiuni de training organizate de CE.

### **Ce este declarația de detașare?**

Înainte de a începe o operațiune cross-trade (un transport intracomunitar), deci înainte de detașare, operatorul stabilit într-un stat membru are obligația de a trimite o declarație de detașare către autoritățile din statul membru în care șoferul este detașat. Declarația de detașare trebuie trimisă cel mai târziu la intrarea pe teritoriul țării respective, folosind interfața publică multi-lingvistică conectată la IMI.

### **Declarațiile de detașare se completează în limba maternă sau în limba fiecărei țări în care urmează să detașeze șoferi?**

Declarațiile se completează în limba maternă, fiind traduse automat în limba fiecărui stat membru către care se trimite declarația de detașare. Interfața publică a IMI este un sistem multilingual.

### **Dacă un șofer începe detașarea, de exemplu pe data de 16 februarie în Spania, pe 17 februarie trece în Franța, iar pe 19 februarie termină cursa în Olanda, asta înseamnă că trebuie creată o declarație de detașare pentru fiecare țară?**

Declarația de detașare trebuie trimisă pentru fiecare stat membru în care șoferul este detașat. Dacă doar străbate Franța în tranzit, nu este nevoie să fie trimisă o declarație de detașare pentru Franța, pentru că tranzitul este exceptat de la detașare.

Se face o declarație pentru fiecare șofer și pentru fiecare stat membru. Declarațiile pot fi duplicate, astfel încât să se aducă modificări doar în anumite câmpuri (de exemplu, țara de detașare, numele șoferului etc).

### **Ce înseamnă operațiune de tranzit?**

Tranzit înseamnă traversarea unei țări fără operațiuni de încărcare/descărcare; nu este definit un interval de timp limită pentru tranzitul unei țări. Dacă un șofer stă într-un stat membru terț este important să dovedească că această ședere nu este legată de așteptarea unei comenzi de transport care l-ar pune în poziția de a fi detașat.

### **Care este termenul maxim de valabilitate al declarației de detașare? Când mai sunt câteva zile până la expirarea declarației de detașare a unui șofer, există o funcție rapidă de prelungire a valabilității declarației?**

Firmele de transport ai căror șoferi fac multe curse de transport intracomunitar pot trimite declarații de detașare ale șoferilor lor pe termen mai lung – 6 luni – pentru fiecare țară prin care trece cel mai des. O declarație de detașare poate fi creată pentru un interval de la o zi la maximum 6 luni, nefiind necesară câte o declarație pentru fiecare operațiune de transport.

O nouă declarație de detașare trebuie completată la expirarea celei anterioare, nu se poate prelungi automat, însă meniul portalului IMI permite copierea datelor deja înregistrate pentru o declarație anterioară și lipirea lor în câmpurile unei noi declarații.

### **Ce informații trebuie să includă declarația de detașare?**

1. Identitatea operatorului – cel puțin sub forma inserării numărului licenței comunitare;
2. Detaliile de contact ale managerului de transport sau ale altei persoane de contact din statul membru de stabilire care să țină legătura cu autoritățile competente din statul membru gazdă în care sunt furnizate serviciile de transport și care să poată trimite și să primească notificări;
3. Identitatea șoferului, adresa de rezidență și numărul permisului de conducere;
4. Data de începere a contractului de muncă al șoferului și legea aplicabilă a acestuia;
5. Data de începere și de încheiere a detașării;

6. Numărul/numerele de înmatriculare ale autovehiculelor pe care le conduce;
7. Serviciile de transport efectuate ( de exemplu: transport de mărfuri, transport internațional sau cabotaj).

**Câte numere de înregistrare în circulație a camioanelor pot fi asociate unui singur șofer înregistrat în IMI?**  
Nu există nicio limitare a numărului de camioane care pot fi asociate cu un singur șofer.

**Cum se face controlul pe detașare? În trafic sau la sediul firmei? Șoferul trebuie să dețină la bordul autovehiculului anumite documente legate de plata salariului minim sau o copie a declarației de detașare?**  
Agenții de control dintr-o anumită țară au dreptul de a solicita șoferilor străini declarația de detașare, tipărită sau în format electronic, trimisă de operator pe telefon sau tabletă.

Autoritatea din țara-gazdă verifică pe loc autenticitatea și validitatea declarației de detașare prin scanarea codului QR de pe declarație (operațiunea de verificare se face în timp real prin intermediul IMI). Astfel, se verifică pe loc dacă declarația este validă sau nu, iar autoritățile pot verifica dacă informația din declarația prezentată la control este aceeași cu informația completată în portalul IMI.

Autoritatea gazdă poate decide să trimită ulterior o cerere către companie pentru a cere documente suplimentare care să ateste că șoferul a primit remunerația potrivită pentru perioada de detașare. Cererea de documente se face prin intermediul IMI, astfel că autoritatea competentă din țara de stabilire a operatorului (ex. Inspekția Muncii, în România) poate fi responsabilă de solicitarea datelor către operatorul de transport.

**Cui revine obligația de a avea documentele necesare la bordul autovehiculului, operatorului de transport sau șoferului?**

Operatorul de transport are obligația de a se asigura că șoferii săi au în autovehicul următoarele documente:

1. declarația de detașare, tipărită pe hârtie sau în formă electronică;
2. evidența operațiunilor de transport care au loc în statul membru gazdă, cum ar fi scrisoarea de trăsură (CMR/eCMR);
3. înregistrări de tahograf (se controlează menționarea codurilor de țară ale statelor membre unde au avut loc operațiuni).

De menționat este că legislația obligă și șoferul să păstreze la îndemână documentele de mai sus și să le pună la dispoziția autorităților, atunci când sunt cerute.

**Dacă o declarație este completată greșit, operatorul de transport trebuie să trimită corecturi pe email autorității din țara în care a fost detașat un șofer al său?**

Operatorul trebuie să actualizeze declarația pe platforma IMI, în cazul unui control fiind luată în considerare ultima versiune a declarației salvate în portal. Bineînțeles, declarația actualizată trebuie trimisă după aceea statelor membre în care își detașează șoferii prin intermediul interfeței publice IMI.

**Dacă se face o modificare la o declarație, atunci trebuie să i se trimită șoferului noua declarație corectată?**

Da, operatorul de transport trebuie să se asigure că șoferul are asupra sa declarația actualizată și că o poate arăta în cazul unui control în trafic.

**Franța, Germania, Austria, Olanda și alte state vest-europene au creat site-uri specializate la nivel național pe care firmele de transport din țările europene care își detașau șoferii în aceste țări erau obligați să își înregistreze șoferii înainte de a intra pe teritoriul țării gazdă în care se aplicau legi de tipul respectării salariului minim pe ramura transporturilor. Ce se întâmplă cu aceste site-uri după 2 februarie 2022? Mai este necesară înregistrarea șoferilor pe aceste site-uri odată intrat în vigoare Regulamentul 1057/2020?**

De pe 2 februarie 2022, interfața publică conectată la IMI devine singurul sistem care trebuie folosit pentru trimiterea declarațiilor de detașare și comunicarea cu autoritățile din țările membre gazdă, via IMI. De la această dată, țările membre nu mai pot cere operatorilor străini să își înregistreze șoferii detașați în sistemele naționale. Cu toate acestea, aceste site-uri naționale pot fi folosite de operatorii statelor din afara Uniunii Europene care fac curse în respectivele state europene.

## **Regulile de detașare se aplică și șoferilor-patroni?**

Directiva UE menționează că regulile de detașare se aplică șoferilor angajați de întreprinderi, ceea ce înseamnă că șoferii-patroni nu se supun acestor reguli.

**În cazul în care firma de transport folosește un agent extern care îi completează declarațiile de detașare, cine primește sancțiunea în cazul în care înregistrează o informație incorectă, transportatorul – care nu oferă datele corecte – sau agentul, care completează declarația?**

Firma de transport și agentul extern trebuie să își definească în contract responsabilitățile.

## **Amendă pentru nedeclararea șoferilor detașați, între 10.000 și 15.000 de lei.**

Prevederile Pachetului Mobilitate care intră în vigoare de la începutul acestui an vor fi transpuse în legislația românească printr-o ordonanță de urgență, prin care vor fi modificate mai multe acte normative.

Printre cele mai importante măsuri care vor intra în vigoare din **2 februarie 2022** se numără și aplicarea directivei detașării transnaționale pentru conducătorii auto, într-o manieră mult mai strictă decât până acum. Astfel, firmele care detașează conducători auto pe teritoriul României vor avea obligația de a comunica Inspecției Muncii o declarație de detașare cel târziu la data începerii detașării, prin intermediul unui formular standard multilingv al interfeței publice conectate la Sistemul de informare al pieței interne (IMI). La fel, și **companiile românești de transport vor fi obligate să trimită această declarații autorităților competente din statele membre unde își detașează șoferii, prin intermediul IMI.**

Conducătorii auto detașați trebuie să dețină și să prezinte la control declarația de detașare transmisă prin intermediul IMI, dovezi ale operațiunii de transport și înregistrările tahografului (în special simbolurile de țară). În cazul neprezentării documentelor privind detașarea, autoritatea de control are dreptul să le solicite, cerând asistență, prin intermediul IMI, autorităților membre ale statului membru de stabilire, iar termenul de răspuns este de maximum 8 săptămâni de la primirea solicitării. Încălcarea obligației de a transmite declarația de detașare în termenul prevăzut, necompletarea acesteia sau neprezentarea declarației la solicitarea autorităților competente, cu ocazia controalelor efectuate în trafic, constituie contravenție și se sancționează în România cu amendă de la 10.000 la 15.000 de lei. Acest quantum diferă însă, de la țară la țară, în funcție de reglementările interne.

## **CE lasă la latitudinea fiecărei țări să își reglementeze controlul privind întoarcerea camioanelor.**

Din **21 februarie**, șoferii de camion care nu lucrează cu vehicule echipate cu tahograful inteligent de generația a doua trebuie să introducă manual simbolul țării la trecerea frontierei, această indicație fiind deosebit de importantă nu numai pentru a ști cum se calculează remunerația șoferilor detașați, ci și pentru a demonstra respectarea de către operatorii de transport a **obligației de a-și aduce camioanele la unul din centrele operaționale din statul de stabilire, la fiecare opt săptămâni**. Cu ce documente exact se va dovedi respectarea acestei condiții va stabili fiecare stat membru în parte, Comisia Europeană dând mână liberă autorităților din fiecare stat membru, care trebuie să adopte în legislație, până la data intrării în vigoare a celui de-al treilea dosar al Pachetului Mobilitate, mecanisme de control în acest sens.

Fiecare autoritate are dreptul să solicite, după caz, statului membru în care este stabilită compania de transport asupra căreia este efectuat controlul, dovezi prin care respectivul camion a revenit la centrul operațional. Totul se va realiza prin sistemul IMI (Internal Market System), iar acum Comisia Europeană instituie un schimb de informații privind condiția de stabilire în temeiul Regulamentului 1071/2009 (privind accesul la piață) prin care statele membre pot coopera.

Nu se cunoaște exact cum va fi realizat controlul, dar dovezile prin care o firmă poate demonstra că a respectat obligația de întoarcere a camioanelor la fiecare opt săptămâni sunt legate de tahograf sau CMR. Dacă în cel de-al doilea caz lucrurile sunt mai simple, CMR-ul indicând locul de încărcare/descărcare din

România (ca să nu zicem că ar putea fi solicitată chiar o copie a documentului cu semnătura de la livrare), în primul caz – cel al tahografului – care se aplică în situațiile în care camionul se întoarce gol în țară/sau pleacă gol din țară, situația este mai confuză, deoarece numai tahograful inteligent de generația a doua indică permanent locația înregistrării rulării camionului. Pentru camioanele mai vechi, șoferii au obligația însă să introducă manual simbolul țării în care a intrat, la maximum câteva minute după trecerea frontierei. Astfel, dacă sediul operațional e la București, de exemplu, firma poate argumenta cu înregistrarea tahograf că șoferul a mai condus circa 8-10 ore după intrarea în țară și a ajuns la sediu.

De asemenea, dacă o firmă a completat în portalul IMI o declarație de detașare pentru un șofer care a condus respectivul camion, autoritățile de control au posibilitatea de a controla cardul respectivului șofer și a verifica astfel și ce s-a întâmplat cu camionul.

Mai multe clarificări despre cum se vor desfășura controalele însă ar trebui să apară pe site-ul Comisiei Europene până la finalul acestei luni.

### **Ce documente trebuie să fie încărcate în IMI în caz de control.**

**Articolul 1(11)(c) din Directiva detașării (UE) 2020/1057 stabilește și care sunt documentele necesare pentru a fi încărcate în copie în platforma publică conectată la IMI la cererea directă a autorităților competente din statele membre.**

Începând din **2 februarie 2022**, șoferii care vor efectua orice cursă de transport pe teritoriul UE (excepție fac doar cursele bilaterale România-alt stat membru și cursa de retur) vor trebui remunerați cu remunerația minimă aplicabilă în țările în care încarcă sau descarcă sau țările prin care trece în cursul unei operațiuni de transport cross-trade. În cazul unui control, angajatorii vor trebui să încarce pe portalul IMI dovezile de plată a șoferilor cu remunerația minimă conformă cu cea din statele membre de detașare. Articolul 1(11)(c) din Directiva UE 2020/1057 prevede în mod specific ce documente trebuie încărcate în copie:

- dovezi ale operațiunilor de transport care au loc în statul membru gazdă, cum ar fi CMR-ul electronic (e-CMR) sau dovezile menționate la articolul 8 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 1072/2009; (numele, adresa și semnătura expeditorului; numele, adresa și semnătura transportatorului; numele și adresa destinatarului, precum și semnătura acestuia și data livrării odată ce mărfurile au fost livrate; locul și data preluării bunurilor și locul destinat livrării; descrierea de uz comun a naturii mărfurilor și a modului de ambalare și, în cazul mărfurilor periculoase, descrierea lor general recunoscută, precum și numărul de pachete și mărcile și numerele lor speciale; masa brută a mărfurilor sau cantitatea acestora exprimată altfel; plăcuțele de înmatriculare ale autovehiculului și ale remorcii.)
- înregistrările tahografului și, în special, simbolurile de țară ale statelor membre în care șoferul a fost prezent atunci când a desfășurat operațiuni de transport rutier internațional sau operațiuni de cabotaj, în conformitate cu cerințele de înregistrare și de păstrare a evidenței prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014
- documentația referitoare la remunerația conducătorului auto pentru perioada de detașare;
- contractul de muncă sau un document echivalent în sensul Articolului 3 din Directiva 91/533/CEE a Consiliului;
- fișele de pontaj legate de munca șoferului și dovada plăților.

Important de menționat, angajatorii trebuie să trimită aceste dovezii numai în cazul în care în contul lor din interfața legată la IMI primesc o cerere în acest sens din partea unei autorități competente din statul membru în care șoferul a fost detașat.

## Directiva detașării: se aplică sau nu șoferilor de sub 3,5 tone?

Directiva UE 2020/1057, cea care stabilește norme specifice privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier comercial, se aplică și șoferilor sub 3,5 tone, cu condiția ca normele specifice prevăzute la articolul 1 să fie îndeplinite, arată DG MOVE într-un răspuns către Tranzit.

„Directiva (UE) 2020/1057 nu limitează domeniul de aplicare la anumite tipuri de vehicule. Într-adevăr, nu se menționează în directivă că vehiculele sub 3,5 t nu ar fi acoperite de regulile de detașare. Prin urmare, se poate concluziona că Directiva (UE) 2020/1057 se aplică conducătorilor de vehicule sub 3,5 tone, cu condiția să fie îndeplinite condițiile prevăzute la articolul 1 din directivă”, menționează sursa citată.

Având în vedere că șoferii de vehicule de sub 3,5 tone nu se încadrează, cel puțin nu încă, sub **Regulamentul 561/2006**, ceea ce înseamnă că nu au atestate și cardul tahograf, nici vehiculele nu sunt licențiate sub **Regulamentul CE 1071/2009**, privind accesul la profesie, completarea obligatorie a declarației de detașare ce va trebui să fie încărcată în platforma publică conectată la IMI poate fi destul de dificilă. Comisia Europeană menționează însă că Directiva 2020/1057 nu menționează ca obligativitate completarea câmpurilor privind cardul tahograf al șoferului și Certificatul de calificare profesională continuă.

Lista informațiilor obligatorii care trebuie să apară în declarația de detașare poate fi găsită la articolul 1 alineatul (11) litera (a) din directivă. În mod special, **trebuie completat numărul licenței comunitare**, atunci când este disponibil, iar în cazul companiilor de transport expres, cele cu van-uri de 3,5 tone care fac transport internațional, va trebui introdus un alt tip de date pentru identificare, „cum ar fi numărul său de înregistrare națională sau un număr de TVA. De asemenea, este de remarcat faptul că, începând cu 21 mai 2022, vehiculele cu MTMA între 2,5 și 3,5 t vor fi reglementate de Regulamentul (CE) 1071/2009”, mai arată **DG MOVE pentru Tranzit**.

Mai departe, în ceea ce privește informațiile privind șoferul, declarația trebuie să cuprindă **identitatea, adresa și numărul permisului de conducere, precum și data începerii contractului de muncă al conducătorului auto, precum și legea aplicabilă acestuia**.

### Guretruck contribuie la dezvoltarea platformei IMI.

Guretruck participă la testarea noului portal conectat la IMI, iar Truckcontroller, platforma deținută de Guretruck, este interconectată cu noua platformă IMI, astfel încât datele între cele două platforme să poată migra ușor. Compania va putea completa și trimite rapid declarațiile de detașare pentru șoferii clienților săi.

Platforma IMI este în etapa de testare, iar momentan se efectuează actualizări și încă nu este funcțională.

Truckcontroller are o interfață user-friendly și **oferă gratuit**, pe lângă declarațiile de detașare, unul dintre cele două servicii la alegere: **analiză tahograf pe baza descărcării cardurilor sau monitorizare GPS**.

**Guretruck poate reprezenta firmele de transport în cele 27 de țări europene în vederea contestării amenzilor, analiza fiind gratuită, iar în caz de succes, costurile contestării vor fi doar procentuale.**

**Truckcontroller** tocmai a lansat o nouă versiune care permite actualizarea informațiilor pentru clienții actuali, pentru a ușura completarea declarațiilor pe portalul IMI. Clienții vor introduce în platformă următoarele date:

- numele reprezentantului companiei, care va purta și responsabilitatea pentru acuratețea datelor introduse; adresa de e-mail a acestuia;
- seria și numărul certificatului de calificare profesională a șoferilor pentru vehiculele de peste 3.5 t;
- numărul Licenței Comunitare deținute de compania care utilizează autovehicule de peste 3,5 t, iar din 22 Mai 2022 și pentru cele de peste 2.5 t, va fi de asemenea necesar;

- statele de plată ale șoferilor trebuie să arate timpul lucrat pe fiecare țară și salariul primit pentru timpul lucrat acolo. Pentru vehicule se încarcă descărcările tahograf, iar calculul salariului se va face automat, dar există și posibilitatea încărcărilor și sub forma fișierelor Excel sau CSV.

• **Global Partner Development** este reprezentantul **Guretruck în România**, iar în luna Ianuarie oferă **GRATUITATE** pentru primele 2 luni pentru orice cont nou creat în platforma Truckcontroller. **Analiza amenzilor pe toată durata contractului este, de asemenea, gratuită.**

*„La nivel european, Global Partner Development are peste 109.000 amenzi contestate, însumând 218.000.000 euro, iar 51% din aceștia au fost restituiți clienților. Alegerea unui partener care lucrează cu consultanți colaboratori ai Comisiei Europene și care poate oferi servicii Premium pentru toți transportatorii este vitală pentru piața din România.” – Ioan Bâscă, administrator Global Partner Development*