



Galerie Agora,  
Rue du Marché aux Herbes 105, Bte 11  
B-1000 Brussels  
Telephone +32 2 285 46 60  
Fax +32 2 280 08 17  
Email: [etf@etf-europe.org](mailto:etf@etf-europe.org)  
[www.etf-europe.org](http://www.etf-europe.org)

European Transport Workers' Federation  
Fédération Européenne des Travailleurs des Transports  
Europäische Transportarbeiter-Föderation  
Federación Europea de los Trabajadores del Transporte  
Federația Europeană a Lucrătorilor din Transport

Bruxelles, 02 martie 2015

## Notă explicativă a ETF privind aplicarea salariului minim național în sectorul transportului rutier: o măsură impusă de legislația UE

Pe 1 ianuarie 2015 Germania a introdus salariul minim la nivel național, care acoperă inclusiv transportul rutier.

Pe 21 ianuarie, Comisia Europeană a lansat o procedură pilot la nivelul UE pentru a clarifica în special problema aplicării salariului minim german la operațiunile de transport rutier de tranzit.

Pe 26 ianuarie ETF a publicat o declarație cu privire la legitimitatea aplicării salariului minim german în sectorul transportului rutier. Declarația arată pe scurt că acest lucru este în deplină conformitate cu normele comunitare, și anume cu directiva privind detașarea lucrătorilor (Directiva 96/71 / CE) și cu Regulamentul Roma I (Regulamentul (CE) nr 593/2008).

Nota explicativă a ETF aduce argumente juridice bazate pe legislația și jurisprudența UE care stipulează, ca regulă generală, că salariul minim și condițiile din oricare stat membru UE se aplică oricărui conducător auto profesionist care își desfășoară activitatea în și din acel stat membru, în cazul în care sunt îndeplinite condițiile stabilite de Directiva privind detașarea lucrătorilor sau prin regulamentul Roma I. Aceste prevederi sunt aplicabile indiferent de naționalitatea conducătorului auto și a tipului de operațiuni de transport pe care le execută – cabotajul<sup>1</sup>, transport transfrontalier<sup>2</sup>, transport combinat<sup>3</sup>, transport internațional. Prin urmare, nu poate exista nicio îndoială asupra faptului că aplicarea salariului german - sau a acordurilor naționale minime în ceea ce privește salariul și condițiile oricărui stat membru - în sectorul transportului rutier, este în deplină conformitate cu normele comunitare.

Nota explicativă a ETF se bazează pe Directiva privind detașarea lucrătorilor, citată mai sus (Directiva 96/71 / CE) și pe Regulamentul Roma I (Regulamentul (CE) nr 593/2008), precum și pe Hotărârea Curții Europene de Justiție în cazul Koelzsch (15 martie 2011).

În ceea ce privește punerea în aplicare a salariului minim în cazul operațiunilor de tranzit rutier, ETF sprijină decizia guvernului german din motivele explicate în declarația ETF din 26 ianuarie 2015 (a se vedea anexa).

<sup>1</sup> Cabotajul se referă la operații naționale de transport în cazul în care locurile de încărcare și descărcare se află în același stat membru și care este realizată de către un transportator cu sediul în alt stat membru. În 2009 Normele comunitare (Regulamentul (CE) nr 1072/2009) limitau numărul de operațiuni de cabotaj **succesive** pe care un transportator le poate efectua cu același vehicul, dar nu și numărul de operațiuni de cabotaj, în general. Folosind același vehicul, un transportator poate efectua până la **trei operațiuni de cabotaj succesive** în țara gazdă **în urma unui transport internațional**. Vehiculul trebuie apoi să părăsească statul membru gazdă. Ultima descărcare în cursul unei operațiuni de cabotaj, înainte de părăsirea statului membru gazdă, trebuie să aibă loc în termen de 7 zile de la ultima descărcare în statul membru gazdă în cursul transportului internațional de intrare. Operația de cabotaj inițială poate fi începută doar după descărcarea completă a transportului internațional. Limita de trei operațiuni de cabotaj este întotdeauna verificată în raport cu autovehiculul (principiul unității de tractare).

<sup>2</sup> Transportul transfrontalier se referă la operațiunile de transport efectuate de un vehicul înmatriculat în țara A, care transportă bunuri din țara B în țara C.

<sup>3</sup> Transportul combinat înseamnă transporturi de mărfuri între state membre în cadrul cărora camionul, remorca, semiremorca, cu sau fără tractor, caroseria mobilă sau containerul de cel puțin 20 picioare utilizează calea rutieră pe porțiunea inițială sau finală a parcursului și, pentru restul traseului, calea ferată sau o cale navigabilă interioară sau maritimă, în cazul în care această secțiune depășește 100 km în linie dreaptă și efectuează traseul rutier inițial sau final al transportului (a se vedea articolul 1, Directiva 92/106 / CEE.):

- între punctul în care mărfurile sunt încărcate și gara feroviară de încărcare corespunzătoare cea mai apropiată pentru traseul inițial și între cea mai apropiată gară feroviară de descărcare corespunzătoare și punctul de descărcare a mărfurilor pentru traseul final, sau
- pe o rază care nu depășește 150 km în linie dreaptă de la portul fluvial sau maritim de încărcare sau descărcare.



Președinte Lars Lindgren

1

Secretar General Eduardo Chagas

Vicepreședinți Alexander Kirchner  
Ekaterina Yordanova



## 1. Sectorul de transport rutier este inclus în domeniul de aplicare al Directivei 96/71/CE privind detașarea lucrătorilor (denumit în continuare DDL)

- 1.1. DDL exclude doar "personalul navigant al întreprinderilor din cadrul marinei comerciale" (articolul 1.2). Nu există nici o prevedere care să excludă operațiunile de transport rutier de marfă din domeniul de aplicare al Directivei privind detașarea lucrătorilor în sensul articolelor sale 1 și 2 privind detașarea lucrătorilor în cadrul prestării de servicii. Astfel, directiva privind detașarea lucrătorilor se aplică în mod clar lucrătorilor din transportul rutier de marfă.
- 1.2. De asemenea, trebuie subliniat faptul că domeniul de aplicare al Directivei privind detașarea lucrătorilor nu exclude a priori orice forme specifice de contracte de transport, în măsura în care sunt îndeplinite toate condițiile stabilite în directivă. Astfel, directiva privind detașarea lucrătorilor se aplică contractelor de transport internațional, la cabotaj, transport combinat și la transportul transfrontalier ce intră sub incidența furnizării de servicii la nivel transnațional. Criteriile directivei privind detașarea lucrătorilor nu își limitează domeniul de aplicare doar la conducătorii auto profesioniști care efectuează cabotaj.
- 1.3. Cu toate acestea, directiva privind detașarea lucrătorilor se aplică numai pentru o executare temporară a contractului de muncă în afara țării în care lucrează în mod obișnuit conducătorul auto. Cu alte cuvinte, în cazul în care țara în care conducătorul auto efectuează operațiuni de cabotaj este țara în care lucrează în mod obișnuit, directiva privind detașarea lucrătorilor nu se mai aplică, ci se aplică mai degrabă prevederile Regulamentului Roma I (Regulamentul (CE) nr 593/2008) nu, atunci când cerințele acestuia sunt îndeplinite (a se vedea detaliile de mai jos).

## 2. Legislația muncii aplicabilă în contextul pieței transportului rutier de marfă

- 2.1. Legislația privind transporturile permite transportatorilor rutieri să folosească vehiculele lor pentru a efectua operațiuni internaționale de transport, de cabotaj, transporturi transfrontaliere și transport intermodal. Cu toate acestea, problema fundamentală pentru piața transportului o constituie conducătorul auto, mai precis legislația muncii aplicabilă șoferilor acestor vehicule.
- 2.2. Răspunsul legislației europene a muncii se bazează pe distincția dintre țara în care conducătorul auto lucrează în mod obișnuit și aceea în care acesta poate fi detașat temporar.
- 2.3. Curtea Europeană de Justiție solicită în mod explicit instanțelor naționale să examineze condițiile de executare a contractului de muncă al unui șofer de transport internațional de marfă, în scopul de a stabili țara în care acesta lucrează în mod obișnuit.

### 2.4. Detașarea lucrătorilor

Pentru ca detașarea lucrătorilor să poată fi aplicabilă în transportul rutier, conducătorul auto trebuie să execute contractul său de muncă, pentru o perioadă limitată, într-un alt stat membru decât cel în care lucrează în mod obișnuit. În contextul specific al transportului rutier, precum și în conformitate cu directiva privind detașarea lucrătorilor, acest lucru înseamnă că:

- 2.4.1. fie conducătorul auto este detașat în cadrul societății / grupului - și anume, conducătorul auto este alocat pe lângă o sucursală a companiei situată într-un alt stat membru, fie către o altă societate din cadrul grupului;
- 2.4.2. sau conducătorul auto este pus la dispoziția unui transportator de către o agenție de muncă temporară;



2.4.3. fie conducătorul auto efectuează prestări de servicii transnaționale, ceea ce, în contextul specific al **sectorului de transport rutier**, implică:

- a. Existența unei dispoziții de serviciu: transportul în numele unui terț - adică societatea de transport nu este proprietarul mărfurilor;
- b. Furnizarea de servicii trebuie să fie la nivel transnațional: aceasta se referă la naționalitatea părților contractante, dintre care cel puțin trei sunt enumerate în contractul de transport: expeditorul, transportatorul și destinatarul<sup>4</sup>. Trebuie doar ca două dintre aceste trei părți contractante să aibă locațiile de bază în două state membre diferite pentru ca prestarea de servicii să fie transnațională.

În acest sens, articolul 1.3 litera (a) din Directiva 96/71/CE se va citi după cum urmează:

*"Detașează lucrători în teritoriul unui stat membru în numele întreprinderii sau sub coordonarea acesteia, în cadrul unui contract încheiat între întreprinderea care face detașările [și anume, în cazul specific al sectorului de transport rutier, aceasta este compania situată în țara în care conducătorul auto lucrează în mod obișnuit], și destinatarul prestării de servicii [de exemplu, în cazul specific al sectorului de transport rutier, aceasta va fi țara în care, prin contract, conducătorul auto va lucra doar temporar], care operează în statul membru respectiv, dacă există un raport de muncă între întreprinderea care face detașarea și lucrător pe perioada detașării".*

Exemplu: un șofer român, care lucrează în mod obișnuit în România, primește un ordin de transport ce constă în transportarea unei încărcături de la Anvers la Paris (operațiune de transport transfrontalier) sau să transporte un container de la Anvers la Bruxelles Port (transport combinat), sau să transporte o încărcare între Bruxelles și Liege (cabotaj: operațiune efectuată în întregime pe teritoriul Belgiei). În aceste exemple, "locul de muncă", așa cum este definit prin directiva privind detașarea lucrătorilor, este Belgia. Prin urmare, șoferul român trebuie remunerat la nivelul de salarizare din Belgia, în conformitate cu prevederile Directivei privind detașarea lucrătorilor, care prevede că angajatul trebuie să fie plătit în conformitate cu treptele de salarizare aplicabil în țara în care este detașat atunci când acestea sunt mai bune decât în țara în care lucrează în mod obișnuit.

## 2.5. Regulamentul Roma I

Pentru toate cazurile în care conducătorul auto profesionist își desfășoară activitatea, fie în sau din țara care este de locul său de muncă obișnuit, sau în afara țării unde este locul său de muncă obișnuit, dar fără a îndeplini condițiile de detașare, el va fi acoperit de prevederile Regulamentului Roma I (Regulamentul (CE) nr 593/2008). Contractul său individual de muncă va fi guvernate de legea țării în care sau din care își desfășoară munca în mod obișnuit în timpul executării contractului său. Conform regulamentului sus-menționat, în situația sa se aplică următoarele principii:

2.5.1. **Principiul general al părții defavorizate într-un contract** (a se vedea Considerentul 23 și articolul 8.1) / în cazul în care termenii contractului său de muncă sunt mai puțin favorabili decât condițiile (de salarizare, de muncă, etc.) din țara gazdă, trebuie aplicate condițiile din țara-gazdă. Într-adevăr, în timp ce regulamentul prevede ca principiu faptul că un contract individual de muncă este reglementat de legea aleasă de părți, această prevedere va fi supusă condițiilor prevăzute în:

<sup>4</sup> Destinatarul este o noțiune care trebuie înțeleasă ca destinatar al serviciului și nu ca destinatar al mărfii.



- a. Articolul 8.1 al aceluiași regulament: *”O astfel de alegere nu poate priva angajatul de protecția acordată acestuia în temeiul dispozițiilor de la care nu se poate deroga prin convenție în virtutea legii care, în absența unei alegeri, ar fi fost aplicabilă în temeiul alineatelor (2), (3) și (4) din prezentul articol”*. ;
- b. Considerentul 23 din Regulamentul (CE) nr 593/2008: *”În cazul contractelor încheiate cu părți considerate a fi într-o poziție contractuală dezavantajoasă, acestea din urmă ar trebui protejate prin norme care reglementează conflictul de legi care să fie mai avantajoase pentru interesele acestora decât normele generale.”*

2.5.2. **Criteriile țării în care este locul de muncă obișnuit** (a se vedea articolul 8 din Regulamentul (CE) nr 593/2008 și, pentru transportul rutier, a se vedea hotărârea CEJ privind cazul Koelzsch din 15 martie 2011) / alegerea legislației aplicabile de către cele două părți ale unui contract individual de muncă nu le poate priva de cerințele legale ale țării în care lucrătorul își desfășoară în mod obișnuit munca, dacă acestea din urmă sunt mai favorabile pentru lucrătorul în cauză. În acest sens, hotărârea Curții Europene de Justiție cu privire la caz Koelzsch (15 martie 2011) clarifică noțiunea de loc de muncă obișnuit, luând în considerare circumstanțele specifice ale transportului rutier. Astfel, locul de muncă obișnuit este definit ca fiind țara în care conducătorul auto efectuează cea mai mare parte a obligațiilor sale față de angajator, mai precis:

- a. Fie locul în care sau din care angajatul își desfășoară activitățile profesionale;
- b. Fie locul din care angajatul primește instrucțiunile cu privire la misiunile sale și își organizează munca;
- c. Fie locul în care se află instrumentele sale de lucru (de exemplu, camionul, etc.);
- d. Fie locul unde se efectuează transportul în principal, unde sunt descărcate mărfurile;
- e. Sau locul în care angajatul se întoarce după finalizarea lucrărilor sale.

*Federația Europeană a Lucrătorilor din Transport (ETF) reprezintă peste 3,5 milioane de lucrători din transport, din 230 de sindicate de transport și 41 de țări europene, în următoarele sectoare: transport rutier, transport feroviar, transport maritim, căi navigabile fluviale, aviație civilă, porturi, turism și pescuit. ETF este un partener social recunoscut în șapte Comitete sectoriale de dialog social european, inclusiv în cel pentru Transportul rutier.*



## Anexă

### Declarația ETF cu privire la aplicarea în transportul rutier a salariului minim adoptat de Germania

De la 1 ianuarie 2015 a intrat în vigoare rata salariului minim în Germania. Rata se aplică în mod egal tuturor operațiunilor de transport rutier, inclusiv celor de tranzit pe teritoriul german. O serie de preocupări au apărut în industrie și în unele state membre cu privire la punerea în aplicare a salariului minim pentru operațiunile de tranzit de transport rutier și în consecință, Comisia Europeană analizează în prezent aceste preocupări.

Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (ETF) dorește să sublinieze faptul că plata și condițiile din statele membre individuale se aplică tuturor operațiunilor de transport care intră sub incidența Directivei 96/71/CE (detașarea lucrătorilor) și a Regulamentului Roma I (CE nr. 593/2008), fie ele de cabotaj, transport internațional sau transport combinat.

În ceea ce privește punerea în aplicare a salariului minim pentru operațiuni de transport rutier de tranzit, ETF dorește să atragă încă o dată asupra faptului că acesta este parte a unui set de măsuri luate de guvernul german pentru a aborda fenomenul masiv de dumping social care stigmatizează sectorul de transport rutier. Atâta timp cât Comisia Europeană nu ia măsuri și nu va îmbunătăți substanțial situația socială și a muncii critice din sector, statele membre vor continua să caute soluții naționale pentru combaterea fraudei sociale în transportul rutier, precum și soluții pentru a impune normele comunitare, cum ar fi Directiva privind detașarea lucrătorilor și Regulamentul Roma I, pentru activitățile rutiere.

În acest sens, în absența unor soluții eficiente la nivel european, ETF sprijină deplin toate măsurile luate de statele membre, similare cu cele adoptate de Franța, Belgia și - cel mai recent - de Germania.

*Bruxelles, 26 ianuarie 2015*



**Președinte** Lars Lindgren

5

**Vicepreședinți** Alexander Kirchner  
Ekaterina Yordanova

**Secretar General** Eduardo Chagas

