



Consiliul  
Uniunii Europene

Bruxelles, 7 aprilie 2020  
(OR. en)

---

**Dosar interinstituțional:  
2017/0121(COD)**

---

5112/1/20  
REV 1 ADD 1

TRANS 6  
SOC 7  
EMPL 7  
MI 6  
CODEC 11  
PARLNAT 19

## **EXPUNERE DE MOTIVE A CONSILIULUI**

---

Subiect: Poziție în primă lectură a Consiliului în vederea adoptării DIRECTIVEI PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI de stabilire a unor norme specifice cu privire la Directiva 96/71/CE și la Directiva 2014/67/UE privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier și de modificare a Directivei 2006/22/CE în ceea ce privește cerințele de control și a Regulamentului (UE) nr. 1024/2012

- expunere de motive a Consiliului
- adoptată de Consiliu la 7 aprilie 2020

---

## **I. INTRODUCERE**

1. La 31 mai 2017, Comisia Europeană a adoptat o propunere de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2006/22/CE în ceea ce privește cerințele de control și 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.
2. Această propunere a fost prezentată în cadrul pachetului privind mobilitatea I, iar procedura legislativă a fost organizată împreună cu alte două propuneri legislative, una privind accesul la ocupația de operator de transport rutier și la piața transportului rutier de mărfuri și una privind duratele de conducere, normele privind repausul și tahografele.
3. Consiliul (Transporturi, Telecomunicații și Energie) a convenit asupra unei abordări generale la 3 decembrie 2018<sup>1</sup>.
4. Parlamentul European și-a adoptat poziția în primă lectură la 4 aprilie 2019.
5. Între octombrie și decembrie 2019, au avut loc negocieri între Parlamentul European, Consiliu și Comisie cu scopul de a se ajunge la un acord cu privire la propunere. La 11 decembrie 2019, negociatorii au convenit asupra unui text de compromis, care a fost ulterior aprobat de Comitetul Reprezentanților Permanenți la 20 decembrie 2019<sup>2</sup>.
6. Comisia pentru transport și turism (TRAN) a Parlamentului European a confirmat acordul politic la 21 ianuarie 2020, iar Consiliul l-a confirmat la 20 februarie 2020<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Doc. ST 15084/18.

<sup>2</sup> Doc. ST 15083/19.

<sup>3</sup> Doc. 5424/20 + ADD 1-4.

7. În desfășurarea activității sale, Consiliul a ținut seama de avizul Comitetului Economic și Social European din 18 ianuarie 2018 și de cel al Comitetului Regiunilor din 1 februarie 2018.
8. În lumina acordului respectiv și în urma reviziei efectuate de experții juriști-lingviști, Consiliul, utilizând procedura scrisă, a adoptat la 7 aprilie 2020 poziția sa în primă lectură, în conformitate cu procedura legislativă ordinară prevăzută la articolul 294 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

## **II. OBIECTIV**

9. Obiectivul general al propunerii este, pe de o parte, asigurarea unor condiții de muncă decente și a unei protecții sociale adecvate pentru conducătorii auto și, pe de altă parte, clarificarea, armonizarea și reducerea cerințelor administrative impuse operatorilor, astfel încât să li se permită să furnizeze servicii într-un mediu de concurență loială.
10. Propunerea răspunde, de asemenea, necesității, exprimată în cursul revizuirii Directivei privind detașarea lucrătorilor prin intermediul Directivei (UE) 2018/957, de a stabili norme sectoriale privind detașarea lucrătorilor în sectorul transportului rutier.

### **III. ANALIZA POZIȚIEI CONSILIULUI ÎN PRIMĂ LECTURĂ**

#### **A) Consideratii generale**

11. Pe baza propunerii Comisiei, Parlamentul și Consiliul au desfășurat negocieri în vederea încheierii unui acord în etapa poziției Consiliului în primă lectură. Textul proiectului de poziție a Consiliului reflectă pe deplin compromisul la care s-a ajuns între cei doi colegiutori.

#### **B) Aspecte esențiale legate de politici**

12. Compromisul reflectat în poziția Consiliului în primă lectură cuprinde următoarele elemente-cheie:

##### **a) Derogările de la regimul detașării pentru lucrătorii din transportul rutier internațional**

13. Două elemente-cheie ale poziției Consiliului se referă la introducerea unei derogări de la normele generale privind detașarea lucrătorilor din cauza gradului ridicat de mobilitate și a domeniului, respectiv la întinderea derogării respective. Propunerea Comisiei identificase drept criteriu decisiv durata prezenței unui conducător auto într-un alt stat membru, în timp ce atât Parlamentul, cât și Consiliul au preferat să facă distincția în funcție de natura transportului efectuat. În ceea ce privește întinderea derogării, propunerea Comisiei a favorizat o derogare limitată la două elemente ale normelor naționale aplicabile lucrătorilor detașați<sup>4</sup>, în timp ce atât Parlamentul, cât și Consiliul au preferat o derogare totală de la dispozițiile materiale și procedurale privind detașarea.

14. Textul Consiliului [articolul 1 alineatele (1)-(7)] corespunde în mare măsură poziției Parlamentului (amendamentele 765, 787-789, 791, 792, 837 (parțial), 838-842). În special, Consiliul a acceptat limitarea derogării la situația în care există un contract de servicii între angajatorul care trimite conducătorul auto și o parte care își desfășoară activitatea în statul membru gazdă [articolul 1 alineatul (2)]; operațiunile pe cont propriu nereglementate de contracte de servicii nu sunt, așadar, excluse.

---

<sup>4</sup> Concediul anual plătit minim și nivelurile minime ale salariului/remunerației.

15. În ceea ce privește activitățile scutite de normele privind detașarea lucrătorilor, acestea cuprind, în special, „operațiunile de transport bilateral” [articolul 1 alineatele (3) și (4)], atât în materie de transport de mărfuri, cât și de transport de persoane, și implică o flexibilitate foarte limitată pentru opririle suplimentare legate de transport. Gradul ridicat de mobilitate care justifică o derogare este astfel caracterizat prin faptul că conducătorul auto se deplasează între statul membru în care este stabilită societatea conducătorului auto și un alt stat membru sau o țară terță. În scop de control, flexibilitatea limitată pentru opririle suplimentare legate de transport depinde de înregistrarea, la bordul vehiculului, a trecerilor frontierei, și într-o etapă ulterioară înregistrându-se, de asemenea, activitatea de încărcare și descărcare.
16. În consecință, realizarea de activități de transport într-un alt stat membru (cabotaj) este caracterizată drept situație în care conducătorul auto este detașat [articolul 1 alineatul (7)].
17. În scop de clarificare, în compromis se afirmă că un conducător auto care tranzitează alt stat membru nu este un lucrător detașat. Pentru operațiunile de transport combinat, segmentul rutier al călătoriei este analizat separat, urmând logica activității scutite [articolul 1 alineatele (5) și (6)].

**b) Transparența în ceea ce privește condițiile de muncă și de încadrare în muncă**

18. Consiliul a acceptat solicitarea Parlamentului referitoare la o regulă specială privind obligația statului membru gazdă de a asigura transparență în ceea ce privește condițiile de muncă și de încadrare în muncă aplicabile pe teritoriul său, inclusiv cele stabilite prin anumite convenții colective [articolul 1 alineatul (9)]. Prin urmare, amendamentele 794 și 837 (punctul 2f) se mențin în formă reformulată în textul Consiliului.

**c) Operatorii din țări terțe**

19. Atât Parlamentul, cât și Consiliul au considerat că o consolidare a normelor privind detașarea pentru conducătorii auto din UE nu ar trebui să conducă la un avantaj competitiv pentru operatorii din țări terțe care au acces la piața de transport rutier a UE. Consiliul a acceptat includerea acestui aspect în *lex specialis* [articolul 1 alineatul (10)], susținut de o serie de considerente (numerele 15-17) care explică instrumentele disponibile. Prin urmare, amendamentele 829 și 837 (punctul 2g) au fost păstrate parțial.

**d) Cerințele administrative privind detașarea, controlul și asigurarea respectării legislației**

20. Textul Consiliului se bazează pe propunerea Comisiei în ceea ce privește o listă închisă și, în comparație cu Directiva 2014/67/UE, o listă scurtată a cerințelor administrative care însoțesc detașarea conducătorilor auto [articolul 1 alineatul (11)]. În acord cu poziția Parlamentului și cu sprijinul Comisiei, operatorii de transport vor putea și vor fi obligați să utilizeze Sistemul de informare al pieței interne (IMI) al Comisiei pentru transmiterea declarațiilor de detașare și a informațiilor solicitate. Această procedură armonizată va face ca sistemele naționale de informații de sine stătătoare să fie redundante. În ceea ce privește informațiile care urmează să fie stocate în declarația de detașare, textul Consiliului se bazează pe propunerea Comisiei și adaugă câteva elemente solicitate de Parlament.
21. Dispozițiile privind controlul mențin structura din propunerea Comisiei, conform căreia se face o distincție între controlul în trafic și controlul după detașare. În acord cu poziția Parlamentului, Consiliul nu a urmărit ideea unor documente suplimentare la bord cu privire la contractul de muncă al conducătorului auto și fișele sale de salariu. Totuși, aceste informații pot fi solicitate direct operatorului de transport, după detașare. Această fază de control ulterioară detașării, în care statul membru gazdă poate implica statul membru de stabilire, este dezvoltată suplimentar în textul Consiliului pentru a ține seama și de amendamentele Parlamentului. În special, sistemul IMI va fi instrumentul central de comunicare pentru operatorul de transport, iar un stat membru are ocazia să implice parteneri sociali.
22. Consiliul a acceptat includerea în directivă a unei obligații a statelor membre de a stabili sancțiuni în cazul unor norme care încalcă *lex specialis* și de a sancționa actorii din lanțul logistic în cazul în care aceștia cunosc sau ar trebui să cunoască încălcările (articolul 5). În sfârșit, Consiliul a acceptat, de asemenea, o dispoziție privind „asigurarea inteligentă a aplicării normelor”, care obligă statele membre să includă controlul normelor privind detașarea lucrătorilor în cadrul unei strategii generale de control (articolul 6).
23. Pe scurt, amendamentele 838-847, 850, 853-855, 857, 862 și 864 au fost păstrate în parte, fiind scurtate sau reformulate, iar amendamentele 848, 849 și 852 nu au fost păstrate.

**e) Includerea Directivei 2002/15/CE în standardele de asigurare a respectării legislației sociale**

24. Directiva 2002/15/CE completează Regulamentul privind timpul de conducere, pauzele și perioadele de repaus ale conducătorilor auto din sectorul transporturilor<sup>5</sup>, de exemplu prin limitarea timpului de lucru total săptămânal al conducătorilor auto și limitarea muncii de noapte.
25. Directiva 2006/22/CE a introdus standarde ale Uniunii pentru controlul și asigurarea respectării normelor privind duratele de conducere, pauzele și perioadele de repaus și ale normelor privind tahografele. Cu toate acestea, a exclus Directiva 2002/15/CE din domeniul său de aplicare. Poziția Consiliului acceptă acum includerea acestei directive în standardele de control, în acord cu propunerea Comisiei și cu poziția Parlamentului.
26. Includerea respectivă se referă la mai multe aspecte: sistemele naționale de control, numărul minim de controale și de raportări ale rezultatelor [articolul 2 alineatele (1), (3), (3a) și 4, anexa I la directiva modificată], realizarea de controale la sedii ca urmare a unor încălcări grave [articolul 6 alineatul (1) din directiva modificată], sistemele naționale de clasificare în funcție de gradul de risc [articolul 9 alineatul (1) din directiva modificată] și schimbul de informații [articolul 7 alineatul (1) litera (d) și articolul 8 din directiva modificată]. Având în vedere domeniul de aplicare amplu al Directivei privind timpul de lucru, poziția Consiliului preferă o abordare bazată pe riscuri în ceea ce privește direcționarea controalelor în locul unui obiectiv cantitativ minim [articolul 2 alineatul (3a) din directiva modificată]. Prin urmare, amendamentele 806 și 835 au fost păstrate, fiind reformulate, ceea ce nu s-a întâmplat în cazul amendamentului 810.

---

<sup>5</sup> Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului, JO L 102, 11.4.2006, p. 1.

**f) Cooperarea administrativă în materie de asigurare a respectării legislației**

27. Normele privind cooperarea administrativă sunt modificate pentru a le deosebi mai bine de schimbul de informații în temeiul Regulamentului (UE) nr. 1071/2009, care este efectuat deja cu ajutorul unui sistem electronic specific. Pentru restul ocaziilor, textul Consiliului prevede utilizarea sistemului IMI și stabilește termene de răspuns pentru autoritățile naționale. Prin urmare, amendamentele 812-814 și 816-818 au fost păstrate, fiind reformulate parțial, ceea ce nu s-a întâmplat în cazul amendamentelor 815 și 819.

**g) Standardele revizuite în materie de asigurare a respectării legislației sociale**

28. Sistemul de clasificare în funcție de gradul de risc, pe lângă faptul că este extins la normele naționale în temeiul Directivei privind timpul de lucru, suferă două modificări mai importante (articolul 9 din directiva modificată): în primul rând, Comisia va introduce o formulă comună pentru clasificarea în funcție de gradul de risc al unei întreprinderi și, în al doilea rând, informațiile naționale privind clasificarea în funcție de gradul de risc vor fi puse la dispoziția autorităților de control din întreaga UE, inclusiv în contextul efectuării de controale în trafic. Prin urmare, amendamentele 821, 824 și 825 au fost acceptate parțial ca soluție de compromis.

29. Consiliul acceptă că statele membre se străduiesc să extindă controalele concertate la controalele la sediul întreprinderii, găsind un compromis cu privire la o cerere conexasă a Parlamentului (articolul 5 din directiva modificată, amendamentul 809). Rolul viitor al Autorității Europene a Muncii este, de asemenea, evidențiat, în conformitate cu mandatul acordat acestui nou organism creat în 2019 (considerentul 29).

30. Textul Consiliului acceptă propunerea Comisiei și parțial amendamentul 826 al Parlamentului privind elaborarea unei abordări comune în ceea ce privește controlul „altei munci” care se adaugă timpului de lucru al conducătorilor auto atunci când aceștia nu conduc și, în același timp, privind eliminarea cerinței privind formularele suplimentare de atestare [articolul 11 alineatul (3) din directiva modificată].

## **h) Conferirea de competențe Comisiei**

31. A fost necesar să se ajungă la un compromis și cu privire la alegerea procedurilor care conferă Comisiei competențe de a adopta acte juridice, compromis obținut în toate dosarele negociate în paralel. Textul Consiliului conține două conferiri de competențe pentru acte delegate în ceea ce privește actualizarea anexelor la directiva modificată și trei noi conferiri de competențe pentru acte de punere în aplicare, și anume privind o formulă comună pentru clasificarea în funcție de gradul de risc, privind o abordare comună în ceea ce privește înregistrarea și controlarea perioadelor aferente „altei munci” și privind elaborarea funcțiilor instrumentului de comunicare IMI care urmează să fie utilizat pentru declarațiile de detașare.

## **i) Transpunere și prima evaluare a politicilor**

32. Cei doi legiuitori și-au actualizat pozițiile cu privire la termenul de transpunere. În urma unei abordări ambițioase legate de disponibilitatea noului instrument de comunicare IMI, statele membre trebuie să transpună directiva în termen de 18 luni de la intrarea în vigoare (articolul 9). Pentru sfârșitul anului 2025 este programată o evaluare de către Comisie a punerii în aplicare a directivei, în special a dispozițiilor speciale privind conducătorii auto detașați (articolul 7).

## **j) Alte elemente ale poziției Consiliului**

33. Următoarele elemente adăugate de Consiliu în propunerea Comisiei au fost reținute în textul final al poziției Consiliului:

- a) o clarificare a faptului că prezențele întrerupte ale unui conducător auto într-un stat membru gazdă nu se însumează unei situații de detașare pe termen lung [articolul 1 alineatul (8)];
- b) o dispoziție privind abordarea bazată pe controale în cazul în care un conducător auto nu deține o declarație de detașare, ceea ce înseamnă că conducătorul auto poate utiliza o derogare de la normele privind detașarea [articolul 1 alineatul (11) ultimul paragraf].

34. Consiliul a acceptat, în totalitate sau de principiu, următoarele alte amendamente ale Parlamentului la propunerea Comisiei:
- a) garanțiile care au drept scop controale în trafic eficiente și fără întârzieri nejustificate pentru conducătorul auto prevăzute la articolul 2 alineatul (1) din directiva modificată și la articolul 1 alineatul (15) (amendamentele 807 și 859);
  - b) o obligație generală pentru statele membre de a coopera prevăzută la articolul 1 alineatul (16) (amendamentul 860) și o obligație pentru statele membre și pentru angajatori de a oferi educație și formare autorităților de control și conducătorilor auto, prevăzută la articolul 8 (amendamentul 867);
  - c) îmbunătățiri de redactare prin actualizarea trimiterilor caduce (amendamentele 811, 821-823, 827, 828, 832-834).

#### **IV. CONCLUZIE**

35. Poziția Consiliului în primă lectură reflectă pe deplin compromisul la care s-a ajuns în cadrul negocierilor dintre Consiliu și Parlamentul European, facilitat de Comisie. Acest compromis este confirmat de scrisoarea adresată de președintele Comisiei TRAN a Parlamentului European președintelui Comitetului Reprezentanților Permanenți (23 ianuarie 2020). În respectiva scrisoare, președintele Comisiei TRAN a menționat că va recomanda membrilor Comisiei TRAN și, ulterior, plenului, să accepte fără amendamente, în cadrul celei de a doua lecturi a Parlamentului European, poziția în primă lectură a Consiliului, sub rezerva verificării de către experții juriști-lingviști ai ambelor instituții.
36. Prin urmare, Consiliul consideră că poziția sa în primă lectură reprezintă un rezultat echilibrat și că, odată adoptate, normele sectoriale privind detașarea conducătorilor auto vor îmbunătăți condițiile de muncă, garantând, în același timp, libertatea de a furniza servicii de transport transfrontalier, iar modificările aduse Directivei privind cerințele de control vor face ca asigurarea respectării legislației și controlul să fie mai cuprinzătoare, mai eficiente și mai bine coordonate.