



UNIUNEA EUROPEANĂ



Instrumente Structurale  
2014-2020

Proiect co-fințat din Programul Operational Capital Uman 2014-2020



Formează-ți angajații ca să-ți TRANSFORME afacerea!  
Înscrie-ți conducătorii auto la cursuri gratuite pentru șoferii de  
autocamion/mașină de mare tonaj!

Înscrieri la: [office@untrr.ro](mailto:office@untrr.ro)

**TRANS-FORM** – Îmbunătățirea nivelului de competențe ale  
angajaților din domeniul distribuției pentru ocuparea  
sustenabilă și de calitate a forței de muncă

**BENEFICIAR:** Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (U.N.T.R.R.)

**OBIECTIV:** Îmbunătățirea nivelului de cunoștințe, competențe și aptitudini ale personalului  
întreprinderilor care asigură distribuția pentru întreprinderi care își desfășoară activitatea în  
sectoarele economice cu potențial competitive identificate conform SNC și SNCDI

# PACHETUL MOBILITATE 1



**Fondul Social European**  
**Programul Operational Capital Uman 2014-2020**

**Axa prioritara 3:** Locuri de munca pentru toti

**Prioritatea de investitii 10.iii:** Imbunatatirea accesului egal la invatarea pe tot parcursul vietii pentru toate grupurile de varsta intr-un cadru formal, non-formal sau informal, actualizarea cunostintelor, a aptitudinilor si a competentelor fortei de munca si promovarea unor cai de invatare flexibile, inclusiv prin orientare profesionala si prin validarea competentelor dobandite

**Obiectivul specific 3.12.:** Imbunatatirea nivelului de cunostinte/ competente/ aptitudini aferente sectoarelor economice/ domeniilor identificate conform SNC si SNCDI ale angajatilor

**Titlu proiect:** TRANS-FORM - Imbunatatirea nivelului de competente ale angajatilor din domeniul distributiei pentru ocuparea sustenabila si de calitate a fortei de munca

**ID MySMIS:** 127802

**Nr contract finantare:** POCU/464/3/12/127802

**Nr. inregistrare OIRPOSDRU Regiunea Sud-Vest Oltenia:** 16287/17.10.2019

# **PACHETUL MOBILITATE 1**

## **Principalele reguli europene în**

### **transporturile rutiere**

#### **– actualizate și explicate**

**versiune mai 2021**



# Cuprins

1. **REGULAMENTUL (CE) NR. 561/2006 din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, actualizat și explicat- versiunea actualizată cu Regulamentul 1054/2020**
2. **REGULAMENTUL (UE) NR. 165/2014 din 4 februarie 2014 privind tahografele în transportul rutier, actualizat și explicat- versiunea actualizată cu Regulamentul 1054/2020**
3. **Legislație națională privind transpunerea regulilor europene referitoare la perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora, actualizate conform Regulamentului 1054/2020 și a Regulamentului 1055/2020**
  - **Sanctiuni pentru încălcarea regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora**
  - **Normele metodologice privind activitatea de control al respectării perioadelor de conducere, pauzelor și perioadelor de odihnă ale conducătorilor auto și al utilizării aparatelor de înregistrare a activității acestora - ORDIN nr. 1058 din 19 octombrie 2007 *modificat și completat cu ORDIN nr. 369 din 13 mai 2021***
4. **Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 din 21 octombrie 2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier, actualizat și explicat - versiunea actualizată cu Regulamentul 1055/2020**
5. **REGULAMENTUL (CE) nr. 1072/2009 din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri, actualizat și explicat - versiunea actualizată cu Regulamentul 1055/2020**
6. **Directiva 2006/22/CE din 15 martie 2006 privind condițiile minime pentru punerea în aplicare a Regulamentelor (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014 și a Directivei 2002/15/CE în ceea ce privește legislația socială referitoare la activitățile de transport rutier și de abrogare a Directivei 88/599/CEE a Consiliului - versiunea actualizată conform Directivei 1057/2020.**



## **PACHETUL MOBILITATE 1 - NECESITATEA FORMĂRII PROFESIONALE CONTINUE ÎN SECTORUL DISTRIBUTIEI**

Pachetul Mobilitate 1, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene din 31 iulie 2020, cuprinde patru acte legislative care reglementează aspecte esențiale pentru sectorul transportului rutier de mărfuri:

- Regulamentul (UE) 2020/1054 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 în ceea ce privește cerințele minime referitoare la duratele de conducere zilnice și săptămânale maxime, pauzele minime și perioadele de repaus zilnic și săptămânal și a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 în ceea ce privește poziționarea prin intermediul tahografelor
- Regulamentul (UE) 2020/1055 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020 de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 1071/2009, (CE) nr. 1072/2009 și (UE) nr. 1024/2012 în vederea adaptării acestora la evoluțiile sectorului transportului rutier
- Regulamentul (UE) 2020/1056 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020 privind informațiile electronice referitoare la transportul de mărfuri
- Directiva (UE) 2020/1057 a Parlamentului European și a Consiliului din 15 iulie 2020 de stabilire a unor norme specifice cu privire la Directiva 96/71/CE și la Directiva 2014/67/UE privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier și de modificare a Directivei 2006/22/CE în ceea ce privește cerințele de control și a Regulamentului (UE) nr. 1024/2012

Majoritatea noilor prevederi au intrat în vigoare din data de 20 august 2020, o altă parte importantă va intra în vigoare din data de 2 februarie 2022, urmând ca o altă parte, mai ales de natură tehnică, să intre în vigoare treptat, până în 2026.

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) își asumă misiunea de a fi principalul reprezentant al transportatorilor din România și principalul partener de dialog social la nivel de ramură transporturi rutiere. În această calitate, UNTRR are ca obiectiv să fie lider în furnizarea de servicii relevante cu valoare adăugată pentru comunitatea transportatorilor naționali și internaționali din România.

În prezent, UNTRR derulează un proiect cofinanțat din Fondul Social European prin Programul Operațional Capital Uman 2014-2020, cu titlul TRANS-FORM - Îmbunătățirea nivelului de competențe ale angajaților din domeniul distribuției pentru ocuparea sustenabilă și de calitate a forței de muncă. Acest proiect face parte din prioritatea de investiții: Îmbunătățirea accesului egal la învățarea pe tot parcursul vieții pentru toate grupurile de vârstă într-un cadru formal, non-formal sau informal, actualizarea cunoștințelor, a aptitudinilor și a competențelor forței de muncă și promovarea unor căi de învățare flexibile, inclusiv prin orientare profesională și prin validarea competențelor dobândite.

Obiectivele specifice ale proiectului includ:



- creșterea numărului de angajatori - companii care asigură distribuția pentru întreprinderi care își desfășoară activitatea în sectoarele economice cu potențial competitiv identificate conform Strategiei Naționale pentru Competitivitate (SNC) și în domeniile de specializare inteligentă conform Strategiei Naționale de Cercetare, Dezvoltare și Inovare 2014-2020 (SNCDI) informate și conștientizate cu privire la importanța și necesitatea participării angajaților lor la programe de formare profesională continuă.
- Creșterea performanțelor în plan profesional pentru angajații companiilor care asigură distribuția pentru întreprinderi care își desfășoară activitatea în sectoarele economice cu potențial competitiv identificate conform SNC și în domeniile de specializare inteligentă conform SNCDI.
- Creșterea numărului de angajatori - companii care asigură distribuția pentru întreprinderi care își desfășoară activitatea în sectoarele economice cu potențial competitiv identificate conform SNC și în domeniile de specializare inteligentă conform SNCDI sprijinite pentru introducerea de programe de formare profesională continuă pentru angajații lor.

Aceste obiective se ating prin trei activități principale desfășurate în cadrul proiectului:

- 1. Organizarea și derularea campaniei de conștientizare a angajatorilor  
Conștientizarea angajatorilor și reprezentanților acestora, printr-o campanie de conștientizare și evenimente regionale
- 2. Organizarea și derularea de programe de formare profesională - Programul de specializare pentru conducători auto în transportul rutier de mărfuri
- **3. Sprijin acordat întreprinderilor în vederea elaborării și introducerii unor programe de învățare la locul de muncă - Sprijinirea a minimum 36 întreprinderi mici și mijlocii (IMM) pentru implementarea de programe de formare profesională continuă pentru angajații lor.**

Proiectul TRANS-FORM este în derulare și se va încheia în data de 13.09.2021. Până atunci, operatorii de transport care doresc să folosească această oportunitate pot solicita sprijin UNTRR la [roxana.ilie@untrr.ro](mailto:roxana.ilie@untrr.ro).

Cerințele pentru înscriere sunt următoarele:

- Verificarea eligibilității
  - declarații privind eligibilitatea – pe baza informațiilor privind portofoliul de clienți ai firmelor de transport
  - declarație firma de transport angajatoare ref. SNC
  - declarație firma de transport angajatoare ref. SNCDI
  - nota justificativă SNCDI
  - certificat constatator al companiei angajatoare (emis cu nu mai mult de 30 de zile înainte de data înscrierii în grupul țintă) – în original sau copie certificate pentru conformitate cu originalul
- Înscrierea în proiect a firmelor de transport eligibile
  - formular de înregistrare în proiect a firmelor de transport rutier



- declarația firmei de transport privind evitarea dublei finanțări
  - declarație că firma de transport este IMM (daca este cazul)
  - nota de informare privind colectarea si prelucrarea datelor firmelor de transport
- 
- Înscrierea șoferilor angajați la cursurile TRANS-FORM
    - adeverința angajat
    - copie CI
    - copie certificat de naștere și după caz, copie certificat de căsătorie
    - nota de informare privind colectarea si prelucrarea datelor cu caracter personal
    - copie ultima diploma de studii
    - formular înregistrare grup țintă
    - declarație evitare dubla finanțare

Transportatorii rutieri care se înscriu în proiect pentru activitatea de sprijinire a IMM-urilor de transport rutier în vederea elaborării și introducerii unor programe de învățare la locul de muncă, beneficiază de:

- servicii de suport adaptate la nevoile particulare ale fiecărei întreprinderi în parte pe baza unei fișe de analiză/profilare a companiei
- planuri care să cuprindă măsuri de sprijin pentru IMM-urile de transport rutier;
- 1 set de materiale de sprijin oferind modele de organizare a programelor de învățare și bune practici pentru IMM-urile de transport rutier

Materialul de fata este pregătit pentru a sprijini operatorii de transport sa înțeleagă mai bine prevederile reglementarilor cuprinse în Pachetul Mobilitate 1 si implicațiile acestora, astfel încât să evite încălcarea regulilor si să-și optimizeze activitatea.



UNIUNEA EUROPEANĂ

Proiect co-finanțat din Programul Operational Capital Uman 2014-2020



Instrumente Structurale  
2014-2020

## **Fondul Social European**

### **Programul Operational Capital Uman 2014-2020**

**Axa prioritara 3: Locuri de munca pentru toti**

**Prioritatea de investitii 10.iii:** Imbunatatirea accesului egal la invatarea pe tot parcursul vietii pentru toate grupurile de varsta intr-un cadru formal, non-formal sau informal, actualizarea cunostintelor, a aptitudinilor si a competentelor fortei de munca si promovarea unor cai de invatare flexibile, inclusiv prin orientare profesionala si prin validarea competentelor dobandite

**Obiectivul specific 3.12.:** Imbunatatirea nivelului de cunostinte/ competente/ aptitudini aferente sectoarelor economice/ domeniilor identificate conform SNC si SNCDI ale angajatilor

**Titlu proiect:** TRANS-FORM - Imbunatatirea nivelului de competente ale angajatilor din domeniul distributiei pentru ocuparea sustenabila si de calitate a fortei de munca

**ID MySMIS:** 127802

**Nr contract finantare:** POCU/464/3/12/127802

**Nr. inregistrare OIRPOSDRU Regiunea Sud-Vest Oltenia:** 16287/17.10.2019

# **1. REGULAMENTUL (CE) NR. 561/2006 DIN 15 MARTIE 2006 PRIVIND ARMONIZAREA ANUMITOR DISPOZIȚII ALE LEGISLAȚIEI SOCIALE ÎN DOMENIUL TRANSPORTURILOR RUTIERE, ACTUALIZAT ȘI EXPLICAT**

## **- VERSIUNEA ACTUALIZATĂ CU REGULAMENTUL 1054/2020**



UNIUNEA EUROPEANĂ

Proiect co-finanțat din Programul Operational Capital Uman 2014-2020



## Fondul Social European

### Programul Operational Capital Uman 2014-2020

#### Axa prioritara 3: Locuri de munca pentru toti

**Prioritatea de investitii 10.iii:** Imbunatatirea accesului egal la invatarea pe tot parcursul vietii pentru toate grupurile de varsta intr-un cadru formal, non-formal sau informal, actualizarea cunostintelor, a aptitudinilor si a competentelor fortei de munca si promovarea unor cai de invatare flexibile, inclusiv prin orientare profesionala si prin validarea competentelor dobandite

**Obiectivul specific 3.12.:** Imbunatatirea nivelului de cunostinte/ competente/ aptitudini aferente sectoarelor economice/ domeniilor identificate conform SNC si SNCDI ale angajatilor

**Titlu proiect:** TRANS-FORM - Imbunatatirea nivelului de competente ale angajatilor din domeniul distributiei pentru ocuparea sustenabila si de calitate a fortei de munca

**ID MySMIS:** 127802

**Nr contract finantare:** POCU/464/3/12/127802

**Nr. inregistrare OIRPOSDRU Regiunea Sud-Vest Oltenia:** 16287/17.10.2019

## REGULAMENTUL (CE) NR. 561/2006 din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, actualizat și explicat

### - versiunea actualizată cu Regulamentul 1054/2020 -

#### Notă

Dispozițiile introduse prin Regulamentul 1054/2020 sunt prezentate cu **caractere îngroșate de culoare roșie**.

Unde există clarificări oficiale suplimentare, acestea sunt prezentate în casetă, după textul articolului/paragrafului în cauză<sup>1</sup>.

Unde exista referiri la dispoziții ale altor acte normative relevante, aceste dispoziții sunt prezentate în casetă, după textul articolului/paragrafului care face referirea.

## PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene și, în special, articolul 71 al acestuia,

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social,

după consultarea Comitetului Regiunilor,

<sup>1</sup> A se avea în vedere declarația de declinare a responsabilității a Comisiei Europene: "Acest set de întrebări și răspunsuri a fost pregătit de serviciile Comisiei și nu angajează Comisia Europeană. Numai Curtea de Justiție a Uniunii Europene are competența de a formula interpretări obligatorii ale dreptului Uniunii. În acest context, trebuie notat faptul că articolul 8 alineatul (8) și articolul 8 alineatul (8a) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006, abordate în întrebările 1-6, fac în prezent obiectul unei proceduri de anulare în fața Curții de Justiție. Exemplele oferite sunt doar ilustrative, iar lista de exemple concrete va fi completată progresiv"



hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat, având în vedere proiectul comun aprobat de comitetul de conciliere la 8 decembrie 2005,

întrucât:

(1) În domeniul transporturilor rutiere, Regulamentul (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului din 20 decembrie 1985 de armonizare a anumitor dispoziții din domeniul social privind transportul rutier urmărește să armonizeze condițiile de concurență între modurile de transport terestru, în special în ceea ce privește sectorul transportului rutier și îmbunătățirea condițiilor de muncă și a siguranței rutiere. Progresele realizate în aceste domenii ar trebuie să fie menținute și extinse.

(2) Directiva 2002/15/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2002 privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier impune statelor membre adoptarea de măsuri care să limiteze durata de lucru maximă săptămânală a lucrătorilor mobili.

(3) Au fost întâmpinate dificultăți în asigurarea uniformității interpretării, aplicării, verificării respectării și controlului în toate statele membre cu privire la anumite dispoziții ale Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 referitoare la durata de conducere, pauzele și perioadele de repaus pe care trebuie să le respecte conducătorii auto care efectuează transporturi rutiere naționale și internaționale în interiorul Comunității, din cauza caracterului general al termenilor în care sunt redactate aceste norme.

(4) Este de dorit ca aceste dispoziții să fie aplicate în mod eficient și uniform pentru ca să fie îndeplinite obiectivele vizate și să nu se discrediteze aplicarea normelor. În consecință, este necesar să se stabilească o serie de norme mai clare și mai simple care vor fi ușor de înțeles, de interpretat și de aplicat de către sectorul transporturilor rutiere și de către autoritățile responsabile de aplicarea acestora.

(5) Măsurile prevăzute de prezentul regulament în ceea ce privește condițiile de lucru nu ar trebui să aducă atingere dreptului partenerilor sociali de a stabili dispoziții mai favorabile lucrătorilor prin contracte colective de muncă sau în alt mod.

(6) Este de dorit să fie definit clar domeniul de aplicare a prezentului regulament prin precizarea principalelor categorii de vehicule vizate.

(7) Prezentul regulament ar trebui să se aplice transporturilor rutiere efectuate fie exclusiv în interiorul Comunității, fie între Comunitate, Elveția și țările părți la Acordul privind Spațiul Economic European.

(8) Acordul european privind munca echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale din 1 iulie 1970 (denumit în continuare "AETR"), astfel cum a fost modificat, ar trebui să se aplice în continuare transporturilor rutiere de mărfuri sau de călători efectuate de vehicule înmatriculate într-un stat membru sau într-o țară care este parte contractantă la AETR, pe întregul traseu, adică atât partea situată între Comunitate și o țară terță, alta decât Elveția, cât și țările care sunt părți contractante la Acordul privind Spațiul Economic European, cât și partea care traversează teritoriul unei astfel de țări. Este esențial să se modifice AETR cât mai repede, ideal în următorii doi ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament, în vederea punerii în conformitate a dispozițiilor acestuia cu prezentul regulament.

(9) În cazul transporturilor rutiere efectuate de vehicule înmatriculate într-o țară terță care nu este parte la AETR, dispozițiile AETR ar trebui aplicate părții de traseu care se efectuează în interiorul Comunității sau în interiorul țărilor care sunt părți la AETR.

(10) Dat fiind faptul că obiectul AETR intră în domeniul de aplicare a prezentului regulament, competența de negociere și de încheiere a acordului respectiv aparține Comunității.

(11) În cazul în care o modificare a normelor comunitare interne în domeniul respectiv necesită o modificare corespunzătoare a AETR, statele membre ar trebui să-și unească eforturile pentru a obține această modificare cât mai curând, în conformitate cu procedura

prevăzută în AETR.

**(12)**Lista excepțiilor ar trebui actualizată pentru a ține seama de evoluția sectorului transportului rutier pe parcursul ultimilor nouăsprezece ani.

**(13)**Toți termenii cheie ar trebui definiți în mod complet pentru a facilita interpretarea și a garanta aplicarea uniformă a prezentului regulament. De asemenea, este necesar să se prevadă asigurarea unei interpretări și aplicări uniforme a prezentului regulament de către autoritățile de control naționale. Definierea termenului "săptămână", prevăzută de prezentul regulament, nu ar trebui să împiedice conducătorul auto să înceapă săptămâna de lucru în oricare zi a săptămânii.

**(14)**Pentru a garanta eficiența executării, este indispensabil ca autoritățile competente să fie în măsură, la efectuarea controalelor rutiere și, după o perioadă de tranziție, să se asigure că s-au respectat perioadele de conducere și de repaus din ziua respectivă și din ultimele douăzeci și opt de zile.

**(15)**Este necesar ca normele de bază referitoare la duratele de conducere să fie clarificate și simplificate pentru a permite controlul uniform și eficient al aplicării acestora cu ajutorul tahografului digital, în conformitate cu Regulamentul (CEE) nr. **3821/85** al Consiliului din 20 decembrie 1985 privind aparatul de înregistrare în transportul rutier și prezentul regulament. Prin urmare, prin intermediul unui comitet permanent, autoritățile împuternicite cu asigurarea respectării prezentului regulament în statele membre ar trebui să facă toate eforturile pentru a ajunge la o interpretare comună a aplicării acestuia.

**(16)**S-a constatat că dispozițiile Regulamentului (CEE) nr. **3820/85** permiteau programarea perioadelor de conducere și de repaus zilnice astfel încât conducătorul auto putea fi în situația de a conduce o perioadă prea lungă fără a lua o pauză completă, ceea ce avea ca rezultat diminuarea siguranței rutiere și deteriorarea condițiilor de lucru ale conducătorilor auto. În consecință, este necesar să se asigure ca fracționarea pauzelor să nu ducă la abuzuri.

**(17)**Prezentul regulament urmărește îmbunătățirea condițiilor sociale pentru lucrătorii cărora li se aplică, precum și îmbunătățirea siguranței rutiere în general. Acesta urmărește realizarea acestui obiectiv în special prin dispozițiile referitoare la durata maximă de conducere pe zi, pe săptămână și pe o perioadă de două săptămâni consecutive, prin dispoziția care obligă un conducător auto să ia o perioadă de repaus săptămânal normală, cel puțin o dată pe o perioadă de două săptămâni consecutive, și prin dispozițiile care prevăd că în nici un caz o perioadă de repaus zilnic nu poate fi mai mică decât o perioadă neîntreruptă de nouă ore. Acest ansamblu de dispoziții garantează un repaus corespunzător și, luând în considerare și experiența dobândită în ultimii ani în domeniul aplicării normelor, nu mai este necesar un sistem de compensație pentru perioadele de repaus zilnic reduse.

**(18)**Un mare număr de transporturi rutiere în interiorul Comunității includ un traseu parcurs pe feribot sau în tren. În consecință, ar trebui stabilite dispoziții clare și corespunzătoare în ceea ce privește perioadele de repaus zilnic și de pauză în acest tip de traseu.

**(19)**În vederea intensificării transporturilor internaționale de mărfuri și de călători, ar trebui ca, în interesul siguranței rutiere și al unei mai bune desfășurări a controalelor rutiere și a controalelor efectuate în spațiile întreprinderilor, perioadele de conducere și de repaus și pauzele începute în alte state membre sau în țări terțe să fie luate în considerare și să se stabilească dacă normele relevante au fost respectate în totalitate și în mod corect.

**(20)**Principiul răspunderii întreprinderilor de transport ar trebui extins cel puțin la întreprinderile de transport care sunt persoane juridice sau fizice și nu ar trebui să excludă dreptul de acțiune împotriva persoanelor fizice care ar fi autorii, instigatorii sau complicii unei încălcări a prezentului regulament.

**(21)**Conducătorii auto care lucrează pentru mai multe întreprinderi de transport trebuie să furnizeze fiecareia dintre acestea informațiile de care au nevoie pentru asumarea răspunderilor în cadrul prezentului regulament.

- (22)În vederea promovării progresului social și a îmbunătățirii siguranței rutiere, fiecare stat membru ar trebui să-și păstreze dreptul de a adopta anumite măsuri corespunzătoare.
- (23)Derogările naționale ar trebui să reflecte schimbările intervenite în sectorul transportului rutier și să se limiteze la elementele care nu sunt supuse în prezent concurenței.
- (24)Statele membre ar trebui să stabilească norme pentru vehiculele utilizate pentru transportul călătorilor prin servicii regulate pe un traseu care nu depășește 50 km. Aceste norme ar trebuie să asigure o protecție corespunzătoare în ceea ce privește perioada de conducere permisă și pauzele și perioadele de repaus obligatorii.
- (25)În vederea unei bune aplicări a prezentului regulament, este necesar ca serviciile regulate de transport de călători, naționale și internaționale să fie controlate printr-un dispozitiv standard de înregistrare.
- (26)Statele membre ar trebui să stabilească norme referitoare la sancțiunile pentru încălcarea prezentului regulament și să se asigure că acestea sunt aplicate. Aceste sancțiuni trebuie să aibă un caracter efectiv, proporționat, disuasiv și nediscriminatoriu. De asemenea, posibilitatea de imobilizare a vehiculului în caz de încălcare gravă ar trebui să figureze pe scara comună a măsurilor pe care statele membre le pot aplica. Dispozițiile prezentului regulament referitoare la sancțiuni sau la proceduri nu aduc atingere normelor naționale referitoare la sarcina probei.
- (27)În vederea asigurării unei aplicări clare și efective, este necesar să se stabilească dispoziții uniforme referitoare la răspunderea întreprinderilor de transport și a conducătorilor auto pentru încălcarea prezentului regulament. Această răspundere poate duce, după caz, la sancțiuni penale, civile sau administrative în statele membre.
- (28)Dat fiind faptul că obiectul prezentului regulament, adică stabilirea de norme comunitare clare referitoare la perioadele de conducere, pauzele și perioadele de repaus ale conducătorilor auto, nu poate fi realizat în mod corespunzător de către statele membre, și, în consecință, poate fi mai bine realizat, având în vedere necesitatea unei acțiuni coordonate, la nivel comunitar, Comunitatea poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității prevăzut la articolul 5 din **tratat**. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat la articolul respectiv, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea acestui obiectiv.
- (29)Este necesar să fie adoptate măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentului regulament în conformitate cu Decizia **1999/468/CE** a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a procedurilor de exercitare a competențelor de executare conferite Comisiei.
- (30)Având în vedere că Directiva **2003/59/CE** cuprinde dispoziții referitoare la vârsta minimă a conducătorilor auto, care trebuie transpuse până în 2009, prezentul regulament nu trebuie să conțină decât dispoziții tranzitorii în ceea ce privește vârsta minimă a echipajelor.
- (31)Regulamentul (CEE) nr. **3821/85** ar trebui modificat pentru a se preciza obligațiile specifice întreprinderilor de transport și conducătorilor auto ale acestora, precum și pentru a asigura securitatea juridică și a impune o respectare mai strictă a perioadelor de conducere și de repaus cu ocazia controalelor rutiere.
- (32)Regulamentul (CEE) nr. **3821/85** ar trebui, de asemenea, să fie modificat în vederea asigurării securității juridice în ceea ce privește noile date care se introduc în tahograful digital și punerea la dispoziție a cardurilor de conducători auto.
- (33)Introducerea, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. **2135/98**, a unui dispozitiv de înregistrare care permite înregistrarea electronică a activității conducătorului auto pe cardul de conducător auto, pe o perioadă de 28 de zile, și a activității vehiculului, pe o perioadă de 365 de zile, va permite în viitor controale rutiere mai rapide și mai complete.
- (34)În ceea ce privește controalele rutiere, Directiva **88/599/CEE** nu prevede decât controlul perioadelor de conducere și de repaus zilnic, precum și al pauzelor. După introducerea aparatului digital de înregistrare, datele conducătorului și ale vehiculului vor fi stocate

electronic și vor putea fi evaluate electronic pe loc. Acest lucru ar trebui să permită, cu timpul, un control simplu al perioadelor de repaus zilnic, normale și reduse, al perioadelor de repaus săptămânal, normale și reduse, și al repausului compensatoriu.

**(35)**Experiența arată că dispozițiile prezentului regulament și, în special, cele referitoare la durata maximă de conducere pe o perioadă de două săptămâni nu se respectă decât dacă se efectuează controale rutiere eficiente și efective pe toată perioada.

**(36)**Aplicarea dispozițiilor legale în ceea ce privește tahograful digital ar trebui să fie conformă cu prezentul regulament, pentru a se putea obține o eficiență optimă a controlului și a aplicării anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transportului rutier.

**(37)**Din motive de claritate și sistematizare, Regulamentul (CEE) nr. **3820/85** ar trebui abrogat și înlocuit cu prezentul regulament,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

## **CAPITOLUL I: DISPOZIȚII INTRODUCTIVE**

### **Art. 1**

Prezentul regulament stabilește normele referitoare la perioadele de conducere, de repaus și la pauzele care trebuie respectate de către conducătorii auto ce asigură transportul rutier de mărfuri și de călători în vederea armonizării condițiilor de concurență între modurile de transport terestru, în special în ceea ce privește sectorul rutier și a îmbunătățirii condițiilor de lucru și a siguranței rutiere. De asemenea, prezentul regulament prevede promovarea unor mai bune practici de control și de aplicare a normelor de către statele membre și a unor metode mai bune de lucru în sectorul transportului rutier.

### **Art. 2**

**(1)**Prezentul regulament se aplică transportului rutier:

**a)**de mărfuri cu vehicule, inclusiv vehicule cu remorcă sau semiremorcă, a căror masă maximă autorizată depășește 3,5 tone sau

**aa)**de mărfuri în cadrul operațiunilor de transport internațional sau în cadrul operațiunilor de cabotaj cu vehicule, inclusiv vehicule cu remorcă sau semiremorcă, a căror masă maximă autorizată depășește 2,5 tone, de la 1 iulie 2026; sau

**b)**de călători cu vehicule care sunt construite sau amenajate în mod permanent pentru a putea asigura transportul a mai mult de nouă persoane, inclusiv conducătorul auto și care sunt destinate acestui scop.

**(2)**Prezentul regulament se aplică, indiferent de țara de înmatriculare a vehiculului, transporturilor rutiere efectuate:

**a)**exclusiv în interiorul Comunității sau

**b)**între Comunitate, Elveția și țările părți la **Acordul privind Spațiul Economic European**.

Urmare iesirii Marii Britanii din Uniunea Europeana (Brexit) Regulamentul se aplica si transporturilor efectuate intre Comunitate si Regatul Unit al Marii Britanii si Irlandei de Nord.

**(3)**AETR se aplică, în locul prezentului regulament, operațiunilor de transport internațional efectuate în parte în afara zonelor prevăzute la alineatul (2), pentru:

**a)**vehiculele înmatriculate în Comunitate sau în țările care sunt părți la AETR, pentru tot traseul;

**b)**vehiculele înmatriculate într-o țară terță care nu este parte AETR, numai pentru acea parte a traseului situată pe teritoriul Uniunii Europene sau al țărilor care sunt părți AETR.

Dispozițiile AETR ar trebui armonizate cu cele ale prezentului regulament astfel încât dispozițiile principale ale prezentului regulament să se aplice, prin intermediul AETR, acestor vehicule pentru toată partea traseului care se efectuează în interiorul Comunității.

### Art. 3

Prezentul regulament nu se aplică transporturilor rutiere efectuate de:

(a) vehicule utilizate pentru transportul de călători prin servicii regulate, traseul liniei nedepășind 50 km;

**(aa) vehicule sau combinații de vehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 7,5 tone, utilizate pentru:**

**(i) transportul materialelor, al echipamentelor sau al mașinilor care sunt destinate conducătorului auto în exercitarea profesiei sale; sau**

**(ii) livrarea de mărfuri produse în mod artizanal,**

**numai pe o rază de 100 km de la sediul întreprinderii și cu condiția ca principala activitate a conducătorului auto să nu fie cea de conducere a vehiculului, iar transportul să nu se efectueze contra cost în contul altcuiva;**

(b) vehicule a căror viteză maximă autorizată nu depășește 40 km/h;

(c) vehicule utilizate de serviciile forțelor armate, de serviciile protecției civile, de pompieri și forțele responsabile cu menținerea ordinii publice sau închiriate de acestea fără conducător auto, atunci când transportul intră în atribuțiile proprii ale acestor servicii și se efectuează sub controlul acestora;

(d) vehicule, inclusiv cele utilizate pentru transportul necomercial de ajutor umanitar, utilizate în situații de urgență sau în operațiuni de salvare;

(e) vehicule specializate folosite în misiuni medicale;

(f) vehicule specializate pentru depanări care acționează pe o rază de 100 km de la baza de staționare;

(g) vehicule de încercări rutiere pentru îmbunătățire tehnologică, reparații sau întreținere, precum și vehicule noi sau transformate care nu au fost încă puse în circulație;

(h) vehicule sau un ansamblu de vehicule cu o masă maximă autorizată care să nu depășească 7,5 tone utilizate pentru transporturi de mărfuri în scopuri necomerciale;

**(ha) vehiculele, inclusiv vehicule cu remorcă sau semiremorcă, a căror o masă maximă autorizată depășește 2,5 tone, dar nu depășește 3,5 tone, care sunt utilizate pentru transportul de mărfuri, în cazul în care transportul nu se efectuează contra cost în contul altcuiva, ci în contul propriu al societății sau al conducătorului auto, și cu condiția ca principala activitate a persoanei care conduce vehiculul să nu fie cea de conducere;**

(i) vehicule comerciale, care au caracter istoric, în conformitate cu legislația statului membru în care sunt conduse, și care sunt utilizate pentru transportul de călători sau de mărfuri în scopuri necomerciale.

### Art. 4

În sensul prezentului regulament, se înțelege prin:

(a) **"transport rutier"**: orice deplasare efectuată, în tot sau în parte, pe drumurile deschise utilizării publice de către un vehicul, gol sau încărcat, folosit pentru transportul călătorilor sau al mărfurilor;

(b) **"vehicul"**: un autovehicul, un tractor, o remorcă, o semiremorcă sau o combinație de aceste vehicule, definite după cum urmează:

- **"autovehicul"**: orice vehicul prevăzut cu un sistem mecanic de autopropulsie care circulă

pe un drum public, altul decât cel care se deplasează în permanență pe șine, și care este utilizat în mod normal pentru transportul de călători sau de mărfuri;

- **"tractor"**: orice vehicul prevăzut cu un sistem mecanic de autopropulsie care circulă pe un drum public, altul decât cel care se deplasează în permanență pe șine, și care este proiectat în mod special pentru a trage, împinge sau acționa remorci, semiremorci, utilaje sau mașini;

- **"remorcă"**: orice vehicul proiectat pentru a fi cuplat la un autovehicul sau la un tractor;

- **"semiremorcă"**: o remorcă fără osia din față, cuplată astfel încât o parte substanțială din greutatea sa și din cea a încărcăturii sale să fie suportată de tractor sau de autovehicul;

**(c)"conducător auto"**: persoana care conduce vehiculul, chiar și pentru o scurtă perioadă de timp, sau care se află la bordul unui vehicul în cadrul serviciului său pentru a-l putea conduce, în cazul în care este necesar;

**(d)"pauză"**: orice perioadă în care conducătorul auto nu are dreptul să conducă sau să efectueze alte munci și care trebuie să-i permită numai să se odihnească;

**(e)"altă muncă"**: orice activitate, cu excepția conducerii auto, definită ca timp de lucru la articolul 3 litera (a) din Directiva **2002/15/CE**, inclusiv orice activitate desfășurată pentru același sau un alt angajator din sectorul transportului sau din alt sector;

**Articolul 3 litera (a) din Directiva 2002/15/CE** precizează că „**timp de lucru**” reprezintă perioada de la începutul până la sfârșitul timpului de lucru, în timpul căruia angajatul se află la postul său de lucru, la dispoziția angajatorului și în exercițiul funcțiilor sau activităților sale, adică:

- perioada dedicată tuturor activităților de transport rutier. Aceste activități sunt, cu precădere, următoarele:

(i) conducerea autovehiculului;

(ii) încărcarea și descărcarea;

(iii) ajutorul acordat pasagerilor la urcarea și coborârea din vehicul;

(iv) curățenia și întreținerea tehnică;

(v) toate celelalte activități vizând asigurarea siguranței vehiculului, a încărcăturii sale și a pasagerilor sau îndeplinirea obligațiilor legale sau de reglementare direct legate de operațiunea de transport aflată în desfășurare, inclusiv supravegherea încărcării și descărcării, formalitățile administrative legate de poliție, vamă, serviciul de imigrare etc.;

- perioadele de timp în care acesta nu poate dispune liber de timpul său și i se cere să fie la postul său de lucru, gata să întreprindă activitatea sa normală, îndeplinind anumite sarcini asociate serviciului, în special în timpul perioadelor când așteaptă să se facă încărcarea sau descărcarea, dacă durata previzibilă a acestora nu este cunoscută dinainte, și anume fie înaintea plecării fie chiar înaintea începerii efective a perioadei în chestiune, sau în condițiile generale negociate între partenerii sociali și în condițiile legislației statelor membre;

În cazul conducătorilor auto independenți, aceeași definiție se aplică perioadei cuprinse între începutul și sfârșitul lucrului, în timpul căreia conducătorul auto independent se află la postul său de lucru, la dispoziția clientului sau exercitându-și funcțiile sau activitățile altele decât activitatea administrativă generală care nu este direct legată de operațiunea de transport respectivă aflată în curs de desfășurare.

**(f)"repaus"**: orice perioadă neîntreruptă pe parcursul căreia conducătorul auto poate dispune liber de timpul său;

**(g)"perioadă de repaus zilnic"**: partea unei zile în timpul căreia conducătorul auto poate dispune liber de timpul său și care poate fi o "perioadă de repaus zilnic normală" sau o "perioadă de repaus zilnic redusă";

- "**perioadă de repaus zilnic normală**": orice perioadă de repaus de cel puțin unsprezece ore. De asemenea, această perioadă de repaus zilnic normală poate fi luată în două tranșe, din care prima trebuie să fie o perioadă neîntreruptă de cel puțin trei ore și a doua, o perioadă neîntreruptă de cel puțin nouă ore;

- "**perioadă de repaus zilnic redusă**": orice perioadă de repaus de cel puțin nouă ore, dar mai puțin de unsprezece ore;

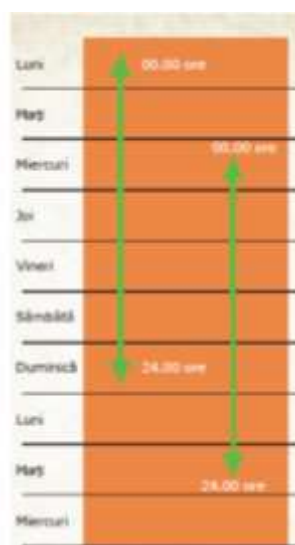
(h) "**perioadă de repaus săptămânal**": o perioadă săptămânală în timpul căreia un conducător auto poate dispune liber de timpul său și care poate fi o "perioadă de repaus săptămânal normală" sau o "perioadă de repaus săptămânal redusă":

- "**perioadă de repaus săptămânal normală**": orice perioadă de repaus de cel puțin patruzeci și cinci de ore;

- "**perioadă de repaus săptămânal redusă**": orice perioadă de repaus de mai puțin de patruzeci și cinci de ore, care poate fi redusă la minimum douăzeci și patru de ore consecutive, sub rezerva condițiilor menționate la articolul 8 alineatul (6);

(i) "**săptămână**": perioada cuprinsă între ora 00.00 a zilei de luni și ora 24.00 a zilei de duminică;

**Conform explicațiilor TRACE<sup>2</sup>**, aceasta definiție a "saptamanii fixe" se referă la timpul petrecut conducând, astfel cum este acesta înregistrat automat sau semiautomat de un tahograf utilizat în mod corect sau, după caz, manual. Se acceptă ca această definiție să includă, de asemenea, conducerea auto dintre perioadele de repaus săptămânal și perioadele de repaus zilnic sau dintre două perioade de repaus săptămânal, de exemplu de miercuri ora 0.00 până marți ora 24.00. Aceasta din urmă mai poate fi întâlnită sub numele de "saptamana de lucru cu durata variabilă".



(j) "**durată de conducere**": durata activității de conducere înregistrată:

- automat sau semiautomat de aparatul de înregistrare definit în anexa I și în anexa I B la Regulamentul (CEE) nr. **3821/85** sau

- manual, în conformitate cu articolul 16 alineatul (2) din Regulamentul (CEE) nr. **3821/85**;

(k) "**durată zilnică de conducere**": durata totală de conducere acumulată între sfârșitul unei perioade de repaus zilnic și începutul următoarei perioade de repaus zilnic sau între o

<sup>2</sup> Transport Regulators Align Control Enforcement (TRACE), text explicativ privind Regulamentul (CE) nr. 561/2006 în sprijinul punerii în aplicare armonizate a controalelor rutiere

[https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/road/social\\_provisions/doc/trace\\_explanatory\\_text\\_ro.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/road/social_provisions/doc/trace_explanatory_text_ro.pdf)

perioadă de repaus zilnic și o perioadă de repaus săptămânal;

**(l)"durată de conducere săptămânală":** durata de conducere totală, acumulată în timpul unei săptămâni;

**(m)"masă maximă autorizată":** masa maximă autorizată de operare a unui vehicul, complet încărcat;




**(n)"servicii regulate de transport călători":** serviciile de transport naționale și internaționale, astfel cum sunt definite la articolul 2 din Regulamentul (CEE) nr. **684/92** al Consiliului din 16 martie 1992 privind regulile comune pentru transportul internațional de călători cu autocarul și autobuzul <sup>(1)</sup>;

**(o)"conducere în echipaj":** situația în care, pe parcursul unei perioade de conducere cuprinsă între două perioade de repaus zilnice consecutive sau între o perioadă de repaus zilnic și o perioadă de repaus săptămânal, se află cel puțin doi conducători auto la bordul vehiculului pentru a asigura conducerea. Pe parcursul primei ore de conducere în echipaj, prezența unui sau mai multor alți conducători auto este facultativă, dar ea este obligatorie pentru restul perioadei.

**(p)"întreprindere de transport":** price persoană fizică sau juridică, orice asociație sau grup de persoane fără personalitate juridică, cu scop lucrativ sau nu, sau orice organism public cu personalitate juridică sau dependent de o autoritate cu personalitate juridică ce efectuează transporturi rutiere în contul altcuiva sau în contul său;

**(q)"perioadă de conducere":** durata de conducere cumulată între momentul în care conducătorul auto se așează la volan după o perioadă de repaus sau o pauză și momentul în care începe o perioadă de repaus sau o pauză. Perioada de conducere poate fi continuă sau fragmentată.

Exemplu de perioada de conducere fragmentată<sup>3</sup>

									
Repaus zilnic sau săptămânal	Conducere 1 ora	Pauza 15 min.	Alta munca 30 min.	Conducere 2 ore	Pauza 30 min.	Conducere 2 ore	Alta munca 1 ora 30 min.	Conducere 1 ora 30 min.	Repaus zilnic sau săptămânal
	Prima perioada de conducere					A doua perioada de conducere			

**(r)«transport în scopuri necomerciale»: orice transport rutier, altul decât transportul contra cost în contul altcuiva sau în cont propriu, pentru care nu se primește în mod direct sau indirect o remunerație și care nu generează direct sau indirect niciun venit pentru conducătorul auto al vehiculului sau pentru alte părți, și care nu este legată de o activitate profesională sau comercială.**

## CAPITOLUL II: ECHIPAJE, DURATE DE CONDUCERE, PAUZE ȘI TIMP DE REPAUS

### Art. 5

**(1)**Vârsta minimă a conducătorilor auto este de optsprezece ani.

**(2)**Vârsta minimă a celui de-al doilea conducător auto este stabilită la optsprezece ani. Cu toate acestea, statele membre pot reduce vârsta minimă a celui de-al doilea conducător auto la șaisprezece ani, cu condiția îndeplinirii următoarelor condiții:

**a)**transportul rutier se efectuează în interiorul unui stat membru pe o rază de cincizeci de km de la baza de staționare a vehiculului și pe teritoriul unităților administrative locale al căror centru se află pe această rază;

**b)**limita de vârstă este redusă în scop de formare profesională și

<sup>3</sup> Transport Regulators Align Control Enforcement (TRACE), text explicativ privind Regulamentul (CE) nr. 561/2006 în sprijinul punerii în aplicare armonizate a controalelor rutiere  
[https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/road/social\\_provisions/doc/trace\\_explanatory\\_text\\_ro.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/road/social_provisions/doc/trace_explanatory_text_ro.pdf)



c)măsura este conformă cu limitele impuse de legislația națională a statului membru privind ocuparea forței de muncă.

## Art. 6

(1)Durata de conducere zilnică nu depășește nouă ore.

Cu toate acestea, durata de conducere zilnică poate fi prelungită la maximum zece ore, dar nu mai mult de două ori pe parcursul săptămânii.

(2)Durata de conducere săptămânală nu depășește cincizeci și șase de ore și nici nu generează o depășire a duratei maxime de lucru săptămânale stabilită de Directiva **2002/15/CE**.

(3)Durata de conducere totală acumulată nu trebuie să depășească nouăzeci de ore pe parcursul a două săptămâni consecutive.

**Conform explicațiilor TRACE<sup>4</sup>**, trebuie subliniat că limita privind durata de 90 de ore pe parcursul a două săptămâni consecutive se referă la limita privind „săptămâna fixă”.

Totusi, conducătorul auto nu este obligat să își alinieze diagrama la „săptămâna fixă” (cu alte cuvinte, să dispună de perioada de repaus săptămânal în weekend), iar săptămâna de lucru poate avea o durată variabilă de maximum 6 X 24 ore [a se vedea, de asemenea, derogarea de la ”regula de 12 zile” pentru șoferii de autocare, prevăzută la articolul 8 alineatul (6a)].

O nouă săptămână (a nu se confunda cu săptămâna fixă) poate începe pentru conducătorul auto la încheierea unei perioade de repaus săptămânal corespunzătoare, care trebuie să fie suficient de lungă pentru a permite respectarea limitelor privind duratele de conducere săptămânale (fixe) și pe parcursul a două săptămâni consecutive. Aceasta poate însemna că, în cazul în care un conducător auto a atins limita privind durata de conducere săptămânală/pe parcursul a două săptămâni consecutive, este posibil ca acesta să nu poată să conducă până la începutul următoarei săptămâni fixe, deși a dispus de o perioadă de repaus săptămânal corespunzătoare.

---

<sup>4</sup> Idem

**Exemple de distributie corecta a duratei de conducere si a perioadelor de repaus saptamanal**

**Exemplul 1**

Sapt. 1	Saptamana 2						Saptamana 3						Saptamana 4								
S D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D
Repaus saptamanal normal	Conducere 9 ore	Conducere 9 ore	Conducere 9 ore	Conducere 9 ore	Repaus saptamanal redus	Conducere 10 ore	Conducere 10 ore	Conducere 10 ore	Conducere 10 ore	Conducere 9 ore	Conducere 5 ore	Repaus saptamanal normal	Conducere 10 ore	Conducere 9 ore	Conducere 9 ore	Conducere 10 ore	Conducere 9 ore	Conducere 9 ore	Conducere 9 ore	Conducere 9 ore	Repaus saptamanal normal
	4 perioade de 24 de ore					6 perioade de 24 de ore							6 perioade de 24 de ore								
Durata de conducere saptamanala 56 ore						Durata de conducere saptamanala 34 ore						Durata de conducere saptamanala 56 ore									

**Exemplul 2:** deși a fost efectuată perioada de repaus săptămânal corespunzătoare, limita de 90 de ore privind durata de conducere pe parcursul a două săptămâni consecutive nu permite continuarea conducerii auto până la începutul unei noi săptămâni fixe!

Sapt. 1	Saptamana 2						Saptamana 3						Saptamana 4								
S D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D
Repaus saptamanal normal	Conducere 9 ore	Conducere 9 ore	Conducere 9 ore	Conducere 9 ore	Repaus saptamanal normal	Conducere 10 ore	Conducere 10 ore	Conducere 10 ore	Conducere 10 ore	Conducere 9 ore	Conducere 5 ore	Repaus saptamanal normal	Alta munca	Conducere 10 ore	Conducere 9 ore	Conducere 9 ore	Conducere 10 ore	Conducere 8 ore	Repaus saptamanal normal		
	4 perioade de 24 de ore					6 perioade de 24 de ore							6 perioade de 24 de ore								
Durata de conducere saptamanala 56 ore						Durata de conducere saptamanala 34 ore						Durata de conducere saptamanala 46 ore									
Durata de conducere pe parcursul a doua saptamani 90 ore																					
						Durata de conducere pe parcursul a doua saptamani 90 ore															

L, M, M, J, V, S, D= zilele saptamanii

(4)Duratele de conducere zilnice și săptămânale cuprind toate duratele de conducere înregistrate pe teritoriul Comunității sau al unei țări terțe.

(5)Un conducător auto înregistrează ca altă muncă orice perioadă petrecută astfel cum este prevăzut la articolul 4 litera (e), precum și orice perioadă petrecută pentru conducerea unui vehicul utilizat pentru operațiuni comerciale care nu intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament, și înregistrează orice perioadă de disponibilitate, astfel cum este definită la articolul 3 litera (b) din Directiva 2002/15/CE, în conformitate cu articolul 34 alineatul (5) litera (b) punctul (iii) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului. Această înregistrare se face manual pe o foaie de înregistrare ori pe un document imprimat, sau cu ajutorul funcției de introducere manuală de date oferită de aparatul de înregistrare.

**Articolul 3 litera (b) din Directiva 2002/15/CE** precizează că „**perioade de disponibilitate**” reprezintă perioadele, altele decât cele de pauză sau de repaos, în timpul cărora angajatului nu i se cere să rămână la postul său de lucru, dar trebuie să fie disponibil să răspundă la orice apel de a întreprinde o călătorie sau a relua conducerea vehiculului sau de a efectua o altă muncă. În special aceste perioade de disponibilitate includ perioadele în timpul cărora angajatul însoțește un vehicul care este transportat cu feribotul sau cu trenul, precum și perioadele de așteptare la graniță și cele datorate interdicțiilor de circulație.

Aceste perioade și durata lor previzibilă sunt cunoscute în avans de către angajat, adică fie înaintea plecării fie chiar înaintea începerii efective a perioadei respective, sau în condițiile generale negociate între partenerii sociali și/sau în condițiile legislației statelor membre;

Pentru cei care conduc vehiculul în echipă, perioada petrecută stând lângă șofer sau în cușetă în timp ce vehiculul este în mișcare este, de asemenea, perioada de disponibilitate.

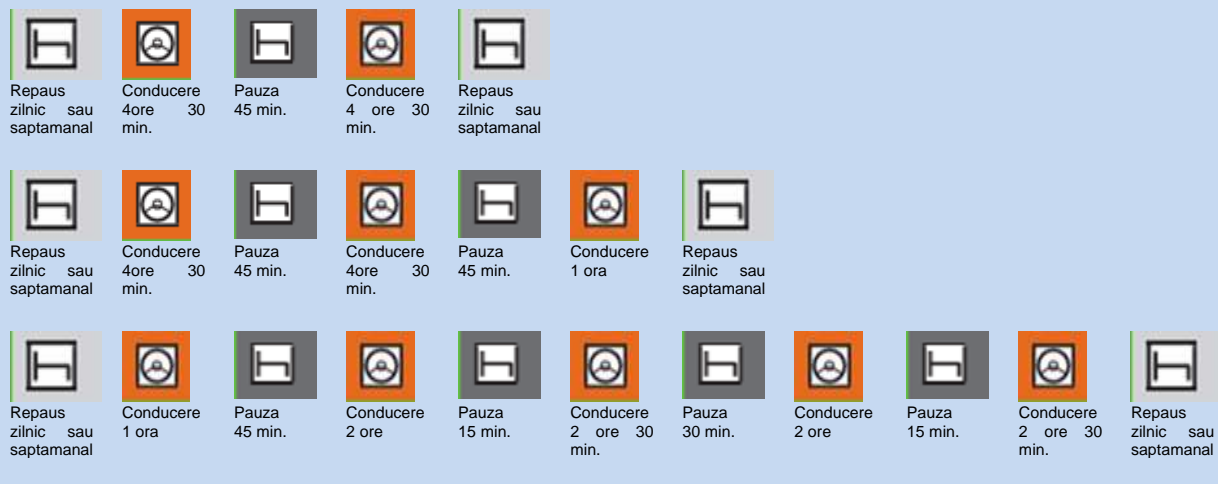
## Art. 7

După o perioadă de patru ore și jumătate de conducere, conducătorul auto trebuie să facă o pauză neîntreruptă de cel puțin patruzeci și cinci de minute, exceptând cazul în care își începe o perioadă de repaus.

Această pauză poate fi înlocuită cu o pauză de cel puțin cincisprezece minute urmată de o pauză de cel puțin treizeci de minute, pauze intercalate pe parcursul perioadei de conducere astfel încât să respecte dispozițiile primului paragraf.

**Conform explicațiilor TRACE<sup>5</sup>**, în cazul în care o pauză corespunzătoare (de cel puțin 45 de minute sau 15+30 de minute) este luată înainte de cumularea duratei de conducere de patru ore și jumătate, calculele încep de la zero.

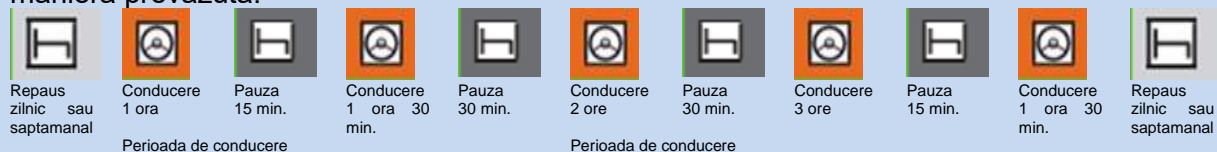
### Exemple de durate de conducere cu pauze luate corect



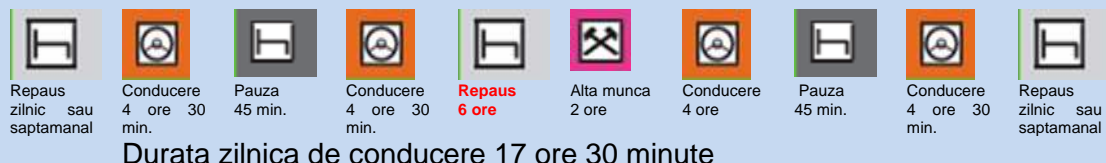
<sup>5</sup> Transport Regulators Align Control Enforcement (TRACE), text explicativ privind Regulamentul (CE) nr. 561/2006 în sprijinul punerii în aplicare armonizate a controalelor rutiere  
[https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/road/social\\_provisions/doc/trace\\_explanatory\\_text\\_ro.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/road/social_provisions/doc/trace_explanatory_text_ro.pdf)

## Exemple de pauze luate incorect

**Exemplul 1:** cea de-a doua perioadă de conducere cuprinde pauzele de 45 de minute înregistrate: a) după un total de 5 ore de conducere și b) cele 45 de minute nu sunt distribuite în maniera prevăzută.



**Exemplul 2:** repausul zilnic incomplet poate conduce la încălcarea duratei de conducere zilnice



**Un conducător auto care face parte dintr-un echipaj poate să ia o pauză de 45 de minute la bordul unui vehicul condus de un alt conducător auto, cu condiția ca persoana care face pauză să nu fie implicată în asistarea celei care conduce vehiculul.**



## Clarificările Comisiei Europene<sup>6</sup> la Articolul 7

***Un conducător auto care face parte dintr-un echipaj este obligat să ia o pauză de 45 de minute în vehiculul în mișcare? Pauza poate dura mai mult de 45 de minute?***

Un conducător auto care face parte dintr-un echipaj nu este obligat să ia o pauză de 45 de minute în vehiculul în mișcare, așezat lângă un conducător auto care conduce efectiv un vehicul.

Conducătorul auto alege dacă să își ia pauza într-un vehicul în mișcare sau în afara acestuia.

O întreruperea mai lungă de 45 de minute poate fi efectuată doar în afara vehiculului. Pauza luată într-un vehicul în mișcare nu poate fi divizată, ea trebuie să fie de 45 de minute, luată în bloc.

Timpul rămas petrecut în vehicul, așezat lângă un conducător auto care conduce efectiv vehiculul respectiv, trebuie înregistrat ca perioadă de disponibilitate/timp la dispoziție .

## Art. 8

(1) Conducătorul auto respectă perioadele de repaus zilnic și săptămânal.

(2) Pe parcursul fiecărei perioade de douăzeci și patru de ore de după perioada de repaus zilnic sau săptămânal, conducătorul auto trebuie să efectueze o nouă perioadă de repaus zilnic.

În cazul în care perioada de repaus zilnic care intră în această perioadă de douăzeci și patru de ore este de cel puțin nouă ore, dar mai puțin de unsprezece ore, perioada respectivă de repaus zilnic este considerată perioadă de repaus zilnic redusă.

**Nota de orientare nr. 7 a Comisiei Europene** explica sensul expresiei „fiecare perioadă de 24 de ore” după cum urmează.

În conformitate cu articolul 8 alineatul (2) din regulament, o nouă perioadă de repaus zilnic trebuie să fie luată pe parcursul fiecărei perioade de 24 de ore după încheierea perioadei de












<sup>6</sup> <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/mobility-package-questions-and-answers-ro.pdf>

odihnă precedente (perioadă normală sau redusă de repaus zilnic sau săptămânal).

Următoarea perioadă de 24 de ore începe după încheierea perioadei corespunzătoare de repaus zilnic sau săptămânal luate. Termenul perioadă de repaus „corespunzătoare” ar trebui să fie interpretat ca fiind o perioadă de repaus cu o durată minimă legală efectuată în perioada de 24 de ore de după încheierea perioadei de repaus corespunzătoare anterioare. Această perioadă de repaus corespunzătoare se poate încheia mai târziu de 24 de ore după încheierea perioadei de repaus anterioare dacă durata sa totală este mai mare decât durata minimă prevăzută de legislație.

Pentru a stabili respectarea dispozițiilor cu privire la timpul de repaus zilnic, autoritățile responsabile cu aplicarea legii ar trebui să examineze toate perioadele de 24 de ore care urmează unei perioade de repaus zilnic sau săptămânal corespunzătoare. În cazurile în care se identifica perioade de activitate care urmează unei perioade de repaus zilnic sau săptămânal corespunzătoare în care conducătorii auto nu ating o perioadă de repaus zilnic corespunzătoare, se recomandă ca autoritățile responsabile cu aplicarea legii: (1) să împartă perioadele de activitate menționate anterior în perioade consecutive de 24 de ore începând de la sfârșitul ultimei perioade de repaus zilnic sau săptămânal corespunzătoare și (2) să aplice normele privind perioadele de repaus zilnic pentru fiecare dintre aceste perioade de referință de 24 de ore.












### Exemplul 1

	Ora 0:00 ----->							Ora 24:00 <-----	Ora 0:00	
										
Repaus săptămânal	3 ore	3 ore	45 min.	4 ore 30 min.	45 min.	3 ore	7 ore	2 ore	2 ore	45 min.
Perioada de 24 de ore, o încălcare a cerințelor privind perioadele de repaus zilnic								Perioada de 24 de ore		

În cazul în care sfârșitul unei astfel de perioade de 24 de ore cade în perioada de repaus în curs, care nu este o perioadă de repaus corespunzătoare deoarece durata minimă legală nu a fost atinsă în perioada de 24 de ore respectivă, dar care continuă în următoarea perioadă de 24 de ore și atinge o durată minimă necesară, la un moment ulterior, atunci următoarea perioadă de 24 de ore se calculează începând cu momentul în care un conducător auto își încheie perioada de repaus cu o durată totală de cel puțin 9/11 ore sau mai mult și își reia perioada zilnică de lucru.












În cazul în care este identificată o perioadă de repaus zilnic sau săptămânal corespunzătoare, evaluarea următoarei perioade de 24 de ore începe la sfârșitul acestei perioade de repaus săptămânal sau zilnic corespunzătoare (de la sfârșitul perioadei de repaus relevante în cazul în care perioada de repaus luate este de fapt mai mare decât perioada minimă cerută).

**Exemplul 2:** sfârșitul perioadei de 24 de ore cade în perioada de repaus în curs, care nu este o perioadă de repaus corespunzătoare deoarece durata minimă legală nu a fost atinsă în perioada de 24 de ore. De asemenea, nu este vorba de o perioadă de repaus zilnic cu o durată impusă. În acest scop, noua perioadă de 24 de ore începe la ora 24: 00

	Ora 0:00 ----->							Ora 24 <-----	Ora 0:00 ----->	Ora 3:00
										
Repaus săptămânal	3 ore	4 ore	45 min.	4 ore 30 min.	5 ore	45 min.	2 ore	4 ore	3 ore	
Perioada de 24 de ore, o încălcare a cerințelor privind perioadele de repaus zilnic								Perioada de 24 de ore		

**Exemplul 3:** sfârșitul perioadei de 24 de ore cade în perioada de repaus în curs, care nu este o perioadă de repaus corespunzătoare deoarece durata minimă legală nu a fost atinsă în perioada de 24 de ore respectivă, dar care continuă în următoarea perioadă de 24 de ore

și atinge o durată minimă necesară, la un moment ulterior, și atunci următoarea perioadă de 24 de ore se calculează începând cu momentul în care un conducător auto își încheie perioada de repaus cu o durată totală de cel puțin 9/11 ore sau mai mult și își reia perioada zilnică de lucru. În acest scop, noua perioadă de 24 de ore începe la ora 3: 00.

	Ora 0:00 ----->							Ora 24:00 <-----		Ora 3:00 ----->
										
Repaus săptămânal	2 ore 30 min.	45 min.	4 ore	2 ore	1 ora	3 ore	2 ore 45 min.	<b>8 ore</b>	3 ore	Repaus zilnic continuat
Perioada de 24 de ore, o încălcare a cerințelor privind repausul zilnic										Perioada de 24 de ore

Această metodă de calcul trebuie să permită autorităților competente să identifice și să sancționeze toate încălcările dispoziției privind perioada de repaus zilnic de pe parcursul fiecărei perioade de 24 de ore. Metoda de calcul analoagă ar trebui să se aplice conducătorilor auto în cazul conducerii în echipaj, iar perioada de referință de 24 de ore ar trebui să fie înlocuită cu o perioadă de 30 de ore.

(3) O perioadă de repaus zilnic se poate prelungi pentru a deveni perioadă de repaus săptămânal normală sau perioadă de repaus săptămânal redusă.

(4) Un conducător auto nu poate efectua mai mult de trei perioade de repaus zilnic reduse între două perioade de repaus săptămânal.

(5) Prin derogare de la alineatul (2), atunci când vehiculul este condus de un echipaj, un conducător auto trebuie să fi efectuat o nouă perioadă de repaus zilnic de cel puțin nouă ore pe parcursul celor treizeci de ore de după perioada de repaus zilnic sau săptămânal.

**(6) În oricare două săptămâni consecutive, un conducător auto trebuie să efectueze cel puțin:**

**a) două perioade de repaus săptămânal normale; sau**

**b) o perioadă de repaus săptămânal normală și o perioadă de repaus săptămânal redusă de cel puțin 24 de ore.**

**O perioadă de repaus săptămânal începe nu mai târziu de sfârșitul a șase perioade de 24 de ore de la încheierea perioadei de repaus săptămânal precedente.**

**Prin derogare de la primul paragraf, un conducător auto care efectuează operațiuni de transport internațional de mărfuri poate, în afara statului membru de stabilire, să efectueze două perioade de repaus săptămânal reduse consecutive, cu condiția ca, în oricare patru săptămâni consecutive, acel conducător auto să efectueze cel puțin patru perioade de repaus săptămânal dintre care cel puțin două perioade de repaus săptămânal să fie perioade de repaus săptămânal normale.**

**În sensul prezentului alineat, se consideră că un conducător auto efectuează operațiuni de transport internațional în cazul în care conducătorul auto începe cele două perioade de repaus săptămânal reduse consecutive în afara statului membru de stabilire al angajatorului și a țării în care se află locul de reședință al conducătorului auto.**

(6a) Prin derogare de la alineatul (6), un conducător auto care asigură un singur serviciu ocazional de transport internațional de persoane, astfel cum este definit în Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul, poate amâna perioada de repaus săptămânal cu cel mult 12 perioade consecutive de 24 de ore care urmează unei perioade de repaus săptămânal normale

precedente, cu următoarele condiții:

a) serviciul durează cel puțin 24 de ore consecutive într-un stat membru sau o țară terță în care se aplică prezentul regulament, alta decât cel/cea în care a început serviciul;

b) după utilizarea derogării, conducătorul auto ia:

(i) fie două perioade de repaus săptămânal normale;



(ii) fie o perioadă de repaus săptămânal normală și o perioadă de repaus săptămânal redusă de cel puțin 24 de ore. Cu toate acestea, reducerea se compensează cu o perioadă de repaus echivalentă luată în bloc înainte de sfârșitul celei de-a treia săptămâni care urmează sfârșitului perioadei de derogare;

c) după 1 ianuarie 2014, vehiculul este echipat cu aparatură de înregistrare în conformitate cu dispozițiile din anexa IB la Regulamentul (CEE) nr. 3821/85; și



d) după 1 ianuarie 2014, în cazul în care perioada de conducere este cuprinsă între orele 22.00 și 6.00, vehiculul este condus de mai mulți conducători auto sau perioada de conducere menționată la articolul 7 se reduce la trei ore.

Comisia monitorizează cu strictețe modul în care este utilizată această derogare pentru a se asigura că se mențin condiții foarte stricte în materie de siguranță rutieră, verificând îndeosebi că timpul total de conducere acumulat în perioada care face obiectul derogării nu este excesiv. Până la 4 decembrie 2012, Comisia întocmește un raport de evaluare a consecințelor derogării în ceea ce privește siguranța rutieră, precum și aspectele sociale. În cazul în care consideră necesar acest demers, Comisia propune modificări ale prezentului regulament în acest sens.

**(6b) Orice reducere a perioadei de repaus săptămânal se compensează cu o perioadă de repaus echivalentă luată în bloc, înainte de sfârșitul celei de a treia săptămâni care urmează săptămânii în cauză.**

1							2							3							4							5						
L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D
						h24							h45							h24							h21 (sapt. 1)+45							h24
																																		

**În cazul în care au fost efectuate consecutiv două perioade de repaus săptămânal reduse în conformitate cu alineatul (6) al treilea paragraf, următoarea perioadă de repaus săptămânal este precedată de o perioadă de repaus luată drept compensație pentru cele două perioade de repaus săptămânal reduse.**

1							2							3							4							5						
L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D
						h24							h24							h42 (sapt. 1 + sapt. 2)+45							h45							h24
																																		

### **Clarificările Comisiei Europene la Articolul 8 alineatul (6b)**

***În cazul în care un conducător auto a efectuat consecutiv două perioade de repaus săptămânal reduse, cele două perioade de compensare pot fi legate separat de alte perioade de repaus de cel puțin 9 ore și pot fi efectuate în timpul operațiunii de transport internațional?***

Orice derogare de la normele generale trebuie interpretată și aplicată în mod strict, pentru a nu aduce atingere obiectivelor legislației. Intenția legiuitorului este de a-i permite conducătorului auto care efectuează o călătorie internațională pe distanțe lungi să se întoarcă la domiciliu pentru perioada de repaus săptămânal normală și să fie compensat pentru perioadele anterioare de repaus săptămânal reduse. Articolul 8 alineatul (6b) din regulament precizează în mod clar că perioada de repaus săptămânal normală luată după două perioade de repaus săptămânal reduse este precedată de perioada de repaus luată în compensație pentru ultimele două perioade consecutive de repaus săptămânal reduse și nu de vreo altă activitate, cum ar fi condusul sau alte activități. Astfel, cele două compensații trebuie luate în bloc și trebuie să fie legate de perioada de repaus săptămânal normală obligatorie după cele două perioade consecutive de repaus săptămânal reduse.

**(7)**Orice perioadă de repaus luată în compensație pentru reducerea unei perioade de repaus săptămânal trebuie alipită unei alte perioade de repaus de cel puțin nouă ore.

**(8) Perioadele de repaus săptămânal normale și orice perioadă de repaus săptămânal de mai mult de 45 de ore luată în compensație pentru perioade de repaus săptămânal reduse anterioare nu pot fi efectuate la bordul unui vehicul. Ele se efectuează într-un spațiu de cazare corespunzător și adaptat atât pentru bărbați, cât și pentru femei, cu spații de dormit și instalații sanitare adecvate.**

**Eventualele costuri de cazare în exteriorul vehiculului sunt suportate de către angajator.**

### **Clarificările Comisiei Europene la Articolul 8 alineatul 8**

***Ce se înțelege prin „spațiu de cazare adecvat și adaptat atât pentru bărbați, cât și pentru femei pentru perioadele de repaus săptămânal normale”?***

Legislația clarifică faptul că perioadele de repaus săptămânal normale de cel puțin 45 de ore trebuie efectuate într-un spațiu de cazare adecvat, adaptat atât pentru bărbați, cât și pentru femei, cu spații de dormit și instalații sanitare adecvate. Această perioadă de repaus săptămânal normală nu se poate efectua în cabina vehiculului.

În legislație nu există nicio definiție și nicio listă de criterii pentru a defini noțiunea de cazare adecvată și este important să se permită o oarecare flexibilitate în ceea ce privește tipul de cazare pe care îl pot utiliza conducătorii auto.

Cu toate acestea, articolul 8 alineatul (8) prevede în mod clar că spațiul de cazare trebuie să ofere spațiu de dormit și instalații sanitare adecvate. Instalațiile ar trebui să garanteze un nivel de protecție suficient al vieții private pentru fiecare persoană în parte. Mai multe tipuri de cazare pot îndeplini aceste criterii, de exemplu un hotel, un apartament închiriat la motel sau o locuință privată.

***Ce dovezi ar trebui să prezinte un conducător auto în timpul controlului pentru a dovedi că nu a efectuat perioada de repaus săptămânal normală în camion, ci într-un spațiu de cazare adecvat?***

Articolul 34 alineatul (3) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014 precizează că statele membre nu le impun conducătorilor auto obligația de a prezenta niciun fel de formulare care să ateste activitățile acestora în afara vehiculului. Această dispoziție se aplică, de asemenea, în cazul perioadelor de repaus săptămânal normale efectuate în afara vehiculului. Astfel, autoritățile de aplicare a legii nu îi pot solicita conducătorului auto să prezinte documente care să dovedească faptul că perioada sa de repaus săptămânal normală anterioară controlului



rutier nu a fost petrecută în vehicul.

Conducătorii auto sau angajatorii pot fi amendați pentru nerespectarea interdicției de a efectua perioada de repaus săptămânal normală (sau o perioadă de repaus de peste 45 de ore luată în compensație) în incinta vehiculului numai în cazul în care aceștia/conducătorii lor auto sunt surprinși într-o perioadă de repaus săptămânal normală în interiorul vehiculului în momentul controlului.

**(8a) Întreprinderile de transport organizează activitatea conducătorilor auto în așa fel încât aceștia să poată în fiecare perioadă de patru săptămâni consecutive să se întoarcă la centrul operațional al angajatorului unde se află locul normal de staționare al conducătorului auto și unde începe perioada de repaus săptămânal a conducătorului auto, în statul membru de stabilire al angajatorului, sau să se întoarcă la locul de reședință al conducătorului auto, pentru a petrece cel puțin o perioadă de repaus săptămânal normală sau o perioadă de repaus săptămânal de peste 45 de ore luată în compensație pentru perioade de repaus săptămânal reduse.**

Cu toate acestea, în cazul în care conducătorul auto a efectuat două perioade de repaus săptămânal reduse consecutive în conformitate cu alineatul (6), întreprinderea de transport organizează activitatea conducătorului auto în așa fel încât acesta să poată să se întoarcă înainte de începutul perioadei de repaus săptămânal normale de peste 45 de ore luată în compensație.

Întreprinderea de transport documentează modul în care își îndeplinește această obligație și păstrează documentația la sediu pentru a o prezenta la cererea autorităților de control.

#### **Clarificările Comisiei Europene la Articolul 8 alineatul (8a)**

***Cum trebuie înțeleasă și aplicată obligația de întoarcere la „domiciliu” a conducătorului auto? Care sunt obligațiile și drepturile angajatorului și ale conducătorului auto?***

Obiectivul măsurii este de a îmbunătăți condițiile de muncă ale conducătorilor auto din transportul rutier, evitând ca aceștia să petreacă perioade excesiv de lungi pe drum. Întreprinderea de transport are obligația de a organiza activitatea conducătorilor auto astfel încât aceștia să se poată întoarce „la domiciliu” o dată la fiecare trei sau patru săptămâni consecutive (depinde dacă conducătorul auto a avut consecutiv două perioade de repaus săptămânal reduse). Articolul 8 alineatul (8a) din regulament se referă la două locuri posibile de întoarcere care trebuie oferite și organizate de angajator, și anume centrul operațional al angajatorului, dacă conducătorul auto își are reședința obișnuită în statul membru în care este stabilit angajatorul sau locul de reședință al conducătorului auto, în cazul în care acesta din urmă diferă de locul de stabilire al angajatorului.

După cum se menționează în considerentul (14) din regulament, „[...] conducătorii auto au libertatea să aleagă unde își petrec perioada de repaus”, deci este la latitudinea conducătorului auto să aleagă una din cele două opțiuni oferite de angajator. Așadar, conducătorul auto nu poate fi obligat de angajator să aleagă locul de stabilire al angajatorului ca loc de întoarcere. În cazul în care conducătorul auto nu optează pentru niciuna din aceste două posibilități, angajatorul poate alege, în funcție de ceea ce este considerat a fi mai convenabil.

În acest context, angajatorul trebuie să demonstreze că i-a trimis conducătorului auto o invitație (de exemplu, prin e-mail) ca să aleagă între locul de reședință și centrul operațional al întreprinderii, dar că acesta nu i-a răspuns. Nu contează unde își va petrece în cele din urmă conducătorul auto perioada de repaus. În acest sens, regulamentul nu prevede niciun loc anume și nu poate exista nicio încălcare a legislației UE în acest sens. Însă angajatorul trebuie să ofere posibilitățile de întoarcere prevăzute în regulament. Acesta prevede o obligație de natură organizatorică, combinată cu obligația de a păstra evidențele

corespunzătoare pentru controalele efectuate de autoritățile competente.

Deși conducătorul auto își poate alege locul de repaus, acesta nu are posibilitatea de a-l scuti pe angajator de obligațiile sale de a-i organiza munca astfel încât să se poată întoarce periodic la „domiciliu”. Această obligație îi revine întreprinderii de transport, indiferent de declarația conducătorului auto și de decizia pe care acesta o va lua. În concluzie, angajatorul este obligat să-i ofere conducătorului auto, printr-o organizare adecvată a muncii, posibilitatea de a se întoarce fie la locul său de reședință, fie la centrul operațional al angajatorului de care conducătorul auto aparține în mod obișnuit. O astfel de organizare trebuie să fie întreprinsă în mod activ, fără o cerere specială din partea conducătorului auto. În ceea ce privește locul concret de repaus, conducătorul auto va decide. Regulamentul nu îi impune angajatorului sau conducătorului auto să păstreze dovezi specifice.

De exemplu, un conducător auto polonez cu reședința în Slovacia și angajat de o societate stabilită în Polonia efectuează operațiuni de transport între Franța și Spania. Angajatorul trebuie să-i ofere conducătorului auto posibilitatea de a alege și să-i organizeze munca în consecință, astfel încât să îi permită să se întoarcă în mod regulat fie la locul de reședință (Slovacia), fie la centrul operațional al întreprinderii (Polonia). Cu toate acestea, conducătorul auto poate informa angajatorul cu privire la decizia sa de a lua o pauză pentru a merge în alt loc, de exemplu în sudul Italiei în vacanță. După această pauză, conducătorul auto va merge direct din locul în care și-a petrecut perioada de repaus în Italia în locul în care își va relua activitatea (Spania sau Franța).

***Cum trebuie să dovedească întreprinderea de transport că a organizat munca astfel încât conducătorul auto să aibă posibilitatea de a se întoarce fie la locul de reședință, fie la centrul operațional al întreprinderii?***

Întreprinderile de transport utilizează înregistrările tahografelor, registrele de sarcini ale conducătorilor auto sau alte documente pentru a dovedi respectarea obligației de a organiza întoarcerea conducătorului auto [considerentul (14) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006]. Alte documente care dovedesc că angajatorul i-a oferit conducătorului auto o posibilitate reală de a se întoarce fie la locul de reședință, fie la centrul operațional al întreprinderii ar putea include, de exemplu, bilete sau orice altă dovadă a altor formule de călătorie (de exemplu, dovada că un conducător auto a călătorit la domiciliul său cu un mini-bus pus la dispoziție de angajator).

Dovezile trebuie păstrate la sediul întreprinderii și prezentate la cererea autorităților de control din statul membru de stabilire al angajatorului sau a autorităților de control ale oricărui alt stat membru.

Conducătorului auto nu ar trebui să i se ceară să dețină astfel de dovezi sau altele privind locul în care a petrecut o perioadă de repaus săptămânal normală sau o pauză mai lungă.

După efectuarea unui control rutier, autoritățile de control ar putea, de exemplu, să decidă să solicite informații suplimentare privind activitatea unui conducător auto autorităților din statul membru în care este stabilită întreprinderea de transport rutier. Regulamentul (CE) nr. 561/2006 și Directiva 2006/22/CE prevăd că statele membre își acordă reciproc asistență în aplicarea regulamentului și în verificarea respectării acestuia.

Obligația angajatorului de a permite întoarcerea regulată a conducătorului auto este de natură organizatorică, fiind combinată cu obligația de a ține evidențe corespunzătoare pentru controalele efectuate de autoritățile competente. Prin urmare, o declarație semnată de un conducător auto (de exemplu, în cadrul unui contract de muncă sau al unei declarații în care indică anticipat că renunță la dreptul de întoarcere, adică înainte ca un conducător auto să primească o ofertă din partea angajatorului) prin care renunță la dreptul său de a alege „domiciliul” de întoarcere nu poate exonera angajatorul de obligația de a-i oferi o posibilitate reală de întoarcere și nici de obligația de a-i organiza munca în consecință.

***Cine ar trebui să achite costurile de călătorie ale conducătorului auto care se întoarce fie la centrul operațional al întreprinderii, fie la locul de reședință?***

În cazul în care conducătorul auto își încheie perioada de lucru în locul ales din cele două puse la dispoziție pentru întoarcere sau în apropierea unuia dintre acestea, nu există costuri suplimentare de deplasare pentru angajator.

În cazul în care perioada de muncă anterioară întoarcerii în unul din cele două locuri se încheie într-un loc situat departe de locul de întoarcere ales, obligația angajatorului de a organiza întoarcerea conducătorului auto implică responsabilitatea financiară de a acoperi cheltuielile de deplasare.

În cazul în care conducătorul auto decide să nu beneficieze de oferta angajatorului de a se întoarce la locul său de reședință sau la centrul operațional al angajatorului și decide să își petreacă perioada de repaus într-un alt loc, eventualele costuri de călătorie către și dinspre această destinație trebuie să fie acoperite de conducătorul auto.

Aceleași principii li se aplică și conducătorilor auto care au reședința într-o țară terță și sunt angajați de o întreprindere stabilită în UE.

***Această dispoziție li se aplică și conducătorilor auto independenți? Cum poate dovedi un conducător auto independent că și-a îndeplinit obligația de revenire la locul său de reședință sau la centrul de operațiuni al întreprinderii?***

Articolul 8 alineatul (8a) se aplică numai conducătorilor auto angajați. Regulamentul (CE) nr. 561/2006 nu definește ce înseamnă un raport de muncă. Cu toate acestea, în lipsa unei trimeri la dreptul național, această noțiune trebuie înțeleasă ca având o semnificație autonomă întemeiată pe elemente obiective. Pentru interpretarea sa, ne putem inspira din jurisprudența referitoare la situații similare (a se vedea cauzele C-658/18, punctul 88 și următoarele; C-147/17, punctul 41 și următoarele; C316/13, punctul 27 și următoarele). Existența unui raport de muncă ar trebui stabilită pe baza faptelor care descriu desfășurarea efectivă a muncii, și nu pe baza descrierii pe care o dau părțile raportului în cauză. Potrivit Curții, pentru a determina dacă o persoană este sau nu este lucrător salariat, trebuie aplicate criteriile obiective care să distingă raportul de muncă în funcție de drepturile și obligațiile persoanelor în cauză. Caracteristica esențială a raportului de muncă o constituie împrejurarea că o persoană îndeplinește, într-o anumită perioadă, în favoarea unei alte persoane și sub îndrumarea acesteia, prestații în schimbul cărora primește o remunerație". În același sens, chiar dacă definiția „conducătorului auto independent” din Directiva 2002/15/CE nu este aplicabilă ca atare în contextul Regulamentului (CE) nr. 561/2006, se poate avea în vedere și această definiție. O activitate desfășurată în calitate de „conducător auto independent” în sensul definiției respective nu ar trebui să fie considerată ca dând naștere unui raport de muncă în sensul articolului 8 alineatul (8a) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006.

Lucrătorii cu adevărat independenți nu intră în domeniul de aplicare al articolului 8 alineatul (8a). Cu toate acestea, o persoană, care este doar declarată drept lucrător care desfășoară o activitate independentă, dar a cărei situație îndeplinește condițiile care caracterizează un raport de muncă cu o altă persoană (fizică sau juridică), trebuie considerată lucrător salariat în sensul articolului 8 alineatul (8a) și, prin urmare, intră sub incidența acestei dispoziții.

(9) O perioadă de repaus săptămânal care începe pe parcursul unei săptămâni și se continuă în săptămâna următoare poate fi alipită oricăreia dintre aceste săptămâni, dar nu amândurora.

**(10) Până la 21 august 2022, Comisia evaluează dacă pot fi adoptate norme mai adecvate pentru conducătorii auto care prestează servicii ocazionale de transport de persoane, astfel cum sunt definite la articolul 2 punctul 4 din Regulamentul (CE) nr. 1073/2009, și prezintă un raport Parlamentului și Consiliului.**

## **Art. 8a**

**(1) Comisia se asigură că informațiile privind spațiile de parcare sigure și securizate**

sunt ușor accesibile conducătorilor auto care efectuează operațiuni de transport rutier de mărfuri și de persoane. Comisia publică o listă a tuturor spațiilor de parcare care au fost certificate, pentru a le asigura conducătorilor auto următoarele condiții adecvate:

- detectare și prevenire a accesului neautorizat;
- iluminat și vizibilitate;
- puncte de contact și proceduri pentru situații de urgență;
- instalații sanitare adecvate atât pentru bărbați, cât și pentru femei;
- posibilități de achiziționare a alimentelor și băuturilor;
- conexiuni care permit comunicarea;
- sursă de alimentare (electrică).

Lista acestor spații de parcare se pune la dispoziție pe un site web oficial unic, actualizat periodic.

(2) Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 23a pentru a stabili standarde care să ofere detalii suplimentare referitoare la nivelul serviciilor și nivelul de securitate în ceea ce privește condițiile enumerate la alineatul (1) și referitoare la procedurile de certificare a spațiilor de parcare.

(3) Toate spațiile de parcare care au fost certificate pot să indice că sunt certificate în conformitate cu standardele și procedurile Uniunii.

În conformitate cu articolul 39 alineatul (2) litera (c) din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului, statele membre încurajează crearea de spații de parcare pentru utilizatorii de vehicule comerciale.

(4) Până la 31 decembrie 2024, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind disponibilitatea locurilor de repaus adecvate pentru conducătorii auto și a spațiilor de parcare securizate, precum și cu privire la amenajarea unor spații de parcare sigure și securizate certificate în conformitate cu actele delegate menționate la alineatul (2). Acest raport poate cuprinde o listă de măsuri pentru sporirea numărului și a calității spațiilor de parcare sigure și securizate.

## Art. 9

(1) Prin derogare de la articolul 8, atunci când un conducător auto însoțește un vehicul transportat cu feribotul sau cu trenul și efectuează în același timp o perioadă de repaus zilnic normală sau o perioadă de repaus săptămânal redusă, această perioadă poate fi întreruptă cel mult de două ori de alte activități a căror durată totală nu depășește o oră. Pe parcursul acestei perioade de repaus zilnic normale sau perioade de repaus săptămânal reduse, conducătorul auto are acces la o cabină de dormit sau la o cușetă aflată la dispoziția sa.

În ceea ce privește perioadele de repaus săptămânal normale, derogarea respectivă se aplică deplasărilor cu feribotul sau cu trenul numai în cazul în care:

- a) durata programată a deplasării este de minimum opt ore; și
- b) conducătorul auto care are acces la o cabină de dormit pe feribot sau în tren.

### Clarificările Comisiei Europene la Articolul 9 alineatul (1)

*Un conducător auto care însoțește un vehicul transportat cu feribotul sau cu trenul, pe o durată de minimum 8 ore și care are acces la o cabină de dormit trebuie să efectueze celelalte părți ale perioadei de repaus săptămânal normale într-un spațiu de cazare adecvat sau i se permite să petreacă în vehicul această parte din perioada de*

### **repaus săptămânal normală?**

În conformitate cu articolul 8 alineatul (8) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006, perioadele de repaus săptămânal normale și orice perioadă de repaus săptămânal de mai mult de 45 de ore luată în compensație pentru perioade anterioare de repaus săptămânal reduse nu trebuie efectuate la bordul unui vehicul. Acestea trebuie efectuate în spații de cazare adecvate, după cum se precizează în regulament.

Articolul 9 alineatul (1) din regulament se referă la situația în care un conducător auto însoțește un vehicul transportat cu feribotul sau cu trenul și, în acest context, prevede anumite derogări. Deși se referă la articolul 8 în ansamblu, acesta nu permite derogarea de la interdicția prevăzută la articolul 8 alineatul (8) de a efectua anumite tipuri de repaus în vehicul. În schimb, din acest articol rezultă că derogările permise pot viza numai posibilitatea de a „întrerupe” anumite perioade de repaus, și anume o perioadă de repaus zilnic normală, o perioadă de repaus săptămânal redusă sau o perioadă de repaus săptămânal normală.

Prin urmare, aceasta nu face decât să deroge de la dispoziția conform căreia un „repaus” constituie „orice perioadă neîntreruptă în care conducătorul auto poate dispune liber de timpul său”. Așadar, conducătorul auto nu poate, înainte de îmbarcarea și/sau după debarcarea de pe feribot/tren, să petreacă o parte din perioada sa de repaus săptămânal normală în vehicul.

**(2) Perioada de timp necesară conducătorului auto pentru a se deplasa la locul de îmbarcare într-un vehicul care intră în domeniul de aplicare a prezentului regulament sau pentru a se întoarce din acel loc, atunci când vehiculul nu se află nici la locul de reședință al conducătorului auto, nici la centrul operațional al angajatorului unde se află locul normal de staționare al conducătorului auto, nu se consideră repaus sau pauză, cu excepția cazului în care conducătorul auto se află pe un feribot sau în tren și are acces la o cabină de dormit sau la o cușetă.**

**(3) Perioada de timp necesară conducătorului auto ce conduce un vehicul care nu intră în domeniul de aplicare a prezentului regulament pentru a se deplasa la locul de îmbarcare într-un vehicul care intră în domeniul de aplicare a prezentului regulament sau pentru a se întoarce din acel loc, atunci când acesta nu se află nici la locul de reședință al conducătorului auto, nici la sediul angajatorului unde se află locul normal de staționare al conducătorului auto, se consideră altă muncă.**

### **Art. 9a**

**Până la 31 decembrie 2025, Comisia elaborează și prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport de evaluare a utilizării sistemelor de conducere autonomă în statele membre. Respectivul raport se axează în mod special pe impactul potențial al acestor sisteme asupra normelor privind duratele de conducere și perioadele de repaus. Raportul este însoțit, după caz, de o propunere legislativă de modificare a prezentului regulament.**

## **CAPITOLUL III: RĂSPUNDEREA ÎNTREPRINDERII DE TRANSPORT**

### **Art. 10**

**(1) Se interzice întreprinderilor de transport să remunereze conducătorii auto salariați sau care sunt puși la dispoziția lor în funcție de distanța parcursă, de rapiditatea livrării și/sau de cantitatea de mărfuri transportată, chiar și sub formă de prime sau majorări salariale, în cazul în care o asemenea remunerare este de natură să pericliteze siguranța rutieră și/sau să încurajeze încălcarea prezentului regulament.**

**(2) Întreprinderile de transport organizează activitatea conducătorilor auto menționați la alineatul (1) astfel încât aceștia să se conformeze Regulamentului (CEE) nr. **3821/85** și capitolului II din prezentul regulament. Întreprinderile de transport dau instrucțiuni**

corespunzătoare conducătorilor auto și efectuează controale periodice pentru a se asigura de respectarea Regulamentului (CEE) nr. **3821/85** și a capitolului II din prezentul regulament.

**(3)** O întreprindere de transport răspunde pentru încălcările comise de către conducătorii întreprinderii, chiar dacă aceste încălcări au fost comise pe teritoriul unui alt stat membru sau al unei țări terțe.

Fără a duce atingere dreptului statelor membre de a impune răspunderea integrală a întreprinderilor de transport, statele membre pot să asocieze această răspundere cu nerespectarea de către întreprinderi a alineatelor (1) și (2). Statele membre pot lua în considerare orice dovadă care stabilește că întreprinderea de transport nu poate fi în mod rezonabil obligată să răspundă pentru încălcarea comisă.

**(4)** Întreprinderile, exportatorii, expeditorii, operatorii din turism, furnizorii principali de transport, subcontractanții și agenții care utilizează conducători auto se asigură ca orarele de transport convenite prin contract să fie conforme cu prezentul regulament.

**(5)**

**a)** Orice întreprindere de transport care folosește vehicule prevăzute cu un aparat de înregistrare în conformitate cu anexa I B la Regulamentul (CEE) nr. **3821/85** și care intră în domeniul de aplicare a prezentului regulament:

(i) se asigură ca toate informațiile să fie periodic descărcate prin unitatea de la bord și cardul conducătorului auto astfel cum a solicitat statul membru și ca informațiile relevante să fie descărcate mai frecvent astfel încât toate activitățile efectuate de sau pentru această întreprindere să fie descărcate;

(ii) se asigură ca toate informațiile descărcate prin unitatea de la bord și cardul conducătorului auto să fie păstrate cel puțin douăsprezece luni după înregistrare și ca în cazul în care un agent de control le-ar solicita, aceste informații să poată fi consultate, direct sau la distanță, în localurile întreprinderii.

**b)** În sensul prezentului alineat, termenul "descărcate" se interpretează în conformitate cu definiția de la capitolul I litera (s) de la anexa I B la Regulamentul (CEE) nr. **3821/85**.

**c)** Frecvența maximă cu care se descarcă informațiile relevante în conformitate cu litera (a) punctul (i) se stabilește de către Comisie în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 24 alineatul (2).

## **CAPITOLUL IV: DEROGĂRI**

### **Art. 11**

Fiecare stat membru poate, în cazul transporturilor rutiere efectuate în întregime pe teritoriul său, să prevadă durate minime mai lungi pentru pauze și perioadele de repaus sau durate de conducere mai scurte decât cele prevăzute la articolele 6-9. În acest caz, statele membre țin seama de contractele colective sau de alte acorduri între partenerii sociali respectivi. Cu toate acestea, prezentul regulament rămâne aplicabil pentru conducătorii auto care efectuează operațiuni de transport internațional.

### **Art. 12**

Pentru a da posibilitatea vehiculului să ajungă la un loc de oprire corespunzător, conducătorul auto poate deroga de la articolele 6-9 în măsura necesară pentru a se garanta siguranța persoanelor, a vehiculului sau a încărcăturii acestuia, cu condiția de a nu se periclită prin aceasta siguranța rutieră. Conducătorul auto trebuie să indice manual natura și cauza derogării în foaia de înregistrare sau pe un imprimat scos din aparatul de înregistrare sau în registrul său de sarcini, până la sosirea la locul de oprire corespunzător.

**De asemenea, în circumstanțe excepționale, conducătorul auto poate deroga de la articolul 6 alineatele (1) și (2) și de la articolul 8 alineatul (2) prin depășirea duratei de**

conducere zilnice și săptămânale cu până la o oră pentru a ajunge la centrul operațional al angajatorului sau la locul de reședință al conducătorului auto în vederea efectuării perioadei de repaus săptămânal, cu condiția de a nu se periclita prin aceasta siguranța rutieră.

În aceleași condiții, conducătorul auto poate depăși durata de conducere zilnică și săptămânală cu până la două ore, cu condiția să facă o pauză neîntreruptă de 30 de minute imediat înainte de timpul de conducere suplimentar necesar pentru a ajunge la centrul operațional al angajatorului sau la locul de reședință al conducătorului auto în vederea efectuării perioadei de repaus săptămânal normale.

Conducătorul auto indică manual cauza derogării în foaia de înregistrare sau pe un document imprimat scos din aparatul de înregistrare sau în registrul de sarcini, cel târziu la sosirea la destinație sau la locul de oprire corespunzător.

Orice perioadă de prelungire se compensează cu o perioadă de repaus echivalentă luată în bloc cu orice perioadă de repaus, înainte de sfârșitul celei de a treia săptămâni care urmează săptămânii în cauză.

### Clarificările Comisiei Europene la Articolul 12 alineatele (2) și (3)

***Care sunt circumstanțele excepționale în care conducătorul auto poate depăși durata de conducere zilnică și săptămânală? Cum se controlează astfel de circumstanțe excepționale?***

Depășirea perioadelor de conducere zilnice și/sau săptămânale este permisă exclusiv pentru a permite vehicului să ajungă la un loc de oprire adecvat și în măsura necesară pentru a garanta siguranța persoanelor, a vehiculelor sau a încărcăturii acestora ori în circumstanțe excepționale, în cazul în care un conducător auto trebuie să ajungă la locul său de reședință sau la centrul operațional al angajatorului pentru a efectua o perioadă de repaus săptămânal sau o perioadă de repaus săptămânal normală.

Aceste două noi derogări pot fi utilizate atunci când, din cauza unor circumstanțe neprevăzute independente de voința conducătorului auto sau a operatorului (condiții meteorologice, trafic congestionat, întârzieri la punctele de încărcare/descărcare etc.), un conducător auto nu poate ajunge într-unul din locurile indicate mai sus pentru o perioadă de repaus săptămânal fără a încălca normele privind perioadele de repaus zilnic sau săptămânal.

De exemplu, un conducător auto dintr-o țară periferică angajat într-un lung traseu internațional care, din cauza unor circumstanțe neprevăzute care i-au întârziat deplasarea, nu este în măsură să ajungă la locul său de reședință, în temeiul acestei dispoziții, nu ar trebui să petreacă 45 de ore de repaus săptămânal normal într-un alt loc care nu este departe de locul său de reședință. Așa cum se indică la noul alineat (4) din articolul 12 din regulament, conducătorul auto trebuie să indice manual pe un document imprimat, pe foaia de înregistrare sau pe tahograf motivul derogării de la timpul maxim de conducere.

Această declarație obligă conducătorul auto să răspundă pentru informațiile introduse. Prelungirea perioadelor de conducere în circumstanțele excepționale menționate mai sus nu trebuie să ducă la scurtarea perioadei de repaus după această prelungire. Așa cum se menționează la noul alineat (5) din articolul 12 din regulament, orice perioadă de prelungire în temeiul acestui articol se compensează cu o perioadă de repaus echivalentă luată în bloc cu orice perioadă de repaus, înainte de sfârșitul celei de-a treia săptămâni care urmează săptămânii în care s-a aplicat derogarea.

***Un conducător auto care depășește timpul de conducere zilnic și săptămânal din cauza unor circumstanțe excepționale poate depăși, de asemenea, durata maximă de conducere de două săptămâni de 90 de ore?***

Posibilitatea ca un conducător auto să depășească perioadele de conducere zilnice și/sau săptămânale în circumstanțe excepționale pentru a ajunge la locul de reședință sau la

centrul operațional al angajatorului pentru a efectua o perioadă de repaus săptămânal sau o perioadă de repaus săptămânal normală nu îi permite acestuia derogarea de la limita maximă de timp de conducere de 90 de ore prevăzută la articolul 6 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006. Noul alineat (2) din articolul 12 din regulament enumeră în mod clar dispozițiile aplicabile conducătorului auto în acest caz, și anume articolul 6 alineatele (1) și (2) privind limitele maxime ale timpului de conducere zilnic și săptămânal și articolul 8 alineatul (2) privind obligația conducătorului auto de a efectua o nouă perioadă de repaus zilnic în cursul fiecărei perioade de 24 de ore după încheierea perioadei anterioare de repaus zilnic sau săptămânal.

În toate cazurile, conducătorul auto trebuie să respecte limita maximă de 90 de ore de conducere în cursul a două săptămâni. De exemplu, un conducător auto care a condus 56 de ore într-o anumită săptămână (săptămâna 1) poate conduce două ore suplimentare după o pauză de 30 de minute ca să ajungă la domiciliu pentru a efectua o perioadă de repaus săptămânal normală. În săptămâna următoare (săptămâna 2), conducătorul auto va trebui să se asigure că nu conduce mai mult de 32 de ore. Această prelungire de două ore va trebui compensată printr-o perioadă de repaus echivalentă luată în bloc înainte de sfârșitul celei de-a treia săptămâni care urmează săptămânii 1.

### Art. 13

(1) Cu condiția ca acest lucru să nu aducă atingere obiectivelor prevăzute la articolul 1, fiecare stat membru poate acorda derogări de la articolele 5-9 și să supună aceste derogări unor condiții speciale pe propriul teritoriu sau, cu acordul statului interesat, pe teritoriul unui alt stat membru, aplicabile transporturilor efectuate cu următoarele vehicule:

a) vehicule aparținând autorităților publice sau închiriate de a acestea fără conducător auto pentru efectuarea de transporturi rutiere care nu concurează cu întreprinderile de transport particulare;

b) vehicule utilizate sau închiriate fără conducător auto de către întreprinderi agricole, horticole, forestiere, piscicole sau crescătorii, pentru transportul de mărfuri în cadrul activității profesionale specifice pe o rază de până la 100 km de la sediul întreprinderii;

c) tractoare agricole sau forestiere utilizate pentru activități agricole sau forestiere, pe o rază de până la 100 km de la sediul întreprinderii care este proprietara vehiculului, care îl închiriază sau îl ia în leasing;

d) vehicule sau combinații de vehicule a căror masă maximă admisibilă nu depășește 7,5 tone, utilizate de prestatorii de servicii universale astfel cum sunt definiți la articolul 2 punctul 13 din Directiva **97/67/CE** a Parlamentului European și a Consiliului din 15 decembrie 1997 privind normele comune pentru dezvoltarea pieței interne a serviciilor poștale ale Comunității și îmbunătățirea calității serviciului pentru livrarea loturilor în cadrul serviciului universal. Aceste vehicule nu trebuie să fie utilizate decât pe o rază de 100 km de la sediul întreprinderii și cu condiția ca principala activitate a conducătorului auto să nu fie cea de conducere a vehiculului;

**e) vehicule care circulă exclusiv pe insule sau în regiuni izolate de restul teritoriului național, a căror suprafață nu depășește 2 300 de kilometri pătrați, care nu sunt conectate cu restul teritoriului național printr-un pod, vad sau tunel deschis circulației autovehiculelor și care nu se învecinează cu alt stat membru;**

f) vehicule utilizate pentru transportul de mărfuri pe o rază de 100 km de la sediul întreprinderii, propulsate de gaze naturale, gaze lichefiate sau de electricitate, a căror masă maximă autorizată, inclusiv greutatea remorcilor sau a semiremorcilor, nu depășește 7,5 tone;

g) vehicule utilizate pentru cursurile de școală auto și examenele de conducere în



vederea obținerii unui permis de conducere sau a unui certificat profesional, cu condiția ca acestea să nu fie utilizate pentru transportul de mărfuri sau de călători în scopuri comerciale;

**h)**vehicule utilizate de serviciile de canalizare, protecție împotriva inundațiilor, apă, gaze și electricitate, de serviciile de întreținere și control al drumurilor principale, colectare și depozitare a deșeurilor menajere, de serviciile de telegraf și telefon, pentru transmisiuni de radio și televiziune și pentru detectarea emițătorilor sau a receptorilor de radio sau televiziune;

**i)**vehicule care au 10-17 locuri destinate exclusiv transportului de călători în scopuri necomerciale;

**j)**vehicule pentru transportul echipamentelor de circ sau pentru parcuri de distracții;

**k)**vehicule de proiect mobil special echipate, destinate în primul rând să fie utilizate în scopuri didactice atunci când staționează;

**l)**vehicule utilizate pentru colectarea laptelui de la ferme și/sau pentru returnarea la ferme a bidoanelor de lapte sau a produselor lactate destinate hrănirii animalelor;

**m)**vehicule specializate pentru transportul de bani și/sau de obiecte de valoare;

**n)**vehicule utilizate pentru transportul de deșeuri de origine animală sau carcase care nu sunt destinate consumului uman;

**o)**vehicule utilizate exclusiv pe uscat în instalații de platforme precum porturile, porturile intermodale de transbordare și terminalele feroviare;

**p)**vehicule utilizate pentru transportul de animale vii de la ferme la piețele locale și viceversa sau de la piețe la abatoarele locale pe o rază de cel mult 100 km.

**q)**vehicule sau combinații de vehicule care transportă utilaje de construcții pentru o întreprindere de construcții pe o rază de 100 km de la sediul întreprinderii, cu condiția ca principala activitate a conducătorului auto să nu fie cea de conducere a vehiculului;

**r)**vehicule utilizate pentru livrarea de beton gata de utilizare.

**(2)**Statele membre informează Comisia cu privire la derogările acordate în temeiul alineatului (1) și Comisia informează celelalte state membre cu privire la aceasta.

**(3)**Cu condiția să nu se aducă atingere obiectivelor prevăzute la articolul 1 și să se asigure o protecție corespunzătoare pentru conducătorii auto, un stat membru poate acorda pe teritoriul său, după aprobarea de către Comisie, derogări minore de la aplicarea prezentului regulament pentru vehiculele utilizate în zone prestabilite în care densitatea populației nu depășește cinci locuitori pe kilometrul pătrat, în următoarele situații:

- serviciile naționale regulate de transport de călători ale căror orare sunt confirmate de către autorități (în acest caz, se autorizează numai derogările referitoare la pauze) și

- operațiunile naționale de transport rutier de mărfuri în contul propriu sau în contul altcuiva care nu au niciun impact asupra pieței interne și sunt necesare pentru menținerea anumitor sectoare de activitate pe teritoriul respectiv, atunci când dispozițiile derogatorii ale prezentului regulament impun o rază maximă de 100 km.

Transportul rutier efectuat în cadrul acestor derogări poate include o deplasare către o regiune în care densitatea populației este de cinci locuitori sau mai mult pe kilometrul pătrat, dar numai pentru a începe sau a termina traseul. Natura și domeniul de aplicare a acestor derogări trebuie să fie proporționale.

#### **Art. 14**

**(1)**Statele membre pot acorda, după autorizarea de către Comisie, derogări de la aplicarea articolelor 6-9 pentru operațiuni de transport în situații excepționale, cu condiția ca aceste derogări să nu aducă atingere obiectivelor prevăzute la articolul 1.

**(2)În cazuri de urgență, statele membre pot acorda, în circumstanțe excepționale, o derogare temporară pe o perioadă de maximum 30 de zile, care se motivează în mod corespunzător și se notifică de îndată Comisiei. Comisia publică imediat aceste informații pe un site web public.**

**(3)**Comisia notifică celorlalte state membre orice derogare acordată în temeiul prezentului articol.

#### **Art. 15**

**Statele membre se asigură că toți conducătorii auto ai vehiculelor menționate la articolul 3 litera (a) sunt supuși unor norme naționale care asigură o protecție corespunzătoare în ceea ce privește duratele de conducere permise și pauzele și perioadele de repaus obligatorii. Statele membre informează Comisia cu privire la normele naționale relevante aplicabile acestor conducători auto.**

### **CAPITOLUL V: PROCEDURI DE CONTROL ȘI SANCTIUNI**

#### **Art. 16**

**(1)**În cazul în care vehiculele nu au fost echipate cu un aparat de înregistrare în conformitate cu Regulamentul (CEE) nr. **3821/85**, se aplică alineatele (2) și (3) de la prezentul articol:

**a)**serviciilor regulate naționale de transport călători și

**b)**serviciilor regulate internaționale de transport călători, ale căror capete de traseu se găsesc la o distanță de până la cincizeci de km în linie dreaptă de la frontiera dintre două state membre și al căror traseu nu depășește o sută de km.

**(2)**întreprinderea de transport stabilește un orar și un tabel de serviciu care indică, pentru fiecare conducător auto, numele, locul de muncă de bază al acestuia și orarul fixat în prealabil pentru diferitele perioade de conducere, celelalte activități, pauzele și perioadele de disponibilitate.

Fiecare conducător auto angajat într-un serviciu prevăzut la alineatul (1) poartă asupra sa un extras din tabelul de serviciu și o copie a orarului de serviciu.

**(3)**Tabelul de serviciu:

a)conține toate informațiile indicate la alineatul (2) pentru o perioadă precedentă de cel puțin douăzeci și opt de zile; aceste informații sunt actualizate la intervale periodice a căror durată nu depășește o lună;

Aceasta litera se aplică până la data de 30 decembrie 2024

**a)conține toate informațiile indicate la alineatul (2) pentru o perioadă minimă care include ziua controlului și cele 56 de zile precedente; aceste informații trebuie actualizate la intervale periodice a căror durată nu depășește o lună;**

**Aceasta noua litera (a) se aplică începând cu data de 31 decembrie 2024**

**b)**este semnat de către conducătorul întreprinderii de transport sau de o persoană autorizată să-l reprezinte;

**c)**este păstrat de întreprinderea de transport timp de un an de la data expirării perioadei acoperite. Întreprinderea de transport dă un extras din tabel conducătorilor auto interesați, la cererea acestora și

**d)**este prezentat și înmănat unui agent de control împuternicit care-l solicită.

#### **Art. 17**

**(1)**Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre, printr-un formular tip stabilit de Decizia **93/173/CEE**, informațiile necesare pentru a-i permite să elaboreze, din doi în doi ani, un raport cu privire la aplicarea prezentului regulament și a Regulamentului (CEE) nr. **3821/85** și cu privire la evoluția situației în domeniile respective.

(2) Aceste informații trebuie să parvină Comisiei până la data de 30 septembrie din anul următor expirării perioadei de doi ani la care se referă raportul.

(3) Raportul informează, de asemenea, cu privire la folosirea derogărilor prevăzute la articolul 13.

(4) Comisia transmite raportul Parlamentului European și Consiliului în termen de 13 luni de la expirarea perioadei de doi ani la care se referă raportul.

#### Art. 18

Statele membre adoptă măsurile necesare pentru aplicarea prezentului regulament.

#### Art. 19

**(1) Statele membre adoptă regimul sancțiunilor care se aplică în cazul nerespectării prezentului regulament și a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 și iau toate măsurile necesare pentru a asigura aplicarea acestora. Sancțiunile trebuie să fie efective și proporționale cu gravitatea încălcărilor, astfel cum se indică în anexa III la Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului, cu efect de descurajare și nediscriminatorii. Nicio încălcare a prezentului regulament și a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 nu atrage mai mult de o sancțiune sau de o procedură. Statele membre notifică Comisiei aceste norme și măsuri, împreună cu metoda și criteriile alese la nivel național pentru evaluarea proporționalității. Statele membre notifică fără întârziere orice modificări ulterioare care le vizează. Comisia informează statele membre cu privire la aceste norme și măsuri, precum și cu privire la orice modificare a acestora. Comisia se asigură că aceste informații sunt publicate pe un site web public special în toate limbile oficiale ale Uniunii, care cuprinde informații detaliate cu privire la astfel de sancțiuni aplicabile în statele membre.**

(2) Orice stat membru permite autorităților competente să aplice o sancțiune unei întreprinderi și/sau unui conducător auto pentru o încălcare a prezentului regulament constatată pe teritoriul său și care nu a fost deja sancționată, chiar dacă acea încălcare a fost comisă pe teritoriul unui alt stat membru sau al unei țări terțe.

În mod excepțional, atunci când se constată o încălcare:

- care nu a fost comisă pe teritoriul statului membru respectiv și
- care a fost comisă de o întreprindere stabilită sau de un conducător auto al cărui loc de muncă se află într-un alt stat membru sau țară terță;

un stat membru poate, până la 1 ianuarie 2009, în loc să impună o sancțiune, să notifice faptele constitutive ale încălcării autorității competente a statului membru sau a țării terțe în care este stabilită întreprinderea sau în care își are conducătorul auto locul de muncă.

(3) Atunci când un stat membru deschide o procedură sau aplică o sancțiune pentru o anumită încălcare, el îi furnizează conducătorului auto dovada scrisă corespunzătoare.

(4) Statele membre se asigură că un sistem de sancțiuni proporționale, care poate include sancțiuni financiare, este aplicat în caz de încălcare a prezentului regulament sau a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 de către întreprinderi sau expeditori asociați, exportatori, operatori din turism, furnizori principali de transport, subcontractanți și agenții care utilizează conducători auto care le sunt asociați.

**Sancțiunile în vigoare pe teritoriul României sunt prezentate în document separat.**

#### Art. 20

(1) Conducătorul auto păstrează dovezile furnizate de către un stat membru cu privire la o sancțiune sau la deschiderea unei proceduri până în momentul în care aceeași încălcare a prezentului regulament nu poate să mai atragă o a doua procedură sau o a doua sancțiune în conformitate cu prezentul regulament.

(2) Conducătorul auto prezintă dovada prevăzută la alineatul (1) la cerere.

(3) Un conducător auto care lucrează pentru mai multe întreprinderi de transport sau care este la dispoziția mai multor întreprinderi de transport prezintă informații suficiente fiecăreia dintre aceste întreprinderi pentru a se conforma capitolului II.

#### **Art. 21**

Pentru a rezolva cazurile în care un stat membru consideră că s-a comis o încălcare a prezentului regulament, care este în mod evident de natură să compromită siguranța rutieră, acesta poate împuternici autoritatea competentă să procedeze la imobilizarea vehiculului respectiv până când se remediază cauza încălcării. Statele membre îl pot obliga pe conducătorul auto să ia o perioadă zilnică de repaus. De asemenea, după caz, statele membre pot să procedeze la retragerea, suspendarea și aplicarea de restricții în ceea ce privește licența întreprinderii, în cazul în care întreprinderea în cauză este stabilită în statul membru respectiv, sau să procedeze la retragerea, suspendarea și aplicarea de restricții în ceea ce privește permisul de conducere al conducătorului auto. Comisia elaborează în conformitate cu procedura de la articolul 24 alineatul (2) orientări cu scopul de a promova aplicarea armonizată a dispozițiilor prezentului articol.

#### **Art. 22**

**(1) Statele membre lucrează în strânsă cooperare și își acordă fără întârzieri nejustificate asistență reciprocă pentru a facilita aplicarea uniformă a prezentului regulament și asigurarea cu eficacitate a respectării acestuia, în conformitate cu cerințele stabilite la articolul 8 din Directiva 2006/22/CE.**

(2) Autoritățile competente din statele membre își comunică periodic toate informațiile disponibile privind:

a) încălcările normelor din capitolul II comise de către persoanele nerezidente și orice sancțiuni aplicate pentru astfel de încălcări;

b) sancțiunile aplicate de către un stat membru rezidenților săi pentru astfel de încălcări comise în alte state membre.

**c) alte informații specifice, inclusiv clasificarea întreprinderii în funcție de gradul de risc, care pot avea consecințe pentru respectarea prezentului regulament.**

(3) Fiecare stat membru trimite periodic Comisiei informațiile relevante cu privire la interpretarea și aplicarea la nivel național a dispozițiilor prezentului regulament, iar Comisia le trimite celorlalte state membre în format electronic.

**(3a) În scopul schimbului de informații în cadrul prezentului regulament, statele membre recurg la organismele de legătură intracomunitară desemnate în temeiul articolului 7 din Directiva 2006/22/CE.**

**(3b) Cooperarea administrativă și asistența reciprocă se furnizează cu titlu gratuit.**

(4) Comisia facilitează dialogul între statele membre cu privire la interpretarea și aplicarea la nivel național a prezentului regulament prin intermediul comitetului prevăzut la articolul 24 alineatul (1).

#### **Art. 23**

Comunitatea inițiază cu țările terțe negocieri care s-ar dovedi necesare pentru aplicarea prezentului regulament.

#### **Art. 23a**

**(1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol.**

**(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 8a se conferă Comisiei pentru o perioadă de cinci ani de la 20 august 2020.**

Comisia elaborează un raport privind delegarea de competențe cu cel puțin nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cu cel puțin trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.

(3)Delegarea de competențe menționată la articolul 8a poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.

(4)Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legislație.

(5)De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

(6)Un act delegat adoptat în temeiul articolului 8a intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

#### Art. 24

(1)Comisia este asistată de un comitet înființat în temeiul articolului 18 alineatul (1) din Regulamentul (CEE) nr. 3821/85.

(2)În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului.

(2a)În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

(3)Comisia își stabilește regulamentul de procedură.

#### Art. 25

(1)La cererea unui stat membru sau din proprie inițiativă, Comisia:

a)examinează cazurile în care apar diferențe în aplicarea și verificarea respectării dispozițiilor prezentului regulament, în special în ceea ce privește durata de conducere, pauzele și perioadele de repaus;

b)clarifică dispozițiile prezentului regulament pentru a promova o abordare comună.

(2)În cazurile menționate la alineatul (1) litera (b), Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru a stabili abordări comune.

Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 24 alineatul (2a).

### CAPITOLUL VI: DISPOZIȚII FINALE

#### Art. 26

Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 se modifică după cum urmează:

1.Articolul 2 se înlocuiește cu următorul text:

"Articolul 2

În sensul prezentului regulament, se aplică definițiile prevăzute la articolul 4 din

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 și de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. **3821/85** și (CE) nr. **2135/98** ale Consiliului (\*).

(\*JO L 102, 11.4.2006, p. 1"

**2.**La articolul 3, alineatele (1), (2) și (3) se înlocuiesc cu următorul text:

"(1)Aparatul de înregistrare se instalează și se folosește la bordul vehiculelor înmatriculate în statele membre care le folosesc pentru transportul rutier de călători sau mărfuri, cu excepția vehiculelor prevăzute la articolul 3 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006. Vehiculele menționate la articolul 16 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 și vehiculele care erau excluse din domeniul de aplicare al Regulamentului (CEE) nr. **3820/85**, dar care nu mai sunt excluse în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 561/2006, se pot conforma acestei obligații până la 31 decembrie 2007.

(2)Statele membre pot excepta de la aplicarea prezentului regulament vehiculele menționate la articolul 13 alineatele (1) și (3) din Regulamentul (CEE) nr. 561/2006.

(3)Statele membre, după autorizarea din partea Comisiei, pot excepta de la aplicarea prezentului regulament vehiculele folosite pentru operațiunile de transport prevăzute la articolul 14 din Regulamentul (CEE) nr. 561/2006."

**3.**La articolul 14, alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

"(2)Întreprinderea păstrează, în ordine cronologică și într-o formă lizibilă, foile de înregistrare, precum și imprimatele scoase de fiecare dată când acestea se prezintă în conformitate cu articolul 15 alineatul (1), timp de cel puțin un an după ce au fost folosite și pune la dispoziția conducătorilor auto interesați o copie, la cererea acestora. De asemenea, întreprinderea pune la dispoziția conducătorilor auto interesați, la cererea acestora, o copie a informațiilor descărcate de pe cardul conducătorilor auto, precum și versiunile imprimate ale acestor copii. Foile de înregistrare, imprimatele scoase și informațiile descărcate se prezintă sau se înmânează inspectorului autorizat, la cerere."

**4.**Articolul 15 se modifică după cum urmează:

- la alineatul (1), se adaugă următorul paragraf:

"În caz de deteriorare sau de proastă funcționare a cardului conducătorului auto sau în cazul în care acesta nu este în posesia cardului, conducătorul auto:

a)la începutul traseului, imprimă informațiile detaliate privind vehiculul pe care îl conduce și pe foaia scoasă trebuie să figureze:

(i)informațiile detaliate care permit identificarea conducătorului auto (numele, numărul cardului de conducător auto sau al permisului de conducere), inclusiv semnătura;

(ii)perioadele prevăzute la alineatul (3) liniuța a doua, literele (b), (c) și (d);

b)la sfârșitul traseului, imprimă informațiile privind perioadele de timp înregistrate de aparatul de înregistrare, înregistrează toate perioadele consacrate altei activități, perioadele de disponibilitate și de repaus efectuate de la imprimatul scos la începutul traseului, atunci când aceste informații nu au fost înregistrate de tahograf, marchează pe document datele detaliate care permit identificarea conducătorului auto (numele, numărul cardului de conducător auto sau a permisului de conducere), inclusiv semnătura."

- la alineatul (2), paragraful al doilea se înlocuiește cu următorul text:

"Atunci când conducătorul auto este în imposibilitate de a folosi aparatura montată la bordul vehiculului ca urmare a faptului că nu se află în vehicul, perioadele de timp indicate la alineatul (3) liniuța a doua literele (b), (c) și (d):


a)în cazul în care vehiculul este echipat cu un aparat de înregistrare în conformitate cu anexa I, se înscriu pe foaia de înregistrare manual, automat sau în orice alt fel, lizibil și fără


a murdări foaia, sau

b) în cazul în care vehiculul este echipat cu un aparat de înregistrare în conformitate cu anexa IB, se înscrie pe cardul conducătorului auto cu ajutorul funcției de introducere manuală oferită de aparatul de înregistrare.

Atunci când la bordul vehiculului echipat cu un aparat de control în conformitate cu anexa I B se află mai mulți conducători auto, fiecare conducător auto se asigură că propriul card de conducător auto este introdus în deschiderea corespunzătoare a tahografului.";

- la alineatul (3), literele (b) și (c) se înlocuiesc cu următorul text:

"b) se înțelege prin «altă muncă» orice altă activitate în afară de cea de conducere, definită la articolul 3 litera (a) din Directiva **2002/15/CE** a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2002 privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier (\*), precum și orice activitate desfășurată pentru același sau un alt angajator din sectorul transporturilor sau din afara acestui sector; aceste activități se înregistrează cu semnul ;

c) «disponibilitatea», definită la articolul 3 litera (b) din Directiva **2002/15/CE**, se înregistrează cu semnul .

(\* ) JO L 80, 23.3.2002, p. 35"

- alineatul (4) se elimină;

- alineatul (7) se înlocuiește cu următorul text:

"(7) \_

a) Atunci când conducătorul auto conduce un vehicul echipat cu un aparat de înregistrare în conformitate cu anexa I, acesta trebuie să fie în măsură să prezinte, la cererea unui inspector de control:

(i) foile de înregistrare din săptămâna în curs și cele pe care le-a utilizat pe parcursul celor 15 zile precedente;

(ii) cardul de conducător auto în cazul în care este titularul unui asemenea card și

(iii) orice informație introdusă manual și orice imprimat scos în timpul săptămânii în curs și în timpul celor cincisprezece zile precedente, în conformitate cu prezentul regulament și cu Regulamentul (CE) nr. 561/2006.

Cu toate acestea, după 1 ianuarie 2008, duratele prevăzute la punctele (i) și (iii) se referă la ziua în curs și la o perioadă precedentă de douăzeci și opt de zile.

b) Atunci când conducătorul auto conduce un vehicul echipat cu un aparat de înregistrare în conformitate cu anexa I B, acesta trebuie să fie în măsură să prezinte, la cererea unui inspector de control:

(i) cardul de conducător auto al cărui titular este;

(ii) orice informație introdusă manual și orice imprimat scos în timpul săptămânii în curs și în timpul celor cincisprezece zile precedente, în conformitate cu prezentul regulament și cu Regulamentul (CE) nr. 561/2006 și

(iii) foile de înregistrare corespunzătoare aceleiași perioade precum cea prevăzută la punctul (ii), în cazul în care acesta ar fi condus, pe parcursul acestei perioade, un vehicul echipat cu un aparat de înregistrare în conformitate cu anexa I.

Cu toate acestea, după 1 ianuarie 2008, duratele prevăzute la punctul (ii) se referă la ziua în curs și la o perioadă precedentă de douăzeci și opt de zile de zile.

c) Un inspector de control autorizat poate verifica respectarea Regulamentului (CE) nr. 561/2006 prin analizarea foilor de înregistrare, a datelor afișate sau imprimate care au fost

înregistrate de aparatul de înregistrare sau de cardul conducătorului auto sau, în lipsa acestora, prin analizarea oricărui document justificativ care dovedește nerespectarea dispozițiilor, precum cele prevăzute la articolul 16 alineatele (2) și (3)."

#### **Art. 27**

Regulamentul (CEE) nr. **2135/98** se modifică după cum urmează:

1. La articolul 2, alineatul (1) litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

"(1)\_

a) Din a douăzeci și una zi de la data publicării Regulamentului (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 și de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. **3821/85** și (CE) nr. **2135/98** ale Consiliului (\*), vehiculele puse în circulație pentru prima dată sunt echipate cu un aparat de înregistrare în conformitate cu dispozițiile din anexa I B la Regulamentul (CEE) nr. **3821/85**.

(\* )JO L 102, 11.4.2006, p. 1"

2. La articolul 2, alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

"(2) Statele membre adoptă măsurile necesare pentru a putea elibera cardurile de conducător auto până în a douăzeci și una zi de la data publicării Regulamentului (CE) nr. 561/2006."

#### **Art. 28**

Regulamentul (CEE) nr. **3820/85** se abrogă și se înlocuiește cu prezentul regulament.

Cu toate acestea, articolul 5 alineatele (1), (2) și (4) din Regulamentul (CEE) nr. **3820/85** se aplică în continuare până la datele stabilite la articolul 15 alineatul (1) din Directiva **2003/59/CE**.

#### **Art. 29**

Prezentul regulament intră în vigoare la 11 aprilie 2007, cu excepția articolului 10 alineatul (5), a articolului 26 alineatele (3) și (4) și a articolului 27, care intră în vigoare la 1 mai 2006.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.





UNIUNEA EUROPEANĂ



Instrumente Structurale  
2014-2020

Proiect co-finantat din Programul Operational Capital Uman 2014-2020

## **Fondul Social European**

### **Programul Operational Capital Uman 2014-2020**

**Axa prioritara 3: Locuri de munca pentru toti**

**Prioritatea de investitii 10.iii:** Imbunatatirea accesului egal la invatarea pe tot parcursul vietii pentru toate grupurile de varsta intr-un cadru formal, non-formal sau informal, actualizarea cunostintelor, a aptitudinilor si a competentelor fortei de munca si promovarea unor cai de invatare flexibile, inclusiv prin orientare profesionala si prin validarea competentelor dobandite

**Obiectivul specific 3.12.:** Imbunatatirea nivelului de cunostinte/ competente/ aptitudini aferente sectoarelor economice/ domeniilor identificate conform SNC si SNCDI ale angajatilor

**Titlu proiect:** TRANS-FORM - Imbunatatirea nivelului de competente ale angajatilor din domeniul distributiei pentru ocuparea sustenabila si de calitate a fortei de munca

**ID MySMIS:** 127802

**Nr contract finantare:** POCU/464/3/12/127802

**Nr. inregistrare OIRPOSDRU Regiunea Sud-Vest Oltenia:** 16287/17.10.2019

## **2. REGULAMENTUL (UE) NR. 165/2014 DIN 4 FEBRUARIE 2014 PRIVIND TAHOGRAFELE ÎN TRANSPORTUL RUTIER, ACTUALIZAT ȘI EXPLICAT**

**- VERSIUNEA ACTUALIZATĂ CU  
REGULAMENTUL 1054/2020**



UNIUNEA EUROPEANĂ

Proiect co-finanțat din Programul Operational Capital Uman 2014-2020



## Fondul Social European

### Programul Operational Capital Uman 2014-2020

**Axa prioritara 3: Locuri de munca pentru toti**

**Prioritatea de investitii 10.iii: Imbunatatirea accesului egal la invatarea pe tot parcursul vietii** pentru toate grupurile de varsta intr-un cadru formal, non-formal sau informal, actualizarea cunostintelor, a aptitudinilor si a competentelor fortei de munca si promovarea unor cai de invatare flexibile, inclusiv prin orientare profesionala si prin validarea competentelor dobandite

**Obiectivul specific 3.12.: Imbunatatirea nivelului de cunostinte/ competente/ aptitudini aferente sectoarelor economice/ domeniilor identificate conform SNC si SNCDI ale angajatilor**

**Titlu proiect:** TRANS-FORM - Imbunatatirea nivelului de competente ale angajatilor din domeniul distributiei pentru ocuparea sustenabila si de calitate a fortei de munca

**ID MySMIS:** 127802

**Nr contract finantare:** POCU/464/3/12/127802

**Nr. inregistrare OIRPOSDRU Regiunea Sud-Vest Oltenia:** 16287/17.10.2019

## REGULAMENTUL (UE) NR. 165/2014 din 4 februarie 2014 privind tahografele în transportul rutier, actualizat și explicat

- versiunea actualizată cu Regulamentul 1054/2020 -

### Notă

Dispozițiile introduse prin Regulamentul 1054/2020 sunt prezentate cu **caractere îngroșate de culoare roșie**.

Unde există clarificări, acestea sunt prezentate în casetă, după textul articolului/paragrafului în cauza<sup>1</sup>.

### PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 91,

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European,

după consultarea Comitetului Regiunilor,

<sup>1</sup> A se avea în vedere declarația de declinare a responsabilității a Comisiei Europene: "Acest set de întrebări și răspunsuri a fost pregătit de serviciile Comisiei și nu angajează Comisia Europeană. Numai Curtea de Justiție a Uniunii Europene are competența de a formula interpretări obligatorii ale dreptului Uniunii. În acest context, trebuie notat faptul că articolul 8 alineatul (8) și articolul 8 alineatul (8a) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006, abordate în întrebările 1-6, fac în prezent obiectul unei proceduri de anulare în fața Curții de Justiție. Exemplele oferite sunt doar ilustrative, iar lista de exemple concrete va fi completată progresiv"

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

(1)Regulamentul (CEE) nr. **3821/85** al Consiliului stabilește dispoziții referitoare la construirea, instalarea, folosirea și testarea tahografelor. Respectivul regulament a fost modificat în mod substanțial de mai multe ori. Pentru a asigura o mai mare claritate, dispozițiile sale principale ar trebui, prin urmare, simplificate și restructurate.

(2)Experiența a arătat că, pentru a se asigura eficacitatea și eficiența sistemului de tahografe, ar trebui îmbunătățite anumite elemente tehnice și proceduri de control.

(3)Anumite vehicule sunt exceptate de la aplicarea dispozițiilor Regulamentului (CE) nr. **561/2006** al Parlamentului European și al Consiliului. Pentru a se asigura coerența, ar trebui să existe de asemenea posibilitatea exceptării unor astfel de vehicule de la domeniul de aplicare al prezentului regulament.

(4)Tahografele ar trebui instalate în vehiculele cărora li se aplică Regulamentul (CE) nr. **561/2006**. Anumite vehicule ar trebui excluse din domeniul de aplicare al regulamentului respectiv, pentru a introduce o anumită flexibilitate, și anume vehiculele cu o masă maximă admisibilă care să nu depășească 7,5 tone care sunt utilizate pentru transportul materialelor, al echipamentului sau al mașinilor, necesare conducătorului auto în cursul activității sale și care sunt utilizate numai pe o rază de 100 km de la sediul întreprinderii, cu condiția ca principala activitate a conducătorului auto să nu fie cea de conducere a unui astfel de vehicul. Pentru a se asigura coerența dintre exceptările relevante prevăzute în Regulamentul (CE) nr. **561/2006** și pentru a se reduce sarcina administrativă care revine întreprinderilor de transport, respectând în același timp obiectivele regulamentului respectiv, ar trebui revizuite anumite distanțe maxime permise prevăzute în respectivele exceptări.

(5)Comisia va examina posibilitatea prelungirii perioadei de valabilitate a adaptorului pentru vehiculele M1 și N1 până în 2015 și va avea în vedere în continuare o soluție pe termen lung pentru vehiculele M1 și N1 înainte de 2015.

(6)Comisia ar trebui să aibă în vedere includerea senzorilor de greutate în vehiculele grele de marfă și ar trebui să evalueze potențialul senzorilor de greutate de a contribui la mai buna respectare a legislației în domeniul transportului rutier.

(7)Utilizarea tahografelor conectate la un sistem global de navigație prin satelit este un mijloc adecvat și eficient din punctul de vedere al costurilor care permite înregistrarea automată a poziției unui vehicul în anumite puncte în timpul zilei de lucru pentru a veni în sprijinul agenților de control atunci când efectuează controale și ar trebui, prin urmare, prevăzută.

(8)În hotărârea sa în cauza C-394/92 Michielsen and Geybels Transport Service, Curtea de Justiție a furnizat o definiție a termenului "zi de lucru", iar autoritățile de control ar trebui să interpreteze dispozițiile prezentului regulament în lumina respectivei definiții. "Ziua de lucru" începe în momentul în care conducătorul auto își activează tahograful după o perioadă de repaus săptămânal sau zilnic sau, în cazul în care repausul zilnic este divizat în perioade distincte, după o perioadă de repaus cu durata de cel puțin nouă ore. "Ziua de lucru" se încheie la începutul unei perioade de repaus zilnic sau, în cazul în care repausul zilnic este divizat în perioade distincte, la începutul perioadei de repaus de minimum nouă ore consecutive.

(9)Directiva **2006/22/CE** a Parlamentului European și a Consiliului prevede ca statele membre să efectueze un număr minim de controale în trafic. Comunicarea la distanță între tahograf și autoritățile de control în scopul controalelor în trafic facilitează efectuarea de controale selective în trafic care permit reducerea sarcinii administrative generate de controalele aleatorii ale întreprinderilor de transport și, prin urmare, ar trebui prevăzută.

(10)Sistemele de transport inteligente (STI) pot contribui la găsirea unor soluții la provocările cu care se confruntă politica europeană în domeniul transporturilor, cum ar fi volumul în creștere al transportului rutier și congestiile, precum și consumul tot mai mare de energie. Ar trebui, prin urmare, ca tahografele să fie echipate cu interfețe standardizate, pentru a se asigura interoperabilitatea acestora cu aplicațiile STI.

(11) Ar trebui acordată prioritate dezvoltării unor aplicații care să îi ajute pe conducătorii auto să interpreteze datele înregistrate de tahograf, pentru ca aceștia să fie în măsură să respecte legislația socială.

(12) Securitatea tahografului și a sistemului în ansamblu este esențială pentru a se asigura obținerea de date fiabile. Prin urmare, producătorii ar trebui să proiecteze, să testeze și să revizuiască în mod continuu tahograful pe parcursul ciclului său de viață, pentru a preveni, detecta și reduce vulnerabilitățile în materie de securitate.

(13) Testarea pe teren a unui tahograf care nu a fost încă omologat de tip permite ca aparatura să fie testată în situații reale, înainte ca aceasta să fie introdusă la scară largă, permițând astfel îmbunătățiri mai rapide. Ar trebui, prin urmare, să se autorizeze testele efectuate pe teren, cu condiția ca participarea la aceste teste și respectarea Regulamentului (CE) nr. **561/2006** să fie monitorizate și controlate în mod eficace.

(14) Având în vedere importanța menținerii celui mai ridicat nivel de securitate posibil, certificatele de securitate ar trebui să fie emise de un organism de certificare recunoscut de consiliul de administrație în cadrul "Acordului de recunoaștere reciprocă a certificatelor de evaluare a securității informatice" al Grupului înalților funcționari pentru securitatea sistemelor informatice (SOG-IS).

În contextul relațiilor internaționale cu țările terțe, Comisia nu ar trebui să recunoască niciun organism de certificare în sensul prezentului regulament fără ca organismul respectiv să ofere condiții de evaluare a securității similare celor prevăzute de Acordul de recunoaștere reciprocă. În acest sens, ar trebui luat în considerare recomandarea consiliului de administrație.

(15) Montatorii și atelierelor joacă un rol important în asigurarea securității tahografelor. Este, prin urmare, necesar să se prevadă anumite cerințe minime privind bonitatea acestora și pentru aprobarea și auditul acestora. În plus, statele membre ar trebui să adopte măsuri corespunzătoare pentru a se asigura că sunt prevenite conflictele de interese între montatori sau ateliere și întreprinderile de transport. Nicio dispoziție din prezentul regulament nu împiedică statele membre să asigure aprobarea, controlul și certificarea acestora, prin intermediul procedurilor stabilite în Regulamentul (CE) nr. **765/2008** al Parlamentului European și al Consiliului, cu condiția îndeplinirii criteriilor minime prevăzute în prezentul regulament.

(16) Pentru a se garanta o mai mare eficacitate a examinării și a controlului cardurilor de conducător auto și pentru a se facilita activitatea agenților de control, ar trebui să se instituie registre electronice naționale și să se prevadă interconectarea acestora.

(17) Atunci când verifică unicitatea cardurilor de conducător auto, statele membre ar trebui să utilizeze procedurile incluse în Recomandarea **2010/19/UE** a Comisiei.

(18) Ar trebui avută în vedere situația specială în care un stat membru ar trebui să fie în măsură să furnizeze unui conducător auto care nu are reședința curentă într-un stat membru sau într-o țară care este parte contractantă la **Acordul european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale din 1 iulie 1970** (denumit în continuare "Acordul AETR") un card temporar care nu poate fi reînnoit. În astfel de cazuri, statele membre în cauză urmează să aplice integral dispozițiile relevante ale prezentului regulament.

(19) În plus, ar trebui să fie posibil ca un stat membru să emită carduri de conducător auto conducătorilor auto care au reședința pe teritoriul lor chiar și atunci când tratatele nu se aplică anumitor părți. În astfel de cazuri, statele membre în cauză urmează să aplice integral dispozițiile relevante ale prezentului regulament.

(20) Modificările tahografelor și noile tehnici de manipulare reprezintă o provocare continuă pentru agenții de control. Pentru a se asigura un control mai eficace și pentru consolidarea armonizării abordărilor privind controlul în întreaga Uniune, ar trebui să se adopte o metodologie comună pentru formarea profesională inițială și continuă a agenților de control.

(21)Înregistrarea datelor de către tahograf, precum și tehnologiile în stadiu de dezvoltare pentru înregistrarea datelor referitoare la poziție, comunicarea la distanță și interfața cu STI vor presupune prelucrarea de date cu caracter personal. În consecință, se aplică normele relevante ale Uniunii, în special cele stabilite în Directiva **95/46/CE** a Parlamentului European și a Consiliului și Directiva **2002/58/CE** a Parlamentului European și a Consiliului.

(22)Pentru a permite concurența loială în dezvoltarea aplicațiilor legate de tahograf, drepturile de proprietate intelectuală și brevetele referitoare la transmiterea datelor în sau din tahograf ar trebui să fie disponibile tuturor cu scutire de redevențe.

(23)Acolo unde este aplicabil, datele care fac obiectul schimbului pe parcursul comunicării cu autoritățile de control din statele membre ar trebui să respecte standardele internaționale relevante, precum setul de standarde referitoare la comunicațiile specializate cu rază scurtă de acțiune stabilite de Comitetul European de Standardizare.

(24)Pentru a se garanta o concurență loială pe piața internă a transportului rutier și pentru a se transmite un semnal clar conducătorilor auto și întreprinderilor de transport, ar trebui ca statele membre să impună, în conformitate cu categoriile de încălcări definite de Directiva **2006/22/CE**, sancțiuni efective, proporționale, cu efect de descurajare și nondiscriminatorii, fără a aduce atingere principiului subsidiarității.

(25)Statele membre ar trebui să se asigure că selectarea vehiculelor pentru inspecție se efectuează fără discriminare pe temeiul cetățeniei conducătorului auto sau al țării de înmatriculare sau de punere în circulație a vehiculului comercial.

(26)În interesul punerii în aplicare clare, eficace, proporționale și uniforme a normelor sociale în domeniul transportului rutier, autoritățile statelor membre ar trebui să aplice normele de o manieră uniformă.

(27)Fiecare stat membru ar trebui să informeze Comisia despre orice constatări pe care le face cu privire la disponibilitatea dispozitivelor frauduloase sau a instalațiilor pentru manipularea tahografului, inclusiv cele oferite prin internet, iar Comisia ar trebui să informeze toate celelalte state membre despre aceste constatări.

(28)Comisia ar trebui să își mențină în continuare serviciul de asistență tehnică online care permite conducătorilor auto, întreprinderilor de transport, autorităților de control și montatorilor, atelierelor și producătorilor de vehicule aprobați să transmită întrebări și preocupări legate de tahograful digital, inclusiv cu privire la noi tipuri de manipulări sau de fraudă.

(29)Prin adaptarea **Acordului AETR**, utilizarea tahografului digital a devenit obligatorie pentru vehicule înmatriculate în țări terțe care sunt semnatare ale **Acordului AETR**. Ținând seama de faptul că țările respective sunt afectate în mod direct de modificările tahografului introduse prin prezentul regulament, acestea ar trebui să aibă posibilitatea de a participa la un dialog privind aspectele tehnice, inclusiv în ceea ce privește sistemul pentru schimbul de informații cu privire la cardurile de conducător auto și la cardurile de atelier. Prin urmare, ar trebui instituit un forum privind tahograful.

(30)În vederea asigurării unor condiții uniforme de punere în aplicare a prezentului regulament, ar trebui să se confere competențe de executare Comisiei în ceea ce privește cerințele, funcțiile de afișare și de avertizare și omologarea de tip a tahografelor, precum și în ceea ce privește dispozițiile detaliate pentru tahografele inteligente; procedurile de urmat pentru efectuarea testelor pe teren și formularele de utilizat în vederea monitorizării acestor teste pe teren; formularul standard pentru declarația scrisă care prezintă motivele îndepărtării sigiliului; procedurile și specificațiile comune necesare pentru interconectarea registrelor electronice; metodologia care precizează conținutul formării inițiale și continue a agenților de control. Respectivele competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. **182/2011** al Parlamentului European și al Consiliului.

(31)Actele de punere în aplicare adoptate în scopul prezentului regulament, care vor înlocui dispozițiile din anexa I B la Regulamentul (CEE) nr. **3821/85** și alte măsuri de punere în aplicare, ar trebui să fie adoptate până la 2 martie 2016. Cu toate acestea, dacă, dintr-un

motiv sau altul, actele de punere în aplicare respective nu au fost adoptate la timp, continuitatea necesară ar trebui asigurată prin măsuri tranzitorii.

(32) Actele de punere în aplicare menționate în prezentul regulament nu ar trebui adoptate de către Comisie în cazul în care comitetul menționat în prezentul regulament nu emite un aviz cu privire la proiectul de act de punere în aplicare prezentat de Comisie.

(33) În contextul aplicării **Acordului AETR**, trimerile la Regulamentul (CEE) nr. **3821/85** ar trebui considerate ca trimiteri la prezentul regulament. Uniunea va avea în vedere să fie luate măsurile necesare în cadrul Comisiei Economice pentru Europa a Națiunilor Unite pentru a asigura coerența necesară între prezentul regulament și **Acordul AETR**.

(34) Autoritatea Europeană pentru Protecția Datelor a fost consultată în conformitate cu articolul 28 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. **45/2001** al Parlamentului European și al Consiliului și a emis un aviz la 5 octombrie 2011.

(35) Prin urmare, Regulamentul (CEE) nr. **3821/85** ar trebui abrogat,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

## CAPITOLUL I: PRINCIPII, DOMENIU DE APLICARE ȘI CERINȚE

### Art. 1: Obiect și principii

(1) **Prezentul regulament stabilește obligații și cerințe cu privire la construirea, instalarea, folosirea, testarea și controlul tahografelor utilizate în transportul rutier, cu scopul de a verifica respectarea Regulamentelor (CE) nr. **561/2006**, (CE) nr. **1071/2009** , (CE) nr. **1072/2009**, (CE) nr. **1073/2009** ale Parlamentului European și ale Consiliului, a Directivei **2002/15/CE** a Parlamentului European și a Consiliului, a Directivelor **92/6/CEE** și **92/106/CEE** ale Consiliului și, în măsura în care este vizată detașarea lucrătorilor în transportul rutier, a Directivelor **96/71/CE**, **2014/67/UE** și (UE) **2020/1057** ale Parlamentului European și ale Consiliului.**

**Tahografele respectă cerințele prezentului regulament în ceea ce privește construirea, instalarea, folosirea și testarea.**

**Acest nou paragraf (1) se aplică începând cu data de 20 august 2020.**

(2) Prezentul regulament stabilește condițiile și cerințele conform cărora informațiile și datele, altele decât datele cu caracter personal, înregistrate, prelucrate sau stocate de tahografe pot fi utilizate în alte scopuri decât verificarea conformității cu actele menționate la alineatul (1).

### Art. 2: Definiții

(1) În sensul prezentului regulament, se aplică definițiile prevăzute la articolul 4 din Regulamentul (CE) nr. **561/2006**.

(2) Pe lângă definițiile menționate la alineatul (1), în sensul prezentului regulament se aplică următoarele definiții:

**a) "tahograf" sau "aparatură de înregistrare"** înseamnă echipamente destinate instalării la bordul vehiculelor rutiere pentru a afișa, a înregistra, a imprima, a stoca și a furniza în mod automat sau semiautomat detalii privind mișcarea acestor vehicule, inclusiv viteza unor astfel de vehicule, în conformitate cu articolul 4 alineatul (3), și detalii privind anumite perioade de activitate ale conducătorilor lor auto;

**b) "unitate montată pe vehicul"** înseamnă tahograful, cu excepția senzorului de mișcare și a cablurilor cu care este conectat senzorul de mișcare. Unitatea montată pe vehicul poate fi o unitate unică sau mai multe unități distribuite în vehicul, cu condiția de a respecta cerințele de securitate prevăzute de prezentul regulament; unitatea montată pe vehicul include, printre altele, o unitate de prelucrare, o memorie de date, o funcție de măsurare a timpului, două dispozitive de interfață pentru card inteligent pentru conducătorul auto și copilot, o imprimantă, un afișaj, conectori și

dispozitive pentru înregistrarea de date de către utilizator;

**c)"senzor de mișcare"** înseamnă o parte a tahografului care furnizează un semnal reprezentând viteza vehiculului și/sau distanța parcursă;

**d)"card de tahograf"** înseamnă un card inteligent destinat utilizării împreună cu tahograful, care permite tahografului să identifice rolul posesorului cardului și permite transferul și stocarea de date;

**e)"foaie de înregistrare"** înseamnă o foaie concepută pentru a accepta și păstra date înregistrate, amplasată într-un tahograf analogic și pe care dispozitivele de inscripționare ale tahografului analogic înscriu în mod continuu informațiile care trebuie înregistrate;

**f)"card de conducător auto"** înseamnă un card de tahograf emis de autoritățile unui stat membru unui anumit conducător auto, care identifică conducătorul auto și permite stocarea datelor privind activitatea acestuia;

**g)"tahograf analogic"** înseamnă un tahograf care utilizează o foaie de înregistrare în conformitate cu prezentul regulament;

**h)"tahograf digital"** înseamnă un tahograf care utilizează un card de tahograf în conformitate cu prezentul regulament;

**i)"card de control"** înseamnă un card de tahograf emis de autoritățile unui stat membru autorității naționale de control competente, care identifică organismul de control și, opțional, agentul de control și care permite accesul la datele stocate în memorie sau pe cardul de conducător auto și, opțional, pe cardul de atelier în vederea citirii, a tipăririi și/sau a descărcării acestora;

**j)"card al societății"** înseamnă un card de tahograf emis de autoritățile unui stat membru unei întreprinderi de transport obligată să utilizeze vehicule echipate cu un tahograf, care identifică întreprinderea de transport și permite afișarea, descărcarea și imprimarea datelor, stocate în tahograf, care au fost blocate de respectiva întreprindere de transport;

**k)"card de atelier"** înseamnă un card de tahograf emis de autoritățile unui stat membru personalului desemnat al unui producător de tahografe, montator, producător de vehicule sau atelier aprobat de statul membru respectiv, care identifică titularul cardului și permite testarea, calibrarea și activarea tahografelor și/sau descărcarea din acestea;

**l)"activare"** înseamnă etapa în care tahograful devine complet operațional și asigură toate funcțiile, inclusiv funcțiile de securitate, prin utilizarea unui card de atelier;

**m)"calibrarea"** unui tahograf digital înseamnă actualizarea sau confirmarea parametrilor vehiculului, inclusiv identificarea și caracteristicile vehiculului, care urmează să fie stocați în memoria de date prin utilizarea unui card de atelier;

**n)"descărcarea"** dintr-un tahograf digital înseamnă copierea, împreună cu semnătura digitală, a unei părți sau a unui set complet de fișiere de date înregistrate în memoria de date a unității montate pe vehicul sau în memoria cardului de tahograf, cu condiția ca acest proces să nu modifice sau să șteargă eventuale date stocate;

**o)"eveniment"** înseamnă o operațiune anormală detectată de tahograful digital care poate decurge dintr-o tentativă de fraudă;

**p)"anomalie"** înseamnă o operațiune anormală detectată de tahograful digital care poate decurge dintr-un deranjament sau o defecțiune a aparatului;

**q)"instalare"** înseamnă montarea unui tahograf într-un vehicul;

**r)"card nevalabil"** înseamnă un card pentru care s-a detectat o anomalie sau a cărui autentificare inițială a eșuat sau a cărui dată de început al valabilității nu a fost încă atinsă sau a cărui dată de expirare a fost depășită;

**s)"inspecție periodică"** înseamnă un set de operațiuni realizate pentru a verifica dacă tahograful funcționează corespunzător, dacă reglajele acestuia corespund parametrilor vehiculului și dacă nu au fost atașate dispozitive de manipulare la tahograf;

**t)"reparație"** înseamnă orice reparație efectuată la un senzor de mișcare sau la o unitate montată pe vehicul care impune deconectarea de la sursa de alimentare cu electricitate sau deconectarea de la alte componente ale tahografului sau deschiderea senzorului de mișcare sau a unității montate pe vehicul;

**u)"omologarea de tip"** înseamnă un proces de certificare de către un stat membru, conform articolului 13, a faptului că tahograful, componentele sale relevante sau cardul de tahograf care urmează să fie introduse pe piață îndeplinesc cerințele prezentului regulament;

**v)"interoperabilitate"** înseamnă capacitatea sistemelor și a proceselor de lucru care se află la baza acestora de a face schimb de date și de a partaja informații;

**w)"interfață"** înseamnă un dispozitiv între sisteme care asigură mijlocul prin care acestea se pot conecta și pot interacționa;

**x)"măsurarea timpului"** înseamnă o înregistrare digitală permanentă a datei și orei UTC (timpul universal coordonat);

**y)"reglarea orei"** înseamnă o reglare automată a orei curente la intervale periodice și cu o **limită** maximă de toleranță de un minut, sau o reglare efectuată în timpul calibrării;

**z)"standard deschis"** înseamnă un standard prevăzut într-un document cu specificațiile standardului, disponibil gratuit sau contra unei taxe nominale, care poate fi copiat, distribuit sau utilizat fără taxă sau contra unei taxe nominale.

### **Art. 3: Domeniul de aplicare**

(1)Tahografele se instalează și se folosesc la bordul vehiculelor înmatriculate în statele membre, folosite pentru transportul rutier de călători sau mărfuri și cărora li se aplică Regulamentul (CE) nr. **561/2006**.

(2)Statele membre pot excepta de la aplicarea prezentului regulament vehiculele menționate la articolul 13 alineatele (1) și (3) din Regulamentul (CE) nr. **561/2006**.

(3)Statele membre pot excepta de la aplicarea prezentului regulament vehiculele folosite pentru operațiunile de transport, cărora li s-a acordat dreptul de a beneficia de o derogare în conformitate cu articolul 14 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. **561/2006**.

Statele membre pot excepta de la aplicarea prezentului regulament vehiculele folosite pentru operațiunile de transport cărora li s-a acordat dreptul de a beneficia de o derogare în conformitate cu articolul 14 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. **561/2006**; statele membre notifică de îndată Comisia cu privire la aceasta.

**(4)În termen de cel mult trei ani de la sfârșitul anului intrării în vigoare a dispozițiilor detaliate menționate la articolul 11 al doilea paragraf, următoarele categorii de vehicule care circulă într-un stat membru diferit de statul lor membru de înmatriculare se echipază cu un tahograf inteligent, astfel cum se prevede la articolele 8, 9 și 10 din prezentul regulament:**

**a)vehiculele echipate cu un tahograf analogic;**

**b)vehiculele echipate cu un tahograf digital conform cu specificațiile din anexa IB la Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 valabile până la 30 septembrie 2011;**

**c)vehiculele echipate cu un tahograf digital conform cu specificațiile din anexa IB la Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 valabile de la 1 octombrie 2011; și**

**d)vehiculele echipate cu un tahograf digital conform cu specificațiile din anexa IB la**



**Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 valabile de la 1 octombrie 2012.**

**(4a) În termen de cel mult patru ani de la intrarea în vigoare a dispozițiilor detaliate menționate la articolul 11 al doilea paragraf, vehiculele care sunt echipate cu un tahograf inteligent conform cu specificațiile din anexa IC la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/799 al Comisiei și care circulă într-un stat membru diferit de statul lor membru de înmatriculare se echipează cu un tahograf inteligent, astfel cum se prevede la articolele 8, 9 și 10 din prezentul regulament.**

**Aceste noi paragrafe (4, 4a) se aplică începând cu data de 20 august 2020. Punerea lor în aplicare se detaliază la Articolul 11.**

**(5) În cazul operațiunilor de transport național, statele membre pot cere instalarea și folosirea tahografelor în conformitate cu prezentul regulament pentru vehicule în cazul cărora instalarea și utilizarea acestei aparaturi nu este necesară conform alineatului (1).**

#### **Art. 4: Cerințe și date de înregistrat**

**(1) Tahografele, inclusiv componentele externe, cardurile de tahograf și foile de înregistrare îndeplinesc cerințe stricte de ordin tehnic și de alte tipuri, pentru a permite punerea în aplicare corespunzătoare a prezentului regulament.**

**(2) Tahografele și cardurile de tahograf respectă următoarele cerințe.**

Acestea:

- înregistrează date exacte și fiabile legate de conducătorul auto, de activitatea conducătorului auto și de vehicul;
- sunt sigure, în special pentru a garanta integritatea și originea sursei datelor înregistrate de și extrase din unitățile montate pe vehicule și senzorii de mișcare;
- sunt interoperabile între diferitele generații de unități montate pe vehicule și de carduri de tahograf;

**- au suficientă capacitate de memorie pentru a stoca toate datele necesare în temeiul prezentului regulament;**

**Această nouă liniuță se aplică începând cu data de 20 august 2020.**

- sunt ușor de utilizat.

**(3) Tahografele digitale înregistrează următoarele date:**

- a) distanța parcursă și viteza vehiculului;**
- b) măsurarea timpului;**
- c) puncte de poziție astfel cum sunt menționate la articolul 8 alineatul (1);**
- d) identitatea conducătorului auto;**
- e) activitatea conducătorului auto;**
- f) date privind controlul, calibrarea și repararea tahografului, inclusiv identitatea atelierului;**
- g) evenimente și anomalii.**

**(4) Tahografele analogice înregistrează cel puțin datele menționate la alineatul (3) literele (a), (b) și (e).**

**(5) Accesul la datele stocate în tahograf și pe cardul de tahograf poate fi acordat oricând:**

- a) autorităților de control competente;**
- b) întreprinderii de transport relevante, astfel încât aceasta să își poată îndeplini obligațiile legale, în special cele prevăzute la articolele 32 și 33.**

(6) Descărcarea datelor se realizează cu o întârziere minimă pentru întreprinderile de transport sau pentru conducătorii auto.

(7) Datele înregistrate de tahograf care pot fi transmise în sau din tahograf, prin metoda fără fir sau electronic, se prezintă în forma unor protocoale disponibile public, astfel cum sunt definite în standardele deschise.

(8) Pentru a se asigura că tahografele și cardurile de tahograf respectă principiile și cerințele prezentului regulament, în special ale prezentului articol, Comisia adoptă, prin acte de punere în aplicare, dispoziții detaliate necesare pentru aplicarea uniformă a prezentului articol, în special dispoziții care prevăd mijloacele tehnice pentru îndeplinirea acestor cerințe. Respectivul acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 42 alineatul (3).

(9) Dispozițiile detaliate menționate la alineatul (8) se bazează, după caz, pe standarde și garantează interoperabilitatea și compatibilitatea între diferitele generații de unități montate pe vehicule și toate cardurile de tahograf.

#### **Art. 5: Funcțiile tahografului digital**

Tahograful digital asigură următoarele funcții:

- măsurarea vitezei și a distanței;
- monitorizarea activităților conducătorului auto și a regimului de conducere;
- monitorizarea inserării și a retragerii cardurilor de tahograf;
- înregistrarea datelor introduse manual de către conducătorul auto;
- calibrarea;
- înregistrarea automată a punctelor de poziție menționate la articolul 8 alineatul (1);
- monitorizarea activităților de control;
- detectarea și înregistrarea evenimentelor și a anomaliilor;
- citirea din memoria de date și înregistrarea și stocarea în memoria de date;
- citirea de pe cardurile de tahograf, precum și înregistrarea și stocarea pe cardurile de tahograf;
- afișarea, avertizarea, tipărirea și descărcarea datelor pe dispozitive externe;
- reglarea orei și măsurarea timpului;
- comunicarea la distanță;
- gestionarea blocărilor executate de societate;
- teste integrate și autoteste.

#### **Art. 6: Afișare și avertizare**

(1) Informațiile conținute în tahografele digitale și pe cardurile de tahograf referitoare la activitățile vehiculului și la conducătorul auto și la copilot se afișează într-un mod clar, neambiguu și ergonomic.

(2) Se afișează următoarele informații:

a) ora;

b) modul de funcționare;

c) activitatea conducătorului auto:

- dacă activitatea curentă a acestuia este "conducere", timpul de conducere continuă a conducătorului auto și durata cumulată a pauzelor la momentul respectiv;
- dacă activitatea curentă este "disponibilitate/alte activități/odihnă sau pauză", durata

curentă a activității în cauză (de la selectarea acesteia) și durata curentă cumulată a pauzelor;

d) date privind avertizările;

e) date privind accesul la meniu.

Pot fi afișate informații suplimentare, cu condiția ca acestea să poată fi distinse în mod clar de informațiile solicitate la prezentul alineat.

(3) Tahografele digitale avertizează conducătorii auto la detectarea oricărui eveniment și/sau anomalii și înainte și în momentul depășirii timpului maxim permis de conducere continuă, pentru a facilita respectarea legislației relevante.

(4) Avertizările sunt vizuale și pot fi de asemenea auditive. Avertizările durează cel puțin 30 de secunde, cu excepția cazurilor în care utilizatorul confirmă luarea acestora la cunoștință prin apăsarea oricărei taste a tahografului. Motivul avertizării este afișat și rămâne vizibil până când utilizatorul confirmă luarea acesteia la cunoștință cu ajutorul unei taste sau al unei comenzi specifice a tahografului.

(5) Pentru a se asigura că tahografele respectă cerințele prezentului articol privind afișarea și avertizarea, Comisia adoptă, prin acte de punere în aplicare, dispoziții detaliate necesare pentru aplicarea uniformă a prezentului articol. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 42 alineatul (3).

#### **Art. 7: Protecția datelor**

(1) Statele membre se asigură că prelucrarea datelor cu caracter personal în contextul prezentului regulament se efectuează exclusiv în scopul verificării respectării prezentului regulament și a Regulamentelor (CE) nr. 561/2006, (CE) nr. 1071/2009, (CE) nr. 1072/2009 și (CE) nr. 1073/2009, a Directivelor 2002/15/CE, 92/6/CEE și 92/106/CEE și, în măsura în care este vizată detașarea lucrătorilor în sectorul transportului rutier, a Directivelor 96/71/CE, 2014/67/UE și (UE) 2020/1057.

(2) Statele membre se asigură, în special, că datele cu caracter personal sunt protejate împotriva utilizărilor diferite de cele strict legate de actele juridice ale Uniunii menționate la alineatul (1), în ceea ce privește:

a) utilizarea unui sistem global de navigație prin satelit (GNSS) pentru înregistrarea datelor de localizare, astfel cum se menționează la articolul 8;

b) utilizarea comunicării la distanță în scopul controlului, astfel cum se menționează la articolul 9, utilizarea tahografului cu o interfață, astfel cum se menționează la articolul 10, schimbul electronic de informații cu privire la cardurile de conducător auto, astfel cum se menționează la articolul 31, și în special orice schimb transfrontalier de astfel de date cu țări terțe; și

c) ținerea unei evidențe de către întreprinderile de transport, astfel cum se menționează la articolul 33.

(3) Tahografele digitale se proiectează în așa fel încât să asigure protecția vieții private. Se prelucrează doar datele care sunt necesare pentru îndeplinirea scopurilor menționate la alineatul (1).

(4) Proprietarii vehiculelor, întreprinderile de transport și orice altă entitate interesată respectă, acolo unde este aplicabil, dispozițiile relevante referitoare la protecția datelor cu caracter personal.

**Acest nou Articol 7 se aplică începând cu data de 20 august 2020.**

## **CAPITOLUL II: TAHOGRAFUL INTELIGENT**

**Art. 8: Înregistrarea poziției vehiculului în anumite puncte în timpul zilei de lucru**

**(1) Pentru a facilita verificarea respectării legislației relevante, poziția vehiculului se înregistrează în mod automat în următoarele puncte sau în cel mai apropiat punct de astfel de locuri, atunci când semnalul prin satelit este disponibil:**

- locul de începere a zilei de lucru;
- de fiecare dată când vehiculul trece frontiera unui stat membru;
- de fiecare dată când vehiculul desfășoară activități de încărcare sau descărcare;
- la fiecare trei ore de durată cumulată de conducere; și
- locul de încheiere a zilei de lucru.

Pentru a facilita verificarea de către autoritățile de control a respectării normelor, tahograful inteligent înregistrează, de asemenea, dacă vehiculul a fost utilizat pentru transportul de mărfuri sau de persoane, astfel cum se prevede în Regulamentul (CE) nr. 561/2006.

În acest sens, vehiculele înmatriculate pentru prima dată la 36 de luni după intrarea în vigoare a dispozițiilor detaliate menționate la articolul 11 primul paragraf sunt echipate cu un tahograf conectat la un serviciu de poziționare bazat pe un sistem de navigație prin satelit.

Cu toate acestea, înregistrarea trecerii frontierelor și a activităților suplimentare menționate la primul paragraf a doua și a treia liniuță și la al doilea paragraf se aplică vehiculelor înmatriculate pentru prima dată într-un stat membru după mai mult de doi ani de la intrarea în vigoare a dispozițiilor detaliate menționate la articolul 11 al doilea paragraf, fără a aduce atingere obligației de a moderniza anumite vehicule mai târziu, în conformitate cu articolul 3 alineatul (4).

Înregistrarea poziției autovehiculului de fiecare dată când vehiculul trece frontiera unui stat membru și de fiecare dată când vehiculul desfășoară activități de încărcare sau descărcare **va deveni obligatorie din 2 februarie 2022**. În cazul în care tahograful cu care este echipat autovehiculul nu înregistrează automat aceste poziții, ele trebuie înregistrate manual.

**(2)** În ceea ce privește conectarea tahografului la un serviciu de poziționare bazat pe un sistem de navigație prin satelit, astfel cum se menționează la alineatul (1), se utilizează numai conexiunile la serviciu care exploatează un serviciu de poziționare gratuit. Nicio dată de poziționare, alta decât cele exprimate, ori de câte ori este posibil, prin coordonate geografice pentru determinarea punctelor menționate la alineatul (1), nu se stochează în mod permanent în tahograf. Datele de poziționare care este necesar să fie stocate temporar pentru a permite înregistrarea automată a punctelor menționate la alineatul (1) sau pentru a corobora senzorul de mișcare nu sunt accesibile niciunui utilizator și se șterg automat după ce nu mai sunt necesare pentru scopurile respective.

#### **Art. 9: Detectarea timpurie la distanță a posibilelor manipulări sau abuzuri**

**(1)** Pentru a facilita efectuarea de controale în trafic selective de către autoritățile de control competente, tahografele instalate în vehiculele înmatriculate pentru prima dată la 36 de luni de la intrarea în vigoare a dispozițiilor detaliate menționate la articolul 11 sunt capabile să comunice cu respectivele autorități în timp ce vehiculul se află în mișcare.

**(2)** La trei ani de la intrarea în vigoare a dispozițiilor detaliate menționate la articolul 11 al doilea paragraf, statele membre își dotează autoritățile de control într-o măsură corespunzătoare cu echipamentele de detectare timpurie la distanță necesare pentru a permite comunicarea datelor menționate la prezentul articol, ținând seama de cerințele și strategiile lor specifice de asigurare a respectării normelor. Până la acel moment, statele membre pot decide dacă dotează autoritățile lor de control cu echipamentul respectiv de detectare timpurie la distanță.

**(3) Comunicarea menționată la alineatul (1) se stabilește cu tahograful numai în urma unei cereri emise de echipamentele autorităților de control. Aceasta este securizată pentru a asigura integritatea datelor și autentificarea aparaturii de înregistrare și de control. Accesul la datele comunicate este permis numai autorităților de control autorizate să verifice încălcările actelor juridice ale Uniunii menționate la articolul 7 alineatul (1) și ale prezentului regulament, precum și atelierelor, în măsura în care este necesar pentru verificarea bunei funcționări a tahografului.**

**Aceste noi paragrafe (2, 3) au intrat în vigoare la data de 20 august 2020. Paragraful (3) se aplică de la aceeași dată. Paragraful (2) se aplică începând cu 21 august 2024.**

**(4)** Datele schimbate în timpul comunicării se limitează la datele necesare pentru efectuarea de controale în trafic selective ale vehiculelor al căror tahograf ar fi putut fi manipulat sau folosit abuziv. Aceste date se referă la următoarele evenimente sau date înregistrate de tahograf:

- ultima tentativă de încălcare a securității;
  - cea mai lungă întrerupere a alimentării cu energie;
  - anomalia senzorului;
  - eroare privind datele de mișcare;
  - conflict privind mișcarea vehiculului;
  - conducere auto fără un card valid;
  - introducerea cardului în timpul mersului;
  - date privind reglarea orei;
  - date de calibrare, inclusiv datele ultimelor două calibrări;
  - numărul de înmatriculare al vehiculului;
  - viteza înregistrată de tahograf.
- depășirea duratei maxime de conducere.**

**Această nouă liniuță se aplică începând cu data de 20 august 2020.**

**(5)** Datele schimbate sunt folosite exclusiv în scopul verificării respectării prezentului regulament. Acestea nu se transmit altor entități decât autoritățile care controlează perioadele de activitate și de repaus și organismele judiciare, în cadrul unei proceduri judiciare aflate în derulare.

**(6)** Datele pot fi stocate de către autoritățile de control doar pe durata controlului în trafic și sunt șterse la cel mult trei ore de la comunicarea lor, cu excepția cazului în care datele indică o posibilă manipulare sau un posibil abuz care vizează tahograful. Dacă, în cursul următoarei verificări în trafic, manipularea sau abuzul nu se confirmă, datele transmise se șterg.

**(7)** Întreprinderile de transport care exploatează vehicule sunt responsabile de informarea conducătorilor auto în privința posibilității comunicării la distanță în scopul detectării timpurii a unor posibile manipulări sau abuzuri ale tahografelor.

**(8)** O comunicare la distanță în scopul detectării timpurii de tipul celei descrise în prezentul articol nu poate duce în niciun caz la aplicarea automată de amenzi sau de sancțiuni conducătorului auto sau întreprinderii de transport. Pe baza datelor schimbate, autoritatea de control competentă poate decide să verifice vehiculul și tahograful. Rezultatul comunicării la distanță nu împiedică autoritățile de control să efectueze controale aleatorii în trafic pe baza sistemului de clasificare în funcție de gradul de risc introdus prin articolul 9 din Directiva **2006/22/CE**.

## **Art. 10: Interfața cu sistemele de transport inteligente**

Tahografele vehiculelor înmatriculate pentru prima dată la 36 de luni de la intrarea în vigoare a dispozițiilor detaliate menționate la articolul 11 pot fi echipate cu interfețe standardizate care permit utilizarea în mod operațional de către un dispozitiv extern a datelor înregistrate sau produse de tahograf, sub rezerva respectării următoarelor condiții:

(a) interfața nu afectează autenticitatea și integritatea datelor tahografului;

(b) interfața respectă dispozițiile detaliate ale articolului 11;

(c) dispozitivul extern conectat la interfață are acces la datele cu caracter personal, inclusiv datele de geopoziționare, numai după acordarea consimțământului verificabil al conducătorului auto la care se referă datele.

**Tahografele vehiculelor înmatriculate pentru prima dată într-un stat membru după mai mult de doi ani de la intrarea în vigoare a dispozițiilor detaliate menționate la articolul 11 al doilea paragraf se echipează cu interfața menționată la primul paragraf.**

## **Art. 11: Dispoziții detaliate pentru tahograful inteligent**

**Pentru a se asigura că tahografele inteligente respectă principiile și cerințele prevăzute în prezentul regulament, Comisia adoptă, prin acte de punere în aplicare, dispoziții detaliate necesare pentru aplicarea uniformă a articolelor 8, 9 și 10, excluzând orice dispoziții care ar prevedea înregistrarea unor date suplimentare de către tahograf.**

**Până la 21 august 2021, Comisia adoptă acte de punere în aplicare care prevăd dispoziții detaliate pentru aplicarea uniformă a obligației de înregistrare și stocare a datelor privind orice trecere de frontieră a vehiculului și activitățile prevăzute la articolul 8 alineatul (1) primul paragraf a doua și a treia liniuță și la articolul 8 alineatul (1) al doilea paragraf.**

**Până la 21 februarie 2022, Comisia adoptă acte de punere în aplicare care prevăd dispoziții detaliate necesare pentru aplicarea uniformă a normelor referitoare la funcțiile și cerințele privind datele, inclusiv articolele 8, 9 și 10 din prezentul regulament, și la instalarea tahografelor în cazul vehiculelor menționate la articolul 2 alineatul (1) litera (aa) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006.**

**Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 42 alineatul (3).**

**Dispozițiile detaliate menționate la primul, al doilea și al treilea paragraf din prezentul articol:**

(a) în ceea ce privește realizarea funcțiilor tahografului inteligent, astfel cum sunt menționate în prezentul capitol, includ cerințele necesare pentru garantarea securității, preciziei și fiabilității datelor astfel cum sunt furnizate tahografului prin serviciul de poziționare prin satelit și prin tehnologia de comunicare la distanță menționate la articolele 8 și 9;

(b) specifică diferențele condiții și cerințe pentru serviciul de poziționare prin satelit și pentru tehnologia de comunicare la distanță menționate la articolele 8 și 9, după cum acestea se află în exteriorul tahografului sau sunt încorporate în acesta, și, atunci când se află în exterior, specifică condițiile pentru utilizarea semnalului de poziționare prin satelit ca un al doilea senzor de mișcare;

(c) specifică standardele necesare pentru interfața menționată la articolul 10. Astfel de standarde pot include o dispoziție privind distribuirea drepturilor de acces pentru conducătorii auto, ateliere și întreprinderile de transport și rolurile de control pentru datele înregistrate de tahograf, roluri care se bazează pe un mecanism de autentificare/autorizare definit pentru interfață, cum ar fi un certificat pentru fiecare nivel de acces și cu condiția fezabilității sale tehnice.

**Aceste noi paragrafe au intrat în vigoare la data de 20 august 2020.**

Aplicarea lor se face etapizat, după cum urmează:

- Până la 21 august 2021: Comisia Europeană adoptă actul de implementare a tahografului inteligent versiunea 2 (SM2) pentru camioane<sup>2</sup>
- Până la 21 februarie 2022; Comisia Europeană adoptă actul de implementare a tahografului inteligent versiunea 2 pentru vehicule ușoare
- Din 21 August 2023: tahograful inteligent 2 este obligatoriu pentru toate vehiculele înmatriculate pentru prima dată
- Cel mai târziu la 31 Decembrie 2024: vehiculele echipate cu tahografe analogice și digitale utilizate pentru transporturi internaționale vor fi retroechipate cu tahograf inteligent 2

### CAPITOLUL III: OMOLOGAREA DE TIP

#### Art. 12: Cereri

**(1)** Producătorii sau agenții acestora depun o cerere pentru omologarea unui tip de unitate montată pe vehicul, senzor de mișcare, model de foaie de înregistrare sau card de tahograf la autoritățile de omologare de tip desemnate în acest scop de către fiecare stat membru.

**(2)** Statele membre comunică Comisiei până la 2 martie 2015 numele și datele de contact ale autorităților desemnate menționate la alineatul (1) și furnizează ulterior actualizări, după cum este necesar. Comisia publică o listă a autorităților de omologare de tip desemnate pe site-ul său internet, pe care o actualizează.

**(3)** Cererea de omologare de tip este însoțită de specificațiile corespunzătoare, inclusiv informațiile necesare privind sigiliile, precum și de certificatele de securitate, de funcționare și de interoperabilitate. Certificatul de securitate este emis de un organism de certificare recunoscut, desemnat de Comisie.

Certificatul de funcționare se emite producătorului de către autoritatea de omologare de tip.

Certificatul de interoperabilitate este emis de un singur laborator, sub autoritatea și responsabilitatea Comisiei.

**(4)** În ceea ce privește tahografele, componentele sale relevante și cardurile de tahograf:

**a)** certificatul de securitate atestă următoarele în ceea ce privește unitatea montată pe vehicul, cardurile de tahograf, senzorul de mișcare și conectarea la receptorul GNSS atunci când GNSS nu este încorporat în unitățile montate pe vehicule:

(i) respectarea obiectivelor de securitate;

(ii) îndeplinirea următoarelor funcții de securitate: identificare și autentificare, autorizare, confidențialitate, responsabilitate, integritate, audit, precizia și fiabilitatea serviciului;

**b)** certificatul funcțional atestă faptul că obiectul testat îndeplinește cerințele corespunzătoare în ceea ce privește funcțiile realizate, caracteristicile de mediu, caracteristicile de compatibilitate electromagnetică, respectarea cerințelor fizice și respectarea altor standarde aplicabile;

---

<sup>2</sup> O serie de date de referință legate de introducerea tahografului inteligent versiunea 2 sunt aproximative deoarece acestea depind de actul de punere în aplicare a specificațiilor tehnice ale acestuia. Dacă actul de punere în aplicare este adoptat înainte de termenul de 21 august 2021, la care se referă toate celelalte termene conexe, acestea pot apărea mai devreme decât a fost estimat.

c)certificatul de interoperabilitate atestă faptul că obiectul testat este pe deplin interoperabil cu tahografele necesare sau cu modelele de carduri de tahograf.

(5)Orice modificare a software-ului sau a hardware-ului tahografului sau a naturii materialelor utilizate pentru producerea acestuia este notificată, înainte de a fi aplicată, autorității care a acordat omologarea de tip pentru echipament. Autoritatea respectivă îi confirmă producătorului extinderea omologării de tip sau poate solicita o actualizare sau o confirmare a certificatelor de funcționare, de securitate și/sau de interoperabilitate relevante.

(6)Cererea pentru omologarea unui anumit tip de unitate montată pe vehicul, senzor de mișcare, model de foaie de înregistrare sau card de tahograf nu poate fi prezentată decât unui singur stat membru.

(7)Comisia adoptă, prin acte de punere în aplicare, dispoziții detaliate pentru punerea în aplicare uniformă a prezentului articol. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 42 alineatul (3).

#### **Art. 13: Acordarea omologării de tip**

Un stat membru acordă omologarea de tip pentru orice tip de unitate montată pe vehicul, senzor de mișcare, model de foaie de înregistrare sau card de tahograf care respectă cerințele menționate la articolele 4 și 11, cu condiția ca statul membru să fie în măsură să verifice dacă modelele produse sunt conforme cu tipul omologat.

Orice modificare sau adăugare la un model omologat trebuie să facă obiectul unei omologări de tip suplimentare din partea statului membru care a acordat omologarea de tip inițială.

#### **Art. 14: Marca de omologare de tip**

Statele membre emit solicitantului o marcă de omologare de tip în conformitate cu un model prestabilit, pentru fiecare tip de unitate montată pe vehicul, senzor de mișcare, model de foaie de înregistrare sau card de tahograf pe care îl omologhează în conformitate cu articolul 13 și cu anexa II. Astfel de modele sunt adoptate de Comisie prin acte de punere în aplicare în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 42 alineatul (3).

#### **Art. 15: Aprobarea sau refuzul**

Autoritățile competente ale statului membru în care a fost depusă cererea de omologare de tip trimit autorităților celorlalte state membre, în termen de o lună, o copie a certificatului de omologare de tip, însoțită de copii ale specificațiilor relevante, inclusiv cele cu privire la sigilii, pentru fiecare tip de unitate montată pe vehicul, senzor de mișcare, model de foaie de înregistrare sau card de tahograf pe care îl omologhează. În cazul în care autoritățile competente nu aprobă cererea de omologare de tip, acestea notifică autoritățile din celelalte state membre cu privire la refuzul omologării, comunicând motivele acestei decizii.

#### **Art. 16: Conformitatea echipamentelor cu omologarea de tip**

(1)Dacă un stat membru care a acordat omologarea de tip prevăzută la articolul 13 constată că orice unități montate pe vehicule, senzori de mișcare, foi de înregistrare sau carduri de tahograf care poartă mărcile de omologare de tip emise de acesta nu respectă tipul omologat, statul membru respectiv ia măsurile necesare pentru a garanta conformitatea modelelor produse cu tipul omologat. Aceste măsuri se pot extinde, dacă este necesar, până la retragerea omologării de tip.

(2)Un stat membru care a acordat omologarea de tip retrage această omologare dacă unitățile montate pe vehicule, senzorii de mișcare, foile de înregistrare sau cardurile de tahograf omologate nu respectă dispozițiile prezentului regulament sau dacă prezintă, atunci când sunt folosite, orice defect general care le face inadecvate pentru scopul urmărit.

(3)Dacă un stat membru care a acordat omologare de tip este notificat de un alt stat membru cu privire la existența unuia dintre cazurile menționate la alineatul (1) sau (2), acesta adoptă, după consultarea cu statul membru care a notificat, măsurile prevăzute la alineatele respective, sub rezerva aplicării alineatului (5).



(4) Un stat membru care este sigur de existența unuia dintre cazurile menționate la alineatul (2) poate să interzică, până la o nouă comunicare, introducerea pe piață și punerea în funcțiune a unității montate pe vehicule, a senzorului de mișcare, a foii de înregistrare sau a cardului de tahograf în cauză. Aceleași dispoziții se aplică și în cazurile prevăzute la alineatul (1) cu privire la unitățile montate pe vehicule, senzorii de mișcare, foile de înregistrare sau cardurile de tahograf care au fost exceptate de la verificarea inițială UE, dacă producătorul, după o avertizare prealabilă, nu adaptează echipamentul la modelul omologat sau la cerințele prezentului regulament.

În orice caz, în termen de o lună, autoritățile competente ale statelor membre se notifică reciproc și notifică Comisia cu privire la orice retragere a omologării de tip sau orice alte măsuri luate în conformitate cu alineatul (1), (2) sau (3) și precizează motivele acestui demers.

(5) Dacă un stat membru care a acordat omologarea de tip contestă existența oricăruia dintre cazurile prevăzute la alineatele (1) și (2) despre care a fost notificat, atunci statele membre în cauză încearcă să rezolve disputa și Comisia este informată cu privire la aceasta.

Dacă în urma discuțiilor dintre statele membre nu se ajunge la nicio înțelegere în termen de patru luni de la data notificării menționate la alineatul (3), Comisia, după consultarea experților din toate statele membre și luând în considerație toți factorii relevanți, cum ar fi factorii economici și tehnici, adoptă în termen de șase luni de la expirarea perioadei de patru luni o decizie care este notificată statelor membre în cauză și comunicată în același timp celorlalte state membre. Comisia stabilește, în fiecare caz, termenul pentru punerea în aplicare a deciziei sale.

#### **Art. 17: Omologarea de tip a foilor de înregistrare**

(1) Un solicitant de omologare de tip a unui model de foaie de înregistrare specifică în formularul de cerere tipul sau tipurile de tahograf analogic pentru care foaia de înregistrare respectivă este destinată a fi utilizată și pune la dispoziție o aparatură din tipul sau tipurile respective în scopul testării foii de înregistrare.

(2) Autoritățile competente ale fiecărui stat membru indică pe certificatul de omologare de tip al modelului de foaie de înregistrare tipul sau tipurile de tahograf analogic pentru care se poate folosi foaia de înregistrare respectivă.

#### **Art. 18: Justificarea deciziilor de refuz**

Orice decizie, în conformitate cu prezentul regulament, de a refuza sau de a retrage omologarea unui tip de unitate montată pe vehicul, senzor de mișcare, model de foaie de înregistrare sau card de tahograf specifică în detaliu motivele pe care se întemeiază. Decizia se comunică părții interesate, cu precizarea căilor de atac de care aceasta dispune în conformitate cu legislația statului membru relevant, precum și a termenelor în care acestea pot fi exercitate.

#### **Art. 19: Recunoașterea tahografelor cu omologare de tip**

Statele membre nu pot refuza înmatricularea unui vehicul echipat cu un tahograf sau interzice punerea în circulație sau utilizarea unui astfel de vehicul invocând un motiv legat de faptul că vehiculul este echipat cu respectiva aparatură de înregistrare, dacă aparatura are marca de omologare de tip menționată la articolul 14 și plăcuța de instalare menționată la articolul 22 alineatul (4).

#### **Art. 20: Securitate**

(1) Producătorii proiectează, testează și revizuiesc unitățile montate pe vehicule, senzorii de mișcare și cardurile de tahograf aflate în producție, astfel încât să detecteze vulnerabilitățile apărute în toate fazele ciclului de viață al produselor, și previn sau reduc posibila exploatare a acestor vulnerabilități. Frecvența testelor este prevăzută de statul membru care a acordat certificatul de omologare de tip, cu o limită care nu poate depăși doi ani.

(2) În acest scop, producătorii prezintă documentația necesară pentru o analiză a vulnerabilității organismului de certificare menționat la articolul 12 alineatul (3).

(3)În sensul alineatului (1), organismul de certificare menționat la articolul 12 alineatul (3) realizează teste asupra unităților montate pe vehicule, senzorilor de mișcare și cardurilor de tahograf, pentru a confirma că vulnerabilitățile cunoscute nu pot fi exploatate de persoane care dețin cunoștințe accesibile publicului.

(4)Dacă în cursul testelor menționate la alineatul (1) sunt detectate vulnerabilități ale elementelor sistemului (unități montate pe vehicul, senzori de mișcare și carduri de tahograf), elementele respective nu se introduc pe piață. Dacă sunt detectate vulnerabilități în timpul testelor menționate la alineatul (3), pentru elemente care se află deja pe piață, producătorul sau organismul de certificare informează autoritățile competente ale statului membru care a acordat omologarea de tip. Autoritățile competente respective iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că problema este abordată, în special de către producător, și informează fără întârziere Comisia cu privire la vulnerabilitățile detectate și la măsurile preconizate sau luate, inclusiv retragerea omologării de tip în conformitate cu articolul 16 alineatul (2) atunci când este necesar.

#### **Art. 21: Testele pe teren**

(1)Statele membre pot autoriza efectuarea de teste pe teren pentru tahografele care nu au fost încă omologate de tip. Statele membre recunosc reciproc autorizațiile de testare pe teren respective.

(2)Conducătorii auto și întreprinderile de transport care participă la testele efectuate pe teren respectă cerințele Regulamentului (CE) nr. 561/2006. Pentru a demonstra respectarea acestor cerințe, conducătorii auto urmează procedura prevăzută la articolul 35 alineatul (2) din prezentul regulament.

(3)Comisia poate adopta acte de punere în aplicare pentru a stabili procedurile care se urmează la efectuarea de teste pe teren și formularele care se folosesc pentru monitorizarea acestor teste. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 42 alineatul (3).

### **CAPITOLUL IV: INSTALAREA ȘI INSPECȚIA**

#### **Art. 22: Instalarea și repararea**

(1)Tahografele pot fi instalate sau reparate doar de montatori, ateliere sau producători de vehicule aprobați în acest scop de autoritățile competente ale statelor membre, în conformitate cu articolul 24.

(2)Montatorii, atelierele sau producătorii de vehicule aprobați sigilează tahograful, în conformitate cu specificațiile incluse în certificatul de omologare de tip menționat la articolul 15, după ce verifică funcționarea corectă a acestuia și, în special, astfel încât să garanteze că niciun dispozitiv de manipulare nu poate să falsifice sau să modifice datele înregistrate.

(3)Montatorul, atelierul sau producătorul de vehicule aprobat aplică o marcă specială pe sigiliile pe care le atașează și, de asemenea, în ceea ce privește tahografele digitale, introduce datele electronice de securitate pentru realizarea verificărilor de autentificare. Autoritățile competente ale fiecărui stat membru trimit Comisiei registrul mărcilor și datelor electronice de securitate utilizate, precum și informațiile necesare privind datele electronice de securitate utilizate. Comisia oferă statelor membre, la cerere, acces la aceste informații.

(4)În scopul certificării faptului că instalarea tahografului s-a realizat în conformitate cu cerințele prezentului regulament, se atașează o plăcuță de instalare astfel încât să fie vizibilă în mod clar și ușor accesibilă.

(5)Componentele tahografului se sigilează astfel cum se specifică în certificatul de omologare de tip. Orice conectare la tahograf care este în mod potențial vulnerabilă la manipularea frauduloasă, inclusiv racordarea dintre senzorul de mișcare și cutia de viteze și, atunci când este relevant, plăcuța de instalare, se sigilează.

Un sigiliu se îndepărtează sau se rupe doar:

- de către montatori sau ateliere aprobate de autoritățile competente în temeiul articolului 24,

în scopul reparării, mentenanței sau recalibrării tahografului, sau de către agenții de control formați în mod corespunzător și, atunci când este necesar, autorizați, în scopuri de control;

- în scopul unei reparări sau al unei modificări a vehiculului care afectează sigiliul. În astfel de cazuri, se păstrează la bordul vehiculului o declarație scrisă care menționează data și ora la care sigiliul a fost rupt și care prezintă motivele pentru îndepărtarea sigiliului. Comisia elaborează un formular standard pentru declarația scrisă, prin intermediul unor acte de punere în aplicare.

**Sigiliile îndepărtate sau rupte se înlocuiesc de către un montator sau un atelier aprobat, fără întârzieri nejustificate și cel târziu în termen de șapte zile de la îndepărtarea sau ruperea acestora. În cazul în care sigiliile au fost îndepărtate sau rupte în scopul controlului, acestea pot fi înlocuite de un agent de control echipat cu aparatură de sigilare și cu o marcă specială unică, fără întârzieri nejustificate.**

**Atunci când un agent de control îndepărtează un sigiliu, cardul de control se introduce în tahograf din momentul îndepărtării sigiliului și până la încheierea inspecției, inclusiv în cazul aplicării unui nou sigiliu. Agentul de control emite o declarație scrisă care cuprinde cel puțin următoarele informații:**

- numărul de identificare al vehiculului;
- numele agentului;
- autoritatea de control și statul membru;
- numărul cardului de control;
- numărul sigiliului îndepărtat;
- data și ora îndepărtării sigiliului;
- numărul noului sigiliu, atunci când agentul de control a aplicat un nou sigiliu.

**Înainte de înlocuirea sigiliilor, un atelier aprobat efectuează o verificare și calibrare a tahografului, cu excepția cazului în care un sigiliu a fost îndepărtat sau rupt în scopul controlului și înlocuit de un agent de control.**

**Aceste noi paragrafe au intrat în vigoare la data de 20 august 2020.**

### **Art. 23: Inspecțiile tahografelor**

(1) Tahografele fac obiectul unei inspecții periodice efectuate de atelierele aprobate. Inspecțiile periodice se efectuează cel puțin o dată la doi ani.

(2) Inspecțiile menționate la alineatul (1) verifică cel puțin următoarele aspecte:

- tahograful este corect instalat și este corespunzător pentru vehicul;
- tahograful funcționează în mod corespunzător;
- pe tahograf se regăsește marca de omologare de tip;
- plăcuța de instalare este fixată;
- toate sigiliile sunt intacte și eficiente;
- nu există dispozitive de manipulare atașate la tahograf sau urme ale utilizării unor astfel de dispozitive;
- dimensiunea pneurilor și circumferința efectivă a pneurilor.

(3) Atelierele redactează un raport de inspecție în cazul în care a fost necesar să se remedieze perturbări în funcționarea tahografului, în urma unei inspecții periodice sau a unei inspecții efectuate la cererea expresă a autorității naționale competente. Aceștia păstrează o listă a tuturor rapoartelor de inspecție întocmite.

(4) Rapoartele de inspecții se păstrează pentru o perioadă minimă de doi ani de la data întocmirii raportului. Statele membre decid dacă rapoartele de inspecție urmează să fie păstrate sau să fie trimise autorității competente în cursul perioadei respective. În cazul în care rapoartele de inspecție sunt păstrate de atelier, la cererea autorității competente, atelierul pune la dispoziție rapoartele inspecțiilor și calibrărilor efectuate în perioada respectivă.

#### **Art. 24: Aprobarea montatorilor, a atelierelor și a producătorilor de vehicule**

(1) Statele membre aprobă, controlează în mod periodic și certifică montatorii, atelierelor și producătorii de vehicule care pot efectua instalări, controale, inspecții și reparații de tahografe.

(2) Statele membre se asigură că montatorii, atelierelor și producătorii de vehicule sunt competenți și de încredere. În acest scop, stabilesc și publică un set de proceduri naționale clare și se asigură că sunt îndeplinite următoarele criterii minime:

a) formarea corectă a personalului;

b) disponibilitatea echipamentului necesar pentru efectuarea testelor și sarcinilor relevante;

c) buna reputație a montatorilor, a atelierelor și a producătorilor de vehicule.

(3) Auditurile montatorilor sau atelierelor aprobate se efectuează după cum urmează:

a) montatorii sau atelierelor aprobate fac obiectul unui audit al procedurilor aplicate la intervențiile asupra tahografelor, desfășurat cel puțin o dată la doi ani. Auditul se concentrează în special asupra măsurilor de securitate luate și asupra gestionării cardurilor de atelier. Statele membre pot desfășura aceste audituri fără a efectua o vizită la fața locului;

b) de asemenea, se efectuează audituri tehnice inopinate ale montatorilor sau atelierelor aprobate, pentru a se verifica calibrările, inspecțiile și instalările realizate. Auditurile respective privesc anual cel puțin 10 % din montatorii și atelierelor aprobate.

(4) Statele membre și autoritățile lor competente iau măsuri corespunzătoare pentru a preveni conflictele de interese dintre montatori sau atelierelor și întreprinderile de transport rutier. În special, în caz de risc grav de conflict de interese, se iau măsuri suplimentare specifice pentru a asigura respectarea prezentului regulament de către montator sau atelier.

(5) Autoritățile competente ale statelor membre transmit anual Comisiei, dacă este posibil sub formă electronică, listele montatorilor și atelierelor aprobate, precum și ale cardurilor emise acestora. Comisia publică listele respective pe site-ul său internet.

(6) Autoritățile competente din statele membre retrag, temporar sau definitiv, aprobările acordate montatorilor, atelierelor și producătorilor de vehicule care nu își îndeplinesc obligațiile care le revin în temeiul prezentului regulament.

#### **Art. 25: Cardurile de atelier**

(1) Durata valabilității cardurilor de atelier nu poate depăși un an. Cu ocazia reînnoirii cardului de atelier, autoritatea competentă se asigură de respectarea de către montator, atelier sau de către producătorul de vehicule a criteriilor enumerate la articolul 24 alineatul (2).

(2) Autoritatea competentă reînnoiește un card de atelier în termen de 15 zile lucrătoare de la primirea unei cereri de reînnoire valide și a întregii documentații necesare. În caz de deteriorare, funcționare defectuoasă sau de pierdere sau furt al unui card de atelier, autoritatea competentă furnizează un card de înlocuire în termen de cinci zile lucrătoare de la primirea unei cereri detaliate în acest scop. Autoritățile competente țin un registru al cardurilor pierdute, furate sau defecte.

(3) În cazul în care un stat membru retrage aprobarea unui montator, atelier sau producător de vehicule în conformitate cu articolul 24, acesta retrage, de asemenea, cardurile de atelier emise acestuia.

(4) Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a preveni falsificarea cardurilor de

atelier emise montatorilor, atelierelor și producătorilor de vehicule aprobați.

## **CAPITOLUL V: CARDURILE DE CONDUCĂTOR AUTO**

### **Art. 26: Emiterea cardurilor de conducător auto**

(1) Cardurile de conducător auto se emit, la cererea conducătorului auto, de către autoritatea competentă a statului membru în care conducătorul auto are reședința sa curentă. Cardurile se emit în termen de o lună de la data primirii, de către autoritatea competentă, a cererii și a întregii documentații necesare.

(2) În sensul prezentului articol, "reședință curentă" înseamnă locul unde o persoană locuiește de obicei, și anume cel puțin 185 de zile pe an calendaristic, în virtutea unor legături personale și profesionale sau, în cazul unei persoane fără legături profesionale, în virtutea unor legături personale care indică o legătură strânsă între persoana respectivă și locul în care locuiește.

Cu toate acestea, reședința curentă a unei persoane ale cărei legături profesionale se află într-un loc diferit de cel al legăturilor sale personale și care, drept urmare, locuiește alternativ în mai multe locuri situate în două sau mai multe state membre, se consideră a fi locul unde persoana respectivă are legături personale, cu condiția ca aceasta să se întoarcă acolo în mod regulat. Această ultimă condiție nu este necesară în cazul în care persoana locuiește într-un stat membru pentru a desfășura o activitate cu o durată determinată.

(3) Conducătorii auto fac dovada reședinței curente prin orice mijloc corespunzător, cum ar fi cartea lor de identitate sau alt document valabil. În cazul în care autoritățile competente ale statului membru care emite cardul de conducător auto au îndoieli privind validitatea declarației de reședință curentă sau în scopul unor controale specifice, acestea pot solicita informații sau dovezi suplimentare.

(4) În cazuri excepționale și justificate în mod corespunzător, statele membre pot emite un card de conducător auto temporar care nu poate fi reînnoit, valabil pentru o perioadă maximă de 185 de zile, unui conducător auto care nu are reședința curentă într-un stat membru sau într-un stat care este parte contractantă la Acordul AETR, **cu condiția ca respectivul conducător auto să aibă un raport juridic de muncă cu o** întreprindere de transport stabilită în statul membru emitent și, în măsura în care se aplică Regulamentul (CE) nr. **1072/2009** al Parlamentului European și al Consiliului, să prezinte un atestat de conducător auto, astfel cum este menționat în respectivul regulament.

Comisia monitorizează îndeaproape, pe baza datelor furnizate de statele membre, aplicarea prezentului alineat. La fiecare doi ani, Comisia raportează constatările sale Parlamentului European și Consiliului și examinează în special dacă există vreun impact negativ asupra pieței muncii generat de cardurile de conducător auto temporare și dacă cardurile de conducător auto temporare sunt emise anumitor conducători auto în mod obișnuit, în mai multe rânduri. Comisia poate face propuneri legislative corespunzătoare pentru a modifica prezentul alineat.

(5) Autoritățile competente ale statului membru emitent iau măsurile corespunzătoare pentru a se asigura că solicitantul nu este deja titularul unui card de conducător auto valabil și personalizează cardul de conducător auto, asigurându-se că datele cardului sunt vizibile și securizate.

(6) Durata de valabilitate a cardului de conducător auto nu depășește cinci ani.

(7) Un card de conducător auto valabil nu poate face obiectul unei retrageri sau suspendări, exceptând cazul în care autoritatea competentă a unui stat membru constată că acesta a fost falsificat sau că, nefiind titular, conducătorul auto utilizează un asemenea card ori că acesta a fost obținut pe baza unor declarații false și/sau a unor documente falsificate. Dacă măsurile de suspendare sau retragere respective sunt adoptate de alt stat membru decât statul membru emitent, acest stat membru restituie cât mai curând cardul autorităților statului membru care l-a emis, indicând motivele retragerii sau suspendării. Dacă se preconizează că restituirea cardului se va face în termen de peste două săptămâni, statul membru care l-a suspendat sau l-a retras informează statul membru emitent, în termenul de două săptămâni respectiv, cu

privire la motivele suspendării sau retragerii.

**(7a) Autoritatea competentă a statului membru emitent poate impune unui conducător auto să preschimbe cardul de conducător auto cu unul nou dacă este necesar pentru a se conforma specificațiilor tehnice relevante.**

**Acest nou paragraf a intrat în vigoare la data de 20 august 2020.**

**(8)** Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a preveni falsificarea cardurilor de conducător auto.

**(9)** Prezentul articol nu împiedică un stat membru să emită un card de conducător auto unui conducător auto care are reședința sa curentă într-o parte a teritoriului respectivului stat membru căreia **Tratatul privind Uniunea Europeană și Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene** nu i se aplică, cu condiția ca dispozițiile relevante ale prezentului regulament să se aplice în astfel de cazuri.

#### **Art. 27: Utilizarea cardurilor de conducător auto**

**(1)** Cardul de conducător auto este personal.

**(2)** Un conducător auto nu poate deține mai mult de un card de conducător auto valabil și este autorizat să utilizeze doar propriul său card de conducător auto personalizat. Un conducător auto nu utilizează un card de conducător auto defect sau a cărui valabilitate a expirat.

#### **Art. 28: Reînnoirea cardurilor de conducător auto**

**(1)** În cazul în care un conducător auto dorește reînnoirea cardului său de conducător auto, acesta o solicită autorităților competente ale statului membru unde își are reședința curentă, cu cel târziu 15 zile lucrătoare înainte de data expirării cardului.

**(2)** În cazul reînnoirii, dacă statul membru unde conducătorul auto își are reședința curentă este diferit de cel care a emis cardul actual și dacă reînnoirea cardului de conducător auto se solicită autorităților statului membru respectiv, acestea informează autoritățile care au emis cardul anterior cu privire la motivele reînnoirii cardului.

**(3)** În caz de cerere de reînnoire a unui card care urmează să expire în curând, autoritatea competentă furnizează un nou card înainte de data de expirare, cu condiția ca această cerere să fi fost adresată în termenul prevăzut la alineatul (1).

#### **Art. 29: Cardurile de conducător auto furate, pierdute sau defecte**

**(1)** Autoritățile emitente țin evidența cardurilor de conducător auto emise, furate, pierdute sau defecte pe durata unei perioade cel puțin egale cu durata valabilității.

**(2)** În caz de deteriorare sau funcționare defectuoasă a cardului de conducător auto, conducătorul auto returnează cardul autorității competente a statului membru unde își are reședința curentă. Furtul cardului de conducător auto face obiectul unei declarații oficiale adresate autorităților competente ale statului unde s-a produs furtul.

**(3)** Pierderea cardului de conducător auto face obiectul unei declarații oficiale adresate autorităților competente ale statului membru emitent și autorităților competente ale statului membru de reședință curentă a conducătorului auto, dacă acesta este diferit.

**(4)** În caz de deteriorare, funcționare defectuoasă, furt sau pierdere a cardului de conducător auto, conducătorul auto solicită înlocuirea acestuia, în termen de șapte zile calendaristice, autorităților competente ale statului membru unde își are reședința curentă. Autoritățile respective furnizează un card de înlocuire în termen de opt zile lucrătoare de la data primirii unei cereri detaliate în acest sens.

**(5)** În circumstanțele prevăzute la alineatul (4), conducătorul auto poate continua să conducă fără cardul de conducător auto timp de maximum 15 zile calendaristice sau o perioadă mai lungă dacă acest lucru este necesar pentru întoarcerea vehiculului la locația sa de bază, cu condiția ca conducătorul auto să poată proba imposibilitatea de prezentare sau utilizare a

cardului în această perioadă.

### **Art. 30: Recunoașterea reciprocă și schimbarea cardurilor de conducător auto**

(1) Cardurile de conducător auto emise de către statele membre sunt reciproc recunoscute.

(2) În cazul în care titularul unui card de conducător auto valabil, emis de un stat membru, și-a stabilit reședința curentă în alt stat membru, acesta poate solicita schimbarea cardului său cu un card de conducător auto echivalent. Este responsabilitatea statului membru care efectuează schimbarea să verifice valabilitatea cardului prezentat.

(3) Statele membre care operează schimbarea restituie vechiul card de conducător auto autorităților statului membru emitent și indică motivele acestei restituiri.

(4) În cazul în care un stat membru înlocuiește sau schimbă un card de conducător auto, această înlocuire sau schimbare, cât și înlocuirile sau schimbările ulterioare, se înregistrează în acel stat membru.

### **Art. 31: Schimbul electronic de informații cu privire la cardurile de conducător auto**

(1) Pentru a se asigura că solicitantul nu este deja titularul unui card de conducător auto valabil, astfel cum se menționează la articolul 26, statele membre țin registre electronice naționale pe o perioadă cel puțin egală cu perioada valabilității cardurilor respective, conținând următoarele informații privind cardurile de conducător auto, inclusiv cardurile menționate la articolul 26 alineatul (4):

- numele și prenumele conducătorului auto;
- data nașterii și, dacă este disponibil, locul nașterii conducătorului auto;
- numărul permisului de conducere valabil și țara în care acesta a fost emis (dacă este cazul);
- starea cardului de conducător auto;
- numărul cardului de conducător auto.

(2) Comisia și statele membre iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că registrele electronice sunt interconectate și accesibile în întreaga Uniune, utilizând sistemul de mesagerie TACHOnet menționat în Recomandarea **2010/19/UE** sau un sistem compatibil. În cazul utilizării unui sistem compatibil, schimbul de date electronice cu toate celelalte state membre este posibil prin intermediul sistemului de mesagerie TACHOnet.

(3) La emiterea, la înlocuirea sau, atunci când este necesar, la reînnoirea cardurilor de conducător auto, statele membre verifică prin intermediul schimbului electronic de date că respectivul conducător auto nu deține deja un alt card de conducător auto valabil. Datele care fac obiectul schimbului se limitează la datele necesare pentru efectuarea acestei verificări.

(4) Agenții de control pot avea acces la registrul electronic pentru a verifica starea unui card de conducător auto.

(5) Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru a stabili procedurile și specificațiile comune necesare pentru interconectarea menționată la alineatul (2), inclusiv formatul datelor schimbate, procedurile tehnice pentru consultarea electronică a registrelor electronice naționale, procedurile de acces și mecanismele de securitate. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 42 alineatul (3).

## **CAPITOLUL VI: FOLOSIREA APARATURII**

### **Art. 32: Utilizarea corectă a tahografelor**

(1) Întreprinderile de transport și conducătorii auto asigură funcționarea corectă și utilizarea corespunzătoare a tahografelor digitale și a cardurilor de conducător auto. Întreprinderile de transport și conducătorii auto care utilizează tahografe analogice asigură funcționarea corectă și folosirea corespunzătoare a foilor de înregistrare.

(2) Tahografele digitale nu se setează astfel încât acestea să se comute automat la o categorie

specifică de activitate atunci când motorul vehiculului este oprit sau contactul este întrerupt, cu excepția cazului în care conducătorul auto poate în continuare să își aleagă manual categoria corespunzătoare de activitate.

(3) Se interzice falsificarea, disimularea, ștergerea sau distrugerea înregistrărilor făcute pe foaia de înregistrare sau a datelor stocate în tahograf sau pe cardul de conducător auto, precum și a documentelor imprimate de la tahograf. De asemenea, se interzice manipularea tahografului, a foii de înregistrare sau a cardului de conducător auto care ar putea avea drept rezultat falsificarea, ștergerea sau distrugerea datelor și/sau a informațiilor imprimate. În vehicul nu poate fi prezent niciun dispozitiv care ar putea fi utilizat în aceste scopuri.

(4) Vehiculele nu sunt echipate decât cu un tahograf, cu excepția cazului în care scopul este efectuarea testelor pe teren menționate la articolul 21.

(5) Statele membre interzic producția, distribuția, promovarea și/sau comercializarea de dispozitive construite pentru manipularea și/sau destinate manipulării tahografelor.

### **Art. 33: Responsabilitatea întreprinderilor de transport**

(1) Întreprinderile de transport sunt responsabile de asigurarea formării și instruirii corespunzătoare a conducătorilor săi auto în ceea ce privește funcționarea corectă a tahografelor, fie digitale, fie analogice, efectuează verificări periodice pentru a se asigura de corecta utilizare a acestora de către conducătorii săi auto și nu acordă conducătorilor săi auto niciun stimul direct sau indirect care ar putea încuraja abuzurile în ceea ce privește tahografele.

Întreprinderile de transport eliberează un număr suficient de foi de înregistrare conducătorilor de autovehicule echipate cu tahograme analogice, ținând cont de caracterul individual al foilor de înregistrare, de durata perioadei de serviciu și de eventualele necesități de a înlocui foile de înregistrare deteriorate sau cele luate de un agent de control autorizat. Întreprinderile de transport eliberează conducătorilor auto doar foi de înregistrare cu model omologat, adecvate pentru utilizarea în aparatura instalată la bordul vehiculului.

În cazul în care un vehicul este echipat cu un tahograf digital, întreprinderea de transport și conducătorul auto se asigură, ținând cont de durata perioadei de serviciu, că imprimarea datelor din tahograf la cererea unui agent de control se poate efectua corect în cazul unui control.

(2) Întreprinderile de transport păstrează, în ordine cronologică și într-o formă lizibilă, foile de înregistrare, precum și documentele imprimate, în măsura în care documentele imprimate sunt realizate în conformitate cu articolul 35, timp de cel puțin un an după ce au fost folosite și pun la dispoziția conducătorilor auto interesați copii, la cererea acestora. De asemenea, întreprinderile de transport pun la dispoziția conducătorilor auto interesați, la cererea acestora, copii ale datelor descărcate de pe cardurile de conducător auto, împreună cu versiunile imprimate ale acestor copii. Foile de înregistrare, documentele imprimate și datele descărcate se prezintă sau se înmânează agenților de control autorizați, la cerere.

(3) Întreprinderile de transport răspund pentru încălcările prezentului regulament comise de către conducătorii lor auto sau de către conducătorii auto aflați la dispoziția acestora. Cu toate acestea, statele membre pot să condiționeze această răspundere de nerespectarea de către întreprinderea de transport a alineatului (1) primul paragraf din prezentul articol și a articolului 10 alineatele (1) și (2) din Regulamentul (CE) nr. **561/2006**.

### **Art. 34: Folosirea cardurilor de conducător auto și a foilor de înregistrare**

**(1) Conducătorii auto folosesc foi de înregistrare sau cardurile de conducător auto în fiecare zi în care conduc, începând din momentul în care preiau vehiculul. Foaia de înregistrare sau cardul de conducător auto nu se retrag înainte de sfârșitul zilei de lucru, în afara cazului în care retragerea foii sau a cardului respectiv este autorizată sau este necesară pentru a introduce simbolul țării după trecerea unei frontiere. Nicio foaie de înregistrare sau niciun card de conducător auto nu se folosește pentru a acoperi o perioadă mai lungă decât cea prevăzută.**



**Acest nou paragraf (1) a intrat în vigoare la data de 20 august 2020.**

(2) Conducătorii auto protejează în mod adecvat foile de înregistrare sau cardurile de conducător auto și nu utilizează foi de înregistrare sau carduri de conducător auto murdare sau deteriorate.

(3) Atunci când, datorită îndepărtării de vehicul, un conducător auto este în imposibilitatea de a folosi tahograful montat la bordul unui vehicul, perioadele de timp menționate la alineatul (5) litera (b) punctele (ii), (iii) și (iv):

a) dacă vehiculul este echipat cu un tahograf analogic, se înscriu pe foaia de înregistrare manual, automat sau în orice alt fel, lizibil și fără a murdări foaia de înregistrare; sau

b) dacă vehiculul este echipat cu un tahograf digital, se înscriu pe cardul de conducător auto cu ajutorul funcției de introducere manuală oferite de tahograf.

Statele membre nu impun conducătorilor auto o cerință de a prezenta formulare care să ateste activitățile lor în intervalul în care s-au aflat departe de vehicul.


(4) Atunci când la bordul unui vehicul echipat cu un tahograf digital se află mai mulți conducători auto, fiecare conducător auto se asigură că propriul card de conducător auto este inserat în deschiderea corectă a tahografului.


Atunci când la bordul unui vehicul echipat cu un tahograf analogic se află mai mulți conducători auto, conducătorii auto operează modificările necesare în foile de înregistrare, astfel încât informațiile relevante să fie trecute pe foaia de înregistrare a conducătorului auto care conduce efectiv vehiculul.


(5) Conducătorii auto:

a) se asigură de faptul că ora înregistrată pe foaia de înregistrare corespunde cu ora oficială a țării de înmatriculare a vehiculului;

b) utilizează funcția de selecție a activităților pentru a permite ca următoarele perioade de timp să fie înregistrate separat și distinct:


(i) cu semnul  : timpul de conducere;

(ii) cu semnul  : "altă muncă", însemnând orice altă activitate în afară de cea de conducere, definită la articolul 3 litera (a) din Directiva 2002/15/CE, precum și orice activitate desfășurată pentru același angajator sau pentru un alt angajator din sectorul transporturilor sau din afara acestui sector;

(iii) cu semnul  : "disponibilitate", definită la articolul 3 litera (b) din Directiva 2002/15/CE;

(iv) cu semnul  : pauzele, repausul, concediul anual sau concediul medical,

Aceasta înseamnă că nu mai este necesar niciun document suplimentar (atestat, certificat, adeverință etc) pentru a dovedi că o anumită perioadă a fost petrecută de conducătorul auto în concediu de odihnă sau medical. Este obligatoriu ca această perioadă să fie înregistrată corect în tahograf.

(v) cu semnul «traseu parcurs pe feribot/în tren»: împreună cu semnul  : perioada de repaus pe feribot sau în tren, astfel cum se prevede la

**articolul 9 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006.**

**Aceste noi puncte (iv, v) au intrat în vigoare la data de 20 august 2020.**

**(6)** Fiecare conducător auto al unui vehicul echipat cu un tahograf analogic înregistrează următoarele informații în foaia sa de înregistrare:

- a) când a început să folosească foaia de înregistrare - numele și prenumele său;
- b) data și locul începerii folosirii foii de înregistrare și data și locul încetării acestei folosiri;
- c) numărul de înmatriculare al fiecărui vehicul pe care conducătorul auto îl folosește, atât la începutul primei călătorii înregistrate în foaia de înregistrare, cât și mai târziu, în timpul folosirii foii de înregistrare, în eventualitatea schimbării vehiculului;
- d) citirea contorului kilometric:
  - (i) la începutul primei călătorii înregistrate în foaia de înregistrare;
  - (ii) la sfârșitul ultimei călătorii înregistrate în foaia de înregistrare;
  - (iii) în eventualitatea schimbării vehiculelor în timpul zilei de lucru, citirea contorului kilometric al primului vehicul pe care conducătorul auto îl utilizează și citirea contorului kilometric al vehiculului următor;
- e) ora la care a avut loc o schimbare a vehiculului.

**f) simbolul țării în care își începe și cel al țării în care își încheie ziua de lucru. De asemenea, conducătorul auto introduce simbolul țării în care intră după trecerea frontierei unui stat membru, la începutul primei opriri a conducătorului auto în statul membru respectiv. Această primă oprire se efectuează la cel mai apropiat posibil loc de oprire la frontieră sau după trecerea frontierei. În cazul în care trecerea frontierei unui stat membru are loc pe un feribot sau cu trenul, conducătorul auto introduce simbolul țării în portul sau în stația de sosire.**

**(7) Conducătorul auto introduce în tahograful digital simbolul țării în care își începe și cel al țării în care își încheie ziua de lucru.**

**Începând cu 2 februarie 2022, conducătorul auto introduce și simbolul țării în care intră după trecerea frontierei unui stat membru, la începutul primei opriri a conducătorului auto în statul membru respectiv. Această primă oprire se efectuează la cel mai apropiat posibil loc de oprire la frontieră sau după trecerea frontierei. În cazul în care trecerea frontierei unui stat membru are loc pe un feribot sau cu trenul, conducătorul auto introduce simbolul țării în portul sau în stația de sosire.**

**Statele membre pot impune conducătorilor de vehicule care efectuează operațiuni de transport pe teritoriul lor să adauge la simbolul țării specificații geografice mai detaliate, cu condiția ca statele membre respective să fi notificat Comisiei acele specificații geografice detaliate înainte de 1 aprilie 1998.**

**Introducerea informațiilor menționate la primul paragraf de către conducătorii auto nu este necesară dacă tahograful înregistrează în mod automat datele de localizare în conformitate cu articolul 8.**

**Aceste noi paragrafe au intrat în vigoare la data de 20 august 2020. Aplicarea lor este clarificată de Comisia Europeană.**

**Clarificările Comisiei Europene la Articolul 34 alineatul (6) litera (f) și articolul 34, alineatul (7)**

**Când începe să se aplice obligația de înregistrare manuală a trecerii frontierelor?**

Potrivit articolului 34 alineatul (6) litera (f) și articolului 34 alineatul (7) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014, conducătorul auto înregistrează manual simbolul țării în care intră, după trecerea frontierei unui stat membru. Obligația se aplică de la 20 august 2020 pentru vehiculele echipate cu un tahograf analogic și de la 2 februarie 2022 pentru vehiculele echipate cu un tahograf digital. Conducătorul auto trebuie să se oprească în cel mai apropiat loc de oprire cu putință, la frontieră sau după trecerea frontierei. În cazul în care trecerea frontierei unui stat membru are loc pe un feribot sau cu trenul, conducătorul auto introduce simbolul țării în portul sau în gara de sosire. De asemenea, este important de notat faptul că, începând cu 20 august 2020, conducătorii de vehicule echipate cu un tahograf analogic trebuie să înregistreze simbolul țărilor în care a început și s-a încheiat ziua de lucru, așa cum se întâmpla deja în cazul vehiculelor echipate cu un tahograf digital.

### **Art. 35: Foile de înregistrare și cardurile de conducător auto deteriorate**

**(1)** În cazul deteriorării unei foi de înregistrare ce conține date înregistrate sau a unui card de conducător auto, conducătorii auto păstrează foaia de înregistrare sau cardul de conducător auto deteriorate împreună cu foaia de înregistrare de rezervă utilizată pentru înlocuire.

**(2)** În caz de deteriorare, funcționare defectuoasă, pierdere sau furt al cardului de conducător auto, conducătorul auto:

**a)** la începutul traseului, imprimă informațiile detaliate privind vehiculul pe care îl conduce și introduce pe documentul imprimat:

(i) informațiile detaliate care permit identificarea conducătorului auto (numele, numărul cardului de conducător auto sau al permisului de conducere), inclusiv semnătura sa;

(ii) perioadele menționate la articolul 34 alineatul (5) litera (b) punctele (ii), (iii) și (iv);

**b)** la sfârșitul traseului, imprimă informațiile privind perioadele de timp înregistrate de tahograf, înregistrează toate perioadele consacrate altei munci, perioadele de disponibilitate și de repaus efectuate de la imprimarea informațiilor la începutul traseului, atunci când aceste informații nu au fost înregistrate de tahograf, și marchează pe document detaliile care permit identificarea conducătorului auto (numele, numărul cardului de conducător auto sau al permisului de conducere), inclusiv semnătura sa.

### **Art. 36: Înregistrările efectuate de către conducătorul auto**

**(1)** În cazul în care un conducător auto conduce un vehicul echipat cu un tahograf analogic, conducătorul auto este în măsură să prezinte, la cererea unui agent de control autorizat:

(i) foile de înregistrare din ziua în curs și cele pe care conducătorul auto le-a utilizat pe parcursul celor 28 de zile precedente;

Acest subpunct se aplică până la data de 30 decembrie 2024

**(i) foile de înregistrare din ziua în curs și din cele 56 de zile precedente,**

**Acest nou subpunct (i) se aplică începând cu data de 31 decembrie 2024**

(ii) cardul de conducător auto, în cazul în care este titularul unui asemenea card; și

(iii) orice informații înregistrate manual și orice documente imprimate în timpul zilei în curs și pe parcursul celor 28 de zile precedente, în conformitate cu prezentul regulament și cu Regulamentul (CE) nr. 561/2006.

Acest subpunct se aplică până la data de 30 decembrie 2024

**(iii) orice informație înregistrată manual și orice document imprimat în timpul zilei în curs și pe parcursul celor 56 de zile precedente.**

**Acest nou subpunct (iii) se aplică începând cu data de 31 decembrie 2024**

**(2)** În cazul în care conducătorul auto conduce un vehicul echipat cu un tahograf digital, este în măsură să prezinte, la cererea unui agent de control autorizat:

(i) propriul card de conducător auto;

(ii) orice informație înregistrată manual și orice document imprimat în timpul zilei în curs și pe parcursul celor 28 de zile precedente, în conformitate cu prezentul regulament și cu Regulamentul (CE) nr. 561/2006;

Acest subpunct se aplică până la data de 30 decembrie 2024

**ii) orice informație înregistrată manual și orice document imprimat în timpul zilei în curs și pe parcursul celor 56 de zile precedente;**

**Acest nou subpunct (ii) se aplică începând cu data de 31 decembrie 2024**

(iii) foile de înregistrare corespunzătoare aceleiași perioade ca cea menționată la punctul (ii), pe parcursul căreia a condus un vehicul echipat cu un tahograf analogic.

**(3)** Un agent de control autorizat poate verifica respectarea Regulamentului (CE) nr. **561/2006** prin analizarea foilor de înregistrare, a datelor afișate, imprimate sau descărcate care au fost înregistrate de tahograf sau de cardul de conducător auto sau, în lipsa acestora, a oricărui document justificativ care dovedește nerespectarea unei dispoziții, precum articolul 29 alineatul (2) și articolul 37 alineatul (2) din prezentul regulament.

#### **Art. 37: Proceduri în caz de funcționare defectuoasă a aparaturii**

**(1)** În eventualitatea defectării sau a unei funcționări defectuoase a unui tahograf, întreprinderea de transport îl prezintă pentru a fi reparat de către un montator sau un atelier aprobat, de îndată ce circumstanțele permit acest lucru.

Dacă vehiculul nu se poate întoarce la locația întreprinderii de transport în timp de o săptămână, calculată din ziua defectării sau din ziua în care s-a constatat funcționarea defectuoasă, reparația se realizează în cursul călătoriei.

Măsurile luate de statele membre în conformitate cu articolul 41 conferă autorităților competente competența de a interzice folosirea unui vehicul în cazul în care defecțiunea sau funcționarea defectuoasă nu a fost remediată după cum se prevede la primul și la al doilea paragraf din prezentul alineat, în măsura în care acest lucru este în conformitate cu legislația națională a statului membru în cauză.

**(2)** Pe durata cât tahograful se află în pană sau funcționează defectuos, conducătorul auto marchează datele care permit identificarea sa (numele, numărul cardului de conducător auto sau al permisului de conducere), inclusiv semnătura sa, precum și informațiile privind perioadele de timp care nu au fost înregistrate sau imprimate corect de tahograf:

a) pe foaia sau foile de înregistrare; sau

b) pe o foaie temporară care se atașează foi de înregistrare sau se păstrează împreună cu cardul de conducător auto.

## **CAPITOLUL VII: ASIGURAREA APLICĂRII ȘI SANCTIUNI**

### **Art. 38: Agenții de control**

(1) Pentru a monitoriza în mod eficace respectarea prezentului regulament, agenților de control autorizați li se pun la dispoziție echipament suficient și competențe legale corespunzătoare care să le permită să își îndeplinească sarcinile în conformitate cu prezentul regulament. Echipamentul respectiv include, în special:

a) carduri de control care permit accesul la datele înregistrate în tahograf și pe cardurile de tahograf și, opțional, pe carduri de atelier;

b) instrumentele necesare pentru a descărca fișiere de date din unitățile montate pe vehicul și din cardurile de tahograf și pentru a putea analiza astfel de fișiere de date și de documente imprimate din tahografe digitale, în combinație cu foi de înregistrare sau grafice din tahografe analogice.

(2) Dacă, în urma efectuării unui control, agenții de control găsesc suficiente dovezi care duc la o suspiciune rezonabilă privind existența unei fraude, aceștia au competența de a direcționa vehiculul către un atelier autorizat în vederea realizării de teste suplimentare pentru a verifica, în special, dacă tahograful:

a) funcționează în mod corespunzător;

b) înregistrează și stochează datele în mod corect și că parametrii de calibrare sunt corecți.

(3) Agenții de control au competența de a solicita atelierelor autorizate să efectueze testul menționat la alineatul (2) și teste specifice destinate detectării prezenței unor dispozitive de manipulare. Dacă se detectează dispozitive de manipulare, echipamentul, inclusiv dispozitivul în sine, unitatea montată pe vehicul sau componente ale acestuia și cardul de conducător auto, pot fi retrase din vehicul și pot fi utilizate ca dovezi în conformitate cu normele naționale de procedură referitoare la folosirea unor astfel de dovezi.

(4) Agenții de control utilizează, după caz, posibilitatea de a verifica tahografele și cardurile de conducător auto care se află la fața locului în timpul efectuării unui control în incinta întreprinderilor.

### **Art. 39: Formarea agenților de control**

(1) Statele membre se asigură că agenții de control beneficiază de o formare corespunzătoare pentru analiza datelor înregistrate și pentru verificarea tahografelor, în vederea efectuării unui control și a unei asigurări a aplicării eficiente și armonizate.

(2) Statele membre informează Comisia cu privire la cerințele în materie de formare aplicabile agenților lor de control până la 2 septembrie 2016.

(3) Comisia adoptă măsuri, prin acte de punere în aplicare, specificând conținutul formării profesionale inițiale și continue a agenților de control, inclusiv formare în legătură cu tehnicile de efectuare a controalelor selective și de detectare a dispozitivelor de manipulare și a fraudei. Măsurile respective includ orientări în vederea facilitării punerii în aplicare a dispozițiilor relevante ale prezentului regulament și ale Regulamentului (CE) nr. **561/2006**. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 42 alineatul (3).

(4) Statele membre includ conținutul specificat de Comisie în formarea asigurată agenților de control.

### **Art. 40: Asistența reciprocă**

Statele membre își acordă asistență reciprocă pentru aplicarea prezentului regulament și verificarea respectării lui.

În cadrul acestei asistențe reciproce, autoritățile competente ale statelor membre își transmit cu regularitate, în special, toate informațiile de care dispun privind încălcările prezentului regulament de către montatori și ateliere, tipuri de practici de manipulare și orice sancțiune aplicată pentru astfel de încălcări.

#### **Art. 41: Sancțiuni**

(1) Statele membre, în conformitate cu măsurile lor constituționale, stabilesc regimul sancțiunilor aplicabile în cazul încălcării prezentului regulament și adoptă toate măsurile necesare pentru a se asigura că acestea sunt aplicate. Aceste sancțiuni sunt efective, proporționale, disuasive și nediscriminatorii și respectă categoriile de încălcări prevăzute în Directiva **2006/22/CE**.

(2) Statele membre informează Comisia cu privire la măsurile respective și cu privire la regimul sancțiunilor până la 2 martie 2016. Statele membre informează Comisia cu privire la orice modificare ulterioară a măsurilor respective.

### **CAPITOLUL VIII: DISPOZIȚII FINALE**

#### **Art. 42: Comitetul**

(1) Comisia este asistată de un comitet. Comitetul respectiv este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. **182/2011**.

(2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. **182/2011**.

(3) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. **182/2011**.

În cazul în care comitetul nu emite niciun avis, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. **182/2011**.

În cazul în care avizul comitetului urmează să fie obținut prin procedură scrisă, respectiva procedură se încheie fără rezultat atunci când, în termenul stabilit pentru emiterea avizului, președintele comitetului decide în acest sens sau o majoritate simplă a membrilor comitetului solicită acest lucru.

#### **Art. 43: Forumul privind tahograful**

(1) Se instituie un forum privind tahograful pentru a sprijini dialogul privind aspectele tehnice referitoare la tahografe între experți ai statelor membre, membrii comitetului menționat la articolul 42 și experți din țările terțe care utilizează tahograful în conformitate cu **Acordul AETR**.

(2) În calitate de experți, statele membre ar trebui să delege pentru forumul privind tahograful experții care participă la comitetul menționat la articolul 42.

(3) Forumul privind tahograful este deschis pentru participarea experților din țările terțe interesate care sunt părți contractante ale **Acordului AETR**.

(4) La forumul privind tahograful sunt invitate părți interesate, reprezentanți ai producătorilor de vehicule, reprezentanți ai producătorilor de tahografe, parteneri sociali și Autoritatea Europeană pentru Protecția Datelor.

(5) Forumul privind tahograful își adoptă regulamentul de procedură.

(6) Forumul privind tahograful se întrunește cel puțin o dată pe an.

#### **Art. 44: Comunicarea măsurilor naționale**

Statele membre comunică Comisiei textele actelor cu putere de lege și ale actelor administrative pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezentul regulament în cel mult 30 de zile de la data adoptării acestora și pentru prima dată până la 2 martie 2015.

#### **Art. 45: Modificarea Regulamentului (CE) nr. 561/2006**

Regulamentul (CE) nr. **561/2006** se modifică după cum urmează:

**1.** La articolul 3 se adaugă următoarea literă după litera (a):

"(aa)vehicule sau o combinație de vehicule cu o masă maximă admisibilă care să nu depășească 7,5 tone, utilizate pentru transportul materialelor, al echipamentului sau al mașinilor care sunt destinate conducătorului auto în exercitarea profesiei sale și care sunt utilizate numai pe o rază de 100 km de la sediul întreprinderii și cu condiția ca principala activitate a conducătorului auto să nu fie cea de conducere a vehiculului;"

**2.** Articolul 13 alineatul (1) se modifică după cum urmează:

**(a)** la literele (d), (f) și (p), cuvintele "50 km" se înlocuiesc cu cuvintele "100 km";

**(b)** la litera (d), primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

"(d)vehicule sau combinații de vehicule a căror masă maximă admisibilă nu depășește 7,5 tone, utilizate de prestatorii de servicii universale astfel cum sunt definiți la articolul 2 punctul 13 din Directiva **97/67/CE** a Parlamentului European și a Consiliului din 15 decembrie 1997 privind normele comune pentru dezvoltarea pieței interne a serviciilor poștale ale Comunității și îmbunătățirea calității serviciului (\*) pentru livrarea loturilor în cadrul serviciului universal.

#### **Art. 46: Măsuri tranzitorii**

În măsura în care actele de punere în aplicare menționate în prezentul regulament nu au fost adoptate astfel încât să poată fi aplicate la momentul aplicării prezentului regulament, dispozițiile din Regulamentul (CEE) nr. **3821/85**, inclusiv din anexa I B la respectivul regulament, se aplică în continuare în regim tranzitoriu, până la data aplicării actelor de punere în aplicare menționate în prezentul regulament.

#### **Art. 47: Abrogare**

Regulamentul (CEE) nr. **3821/85** se abrogă. Trimiterile la regulamentul abrogat se interpretează ca trimiteri la prezentul regulament.

#### **Art. 48: Intrarea în vigoare**

Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.

Sub rezerva măsurilor tranzitorii de la articolul 46, prezentul regulament se aplică de la 2 martie 2016. Cu toate acestea, articolele 24, 34 și 45 se aplică de la 2 martie 2015.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

## **ANEXA I: CERINȚE PRIVIND CONSTRUCȚIA, TESTAREA, INSTALAREA ȘI INSPECȚIA PENTRU TAHOGRAFELE ANALOGICE**

### **PARTEA I: DEFINIȚII**

În prezenta anexă:

**(a)"aparatură de înregistrare" sau "tahograf analogic" înseamnă:**

echipament destinat instalării la bordul vehiculelor rutiere pentru a indica și a înregistra, automat sau semiautomat, detalii privind mișcarea vehiculelor respective și detalii ale anumitor perioade de activitate ale conducătorilor auto ale acestora;

**(b)"constanta aparaturii de înregistrare" înseamnă:**

caracteristica numerică reprezentând valoarea semnalului de intrare necesar pentru a indica și a înregistra o distanță de un kilometru parcursă; această constantă trebuie să fie exprimată în rotații pe km ( $k = \dots \text{rot}/\text{km}$ ), sau în impulsuri pe km ( $k = \dots \text{imp}/\text{km}$ );

**(c)"coeficient caracteristic" înseamnă:**

caracteristica numerică ce indică valoarea semnalului de ieșire emis de acel element al vehiculului care face legătura dintre acesta și aparatura de înregistrare (axul sau cilindrul de ieșire al cutiei de viteze), în timp ce vehiculul parcurge o distanță de un kilometru măsurată în condiții normale de testare (a se vedea partea VI punctul 4 din prezenta anexă). Coeficientul caracteristic este exprimat în rotații pe km ( $w = \dots \text{rot}/\text{km}$ ) sau în impulsuri pe km ( $w = \dots \text{imp}/\text{km}$ );

**(d) "circumferința efectivă a pneurilor roții" înseamnă:**

media distanțelor parcurse de roțile care acționează vehiculul (roți motoare) în cursul unei rotații complete. Măsurarea acestor distanțe trebuie efectuată în condiții normale de testare (a se vedea partea VI punctul 4 din prezenta anexă) și se exprimă în forma:  $1 = \dots \text{mm}$ .

### **PARTEA II: CARACTERISTICI GENERALE ȘI FUNCȚIILE APARATURII DE ÎNREGISTRARE**

Aparatura trebuie să înregistreze următoarele:

- 1.distanța parcursă de vehicul;
- 2.viteza vehiculului;
- 3.timpul de conducere;
- 4.alte perioade de lucru sau perioade disponibile;
- 5.perioadele de pauză din lucru și de repaus zilnic;
- 6.deschiderea casetei care conține foaia de înregistrare;

7.În cazul aparaturilor de înregistrare electronice care funcționează pe bază de semnale transmise electric de la senzorul de distanță și viteză, orice întrerupere de alimentare mai mare de 100 de milisecunde a aparaturii de înregistrare (exceptând iluminatul) sau a senzorului de distanță și viteză și orice întrerupere a semnalului senzorului de distanță și de viteză.

Pentru vehiculele folosite de doi conducători auto, aparatura trebuie să fie capabilă să înregistreze simultan, dar distinct, pe două foi de înregistrare separate, detaliile perioadelor prevăzute la primul paragraf punctele 3, 4 și 5.

### **PARTEA III: CERINȚE DE CONSTRUCȚIE PENTRU APARATURA DE ÎNREGISTRARE**

#### **SUBPARTEA A: Generalități**

1.Aparatura de înregistrare cuprinde următoarele:

1.1.dispozitive indicatoare care prezintă:



- distanța parcursă (contor kilometric);
- viteza (vitezometru);
- timpul (ceas);

#### **1.2.**dispozitive de înregistrare cuprinzând:

- un contor pentru distanța parcursă;
- un contor pentru înregistrarea vitezei;
- unul sau mai multe instrumente de înregistrare a timpului, respectând cerințele prevăzute la litera (c) punctul 4;

#### **1.3.**un mijloc de marcare care indică individual pe foaia de înregistrare:

- orice deschidere a casetei conținând această foaie de înregistrare;
- pentru aparatura de înregistrare electronică, astfel cum a fost definită în partea II primul paragraf punctul 7, orice întrerupere de alimentare mai mare de 100 de milisekunde a aparaturii de înregistrare (exceptând iluminatul), cel mai târziu în momentul realimentării;
- pentru aparatura de înregistrare electronică, astfel cum a fost definită în partea II primul paragraf punctul 7, orice întrerupere de alimentare mai mare de 100 de milisekunde a senzorului de distanță și viteză și orice întrerupere a semnalului senzorului de distanță și viteză.

**2.**Orice includere în aparatura de înregistrare a unor dispozitive suplimentare față de cele enumerate la punctul 1 nu trebuie să influențeze buna funcționare a dispozitivelor obligatorii și nici citirea acestora.

La omologarea aparaturii trebuie instalate toate dispozitivele suplimentare.

### **3.**Materiale

**3.1.**Toate părțile componente ale aparaturii de înregistrare trebuie fabricate din materiale cu suficientă stabilitate și rezistență mecanică și cu caracteristici electrice și magnetice stabile.

**3.2.**Orice modificare a unei părți componente a aparaturii ori a materialului folosit pentru fabricarea sa trebuie, înainte de a fi aplicată în producție, să fie supusă aprobării de către autoritatea care acordă omologarea de tip pentru aparatură.

### **4.**Măsurarea distanței parcurse

Distanțele parcurse pot fi măsurate și înregistrate fie:

- în așa fel încât să includă ambele mișcări, înainte și înapoi; fie
- cumulând numai mișcările de mers înainte.

Orice înregistrare a manevrelor de mers înapoi nu trebuie să afecteze claritatea și acuratețea celorlalte înregistrări.

### **5.**Măsurarea vitezei

**5.1.**Intervalul de măsurare a vitezei este așa cum s-a menționat în certificatul de omologare de tip.

**5.2.**Frecvența naturală și amortizarea dispozitivului de măsurare trebuie să asigure posibilitatea ca instrumentele care indică și înregistrează viteza să urmărească modificările de accelerație până la  $2 \text{ m/s}^2$ , în cadrul intervalului de măsurare, în limitele toleranțelor admise.

### **6.**Măsurarea timpului (ceas)

**6.1.**Controlul mecanismului de resetare a ceasului trebuie să se afle în interiorul casetei care conține foaia de înregistrare și fiecare deschidere a acestei cutii trebuie să fie înregistrată automat în foaia de înregistrare.

**6.2.** Dacă mecanismul de avans al foii de înregistrare este controlat de ceas, durata de funcționare corectă a ceasului, după ce a fost întors la maxim, trebuie să fie mai mare cu cel puțin 10 % față de durata de înregistrare corespunzătoare cazului încărcării maxime a aparatului cu foi de înregistrare.

## **7. Iluminatul și protecția**

**7.1.** Dispozitivele indicatoare ale aparatului trebuie să fie iluminate corespunzător, dar să nu deranjeze vederea.

**7.2.** În condiții normale de utilizare, toate părțile interioare ale aparatului trebuie să fie protejate împotriva umidității și prafului. În plus, ele trebuie să fie protejate împotriva accesului neautorizat prin carcase care pot fi sigilate.

## **SUBPARTEA B: Dispozitive indicatoare**

### **1. Indicatorul pentru distanța parcursă (contor kilometric)**

**1.1.** Valoarea celei mai mici unități de măsurare a contorului kilometric trebuie să fie 0,1 kilometri. Cifrele care indică hectometrii trebuie să se poată distinge clar de cele care indică kilometrii în total.

**1.2.** Cifrele de pe contorul kilometric trebuie să fie clar vizibile și trebuie să aibă o înălțime vizibilă de cel puțin 4 mm.

**1.3.** Contorul kilometric trebuie să poată indica cel puțin până la 99 999,9 kilometri.

### **2. Indicatoare de viteză (vitezometrul)**

**2.1.** În cadrul intervalului de măsurare, scala de viteză trebuie să fie uniform gradată de 1, 2, 5 sau 10 kilometri pe oră. Valoarea unei unități a scalei (spațiul dintre două diviziuni succesive) nu trebuie să depășească 10 % din viteza maximă care figurează pe scală.

**2.2.** Intervalul indicat care depășește intervalul de măsurare nu este necesar să fie prevăzut cu cifre.

**2.3.** Distanța dintre fiecare spațiu de pe scală reprezentând o diferență de viteză de 10 km/oră nu trebuie să fie mai mică de 10 mm.

**2.4.** În cazul unui indicator cu ac, distanța dintre ac și ecranul instrumentului nu trebuie să depășească 3 milimetri.

### **3. Indicator de timp (ceas)**

Indicatorul de timp trebuie să fie vizibil din afara aparatului și trebuie să ofere o citire clară, simplă și fără ambiguități.

## **SUBPARTEA C: Instrumente de înregistrare**

### **1. Generalități**

**1.1.** Toată aparatura, oricare ar fi forma foii de înregistrare (bandă sau disc), trebuie să fie prevăzută cu un reper care să permită plasarea corectă a foii de înregistrare, astfel încât să asigure corespondența între ora indicată de ceas și marcajul orar de pe foaia de înregistrare.

**1.2.** Mecanismul de mișcare a foii de înregistrare trebuie să fie în așa fel încât să garanteze că mișcarea se face fără joc și foaia poate fi introdusă și scoasă cu ușurință.

**1.3.** Pentru foile de înregistrare sub formă de disc, dispozitivul de avans al foii de înregistrare trebuie să fie controlat de mecanismul ceasului. În acest caz, mișcarea de rotație a foii de înregistrare trebuie să fie continuă și uniformă, cu o viteză minimă de 7 mm pe oră, măsurată pe marginea interioară a coroanei circulare care delimitează zona de înregistrare a vitezei. Pentru foile de înregistrare sub formă de bandă, unde dispozitivul de avans al foii de înregistrare este controlat de mecanismul ceasului, viteza de mișcare rectilinie trebuie să fie de cel puțin 10 mm pe oră.

**1.4.** Înregistrarea distanței parcurse, a vitezei vehiculului și a operației de deschidere a casetei

ce conține foaia sau foile de înregistrare trebuie să fie automată.

## 2.Înregistrarea distanței parcurse

**2.1.**Fiecare kilometru al distanței parcurse trebuie să fie reprezentat pe diagramă printr-o variație a coordonatei corespunzătoare de cel puțin 1 mm.

**2.2.**Chiar și pentru viteze care ating limita superioară a intervalului de măsurare, înregistrarea distanței trebuie să fie clar vizibilă.

## 3.Înregistrarea vitezei

**3.1.**Indiferent de forma foi de înregistrare, înregistrarea vitezei se face în mod normal în linie dreaptă și în unghi drept față de direcția de mișcare a foi de înregistrare. Totuși, mișcarea indicatorului de înregistrare a vitezei poate fi curbilinie, dacă sunt satisfăcute următoarele condiții:

- linia trasată de indicator trebuie să fie perpendiculară pe circumferința mediană (în cazul foilor de înregistrare în formă de disc) sau pe axa zonei rezervate pentru înregistrarea vitezei (în cazul foilor de înregistrare în formă de bandă);

- raportul dintre raza de curbură a liniei trasate de indicator și lățimea zonei rezervate pentru înregistrarea vitezei nu trebuie să fie mai mic de 2,4:1, indiferent de forma foi de înregistrare;

- diviziunile scalei de timp trebuie să traverseze zona de înregistrare în curbă având aceeași rază cu cea descrisă de indicator. Distanța dintre diviziuni de pe scala de timp trebuie să reprezinte perioada care să nu depășească o oră.

**3.2.**Orice variație de 10 kilometri pe oră a vitezei trebuie să fie reprezentată pe diagramă printr-o variație de cel puțin 1,5 mm a coordonatei corespunzătoare.

## 4.Înregistrarea timpului

**4.1.**Aparatura de înregistrare trebuie să fie în așa fel construită încât să înregistreze întotdeauna timpul de conducere în mod automat și să fie posibil, prin intermediul operării, atunci când este necesar, a unui dispozitiv de comutare, să se înregistreze separat celelalte perioade de timp indicate la articolul 34 alineatul (5) litera (b) punctele (ii), (iii) și (iv) din regulament.

**4.2.**Caracteristicile liniilor trasate, pozițiile lor relative și eventual simbolurile prevăzute la articolul 34 din regulament trebuie să permită recunoașterea cu claritate a naturii diferitelor perioade de timp. Diferitele perioadele de timp vor fi deosebite una de cealaltă pe diagramă prin diferențele de lățime ale urmelor înregistrate sau prin intermediul altui sistem cu o eficacitate cel puțin egală din punct de vedere al lizibilității și interpretării diagramei.

**4.3.**În cazul vehiculelor cu mai mult de un conducător auto, înregistrările prevăzute la punctul 4.1 trebuie făcute pe foi de înregistrare separate, câte o foaie de înregistrare pentru fiecare conducător auto. În acest caz, avansul diferențiat al celor două foi de înregistrare trebuie să fie asigurat fie prin același mecanism, fie prin mecanisme sincronizate.

## **SUBPARTEA D: Dispozitiv de închidere**

**1.**Caseta conținând foaia sau foile de înregistrare și mecanismul de setare a ceasului trebuie să fie prevăzute cu o încuietorie.

**2.**Fiecare operațiune de deschidere a casetei care conține foaia sau foile de înregistrare și a mecanismului de setare a ceasului trebuie să fie înregistrată automat pe foaia sau foile de înregistrare.

## **SUBPARTEA E: Inscricțiile**

**1.**Următoarele inscripții trebuie să figureze pe ecranul aparatului:

- în apropierea cifrei indicate de contorul kilometric, unitatea de măsurare a distanței, indicată de abrevierea "km";

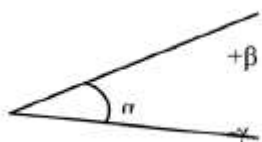
- în apropierea scalei ce indică viteza, inscripția "km/h";

- intervalul de măsurare al vitezometrului sub forma "Vmin...km/h, Vmax...km/h". Aceste inscripții nu sunt necesare dacă apar pe plăcuța descriptivă.

Totuși, aceste cerințe nu se aplică aparaturii de înregistrare omologate înainte de 10 august 1970.

**2.**Plăcuța descriptivă trebuie fixată pe aparatură și trebuie să prezinte următoarele indicații, care trebuie să fie vizibile pe aparatura instalată:

- numele și adresa producătorului aparaturii;
- seria de fabricație și anul de construcție;
- marca de omologare pentru tipul de aparatură;
- constanta aparaturii sub forma " $k = \dots \text{rot/km}$ " sau " $k = \dots \text{imp/km}$ ";
- opțional, intervalul de măsurare a vitezei în forma indicată la punctul 1;
- dacă sensibilitatea instrumentului la unghiul de înclinare poate să afecteze indicațiile furnizate de către acesta în afara toleranțelor admise, orientarea permisă a unghiului va fi exprimată astfel:



unde  $\alpha$  este unghiul măsurat din poziția orizontală a părții din față (orientat în sus) a aparaturii pentru care instrumentul este calibrat, iar  $\beta$  și  $\gamma$  reprezintă abaterile maxime permise respectiv în sus și în jos în raport cu unghiul  $\alpha$ .

## **SUBPARTEA F: Erori maxime tolerate (dispozitive indicatoare și de înregistrare)**

**1.**Pe bancul de probe înainte de instalare:

**(a)**distanța parcursă:

1 % în plus sau în minus față de distanța reală, unde distanța este de cel puțin 1 km;

**(b)**viteza:

3 km/oră în plus sau în minus față de viteza reală;

**(c)** timpul:

$\pm 2$  minute pe zi cu maximum 10 minute pentru șapte zile, în cazurile în care perioada de funcționare a ceasului după întoarcere nu este mai mică decât această perioadă.

**2.**La instalare:

**(a)**distanța parcursă:

2 % în plus sau în minus față de distanța reală, unde distanța este de cel puțin 1 km;

**(b)**viteza:

4 km/oră în plus sau în minus față de viteza reală;

**(c)** timpul:

$\pm 2$  minute pe zi; sau  $\pm 10$  minute pentru șapte zile.

**3.**În exploatare:

**(a)**distanța parcursă:

4 % în plus sau în minus față de distanța reală, unde distanța este de cel puțin 1 km;

**(b)**viteza:

6 km/oră în plus sau în minus față de viteza reală;

**(c)** timpul:

± 2 minute pe zi; sau ± 10 minute pentru șapte zile.

4. Erorile maxime tolerate prevăzute la punctele 1, 2 și 3 sunt valabile pentru o temperatură între 0 °C și 40 °C, temperaturile fiind măsurate în imediata apropiere a aparatului.

5. Erorile maxime tolerate prevăzute la punctele 2 și 3 sunt valabile în situația în care sunt măsurate în condițiile indicate în partea VI.

## **PARTEA IV: FOILE DE ÎNREGISTRARE**

### **SUBPARTEA A: Generalități**

1. Foile de înregistrare trebuie să aibă o asemenea calitate încât să nu împiedice funcționarea normală a aparatului, iar înregistrările efectuate să nu poată fi șterse, să poată fi citite și identificate cu ușurință.

Foile de înregistrare trebuie să-și conserve dimensiunile și datele înregistrate în condiții normale de umiditate și temperatură.

În plus, trebuie să fie posibilă scrierea pe foile de înregistrare, fără deteriorarea lor și fără a afecta claritatea înregistrării, a informațiilor prevăzute la articolul 34 din prezentul regulament.

În condiții normale de conservare, înregistrările trebuie să rămână lizibile cel puțin un an.

2. Capacitatea minimă de înregistrare a foilor de înregistrare, indiferent de forma lor, trebuie să fie de 24 de ore.

Dacă mai multe discuri sunt legate între ele pentru a crește capacitatea de înregistrare continuă, fără intervenția personalului, legătura între aceste discuri trebuie făcută în așa fel încât să nu existe întreruperi sau suprapuneri ale înregistrărilor în punctele de transfer de la un disc la altul.

### **SUBPARTEA B: Zonele de înregistrare și gradarea lor**

1. Foile de înregistrare vor include următoarele zone de înregistrare:

- o zonă rezervată exclusiv indicațiilor privind viteza;
- o zonă rezervată exclusiv indicațiilor privind distanța parcursă;
- una sau două zone pentru indicațiile privind timpul de conducere, alte perioade de lucru sau perioade disponibile, perioade de pauză și repaus ale conducătorilor auto.

2. Zona pentru înregistrarea vitezei trebuie să fie divizată în 20 km/h sau mai puțin. Viteza corespunzătoare trebuie să fie indicată în cifre pe fiecare linie a acestei subdiviziuni. Simbolul "km/h" trebuie să figureze cel puțin o dată în interiorul acestei zone. Ultima linie a acestei zone trebuie să coincidă cu limita superioară a intervalului de măsurare.

3. Zona rezervată înregistrării distanței parcurse trebuie să fie imprimată astfel încât să se permită citirea ușoară a numărului de kilometri parcurși.

4. Zona sau zonele rezervate pentru înregistrarea perioadelor prevăzute la punctul 1 se marchează astfel încât să se distingă clar diferitele perioade de timp.

### **SUBPARTEA C: Informația care va fi imprimată pe foile de înregistrare**

Fiecare foaie de înregistrare trebuie să conțină, în forma imprimată, următoarele informații:

- numele și adresa sau marca producătorului;
- marca de omologare pentru modelul foii de înregistrare;
- marca de omologare pentru tipul sau tipurile de aparatură în care foaia de înregistrare este utilizabilă;

- limita superioară a intervalului de măsurare a vitezei, imprimată în km/h.

În forma imprimată, fiecare foaie de înregistrare trebuie să conțină cel puțin o scală de timp gradată, astfel încât să permită citirea directă a timpului la intervale de 15 minute, precum și o determinare simplă a intervalelor de 5 minute.

#### **SUBPARTEA D: Spațiul liber pentru inserare manuală**

Trebuie prevăzut spațiu liber pe foile de înregistrare pentru a permite conducătorilor auto introducerea manuală a următoarelor detalii minime:

- numele și prenumele conducătorului auto;
- data și locul la care se începe folosirea foii de înregistrare, precum și data și locul unde se încheie folosirea ei;
- numărul sau numerele de înmatriculare ale vehiculului sau ale vehiculelor pe care conducătorul auto este desemnat să le conducă în timpul folosirii foii de înregistrare;
- datele înregistrate de contorul kilometric al vehiculului sau al vehiculelor pe care conducătorul auto este desemnat să le conducă în timpul folosirii foii de înregistrare;
- ora schimbării vehiculului.

#### **PARTEA V: INSTALAREA APARATURII DE ÎNREGISTRARE**

**1.** Aparatura de înregistrare trebuie amplasată la bordul vehiculului în așa fel încât conducătorul auto să poată supraveghea ușor de pe locul său vitezometrul, contorul kilometric și ceasul și, în același timp, toate părțile acestor instrumente, inclusiv cele de transmitere, să fie protejate împotriva oricărei deteriorări accidentale.

**2.** Constanta aparaturii de înregistrare trebuie să poată fi adaptată, printr-o reglare corespunzătoare, la coeficientul caracteristic al vehiculului, cu ajutorul unui dispozitiv denumit adaptor.

Vehiculele cu două sau mai multe rapoarte ale punții motoare trebuie să fie echipate cu un dispozitiv de comutare, care să aducă automat aceste diverse rapoarte la cel pentru care adaptarea aparatului pentru vehicul se realizează cu ajutorul adaptorului.

**3.** După ce aparatura a fost verificată cu ocazia instalării, o plăcuță de instalare trebuie fixată pe vehicul, lângă aparatură sau în aparatura propriu-zisă, în așa fel încât să poată fi vizibilă. După fiecare inspecție realizată de montatorul sau atelierul aprobat care necesită o modificare a reglajului de instalare, trebuie fixată o nouă plăcuță de instalare în locul celei precedente.

Plăcuța de instalare trebuie să indice cel puțin următoarele detalii:

- numele, adresa sau denumirea comercială a montatorului, a atelierului sau a producătorului de vehicule aprobat;
- coeficientul caracteristic al vehiculului, sub forma " $w = \dots \text{rev/km}$ " sau " $w = \dots \text{imp/km}$ ";
- circumferința efectivă a pneurilor roților, sub forma " $l = \dots \text{mm}$ ";
- datele la care a fost determinat coeficientul caracteristic al vehiculului și la care a fost măsurată circumferința efectivă a pneurilor roților.

#### **4. Sigilare**

Următoarele părți trebuie sigilate:

**(a)** plăcuța de instalare, în afară de cazul în care aceasta este atașată astfel încât nu poate fi scoasă fără a distruge marcasele;

**(b)** cele două capete ale elementului de legătură dintre aparatura de înregistrare propriu-zisă și vehicul;

**(c)** adaptorul propriu-zis și punctul de inserare al acestuia în circuit;

**(d)** dispozitivul de comutare pentru vehiculele cu două sau mai multe rapoarte ale punții

motoare;

(e) elementele de legătură ale adaptorului și dispozitivului de comutare cu restul aparaturii;

(f) casetele prevăzute în partea III litera (a) punctul 7.2;

(g) orice strat protector pentru accesul la dispozitivele de adaptare a constantei aparaturii de înregistrare la coeficientul caracteristic vehiculului.

În cazuri particulare, pot fi necesare sigilii suplimentare la omologarea unui tip de aparatură, situație în care trebuie să existe pe certificatul de omologare o notă precizând poziția acestor sigilii.

Îndepărtarea sigiliilor prevăzute la literele (b), (c) și (e) ale primului paragraf este autorizată:

- în cazuri de urgență;

- pentru a instala, a regla sau a repara un dispozitiv limitator de viteză sau un alt dispozitiv care contribuie la siguranța rutieră,

cu condiția ca aparatura de înregistrare să continue să funcționeze în mod fiabil și corect și să fie resigilată de către un montator sau un atelier aprobat imediat după instalarea unui dispozitiv limitator de viteză sau al unui alt dispozitiv care contribuie la siguranța rutieră sau în termen de șapte zile în alte cazuri. Pentru fiecare ocazie cu care sigiliile sunt rupte se întocmește o declarație scrisă cuprinzând justificările acestei acțiuni și se pune la dispoziția autorității competente.

**5.** Cablurile de legătură dintre aparatura de înregistrare și emițătorul de impulsuri trebuie protejate cu o teacă din oțel inoxidabil acoperită cu un strat din material plastic sertizată la capete, exceptând cazurile în care o protecție echivalentă împotriva manipulării este garantată prin alte mijloace (de exemplu, prin monitorizare electronică, cum ar fi criptarea semnalului electronic) capabile să detecteze prezența oricărui dispozitiv care nu este necesar pentru funcționarea corectă a aparaturii de înregistrare și al cărui scop este să împiedice funcționarea exactă a aparaturii de înregistrare prin scurtcircuitarea, întreruperea sau modificarea datelor electronice primite de la senzorul de viteză și de distanță. În sensul prezentului regulament, o legătură compusă din racorduri sigilate este considerată continuă.

Monitorizarea electronică sus-amintită poate fi înlocuită cu un control electronic care să garanteze că aparatura de înregistrare este capabilă să înregistreze orice deplasare a vehiculului, independent de semnalul primit de la senzorul de viteză și distanță.

În scopul aplicării prezentului punct, vehiculele M1 și N1 sunt cele definite în partea A din anexa II la Directiva **2007/46/CE** a Parlamentului European și a Consiliului. Pentru vehiculele care sunt echipate cu tahografe în conformitate cu prezentul regulament și nu sunt prevăzute cu instalarea unui cablu armat între senzorii de distanță și viteză și aparatura de înregistrare, se montează un adaptor cât mai aproape posibil de senzorii de distanță și viteză.

Cablul armat se montează între adaptor și aparatura de înregistrare.

## **PARTEA VI: VERIFICĂRI ȘI INSPECȚII**

Statele membre nominalizează organismele care realizează verificările și inspecțiile.

### **1. Certificarea instrumentelor noi sau reparate**

Fiecare dispozitiv individual, nou sau reparat, se certifică în ceea ce privește funcționarea corectă și exactitatea indicațiilor și înregistrărilor, în limitele prezentate în partea III litera (f) punctul 1, prin intermediul sigilării conform părții V punctul 4 primul paragraf litera (f).

În acest scop, statele membre pot stabili o verificare inițială, constând într-un control și o confirmare a conformității dispozitivului nou sau reparat cu modelul omologat de tip și/sau cu cerințele prezentului regulament, sau pot delega competența de certificare producătorilor sau agenților săi autorizați.

### **2. Instalare**

Când o aparatură este instalată la bordul unui vehicul, aceasta și instalația în ansamblu trebuie să respecte dispozițiile referitoare la erorile maxime tolerate prezentate în partea III litera (f) punctul 2.

Testările de control aferente sunt executate de montatorul sau atelierul aprobat, pe răspunderea acestora.

### 3. Inspecții periodice

**(a)** Inspecții periodice ale aparaturii instalate la bordul vehiculelor au loc cel puțin o dată la doi ani și pot fi realizate cu ocazia inspecției tehnice a vehiculelor.

Aceste inspecții includ următoarele verificări:

- dacă aparatura funcționează corect;
- dacă aparatura prezintă marca de omologare de tip;
- dacă plăcuța de instalare este fixată;
- dacă sigiliile pe aparatură și pe alte părți ale instalației sunt intacte;
- circumferința efectivă a pneurilor.

**(b)** Controlul respectării dispozițiilor din partea III litera (f) punctul 3 asupra erorilor maxime tolerate în exploatare se realizează cel puțin o dată la șase ani. Totuși, statele membre pot prevedea un interval mai scurt de inspecție pentru vehiculele înmatriculate pe teritoriul lor. Aceste inspecții pot include înlocuirea plăcuței de instalare.

### 4. Măsurarea erorilor

Măsurarea erorilor la instalare și în timpul exploatarei se realizează în următoarele condiții, considerate drept condiții standard de testare:

- vehiculul neîncărcat, în condiții normale de funcționare;
- presiunea pneurilor în acord cu instrucțiunile producătorului;
- uzura pneurilor în limitele permise de lege;
- deplasarea vehiculului: vehiculele se deplasează, acționat de propriul lor motor, în linie dreaptă, pe o suprafață plană, la o viteză de  $50 \pm 5$  km/h. Controlul se poate efectua și pe un banc de probe adecvat, cu condiția ca exactitatea testului să fie comparabilă.

## ANEXA II: MARCA ȘI CERTIFICATUL DE OMOLOGARE

### I. MARCA DE OMOLOGARE

1. Marca de omologare constă în următoarele:

**(a)** un dreptunghi în interiorul căruia se plasează litera "e" urmată de un număr sau o literă distinctivă pentru țara care a emis omologarea, conform următoarelor semne convenționale:

Belgia 6;

Bulgaria 34;

Republica Cehă 8;

Danemarca 18;

Germania 1;

Estonia 29;

Irlanda 24;

Grecia 23;

Spania 9;

Franța 2;



Croația 25;  
Italia 3;  
Cipru CY;  
Letonia 32;  
Lituania 36;  
Luxemburg 13;  
Ungaria 7;  
Malta MT;  
Țările de Jos 4;  
Austria 12;  
Polonia 20;  
Portugalia 21;  
România 19;  
Slovenia 26;  
Slovacia 27;  
Finlanda 17;  
Suedia 5;  
Regatul Unit 11;

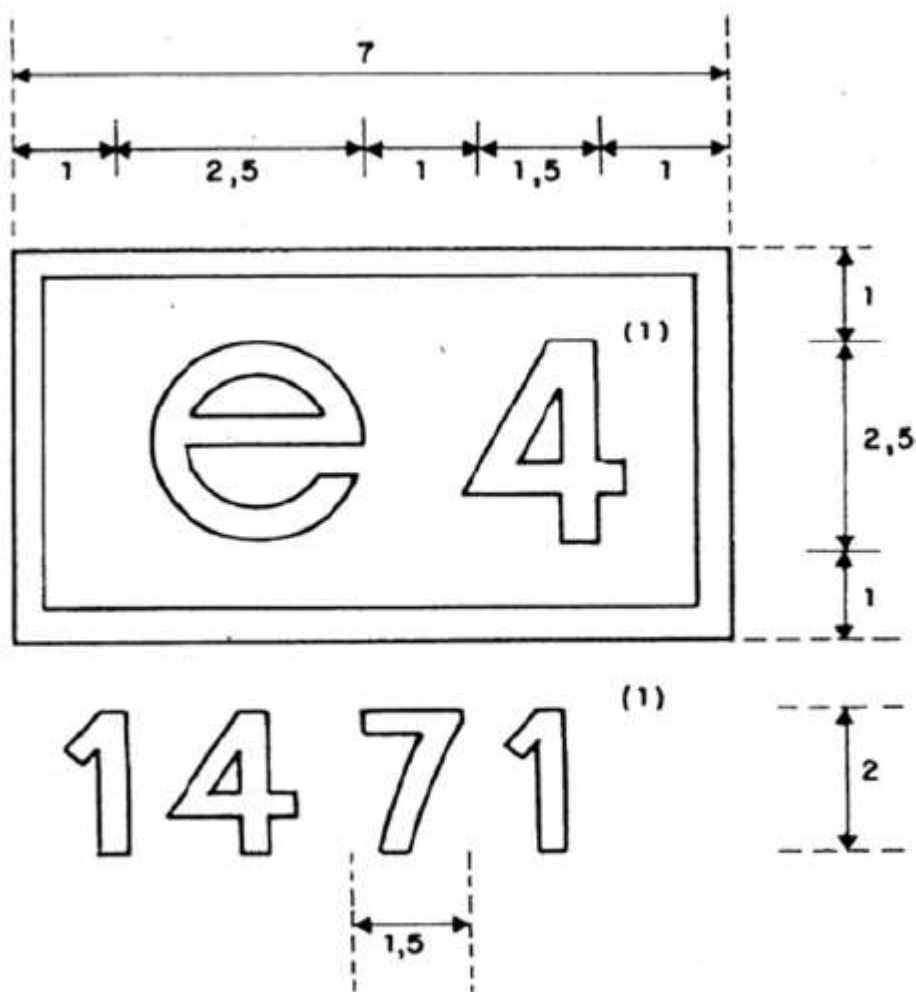
și

**(b)**un număr de omologare care corespunde numărului certificatului de omologare acordat prototipului de aparatură de înregistrare sau de foaie de înregistrare sau numărului de card de tahograf, plasat în imediata apropiere a dreptunghiului respectiv.

**2.**Marca de omologare se aplică pe plăcuța descriptivă a fiecărui echipament și pe fiecare foaie de înregistrare și pe fiecare card de tahograf. Aceasta trebuie să nu poată fi ștearsă și să rămână lizibilă.

**3.**Dimensiunile mărcii de omologare prezentate mai jos <sup>(1)</sup> sunt exprimate în milimetri, aceste dimensiuni reprezintă minimumul. Proporția dintre dimensiuni trebuie păstrată.

<sup>(1)</sup>Aceste imagini sunt prezentate doar pentru orientare.



## II. CERTIFICAT DE OMOLOGARE PENTRU TAHOGRAFE ANALOGICE

Un stat membru care a acordat o omologare emite solicitantului un certificat de omologare, al cărui model este prezentat mai jos. Atunci când informează celelalte state membre cu privire la acordarea unei omologări sau, dacă este cazul, cu privire la retragerea acesteia, statul membru în cauză folosește copii ale certificatului de omologare.

### CERTIFICAT DE OMOLOGARE

Numele administrației competente.....

Notificare privind <sup>(1)</sup>:

<sup>(1)</sup>A se elimina mențiunile care nu sunt aplicabile.

- omologarea unui tip de aparatură de înregistrare
- retragerea omologării unui tip de aparatură de înregistrare
- omologarea modelului de foaie de înregistrare
- retragerea omologării modelului foii de înregistrare

Omologare nr.....

1.Denumirea sau marca comercială.....

2.Numele tipului sau modelului.....

3.Numele producătorului.....

4. Adresa producătorului.....
5. Prezentat pentru omologare la data de.....
6. Testat la.....
7. Data și numărul testului (testelor) .....
8. Data omologării.....
9. Data retragerii omologării.....
10. Tipul sau tipurile de aparatură de înregistrare pentru care foaia de înregistrare este destinată a fi folosită.....
11. Locul.....
12. Data.....
13. Documente descriptive anexate.....
14. Observații (inclusiv poziția sigiliilor, dacă este cazul)  
.....

(Semnătura)

### III. CERTIFICAT DE OMOLOGARE PENTRU TAHOGRAFE DIGITALE

Un stat membru care a acordat o omologare emite solicitantului un certificat de omologare, al cărui model este prezentat în continuare. Atunci când informează celelalte state membre cu privire la acordarea unei omologări sau, dacă este cazul, cu privire la retragerea acesteia, statul membru în cauză folosește copii ale certificatului de omologare.

<b>CERTIFICAT DE OMOLOGARE PENTRU TAHOGRAFE DIGITALE</b>	
Numele administrației competente.....	
Notificare privind <sup>(1)</sup> : .....	
<input type="checkbox"/> omologarea:	<input type="checkbox"/> retragerea omologării:
	<input type="checkbox"/> modelului de aparatură de înregistrare
	<input type="checkbox"/> componentei aparaturii de înregistrare <sup>(2)</sup>
	<input type="checkbox"/> unui card de conducător auto
	<input type="checkbox"/> unui card de atelier
	<input type="checkbox"/> unui card al societății
	<input type="checkbox"/> unui card de controlor
<sup>(1)</sup> A se bifa casetele relevante. <sup>(2)</sup> A se preciza componenta care face obiectul notificării.	

Omologare nr.....

1. Firma producătoare sau marca.....
2. Numele modelului.....
3. Numele producătorului.....
4. Adresa producătorului.....
5. Prezentat pentru omologare la data de.....
6. Laborator (laboratoare) .....

- 7.Data și numărul raportului de testare.....
- 8.Data omologării.....
- 9.Data retragerii omologării.....
- 10.Modelul aparaturii (aparaturilor) de înregistrare cu care componenta este destinată a fi folosită.....
- 11.Locul.....
- 12.Data.....
- 13.Documente descriptive anexate.....
- 14.Observații  
.....

(Semnătura)

Publicat în Jurnalul Oficial cu numărul 60L din data de 28 februarie 2014

© Uniunea Europeană, <http://eur-lex.europa.eu>.



UNIUNEA EUROPEANĂ



Instrumente Structurale  
2014-2020

Proiect co-finanțat din Programul Operational Capital Uman 2014-2020

### **Fondul Social European**

#### **Programul Operational Capital Uman 2014-2020**

**Axa prioritara 3: Locuri de munca pentru toti**

**Prioritatea de investitii 10.iii:** Imbunatatirea accesului egal la invatarea pe tot parcursul vietii pentru toate grupurile de varsta intr-un cadru formal, non-formal sau informal, actualizarea cunostintelor, a aptitudinilor si a competentelor fortei de munca si promovarea unor cai de invatare flexibile, inclusiv prin orientare profesionala si prin validarea competentelor dobandite

**Obiectivul specific 3.12.:** Imbunatatirea nivelului de cunostinte/ competente/ aptitudini aferente sectoarelor economice/ domeniilor identificate conform SNC si SNCDI ale angajatilor

**Titlu proiect:** TRANS-FORM - Imbunatatirea nivelului de competente ale angajatilor din domeniul distributiei pentru ocuparea sustenabila si de calitate a fortei de munca

**ID MySMIS:** 127802

**Nr contract finantare:** POCU/464/3/12/127802

**Nr. inregistrare OIRPOSDRU Regiunea Sud-Vest Oltenia:** 16287/17.10.2019

## **3. LEGISLATIE NATIONALA PRIVIND TRANSPUNEREA REGULILOR EUROPENE REFERITOARE LA PERIOADELE DE CONDUCERE, PAUZELE ȘI PERIOADELE DE ODIHNĂ ALE CONDUCĂTORILOR AUTO ȘI UTILIZAREA APARATELOR DE ÎNREGISTRARE A ACTIVITĂȚII ACESTORA, ACTUALIZATE CONFORM REGULAMENTULUI 1054/2020 SI REGULAMENTULUI 1055/2020**



Uniunea Națională  
a Transportatorilor Rutieri din România



Proiect co-finantat din Programul Operational Capital Uman 2014-2020

**Sanctiuni pentru incalcarea regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora<sup>1</sup>**

**- versiune februarie 2021 -**

<b>Gravitate</b> <b>Cadrul legal: nr. articol și aliniat</b>	<b>PREVEDERE ÎNCĂLCARE LEGISLATIVĂ</b> <b>Cadrul legal: litera care arată încălcarea legală</b>	<b>Sanctiune/Amenda (RON)</b>	<b>PERSOANĂ SANCTIONATĂ</b>
Art. 8, alin. 1) Următoarele fapte reprezintă <b>încălcări deosebit de grave</b> ale dispozițiilor Regulamentului (CE) nr. 561/2006, ale Regulamentului (UE) nr. 165/2014, ale Regulamentului (UE) 2020/1.054 și, după caz, ale Acordului AETR, cărora le sunt aplicabile dispozițiile art. 6 alin. (1)	a) depășirea cu 4,5 ore sau mai mult a duratei maxime zilnice de conducere de 9 ore, atunci când nu este permisă extinderea acesteia la 10 ore;	<b>9.000-12.000</b>	operatorul de transport/întreprinderea sau conducătorul auto, după caz
	b) depășirea cu 5 ore sau mai mult a duratei maxime zilnice de conducere de 10 ore, atunci când este permisă extinderea acesteia la 10 ore;	<b>9.000-12.000</b>	operatorul de transport/întreprinderea sau conducătorul auto, după caz
	c) depășirea cu 14 ore sau mai mult a duratei maxime de conducere săptămânale;	<b>9.000-12.000</b>	operatorul de transport/întreprinderea sau conducătorul auto, după caz

<sup>1</sup> Cadrul legal: Ordonanța Guvernului nr. 37 din 7 august 2007, modificată și completată cu Ordonanță de Urgență a Guvernului nr. 221 din 30 decembrie 2020



Proiect co-fințat din Programul Operational Capital Uman 2014-2020

lit. b) din Regulamentul (CE) nr. 1.071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier și de abrogare a Directivei nr. 96/26/CE a Consiliului, și constituie contravenții dacă acestea nu au fost săvârșite în astfel de condiții încât, potrivit legii penale, să constituie infracțiunii:	d) depășirea cu 22,5 ore sau mai mult a duratei maxime de conducere cumulate pentru două săptămâni consecutive;	<b>9.000-12.000</b>	operatorul de transport/întreprinderea sau conducătorul auto, după caz
	e) utilizarea unui vehicul fără a avea instalat un tahograf omologat sau utilizarea unui vehicul dotat cu tahograf care nu a fost montat conform cerințelor legale	<b>9.000-12.000</b>	operatorul de transport/întreprinderea sau conducătorul auto, după caz
	f) utilizarea altei cartele tahografice decât a celei emise conducătorului auto;	<b>9.000-12.000</b>	operatorul de transport/întreprinderea sau conducătorul auto, după caz
	g) conducerea unui vehicul cu o cartelă tahografică obținută în alte condiții decât cele prevăzute de reglementările în vigoare;	<b>9.000-12.000</b>	operatorul de transport/întreprinderea sau conducătorul auto, după caz
	h) alterarea, suprimarea, distrugerea datelor înregistrate pe diagrama tahografică, deținute în memoria echipamentului/aparaturii de înregistrare, în cea a cartelei tahografice sau pe raportul imprimat de echipamentul/aparatura de înregistrare;	<b>9.000-12.000</b>	operatorul de transport/întreprinderea sau conducătorul auto, după caz
	i) intervenția asupra echipamentului/aparaturii de înregistrare, diagramei tahografice sau cartelei tahografice astfel încât aceasta să poată conduce la alterarea datelor înregistrate și/sau a informațiilor conținute în raportul imprimat al echipamentului/aparaturii de înregistrare;	<b>9.000-12.000</b>	operatorul de transport/întreprinderea sau conducătorul auto, după caz
	j) prezența în vehicul și/sau utilizarea unui echipament fraudulos capabil să modifice înregistrările tahografului sau falsificarea foilor de înregistrare sau a datelor descărcate de pe tahograf și/sau de pe cartela conducătorului auto.	<b>9.000-12.000</b>	operatorul de transport/întreprinderea sau conducătorul auto, după caz
	k) refuzul conducătorului auto de a deplasa vehiculul, la solicitarea inspectorilor din cadrul Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier, către atelierele autorizate pentru instalarea, repararea sau	<b>9.000-12.000</b>	operatorul de transport/întreprinderea sau conducătorul auto, după caz



Proiect co-fințantat din Programul Operational Capital Uman 2014-2020

	inspecția tahografelor ori a limitatoarelor de viteză, în vederea verificării integrității tahografului;		
	l) refuzul atelierului autorizat pentru instalarea, repararea sau inspecția tahografelor ori a limitatoarelor de viteză de a efectua verificarea integrității tahografului, la solicitarea inspectorilor din cadrul Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier	<b>9.000-12.000</b>	atelierul autorizat
<b>(2)</b> Următoarele fapte prezintă <b>încălcări foarte grave</b> ale dispozițiilor Regulamentului (CE) nr. 561/2006, ale Regulamentului (UE) nr. 165/2014, ale Regulamentului (UE) 2020/1.054 și, după caz, ale Acordului AETR și constituie contravenții, dacă acestea nu au fost săvârșite în astfel de condiții încât, potrivit legii penale, să constituie infracțiuni:	1.a) depășirea cu 2 ore sau mai mult, dar nu cu mai mult de 4,5 ore, a duratei maxime zilnice de conducere de 9 ore, atunci când nu este permisă extinderea acesteia la 10 ore;	<b>4.000-6.000</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
	2.b) depășirea cu 2 ore sau mai mult, dar nu cu mai mult de 5 ore, a duratei maxime zilnice de conducere extinse la 10 ore;	<b>4.000-6.000</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
	3.c) depășirea cu 9 ore sau mai mult, dar nu cu mai mult de 14 ore, a duratei maxime de conducere săptămânale;	<b>4.000-6.000</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
	4.d) depășirea cu 15 ore sau mai mult, dar nu cu mai mult de 22,5 ore, a duratei maxime de conducere cumulate pentru două săptămâni consecutive;	<b>4.000-6.000</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
	5.e) depășirea cu 1,5 ore sau mai mult a duratei maxime de conducere neîntreruptă;	<b>4.000-6.000</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
	6.f) diminuarea cu 2,5 ore sau mai mult a perioadei minime de repaus zilnic normal, atunci când nu este posibilă reducerea acesteia până la 9 ore;	<b>4.000-6.000</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
	7.g) diminuarea cu 2 ore sau mai mult a perioadei minime de repaus zilnic redus, atunci când este posibilă reducerea acesteia până la 9 ore;	<b>4.000-6.000</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea





Proiect co-fințat din Programul Operational Capital Uman 2014-2020

	8.h) diminuarea cu 2 ore sau mai mult a perioadei de 9 ore din perioada de repaus zilnic fracționat;	<b>4.000-6.000</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
	9.i) diminuarea cu 2 ore sau mai mult a perioadei de repaus zilnic în cazul conducerii în echipaj;	<b>4.000-6.000</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
	10.j) diminuarea cu mai mult de 4 ore a repausului săptămânal redus;	<b>4.000-6.000</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
	11.k) diminuarea cu 9 ore sau mai mult a repausului săptămânal normal;	<b>4.000-6.000</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
	12.l) utilizarea în condiții necorespunzătoare a posibilității de derogare prevăzute la art. 8 alin. (6a) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006;	<b>4.000-6.000</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
	13.m) remunerarea de către întreprindere/operatorul de transport rutier a conducătorilor auto angajați sau puși la dispoziția sa în funcție de distanța parcursă, de rapiditatea livrării și/sau de cantitatea de mărfuri transportată, chiar și sub formă de prime sau majorări salariale, numai în cazul în care o asemenea remunerare este de natură să pericliteze siguranța rutieră și/sau să încurajeze încălcarea prevederilor Regulamentului (CE) nr. <u>561/2006</u> ;	<b>4.000-6.000</b>	operatorul de transport/întreprinderea
	14.n) echipamentul/aparatura de înregistrare nu funcționează corect, este defect(ă), nu este calibrat(ă) sau sigilat(ă) corespunzător ori nu are verificarea periodică în termenul de valabilitate;	<b>4.000-6.000</b>	după caz, operatorul de transport/întreprinderea
	15.o) echipamentul/aparatura de înregistrare este utilizat(ă) necorespunzător, a suferit intervenții abuzive sau nu este utilizată o cartelă tahografică valabilă;	<b>4.000-6.000</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea



Proiect co-fințat din Programul Operational Capital Uman 2014-2020

	16.p) înregistrările activității conducătorilor auto nu sunt păstrate de către operatorul de transport/întreprinderea sub formă de diagrame tahografice, rapoarte imprimate și/sau date descărcate, în ordine cronologică și separat pentru fiecare conducător auto;	<b>4.000-6.000</b>	operatorul de transport/întreprinderea
	17.q) conducătorul auto deține mai mult de o cartelă tahografică valabilă;	<b>4.000-6.000</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
	18.r) utilizarea unei cartele tahografice defecte sau expirate;	<b>4.000-6.000</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
	19.s) operatorul de transport/întreprinderea nu deține înregistrările privind activitatea unui conducător auto, cel puțin pentru ultimele 365 de zile, sau pe toată perioada de activitate dacă aceasta este mai mică de 365 de zile;	<b>4.000-6.000</b>	operatorul de transport/întreprinderea
	20.ș) utilizarea unei diagrame tahografice sau a unei cartele tahografice murdare sau deteriorate astfel încât informațiile înscrise nu sunt lizibile;	<b>4.000-6.000</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
	21.t) utilizarea incorectă a diagramei tahografice sau a cartelei tahografice;	<b>4.000-6.000</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
	22.ț) scoaterea neautorizată a diagramei tahografice sau cartelei tahografice din echipamentul/aparatul de înregistrare, care are impact asupra înregistrării datelor relevante;	<b>4.000-6.000</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
	23.u) utilizarea diagramei tahografice sau a cartelei tahografice pentru o perioadă mai lungă decât cea pe care acestea pot înregistra date, rezultând pierderea/alterarea datelor;	<b>4.000-6.000</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
	24.v) numele de familie al conducătorului lipsește de pe diagrama tahografică;	<b>4.000-6.000</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea



Proiect co-fințat din Programul Operational Capital Uman 2014-2020

25.w) prenumele conducătorului auto lipsește de pe diagrama tahografică;	<b>4.000-6.000</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
26.x) refuzul de a permite, în cursul controlului, verificarea, reținerea sau copierea oricărei înregistrări privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale unui conducător auto, ale echipamentului/aparaturii de înregistrare sau refuzul de a permite efectuarea unui control al activității desfășurate privind instalarea, calibrarea, repararea sau verificarea echipamentului/aparaturii de înregistrare;	<b>4.000-6.000</b>	după caz, conducătorul auto, operatorul de transport/întreprinderea sau atelierul care a instalat, calibrat, reparat ori verificat tahograful
27.y) neprezentarea înregistrărilor din ziua curentă;	<b>4.000-6.000</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
28.z) neprezentarea organelor de control a înregistrărilor din cele 28 de zile anterioare zilei curente;	<b>4.000-6.000</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
29.aa) neprezentarea organelor de control a datelor înregistrate pe cartela tahografică, în format electronic, în cazul în care conducătorul auto deține una;	<b>4.000-6.000</b>	operatorul de transport/întreprinderea
30.bb) neprezentarea organelor de control a înregistrărilor manuale și a rapoartelor imprimate din ziua curentă sau din cele 28 de zile anterioare celei curente;	<b>4.000-6.000</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
31.cc) neprezentarea cartelei tahografice organelor de control;	<b>4.000-6.000</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
32.dd) echipamentul/aparatura de înregistrare nu a fost reparată de către un montator sau atelier autorizat;	<b>4.000-6.000</b>	operatorul de transport/întreprinderea



Proiect co-fințat din Programul Operational Capital Uman 2014-2020

	33.ee) conducătorul auto nu a menționat toate informațiile necesare legate de activitățile desfășurate în perioadele de timp în care echipamentul/aparatura de înregistrare nu a făcut înregistrări întrucât a fost neutilizabilă sau a funcționat defectuos.	<b>4.000-6.000</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
	34.ff) numărul cartelei tahografice sau numele și prenumele conducătorului auto sau numărul permisului de conducere nu sunt menționate pe raportul imprimat de tahograful digital;	<b>4.000-6.000</b>	conducătorul auto
	35.gg) nedeclararea furtului sau pierderii cartelei tahografice la autoritatea competentă din statul membru în care a avut loc evenimentul;	<b>4.000-6.000</b>	conducătorul auto
	36.hh) nerespectarea de către conducătorul auto a prevederilor art. 8 alin. (6) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 privind efectuarea perioadelor de repaus săptămânal sau nerespectarea de către conducătorul auto a prevederilor art. 8 alin. (6b) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 privind compensarea în cazul efectuării perioadelor de repaus săptămânal reduse;	<b>4.000-6.000</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
	37.ii) conducerea unui vehicul dotat cu echipament/aparatură de înregistrare fără a utiliza diagrame tahografice și/sau cartelă tahografică;	<b>4.000-6.000</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
	38.jj) nedescărcarea sau nestocarea la sediu a datelor din cartelele tahografice și din tahografele digitale, conform prevederilor art. 6 alin. (3)	<b>4.000-6.000</b>	operatorul de transport/întreprinderea
	39.kk) depășirea a 12 perioade consecutive de 24 de ore după perioada precedentă de repaus normală, cu 12 ore sau mai mult, în cazul aplicării derogării prevăzute la art. 8 alin. (6a) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 de către un conducător auto care asigură un singur serviciu ocazional de transport internațional de persoane;	<b>4.000-6.000</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
	40.ll) nerespectarea perioadei de repaus săptămânal luat după 12 perioade consecutive de 24 de ore, în situația în care aceasta este mai mică sau egală cu 65 de ore, în cazul aplicării derogării prevăzute la art. 8 alin. (6a) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 de către un conducător auto care	<b>4.000-6.000</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea



Proiect co-finantat din Programul Operational Capital Uman 2014-2020

	asigură un singur serviciu ocazional de transport internațional de persoane;		
	41.mm) nerespectarea perioadei de conducere între orele 22,00 și 6,00, în situația în care aceasta este mai mare sau egală cu 4,5 ore înainte de pauză, dacă vehiculul nu este condus de mai mulți conducători auto, în cazul aplicării derogării prevăzute la art. 8 alin. (6a) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 de către un conducător auto care asigură un singur serviciu ocazional de transport internațional de persoane;	<b>4.000-6.000</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
	42.nn) depășirea a 6 perioade consecutive de 24 de ore după perioada precedentă de repaus săptămânal cu 12 ore sau mai mult;	<b>4.000-6.000</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
	43.oo) utilizarea unui tahograf care nu a fost inspectat de un atelier autorizat	<b>4.000-6.000</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
Art. 8), alin.(3) Următoarele fapte reprezintă <b>incălțări grave</b> ale dispozițiilor Regulamentului (CE) nr. 561/2006, ale Regulamentului (UE) nr. 165/2014, ale Regulamentului (UE) 2020/1054 și, după caz, ale Acordului AETR și constituie contravenții, dacă acestea nu au fost săvârșite în astfel de condiții încât, potrivit	a) depășirea cu o oră sau mai mult, dar mai puțin de 2 ore, a duratei maxime zilnice de conducere de 9 ore, atunci când nu este permisă extinderea acesteia la 10 ore;	<b>avertisment sau amenda 600-1.000</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
	b) depășirea cu o oră sau mai mult, dar mai puțin de 2 ore, a duratei maxime zilnice de conducere, atunci când este permisă extinderea acesteia la 10 ore;	<b>avertisment sau amenda 600-1.000</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
	c) depășirea cu 4 ore sau mai mult, dar mai puțin de 9 ore, a duratei maxime de conducere săptămânale;	<b>avertisment sau amenda 600-1.000</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
	d) depășirea cu 10 ore sau mai mult, dar mai puțin de 15 ore, a duratei maxime de conducere cumulate pentru două săptămâni consecutive;	<b>avertisment sau amenda 600-1.000</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea



Proiect co-fințat din Programul Operațional Capital Uman 2014-2020

legii penale, să constituie infracțiuni:	e) depășirea cu 0,5 ore sau mai mult, dar mai puțin de 1,5 ore, a duratei maxime de conducere neîntreruptă;	<b>avertisment sau amenda 600-1.000</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
	f) diminuarea cu o oră sau mai mult, dar mai puțin de 2,5 ore, a perioadei minime de repaus zilnic, atunci când nu este posibilă reducerea acesteia;	<b>avertisment sau amenda 600-1.000</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
	g) diminuarea cu o oră sau mai mult, dar mai puțin de 2 ore, a perioadei minime de repaus zilnic redus, atunci când este posibilă reducerea acesteia;	<b>avertisment sau amenda 600-1.000</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
	h) diminuarea cu o oră sau mai mult, dar mai puțin de 2 ore, a perioadei de 9 ore din perioada de repaus zilnic fracționat;	<b>avertisment sau amenda 600-1.000</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
	i) diminuarea cu o oră sau mai mult, dar mai puțin de 2 ore, a perioadei de repaus zilnic în cazul conducerii în echipaj;	<b>avertisment sau amenda 600-1.000</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
	j) diminuarea cu mai mult de 2 ore, dar mai puțin de 4 ore, a repausului săptămânal redus;	<b>avertisment sau amenda 600-1.000</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
	k) diminuarea cu mai mult de 3 ore, dar mai puțin de 9 ore, a repausului săptămânal normal;	<b>avertisment sau amenda 600-1.000</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
	l) lipsa organizării sau organizarea necorespunzătoare a activității conducătorului auto ori lipsa instrucțiunilor sau instrucțiuni necorespunzătoare date conducătorului auto astfel încât acesta să poată să se conformeze prevederilor legale aplicabile;	<b>avertisment sau amenda 600-1.000</b>	operatorul de transport/întreprinderea
m) nedeținerea la bordul vehiculului a unui număr suficient de diagrame tahografice;	<b>avertisment sau amenda 600-1.000</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea	



Proiect co-fințat din Programul Operational Capital Uman 2014-2020

n) utilizarea unei diagrame tahografice sau a hârtiei pentru imprimarea rapoartelor de către echipamentul/aparatura de înregistrare care nu este omologată sau corespunzătoare tipului de echipament/aparatura de înregistrare instalat/ă la bordul vehiculului;	<b>avertisment sau amenda 600-1.000</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
o) nedepunerea în termen de 7 zile calendaristice a cererii de înlocuirea unei cartele tahografice deteriorate, defecte, pierdute sau furate;	<b>avertisment sau amenda 600-1.000</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
p) neintroducerea/neînregistrarea manuală a datelor atunci când acest lucru se impune, conform prevederilor art. 34 din Regulamentul (UE) nr. 165/2014;	<b>avertisment sau amenda 600-1.000</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
q) neutilizarea diagramei tahografice corecte sau neintroducerea cartelei tahografice în slotul corect, în cazul conducerii autovehiculului în echipaj;	<b>avertisment sau amenda 600-1.000</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
r) ora înregistrată de echipamentul/aparatura de înregistrare nu corespunde cu ora oficială a țării în care este înmatriculat vehiculul;	<b>avertisment sau amenda 600-1.000</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
s) utilizarea incorectă a mecanismului de comutare a tahografului;	<b>avertisment sau amenda 600-1.000</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
ș) data începutului sau data sfârșitului utilizării diagramei tahografice nu este înscrisă pe aceasta;	<b>avertisment sau amenda 600-1.000</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
t) valoarea indexului kilometric al vehiculului la începutul utilizării diagramei tahografice nu este înscrisă pe aceasta;	<b>avertisment sau amenda 600-1.000</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
ț) nerepararea echipamentului/aparaturii de înregistrare pe parcursul cursei, dacă au trecut mai mult de 7 zile de la constatarea defecțiunii;	<b>avertisment sau amenda 600-1.000</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea



Proiect co-fințat din Programul Operational Capital Uman 2014-2020

	u) lipsa semnăturii conducătorului auto de pe raportul imprimat de tahograful digital.	<b>avertisment sau amenda 600-1.000</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
	24.v) nerespectarea prevederilor art. 6 alin. (5) din Regulamentul (CE) nr. <u>561/2006</u> privind înregistrarea activităților desfășurate de conducătorul auto pe foaia de înregistrare, pe un document imprimat sau cu ajutorul funcției de introducere manuală de date oferită de tahograf;	<b>avertisment sau amenda 600-1.000</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
	25.w) efectuarea, de către un conducător auto care face parte dintr-un echipaj, a pauzei de 45 de minute la bordul unui vehicul condus de un alt conducător auto, în cazul în care persoana care face pauză este implicată în asistarea celei care conduce vehiculul;	<b>avertisment sau amenda 600-1.000</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
	26.x) nerespectarea de către conducătorul auto a prevederilor art. 9 alin. (1) din Regulamentul (CE) nr. <u>561/2006</u> privind efectuarea perioadelor de repaus zilnic normal și redus, în cazul în care acesta însoțește un vehicul transportat cu feribotul sau cu trenul;	<b>avertisment sau amenda 600-1.000</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
	27.y) nerespectarea de către conducătorul auto sau operatorul de transport rutier/întreprindere a obligației de înlocuire de către un atelier autorizat a sigiliului rupt sau îndepărtat al tahografului, în termen de maximum 7 zile de la îndepărtarea sau ruperea acestuia, în conformitate cu prevederile art. 22 alin. (5) din Regulamentul (UE) nr. <u>165/2014</u> ;	<b>avertisment sau amenda 600-1.000</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
	28.z) neefectuarea de către un atelier autorizat a verificării și calibrării tahografului înainte de înlocuirea sigiliilor, în conformitate cu prevederile art. 22 alin. (5) din Regulamentul (UE) nr. <u>165/2014</u> ;	<b>2.000-4.000</b>	atelierul autorizat





Proiect co-finantat din Programul Operational Capital Uman 2014-2020

	29.aa) depășirea a 12 perioade consecutive de 24 de ore după perioada precedentă de repaus normală, cu 3-12 ore, în cazul aplicării derogării prevăzute la art. 8 alin. (6a) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 de către un conducător auto care asigură un singur serviciu ocazional de transport internațional de persoane;	<b>avertisment sau amenda 600-1.000</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
	30.bb) nerespectarea perioadei de repaus săptămânal luat după 12 perioade consecutive de 24 de ore, în situația în care este cuprinsă între 65-67 ore, în cazul aplicării derogării prevăzute la art. 8 alin. (6a) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 de către un conducător auto care asigură un singur serviciu ocazional de transport internațional de persoane;	<b>avertisment sau amenda 600-1.000</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
	31.cc) nerespectarea perioadei de conducere între orele 22,00 și 6,00, în situația în care aceasta este mai mare de 3 ore și mai mică de 4,5 ore înainte de pauză, dacă vehiculul nu este condus de mai mulți conducători auto, în cazul aplicării derogării prevăzute la art. 8 alin. (6a) din Regulamentul CE nr. 561/2006 de către un conducător auto care asigură un singur serviciu ocazional de transport internațional de persoane;	<b>avertisment sau amenda 600-1.000</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
	32.dd) depășirea a 6 perioade consecutive de 24 de ore după perioada precedentă de repaus săptămânal, cu mai mult de 3 ore, dar mai puțin de 12 ore.	<b>avertisment sau amenda 600-1.000</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
<b>Art. 8), alin. (4)</b> Următoarele fapte reprezintă <b>încălțări minore<sup>2</sup></b> ale	a) depășirea cu până la o oră a duratei maxime zilnice de conducere, atunci când nu este permisă extinderea acesteia la 10 ore;	<b>avertisment sau amenda 250-500</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea



Proiect co-fințat din Programul Operational Capital Uman 2014-2020

dispozițiilor Regulamentului (CE) nr. 561/2006, ale Regulamentului (UE) nr. 165/2014, ale Regulamentului (UE) 2020/1054 și, după caz, ale Acordului AETR și constituie contravenții:	b) depășirea cu până la o oră a duratei maxime zilnice de conducere, atunci când este permisă extinderea acesteia la 10 ore;	<b>avertisment sau amenda 250-500</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
	c) depășirea cu până la 4 ore a duratei maxime de conducere săptămânale;	<b>avertisment sau amenda 250-500</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
	d) depășirea cu până la 10 ore a duratei maxime de conducere cumulate pentru două săptămâni consecutive;	<b>avertisment sau amenda 250-500</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
	e) depășirea cu până la 0,5 ore a duratei maxime de conducere neîntreruptă;	<b>avertisment sau amenda 250-500</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
	f) diminuarea cu până la o oră a perioadei minime de repaus zilnic, atunci când nu este posibilă reducerea acesteia;	<b>avertisment sau amenda 250-500</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
	g) diminuarea cu până la o oră a perioadei minime de repaus zilnic redus;	<b>avertisment sau amenda 250-500</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
	h) diminuarea cu până la o oră a perioadei de minimum 9 ore din perioada de repaus zilnic fracționat;	<b>avertisment sau amenda 250-500</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
	i) diminuarea cu până la o oră a perioadei de repaus zilnic în cazul conducerii în echipaj;	<b>avertisment sau amenda 250-500</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
	j) diminuarea cu până la 2 ore a repausului săptămânal redus;	<b>avertisment sau amenda 250-500</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea



Proiect co-fințanțat din Programul Operațional Capital Uman 2014-2020

	k) diminuarea cu până la 3 ore a repausului săptămânal normal;	<b>avertisment sau amenda 250-500</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
	l) nedeținerea la bordul vehiculului a unei cantități suficiente de hârtie pentru imprimarea rapoartelor de către echipamentul/aparatura de înregistrare;	<b>avertisment sau amenda 250-500</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
	m) utilizarea unor diagrame tahografice sau a unor cartele tahografice murdare sau deteriorate, dar care permit citirea informațiilor conținute;	<b>avertisment sau amenda 250-500</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
	n) scoaterea neautorizată a diagramei tahografice sau cartelei tahografice din echipamentul/aparatura de înregistrare, dar care nu are impact asupra înregistrării datelor relevante;	<b>avertisment sau amenda 250-500</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
	o) utilizarea diagramei tahografice sau a cartelei tahografice pentru o perioadă mai lungă decât cea pe care acestea pot înregistra date, fără a rezulta pierderea/alterarea datelor;	<b>avertisment sau amenda 250-500</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
	p) locul unde a început sau cel unde s-a sfârșit utilizarea diagramei tahografice nu este menționat pe aceasta;	<b>avertisment sau amenda 250-500</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
	q) numărul de înmatriculare al autovehiculului nu este înscris pe diagrama tahografică;	<b>avertisment sau amenda 250-500</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
	r) valoarea indexului kilometric al vehiculului la sfârșitul utilizării diagramei tahografice nu este înscrisă pe aceasta;	<b>avertisment sau amenda 250-500</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
	s) ora schimbării vehiculului nu este înscrisă pe diagrama tahografică;	<b>avertisment sau amenda 250-500</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea



Proiect co-finantat din Programul Operational Capital Uman 2014-2020

	ș) simbolul țării nu este introdus în echipamentul/aparatura de înregistrare.	<b>avertisment sau amenda 250-500</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
	t) nerespectarea de către conducătorul auto a prevederilor art. 12 din Regulamentul (CE) nr. <u>561/2006</u> privind condițiile în care conducătorul auto poate deroga de la art. 6-9 din același regulament, indicarea manuală a cauzei derogării sau compensarea perioadei de prelungire;	<b>avertisment sau amenda 250-500</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
	ț) nerespectarea de către conducătorul auto a obligației de a preschimba cardul de conducător auto cu unul nou, la solicitarea autorității competente, dacă este necesar pentru a se conforma specificațiilor tehnice relevante;	<b>avertisment sau amenda 250-500</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
	u) depășirea a 12 perioade consecutive de 24 de ore după perioada precedentă de repaus normală, cu până la 3 ore, în cazul aplicării derogării prevăzute la art. 8 alin. (6a) din Regulamentul (CE) nr. <u>561/2006</u> de către un conducător auto care asigură un singur serviciu ocazional de transport internațional de persoane;	<b>avertisment sau amenda 250-500</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
	v) depășirea a 6 perioade consecutive de 24 ore după perioada precedentă de repaus săptămânal, cu până la 3 ore;	<b>avertisment sau amenda 250-500</b>	după caz, conducătorul auto sau operatorul de transport/întreprinderea
	w) nerespectarea de către întreprindere/operatorul de transport rutier a obligațiilor prevăzute la art. 16 alin. (2) sau (3) din Regulamentul (CE) nr. <u>561/2006</u> ;	<b>avertisment sau amenda 250-500</b>	operatorul de transport rutier/întreprinderea
	x) nerespectarea de către întreprindere/operatorul de transport rutier a obligației de a organiza activitatea conducătorilor auto în condițiile prevăzute la art. 8 alin. (8a) din Regulamentul (CE) nr. <u>561/2006</u> ;	<b>avertisment sau amenda 250-500</b>	operatorul de transport rutier/întreprinderea
	y) nerespectarea de către întreprindere/operatorul de transport rutier a obligației de a păstra la sediu documentele care atestă îndeplinirea obligației de a organiza activitatea conducătorilor auto în condițiile prevăzute	<b>avertisment sau amenda 250-500</b>	operatorul de transport rutier/întreprinderea



Proiect co-fințat din Programul Operational Capital Uman 2014-2020

	la art. 8 alin. (8a) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006, pentru a le prezenta la cererea personalului de control autorizat;		
	z) efectuarea la bordul vehiculelor a perioadelor de repaus săptămânal normale și a oricărei perioade de repaus săptămânal de mai mult de 45 de ore luată în compensație pentru perioade de repaus săptămânal redate anterioare.	<b>avertisment sau amenda 250-500</b>	după caz, conducătorului auto sau operatorului de transport/ întreprinderii
<b>ATENȚIE!</b>	<b>Art. 9 (2)</b> În măsura în care contravențiile referitoare la respectarea timpilor de conducere, odihnă sau pauze sunt constatate în trafic, precum și în toate celelalte situații în care conducătorul auto nu poate dovedi efectuarea pauzelor și/sau perioadelor minime de odihnă prevăzute de legislația în vigoare, <b>suplimentar</b> față de sancțiunea cu amenda se va aplica și <b>sancțiunea imobilizării vehiculului</b> până la îndeplinirea condițiilor de legalitate pentru continuarea transportului.		
	<b>Art. 9 (3)</b> Contravenientul poate achita, pe loc sau în termen de cel mult 48 de ore de la data încheierii procesului-verbal, ori, după caz, de la data comunicării acestuia, jumătate din minimul amenzii, agentul constatator făcând mențiune în procesul-verbal despre această posibilitate.		
	<b>Art. 9 (4)</b> Contravențiile prevăzute în prezenta ordonanță se constată și se sancționează, potrivit competențelor ce le revin, stabilite de legislația în vigoare, de către:  a) personalul cu atribuții de control din cadrul Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier, în trafic și la sediul persoanei juridice;  b) personalul cu atribuții de control din cadrul Inspecției Muncii, la sediul persoanei juridice;  c) personalul cu atribuții de control din cadrul Ministerului Muncii, Familiei, Protecției Sociale și Persoanelor Vârstnice, la sediul persoanei juridice;  d) polițiștii rutieri, în trafic.  e) personalul cu atribuții de control din cadrul Registrului Auto Român, la sediul atelierelor autorizate pentru instalarea, repararea sau inspecția tahografelor ori a limitatoarelor de viteză.		
	<b>Art. 9 (5)</b> Deținătorul autovehiculului suportă costurile verificării de către atelierelor autorizate pentru instalarea, repararea sau inspecția tahografelor ori a limitatoarelor de viteză a integrității tahografului, ca urmare a solicitării inspectorilor din cadrul Inspectoratului		



Proiect co-fințat din Programul Operational Capital Uman 2014-2020

	de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier, în cazul în care, în urma verificării, se constată că integritatea tahografului a fost afectată.
	<b>Art. 9</b> (6) În cazul prevăzut la alin. (5), dacă în urma verificării nu se constată că integritatea tahografului a fost afectată, costurile verificării se suportă de către Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier.
	<b>Art. 10</b> Contravențiilor prevăzute la art. 8 le sunt aplicabile dispozițiile Ordonanței Guvernului nr. <b>2/2001</b> privind regimul juridic al contravențiilor, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. <b>180/2002</b> , cu modificările și completările ulterioare.



UNIUNEA EUROPEANĂ



Instrumente Structurale  
2014-2020

Proiect co-finanțat din Programul Operational Capital Uman 2014-2020

## **Fondul Social European**

### **Programul Operational Capital Uman 2014-2020**

**Axa prioritara 3: Locuri de munca pentru toti**

**Prioritatea de investitii 10.iii:** Imbunatatirea accesului egal la invatarea pe tot parcursul vietii pentru toate grupurile de varsta intr-un cadru formal, non-formal sau informal, actualizarea cunostintelor, a aptitudinilor si a competentelor fortei de munca si promovarea unor cai de invatare flexibile, inclusiv prin orientare profesionala si prin validarea competentelor dobandite

**Obiectivul specific 3.12.:** Imbunatatirea nivelului de cunostinte/ competente/ aptitudini aferente sectoarelor economice/ domeniilor identificate conform SNC si SNCDI ale angajatilor

**Titlu proiect:** TRANS-FORM - Imbunatatirea nivelului de competente ale angajatilor din domeniul distributiei pentru ocuparea sustenabila si de calitate a fortei de munca

**ID MySMIS:** 127802

**Nr contract finantare:** POCU/464/3/12/127802

**Nr. inregistrare OIRPOSDRU Regiunea Sud-Vest Oltenia:** 16287/17.10.2019

# **NORMELE METODOLOGICE PRIVIND ACTIVITATEA DE CONTROL AL RESPECTĂRII**

# **PERIOADELOR DE CONDUCERE, PAUZELOR ȘI PERIOADELOR DE ODIHNĂ ALE CONDUCĂTORILOR AUTO ȘI AL UTILIZĂRII APARATELOR DE ÎNREGISTRARE A ACTIVITĂȚII ACESTORA**

**- ORDIN NR. 1058 DIN 19 OCTOMBRIE 2007  
MODIFICAT ȘI COMPLETAT CU  
ORDIN NR. 369 DIN 13 MAI 2021**



UNIUNEA EUROPEANĂ



Proiect co-finanțat din Programul Operational Capital Uman 2014-2020

## Fondul Social European

### Programul Operational Capital Uman 2014-2020

**Axa prioritara 3: Locuri de munca pentru toti**

**Prioritatea de investitii 10.iii: Imbunatatirea accesului egal la invatarea pe tot parcursul vietii** pentru toate grupurile de varsta intr-un cadru formal, non-formal sau informal, actualizarea cunostintelor, a aptitudinilor si a competentelor fortei de munca si promovarea unor cai de invatare flexibile, inclusiv prin orientare profesionala si prin validarea competentelor dobandite

**Obiectivul specific 3.12.: Imbunatatirea nivelului de cunostinte/ competente/ aptitudini aferente sectoarelor economice/ domeniilor identificate conform SNC si SNCDI ale angajatilor**

**Titlu proiect: TRANS-FORM - Imbunatatirea nivelului de competente ale angajatilor din domeniul distributiei pentru ocuparea sustenabila si de calitate a fortei de munca**

**ID MySMIS: 127802**

**Nr contract finantare: POCU/464/3/12/127802**

**Nr. inregistrare OIRPOSDRU Regiunea Sud-Vest Oltenia: 16287/17.10.2019**

## LEGISLATIE NATIONALA PRIVIND TRANSPUNEREA REGULILOR EUROPENE REFERITOARE LA PERIOADELE DE CONDUCERE, PAUZELE ȘI PERIOADELE DE ODIHNĂ ALE CONDUCĂTORILOR AUTO ȘI UTILIZAREA APARATELOR DE ÎNREGISTRARE A ACTIVITĂȚII ACESTORA, ACTUALIZATE CONFORM REGULAMENTULUI 1054/2020 SI A REGULAMENTULUI 1055/2020

**ORDIN nr. 1058 din 19 octombrie 2007 pentru aprobarea Normelor metodologice privind activitatea de control al respectării perioadelor de conducere, pauzelor și perioadelor de odihnă ale conducătorilor auto și al utilizării aparatelor de înregistrare a activității acestora- [modificat și completat cu ORDIN nr. 369 din 13 mai 2021](#)**

Având în vedere prevederile Regulamentului Parlamentului European și al Consiliului (CE) nr. 561/2006 de armonizare a anumitor dispoziții din domeniul social privind transportul rutier și amendare a Regulamentului Consiliului (CEE) nr. 3.821/85 și Regulamentului Consiliului (CE) nr. 2.135/98 și abrogare a Regulamentului Consiliului (CEE) nr. 3.820/85 sau operațiuni de transport rutier care fac obiectul Acordului european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale (A.E.T.R.), inclusiv la anexele acestuia, încheiat la Geneva la 1 iulie 1970, la care România a aderat prin Legea nr. [101/1994](#), Directivei 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 martie 2006 privind condițiile minime pentru punerea în aplicare a regulamentelor (CEE) nr. 3.820/85 și (CEE) nr. 3.821/85 ale Consiliului privind legislația socială referitoare la activitățile de transport rutier și de abrogare a Directivei 88/599/CEE a Consiliului,

în temeiul prevederilor art. 5 alin. (2) lit. b) și f), ale art. 5 alin. (3) lit. e) și ale art. 6 din



Ordonanța de urgență a Guvernului nr. [109/2005](#) privind transporturile rutiere, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. [102/2006](#), cu modificările și completările ulterioare, ale art. 11 alin. (1) lit. b) din Ordonanța Guvernului nr. [37/2007](#) privind stabilirea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora, precum și ale art. 5 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. [367/2007](#) privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor, cu modificările ulterioare,

**ministrul transporturilor** emite următorul ordin:

#### **Art. 1**

Se aprobă Normele metodologice privind activitatea de control al respectării perioadelor de conducere, pauzelor și perioadelor de odihnă ale conducătorilor auto și al utilizării aparatelor de înregistrare a activității acestora, prevăzute în anexa care face parte integrantă din prezentul ordin.

▶ (la data 27-Dec-2011 Art. 2 abrogat de Art. II, punctul 1. din [Ordinul 995/2011](#) )

#### **Art. 3**

Prezentul ordin transpune prevederile art. 4 alin. (1)-(5), art. 5, art. 6 alin. (1)-(5), art. 9 alin. (1) și (2), art. 11 alin. (2) și (4) și ale anexelor nr. I, II și III la Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 martie 2006 privind condițiile minime pentru punerea în aplicare a Regulamentului Consiliului (CEE) nr. 3.820/85 și a Regulamentului Consiliului (CEE) nr. 3.821/85 privind legislația socială referitoare la activitățile de transport rutier și de abrogare a Directivei 88/599/CEE a Consiliului, publicată în Jurnalul Oficial L nr. 102 din 11 aprilie 2006, p. 35-44.

#### **Art. 4**

La data intrării în vigoare a prezentului ordin se abrogă Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. [1.061/2003](#) pentru aprobarea Normelor metodologice privind activitatea de control al respectării perioadelor de conducere și a perioadelor de odihnă ale conducătorilor auto care efectuează transporturi rutiere, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 51 din 21 ianuarie 2004.

#### **Art. 5**

Prezentul ordin va fi publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I.

\_\*\*\*\*\_

Ministrul transporturilor,

**Ludovic Orban**

## **ANEXĂ:**

### **NORME METODOLOGICE privind activitatea de control al respectării perioadelor de conducere, pauzelor și perioadelor de odihnă ale conducătorilor auto și al utilizării aparatelor de înregistrare a activității acestora**

Publicat în Monitorul Oficial cu numărul 721 din data de 25 octombrie 2007

### **NORME METODOLOGICE din 19 octombrie 2007 privind activitatea de control al respectării perioadelor de conducere, pauzelor și perioadelor de odihnă ale conducătorilor auto și al utilizării aparatelor de înregistrare a activității acestora**

## **CAPITOLUL I: Dispoziții generale**

### **Art. 1**

(1) Dispozițiile prezentelor norme metodologice se aplică pentru controlul respectării perioadelor de conducere, pauzelor și perioadelor de odihnă ale conducătorilor auto și al utilizării aparatelor de înregistrare a activității acestora, denumite tahografe analogice sau tahografe digitale, care efectuează operațiuni de transport rutier cu autovehicule care au masa totală maximă autorizată, inclusiv cea a remorcilor sau semiremorcilor, mai mare de 3,5 tone sau capacitate de peste 9 locuri pe scaune, inclusiv locul conducătorului auto.

(2) Activitatea de control al respectării perioadelor de conducere, pauzelor și perioadelor de odihnă ale conducătorilor auto și al utilizării aparatelor de înregistrare a activității acestora are ca obiectiv prioritar verificarea condițiilor de muncă ale acestora, precum și creșterea siguranței rutiere și respectarea principiilor concurenței loiale între întreprinderi/operatorii de transport rutier.

## **CAPITOLUL II: Activitatea de control al respectării perioadelor de conducere, pauzelor și perioadelor de odihnă ale conducătorilor auto și al utilizării aparatelor de înregistrare a activității acestora**

### **Art. 2**

(1) Controlul respectării prevederilor Regulamentului (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. [3.821/85](#) și (CE) nr. [2.135/98](#) ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. [3.820/85](#) al Consiliului, denumit în continuare Regulamentul (CE) nr. [561/2006](#), ale Regulamentului (UE) nr. [165/2014](#) al Parlamentului European și al Consiliului din 4 februarie 2014 privind tahografele în transportul rutier, de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. [3.821/85](#) al Consiliului privind aparatura de înregistrare în transportul rutier și de modificare a Regulamentului (CE) nr. [561/2006](#) al Parlamentului European și al Consiliului privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, denumit în continuare Regulamentul (UE) nr. [165/2014](#), ale Acordului european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale (AETR),

denumit în continuare Acordul AETR, ale Acordului comercial și de cooperare între Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice, pe de o parte, și Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, pe de altă parte, denumit în continuare Acordul UE-UK, și ale Ordonanței Guvernului nr. [37/2007](#) privind stabilirea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora, aprobată cu modificări prin Legea nr. [371/2007](#), cu modificările și completările ulterioare, denumită în continuare Ordonanța Guvernului nr. [37/2007](#), se desfășoară în trafic, în punctele unde oprirea, staționarea sau parcarea pe drumul public este permisă, conform prevederilor legale în vigoare, în punctele de îmbarcare/debarcare a călătorilor, în punctele de trecere a frontierei de stat, în zonele adiacente acestora și la sediile operatorilor de transport rutier/întreprinderilor de transport rutier în cont propriu.

▶ (la data 21-May-2021 Art. 2, alin. (1) din capitolul II modificat de Art. I, punctul 1. din [Ordinul 369/2021](#) )

(2) Controlul în trafic se efectuează de către inspectorii din cadrul Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier - I.S.C.T.R., denumiți în continuare inspectori, potrivit competențelor ce le revin în baza reglementărilor în vigoare.

(3) Controlul la sediile întreprinderilor de transport rutier în cont propriu și operatorilor de transport rutier se efectuează de către inspectori.

**(4) În cursul exercitării atribuțiilor, inspectorii au dreptul:**

a) să efectueze controlul atât în spațiul din vehicul, destinat conducătorului auto, cât și în spațiul din vehicul destinat transportului respectiv;

b) să verifice, să rețină și/sau să copieze orice document ori înregistrare relevantă pentru activitatea de control;

c) să solicite conducătorului auto/întreprinderii de transport rutier în cont propriu/operatorului de transport rutier, după caz, să prezinte de îndată vehiculul spre a fi inspectat într-o locație dotată corespunzător pentru evaluări tehnice amănunțite, dacă există indicii privind intervenții neautorizate asupra tahografului sau privind existența unor mijloace ilegale de manipulare a tahografului care nu pot fi verificate corespunzător în trafic;

d) să efectueze controlul în timpul programului de lucru atât în spațiile de lucru în care își desfășoară activitatea întreprinderea de transport rutier în cont propriu/operatorul de transport rutier, unde pot exista informații relevante pentru activitatea de control al respectării regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto, cât și în vehiculele deținute de aceasta/acesta.

### **Art. 3**

Coordonatorul național al activităților de control cu privire la respectarea prevederilor Regulamentului (CE) nr. [561/2006](#), ale Regulamentului (UE) nr. [165/2014](#), ale Acordului AETR și ale Acordului UE-UK este Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier, denumit în continuare *Coordonator național*.

▶(la data 21-May-2021 Art. 3 din capitolul II modificat de Art. I, punctul 2. din [Ordinul 369/2021](#) )

#### **Art. 4**

Coordonatorul național are următoarele atribuții principale:

**a)** coordonează activitatea de control, astfel încât:

(i) să fie verificat anual cel puțin 1% din totalul zilelor lucrate în cursul anului de conducătorii auto care fac obiectul prezentei ordonanțe. Începând cu 1 ianuarie 2008, vor fi verificate anual cel puțin 2% din totalul zilelor lucrate în cursul anului de conducătorii auto, iar începând cu 1 ianuarie 2010, vor fi verificate anual cel puțin 3% din totalul zilelor lucrate în cursul anului de conducătorii auto;

(ii) să fie verificate în trafic cel puțin 15% din totalul zilelor de lucru ale conducătorilor auto verificate anual și cel puțin 25% din numărul acestora să fie verificate la sediile întreprinderilor de transport rutier. Începând cu 1 ianuarie 2008, cel puțin 30% din totalul zilelor de lucru ale conducătorilor auto verificate anual vor fi verificate în trafic și cel puțin 50% din numărul acestora vor fi verificate la sediul întreprinderilor de transport rutier;

**b)** colaborează cu organisme similare din celelalte state membre ale Uniunii Europene în vederea organizării unor activități comune de control;

**c)** transmite la fiecare 2 ani Comisiei Europene raportări statistice cu privire la activitatea de control, conform prevederilor art. 17 din Regulamentul (CE) nr. [561/2006](#) și ale Deciziei de punere în aplicare (UE) [2017/1.013](#) a Comisiei din 30 martie 2017 de stabilire a formularului-tip pentru raportare menționat la art. 17 din Regulamentul (CE) nr. [561/2006](#);

▶(la data 21-May-2021 Art. 4, litera C. din capitolul II modificat de Art. I, punctul 3. din [Ordinul 369/2021](#) )

**d)** colaborează cu organisme similare din celelalte state membre ale Uniunii Europene în vederea depistării și sancționării unor eventuale încălcări ale prevederilor Regulamentului (CE) nr. [561/2006](#), ale Regulamentului (UE) nr. [165/2014](#), ale Acordului AETR și/sau ale Acordului UE-UK, acolo unde există indicii în acest sens;

▶(la data 21-May-2021 Art. 4, litera D. din capitolul II modificat de Art. I, punctul 3. din [Ordinul 369/2021](#) )

**e)** transmite organismelor similare din celelalte state membre ale Uniunii Europene, la fiecare 6 luni și ori de câte ori sunt solicitate astfel de informații cu privire la anumite cazuri particulare, informațiile prevăzute la art. 22 alin. (2) din Regulamentul (CE) nr. [561/2006](#), și respectiv, începând cu data de 2 martie 2016, cele prevăzute la art. 40 din Regulamentul (UE) nr. [165/2014](#).

#### **Art. 5**

**(1)** Controalele efectuate în trafic se vor desfășura în locuri și ore diferite, acoperind o suprafață extinsă a rețelei de drumuri, astfel încât să fie dificilă evitarea punctelor de control.

**(2)**Controalele vor fi efectuate fără discriminare. Personalul cu atribuții de control al Coordonatorului național și/sau polițiștii rutieri nu vor face discriminări pe baza niciunui motiv, cum ar fi:

- a) țara în care a fost înmatriculat vehiculul;
- b) țara de reședință a conducătorului auto;
- c) țara în care își are sediul întreprinderea;
- d) punctul de plecare și punctul de sosire ale călătoriei;
- e) tipul tahografului: analogic sau digital.

## **Art. 6**

La controalele în trafic se vor verifica, în principal, următoarele:

**a)**respectarea perioadelor de conducere zilnică și săptămânală, a pauzelor și a perioadelor de repaus zilnic și săptămânal;

**b)**foile de înregistrare pentru zilele precedente care trebuie deținute la bordul vehiculului în conformitate cu art. 36 alin. (1) și (2) din Regulamentul (UE) nr. [165/2014](#) și/sau datele înregistrate pentru aceeași perioadă pe cardul conducătorului auto și/sau în memoria aparatului de înregistrare, în conformitate cu anexa II la Directiva [2006/22/CE](#) a Parlamentului European și a Consiliului din 15 martie 2006 privind condițiile minime pentru punerea în aplicare a Regulamentelor (CEE) nr. [3.820/85](#) și (CEE) nr. [3.821/85](#) ale Consiliului privind legislația socială referitoare la activitățile de transport rutier și de abrogare a Directivei [88/599/CEE](#) a Consiliului, și/sau pe foile imprimate;

**c)**cazurile de depășire a vitezei permise a vehiculului pentru perioada menționată la art. 36 alin. (1) și (2) din Regulamentul (UE) nr. [165/2014](#), definite ca perioade de peste un minut în care viteza vehiculului este mai mare de 90 km/h pentru vehiculele din categoria N<sub>3</sub> sau de 105 km/h pentru vehiculele din categoria M<sub>3</sub> [categoriile N<sub>3</sub> și M<sub>3</sub>, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) [2018/858](#) al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. [715/2007](#) și (CE) nr. [595/2009](#) și de abrogare a Directivei [2007/46/CE](#)];

**d)**funcționarea corectă a aparatului de înregistrare, respectiv identificarea unui posibil abuz asupra aparatului și/sau a cardului conducătorului auto și/sau a foilor de înregistrare sau, dacă este cazul, prezența documentelor prevăzute la art. 16 alin. (2) din Regulamentul (CE) nr. [561/2006](#).

► (la data 21-May-2021 Art. 6 din capitolul II modificat de Art. 1, punctul 4. din [Ordinul 369/2021](#) )

## **Art. 7**

**(1)**Conducătorul auto care conduce un vehicul echipat cu un tahograf analogic trebuie

să prezinte, la cererea personalului cu atribuții de control, următoarele:

**a)** foile de înregistrare din ziua în curs și cele pe care conducătorul auto le-a utilizat pe parcursul celor 28 de zile precedente;

**b)** cardul de conducător auto, în cazul în care este titularul unui asemenea card; și

**c)** orice informații înregistrate manual și orice documente imprimate în timpul zilei în curs și pe parcursul celor 28 de zile precedente, în conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) nr. [165/2014](#) și ale Regulamentului (CE) nr. [561/2006](#).

**(2)** Conducătorul auto care conduce un vehicul echipat cu un tahograf digital trebuie să prezinte, la cererea personalului cu atribuții de control:

**a)** cardul conducătorului auto al cărui titular este;

**b)** orice informație înregistrată manual și orice document imprimat în timpul zilei în curs și pe parcursul celor 28 de zile precedente, în conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) nr. [165/2014](#) și ale Regulamentului (CE) nr. [561/2006](#); și

**c)** foile de înregistrare corespunzătoare perioadei prevăzute la lit. b), în cazul în care acesta ar fi condus, pe parcursul acestei perioade, un vehicul echipat cu un tahograf analogic.

## **Art. 8**

Pentru efectuarea verificărilor în trafic personalul cu atribuții de control va dispune de echipamente pentru descărcarea datelor din unitatea montată pe vehicul și de pe cardul conducătorului auto, de citirea datelor, analizarea datelor și/sau transmiterea rezultatelor către o bază de date spre analiză, precum și de echipamente pentru verificarea diagramelor-tahograf.

## **Art. 8<sup>1</sup>**

I.S.C.T.R. dotează echipajele de control cu echipamente de detectare timpurie la distanță a încălcărilor conform prevederilor art. 9 alin. (2) din Regulamentul (UE) nr. [165/2014](#).

▶ (la data 21-May-2021 Art. 8<sup>1</sup> din capitolul II modificat de Art. I, punctul 5. din [Ordinul 369/2021](#) )

## **Art. 9**

**(1)** Constatarea nerespectării prevederilor Ordonanței Guvernului nr. [37/2007](#), aprobată cu modificări prin Legea nr. [371/2007](#), cu modificările și completările ulterioare, în trafic se va evidenția și se va consemna de către inspectorii într-un formular-tip, denumit «Formular de control în trafic». Modelul acestuia este prezentat în anexa nr. 1.

**(2)** Formularul de control în trafic va fi compus din două exemplare, dintre care un exemplar se înmânează conducătorului auto.

**(3)** În cazul în care acesta refuză să îl semneze sau să îl preia, agentul constatatator va

face această mențiune la rubrica "Semnătura conducătorului auto".

## **Art. 10**

**(1)** Verificările efectuate la sediile întreprinderilor/ operatorilor de transport rutier vor viza, în plus față de aspectele prevăzute la art. 6, următoarele:

**a)** respectarea perioadelor săptămânale de repaus și, respectiv, a perioadelor de conducere a vehiculului dintre aceste perioade de odihnă;

**b)** respectarea limitării la două săptămâni a duratei de conducere a vehiculului;

**c)** foile de înregistrare, datele și imprimările provenind de la unitatea montată pe vehicul și de pe cardul conducătorului auto.

**(2)** Verificările vor fi efectuate în prezența managerului de transport și/sau a oricărui altui reprezentant legal, care va/vor pune la dispoziția personalului de control toate înregistrările solicitate.

**(3)** La prelevarea înregistrărilor se completează un proces-verbal de prelevare, al cărui model este prezentat în anexa nr. 2 la prezentele norme metodologice, care va fi înregistrat la întreprinderea/operatorul de transport rutier, în care se vor înscrie în coloana 1 numele conducătorilor auto în cazul prelevării de diagrame și/sau date din cardurile conducătorilor auto ori numărul de înmatriculare al vehiculului în cazul prelevării de date copiate din memoria tahografelor digitale. În coloana 2 se vor înscrie perioadele de timp pentru care s-au prelevat înregistrările.

**(4)** În cazul prelevării de diagrame-tahograf, se va verifica continuitatea dintre diagrame prin citirea kilometrilor înscriși de conducătorul auto în zona centrală a diagramei completate, dacă este cazul, cu verificarea continuității la înregistrările distanței parcurse. Din aceste verificări se determină lipsa înregistrărilor.

**(5)** Pentru fiecare conducător auto supus verificărilor se vor preleva înregistrări care să acopere minimum 28 de zile, astfel încât să se poată verifica și respectarea condițiilor referitoare la perioadele săptămânale de conducere și de odihnă, cele referitoare la timpul total de conducere pentru două săptămâni consecutive, precum și recuperarea timpului de odihnă săptămânală.

**(6)** Dacă la prelevare se constată lipsa unor înregistrări sau nerespectarea obligației de a descărca periodic datele din cardurile de conducător auto sau din memoria tahografelor digitale, aceste fapte se vor consemna în rubrica "Mențiuni" a procesului-verbal de prelevare.

**(7)** Analiza înregistrărilor prelevate de la sediul întreprinderilor de transport rutier în cont propriu/operatorilor de transport rutier se face la sediile operatorilor de transport rutier/întreprinderilor de transport rutier în cont propriu/coordonatorului național, după caz, prin utilizarea echipamentelor specifice aflate în dotare.

**(8)** Controlul documentelor și datelor furnizate de către întreprinderile de transport rutier în cont propriu/operatorii de transport rutier la cererea inspectorilor din cadrul inspectoratelor regionale ale I.S.C.T.R. are același statut cu controlul efectuat la sediile întreprinderilor de transport rutier în cont propriu/operatorilor de transport rutier.

## **Art. 11**

(1) Controalele la sediile întreprinderilor de transport rutier în cont propriu/operatorilor de transport rutier se vor efectua și atunci când cu ocazia controalelor efectuate în trafic s-au constatat încălcările prevăzute la art. 8 alin (1) din Ordonanța Guvernului nr. [37/2007](#).

(2) Inspectorii vor ține seama de toate informațiile furnizate de organismul de legătură desemnat al unui alt stat membru, în conformitate cu art. 7 alin. (1) din Directiva [2006/22/CE](#) a Parlamentului European și a Consiliului, referitoare la întreprinderea de transport rutier în cont propriu/operatorul de transport rutier respectiv, în timpul controalelor efectuate.

## **Art. 12**

(1) Coordonatorul național va întreprinde, de cel puțin 6 ori pe an, controale concertate în trafic - controale efectuate în același timp de către autoritățile de control a două sau mai multe state membre, fiecare acționând pe propriul teritoriu -, având ca tematică domeniul de aplicare a Regulamentului Consiliului (CEE) nr. 3.820/85 și a Regulamentului Consiliului (CEE) nr. 3.821/85.

(2) Coordonatorul național va participa împreună cu organismele echivalente din statele membre ale Uniunii Europene la organizarea unor programe de formare privind cele mai bune practici în domeniul de aplicare a Regulamentului Consiliului (CEE) nr. 3.820/85 și a Regulamentului Consiliului (CEE) nr. 3.821/85 cel puțin o dată pe an și va facilita schimbul de informații și experiență la nivelul angajaților din cadrul organismelor echivalente ale celorlalte state membre cel puțin o dată pe an.

## **Art. 13**

Coordonatorul național va elabora proceduri proprii de control pentru îndeplinirea prevederilor prezentului ordin.

## **Art. 14**

(1) Pentru verificarea respectării regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto, utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora și a datelor înscrise pe foile de înregistrare utilizate, personalul cu atribuții de inspecție și control al Coordonatorului național beneficiază de pregătire inițială și continuă pentru desfășurarea acestei activități.

(2) Pregătirea profesională se realizează cu formatori interni și/sau externi și va fi efectuată astfel încât să se asigure personalului școlarizat cunoștințele necesare cu privire la reglementările în vigoare privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora, modul în care se realizează verificarea respectării acestor reglementări, tehnicile de realizare a controalelor selective, precum și tehnicile de detectare a dispozitivelor de manipulare a tahografelor.

(3) După adoptarea de către Comisia Europeană a măsurilor prevăzute la art. 39 din Regulamentul (UE) nr. [165/2014](#), Coordonatorul național asigură formarea inițială și continuă a personalului cu atribuții de control cu privire la verificarea respectării



regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora cu respectarea acestor orientări.

#### **Art. 14<sup>1</sup>**

**(1)**În cazul în care există suficiente dovezi care duc la o suspiciune rezonabilă privind existența unei fraudări a tahografului sau a instalației acestuia, echipajul de control al I.S.C.T.R. însoțește vehiculul care face obiectul controlului la un atelier autorizat pentru instalarea, repararea sau inspecția tipului de tahograf cu care este dotat autovehiculul, situat în apropiere, în intervalul programului de lucru al atelierului, în vederea realizării de teste suplimentare pentru verificarea existenței dispozitivelor de fraudare, a integrității tahografului și a instalației acestuia.

**(2)**Conducătorul auto are obligația să deplaseze vehiculul care face obiectul controlului, însoțit de echipajul de control al I.S.C.T.R., la atelierul autorizat, în vederea realizării de teste suplimentare pentru verificarea integrității tahografului.

**(3)**În caz de neconformare a conducătorului auto, inspectorul aplică dispozițiile legale în vigoare privind refuzul deplasării vehiculului către atelierele autorizate pentru instalarea, repararea sau inspecția tahografelor ori a limitatoarelor de viteză, în vederea verificării integrității tahografului și a instalației acestuia.

**(4)**Echipajul de control solicită atelierului autorizat, printr-o adresă al cărei model se stabilește prin procedură internă de către I.S.C.T.R., să efectueze teste suplimentare, conform art. 38 alin. (2) și (3) din Regulamentul (UE) nr. [165/2014](#), teste care trebuie să includă și verificări specifice destinate identificării prezenței unor dispozitive de manipulare a tahografului sau a instalației acestuia.

**(5)**În cazul în care atelierul respectiv nu poate efectua din motive obiective testele prevăzute la alin. (4), motive care trebuie comunicate în scris, în maximum 30 de minute de la primirea solicitării, autovehiculul este însoțit de către echipajul de control al I.S.C.T.R. către un alt atelier autorizat situat în apropiere.

**(6)**Inspectorul atelierului autorizat care verifică tahograful și instalația acestuia trebuie să fie atestat de către Registrul Auto Român - R.A.R. pentru tipul de tahograf instalat pe autovehiculul respectiv.

**(7)**Costurile verificărilor de către atelierele autorizate pentru instalarea, repararea sau inspecția tahografelor ori a limitatoarelor de viteză ale integrității tahografului și ale instalației acestuia, ca urmare a solicitării inspectorilor din cadrul I.S.C.T.R., se achită conform prevederilor art. 9 alin. (5) și (6) din Ordonanța Guvernului nr. [37/2007](#).

**(8)**În cazul în care în urma verificării autovehiculului care face obiectul controlului nu se constată că integritatea tahografului sau instalația acestuia a fost afectată, I.S.C.T.R. achită atelierului autorizat contravaloarea verificării prevăzute la alin. (4) în termen de 15 zile lucrătoare de la primirea facturii.

**(9)**În vederea aplicării prevederilor art. 38 alin. (4) din Regulamentul (UE) nr. [165/2014](#), dacă se detectează dispozitive de manipulare care afectează integritatea tahografului sau instalația acestuia, echipamentul, inclusiv dispozitivul în sine, unitatea montată pe

vehicul sau componente ale acesteia și cardul de conducător auto pot fi retrase din vehicul și pot fi reținute de inspectorii I.S.C.T.R. cu scopul utilizării, după caz, ca dovezi pentru susținerea măsurilor aplicate.

#### **Art. 14<sup>2</sup>**

În vederea aplicării prevederilor art. 15 din Regulamentul (CE) nr. [561/2006](#), pentru asigurarea unei protecții corespunzătoare în ceea ce privește perioadele de conducere permise, pauzele și perioadele de repaus obligatorii, conducătorii auto ai vehiculelor utilizate pentru transportul rutier contra cost de persoane prin servicii regulate, traseul liniei nedepășind 50 km, respectă prevederile Hotărârii Guvernului nr. [38/2008](#) privind organizarea timpului de muncă al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier, cu modificările ulterioare.

#### **Art. 14<sup>3</sup>**

(1) În vederea aplicării prevederilor art. 8 alin. (8a) din Regulamentul (CE) nr. [561/2006](#), întreprinderile/operatorii de transport rutier organizează activitatea conducătorilor auto în așa fel încât aceștia să poată în fiecare perioadă de trei sau patru săptămâni consecutive, după caz, să se întoarcă la centrul operațional al angajatorului unde se află locul normal de staționare al conducătorului auto și unde începe perioada de repaus săptămânal a conducătorului auto, în statul membru de stabilire al angajatorului, sau să se întoarcă la locul de reședință al conducătorului auto, pentru a petrece cel puțin o perioadă de repaus săptămânal normală sau o perioadă de repaus săptămânal de peste 45 de ore luată în compensație pentru perioadele de repaus săptămânal reduse.

(2) Conducătorii auto au libertatea să aleagă una din cele două opțiuni, întoarcerea la centrul operațional al întreprinderii/operatorului de transport rutier în statul membru de stabilire al acesteia/acestuia sau la locul de reședință al conducătorului auto, oferite de angajator prin transmiterea unei invitații în acest sens fie în format letric, fie în format electronic.

(3) Dacă conducătorul auto nu optează pentru niciuna dintre opțiunile prevăzute la alin. (2), angajatorul poate alege în funcție de ceea ce este considerat a fi mai convenabil.

(4) În cazul prevăzut la alin. (3), angajatorul trebuie să demonstreze că i-a trimis conducătorului auto o invitație conform alin. (2), dar acesta nu i-a răspuns.

(5) Organizarea conform alin. (1)-(4) trebuie să fie întreprinsă în mod activ, fără o cerere specială din partea conducătorului auto.

(6) Conducătorul auto ia decizia unde efectuează repausul prevăzut la alin. (1), iar angajatorul sau conducătorul auto nu trebuie să păstreze dovezi privind locul în care a fost efectuat repausul.

(7) Întreprinderea/Operatorul de transport rutier documentează modul în care își îndeplinește obligația prevăzută la art. 8 alin. (8a) din Regulamentul (CE) nr. [561/2006](#) și păstrează la sediu, pentru o perioadă de cel puțin un an, pentru a le prezenta autorităților de control, următoarele documente, după caz:

a) înregistrări tahograf;

**b)** bilete de călătorie, în cazul transportului cu avionul, trenul sau al curselor regulate de transport persoane;

**c)** documentul de transport, în cazul transportului în cont propriu efectuat de întreprinderea/operatorul de transport rutier;

**d)** dovada că un conducător auto a călătorit la domiciliul său cu un vehicul care nu intră în domeniul de aplicare a Regulamentului (CE) nr. [561/2006](#), pus la dispoziție de întreprinderea/operatorul de transport;

**e)** orice altă dovadă a altor modalități de călătorie;

**f)** invitațiile prevăzute la alin. (3) și (4), care dovedesc că întreprinderea/operatorul de transport rutier i-a oferit conducătorului auto o posibilitate reală de a se întoarce fie la locul de reședință, fie la centrul operațional al întreprinderii/operatorului de transport, în cazul în care nu sunt prezentate documentele prevăzute la lit. a)-e), prin care se face dovada întoarcerii conducătorilor auto la centrul operațional al întreprinderii/operatorului de transport rutier din statul membru de stabilire sau la locul de reședință al conducătorului auto.

**(8)** În cazul în care perioada de muncă anterioară întoarcerii în unul din cele două locuri prevăzute la alin. (1) și (2) se încheie într-un loc situat departe de locul de întoarcere ales, obligația angajatorului de a organiza întoarcerea conducătorului auto implică responsabilitatea financiară de a acoperi cheltuielile de deplasare.

**(9)** În cazul în care conducătorul auto decide să nu beneficieze de oferta angajatorului de a se întoarce la locul său de reședință sau la centrul operațional al angajatorului și decide să își petreacă perioada de repaus într-un alt loc, eventualele costuri de călătorie către și dinspre această destinație trebuie să fie acoperite de conducătorul auto.

► (la data 21-May-2021 Art. 14 din capitolul II completat de Art. I, punctul 6. din [Ordinul 369/2021](#) )

### **CAPITOLUL III: Sistemul de evaluare a întreprinderilor/operatorilor de transport rutier**

#### **Art. 15**

Coordonatorul național va introduce un sistem de evaluare pentru întreprinderi/operatori de transport rutier pe baza numărului și a gravității încălcărilor Regulamentului Consiliului (CEE) nr. 3.820/85 sau ale Regulamentului Consiliului (CEE) nr. 3.821/85, comise de fiecare întreprindere/operator de transport rutier.

#### **Art. 16**

Întreprinderile/operatorii de transport rutier evaluați ca prezentând un grad de risc ridicat vor face obiectul unor controale mai riguroase și mai frecvente.

#### **Art. 17**

Criteriile și normele de punere în aplicare a unui astfel de sistem de evaluare vor fi elaborate de către Coordonatorul național prin instrucțiuni proprii.

## CAPITOLUL IV: Sancțiuni

### Art. 18

(1) Nerespectarea prevederilor referitoare la perioadele de conducere și perioadele de odihnă de către conducătorii auto care efectuează transporturi rutiere se sancționează conform prevederilor Ordonanței Guvernului nr. [37/2007](#).

(2) Pentru aplicarea corespunzătoare a prevederilor art. 9 alin. (2) din Ordonanța Guvernului nr. [37/2007](#), inspectorul dispune imobilizarea autovehiculului și luarea de către conducătorul auto a unei perioade de repaus zilnic sau a unei pauze, după caz, până la îndeplinirea condițiilor legale pentru continuarea transportului.

(2<sup>1</sup>) În cazul în care în urma verificărilor efectuate se detectează un dispozitiv de manipulare a tahografului sau a instalației acestuia, suplimentar față de măsura dispusă conform alin. (2), inspectorul aplică imobilizarea autovehiculului, prin reținerea plăcuțelor de înmatriculare, până la îndeplinirea condițiilor legale pentru continuarea transportului.

(2<sup>2</sup>) Plăcuțele cu numărul de înmatriculare se rețin în baza unui proces-verbal întocmit în două exemplare, pe care le semnează agentul constatatator și conducătorul auto. În cazul în care conducătorul auto refuză să semneze și/sau să primească un exemplar, agentul constatatator va consemna acest lucru în procesul-verbal. Pe exemplarul procesului-verbal de reținere a plăcuțelor cu numărul de înmatriculare care se păstrează de către agentul constatatator se consemnează și returnarea acestora.

(2<sup>3</sup>) În cazul prevăzut la alin. (2<sup>2</sup>), conducătorul auto sau reprezentantul legal al operatorului de transport rutier/întreprinderii de transport rutier în cont propriu care deține vehiculul imobilizat are obligația de a se deplasa la sediul inspectoratului teritorial din care fac parte inspectorii care au aplicat măsura imobilizării, pentru a face dovada că îndeplinește condițiile legale pentru continuarea transportului/deplasării. Dacă documentele prezentate sunt insuficiente pentru a face dovada îndeplinirii condițiilor legale, inspectorii se deplasează la locul imobilizării, în vederea constatării îndeplinirii condițiilor legale pentru continuarea transportului/deplasării.

► (la data 21-May-2021 Art. 18, alin. (2) din capitolul IV completat de Art. 1, punctul 7. din [Ordinul 369/2021](#) )

(3) Imobilizarea vehiculului rutier se face astfel încât să nu fie afectată siguranța rutieră.

**ANEXĂ:**

(- Anexa nr. 1 la normele metodologice)

<b>Inspectoratul de Stat pentru Control în Transporturile Rutiere - ISCTR</b> <b>Inspectoratul Teritorial .....</b> <b>Adresa:</b> <b>Tel.</b>		<b>Formular de control în trafic</b> Timpii de conducere și odihnă Regulamentul (CE) <a href="#">561/2006</a> , (UE) <a href="#">165/2014</a> , Acordul AETR și Acordul UE - UK			<b>11. Rezultatul controlului</b> <input type="checkbox"/> Alte verificări <input type="checkbox"/> Amenda <input type="checkbox"/> Avertisment <input type="checkbox"/> Imobilizare <input type="checkbox"/> Fără abateri			
<b>Control</b>								
13. Cod poștal al zonei autorității de control		13. Agent de control	1. Locul controlului		2. Data: ...../...../.....	3. Ora: .....		
Categoriza drumului								
<input type="checkbox"/> Autostradă		<input type="checkbox"/> Drum național		<input type="checkbox"/> Altă categorie				
<b>Vehicul</b>								
4. Număr înmatriculare al autovehiculului		6. Tipul de vehicul:	Masa totală maximă	8. Țara	5. Număr înmatriculare remorcă	6. Tip remorcă	Masa totală maximă	Țara
<b>Conducătorul auto și întreprinderea/operatorul de transport rutier</b>								
7. Numele operatorului de transport rutier:			Țara:	Adresa:				
CUI:				Telefon:				
9. Numele conducătorului auto:		Data nașterii: CNP:		Țara:	Adresa:			
Seria de card a conducătorului auto:					Telefon:			
Angajator - dacă este altul decât cel de la rubrica 7:			Țara:	Adresa, numărul de telefon:				
<b>Tipul de transport</b>								
<input type="checkbox"/> Național		<input type="checkbox"/> De mărfuri		<input type="checkbox"/> Tahograf digital		<input type="checkbox"/> Pe teritoriul UE		
<input type="checkbox"/> Internațional		<input type="checkbox"/> De persoane		<input type="checkbox"/> Tahograf analogic		<input type="checkbox"/> Pe teritoriul țărilor AETR		
						<input type="checkbox"/> Național/Altele		
<b>Perioada pentru care au fost analizate înregistrările</b>								
<b>De la data</b>		<b>Ora</b>	<b>La data</b>	<b>Ora</b>	<b>Nr. de zile verificate</b>	<b>Citirea kilometrajului</b>		
...../...../.....		:	...../...../.....	:				
<b>Contravenții - art. 8 din Ordonanța Guvernului nr. 37/2007</b>								
Cod UE/AETR/Altele	Alin.	Punctul:	Valoare amendă conform art. 9 alin. (1) lit.:		Data și ora de început și sfârșit			

<b>Imobilizarea se aplică până la:</b>	Ora: :	Data .././...	Sau	<input type="checkbox"/> Nu se aplică imobilizarea.
--	--------	---------------	-----	---

12. Comentarii:

**Date descărcate sau diagrame luate de la conducător auto și/sau vehicul**

Document eliberat pentru:	<input type="checkbox"/> Diagrame tahograf Numărul	<input type="checkbox"/> Raport tipărit Numărul	<input type="checkbox"/> Date digitale din memoria tahografului	<input type="checkbox"/> Date digitale din cardul conducătorului auto	<input type="checkbox"/> Altele (Specificați mai sus.)
---------------------------	--	---	---	---	--

13. Semnătura agentului de control:	Semnătura conducătorului auto:
-------------------------------------	--------------------------------

▶ (la data 21-May-2021 anexa 1 modificat de Art. I, punctul 7. din [Ordinul 369/2021](#) )

**ANEXA Nr. 2: PROCES-VERBAL DE PRELEVARE A ÎNREGISTRĂRILOR**  
**MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII**  
**INSPECTORATUL DE STAT PENTRU CONTROLUL ÎN TRANSPORTUL RUTIER -**  
**I.S.C.T.R.**

**Inspectoratul Regional .....**

**PROCES-VERBAL de prelevare a înregistrărilor**

Operator de transport rutier/întreprinderea de transport rutier în cont propriu .....		CUI/Cod fiscal .....		
Adresa/Sediul .....		Nr. de vehicule utilizate .....		
Tip/Tipuri de transport .....		Nr. de conducători auto angajați .....		
1. Conducători de auto/numere înmatriculare	2. Perioada prelevată	Analogic Diagrama	Digital Card	
...	de la                      până la			
...	de la                      până la			
...	de la                      până la			
...	de la                      până la			
...	de la                      până la			

**Mențiuni:** .....

Primit

Inspectorul/Inspectorii care a/au efectuat prelevarea

.....

(numele și semnătura)

Predat

Reprezentantul operatorului de transport rutier/întreprinderii de transport rutier în cont propriu

.....

(numele, semnătura și ștampila)

**Data**

.....

Publicat în Monitorul Oficial cu numărul 721 din data de 25 octombrie 2007



UNIUNEA EUROPEANĂ



Instrumente Structurale  
2014-2020

Proiect co-finanțat din Programul Operational Capital Uman 2014-2020

### **Fondul Social European**

### **Programul Operational Capital Uman 2014-2020**

**Axa prioritara 3: Locuri de munca pentru toti**

**Prioritatea de investitii 10.iii:** Imbunatatirea accesului egal la invatarea pe tot parcursul vietii pentru toate grupurile de varsta intr-un cadru formal, non-formal sau informal, actualizarea cunostintelor, a aptitudinilor si a competentelor fortei de munca si promovarea unor cai de invatare flexibile, inclusiv prin orientare profesionala si prin validarea competentelor dobandite

**Obiectivul specific 3.12.:** Imbunatatirea nivelului de cunostinte/ competente/ aptitudini aferente sectoarelor economice/ domeniilor identificate conform SNC si SNCDI ale angajatilor

**Titlu proiect:** TRANS-FORM - Imbunatatirea nivelului de competente ale angajatilor din domeniul distributiei pentru ocuparea sustenabila si de calitate a fortei de munca

**ID MySMIS:** 127802

**Nr contract finantare:** POCU/464/3/12/127802

**Nr. inregistrare OIRPOSDRU Regiunea Sud-Vest Oltenia:** 16287/17.10.2019

## **4. REGULAMENTUL (CE) NR. 1071/2009 DIN 21 OCTOMBRIE 2009 DE STABILIRE A UNOR NORME COMUNE PRIVIND CONDIȚIILE CARE TREBUIE ÎNDEPLINITE PENTRU EXERCITAREA OCUPAȚIEI DE OPERATOR DE TRANSPORT RUTIER, ACTUALIZAT ȘI EXPLICAT**

**- VERSIUNEA ACTUALIZATĂ CU  
REGULAMENTUL 1055/2020**





UNIUNEA EUROPEANĂ



Proiect co-finanțat din Programul Operational Capital Uman 2014-2020

## Fondul Social European

### Programul Operational Capital Uman 2014-2020

#### Axa prioritara 3: Locuri de munca pentru toti

**Prioritatea de investitii 10.iii:** Imbunatatirea accesului egal la invatarea pe tot parcursul vietii pentru toate grupurile de varsta intr-un cadru formal, non-formal sau informal, actualizarea cunostintelor, a aptitudinilor si a competentelor fortei de munca si promovarea unor cai de invatare flexibile, inclusiv prin orientare profesionala si prin validarea competentelor dobandite

**Obiectivul specific 3.12.:** Imbunatatirea nivelului de cunostinte/ competente/ aptitudini aferente sectoarelor economice/ domeniilor identificate conform SNC si SNCDI ale angajatilor

**Titlu proiect:** TRANS-FORM - Imbunatatirea nivelului de competente ale angajatilor din domeniul distributiei pentru ocuparea sustenabila si de calitate a fortei de munca

**ID MySMIS:** 127802

**Nr contract finantare:** POCU/464/3/12/127802

**Nr. inregistrare OIRPOSDRU Regiunea Sud-Vest Oltenia:** 16287/17.10.2019

## Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 din 21 octombrie 2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier, actualizat și explicat

### - versiunea actualizată cu Regulamentul 1055/2020 -

#### Nota

Dispozițiile introduse prin Regulamentul 1055/2020 sunt prezentate cu **caractere de culoare roșie**.

Unde există clarificări, acestea sunt prezentate în casetă, după textul articolului/paragrafului în cauză.

(Text cu relevanță pentru SEE)

#### PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 71 alineatul (1),

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European (1)

(1)JO C 151, 17.6.2008, p. 16.

având în vedere avizul Autorității Europene pentru Protecția Datelor (2),

(2)JO C 14, 19.1.2008, p. 1.

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat (3),

(3)Avizul Parlamentului European din 21 mai 2008 (nepublicat încă în Jurnalul Oficial), Poziția comună a Consiliului din 9 ianuarie 2009 (JO C 62 E, 17.3.2009, p. 1), Poziția Parlamentului European din 23 aprilie 2009 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din 24 septembrie 2009.

întrucât:

(1)Crearea unei piețe interne a transportului rutier, caracterizată prin condiții loiale de concurență, necesită aplicarea uniformă a unor norme comune privind accesul la ocupația de operator de transport

rutier de marfă sau persoane ("ocupația de operator de transport rutier"). Astfel de norme comune vor contribui la asigurarea unui nivel mai ridicat de calificare profesională a operatorilor de transport rutier, la raționalizarea pieței, la îmbunătățirea calității serviciilor în interesul operatorilor de transport rutier, al clienților acestora și al economiei în ansamblu, precum și la îmbunătățirea siguranței rutiere. De asemenea, acestea au capacitatea de a favoriza exercitarea efectivă a dreptului de stabilire de către operatorii de transport rutier.

(2) Directiva **96/26/CE** a Consiliului din 29 aprilie 1996 privind accesul la ocupația de operator de transport rutier de marfă și operator de transport rutier de persoane și recunoașterea reciprocă a diplomelor, certificatelor și a altor titluri oficiale de calificare, pentru a facilita acestor operatori de transport dreptul la libera stabilire pentru operațiuni de transport național și internațional <sup>(4)</sup> stabilește condițiile minime pentru accesul la ocupația de operator de transport rutier, precum și recunoașterea reciprocă a documentelor necesare în acest sens. Cu toate acestea, experiența anterioară, analiza de impact și diversele studii arată că directiva menționată anterior este aplicată în mod neuniform de către statele membre. Această lipsă de uniformitate generează mai multe consecințe negative, în special denaturarea concurenței, o lipsă de transparență a pieței și de monitorizare uniformă, precum și riscul ca întreprinderile care angajează personal cu o calificare profesională mai slabă să ignore sau să respecte într-o mai mică măsură normele de siguranță rutieră și normele sociale, ceea ce poate dăuna imaginii sectorului.

(4) JO L 124, 23.5.1996, p. 1.

(3) Aceste consecințe sunt cu atât mai grave cu cât ar putea să perturbe buna funcționare a pieței interne a transporturilor rutiere, având în vedere faptul că accesul la piața transporturilor internaționale de marfă și a anumitor operațiuni de cabotaj este permis întreprinderilor din întreaga Comunitate. Singura condiție impusă acestor întreprinderi este aceea de a deține o licență comunitară care poate fi obținută atunci când aceste întreprinderi îndeplinesc condițiile de acces la ocupația de operator de transport rutier, stabilite prin Regulamentul (CE) nr. **1072/2009** al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri și cu Regulamentul (CE) nr. **1073/2009** al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul.

(4) Se impune, așadar, modernizarea normelor existente în materie de acces la ocupația de operator de transport rutier, pentru a garanta o aplicare mai uniformă și mai eficace a acestor norme. Deoarece respectarea acestor norme constituie principala condiție pentru a avea acces la piața comunitară, iar regulamentele reprezintă instrumentele comunitare aplicabile în acest domeniu, un regulament pare a fi instrumentul cel mai potrivit de stabilire a condițiilor privind accesul la ocupația de operator de transport rutier.

(5) Ar trebui să fie permis statelor membre să adapteze condițiile care trebuie îndeplinite pentru a exercita ocupația de operator de transport rutier în regiunile ultraperiferice menționate la articolul 299 alineatul (2) din **tratat**, datorită caracteristicilor și constrângerilor specifice acestor regiuni. Cu toate acestea, întreprinderile stabilite în aceste regiuni, care îndeplinesc condițiile pentru a exercita ocupația de operator de transport rutier numai ca urmare a unei asemenea adaptări, ar trebui să nu poată obține o licență comunitară. Adaptarea condițiilor care trebuie îndeplinite pentru a exercita ocupația de operator de transport rutier nu ar trebui să împiedice întreprinderile, cărora li s-ar fi acordat accesul la ocupația de operator de transport rutier și care îndeplinesc toate condițiile generale stabilite prin prezentul regulament, să desfășoare activități de transport în regiunile ultraperiferice.

(6) În scopul asigurării unei concurențe loiale, normele comune privind exercitarea ocupației de operator de transport rutier ar trebui să se aplice într-o măsură cât mai mare tuturor întreprinderilor. Cu toate acestea, nu este necesară includerea în domeniul de aplicare a prezentului regulament a întreprinderilor ale căror operațiuni de transport au un impact foarte scăzut asupra pieței transporturilor.

(7) Responsabilitatea de a verifica dacă o întreprindere îndeplinește în orice moment condițiile prevăzute de prezentul regulament ar trebui să revină statului membru de stabilire, astfel încât autoritățile competente ale statului membru respectiv să poată să decidă, după caz, suspendarea sau retragerea autorizațiilor care îi conferă întreprinderii în cauză dreptul de a opera pe piață. Respectarea întocmai a condițiilor de acces la ocupația de operator de transport rutier și monitorizarea fiabilă a acestora implică existența unor sedii reale și stabile ale întreprinderilor.

(8) Persoanele fizice care îndeplinesc cerințele privind buna reputație și competența profesională ar trebui identificate în mod clar și indicate autorităților competente. Persoanele respective ("managerii de transport") ar trebui să fie rezidente într-un stat membru și să conducă permanent și efectiv activitățile de transport ale întreprinderilor de transport rutier. Se impune, prin urmare, să se precizeze condițiile

în care se consideră că o persoană conduce permanent și efectiv activitatea de transport a unei întreprinderi.

**(9)**Buna reputație a managerilor de transport implică lipsa oricărei condamnări penale sau sancțiuni, pentru o încălcare gravă, în special a reglementărilor comunitare din domeniul transportului rutier. O condamnare sau sancțiune aplicată unui manager de transport sau unei întreprinderi de transport rutier în unul sau în mai multe state membre pentru cele mai grave încălcări ale normelor comunitare ar trebui să determine pierderea bunei reputații, cu condiția asigurării de către autoritatea competentă a faptului că, înainte de a fi luată o decizie definitivă, a avut loc o procedură de investigare finalizată și documentată corespunzător, în cadrul căreia au fost garantate drepturile procesuale fundamentale și au fost respectate drepturile de a exercita o cale de atac corespunzătoare.

**(10)**Întreprinderile de transport rutier trebuie să aibă o capacitate financiară minimă pentru a asigura începerea activității și gestionarea corespunzătoare. O metodă simplă și rentabilă de a dovedi capacitatea financiară a întreprinderilor o constituie o garanție bancară sau o asigurare de răspundere profesională.

**(11)**Un nivel ridicat al calificării profesionale ar trebui să sporească eficiența socioeconomică a sectorului de transport rutier. Prin urmare, candidații la funcția de manager de transport ar trebui să beneficieze de cunoștințe profesionale de calitate. În vederea asigurării unei uniformități sporite a condițiilor de examinare și pentru a promova o formare de calitate, ar trebui ca statele membre să poată autoriza centrele de examinare și de formare în conformitate cu anumite criterii care urmează să fie definite la nivel național. Managerii de transport ar trebui să posede cunoștințele necesare pentru a conduce operațiuni de transport atât la nivel național, cât și la nivel internațional. Datorită progreselor tehnice, este posibil ca lista materiilor care trebuie cunoscute pentru a obține certificatul de competență profesională, precum și procedura de organizare a examinărilor să evolueze și ar trebui să se prevadă posibilitatea actualizării acestora. Statele membre ar trebui să aibă posibilitatea să excepteze de la examinare persoanele care pot dovedi o experiență continuă în conducerea activităților de transport.

**(12)**O concurență loială și un transport rutier care să se conformeze pe deplin normelor necesită un nivel uniform de supraveghere de către statele membre. În acest sens, un rol esențial le revine autorităților naționale responsabile de supravegherea întreprinderilor și a valabilității autorizațiilor acestora și este necesar să se garanteze faptul că respectivele autorități iau, după caz, măsurile adecvate, în special în cazurile cele mai grave, prin suspendarea sau retragerea autorizațiilor ori prin declararea ca fiind inadecvați a managerilor de transport care sunt neglijenți în mod repetat sau care acționează cu rea-credință. Luarea unei astfel de măsuri trebuie să fie precedată de o analiză atentă a măsurii respective, din perspectiva principiului proporționalității. Cu toate acestea, o întreprindere ar trebui să fie avertizată în prealabil și ar trebui să beneficieze de o perioadă de timp rezonabilă în decursul căreia să își remedieze situația înainte de a i se aplică astfel de sancțiuni.

**(13)**O cooperare administrativă mai organizată între statele membre ar îmbunătăți eficacitatea supravegherii întreprinderilor care funcționează în mai multe dintre aceste state și ar reduce costurile administrative. Registre electronice ale întreprinderilor, interconectate la nivelul Comunității și conforme cu normele comunitare privind protecția datelor cu caracter personal, ar facilita această cooperare și ar reduce costurile aferente controalelor, atât pentru întreprinderi, cât și pentru administrații. În mai multe state membre există deja registre electronice naționale. De asemenea, s-a creat infrastructura necesară în vederea promovării interconectărilor între statele membre. O utilizare mai sistematică a registrelor electronice ar contribui, prin urmare, în mod semnificativ la reducerea costurilor administrative ale controalelor și la îmbunătățirea eficacității acestora.

**(14)**Anumite date privind încălcările și sancțiunile, incluse în registrele electronice naționale, au caracter personal. Prin urmare, statele membre ar trebui să ia măsurile necesare pentru a garanta respectarea Directivei 95/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 octombrie 1995 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date <sup>(1)</sup> în special în ceea ce privește controlul prelucrării datelor cu caracter personal de către o autoritate publică, dreptul de informare a persoanelor în cauză, dreptul la acces și dreptul la opoziție al acestora. În vederea aplicării prezentului regulament, apare ca necesară păstrarea acestor date timp de cel puțin doi ani, pentru a evita stabilirea întreprinderilor descalificate pe teritoriul altor state membre.

**(15)**Pentru a spori transparența și pentru a permite clienților unei întreprinderi de transport să verifice dacă respectiva întreprindere deține autorizația corespunzătoare, anumite date incluse în registrul electronic național ar trebui puse la dispoziția publicului, în măsura în care se respectă dispozițiile relevante privind protecția datelor.

**(16)**Interconectarea graduală a registrelor electronice naționale este esențială în scopul de a asigura un schimb de informații rapid și eficient între statele membre și de a garanta faptul că operatorii de

transport rutier nu sunt tentați să comită sau să își asume riscul de a comite încălcări grave în alte state membre decât statul membru de stabilire. Realizarea acestei interconectări necesită definirea comună a formatului exact al datelor care fac obiectul schimburilor de date, precum și a procedurilor tehnice de realizare a acestor schimburi de date.

(17) Pentru ca schimbul de informații dintre statele membre să fie eficient, ar trebui să se desemneze puncte de contact naționale și să se precizeze anumite proceduri comune cu privire cel puțin la termenele și natura informațiilor care trebuie transmise.

(18) În vederea facilitării libertății de stabilire, prezentarea documentelor adecvate eliberate de o autoritate competentă a statului membru în care își are reședința managerul de transport rutier ar trebui să fie acceptată ca dovadă suficientă a bunei reputații necesare accesului la ocupația de operator de transport rutier în statul membru de stabilire, cu condiția ca persoanele respective să nu fi fost declarate inapte pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier în celelalte state membre.

(19) În vederea facilitării libertății de stabilire, sub aspectul competenței profesionale, un model unic de certificat eliberat în temeiul prezentului regulament ar trebui recunoscut drept dovadă suficientă de către statul membru de stabilire.

(20) Este necesar ca aplicarea prezentului regulament să fie monitorizată mai îndeaproape la nivel comunitar. Această implică transmiterea către Comisie a unor rapoarte periodice, întocmite pe baza registrelor electronice naționale și referitoare la buna reputație, capacitatea financiară și competența profesională a întreprinderilor din sectorul de transport rutier.

(21) Statele membre ar trebui să prevadă sancțiunile aplicabile în cazul încălcării prezentului regulament. Respectivul sancțiuni ar trebui să fie eficiente, proporționale și cu efect de descurajare.

(22) Deoarece obiectivul prezentului regulament, respectiv modernizarea normelor de reglementare a accesului la ocupația de operator de transport rutier în scopul asigurării unei puneri în aplicare mai uniforme și eficiente a acestor norme în statele membre, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre și, prin urmare, având în vedere amploarea și efectele acțiunii, poate fi îndeplinit mai bine la nivelul Comunității, această poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității astfel cum este prevăzut la articolul 5 din **tratat**. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat în respectivul articol, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestui obiectiv.

(23) Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentului regulament ar trebui să fie adoptate în conformitate cu Decizia **1999/468/CE** a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei (1).

(1) JO L 184, 17.7.1999, p. 23.

(24) Comisia ar trebui, în special, să fie împuternicită să stabilească o listă a categoriilor și a tipurilor încălcărilor și a gradelor de gravitate a acestor încălcări care determină pierderea de către operatorii de transport rutier a bunei reputații, să adapteze la progresul tehnic anexele I, II și III la prezentul regulament referitoare la cunoștințele care trebuie luate în considerare pentru recunoașterea de către statele membre a competenței profesionale și, respectiv, la modelul de certificat de competență profesională și să stabilească lista încălcărilor care, pe lângă cele stabilite în anexa IV la prezentul regulament, pot conduce la pierderea bunei reputații. Deoarece măsurile respective au un domeniu general de aplicare și sunt destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament, printre altele prin completarea acestuia cu noi elemente neesențiale, aceste măsuri trebuie să se adopte în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 5<sup>a</sup> din Decizia **1999/468/CE**.

(25) Directiva **96/26/CE** ar trebui să fie abrogată,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

## CAPITOLUL I: DISPOZIȚII GENERALE

### Art. 1: Obiectul și domeniul de aplicare

(1) Prezentul regulament reglementează accesul la ocupația de operator de transport rutier și exercitarea respectivei ocupații.

(2) Prezentul regulament se aplică tuturor întreprinderilor stabilite pe teritoriul Comunității care exercită ocupația de operatori de transport rutier. Acesta se aplică, de asemenea, tuturor întreprinderilor care intenționează să exercite ocupația de operatori de transport rutier. Trimiterile la întreprinderile care

exercită ocupația de operatori de transport rutier, după caz, se consideră că includ o trimitere la întreprinderile care intenționează să se angajeze într-o astfel de ocupație.

**(3)**În ceea ce privește regiunile menționate la articolul 299 alineatul (2) din **tratat**, statele membre vizate pot adapta condițiile care trebuie îndeplinite pentru a exercita ocupația de operator de transport rutier, în măsura în care operațiunile sunt desfășurate în întregime în respectivele regiuni de către întreprinderi stabilite în acele regiuni.

**(4)**Prin derogare de la alineatul (2), prezentul regulament nu se aplică, cu excepția cazului în care se prevede altfel în legislația națională:

**a)**întreprinderilor care își desfășoară activitatea de operator de transport rutier de marfă numai cu ajutorul unor autovehicule sau combinații de vehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone. Cu toate acestea, statele membre pot micșora acest prag pentru toate sau pentru o parte dintre categoriile de operațiuni de transport rutier;

Această literă se aplică până la data de 20 februarie 2022

**a)**întreprinderilor care exercită ocupația de operator de transport rutier de mărfuri numai cu ajutorul unor autovehicule sau combinații de vehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone și care efectuează exclusiv operațiuni de transport național în statul lor membru de stabilire;

**aa)**întreprinderilor care exercită ocupația de operator de transport rutier de mărfuri numai cu ajutorul unor autovehicule sau combinații de vehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 2,5 tone;

Aceste noi litere (a, aa) se aplică începând cu data de 21 februarie 2022

**b)**întreprinderilor care efectuează exclusiv transporturi rutiere de persoane în scopuri necomerciale sau a căror activitate principală este alta decât cea de operator de transport rutier de persoane;

Această literă se aplică până la data de 20 februarie 2022

**b)**întreprinderilor care efectuează servicii de transport rutier de persoane exclusiv în scopuri necomerciale sau a căror ocupație principală este alta decât cea de operator de transport rutier de persoane.

Această nouă literă (b) se aplică începând cu data de 21 februarie 2022

**c)**întreprinderilor care își desfășoară activitatea de operator de transport rutier numai cu ajutorul autovehiculelor cu o viteză maximă autorizată care nu depășește 40 km/h.

În sensul primului paragraf literă (b), orice transport rutier, altul decât transportul contra cost în contul altcuiva sau în cont propriu, pentru care nu se primește în mod direct sau indirect o remunerație și care nu generează direct sau indirect niciun venit pentru conducătorul auto al vehiculului sau pentru alte părți, și care nu are nicio legătură cu o activitate profesională, este considerat drept transport exclusiv în scopuri necomerciale;

Acest nou paragraf se aplică începând cu data de 21 februarie 2022

**(5)**Statele membre pot excepta de la aplicarea totală sau parțială a prevederilor prezentului regulament numai operatorii de transport rutier de mărfuri angajați exclusiv în operațiuni de transport național având doar un impact minor asupra pieței de transport, din motive legate de:

**a)**natura mărfurilor transportate; sau

**b)**distanța scurtă implicată.

## Art. 2: Definiții

În înțelesul prezentului regulament:

**1."ocupația de operator de transport rutier de marfă"** înseamnă activitatea oricărei întreprinderi care efectuează, cu ajutorul fie al unor autovehicule, fie al unei combinații de vehicule, transportul de marfă contra cost în numele unui terț;

**2."ocupația de operator de transport rutier de persoane"** înseamnă activitatea oricărei întreprinderi care efectuează, cu ajutorul unor autovehicule construite și echipate astfel încât să fie potrivite pentru transportul a mai mult de două persoane, inclusiv conducătorul auto, și destinate acestui scop, servicii de transport de persoane pentru public sau pentru anumite categorii de utilizatori, contra cost, plătite de către persoana transportată sau de către organizatorul transportului;

**3."ocupația de operator de transport rutier"** înseamnă ocupația de operator de transport rutier de persoane sau ocupația de operator de transport rutier de marfă;

**4."întreprindere"** înseamnă orice persoană fizică sau juridică, cu sau fără scop lucrativ, orice asociație sau grup de persoane fără personalitate juridică, cu sau fără scop lucrativ, sau orice organism oficial, indiferent dacă are personalitate juridică proprie sau depinde de o autoritate cu o astfel de personalitate juridică, care exercită ocupația de transport de persoane, fie orice persoană fizică sau persoană juridică care exercită ocupația de transport de mărfuri în scopuri comerciale;

**5."manager de transport"** înseamnă o persoană fizică angajată a unei întreprinderi sau, în cazul în care respectiva întreprindere este persoană fizică, chiar persoana în cauză sau, în cazul în care se prevede în mod expres, o altă persoană fizică desemnată de întreprinderea respectivă prin contract și care conduce permanent și efectiv activitățile de transport ale întreprinderii respective;

**6."autorizație de exercitare a ocupației de operator de transport rutier"** înseamnă o decizie administrativă prin care o întreprindere care îndeplinește condițiile stabilite prin prezentul regulament este autorizată să exercite ocupația de operator de transport rutier;

**7."autoritate competentă"** înseamnă o autoritate națională, regională sau locală dintr-un stat membru, care, pentru a autoriza exercitarea ocupației de operator de transport rutier, verifică îndeplinirea de către o întreprindere a condițiilor stabilite prin prezentul regulament și care este abilitată să acorde, să suspende sau să retragă autorizația de exercitare a ocupației de operator de transport rutier;

**8."stat membru de stabilire"** înseamnă statul membru pe teritoriul căruia se stabilește o întreprindere, indiferent dacă managerul său de transport este resortisant sau nu al unei alte țări.

### **Art. 3: Cerințe pentru a exercita ocupația de operator de transport rutier**

**(1)**Întreprinderile care exercită ocupația de operator de transport rutier trebuie:

- a)să aibă un sediu real și stabil pe teritoriul unui stat membru;
- b)să aibă o bună reputație;
- c)să aibă capacitatea financiară adecvată; și
- d)să aibă competența profesională necesară.

**(2)**Statele membre pot decide să impună cerințe suplimentare, care trebuie să fie proporționale și nediscriminatorii, pe care întreprinderile trebuie să le îndeplinească pentru a exercita ocupația de operator de transport rutier.

Acest alineat se elimină începând cu data de 21 februarie 2022

### **Art. 4: Managerul de transport**

**(1)**O întreprindere care exercită ocupația de operator de transport rutier desemnează cel puțin o persoană fizică, managerul de transport, care îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 3 alineatul (1) literele (b) și (d) și care:

- a)conduce permanent și efectiv activitățile de transport ale întreprinderii;
- b)are o legătură autentică cu întreprinderea, cum ar fi aceea de a fi un angajat, director, proprietar sau acționar al acesteia, sau administrează întreprinderea sau, în cazul întreprinderii persoană fizică, este însăși persoana respectivă; și
- c)este rezident în Comunitate.

**(2)**În cazul în care o întreprindere nu îndeplinește cerința privind competența profesională stabilită la articolul 3 alineatul (1) literă (d), autoritatea competentă poate să îi acorde autorizația de exercitare a ocupației de operator de transport, fără a fi desemnat un manager de transport în conformitate cu alineatul (1) din prezentul articol, cu condiția ca:

- a)întreprinderea să desemneze o persoană fizică rezidentă în Comunitate care îndeplinește cerințele stabilite la articolul 3 alineatul (1) literele (b) și (d) și care este îndreptățită în temei contractual să îndeplinească, în numele întreprinderii, atribuții de manager de transport;
- b)contractul dintre întreprindere și persoana menționată la literă (a) să precizeze sarcinile pe care această din urmă trebuie să le îndeplinească permanent și efectiv și să indice responsabilitățile care îi revin persoanei respective în calitate de manager de transport. Sarcinile care trebuie precizate includ,

În special, coordonarea activităților de întreținere a vehiculelor, verificarea contractelor și a documentelor de transport, contabilitatea de bază, alocarea încărcăturilor sau a serviciilor pentru fiecare conducător auto și vehicul și verificarea procedurilor de siguranță;

**c)** în calitate de manager de transport, persoana menționată la literă (a) poate să conducă activitățile de transport a cel mult patru întreprinderi diferite, efectuate cu ajutorul unui parc cu o capacitate maximă combinată de 50 de vehicule. Statele membre pot decide să diminueze numărul întreprinderilor și/sau numărul total de vehicule din parcul gestionat de persoana respectivă; și

**d)** persoana menționată la literă (a) îndeplinește sarcinile precizate în exclusivitate în interesul întreprinderii, iar responsabilitățile acesteia sunt exercitate în mod independent față de orice întreprindere pentru care întreprinderea în cauză efectuează operațiuni de transport.

**(3)** Statele membre pot decide că un manager de transport desemnat în conformitate cu alineatul (1) nu poate fi în același timp desemnat în conformitate cu alineatul (2) sau că poate fi astfel desemnat numai în ceea ce privește un număr de întreprinderi sau un parc de vehicule care nu depășește limitele stabilite la alineatul (2) literă (c).

**(4)** Întreprinderea informează autoritatea competentă referitor la managerul (managerii) de transport desemnat (desemnați).

## **CAPITOLUL II: CONDIȚII CARE TREBUIE ÎNDEPLINITE ÎN VEDEREA RESPECTĂRII CERINȚELOR STABILITE LA ARTICOLUL 3**

### **Art. 5: Condiții referitoare la cerința privind sediul**

În vederea respectării cerinței stabilite la articolul 3 alineatul (1) literă (a), o întreprindere trebuie, în statul membru în cauză:

(a) să aibă un sediu, situat în respectivul stat membru, în incinta căruia își păstrează principalele documente de lucru, în special documentele contabile, documentele de gestionare a personalului, documente conținând date referitoare la perioadele de conducere și perioadele de repaus și orice alte documente la care trebuie să aibă acces autoritatea competentă, în scopul verificării condițiilor prevăzute de prezentul regulament. Statele membre pot solicita ca întreprinderile stabilite pe teritoriul lor să aibă și alte documente disponibile oricând la sediile acestora;

(b) odată ce autorizația este acordată, să dispună de unul sau mai multe vehicule, care sunt înmatriculate sau puse în circulație în alt mod în conformitate cu legislația din statul membru respectiv, indiferent dacă vehiculele respective se află în proprietatea sa sau sunt deținute, de exemplu, în temeiul unui contract de cumpărare în rate, de închiriere sau de leasing;

(c) să își desfășoare operațiunile referitoare la vehiculele menționate la literă (b) permanent și efectiv, cu echipamentele administrative necesare și cu echipamentele și instalațiile tehnice corespunzătoare, într-un centru de exploatare situat în statul membru respectiv.

Acest Articol 5 se aplică până la data de 20 februarie 2022

### **Art. 5: Condiții referitoare la cerința privind sediul**

**(1)** În vederea respectării cerinței stabilite la articolul 3 alineatul (1) literă (a), în statul membru de stabilire o întreprindere trebuie:

**a)** să aibă un sediu în incinta căruia poate avea acces la originalele principalelor sale documente de lucru, indiferent dacă acestea sunt în format electronic sau în orice alt format, în special contractele sale de transport, documentele referitoare la vehiculele aflate la dispoziția întreprinderii, documentele contabile, documentele de gestionare a personalului, contractele de muncă, documentele privind asigurările sociale, documentele conținând date referitoare la operațiunile de transport alocate conducătorilor auto și la detașarea acestora, documentele conținând date referitoare la cabotaj, la durata de conducere și perioadele de repaus și orice alt document la care autoritatea competentă trebuie să aibă acces în scopul verificării respectării de către întreprindere a condițiilor prevăzute de prezentul regulament;

**b)** să organizeze activitatea parcului său de vehicule în așa fel încât să asigure că vehiculele aflate la dispoziția întreprinderii și folosite în transportul internațional se întorc la unul dintre centrele operaționale din statul membru respectiv în termen de opt săptămâni de la plecarea din acesta;

**c)**să fie înregistrată în registrul societăților comerciale al statului membru respectiv sau într-un registru similar în cazul în care dreptul intern impune acest lucru;

**d)**să fie supusă la plata impozitului pe profit și, dacă dreptul intern impune acest lucru, să aibă un cod de înregistrare în scopuri de TVA;

**e)**odată ce autorizația a fost acordată, să dispună de unul sau mai multe vehicule care sunt înmatriculate sau puse în circulație și autorizate pentru utilizare în conformitate cu legislația din statul membru respectiv, indiferent dacă vehiculele respective se află în întregime în proprietatea sa sau sunt deținute, de exemplu, în temeiul unui contract de cumpărare în rate, de închiriere sau de leasing;

**f)**să își desfășoare efectiv și în permanență activitățile administrative și comerciale cu ajutorul echipamentelor și instalațiilor corespunzătoare la sediu, astfel cum se menționează la literă (a), situat în statul membru respectiv, și să își gestioneze operațiunile de transport efectiv și permanent utilizând vehiculele menționate la literă (g) cu ajutorul echipamentelor tehnice corespunzătoare situate în statul membru respectiv;

**g)**să aibă la dispoziție în permanență și în mod obișnuit un număr de vehicule care respectă condițiile stabilite la literă (e) și de conducători auto al căror loc de staționare obișnuit se află la un centru operațional din statul membru respectiv; în ambele cazuri numărul acesta este proporțional cu volumul operațiunilor de transport efectuate de întreprindere.

**(2)**În plus față de cerințele prevăzute la alineatul (1), statele membre pot impune unei întreprinderi ca, în statul membru de stabilire:

**a)**să dispună la sediu de personal administrativ calificat în mod corespunzător, în efectiv proporțional cu dimensiunea activității întreprinderii, sau pot impune ca managerul de transport să poată fi contactat în timpul programului de lucru standard;

**b)**să dispună de infrastructură operațională, alta decât echipamentele tehnice menționate la alineatul (1) literă (f), proporțională cu dimensiunea activității întreprinderii, inclusiv de un birou care să fie deschis în timpul programului de lucru standard

Acest nou Articol 5 se aplică începând cu data de 21 februarie 2022

#### **Art. 6: Condiții referitoare la cerința privind buna reputație**

**(1)**Sub rezerva alineatului (2) din prezentul articol, statele membre stabilesc condițiile pe care o întreprindere sau un manager de transport trebuie să le îndeplinească pentru a se conforma cerinței privind buna reputație stabilite la articolul 3 alineatul (1) literă (b).

Pentru a stabili dacă o întreprindere a îndeplinit cerința respectivă, statele membre iau în considerare conduita întreprinderii, a managerilor de transport ai acesteia și a oricărei alte persoane relevante, după cum poate fi stabilit de către statul membru. Orice referire în prezentul articol la condamnări, sancțiuni sau încălcări include condamnările, sancțiunile sau încălcările întreprinderii înseși, ale managerilor de transport ai acesteia și ale oricărei alte persoane relevante, după cum poate fi stabilit de către statul membru

Acest paragraf se aplică până la data de 20 februarie 2022

Pentru a stabili dacă o întreprindere a îndeplinit cerința respectivă, statele membre iau în considerare conduita respectivei întreprinderi, a managerilor de transport și a directorilor executivi ai acesteia și a oricărei alte persoane relevante, după cum poate fi stabilit de către statul membru. Orice referire în prezentul articol la condamnări, sancțiuni sau încălcări include condamnările, sancțiunile impuse sau încălcările întreprinderii înseși, ale managerilor de transport și ale directorilor executivi ai acesteia și ale oricărei alte persoane relevante, după cum poate fi stabilit de către statul membru.

Acest nou paragraf se aplică începând cu data de 21 februarie 2022

Condițiile menționate la primul paragraf includ cel puțin următoarele cerințe:

**a)**să nu existe niciun motiv serios pentru a pune la îndoială buna reputație a managerului de transport sau a întreprinderii de transport, cum ar fi condamnări sau sancțiuni rezultate în urma oricăror încălcări grave ale normelor naționale în vigoare în următoarele domenii:

(i)drept comercial;



- (ii) legislația privind insolvența;
- (iii) condițiile de remunerare și de muncă ale profesiei;
- (iv) circulația rutieră;
- (v) răspunderea profesională;

(vi) traficul cu ființe umane sau traficul de droguri; și

Acest punct se aplică până la data de 20 februarie 2022

**(vi) traficul cu ființe umane sau traficul de droguri;**

Acest nou punct (vi) se aplică începând cu data de 21 februarie 2022

**(vii) drept fiscal; și**

Acest nou punct (vii) se aplică începând cu data de 21 februarie 2022

**b) managerul de transport sau întreprinderea de transport să nu fi fost, în unul sau mai multe state membre, condamnat(ă) sau să nu i se fi aplicat sancțiuni pentru încălcări grave ale normelor comunitare în special în ceea ce privește:**

- (i) perioadele de conducere și perioadele de repaus ale conducătorilor auto, timpul de lucru și instalarea și utilizarea aparaturii de înregistrare;
- (ii) masa și dimensiunile maxime ale vehiculelor utilitare utilizate în cadrul traficului internațional;
- (iii) calificarea inițială și formarea continuă a conducătorilor auto;
- (iv) controlul tehnic al vehiculelor utilitare, inclusiv inspecțiile tehnice obligatorii ale autovehiculelor;
- (v) accesul la piața transportului rutier internațional de marfă sau, după caz, accesul la piața transportului rutier de persoane;
- (vi) siguranța transportului rutier de mărfuri periculoase;
- (vii) instalarea și utilizarea dispozitivelor de limitare a vitezei pe anumite categorii de vehicule;
- (viii) permisul de conducere;
- (ix) accesul la ocupație;
- (x) transportul de animale.

**(xi) detașarea lucrătorilor în sectorul transportului rutier;**

**(xii) legea aplicabilă obligațiilor contractuale;**

**(xiii) cabotajul.**

Aceste noi puncte (xi, xii și xiii) se aplică începând cu data de 21 februarie 2022

**a) Atunci când unui manager de transport sau unei întreprinderi de transport i-a fost aplicată o condamnare sau o sancțiune, în unul sau în mai multe state membre, pentru unul dintre cele mai grave cazuri de încălcare a normelor comunitare, menționate în anexa IV, autoritatea competentă a statului membru de stabilire aplică în mod corespunzător și în timp util o procedură administrativă corespunzătoare, inclusiv, dacă este cazul, un control efectuat la sediul întreprinderii vizate.**

Procedura stabilește dacă, datorită circumstanțelor specifice, pierderea bunei reputații ar constitui o reacție disproporționată în acel caz particular. Orice astfel de constatare este argumentată și justificată corespunzător.

Dacă autoritatea competentă constată că pierderea bunei reputații ar constitui o reacție disproporționată, aceasta poate decide că buna reputație nu este afectată. În acest caz, motivele se consemnează în registrul național. Numărul deciziilor de acest tip va fi indicat în raportul precizat la articolul 26 alineatul (1).

Dacă autoritatea competentă nu constată că pierderea bunei reputații ar constitui o reacție disproporționată, condamnarea sau sancțiunea conduce la pierderea bunei reputații.

**b)** Comisia întocmește o listă a categoriilor, a tipurilor și a gradelor de gravitate ale încălcărilor grave ale normelor comunitare care, în plus față de cele prevăzute în anexa IV, pot determina pierderea bunei reputații. Statele membre iau în considerare informațiile privind respectivele încălcări, inclusiv informațiile primite de la alte state membre, atunci când își stabilesc prioritățile pentru controale în sensul articolului 12 alineatul (1).

Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament prin completarea acestuia și care se referă la lista în cauză, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 25 alineatul (3).

În acest scop, Comisia:

(i) stabilește categoriile și tipurile de încălcări întâlnite cel mai frecvent;

(ii) definește gradul de gravitate a încălcărilor în funcție de potențialul acestora de a genera un pericol de moarte sau de vătămări grave; și

(iii) prevede frecvența de repetare începând de la care încălcările repetate sunt considerate ca fiind mai grave, luând în considerare numărul de conducători auto utilizați în cadrul activităților de transport conduse de managerul de transport.

Acest alineat (2) se aplică până la data de 20 februarie 2022

**(2)** În sensul alineatului (1) al treilea paragraf literă (b), atunci când managerului de transport sau întreprinderii de transport i-a fost aplicată, într-unul sau în mai multe state membre, o condamnare pentru o infracțiune gravă sau o sancțiune pentru una dintre cele mai grave încălcări ale normelor Uniunii enumerate în anexa IV, autoritatea competentă a statului membru de stabilire aplică și finalizează în mod corespunzător și în timp util o procedură administrativă, care include, dacă este cazul, un control efectuat la sediul întreprinderii în cauză.

În cursul procedurii administrative, managerului de transport sau reprezentanților legali ai întreprinderii de transport, după caz, li se recunoaște dreptul de a-și prezenta argumentele și explicațiile.

În cursul procedurii administrative, autoritatea competentă analizează dacă, având în vedere circumstanțele specifice, pierderea bunei reputații ar constitui o măsură disproporționată în respectul caz particular. În cadrul acestei analize, autoritatea competentă ia în considerare numărul de încălcări grave ale normelor naționale și ale Uniunii, astfel cum se menționează la alineatul (1) al treilea paragraf, precum și numărul celor mai grave încălcări ale normelor Uniunii enumerate în anexa IV, pentru care managerului de transport sau întreprinderii de transport li s-au aplicat condamnări sau sancțiuni. Orice constatare trebuie motivată și justificată corespunzător.

În cazul în care concluzionează că pierderea bunei reputații ar fi disproporționată autoritatea competentă decide ca întreprinderea în cauză să își păstreze buna reputație. Motivele acestei decizii se consemnează în registrul național. Numărul deciziilor de acest tip este indicat în raportul la care se face referire la articolul 26 alineatul (1).

Dacă autoritatea competentă nu ajunge la concluzia că pierderea bunei reputații ar constitui o măsură disproporționată, condamnarea sau sancțiunea conduce la pierderea bunei reputații.

**(2a)** Comisia adoptă acte de punere în aplicare de stabilire a listei categoriilor, tipurilor și gradelor de gravitate ale încălcărilor grave ale normelor Uniunii, astfel cum este menționat la alineatul (1) al treilea paragraf literă (b), care, pe lângă cele prevăzute în anexa IV, pot duce la pierderea bunei reputații. Statele membre iau în considerare informațiile privind respectivele încălcări, inclusiv informațiile primite de la alte state membre, atunci când își stabilesc prioritățile pentru controale în temeiul articolului 12 alineatul (1).

În acest scop, Comisia:

**a)** stabilește categoriile și tipurile de încălcări întâlnite cel mai frecvent;

**b)** definește gradul de gravitate a încălcărilor în funcție de potențialul acestora de a genera un pericol de moarte sau de vătămări grave și de a denatura concurența pe piața transporturilor rutiere, inclusiv prin subminarea condițiilor de muncă ale lucrătorilor din transporturi;

c) prevede frecvența începând de la care încălcările repetate sunt considerate ca fiind mai grave, luându-se în considerare numărul de vehicule utilizate în cadrul activităților de transport gestionate de managerul de transport.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 25 alineatul (3).

Aceste noi alineate (2, 2a) se aplică începând cu data de 21 februarie 2022

(3) Cerința stabilită la articolul 3 alineatul (1) literă (b) rămâne neîndeplinită până când se aplică o măsură de reabilitare sau orice altă măsură cu efect echivalent, în conformitate cu dispozițiile de drept intern relevante.

#### **Art. 7: Condiții referitoare la cerința privind capacitatea financiară**

(1) În vederea respectării cerinței stabilite la articolul 3 alineatul (1) literă (c), o întreprindere trebuie să poată în orice moment să facă față obligațiilor sale financiare pe parcursul exercițiului financiar anual. În acest sens, întreprinderea trebuie să demonstreze, pe baza conturilor anuale certificate de un auditor sau de o persoană acreditată în mod corespunzător, că dispune în fiecare an de capital și rezerve în valoare totală de cel puțin 9 000 EUR pentru un singur vehicul utilizat și de 5 000 EUR pentru fiecare vehicul suplimentar utilizat.

În sensul prezentului regulament, valoarea euro în monedele naționale ale statelor membre care nu participă la cea de-a treia etapă a uniunii economice și monetare se stabilește în fiecare an. Cursurile aplicate sunt cele obținute în prima zi lucrătoare din luna octombrie și publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. Aceste cursuri intră în vigoare la data de 1 ianuarie din anul calendaristic următor.

Posturile contabile menționate la primul paragraf au același înțeles cu cele definite în cea de-a patra Directivă 78/660/CEE a Consiliului din 25 iulie 1978 în temeiul articolului 54 alineatul (3) literă (g) din tratat privind conturile anuale ale anumitor forme de societăți comerciale (1).

(1) JO L 222, 14.8.1978, p. 11.

Acest alineat se aplică până la data de 20 februarie 2022

(1) În vederea respectării cerinței stabilite la articolul 3 alineatul (1) literă (c), o întreprindere trebuie să fie capabilă în permanență să-și onoreze obligațiile financiare pe parcursul exercițiului financiar anual. Întreprinderea demonstrează, pe baza conturilor anuale certificate de un auditor sau de o persoană acreditată în mod corespunzător, că dispune în fiecare an de capital și rezerve în valoare totală de cel puțin:

a) 9 000 EUR, pentru primul autovehicul utilizat;

b) 5 000 EUR pentru fiecare autovehicul suplimentar sau combinație suplimentară de vehicule utilizat(ă) cu o masă maximă autorizată care depășește 3,5 tone; și

c) 900 EUR pentru fiecare autovehicul suplimentar sau combinație suplimentară de vehicule utilizat(ă), cu o masă maximă autorizată care depășește 2,5 tone, dar nu depășește 3,5 tone;

Întreprinderile care exercită ocupația de operator de transport rutier de mărfuri numai cu ajutorul unor autovehicule sau combinații de vehicule a căror masă maximă autorizată depășește 2,5 tone, dar nu depășește 3,5 tone demonstrează, pe baza conturilor anuale certificate de un auditor sau de o persoană acreditată în mod corespunzător, că dispun în fiecare an de capital și rezerve în valoare totală de cel puțin:

(a) 1 800 EUR pentru primul vehicul utilizat; și

(b) 900 EUR pentru fiecare vehicul suplimentar utilizat.

Statele membre pot impune ca întreprinderile stabilite pe teritoriul lor să demonstreze că au la dispoziție pentru aceste vehicule același volum de capital și rezerve ca în cazul vehiculelor menționate la primul paragraf. În aceste cazuri, autoritatea competentă a statului membru în cauză informează Comisia în consecință, iar Comisia pune respectivele informații la dispoziția publicului.

În sensul prezentului regulament, valoarea euro în monedele naționale ale statelor membre care nu participă la cea de-a treia etapă a uniunii economice și monetare se stabilește în fiecare an. Cursurile

aplicate sunt cele obținute în prima zi lucrătoare din luna octombrie și publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. Aceste cursuri intră în vigoare la data de 1 ianuarie din anul calendaristic următor.

Posturile contabile menționate la primul paragraf au același înțeles cu cele definite în cea de-a patra Directivă 78/660/CEE a Consiliului din 25 iulie 1978 în temeiul articolului 54 alineatul (3) literă (g) din tratat <12006444.htm> privind conturile anuale ale anumitor forme de societăți comerciale (1). (1)JO L 222, 14.8.1978, p. 11.

**(1a)**În plus față de cerințele prevăzute la alineatul (1), statele membre pot impune întreprinderii, managerului de transport sau oricărei alte persoane relevante, după cum poate fi stabilit de către statele membre, să nu aibă datorii fără caracter personal restante față de organismele de drept public și să nu fie în stare de faliment sau în situație de insolvență sau de lichidare.

Aceste noi alineate (1, 1a) se aplică începând cu data de 21 februarie 2022

**(2)**Prin derogare de la alineatul (1), autoritatea competentă poate accepta sau solicita ca o întreprindere să demonstreze capacitatea sa financiară printr-un certificat, cum ar fi o garanție bancară sau o asigurare, inclusiv o asigurare de răspundere profesională, eliberat de una sau mai multe bănci sau de alte instituții financiare, inclusiv societăți de asigurare, care garantează pentru întreprindere printr-o garanție personală și solidară pentru sumele stabilite la alineatul (1) primul paragraf.

Acest alineat se aplică până la data de 20 februarie 2022

**(2)**Prin derogare de la alineatul (1), autoritatea competentă poate accepta sau poate impune ca o întreprindere să își demonstreze capacitatea financiară printr-un certificat stabilit de autoritatea competentă, cum ar fi o garanție bancară sau o asigurare, inclusiv o asigurare de răspundere profesională eliberată de una sau mai multe bănci sau alte instituții financiare, inclusiv societăți de asigurare, sau printr-un alt document obligatoriu, care asigură o garanție personală și solidară pentru întreprindere pentru sumele stabilite la alineatul (1).

**(2a)**Prin derogare de la alineatul (1), în lipsa conturilor anuale certificate pentru anul înregistrării unei întreprinderi, autoritatea competentă acceptă ca o întreprindere să își demonstreze capacitatea financiară printr-un certificat, cum ar fi o garanție bancară, un document eliberat de o instituție financiară care stabilește accesul la credit în numele întreprinderii sau prin alt document obligatoriu, astfel cum este stabilit de autoritatea competentă, care atestă că întreprinderea are la dispoziție sumele stabilite la alineatul (1).

Aceste noi alineate (2, 2a) se aplică începând cu data de 21 februarie 2022

**(3)**Conturile anuale menționate la alineatul (1), precum și garanția bancară menționată la alineatul (2), care trebuie verificate, sunt cele ale entității economice stabilite pe teritoriul statului membru în care a fost solicitată eliberarea unei autorizații, și nu cele ale oricăror alte entități stabilite într-un alt stat membru.

#### **Art. 8: Condiții referitoare la cerința privind competența profesională**

**(1)**În vederea respectării cerinței stabilite la articolul 3 alineatul (1) literă (d), persoana sau persoanele vizate dispun de cunoștințele corespunzătoare nivelului prevăzut în anexa I partea I, în ceea ce privește materiile enumerate în respectiva anexă. Aceste cunoștințe trebuie demonstrate prin susținerea unei examinări scrise obligatorii care poate fi completată printr-o examinare orală, dacă un stat membru decide astfel. Aceste examinări sunt organizate în conformitate cu dispozițiile prevăzute în anexa I partea II. În acest sens, statele membre pot decide să impună formarea înaintea examinării.

**(2)**Persoanele în cauză susțin examinarea în statul membru în care au reședința obișnuită sau în statul membru în care lucrează.

Reședința obișnuită este locul în care o persoană locuiește în mod normal, adică timp de cel puțin 185 de zile în fiecare an calendaristic, datorită legăturilor de ordin personal care demonstrează existența unei legături strânse între acea persoană și locul unde locuiește.

Cu toate acestea, reședința obișnuită a unei persoane ale cărei legături de ordin profesional se află într-un alt loc decât cel al legăturilor sale de ordin personal și care, drept urmare, locuiește alternativ în locuri diferite situate în două sau mai multe state membre, se consideră a fi locul unde acea persoană

are legături de ordin personal, cu condiția ca acea persoană să se întoarcă acolo în mod regulat. Această ultimă condiție nu este impusă în cazul în care persoana locuiește într-un stat membru pentru executarea unei misiuni cu durată determinată. Frecventarea de cursuri la o universitate sau școală nu implică transferul reședinței obișnuite.

**(3)** Numai autoritățile sau organismele autorizate în acest sens de către un stat membru, conform unor criterii definite la nivel național, pot organiza și certifica examinările scrise și orale menționate la alineatul (1). Statele membre verifică periodic conformitatea cu dispozițiile prevăzute în anexa I a condițiilor în care examinările sunt organizate de către respectivele autorități sau organisme.

**(4)** Statele membre pot autoriza, conform unor criterii proprii, organisme care să asigure candidaților formare de înaltă calitate în vederea pregătirii pentru examinări, precum și formare continuă pentru managerii de transport în vederea actualizării cunoștințelor pe care aceștia le dețin, dacă doresc această. Statele membre respective verifică periodic dacă organismele în cauză continuă să îndeplinească criteriile pe baza cărora au obținut autorizarea.

**(5)** Statele membre pot promova formarea periodică în domeniile enumerate în anexa I, la intervale de zece ani, pentru a garanta că managerii de transport sunt la curent cu evoluțiile din sector.

Acest alineat se aplică până la data de 20 februarie 2022

**(5)** Statele membre pot promova formarea periodică în domeniile enumerate în anexa I, la intervale de trei ani, pentru a se asigura că persoana sau persoanele menționate la alineatul (1) sunt la curent în mod suficient cu evoluțiile din cadrul sectorului.

Acest nou alineat (5) se aplică începând cu data de 21 februarie 2022

**(6)** Statele membre pot solicita ca deținătorii de certificate de competență profesională, care nu au mai condus o întreprindere de transport rutier de marfă sau o întreprindere de transport rutier de persoane în ultimii cinci ani, să urmeze noi cursuri de formare profesională pentru a-și actualiza cunoștințele referitoare la evoluțiile actuale ale legislației la care se face referire în anexa I partea I.

**(7)** Un stat membru poate excepta acele persoane care dețin anumite calificări din învățământul superior sau tehnic, eliberate în același stat membru și care presupun cunoașterea tuturor materiilor enumerate în lista din anexa I și pe care le desemnează special în acest sens, de la examinarea materiilor respective acoperite de calificări. Excepțiile se aplică numai acelor secțiuni din anexa I partea I pentru care calificările acoperă toate materiile enumerate sub titlul fiecărei secțiuni.

Un stat membru poate excepta de la părți specificate ale examinărilor pe titularii de certificate de competență profesională valabile pentru operațiuni de transport național în statul membru respectiv.

**(8)** Un certificat eliberat de autoritatea sau organismul menționat la alineatul (3) trebuie prezentat ca dovadă a competenței profesionale. Acest certificat nu este transmisibil către nicio altă persoană. Acesta se întocmește conform elementelor de siguranță și modelului de certificat din anexele II și III și poartă ștampila autorității sau a organismului autorizat care l-a eliberat.

**(9)** Comisia adaptează anexele I, II și III la progresul tehnic. Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 25 alineatul (3).

Acest alineat se aplică până la data de 20 februarie 2022

**(9)** Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 24a pentru modificarea anexelor I, II și III în vederea adaptării acestora la evoluțiile pieței și la progresele tehnice.

Acest nou alineat (9) se aplică începând cu data de 21 februarie 2022

**(10)** Comisia încurajează și facilitează schimbul de experiență și informații privind formarea, examinările și autorizarea, între statele membre sau prin intermediul oricărui organism desemnat de această.

#### **Art. 9: Exceptarea de la examinare**

Statele membre pot decide să excepteze de la examinările menționate la articolul 8 alineatul (1) persoanele care fac dovada că au condus permanent o întreprindere de transport rutier de mărfuri sau o întreprindere de transport rutier de persoane în unul sau mai multe state membre pentru o perioadă

de 10 ani înainte de 4 decembrie 2009.

În scopul acordării licenței unei întreprinderi de transport rutier de mărfuri care utilizează doar autovehicule sau combinații de vehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone, statele membre pot decide să excepteze de la examinările menționate la articolul 8 alineatul (1) persoanele care fac dovada că au condus în mod neîntrerupt, pentru o perioadă de 10 ani înainte de 20 august 2020, o întreprindere de același tip.

Acest nou paragraf se aplică începând cu data de 21 februarie 2022

### CAPITOLUL III: AUTORIZARE ȘI SUPRAVEGHERE

#### Art. 10: Autoritățile competente

(1) Fiecare stat membru desemnează una sau mai multe autorități competente pentru a garanta punerea în aplicare corectă a prezentului regulament. Respectivul autorități competente sunt abilitate:

- a) să examineze cererile introduse de întreprinderi;
- b) să acorde autorizații de exercitare a ocupației de operator de transport rutier, precum și să suspende și să retragă respectivele autorizații;
- c) să declare că o persoană fizică nu este potrivită pentru a conduce, în calitate de manager de transport, activitățile de transport ale unei întreprinderi;
- d) să efectueze controalele necesare pentru a verifica dacă o întreprindere îndeplinește cerințele stabilite la articolul 3.

(2) Autoritățile competente publică toate condițiile care trebuie îndeplinite în temeiul prezentului regulament, orice alte dispoziții naționale, procedurile care trebuie urmate de către candidații interesați, precum și explicațiile aferente.

#### Art. 11: Examinarea și înregistrarea cererilor

(1) Se acordă, la cerere, autorizația de exercitare a ocupației de operator de transport rutier unei întreprinderi de transport care îndeplinește cerințele stabilite la articolul 3. Autoritatea competentă se asigură că o întreprindere care depune o cerere îndeplinește cerințele stabilite la respectivul articol.

(2) Autoritatea competentă înscrie în registrul electronic național menționat la articolul 16 datele referitoare la întreprinderile cărora le acordă autorizația și care sunt menționate la articolul 16 alineatul (2) primul paragraf literele (a)-(d).

(3) Termenul pentru examinarea de către o autoritate competentă a unei cereri de autorizație trebuie să fie cât mai scurt cu putință și să nu depășească trei luni de la data la care autoritatea competentă a primit toate documentele necesare pentru a evalua cererea. Autoritatea competentă poate prelungi acest termen cu încă o lună în cazurile motivate corespunzător.

(4) Până la 31 decembrie 2012, autoritatea competentă verifică, în cazul în care există îndoieli atunci când evaluează buna reputație a unei întreprinderi, dacă managerul sau managerii de transport desemnați nu au fost declarați, la data prezentării cererii, inapți pentru conducerea activităților de transport ale unei întreprinderi în unul dintre statele membre, în temeiul articolului 14.

De la 1 ianuarie 2013, atunci când evaluează buna reputație a unei întreprinderi, autoritatea competentă verifică, prin accesarea datelor menționate la articolul 16 alineatul (2) primul paragraf literă (f), fie prin acces direct securizat la partea relevantă a registrelor naționale, fie la cerere, dacă managerul sau managerii de transport desemnați nu au fost declarați la data prezentării cererii inapți pentru conducerea activităților de transport ale unei întreprinderi în unul dintre statele membre, în temeiul articolului 14.

Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament și care se referă la o prelungire cu maximum trei ani a termenelor menționate în prezentul alineat, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 25 alineatul (3).

Acest paragraf se elimină începând cu data de 21 februarie 2022

(5) Întreprinderile care dețin o autorizație de exercitare a ocupației de operator de transport rutier notifică autorității competente care a eliberat respectiva autorizație, într-un termen de 28 de zile sau mai scurt, astfel cum se stabilește de către statul membru de stabilire, orice schimbare survenită cu privire la

datele menționate la alineatul (2).

## Art. 12: Controale

**(1)** Autoritățile competente verifică dacă întreprinderile cărora le-au acordat autorizații de exercitare a ocupației de operator de transport rutier continuă să îndeplinească cerințele stabilite la articolul 3. În acest sens, statele membre desfășoară controale asupra acelor întreprinderi care sunt clasificate ca prezentând riscuri crescute. În acest scop, statele membre extind aplicarea acestui sistem de clasificare a riscurilor, stabilit în conformitate cu articolul 9 din Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 martie 2006 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 (1) la totalitatea încălcărilor menționate la articolul 6 din prezentul regulament.

(1) JO L 102, 11.4.2006, p. 35.

Acest alineat se aplică până la data de 20 februarie 2022

**(1)** Autoritățile competente verifică periodic dacă întreprinderile cărora le-au acordat autorizații de exercitare a ocupației de operator de transport rutier continuă să îndeplinească cerințele stabilite la articolul 3 din prezentul regulament. În acest scop, statele membre efectuează controale, inclusiv, dacă este cazul, inspecții la sediul întreprinderii în cauză, vizând acele întreprinderi care sunt clasificate ca prezentând un risc sporit. În acest scop, statele membre extind aplicarea sistemului de clasificare în funcție de gradul de risc, stabilit în conformitate cu articolul 9 din Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului (\*), la totalitatea încălcărilor menționate la articolul 6 din prezentul regulament.

(\*) Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 martie 2006 privind condițiile minime pentru punerea în aplicare a Regulamentelor (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014 și a Directivei 2002/15/CE în ceea ce privește legislația socială referitoare la activitățile de transport rutier și de abrogare a Directivei 88/599/CEE a Consiliului (JO L 102, 11.4.2006, p. 35).

Acest nou alineat se aplică începând cu data de 21 februarie 2022

**(2)** Până la 31 decembrie 2014, statele membre desfășoară controale cel puțin la fiecare cinci ani pentru a verifica dacă întreprinderile îndeplinesc cerințele prevăzute la articolul 3.

Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament și care se referă la o prelungire a termenelor menționate la primul paragraf, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 25 alineatul (3).

Acest paragraf se elimină începând cu data de 21 februarie 2022

**(3)** Statele membre efectuează controale individuale pentru a verifica dacă o întreprindere continuă să îndeplinească cerințele de acces la ocupația de operator de transport rutier ori de câte ori Comisia îi solicită acest lucru, în cazuri bine motivate. Statul membru transmite Comisiei rezultatele acestor controale și măsurile luate în cazul în care se constată că întreprinderea în cauză nu mai îndeplinește cerințele stabilite în prezentul regulament.

## Art. 13: Procedura pentru suspendarea și retragerea autorizațiilor

**(1)** În cazul în care autoritatea competentă constată că o întreprindere prezintă riscul de a nu mai îndeplini cerințele stabilite la articolul 3, autoritatea competentă notifică întreprinderea respectivă. În cazul în care autoritatea competentă constată că una sau mai multe dintre respectivele cerințe nu mai sunt îndeplinite, această poate stabili un termen pentru regularizarea situației întreprinderii, dintre următoarele:

**a)** un termen de maximum șase luni, care poate fi prelungit cu încă trei luni în caz de deces sau incapacitate fizică a managerului de transport, pentru recrutarea unui înlocuitor al managerului de transport, în cazul în care managerul de transport nu mai îndeplinește cerințele de bună reputație sau competență profesională;

**b)** un termen de maximum șase luni atunci când întreprinderea trebuie să își regularizeze situația aducând dovada că are un sediu real și stabil;

**c)** un termen de maximum șase luni în cazul neîndeplinirii cerinței privind capacitatea financiară, pentru a demonstra că cerința respectivă va fi din nou îndeplinită în mod permanent.

Această literă se aplică până la data de 20 februarie 2022

**c)** un termen de maximum șase luni în cazul neîndeplinirii cerinței privind capacitatea financiară, pentru a demonstra că cerința respectivă este din nou îndeplinită în mod permanent.

Această nouă literă (c) se aplică începând cu data de 21 februarie 2022

**(2)** Autoritatea competentă poate să solicite unei întreprinderi a cărei autorizație a fost suspendată sau retrasă să se asigure că, înainte luării oricărei măsuri de reabilitare, managerii de transport ai acesteia au promovat examinările menționate la articolul 8 alineatul (1).

**(3)** În cazul în care autoritatea competentă stabilește că întreprinderea nu mai îndeplinește una sau mai multe dintre cerințele stabilite la articolul 3, această suspendă sau retrage autorizația de exercitare a ocupației de operator de transport rutier în termenele prevăzute la alineatul (1) din prezentul articol.

#### **Art. 14: Declararea inaptitudinii managerului de transport**

**(1)** Atunci când un manager de transport își pierde buna reputație în conformitate cu dispozițiile articolului 6, autoritatea competentă declară managerul de transport ca fiind inapt să conducă activitatea de transport a unei întreprinderi.

Autoritatea competentă nu reabilitează managerul de transport mai devreme de un an de la data pierderii bunei reputații și, în orice caz, nu înainte ca acesta să demonstreze că a urmat o pregătire adecvată timp de cel puțin trei luni sau că a promovat un examen referitor la domeniile enumerate în partea I din anexa I la prezentul regulament.

Acest nou paragraf se aplică începând cu data de 21 februarie 2022

**(2)** Până la luarea unei măsuri de reabilitare în conformitate cu dispozițiile naționale relevante, certificatul de competență profesională, menționat la articolul 8 alineatul (8), al managerului de transport declarat inapt, își pierde valabilitatea în toate statele membre

Acest alineat se aplică până la data de 20 februarie 2022

**(2)** Până la luarea unei măsuri de reabilitare în conformitate cu dispozițiile naționale relevante și cu alineatul (1) de la prezentul articol, certificatul de competență profesională, menționat la articolul 8 alineatul (8), al managerului de transport care a fost declarat inapt își pierde valabilitatea în toate statele membre.

Acest nou alineat (2) se aplică începând cu data de 21 februarie 2022

#### **Art. 15: Decizii ale autorităților competente și căi de atac**

**(1)** Deciziile negative luate de autoritățile competente din statele membre în temeiul prezentului regulament, inclusiv respingerea unei cereri, suspendarea sau retragerea unei autorizații existente sau declararea inaptitudinii managerului de transport, sunt motivate.

Aceste decizii iau în considerare informațiile disponibile cu privire la încălcările comise de respectiva întreprindere sau de managerul de transport și care pot afecta buna reputație a întreprinderii, precum și orice alte informații aflate la dispoziția autorității competente. Acestea precizează măsurile de reabilitare aplicabile în caz de suspendare a autorizației sau de declarare a inaptitudinii.

**(2)** Statele membre iau măsuri pentru a garanta că întreprinderile și persoanele vizate au posibilitatea de a introduce o cale de atac cu privire la deciziile menționate la alineatul (1), cel puțin în fața unui organism independent și imparțial sau a unei instanțe judecătorești.

### **CAPITOLUL IV: SIMPLIFICARE ȘI COOPERARE ADMINISTRATIVĂ**

#### **Art. 16: Registre electronice naționale**



**(1)** În vederea punerii în aplicare a prezentului regulament, în special a articolelor 11-14 și a articolului 26, fiecare stat membru păstrează un registru electronic național al întreprinderilor de transport rutier care au primit din partea unei autorități competente desemnate de respectivul stat membru autorizația de exercitare a ocupației de operator de transport rutier. Prelucrarea datelor înscrise în acest registru se face sub controlul unei autorități publice desemnate în acest sens. Datele relevante incluse în registrul electronic național sunt accesibile tuturor autorităților competente din statul membru în cauză.

Până la 31 decembrie 2009, Comisia adoptă o decizie referitoare la cerințele minime aplicabile datelor care trebuie să fie înregistrate în registrul electronic național de la data înființării acestuia pentru a facilita interconectarea viitoare a registrelor. Această poate recomanda includerea numărului de înmatriculare al vehiculelor între datele menționate la alineatul (2).

**(2)** Registrele electronice naționale conțin cel puțin următoarele date:

**a)** denumirea și forma juridică a întreprinderii;

**b)** adresa sediului acesteia;

**c)** numele managerilor de transport desemnați pentru a îndeplini cerințele de bună reputație și competență profesională sau, după caz, numele unui reprezentant legal;

Această literă se aplică până la data de 20 februarie 2022

**c)** numele managerilor de transport desemnați ca îndeplinind cerințele prevăzute la articolul 3 privind buna reputație și competența profesională sau, după caz, numele unui reprezentant legal;

Această nouă literă (c) se aplică începând cu 21 februarie 2022

**d)** tipul de autorizație, numărul de vehicule acoperite de această și, după caz, numărul de serie al licenței comunitare și al copiilor conforme ale acesteia;

**e)** numărul, categoria și tipul de încălcări grave, astfel cum se menționează la articolul 6 alineatul (1) literă (b), care au condus la o condamnare sau o sancțiune în decursul ultimilor doi ani;

**f)** numele persoanelor care au fost declarate ca fiind inapte pentru coordonarea activității de transport a unei întreprinderi, atât timp cât buna reputație a persoanei respective nu a fost restabilită, în conformitate cu articolul 6 alineatul (3), precum și măsurile de reabilitare aplicabile.

În sensul literei (e), statele membre pot alege, până la 31 decembrie 2015, să înscrie în registrul electronic național numai cele mai grave încălcări menționate în anexa IV.

Statele membre pot opta pentru păstrarea în registre separate a datelor menționate la primul paragraf literele (e) și (f). În acest caz, datele relevante sunt disponibile la cerere sau sunt accesibile în mod direct tuturor autorităților competente din statul membru în cauză. Informațiile solicitate vor fi furnizate în termen de 30 de zile lucrătoare de la primirea cererii. Datele menționate la primul paragraf literele (a)-(d) sunt accesibile publicului, în conformitate cu dispozițiile relevante privind protecția datelor cu caracter personal.

În toate cazurile, datele menționate la primul paragraf literele (e) și (f) sunt accesibile altor autorități decât autoritățile competente numai dacă acestea sunt investite oficial cu drept de control și de a sancționa în sectorul transportului rutier și ai căror funcționari sunt atestați sau cărora, în lipsa atestării, le revine o obligație formală de confidențialitate.

Aceste paragrafe se aplică până la data de 20 februarie 2022

**g)** numerele de înmatriculare ale vehiculelor aflate la dispoziția întreprinderii în temeiul articolului 5 alineatul (1) literă (g);

**h)** numărul persoanelor angajate în întreprindere la data de 31 decembrie a anului precedent, care se înregistrează în registrul național până la data de 31 martie a fiecărui an;

**i)** clasificarea întreprinderii în funcție de gradul de risc în conformitate cu articolul 9 alineatul (1) din Directiva 2006/22/CE.

Aceste noi litere (g, h, i) se aplică începând cu data de 21 februarie 2022

Datele menționate la primul paragraf literele (a)-(d) sunt accesibile publicului, în conformitate cu dispozițiile relevante privind protecția datelor cu caracter personal.

Statele membre pot opta pentru păstrarea în registre separate a datelor menționate la primul paragraf literele (e)-(i). În aceste cazuri, datele menționate la literele (e) și (f) sunt puse la dispoziție la cerere sau sunt accesibile în mod direct tuturor autorităților competente din statul membru în cauză. Informațiile solicitate trebuie furnizate în termen de cinci zile lucrătoare de la primirea cererii.

Datele menționate la primul paragraf literele (g), (h) și (i) sunt puse la dispoziția autorităților competente în timpul controalelor în trafic, în termen de cel mult 12 luni de la intrarea în vigoare a actului de punere în aplicare adoptat în temeiul alineatului (6) care precizează funcționalitățile necesare pentru a permite ca datele să fie puse la dispoziția autorităților competente în timpul controalelor în trafic.

Datele menționate la primul paragraf literele (e)-(i) sunt accesibile altor autorități decât autoritățile competente numai dacă respectivele autorități au competențe oficiale de supraveghere și impunere de sancțiuni în sectorul transportului rutier și dacă funcționarii lor s-au angajat să păstreze confidențialitatea sau, în lipsa acestui angajament, se supun unei obligații formale de confidențialitate.

Aceste noi paragrafe se aplică începând cu data de 21 februarie 2022

**(3)** Datele referitoare la o întreprindere a cărei autorizație a fost suspendată sau retrasă sunt păstrate în registrul electronic național timp de doi ani începând cu data la care a expirat suspendarea sau retragerea licenței și sunt eliminate imediat după expirarea acestui termen.

Datele referitoare la persoanele declarate ca fiind inapte pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier se păstrează în registrul electronic național atât timp cât buna reputație a persoanelor respective nu este restabilită în conformitate cu articolul 6 alineatul (3). Datele sunt eliminate atunci când a fost luată o măsură de reabilitare sau o altă măsură cu efect echivalent.

Datele menționate la primul și la al doilea paragraf indică motivele care au stat la baza suspendării sau retragerii autorizațiilor ori a declarării inaptitudinii și, după caz, durata acestor măsuri.

**(4)** Statele membre iau toate măsurile necesare pentru ca toate datele incluse în registrul electronic național să fie actualizate și exacte, în special datele menționate la alineatul (2) primul paragraf literele (e) și (f).

Acest alineat se aplică până la data de 20 februarie 2022

**(4)** Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că toate datele conținute în registrul electronic național sunt actualizate și corecte.

Acest nou alineat (4) se aplică începând cu data de 21 februarie 2022

**(5)** Fără a aduce atingere alineatelor (1) și (2), statele membre iau măsurile necesare pentru ca registrele electronice naționale să fie interconectate și accesibile la nivel comunitar prin intermediul punctelor de contact naționale definite la articolul 18. Accesibilitatea prin intermediul punctelor de contact naționale și interconectarea se realizează până la 31 decembrie 2012 în așa fel încât autoritatea competentă a oricărui stat membru să poată consulta registrul electronic național al oricărui stat membru.

**(6)** Normele comune privind punerea în aplicare a alineatului (5), precum formatul datelor care fac obiectul schimburilor de informații, procedurile tehnice necesare consultării electronice a registrelor electronice naționale ale celorlalte state membre și promovarea interoperabilității acestor registre cu alte baze de date relevante se adoptă de către Comisie în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 25 alineatul (2) și pentru prima dată înainte de 31 decembrie 2010. Aceste norme comune stabilesc autoritatea responsabilă de accesul la date, de utilizarea ulterioară și de actualizarea datelor după accesare și includ, în acest scop, norme privind conectarea la baza de date și monitorizarea datelor.

În termen de 14 luni de la adoptarea unui act de punere în aplicare privind o formulă comună pentru determinarea clasificării în funcție de gradul de risc menționate la articolul 9 alineatul (1) din Directiva 2006/22/CE, Comisia adoptă acte de punere în aplicare care precizează funcționalitățile necesare pentru a permite ca datele menționate la alineatul (2) primul paragraf literele (g), (h) și (i) să fie puse la dispoziția autorităților competente în timpul controalelor în trafic.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 25 alineatul (2).

Aceste noi paragrafe se aplică începând cu data de 21 februarie 2022

(7) Măsurile destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament și care se referă la prelungirea termenelor menționate la alineatele (1) și (5) se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 25 alineatul (3).

Acest alineat se elimină începând cu data de 21 februarie 2022

#### **Art. 17: Protecția datelor cu caracter personal**

În ceea ce privește aplicarea Directivei 95/46/CE, statele membre garantează în special faptul că:

(a) toate persoanele sunt înștiințate în momentul în care se înregistrează date care le vizează sau în momentul în care se intenționează transmiterea unor astfel de date către terți. Această informare trebuie să precizeze identitatea autorității responsabile de prelucrarea datelor, tipul de date prelucrate și motivele prelucrării;

(b) toate persoanele beneficiază de dreptul de acces la datele care le privesc și care sunt deținute de autoritatea care este responsabilă de prelucrarea datelor respective. Acest drept trebuie să poată fi exercitat fără nicio constrângere, la intervale rezonabile și fără întârzieri sau taxe excesive pentru solicitant;

(c) toate persoanele cu privire la care datele sunt incomplete sau inexacte beneficiază de dreptul de a obține rectificarea, ștergerea sau blocarea datelor respective;

(d) toate persoanele beneficiază de dreptul de a se opune, în baza unor motive legitime și imperioase, prelucrării datelor care le vizează. Dacă opoziția este justificată, este posibil ca prelucrarea să nu se mai vizeze datele respective;

(e) întreprinderile respectă, după caz, dispozițiile relevante cu privire la protecția datelor cu caracter personal.

#### **Art. 18: Cooperarea administrativă între statele membre**

(1) Statele membre desemnează un punct de contact național responsabil de schimbul de informații cu celelalte state membre cu privire la punerea în aplicare a prezentului regulament. Statele membre trebuie să transmită Comisiei denumirea și adresa punctului lor de contact național până la 4 decembrie 2011. Comisia întocmește lista tuturor punctelor de contact naționale și o transmite statelor membre.

(2) Statele membre care fac schimb de informații în temeiul prezentului regulament utilizează punctele de contact naționale desemnate în aplicarea alineatului (1).

(3) Statele membre care fac schimb de informații cu privire la încălcările menționate la articolul 6 alineatul (2) sau cu privire la orice manager de transport declarat ca fiind inapt pentru exercitarea ocupației respectă procedura și termenii menționate la articolul 13 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 sau, după caz, la articolul 23 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1073/2009. Statul membru care primește din partea unui alt stat membru notificarea unei încălcări grave care a avut ca rezultat o condamnare sau aplicarea unei sancțiuni înscrie respectiva încălcare în propriul registru electronic național.

Acest articol se aplică până la data de 20 februarie 2022

#### **Art. 18: Cooperarea administrativă între statele membre**

(1) Statele membre desemnează un punct de contact național responsabil de schimbul de informații cu celelalte state membre cu privire la punerea în aplicare a prezentului regulament. Statele membre transmit Comisiei denumirea și adresa punctului lor de contact național până la 4 decembrie 2011. Comisia întocmește lista tuturor punctelor de contact naționale și o transmite statelor membre.

(2) Autoritățile competente ale statelor membre cooperează îndeaproape și își oferă asistență reciprocă rapidă și orice alte informații relevante pentru a facilita punerea în aplicare și asigurarea respectării prezentului regulament.

**(3)** Autoritățile competente ale statelor membre fac schimb de informații cu privire la condamnările și la sancțiunile aplicate pentru încălcările grave menționate la articolul 6 alineatul (2). Un stat membru care primește notificarea unei încălcări grave menționate la articolul 6 alineatul (2) care a avut ca rezultat o condamnare sau aplicarea unei sancțiuni într-un alt stat membru în ultimii doi ani înscrie respectiva încălcare în propriul registru electronic național.

**(4)** Statele membre răspund la solicitările de informații adresate de autoritățile competente din alte state membre și efectuează controale, inspecții și investigații privind respectarea cerinței prevăzute la articolul 3 alineatul (1) literă (a) de către operatorii de transport rutier stabiliți pe teritoriul lor. Solicitățile de informații respective pot include accesul la documentele necesare pentru a demonstra îndeplinirea condițiilor prevăzute la articolul 5. Solicitățile de informații adresate de autoritățile competente ale statelor membre sunt justificate și motivate în mod corespunzător. În acest sens, solicitările cuprind informații credibile cu privire la posibile nerespectări ale articolului 3 alineatul (1) literă (a), indică scopul solicitării și precizează în mod suficient de detaliat care sunt informațiile și documentele solicitate.

**(5)** Statele membre furnizează informațiile solicitate de către alte state membre în temeiul alineatului (4) în termen de 30 de zile lucrătoare de la data primirii cererii. Statele membre pot conveni de comun acord asupra unui termen mai scurt.

**(6)** În cazul în care statul membru care primește solicitarea consideră că această este motivată insuficient, el informează statul membru solicitant în legătură cu acest lucru în termen de 10 zile lucrătoare de la primirea solicitării. Statul membru solicitant furnizează motive suplimentare în sprijinul solicitării. În cazul în care statul membru solicitant nu este în măsură să furnizeze motive suplimentare, statul membru care primește solicitarea poate respinge cererea.

**(7)** În cazul în care este dificil să se dea curs unei solicitări de informații sau să se efectueze controale, inspecții sau investigații, statul membru care primește solicitarea informează în acest sens statul membru solicitant în termen de 10 zile lucrătoare de la primirea solicitării, prezentând motivele dificultății. Statele membre implicate poartă discuții pentru a identifica soluții la orice problemă care apare. În cazul unor întârzieri persistente în furnizarea informațiilor către statul membru solicitant, Comisia este informată și ia măsurile necesare.

**(8)** Schimbul de informații menționat la alineatul (3) se realizează prin intermediul sistemului de schimb de mesaje, și anume Registrul european al întreprinderilor de transport rutier (European Registers of Road Transport Undertakings – ERRT) instituit prin Regulamentul (UE) nr. 1213/2010 al Comisiei (\*2). Cooperarea administrativă și asistența reciprocă între autoritățile competente ale statelor membre prevăzute la alineatele (4)-(7) sunt puse în aplicare prin intermediul Sistemului de informare al pieței interne (IMI), instituit prin Regulamentul (UE) nr. 1024/2012 al Parlamentului European și al Consiliului (\*3). În acest scop, fiecare stat membru poate desemna punctul de contact menționat la alineatul (1) drept autoritate competentă și informează Comisia cu privire la această prin intermediul IMI.

(\*2) Regulamentul (UE) nr. 1213/2010 al Comisiei din 16 decembrie 2010 de stabilire a normelor comune privind interconectarea registrelor electronice naționale ale întreprinderilor de transport rutier (JO L 335, 18.12.2010, p. 21).

(\*3) Regulamentul (UE) nr. 1024/2012 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 octombrie 2012 privind cooperarea administrativă prin intermediul Sistemului de informare al pieței interne și de abrogare a Deciziei 2008/49/CE a Comisiei («Regulamentul IMI») (JO L 316, 14.11.2012, p. 1)

**(9)** Statele membre se asigură că informațiile care le sunt transmise în temeiul prezentului articol sunt utilizate numai în scopul (scopurile) pentru care au fost solicitate. Orice prelucrare a datelor cu caracter personal se efectuează numai în scopul de a respecta prezentul regulament și este în conformitate cu Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului (\*4).

(\*4) Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (Regulamentul general privind protecția datelor) (JO L 119, 4.5.2016, p. 1).

**(10)** Cooperarea administrativă și asistența reciprocă se furnizează cu titlu gratuit.

**(11)** O solicitare de informații nu împiedică autoritățile competente să ia măsuri în conformitate cu dispozițiile relevante din dreptul național și din dreptul Uniunii pentru a cerceta și a preveni presupusele încălcări ale prezentului regulament.

Acest nou Articol 18 se aplică începând cu data de 21 februarie 2022

## CAPITOLUL V: RECUNOAȘTEREA RECIPROCĂ A CERTIFICATELOR ȘI A ALTOR DOCUMENTE

## **Art. 19: Certificate privind buna reputație și alte documente echivalente**

(1) Fără a aduce atingere articolului 11 alineatul (4), statul membru de stabilire acceptă ca dovadă suficientă a bunei reputații, în vederea accesului la ocupația de operator de transport rutier, un extras de cazier judiciar sau, în cazul în care nu este posibil acest lucru, un document echivalent eliberat de o autoritate judiciară sau administrativă competentă din statul membru în care managerul de transport sau orice altă persoană relevantă își avea reședința.

(2) Atunci când un stat membru impune resortisanților săi anumite cerințe cu privire la buna reputație, iar prin documentul menționat la alineatul (1) nu se poate dovedi îndeplinirea acestei cerințe, statul membru în cauză acceptă, ca dovadă suficientă în privința resortisanților altor state membre, un certificat eliberat de o autoritate judiciară sau administrativă competentă din statul sau statele membre în care managerul de transport sau orice altă persoană relevantă își avea reședința, care să dovedească îndeplinirea cerințelor în cauză. Certificatul respectiv se referă la informațiile specifice luate în considerare în statul membru de stabilire.

(3) În cazul în care ultimul stat membru în care managerul de transport sau orice altă persoană relevantă își avea reședința nu a eliberat documentul menționat la alineatul (1) sau, după caz, certificatul menționat la alineatul (2), respectivul document sau certificat poate fi înlocuit printr-o declarație sub prestare de jurământ sau printr-o declarație solemnă dată de managerul de transport sau orice altă persoană relevantă în fața unei autorități judiciare sau administrative competente sau, după caz, în fața unui notar din statul membru în care managerul de transport sau orice altă persoană relevantă își avea reședința. Respectiva autoritate sau notarul în cauză emite un certificat care să ateste autenticitatea declarației prestate sub jurământ sau a declarației solemne.

(4) Documentul menționat la alineatul (1) și, respectiv, certificatul menționat la alineatul (2) nu sunt acceptate în cazul în care sunt prezentate după mai mult de trei luni de la data emiterii lor. Această condiție este valabilă și pentru declarațiile făcute în conformitate cu alineatul (3).

## **Art. 20: Certificate privind capacitatea financiară**

Atunci când un stat membru impune resortisanților săi anumite condiții privind capacitatea financiară, pe lângă cele prevăzute la articolul 7, statul membru în cauză acceptă ca dovadă suficientă, pentru resortisanții altor state membre, un certificat eliberat de o autoritate competentă din statul sau statele membre în care managerul de transport sau orice altă persoană relevantă își avea reședința, care atestă îndeplinirea respectivelor condiții. Certificatul se referă la informațiile specifice luate în considerare în statul membru de stabilire.

## **Art. 21: Certificate privind competența profesională**

(1) Statele membre acceptă ca dovadă suficientă a competenței profesionale orice certificat conform modelului de certificat prevăzut în anexa III și care este eliberat de autoritățile sau organismele autorizate în acest sens.

(2) Orice certificat eliberat înainte de 4 decembrie 2011, ca dovadă a competenței profesionale în temeiul dispozițiilor în vigoare până la data respectivă, este considerat ca fiind echivalent cu certificatul al cărui model este indicat în anexa III și este recunoscut ca dovadă a competenței profesionale în toate statele membre. Statele membre pot solicita ca deținătorii de certificate de competență profesională valabile numai pentru transportul național să susțină examinarea sau părți ale examinării, menționate la articolul 8 alineatul (1).

## **CAPITOLUL VI: DISPOZIȚII FINALE**

### **Art. 22: Sancțiuni**

(1) Statele membre stabilesc norme privind sancțiunile care se aplică în cazul încălcării dispozițiilor prezentului regulament și iau măsurile necesare pentru a asigura că acestea sunt puse în aplicare. Aceste sancțiuni trebuie să fie eficiente, proporționale și disuasive. Statele membre notifică dispozițiile în cauză Comisiei până la 4 decembrie 2011 și notifică fără întârziere Comisia cu privire la orice modificare ulterioară a acestora. Statele membre veghează ca aceste măsuri să fie aplicate fără discriminare în baza naționalității sau a locului de stabilire a întreprinderii.

(2) Sancțiunile menționate la alineatul (1) includ, în special, suspendarea autorizației de exercitare a ocupației de operator de transport rutier, retragerea unei astfel de autorizații și declararea inapținutității managerilor de transport.

### **Art. 23: Dispoziții tranzitorii**

Întreprinderile care, înainte de 4 decembrie 2009, dețin o autorizație de exercitare a ocupației de

operator de transport rutier se conformează dispozițiilor prezentului regulament până la 4 decembrie 2011.

Prin derogare de la articolul 1 alineatul (2), până la 21 mai 2022, întreprinderile de transport rutier de mărfuri care desfășoară operațiuni de transport internațional numai cu ajutorul unor autovehicule sau combinații de vehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone sunt exceptate de la aplicarea dispozițiilor prezentului regulament, cu excepția cazului în care în legislația statului membru de stabilire se prevede altfel.

Prin derogare de la articolul 16 alineatul (2), cerința de a include clasificarea întreprinderilor în funcție de gradul de risc în registrele electronice naționale se aplică după 14 luni de la data intrării în vigoare a actului de punere în aplicare privind o formulă comună pentru determinarea clasificării în funcție de gradul de risc menționate la articolul 9 alineatul (1) din Directiva 2006/22/CE.

Aceste noi alineate se aplică începând cu data de 21 februarie 2022

#### **Art. 24: Asistență reciprocă**

Autoritățile competente din statele membre inițiază o colaborare strânsă și își acordă reciproc asistență în scopul aplicării prezentului regulament. Autoritățile competente fac schimb de informații cu privire la condamnările și la sancțiunile aplicate pentru încălcări grave sau cu privire la alte informații specifice care ar putea să afecteze exercitarea ocupației de operator de transport rutier, în conformitate cu dispozițiile aplicabile în materie de protecție a datelor cu caracter personal.

Acest articol se elimină începând cu data de 21 februarie 2022

#### **Art. 24a: Exercitarea delegării de competențe**

(1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol.

(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 8 alineatul (9) se conferă Comisiei pe o perioadă nedeterminată de la 20 iulie 2020.

(3) Delegarea de competențe menționată la articolul 8 alineatul (9) poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.

(4) Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare (\*5).

(\*5) JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

(5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

(6) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 8 alineatul (9) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Acest nou Articol 24a se aplică începând cu data de 21 februarie 2022

#### **Art. 25: Procedura comitetului**

(1) Comisia este asistată de comitetul înființat în conformitate cu articolul 18 alineatul (1) din Regulamentul (CEE) nr. **3821/85** al Consiliului din 20 decembrie 1985 privind aparatura de înregistrare în transportul rutier (1).

(1) JO L 370, 31.12.1985, p. 8.

**(2)**Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 3 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.

**(3)**Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1)-(4) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.

Aceste alineate se aplică până la data de 20 februarie 2022

**(2)**În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului (\*6).

(\*6)Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

**(3)**În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

Aceste noi alineate (2, 3) se aplică începând cu data de 21 februarie 2022

#### **Art. 26: Rapoarte**

Acest titlu se aplică până la data de 20 februarie 2022

#### **Art. 26: Raportare și revizuire**

Acest titlu se aplică începând cu data de 21 februarie 2022

**(1)**La fiecare doi ani, statele membre întocmesc un raport privind activitatea autorităților competente pe care îl transmit Comisiei. Acest raport conține:

**a)**o analiză a sectorului în ceea ce privește buna reputație, capacitatea financiară și competența profesională;

**b)**numărul autorizațiilor acordate, în funcție de an și de tip, autorizațiile suspendate, autorizațiile retrase, numărul de declarații de inaptitudine, precum și motivele pe care s-au întemeiat deciziile respective;

Această literă se aplică până la data de 20 februarie 2022

**b)**numărul autorizațiilor acordate în temeiul prezentului regulament, în funcție de an și de tip, numărul autorizațiilor suspendate, numărul autorizațiilor retrase, numărul declarațiilor de inaptitudine, precum și motivele pe care s-au întemeiat deciziile respective. Rapoartele referitoare la perioada de după 21 mai 2022 includ, de asemenea, o defalcare a acestor elemente între:

**(i)**operatorii de transport rutier de persoane;

**(ii)**operatorii de transport rutier de mărfuri care utilizează exclusiv autovehicule sau combinații de vehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone; și

**(iii)**toți ceilalți operatori de transport rutier de mărfuri;

Această noua literă (b) se aplică începând cu data de 21 februarie 2022

**c)**numărul de certificate de competență profesională eliberate în fiecare an;

**d)**statistici de bază privind registrele electronice naționale și utilizarea acestora de către autoritățile competente; și

**e)**o prezentare generală a schimburilor de informații cu alte state membre în aplicarea articolului 18 alineatul (2), care include, în special, numărul anual de încălcări constatate și notificate unui alt stat membru și răspunsurile primite, precum și numărul anual de cereri și răspunsuri primite în aplicarea articolului 18 alineatul (3).

(2) Pe baza rapoartelor menționate la alineatul (1), Comisia prezintă, la fiecare doi ani, un raport Parlamentului European și Consiliului privind exercitarea ocupației de operator de transport rutier. Raportul respectiv conține, în special, o evaluare a modului de funcționare a schimbului de informații între state membre și o reanalizare a funcționării și a datelor cuprinse în registrele electronice naționale. Raportul în cauză este publicat în același timp cu raportul menționat la articolul 17 din 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 <sup>(2)</sup>.

<sup>(2)</sup>JO L 102, 11.4.2006, p. 1.

(3) La fiecare doi ani, statele membre prezintă Comisiei un raport cu privire la solicitările adresate în temeiul articolului 18 alineatele (4)-(9), cu privire la răspunsurile primite din partea altor state membre și la acțiunile întreprinse pe baza informațiilor furnizate.

(4) Până la 21 august 2023, pe baza informațiilor obținute de Comisie în temeiul alineatului (3) și a dovezilor suplimentare, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport detaliat privind nivelul de cooperare administrativă dintre statele membre, eventualele deficiențe în această privință și eventualele modalități de îmbunătățire a cooperării. Pe baza acestui raport, Comisia evaluează dacă este necesar să propună măsuri suplimentare.

(5) Comisia evaluează punerea în aplicare a prezentului regulament până la 21 august 2023 și prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului cu privire la aplicarea prezentului regulament.

(6) În urma raportului menționat la alineatul (5), Comisia evaluează periodic prezentul regulament și prezintă rezultatele evaluării Parlamentului European și Consiliului.

(7) Dacă este cazul, rapoartele prevăzute la alineatele (5) și (6) sunt însoțite de propuneri legislative relevante.

Aceste noi alineate (3-7) se aplică începând cu data de 21 februarie 2022

#### **Art. 27: Lista autorităților competente**

Fiecare stat membru transmite Comisiei, până la 4 decembrie 2011, lista autorităților competente desemnate să acorde autorizații de exercitare a ocupației de operator de transport rutier, precum și lista autorităților sau organismelor autorizate responsabile de organizarea examinărilor menționate la articolul 8 alineatul (1) și de emiterea certificatelor. Comisia publică în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene lista consolidată a acestor autorități sau organisme din întreaga Comunitate.

#### **Art. 28: Comunicarea măsurilor naționale**

Statele membre comunică Comisiei textele actelor cu putere de lege și ale actelor administrative pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezentul regulament în cel mult 30 de zile de la data adoptării și pentru prima dată până la 4 decembrie 2011.

#### **Art. 29: Abrogare**

Directiva **96/26/CE** se abrogă.

#### **Art. 30: Intrarea în vigoare**

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.

Se aplică de la 4 decembrie 2011.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.



## **ANEXA I:**

### **I.LISTA MATERIILOR MENȚIONATE LA ARTICOLUL 8**

Cunoștințele care trebuie luate în considerare pentru constatarea competenței profesionale de către statele membre trebuie să se refere cel puțin la materiile prevăzute în prezenta listă, respectiv pentru transportul rutier de marfă și pentru transportul rutier de persoane. Referitor la aceste materii, candidații operatori de transport rutier trebuie să atingă nivelul de cunoștințe și aptitudini practice necesare pentru a conduce o întreprindere de transporturi.

Nivelul minim de cunoștințe, astfel cum se indică mai jos, nu poate fi inferior nivelului 3 al structurii nivelurilor de formare prevăzute în anexa la Decizia **85/368/CEE** a Consiliului (<sup>1</sup>) adică unui nivel de cunoștințe atins printr-o formare dobândită în cadrul unei școlarizări obligatorii completate fie printr-o formare profesională și o formare tehnică suplimentară, fie printr-o formă de învățământ secundar sau o formare tehnică de alt tip.

(<sup>1</sup>)Decizia **85/368/CEE** a Consiliului din 16 iulie 1985 privind echivalarea calificărilor profesionale între statele membre ale Comunității Europene (JO L 199, 31.7.1985, p. 56).

#### **(A)Elemente de drept civil**

În domeniul transportului rutier de marfă și de persoane, candidatul trebuie, în special:

- 1.să cunoască principalele contracte utilizate în activitățile de transport rutier, precum și drepturile și obligațiile care decurg din acestea;
- 2.să fie capabil să negocieze un contract cu valabilitate legală, și anume în ceea ce privește condițiile de transport. În domeniul transportului rutier de marfă:
- 3.să poată să analizeze o reclamație a mandantului referitoare la daunele rezultând fie din pierderile sau avariile survenite în legătură cu mărfurile în cursul transportului, fie din întârzierea la livrare, precum și efectele acestei reclamații asupra răspunderii sale contractuale;
- 4.să cunoască normele și obligațiile care decurg din convenția CMR referitoare la contractul de transport internațional rutier de marfă.

În domeniul transportului rutier de persoane:

- 5.să poată să analizeze o reclamație a mandantului său referitoare la daunele produse persoanelor sau bagajelor acestora în timpul unui accident survenit în cursul transportului sau referitor la daunele datorate întârzierii, precum și efectele acestei reclamații asupra responsabilității sale contractuale.

#### **(B)Elemente de drept comercial**

În domeniul transportului rutier de marfă și de persoane, candidatul trebuie, în special:

- 1.să cunoască condițiile și formalitățile prevăzute pentru exercitarea comerțului și obligațiile generale ale comercianților (înmatriculare, registre comerciale etc.), precum și consecințele falimentului;
- 2.să aibă cunoștințe corespunzătoare cu privire la diversele forme de societate comercială precum și la normele acestora de constituire și funcționare.

#### **(C)Elemente de drept social**

În domeniul transportului rutier de marfă și de persoane, candidatul trebuie, în special:

- 1.să cunoască rolul și funcționarea diferitelor instituții sociale care intervin în sectorul transportului rutier (sindicate, comitete de întreprindere, delegați ai personalului, inspectori ai muncii etc.);
- 2.să cunoască obligațiile angajatorilor în ceea ce privește securitatea socială;
- 3.să cunoască regulile aplicabile contractelor de muncă referitoare la diferitele categorii de muncitori ai întreprinderilor de transport rutier (forma contractelor, obligațiile părților, condițiile și durata muncii, concediile plătite, remunerația, desfacerea contractului);
- 4.să cunoască normele aplicabile în ceea ce privește perioadele de conducere, perioadele de repaus și timpul de lucru, în special dispozițiile Regulamentului (CEE) nr. **3821/85**, ale Regulamentului (CE) nr. 561/2006, ale Directivei 2002/15/CE a Parlamentului European și a Consiliului (<sup>1</sup>) și ale Directivei 2006/22/CE și măsurile practice de aplicare a acestor dispoziții;

(<sup>1</sup>)Directiva 2002/15/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2002 privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier (JO L 80, 23.3.2002, p. 3 5).

**5.**să cunoască normele aplicabile în materie de calificare inițială și formare continuă a conducătorilor auto, în special cele care decurg din aplicarea Directivei 2003/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului (2).

(2)Directiva 2003/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 iulie 2003 privind calificarea inițială și formarea periodică a conducătorilor auto ai anumitor vehicule rutiere destinate transportului de mărfuri sau de pasageri (JO L 226, 10.9.2003, p. 4).

#### **(D)Elemente de drept fiscal**

În domeniul transportului rutier de marfă și de persoane, candidatul trebuie să cunoască, în special, regulile referitoare la:

- 1.taxa pe valoare adăugată (TVA) pentru serviciile de transport;
- 2.taxa de circulație a vehiculelor;
- 3.taxele asupra anumitor vehicule utilizate pentru transportul rutier de marfă, precum și la taxele de trecere și taxele de utilizare pentru folosirea anumitor infrastructuri;
- 4.impozitele pe venit.

#### **(E)Gestiunea comercială și financiară a întreprinderii**

În domeniul transportului rutier de marfă și de persoane, candidatul trebuie, în special:

- 1.să cunoască dispozițiile legale și practicile privind utilizarea cecurilor, a cambiiilor, a biletelor la ordin, a cărților de credit și a altor mijloace sau metode de plată;
- 2.să cunoască diferitele forme de credit (bancare, documentare, depozite de garantare, ipotecă, leasing, de închiriere, factoring etc.), precum și sarcinile și obligațiile care decurg din acestea;
- 3.să știe ce este un bilanț, cum se prezintă acesta și să îl poată interpreta;
- 4.să poată citi și interpreta un cont de profit și pierderi;
- 5.să poată proceda la analiza situației financiare și a rentabilității întreprinderii, mai ales pe baza indicatorilor financiari;
- 6.să poată elabora un buget;
- 7.să cunoască diferitele elemente ale prețului de cost al întreprinderii (costuri fixe, costuri variabile, fonduri de exploatare, amortismente etc.) și să le poată calcula pentru fiecare vehicul, kilometru, călătorie sau tonă;
- 8.să poată realiza o organigramă referitoare la tot personalul întreprinderii și să organizeze planuri de lucru etc.;
- 9.să cunoască principiile marketingului, ale publicității și ale relațiilor publice, inclusiv ale serviciilor de transport, ale promovării vânzărilor și ale elaborării fișierelor de clienți etc.
- 10.să cunoască diferitele tipuri de asigurări proprii transporturilor rutiere (asigurări de răspundere, de viață, asigurarea bunurilor, a bagajelor), precum și garanțiile și obligațiile care decurg din acestea;
- 11.să cunoască aplicațiile electronice de transmitere de date în domeniul transportului rutier. În domeniul transportului rutier de marfă:
- 12.să poată aplica regulile referitoare la facturarea serviciilor de transport rutier de marfă, precum și să cunoască semnificația și efectele Incoterms;
- 13.să cunoască diferitele categorii de auxiliari ai transportului, rolul, funcțiile și eventual statutul lor. În domeniul transportului rutier de persoane:
- 14.să poată aplica regulile referitoare la tarife și formarea prețurilor în transporturile publice și particulare de persoane;
- 15.să poată aplica regulile referitoare la facturarea serviciilor de transport rutier de persoane.

#### **(F)Accesul la piață**

În domeniul transportului rutier de marfă și de persoane, candidatul trebuie, în special:

- 1.să cunoască reglementările profesionale pentru transporturile rutiere pentru terți, pentru locația vehiculelor industriale, pentru subcontractare, în special normele referitoare la organizarea oficială a profesiei, la accesul la această, la autorizațiile pentru transporturile rutiere intracomunitare și

extracomunitare și la control și sancțiuni;

**2.**să cunoască reglementările referitoare la înființarea unei întreprinderi de transport rutier;

**3.**să cunoască diferitele documente cerute pentru executarea serviciilor de transport rutier și să poată aplica procedee de verificare pentru a asigura prezența, atât în întreprindere, cât și la bordul vehiculelor, a documentelor corespunzătoare privind fiecare transport efectuat, și anume a documentelor referitoare la vehicul, la conducătorul auto, la marfă sau la bagaje.

În domeniul transportului rutier de marfă:

**4.**să cunoască regulile referitoare la organizarea pieței transporturilor rutiere de mărfuri, la casele de expediție, la logistică;

**5.**să cunoască formalitățile în momentul trecerii frontierelor, rolul și sfera de acțiune a documentelor T și carnetelor TIR, precum și obligațiile și responsabilitățile care decurg din utilizarea acestora.

În domeniul transportului rutier de persoane:

**6.**să cunoască regulile referitoare la organizarea pieței transporturilor rutiere de persoane;

**7.**să cunoască regulile pentru crearea serviciilor de transport și să poată elabora planuri de transport.

**(G) Standarde tehnice și aspecte tehnice ale funcționării**

În domeniul transportului rutier de marfă și de persoane, candidatul trebuie, în special:

**1.**să cunoască regulile referitoare la masa și la dimensiunile vehiculelor din statele membre, precum și procedurile referitoare la transporturile excepționale care derogă de la aceste reguli;

**2.**să poată alege în funcție de nevoile întreprinderii vehiculele, precum și elementele acestora (șasiu, motor, sisteme de transmisie, sisteme de frânare etc.);

**3.**să cunoască formalitățile referitoare la omologarea de tip, înmatricularea și inspecția tehnică a acestor vehicule;

**4.**să poată lua în considerare măsurile care trebuie luate pentru lupta împotriva poluării aerului cu emisiile autovehiculelor, precum și a zgomotului lor;

**5.**să poată elabora planuri de mentenanță periodică a vehiculelor și a echipamentelor acestora. În domeniul transportului rutier de marfă:

**6.**să cunoască diferite tipuri de manevrare și de încărcare (haioane, containere, paleți etc.) și să poată aplica procedee și dispoziții referitoare la operațiunile de încărcare și descărcare a mărfurilor (repartizarea încărcăturii, legare, fixare, calare etc.);

**7.**să cunoască diferitele tehnici de transport combinat rutier-feroviar;

**8.**să poată pune în aplicare procedurile necesare pentru respectarea normelor referitoare la transportul de mărfuri periculoase și al deșeurilor, în special a celor care decurg din Directiva **2008/68/CE** <sup>(1)</sup> și din Regulamentul (CE) nr. 1013/2006 <sup>(2)</sup>

<sup>(1)</sup>Directiva **2008/68/CE** a Parlamentului European și a Consiliului din 24 septembrie 2008 privind transportul interior de mărfuri periculoase (JO L 260, 30.9.2008, p. 13).

<sup>(2)</sup>Regulamentul (CE) nr. 1013/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 iunie 2006 privind transferurile de deșeuri (JO L 190, 12.7.2006, p. 1).

**9.**să poată pune în aplicare procedurile necesare pentru respectarea normelor privind transportul de alimente perisabile, în special a celor care decurg din acordul referitor la transporturile internaționale de alimente perisabile cu mașini speciale destinate acestor transporturi (ATP);

**10.**să poată pune în aplicare procedurile necesare pentru respectarea regulamentelor privind transporturile de animale vii.

**(H) Siguranța rutieră**

În domeniul transportului rutier de marfă și de persoane, candidatul trebuie, în special:

**1.**să cunoască calificările cerute pentru conducătorii auto (permis de conducere, certificate medicale, atestări ale competenței etc.);

**2.**să poată adopta măsurile necesare pentru a se asigura că toți conducătorii auto respectă regulile, interdicțiile și restricțiile de circulație în vigoare în diferite state membre (limitări de viteză, acordarea priorității, oprire și staționare, folosirea farurilor, semnalizarea rutieră etc.);

3.să poată elabora dispoziții destinate conducătorilor auto privind verificarea normelor de siguranță referitoare, pe de o parte, la starea materialului de transport și a echipamentului său și a încărcăturii și, pe de altă parte, la conducerea preventivă;

4.să poată instaura proceduri de conduită în caz de accident și să pună în aplicare proceduri corespunzătoare pentru a evita repetarea accidentelor sau a încălcărilor grave;

5.să poată pune în aplicare procedurile necesare pentru arimarea în siguranță a mărfii și să cunoască tehnicile corespunzătoare.

În domeniul transportului rutier de persoane

6.să aibă cunoștințe de geografie rutieră a statelor membre.

## **II.ORGANIZAREA EXAMINĂRII**

1.Statele membre vor organiza o examinare scrisă obligatoriu pe care îl pot completa cu o examinare orală pentru a verifica dacă candidații la ocupația de operatori de transport rutier posedă nivelul de cunoștințe cerut pentru materiile indicate în partea I și, mai ales, capacitatea de a utiliza instrumentele și tehnicile corespunzătoare și de a îndeplini sarcinile de execuție și de coordonare prevăzute.

a)Examinarea scrisă obligatorie constă în două probe, și anume:

(i)întrebări scrise comportând fie întrebări cu mai multe variante de răspuns (patru răspunsuri posibile), fie întrebări cu răspuns direct, fie o combinație a celor două sisteme;

(ii)exerciții scrise/studii de caz.

Durata minimă a fiecărei probe va fi de două ore.

b)În cazul în care se organizează o examinare orală, statele membre pot condiționa participarea la această examinare de reușita la examinarea scrisă.

2.În măsura în care statele membre organizează și o examinare orală, această trebuie să prevadă pentru fiecare dintre cele trei probe o proporție a punctajului de minim 25 % și până la 40 % din totalul punctelor acordate.

În măsura în care statele membre organizează numai o examinare scrisă, ele trebuie să prevadă, pentru fiecare probă, o proporție a punctelor care nu poate fi mai mică de 40 % și nici mai mare de 60 % din totalul punctelor acordate.

3.Pentru toate probele, candidații trebuie să obțină o medie de cel puțin 60 % din totalul punctelor acordate fără ca procentajul punctelor obținute la fiecare probă să fie mai mic de 50 % din punctele posibile. Un stat membru poate să reducă procentajul de la 50 % la 40 % numai pentru o singură probă.

### **ANEXA II: Elemente de siguranță pentru certificatul de competență profesională**

Certificatul trebuie să cuprindă cel puțin două dintre următoarele elemente de siguranță:

- hologramă;
- fibre speciale în hârtie care devin vizibile prin expunere la lumina ultravioletă;
- cel puțin o linie microimprimată (imprimare vizibilă numai cu o lupă și care nu este reprodusă de mașini de fotocopiat);
- caractere, simboluri sau modele tactile;
- dublă numerotare: număr de serie și număr de eliberare;
- un fond de siguranță cu ghioșe și irizat.

### **ANEXA III: Model de certificat de competență profesională**

#### **COMUNITATEA EUROPEANĂ**

(Culoare Pantone bej 467 sau cât mai aproape posibil de această culoare, format DIN A4 hârtie din celuloză de 100 g/m<sup>2</sup> sau mai mult.)

[Text în limba (limbile) oficială (oficiale) sau una dintre limbile oficiale ale statului membru care emite certificatul]

Semnul distinctiv al statului membru <sup>(1)</sup> respectiv Denumirea autorității sau a organului autorizat <sup>(2)</sup>

CERTIFICAT DE COMPETENȚĂ PROFESIONALĂ PENTRU TRANSPORTUL RUTIER DE

## MARFĂ/DE PERSOANE <sup>(3)</sup>

Nr.....

Subsemnații.....

certificăm prin prezenta că <sup>(4)</sup>.....

născut(ă) la data..... la.....

a susținut cu succes probele examinării (anul: \_\_\_\_; sesiunea:....) <sup>(5)</sup> necesar pentru obținerea certificatului de competență profesională pentru transportul rutier de marfă/de persoane (3), în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier <sup>(6)</sup>

Prezentul certificat constituie dovada suficientă a competenței profesionale menționate la articolul 21 din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009.

Eliberat la....., data..... <sup>(7)</sup>.

<sup>(1)</sup>Semnele distinctive ale statelor membre sunt: (B) Belgia, (BG) Bulgaria, (CZ) Republica Cehă, (DK) Danemarca, (D) Germania, (EST) Estonia, (IRL) Irlanda, (GR) Grecia, (E) Spania, (F) Franța, (HR) Croația, (I) Italia, (CY) Cipru, (LV) Letonia, (LT) Lituania, (L) Luxemburg, (H) Ungaria, (M) Malta, (NL) Țările de Jos, (A) Austria, (PL) Polonia, (P) Portugalia, (Ro) România, (SLo) Slovenia, (SK) Slovacia, (FIN) Finlanda, (S) Suedia, (UK) Regatul Unit.

<sup>(2)</sup>Autoritate sau organism desemnat în prealabil în acest scop de către fiecare stat membru al Comunității Europene pentru a elibera prezentul certificat.

<sup>(3)</sup>A se elimina, după caz.

<sup>(4)</sup>Nume și prenume; locul și data nașterii.

<sup>(5)</sup>Identificarea examenului.

<sup>(6)</sup>JO L 300, 14.11.2009, p. 51.

<sup>(7)</sup>Ștampila și semnătura autorității autorizate sau a organului autorizat care eliberează certificatul.

### ANEXA IV: Lista celor mai grave încălcări menționate la articolul 6 alineatul (2) literă (a)

Titlul anexei IV se aplică până la data de 20 februarie 2022

### Anexa IV: Lista celor mai grave încălcări în sensul articolului 6 alineatul (2)

Noul titlu al Anexei IV se aplică începând cu data de 21 februarie 2022

**1.(a)** Depășirea cu 25 % sau mai mult a limitelor maxime de timp de conducere de șase zile sau de două săptămâni.

**(b)** Depășirea, pe parcursul unei zile de lucru, a limitei maxime a perioadei de conducere cu 50 % sau mai mult, fără o pauză sau fără o perioadă neîntreruptă de repaus de cel puțin 4,5 ore.

Această literă (b) se aplică până la data de 20 februarie 2022

**(b)** Depășirea, pe parcursul unei zile de lucru, a limitei maxime a duratei de conducere cu 50 % sau mai mult.

Această nouă literă (b) se aplică începând cu data de 21 februarie 2022

**2.** Lipsa tahografului și/sau a unui dispozitiv de limitare a vitezei instalat(e) sau utilizarea unui echipament fraudulos capabil să modifice înregistrările aparatului de înregistrare și/sau ale dispozitivului de limitare a vitezei sau falsificarea foilor de înregistrare sau a datelor descărcate de pe tahograf și/sau de pe cartela conducătorului auto.

Acest punct se aplică până la data de 20 februarie 2022

**2. Lipsa tahografului și/sau a unui dispozitiv de limitare a vitezei instalat sau prezența în vehicul și/sau utilizarea unui echipament fraudulos capabil să modifice înregistrările aparatului de înregistrare și/sau ale dispozitivului de limitare a vitezei sau falsificarea foilor de înregistrare sau a datelor descărcate de pe tahograf și/sau de pe cartela conducătorului auto.**

Acest nou punct (2) se aplică începând cu data de 21 februarie 2022

**3. Conducerea auto fără un certificat valabil de inspecție tehnică, dacă un astfel de document este solicitat de legislația comunitară, și/sau cu o deficiență foarte serioasă, inter alia, la nivelul sistemului de frânare, al mecanismului de direcție, al roților/pneurilor, al suspensiei sau al șasiului care ar crea un astfel de risc imediat pentru siguranța circulației și care determină decizia de imobilizare a vehiculului.**

**4. Transportarea de mărfuri periculoase pentru care transportul este interzis sau care sunt transportate în condiții de izolare interzise sau neaprobate sau fără identificarea acestora ca mărfuri periculoase marcată pe vehicul, punând astfel în pericol viețile sau mediul într-o asemenea măsură încât această determină o decizie de imobilizare a vehiculului.**

**5. Transportul de persoane sau de marfă fără a deține un permis de conducere valabil sau de către o întreprindere care nu este deținătoarea unei licențe comunitare valabile.**

**6. Conducerea, de către un conducător auto care folosește o cartelă de conducător auto falsificată, al cărei posesor nu este sau care a fost obținută pe baza unor declarații false și/sau documente falsificate.**

**7. Transportul de mărfuri cu depășirea cu cel puțin 20 % a masei totale maxime autorizate pentru vehicule cu o încărcătură utilă admisibilă care depășește 12 tone sau cu cel puțin 25 % pentru vehicule cu o încărcătură utilă admisibilă care nu depășește 12 tone.**

Publicat în Jurnalul Oficial cu numărul 300L din data de 14 noiembrie 2009

© Uniunea Europeană, <http://eur-lex.europa.eu>. Numai legislația Uniunii Europene publicată pe suport de hârtie în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene este considerată autentică.



UNIUNEA EUROPEANĂ



Instrumente Structurale  
2014-2020

Proiect co-finantat din Programul Operational Capital Uman 2014-2020

## **Fondul Social European**

### **Programul Operational Capital Uman 2014-2020**

**Axa prioritara 3: Locuri de munca pentru toti**

**Prioritatea de investitii 10.iii:** Imbunatatirea accesului egal la invatarea pe tot parcursul vietii pentru toate grupurile de varsta intr-un cadru formal, non-formal sau informal, actualizarea cunostintelor, a aptitudinilor si a competentelor fortei de munca si promovarea unor cai de invatare flexibile, inclusiv prin orientare profesionala si prin validarea competentelor dobandite

**Obiectivul specific 3.12.:** Imbunatatirea nivelului de cunostinte/ competente/ aptitudini aferente sectoarelor economice/ domeniilor identificate conform SNC si SNCDI ale angajatilor

**Titlu proiect:** TRANS-FORM - Imbunatatirea nivelului de competente ale angajatilor din domeniul distributiei pentru ocuparea sustenabila si de calitate a fortei de munca

**ID MySMIS:** 127802

**Nr contract finantare:** POCU/464/3/12/127802

**Nr. inregistrare OIRPOSDRU Regiunea Sud-Vest Oltenia:** 16287/17.10.2019

# **5. REGULAMENTUL (CE) NR. 1072/2009 DIN 21 OCTOMBRIE 2009 PRIVIND NORMELE COMUNE PENTRU ACCESUL LA PIAȚA TRANSPORTULUI RUTIER INTERNAȚIONAL DE MĂRFURI, ACTUALIZAT ȘI EXPLICAT**

## **- VERSIUNEA ACTUALIZATĂ CU REGULAMENTUL 1055/2020**



UNIUNEA EUROPEANĂ



Proiect co-finanțat din Programul Operational Capital Uman 2014-2020

## Fondul Social European

### Programul Operational Capital Uman 2014-2020

**Axa prioritara 3: Locuri de munca pentru toti**

**Prioritatea de investitii 10.iii: Imbunatatirea accesului egal la invatarea pe tot parcursul vietii** pentru toate grupurile de varsta intr-un cadru formal, non-formal sau informal, actualizarea cunostintelor, a aptitudinilor si a competentelor fortei de munca si promovarea unor cai de invatare flexibile, inclusiv prin orientare profesionala si prin validarea competentelor dobandite

**Obiectivul specific 3.12.: Imbunatatirea nivelului de cunostinte/ competente/ aptitudini aferente sectoarelor economice/ domeniilor identificate conform SNC si SNCDI ale angajatilor**

**Titlu proiect: TRANS-FORM - Imbunatatirea nivelului de competente ale angajatilor din domeniul distributiei pentru ocuparea sustenabila si de calitate a fortei de munca**

**ID MySMIS: 127802**

**Nr contract finantare: POCU/464/3/12/127802**

**Nr. inregistrare OIRPOSDRU Regiunea Sud-Vest Oltenia: 16287/17.10.2019**

## **REGULAMENTUL (CE) nr. 1072/2009 din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri, actualizat și explicat - versiunea actualizată cu Regulamentul 1055/2020 -**

### Nota

Dispozitiile introduse prin Regulamentul 1055/2020 sunt prezentate cu **caractere de culoare roșie**.

Unde exista clarificări, acestea sunt prezentate în caseta, după textul articolului/paragrafului în cauza.

(reformare)

(Text cu relevanță pentru SEE)

### **PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,**

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 71,

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European <sup>(1)</sup>

<sup>(1)</sup>JO C 204, 9.8.2008, p. 31.

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat <sup>(2)</sup>,

<sup>(2)</sup>Avizul Parlamentului European din 21 mai 2008 (nepublicat încă în Jurnalul Oficial), Poziția comună a Consiliului din 9 ianuarie 2009 (JO C 62 E, 17.3.2009, p. 46), Poziția Parlamentului European din 23 aprilie 2009 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din 24 septembrie 2009.

întrucât:



**(1)**Regulamentul (CEE) nr. 881/92 al Consiliului din 26 martie 1992 privind accesul pe piața transportului rutier de mărfuri în cadrul Comunității către sau dinspre teritoriul unui stat membru sau care traversează teritoriul unuia sau mai multor state membre <sup>(3)</sup>, Regulamentul (CEE) nr. 3118/93 al Consiliului din 25 octombrie 1993 de stabilire a condițiilor în care transportatorii nerezidenți pot să opereze servicii de transporturi rutiere naționale de marfă în interiorul unui stat membru <sup>(4)</sup> și Directiva 2006/94/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 12 decembrie 2006 privind stabilirea unor reguli comune pentru anumite tipuri de transport rutier de mărfuri <sup>(5)</sup> trebuie să facă obiectul mai multor modificări de fond. Din motive de claritate și simplificare, actele juridice respective ar trebui să fie reformate și încorporate într-un singur regulament.

<sup>(3)</sup>JO L 95, 9.4.1992, p. 1.

<sup>(4)</sup>JO L 279, 12.11.1993, p. 1.

<sup>(5)</sup>JO L 374, 27.12.2006, p. 5.

**(2)**Instituirea unei politici comune de transport presupune, printre altele, stabilirea unor norme comune aplicabile accesului la piața transportului rutier internațional de mărfuri pe teritoriul Comunității, precum și definirea condițiilor în care operatorii de transport rutier de mărfuri nerezidenți pot să presteze servicii de transport în interiorul unui stat membru. Normele respective trebuie stabilite astfel încât să contribuie la buna funcționare a pieței interne a transporturilor.

**(3)**Prezentul regulament ar trebui să se aplice tuturor transporturilor internaționale pe teritoriul Comunității, în scopul de a garanta un cadru coerent pentru transportul rutier internațional de mărfuri. Transporturile efectuate dinspre statele membre către țări terțe continuă în mare parte să fie reglementate de acorduri bilaterale între statele membre și respectivele țări terțe. În consecință, prezentul regulament nu ar trebui să se aplice secțiunii deplasării efectuate pe teritoriul statului membru de încărcare sau de descărcare, câtă vreme nu au fost încă încheiate acordurile necesare dintre Comunitate și țările terțe respective. Cu toate acestea, prezentul regulament ar trebui să se aplice pe teritoriul unui stat membru tranzitat.

**(4)**Instituirea unei politici comune de transport implică eliminarea tuturor restricțiilor impuse furnizorului serviciilor în cauză în temeiul naționalității sau al faptului că este stabilit într-un alt stat membru decât cel în care urmează să fie prestate serviciile respective.

**(5)**Pentru a se realiza acest lucru de o manieră flexibilă și fluentă, până la armonizarea completă a pieței transporturilor rutiere, ar trebui să se prevadă un regim tranzitoriu de cabotaj.

**(6)**Finalizarea progresivă a pieței unice europene ar trebui să conducă la eliminarea barierelor în calea accesului la piețele interne ale statelor membre. Cu toate acestea, ar trebui să se ia în considerare eficacitatea controalelor și evoluția condițiilor de muncă aferente acestei profesii, precum și armonizarea normelor în ceea ce privește, printre altele, aplicarea și tarifele de utilizare a drumurilor, precum și legislația în domeniul social și al siguranței. Comisia ar trebui să monitorizeze cu atenție situația pieței, precum și armonizarea menționată anterior și să propună, dacă este cazul, continuarea deschiderii piețelor interne de transport rutier, inclusiv în ceea ce privește cabotajul.

**(7)**În conformitate cu Directiva 2006/94/CE, anumite tipuri de transporturi sunt scutite de licență comunitară și de orice altă autorizație de transport. În cadrul organizării pieței prevăzute de prezentul regulament, ar trebui să fie menținut un sistem de exceptare de la licența comunitară și de la orice altă autorizație de transport pentru unele dintre acele tipuri de transport, datorită naturii lor speciale.

**(8)**În conformitate cu Directiva 2006/94/CE, transportul de mărfuri cu ajutorul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată cuprinsă între 3,5 tone și 6 tone a fost exceptat de la obligativitatea unei licențe comunitare. Cu toate acestea, normele comunitare în domeniul transportului rutier de mărfuri se aplică, în general, vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone. Din acest motiv, ar trebui ca dispozițiile prezentului regulament să fie aliniate la domeniul general de aplicare a normelor comunitare privind transportul rutier și ar trebui să prevadă scutiri numai pentru vehiculele cu masa totală maximă

autorizată de până la 3,5 tone.

**(9)**Transportul rutier internațional de mărfuri ar trebui să fie condiționat de deținerea unei licențe comunitare. Ar trebui să se impună operatorilor de transport rutier de mărfuri păstrarea unei copii conforme a licenței comunitare la bordul fiecăruia dintre vehicule, în vederea facilitării și eficientizării controalelor efectuate de autoritățile de aplicare, în special în cazul controalelor efectuate în afara statului membru de stabilire. În acest scop, este necesar să se stabilească instrucțiuni mai detaliate cu privire la formatul și la alte caracteristici ale licenței comunitare și ale copiilor conforme.

**(10)**Controalele în trafic ar trebui efectuate fără discriminare, directă sau indirectă, din motive legate de naționalitatea operatorului de transport rutier, țara de stabilire a operatorului de transport rutier sau cea de înmatriculare a vehiculului.

**(11)**Ar trebui să fie stabilite condițiile care reglementează eliberarea și retragerea licențelor comunitare și tipurile de transporturi cărora li se aplică, perioadele de valabilitate și normele detaliate pentru utilizarea acestora.

**(12)**De asemenea ar trebui să fie instituit un atestat de conducător auto, pentru a permite statelor membre să verifice în mod eficient dacă conducătorii auto din țările terțe sunt angajați legal sau se află în mod legal la dispoziția operatorului de transport rutier de mărfuri responsabil de respectiva operațiune de transport.

**(13)**Operatorilor de transport rutier de mărfuri titulari ai licențelor comunitare prevăzute în prezentul regulament și operatorilor de transport rutier de mărfuri autorizați să opereze anumite categorii de transporturi internaționale ar trebui să li se permită să desfășoare servicii de transport național într-un stat membru cu caracter temporar în conformitate cu prezentul regulament, fără a avea un sediu social sau o altă formă de stabilire în statul membru respectiv. În cazul în care se desfășoară astfel de operațiuni de cabotaj, acestea ar trebui să facă obiectul legislației comunitare, cum ar fi 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 <sup>(1)</sup> precum și al dreptului intern în vigoare în anumite domenii în statul membru gazdă.

<sup>(1)</sup>JO L 102, 11.4.2006, p. 1.

**(14)**Ar trebui să fie adoptate dispoziții care să permită intervenția pe piețele transporturilor în cazul în care sunt afectate de perturbări grave. În acest scop, este necesar să se instituie o procedură decizională adecvată și să se culeagă datele statistice necesare.

**(15)**Fără a aduce atingere dispozițiilor din tratat privind dreptul de stabilire, operațiunile de cabotaj reprezintă prestarea de servicii de către operatorii de transport rutier de mărfuri într-un stat membru în care nu sunt stabiliți și nu ar trebui să fie interzise atât timp cât se desfășoară într-un mod care să nu dea naștere unei activități permanente sau continue într-un stat membru gazdă. Pentru a sprijini îndeplinirea acestei cerințe, ar trebui să fie definite mai clar frecvența operațiunilor de cabotaj și perioada în care pot fi desfășurate. În trecut, astfel de servicii de transport național erau permise cu titlu temporar. În practică, s-a dovedit dificil de stabilit care sunt serviciile permise. Prin urmare, sunt necesare reguli clare și ușor de aplicat.

**(16)**Prezentul regulament nu aduce atingere dispozițiilor privind transportul rutier de mărfuri de sosire sau de plecare ce reprezintă un segment al unei operațiuni de transport combinat, prevăzute în Directiva 92/106/CEE a Consiliului din 7 decembrie 1992 privind stabilirea de norme comune pentru anumite tipuri de transporturi combinate de mărfuri între state membre <sup>(2)</sup>. Deplasările naționale rutiere în cadrul unui stat membru care nu fac parte dintr-o operațiune de transport combinat astfel cum se prevede în Directiva 92/106/CEE intră în sfera de definiție a operațiunilor de cabotaj și, prin urmare, ar trebui să facă obiectul dispozițiilor prezentului regulament.

<sup>(2)</sup>JO L 368, 17.12.1992, p. 38.

**(17)**Dispozițiile Directivei 96/71/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16

decembrie 1996 privind detașarea lucrătorilor în cadrul prestării de servicii <sup>(3)</sup> se aplică întreprinderilor de transport care desfășoară o operațiune de cabotaj.

<sup>(3)</sup>JO L 18, 21.1.1997, p. 1.

**(18)**În vederea efectuării unor controale eficiente ale operațiunilor de cabotaj, autoritățile de aplicare a legii din statul membru gazdă ar trebui, cel puțin, să aibă acces la datele de pe documentele de expediție și din aparatura de înregistrare, în conformitate cu Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului din 20 decembrie 1985 privind aparatura de înregistrare în transportul rutier <sup>(4)</sup>.

<sup>(4)</sup>JO L 370, 31.12.1985, p. 8.

**(19)**Statele membre ar trebui să își acorde reciproc asistență în vederea bunei aplicări a prezentului regulament.

**(20)**Formalitățile administrative ar trebui să fie reduse pe cât posibil fără a se renunța la controalele și sancțiunile care garantează aplicarea corectă și eficientă a prezentului regulament. În acest scop, ar trebui să fie clarificate și înăsprite normele existente privind retragerea licenței comunitare. Normele existente ar trebui să fie adaptate pentru a permite, de asemenea, sancționarea eficientă a încălcărilor grave săvârșite într-un stat membru gazdă. Sancțiunile ar trebui să fie nediscriminatorii și să fie proporționale cu gravitatea încălcărilor. Ar trebui să se prevadă posibilitatea de a introduce o cale de atac împotriva sancțiunilor aplicate.

**(21)**Statele membre ar trebui să înscrie în registrul electronic național al întreprinderilor de transport rutier toate încălcările grave săvârșite de către operatorii de transport rutier de mărfuri, care au condus la aplicarea unei sancțiuni.

**(22)**Pentru a facilita și a consolida schimbul de informații între autoritățile naționale, statele membre ar trebui să facă schimb de informații pertinente prin intermediul punctelor de contact naționale instituite în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier <sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup>A se vedea pagina 51 din prezentul Jurnal Oficial.

**(23)**Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentului regulament ar trebui să fie adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei <sup>(2)</sup>.

<sup>(2)</sup>JO L 184, 17.7.1999, p. 23.

**(24)**În special, Comisia ar trebui să fie împuternicită să adapteze la progresul tehnic anexele I, II și III la prezentul regulament. Deoarece măsurile respective au un domeniu general de aplicare și sunt destinate să modifice elemente neesențiale din prezentul regulament, acestea trebuie adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 5<sup>a</sup> din Decizia 1999/468/CE.

**(25)**Statele membre ar trebui să ia măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentului regulament, în special în ceea ce privește un regim de sancțiuni eficiente, proporționale și cu caracter de descurajare.

**(26)**Deoarece obiectivul prezentului regulament, respectiv asigurarea unui cadru uniform pentru transportul internațional rutier de mărfuri pe întregul teritoriu al Comunității, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre și, prin urmare, din cauza dimensiunilor și efectelor sale, poate fi realizat mai bine la nivel comunitar, Comunitatea poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității astfel cum este prevăzut la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul menționat, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar în vederea atingerii acestui obiectiv,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

## CAPITOLUL I: DISPOZIȚII GENERALE

### Art. 1: Domeniul de aplicare

(1) Prezentul regulament se aplică transportului rutier internațional de mărfuri contra cost în numele unui terț pentru deplasările efectuate pe teritoriul Comunității.

(2) În cazul transporturilor dinspre un stat membru către o țară terță și invers, prezentul regulament se aplică secțiunii deplasării efectuate pe teritoriul oricărui stat membru tranzitat. Prezentul regulament nu se aplică acelei secțiuni a deplasării care se efectuează pe teritoriul statului membru de încărcare sau descărcare, înainte de încheierea acordului necesar între Comunitate și țara terță respectivă.

(3) Până la încheierea acordurilor menționate la alineatul (2), prezentul regulament nu aduce atingere:

a) dispozițiilor privind transporturile dintr-un stat membru către o țară terță și invers, incluse în acordurile bilaterale încheiate de statele membre cu respectivele țări terțe;

b) dispozițiilor privind transporturile dintr-un stat membru către o țară terță și invers, incluse în acordurile bilaterale încheiate între statele membre care, fie în temeiul unor autorizații bilaterale, fie în temeiul unor acorduri de liberalizare, permit încărcarea și descărcarea într-un stat membru de către operatorii de transport rutier de mărfuri care nu sunt stabiliți în acel stat membru.

(4) Prezentul regulament se aplică cu privire la transportul rutier național de mărfuri efectuat pe bază temporară de către un operator de transport rutier de mărfuri nerezident, în conformitate cu capitolul III.

(5) Următoarele tipuri de transporturi și deplasări fără încărcătură efectuate în conexiune cu acestea nu necesită licență comunitară și sunt scutite de la orice autorizare a transportului:

a) transporturi poștale efectuate în cadrul unui serviciu universal;

b) transporturi de vehicule deteriorate sau care sunt în pană;

c) transporturi de mărfuri cu autovehicule a căror masă totală maximă autorizată, inclusiv cea a remorcilor, nu depășește 3,5 tone;

Această literă se aplică până la data de 20 februarie 2022

**c) până la 20 mai 2022: transporturi de mărfuri în vehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone;**

**ca) începând cu 21 mai 2022: transporturi de mărfuri în vehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 2,5 tone;**

Aceste noi litere (c, ca) se aplică începând cu data de 21 februarie 2022

d) transporturi de mărfuri cu autovehicule, în cazul în care se îndeplinesc următoarele condiții:

(i) mărfurile transportate aparțin întreprinderii sau au fost vândute, cumpărate, date spre închiriere sau închiriate, produse, extrase, transformate sau reparate de întreprinderea respectivă;

(ii) deplasarea are drept scop transportarea mărfurilor din sau către întreprindere ori mutarea acestora, fie în cadrul întreprinderii, fie în afara acesteia, în scopuri proprii;

(iii) autovehiculele utilizate pentru astfel de transporturi sunt conduse de personal angajat de către întreprindere sau pus la dispoziția acesteia în temeiul unei obligații contractuale;

(iv) vehiculele care transportă mărfurile sunt în proprietatea întreprinderii sau au fost cumpărate în rate sau închiriate de această, cu condiția ca, în ultimul caz, să îndeplinească condițiile prevăzute de Directiva 2006/1/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 18

ianuarie 2006 privind utilizarea vehiculelor închiriate fără conducători auto pentru transportul rutier de mărfuri <sup>(1)</sup>; și

(1)JO L 33, 4.2.2006, p. 82.

(v)transportul nu constituie decât o activitate auxiliară ansamblului de activități desfășurate de întreprindere;

e)transporturi de medicamente, aparate și echipamente medicale, precum și ale altor articole necesare în cazul situațiilor de urgență, în special în cazul catastrofelor naturale.

Litera (d) punctul (iv) de la primul paragraf nu se aplică utilizării unui vehicul de înlocuire în timpul unei pene de scurtă durată a vehiculului utilizat în mod normal.

(6)Dispozițiile de la alineatul (5) nu aduc atingere condițiilor în care statele membre își autorizează resortisanții să întreprindă activitățile menționate la alineatul în cauză.

## **Art. 2: Definiții**

În sensul prezentului regulament:

**1."vehicul"** înseamnă un autovehicul înmatriculat într-un stat membru sau o combinație cuplată de vehicule, din care cel puțin autovehiculul este înmatriculat într-un stat membru, fiind utilizat exclusiv pentru transportul de mărfuri;

**2."transport internațional"** înseamnă:

a)o deplasare cu încărcătură efectuată de un vehicul al cărei punct de plecare și punct de destinație se află în două state membre diferite, cu sau fără tranzitarea unuia sau mai multor state membre sau țări terțe;

b)o deplasare cu încărcătură efectuată de un vehicul dintr-un stat membru către o țară terță sau invers, cu sau fără tranzitarea unuia sau mai multor state membre sau țări terțe;

c)o deplasare cu încărcătură efectuată de un vehicul între țări terțe, cu tranzitarea teritoriului unuia sau mai multor state membre;

d)o deplasare fără încărcătură în legătură cu transporturile menționate la literele (a), (b) și (c);

**3."stat membru gazdă"** înseamnă un stat membru în care operează un operator de transport rutier de mărfuri, altul decât statul membru de stabilire al acestuia;

**4."operator de transport rutier de mărfuri nerezident"** înseamnă o întreprindere de transport rutier care operează într-un stat membru gazdă;

**5."conducător auto"** înseamnă orice persoană care conduce vehiculul chiar și pentru o perioadă scurtă de timp sau care este transportată într-un vehicul ca parte a sarcinilor care îi revin în scopul de a fi disponibilă pentru a-l conduce, dacă este necesar;

**6."operațiuni de cabotaj"** înseamnă transport național contra cost în numele unui terț efectuat temporar într-un stat membru gazdă, în conformitate cu prezentul regulament;

**7."încălcări grave ale legislației comunitare din domeniul transportului rutier"** înseamnă orice încălcări care pot avea ca rezultat pierderea bunei reputații în conformitate cu articolul 6 alineatele (1) și (2) din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 și/sau retragerea temporară sau definitivă a licenței comunitare.

## **CAPITOLUL II: TRANSPORTUL INTERNAȚIONAL**

### **Art. 3: Principiu general**

Transportul internațional se efectuează în baza deținerii unei licențe comunitare, care este însoțită, în cazul în care conducătorul auto este cetățean al unei țări terțe, de un atestat de conducător auto.

### **Art. 4: Licența comunitară**

**(1)**Licența comunitară se eliberează de un stat membru, în conformitate cu prezentul regulament, oricărui operator de transport rutier de mărfuri care efectuează transport rutier de mărfuri contra cost în numele unui terț și care:

**a)**este stabilit în respectivul stat membru în conformitate cu legislația comunitară și cu legislația națională a acelui stat membru; și

**b)**este autorizat, în statul membru de stabilire, în conformitate cu legislația comunitară și cu legislația națională a statului membru respectiv cu privire la accesul la ocupația de operator de transport rutier de mărfuri, să efectueze transporturi internaționale rutiere de mărfuri.

**(2)**Licența comunitară este eliberată de autoritățile competente din statul membru de stabilire pentru o perioadă de până la 10 ani, care poate fi reînnoită.

Licențele comunitare și copiile conforme eliberate înainte de data aplicării prezentului regulament rămân valabile până la data expirării lor.

Comisia adaptează perioada de valabilitate a licenței comunitare în funcție de progresele tehnicii, în special în ceea ce privește registrele electronice naționale ale întreprinderilor de transport rutier, în conformitate cu articolul 16 din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009. Măsurile respective destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 15 alineatul (2).

Acest paragraf se elimină începând cu data de 21 februarie 2022

**(3)**Statul membru de stabilire eliberează titularului originalul licenței comunitare, care este păstrat de operatorul de transport rutier de mărfuri, precum și un număr de copii conforme corespunzător numărului de vehicule deținute de titularul licenței comunitare, fie în proprietate, fie, de exemplu, deținute în temeiul unor contracte de cumpărare în rate, închiriere sau leasing.

**(4)**Licența comunitară și copiile conforme corespund modelului stabilit în anexa II, care stabilește și condițiile care reglementează utilizarea acestora. Acestea conțin cel puțin două dintre elementele de siguranță enumerate în anexa I.

Comisia adaptează la progresul tehnic anexele I și II. Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 15 alineatul (2).

Acest alineat se aplică până la data de 20 februarie 2022

**(4)**Licența comunitară și copiile conforme corespund modelului stabilit în anexa II, care stabilește și condițiile care reglementează utilizarea acestora. Acestea conțin cel puțin două dintre elementele de siguranță enumerate în anexa I.

În cazul vehiculelor folosite pentru transportul de mărfuri a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone și pentru care se aplică cerințele financiare mai reduse stabilite la articolul 7 alineatul (1) al doilea paragraf din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009, autoritatea emitentă scrie în secțiunea «observații speciale» a licenței comunitare sau a copiei conforme a acesteia textul: «mai mic sau egal cu 3,5 t».

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 14b pentru modificarea anexelor I și II în vederea adaptării lor la progresele tehnice.

Acest nou alineat (4) se aplică începând cu data de 21 februarie 2022

**(5)**Licența comunitară și copiile conforme ale acesteia poartă ștampila autorității emitente, precum și o semnătură și un număr de serie. Numerele de serie ale licențelor comunitare și

ale copiilor conforme se înscriu în registrul electronic național al întreprinderilor de transport rutier ca parte a setului de informații cu privire la operatorul de transport rutier de mărfuri.

**(6)** Licența comunitară este eliberată pe numele operatorului de transport rutier de mărfuri și nu este transmisibilă. O copie conformă a licenței comunitare este păstrată la bordul fiecărui vehicul al operatorului de transport rutier de mărfuri și este prezentată la solicitarea oricărui agent autorizat de control.

În cazul unei combinații cuplate de vehicule, copia conformă însoțește autovehiculul. Această acoperă combinația cuplată de vehicule chiar în cazul în care remorca sau semiremorca nu este înmatriculată sau autorizată pentru a circula pe numele titularului licenței sau în cazul în care este înmatriculată sau autorizată să circule într-un alt stat.

#### **Art. 5: Atestatul de conducător auto**

**(1)** Atestatul de conducător auto este eliberat de către un stat membru, în conformitate cu prezentul regulament, oricărui operator de transport rutier de mărfuri care:

**a)** deține o licență comunitară; și

**b)** angajează legal în acel stat membru un conducător auto care nu este nici resortisant al unui stat membru, nici rezident pe termen lung în înțelesul Directivei 2003/109/CE a Consiliului din 25 noiembrie 2003 privind statutul resortisanților țărilor terțe care sunt rezidenți pe termen lung <sup>(1)</sup> sau utilizează în mod legal un conducător auto care nu este nici resortisant al unui stat membru, nici rezident pe termen lung în înțelesul directivei respective, care este pus la dispoziția respectivului operator de transport rutier de mărfuri în conformitate cu condițiile de angajare și de pregătire profesională stabilite în acel stat membru:

<sup>(1)</sup> JO L 16, 23.1.2004, p. 44.

**(i)** prin acte cu putere de lege sau acte administrative; și, dacă este cazul,

**(ii)** prin contracte colective, în conformitate cu normele aplicabile în respectivul stat membru.

**(2)** Atestatul de conducător auto se eliberează de către autoritățile competente ale statului membru de stabilire al operatorului de transport rutier de mărfuri, la cererea titularului licenței comunitare, pentru fiecare conducător auto, care nu este nici resortisant al unui stat membru, nici rezident pe termen lung în înțelesul Directivei 2003/109/CE, pe care acesta îl angajează în mod legal sau pentru fiecare conducător auto care nu este nici resortisant al unui stat membru, nici rezident pe termen lung în înțelesul Directivei 2003/109/CE, care este pus la dispoziția respectivului operator de transport rutier de mărfuri. Fiecare atestat de conducător auto certifică faptul că angajarea conducătorului auto al cărui nume apare pe atestat este angajat în conformitate cu condițiile prevăzute la alineatul (1).

**(3)** Atestatul de conducător auto este conform modelului prevăzut în anexa III. Acesta conține cel puțin două dintre elementele de siguranță enumerate în anexa I.

**(4)** Comisia adaptează anexa III la progresul tehnic. Măsurile respective, destinate să modifice elementele esențiale din prezentul regulament, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 15 alineatul (2).

Acest alineat se aplică până la data de 20 februarie 2022

**(4)** Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 14b pentru modificarea anexei III în vederea adaptării sale la progresele tehnice.

Acest nou alineat (4) se aplică începând cu data de 21 februarie 2022

**(5)** Atestatul de conducător auto poartă ștampila autorității emitente, precum și o semnătură și un număr de serie. Numărul de serie al atestatului de conducător auto poate fi înscris în registrul electronic național al întreprinderilor de transport rutier ca parte a setului de informații cu privire la operatorul de transport rutier de mărfuri, care îl pune la dispoziția conducătorului

auto înscris în respectivul atestat.

**(6)** Atestatul de conducător auto este proprietatea operatorului de transport rutier de mărfuri, care îl pune la dispoziția conducătorului auto înscris pe atestat atunci când conducătorul auto conduce un vehicul care utilizează o licență comunitară eliberată respectivului operator de transport rutier de mărfuri. O copie conformă a atestatului conducătorului auto eliberat de autoritățile competente ale statului membru de stabilire al operatorului de transport rutier de mărfuri se păstrează la sediul operatorului de transport rutier de mărfuri. Atestatul de conducător auto se prezintă, la cerere, oricărui agent autorizat de control.

**(7)** Atestatul de conducător auto se eliberează pe o perioadă determinată de către statul membru emitent, având valabilitatea de cel mult cinci ani. Atestatele de conducător auto eliberate înainte de data aplicării prezentului regulament rămân valabile până la data expirării lor.

Atestatul de conducător auto este valabil numai atât timp cât sunt îndeplinite condițiile în baza cărora a fost eliberat. Statele membre iau măsurile adecvate pentru a se asigura că, în cazul în care aceste condiții nu mai sunt îndeplinite, operatorul de transport rutier de mărfuri returnează imediat atestatul autorităților emitente.

#### **Art. 6: Verificarea îndeplinirii condițiilor**

**(1)** Ori de câte ori se prezintă o cerere pentru obținerea unei licențe comunitare sau pentru reînnoirea licenței comunitare în conformitate cu articolul 4 alineatul (2), autoritățile competente ale statului membru de stabilire verifică dacă operatorul de transport rutier de mărfuri îndeplinește sau continuă să îndeplinească condițiile stabilite la articolul 4 alineatul (1).

**(2)** Autoritățile competente ale statului membru de stabilire verifică periodic, prin controale anuale care să acopere cel puțin 20 % dintre atestatele de conducător auto valabile eliberate în acel stat membru, dacă continuă să fie îndeplinite condițiile, prevăzute la articolul 5 alineatul (1), care au stat la baza eliberării atestatului de conducător auto.

#### **Art. 7: Refuzul eliberării și retragerea licenței comunitare și a atestatului de conducător auto**

**(1)** În cazul în care nu sunt îndeplinite condițiile prevăzute la articolul 4 alineatul (1) sau cele menționate la articolul 5 alineatul (1), autoritățile competente ale statului membru de stabilire resping cererea de eliberare sau de reînnoire a licenței comunitare sau de eliberare a unui atestat de conducător auto, printr-o decizie motivată.

**(2)** Autoritățile competente retrag licența comunitară sau atestatul de conducător auto dacă titularul:

**a)** nu mai îndeplinește condițiile prevăzute la articolul 4 alineatul (1) sau pe cele de la articolul 5 alineatul (1); sau

**b)** a furnizat informații incorecte în legătură cu o cerere de licență comunitară sau de atestat de conducător auto.

### **CAPITOLUL III: CABOTAJUL**

#### **Art. 8: Principiu general**

**(1)** Orice operator de transport rutier de mărfuri care efectuează operațiuni contra cost în numele unui terț, titular al unei licențe comunitare și al cărui conducător auto, dacă este cetățean al unei țări terțe, deține un atestat de conducător auto, are dreptul, în conformitate cu condițiile prevăzute în prezentul capitol, să efectueze operațiuni de cabotaj.

**(2)** Operatorilor de transport rutier de mărfuri menționați la alineatul (1) li se permite să efectueze, cu același vehicul sau, în cazul unei combinații cuplate, cu autovehiculul aceluiași vehicul, până la trei operațiuni de cabotaj consecutive unui transport internațional dintr-un alt stat membru sau dintr-o țară terță în statul membru gazdă, odată ce au fost livrate mărfurile transportate în cursul transportului internațional care îl are pe acesta ca destinație. În cursul



unei operațiuni de cabotaj, ultima descărcare înainte de părăsirea statului membru gazdă are loc în termen de șapte zile de la ultima descărcare a mărfurilor introduse în statul membru gazdă în cadrul operațiunii de transport internațional care îl are pe acesta ca destinație.

În termenul menționat la primul paragraf, operatorii de transport rutier de mărfuri pot efectua în orice stat membru unele sau toate operațiunile de cabotaj permise în temeiul primului paragraf, cu condiția limitării la o singură operațiune de cabotaj pe stat membru în termen de trei zile de la intrarea fără încărcătură pe teritoriul statului membru respectiv.

**(2a)** Operatorii de transport rutier de mărfuri nu pot să efectueze operațiuni de cabotaj cu același vehicul sau, în cazul unei combinații cuplate de vehicule, cu autovehiculul aceluiași vehicul, în același stat membru pentru o perioadă de patru zile ulterioară încheierii operațiunii sale de cabotaj din statul membru respectiv.

Acest nou alineat (2a) se aplică începând cu data de 21 februarie 2022

**(3)** Serviciile naționale de transport rutier de mărfuri efectuate în statul membru gazdă de către un operator de transport rutier de mărfuri nerezident se consideră conforme cu dispozițiile prezentului regulament numai dacă operatorul de transport rutier de mărfuri poate prezenta dovezi clare privind transportul internațional care îl are pe acesta ca destinație și privind fiecare dintre operațiunile consecutive desfășurate.

Acest paragraf al alineatului (3) se aplică până la data de 20 februarie 2022

**(3)** Se consideră că serviciile naționale de transport rutier de mărfuri efectuate în statul membru gazdă de către un operator de transport rutier de mărfuri nerezident respectă prezentul regulament numai dacă operatorul de transport rutier de mărfuri poate prezenta dovezi clare privind transportul internațional precedent și privind fiecare operațiune ulterioară de cabotaj efectuată. În cazul în care vehiculul s-a aflat pe teritoriul statului membru gazdă în perioada de patru zile precedentă transportului internațional, operatorul de transport rutier de mărfuri prezintă dovezi clare și cu privire la toate operațiunile care au fost desfășurate în perioada respectivă.

Acest nou paragraf al alineatului (3) se aplică începând cu data de 21 februarie 2022

Probele menționate la primul paragraf cuprind următoarele elemente pentru fiecare operațiune:

- a) numele, adresa și semnătura expeditorului;
- b) numele, adresa și semnătura operatorului de transport rutier de mărfuri;
- c) numele și adresa destinatarului, precum și semnătura acestuia și data livrării, odată ce mărfurile au fost livrate;
- d) locul și data preluării mărfurilor și locul prevăzut pentru livrare;
- e) descrierea curentă a naturii mărfii și modul de ambalare, precum și, în cazul mărfurilor periculoase, descrierea general recunoscută a acestora și numărul de colete, marcajele specifice și numerele acestora;
- f) greutatea brută a mărfurilor sau cantitatea de mărfuri altfel exprimată;
- g) numerele de înmatriculare ale autovehiculului și remorcii.

**(4)** Nu este necesar niciun alt document suplimentar pentru a face dovada îndeplinirii condițiilor prevăzute la prezentul articol.

**(4a)** Dovezile menționate la alineatul (3) se prezintă sau se transmit agentului autorizat de control din statul membru gazdă, la cerere și pe durata controlului în trafic. Acestea pot fi

prezentate sau transmise electronic, utilizându-se un format structurat modificabil care poate fi folosit direct de computere pentru stocare sau procesare, cum ar fi scrisoarea electronică de trăsură (e-CMR) în temeiul Protocolului adițional de la Geneva la Convenția privind Contractul de transport internațional rutier de mărfuri (CMR) cu privire la scrisoarea electronică de trăsură din 20 februarie 2008. În cursul controlului în trafic, conducătorul auto are permisiunea de a contacta sediul central, managerul de transport sau orice altă persoană sau entitate pentru a furniza, înainte de terminarea controlului în trafic, oricare dintre dovezile menționate la alineatul (3).

Acest nou alineat (4a) se aplică începând cu data de 21 februarie 2022

(5) Oricărui operator de transport rutier de mărfuri, care este îndreptățit în statul membru de stabilire, în conformitate cu legislația aceluși stat membru, să desfășoare operațiunile de transport rutier de marfă contra cost în numele unui terț precizate la articolul 1 alineatul (5) literele (a), (b) și (c), i se va permite, în condițiile stabilite în prezentul capitol, să efectueze, după caz, operațiuni de cabotaj de același tip sau operațiuni de cabotaj cu vehicule din aceeași categorie.

Acest alineat se aplică până la data de 20 februarie 2022

(5) Oricărui operator de transport rutier de mărfuri care este îndreptățit în statul membru de stabilire să desfășoare operațiunile de transport rutier de marfă contra cost în numele unui terț precizate la articolul 1 alineatul (5) literele (a)-(ca) în conformitate cu legislația respectivului stat membru, i se va permite, în condițiile stabilite în prezentul capitol, să efectueze, după caz, operațiuni de cabotaj de același tip sau operațiuni de cabotaj cu vehicule din aceeași categorie.

Acest nou alineat (5) se aplică începând cu data de 21 februarie 2022

(6) Permișiunea de a efectua operațiuni de cabotaj, în cadrul tipurilor de transporturi menționate la articolul 1 alineatul (5) literele (d) și (e), este nelimitată.

#### **Art. 9: Norme aplicabile operațiunilor de cabotaj**

(1) Sub rezerva unor dispoziții contrare în legislația comunitară, efectuarea operațiunilor de cabotaj se desfășoară în conformitate cu actele cu putere de lege și actele administrative în vigoare în statul membru gazdă, în ceea ce privește:

- a) condițiile care guvernează contractul de transport;
- b) masa și dimensiunile vehiculelor de transport rutier;
- c) cerințele privind transportul anumitor categorii de mărfuri, în special mărfuri periculoase, produse alimentare perisabile, animale vii;
- d) perioadele de conducere și perioadele de repaus;
- e) taxa pe valoarea adăugată (TVA) pe serviciile de transport.

După caz, masa și dimensiunile menționate la primul paragraf litera (b) pot să le depășească pe cele aplicabile în statul membru de stabilire al operatorului de transport rutier de mărfuri, dar, în niciun caz, acestea nu pot să depășească limitele stabilite de statul membru gazdă pentru traficul național sau caracteristicile tehnice menționate în dovezile prevăzute la articolul 6 alineatul (1) din Directiva 96/53/CE a Consiliului din 25 iulie 1996 de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional <sup>(1)</sup>.

(1) JO L 235, 17.9.1996, p. 59.

(2) Actele cu putere de lege și actele administrative menționate la alineatul (1) se aplică operatorilor de transport rutier de mărfuri nerezidenți în aceeași condiții cu cele impuse

operatorilor de transport rutier de mărfuri stabiliți în statul membru gazdă, astfel încât să se prevină orice discriminare pe motive de naționalitate sau loc de stabilire.

#### **Art. 10: Procedura de salvagardare**

(1) În cazul unei perturbări grave a pieței naționale a transporturilor în interiorul unei zone geografice date, cauzată de cabotaj sau agravată de acesta, orice stat membru poate sesiza Comisia în vederea adoptării unor măsuri de salvagardare și transmite Comisiei informațiile necesare și măsurile preconizate cu privire la operatorii de transport rutier de mărfuri rezidenți.

(2) În sensul alineatului (1):

- "perturbare gravă a pieței naționale de transport în interiorul unei zone geografice date" înseamnă existența pe această piață a unor probleme specifice acesteia, de natură să determine un excedent major, susceptibil de a persista, al ofertei în raport cu cererea, care implică o amenințare pentru echilibrul financiar și supraviețuirea a numeroși operatori de transport rutier de marfă;

- "zonă geografică" înseamnă o zonă care acoperă integral sau parțial teritoriul unui stat membru sau care se extinde la o parte sau la întreg teritoriul altor state membre.

(3) Comisia examinează situația, în special pe baza informațiilor relevante, și, după consultarea comitetului menționat la articolul 15 alineatul (1), decide, în termen de o lună de la primirea cererii statului membru respectiv, dacă sunt necesare sau nu măsuri de salvagardare și, în caz afirmativ, le adoptă

Acest paragraf al alineatului (3) se aplică până la data de 20 februarie 2022

(3) Comisia examinează situația, în special pe baza informațiilor relevante, și, după consultarea comitetului instituit în temeiul articolului 42 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului (\*7), decide, în termen de o lună de la primirea solicitării statului membru respectiv, dacă sunt necesare măsuri de salvagardare și, în caz afirmativ, le adoptă.

Acest nou paragraf al alineatului (3) se aplică începând cu data de 21 februarie 2022

(\*7) Regulamentul (CE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 februarie 2014 privind tahografele în transportul rutier, de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului privind aparatura de înregistrare în transportul rutier și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere (JO L 60, 28.2.2014, p. 1).

Măsurile respective pot să includă excluderea temporară a zonei respective din domeniul de aplicare a prezentului regulament.

Măsurile adoptate în temeiul prezentului articol rămân în vigoare pe o perioadă de cel mult șase luni, care poate fi reînnoită o singură dată în cadrul aceluiași termen de valabilitate.

Comisia notifică fără întârziere statele membre și Consiliul cu privire la orice decizie adoptată în temeiul prezentului alineat.

(4) În cazul în care Comisia decide să adopte măsuri de salvagardare privind unul sau mai multe state membre, autorităților competente din statul membru respectiv li se solicită adoptarea de măsuri echivalente din punct de vedere al domeniului de aplicare în ceea ce privește operatorii de transport rutier de mărfuri rezidenți și informează Comisia în acest sens. Aceste măsuri se aplică cel târziu începând cu aceeași dată ca și măsurile de salvagardare adoptate de către Comisie.

(5) Orice stat membru poate înainta Consiliului o decizie adoptată de Comisie în temeiul alineatului (3), în termen de 30 de zile de la notificarea acesteia. Consiliul, hotărând cu majoritate calificată în termen de 30 de zile de la sesizarea respectivă sau, în cazul mai multor astfel de sesizări din partea mai multor state membre, de la data primei sesizări, poate să ia

o altă decizie.

Deciziei Consiliului i se aplică termenele de valabilitate stabilite la alineatul (3) al treilea paragraf. Autorităților competente din statul membru respectiv li se solicită adoptarea de măsuri echivalente din punct de vedere al domeniului de aplicare în ceea ce privește operatorii de transport rutier de mărfuri rezidenți și informează Comisia cu privire la aceste măsuri. În cazul în care Consiliul nu ia nicio decizie în termenul menționat la primul paragraf, decizia Comisiei devine definitivă.

**(6)** În cazul în care Comisia consideră că măsurile menționate la alineatul (3) trebuie să fie prelungite, această prezintă o propunere Consiliului, care ia o decizie hotărând cu majoritate calificată.

**(7)** În plus față de alineatele (1)-(6) din prezentul articol și prin derogare de la articolul 4 din Directiva 92/106/CEE, statele membre pot, în cazul în care acest lucru este necesar pentru a evita utilizarea abuzivă a acestei din urmă dispoziții prin furnizarea unor servicii nelimitate sau continue, constând în segmente rutiere inițiale sau finale efectuate într-un stat membru gazdă în cadrul unor operațiuni de transport combinat între state membre, să prevadă că articolul 8 din prezentul regulament se aplică transportatorilor rutieri de marfă atunci când efectuează astfel de segmente rutiere inițiale sau finale pe teritoriul statului membru respectiv. În ceea ce privește aceste segmente de transport rutier de mărfuri, statele membre pot prevedea o perioadă mai lungă decât perioada de șapte zile prevăzută la articolul 8 alineatul (2) din prezentul regulament și pot prevedea o perioadă mai scurtă decât perioada de patru zile prevăzută la articolul 8 alineatul (2a) din prezentul regulament. Aplicarea articolului 8 alineatul (4) din prezentul regulament în cazul acestor operațiuni de transport nu aduce atingere cerințelor care decurg din Directiva 92/106/CEE. Statele membre care aplică derogarea prevăzută la prezentul alineat informează Comisia cu privire la această înainte de aplicarea măsurilor naționale relevante. Statele membre revizuiesc aceste măsuri cel puțin o dată la cinci ani și informează Comisia cu privire la această revizuire. Statele membre pun normele, inclusiv durata perioadelor respective, la dispoziția publicului într-un mod transparent.

Acest nou alineat (7) se aplică începând cu data de 21 februarie 2022

### **Art. 10a: Controale**

**(1)** Pentru a asigura într-un mod mai eficient respectarea obligațiilor prevăzute în prezentul capitol, statele membre veghează ca pe teritoriul lor să se aplice o strategie națională de control coerentă. Strategia respectivă se concentrează pe întreprinderile clasificate ca având un grad de risc ridicat, astfel cum se menționează la articolul 9 din Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului (\*8).

(\*8) Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 martie 2006 privind condițiile minime pentru punerea în aplicare a Regulamentelor (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014 și a Directivei 2002/15/CE în ceea ce privește legislația socială referitoare la activitățile de transport rutier și de abrogare a Directivei 88/599/CEE a Consiliului (JO L 102, 11.4.2006, p. 35).

**(2)** Fiecare stat membru se asigură că controalele prevăzute la articolul 2 din Directiva 2006/22/CE includ, după caz, un control asupra operațiunilor de cabotaj.

**(3)** Cel puțin de două ori pe an, statele membre întreprind controale concertate în trafic asupra operațiunilor de cabotaj. Aceste controale se efectuează în același timp de către autoritățile naționale responsabile cu asigurarea respectării normelor în domeniul transportului rutier în două sau mai multe state membre, fiecare autoritate națională acționând pe propriul teritoriu. Statele membre pot combina aceste activități cu cele prevăzute la articolul 5 din Directiva 2006/22/CE. Punctele de contact naționale desemnate în conformitate cu articolul 18 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 fac schimb de informații privind numărul și tipul încălcărilor depistate, după încheierea controalelor concertate în trafic.

Acest nou Articol (10a) se aplică începând cu data de 21 februarie 2022

## CAPITOLUL IV: ASISTENȚĂ RECIPROCĂ ȘI SANȚIUNI

### Art. 11: Asistență reciprocă

Statele membre își acordă reciproc asistență în vederea asigurării aplicării și monitorizării prezentului regulament. Acestea procedează la schimbul de informații prin intermediul punctelor naționale de contact instituite în temeiul articolului 18 din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009.

### Art. 12: Sancționarea încălcărilor de către statul membru de stabilire

(1) În cazul săvârșirii sau constatării, în orice stat membru, a unei încălcări grave a legislației comunitare în domeniul transporturilor rutiere, autoritățile competente ale statului membru de stabilire al operatorului de transport rutier de mărfuri care a săvârșit încălcarea iau măsurile corespunzătoare, care pot cuprinde un avertisment, dacă legislația națională prevede acest lucru, care pot să conducă, printre altele, la aplicarea următoarelor sancțiuni administrative:

a) retragerea temporară sau permanentă a unora sau a tuturor copiilor conforme ale licenței comunitare;

b) retragerea temporară sau permanentă a licenței comunitare.

Sancțiunile respective se stabilesc ulterior luării unei decizii definitive în chestiunea în cauză, având în vedere gravitatea încălcării săvârșite de titularul licenței comunitare și numărul total al copiilor conforme ale licenței respective pe care le deține cu privire la traficul internațional.

(2) În cazul unei încălcări grave cu privire la utilizarea abuzivă, de orice natură, a atestatelor de conducător auto, autoritățile competente ale statului membru de stabilire al operatorului de transport rutier de mărfuri care a săvârșit respectiva încălcare aplică sancțiuni corespunzătoare, cum ar fi:

a) suspendarea eliberării de atestate de conducător auto;

b) retragerea atestatelor de conducător auto;

c) eliberarea atestatelor de conducător auto în baza unor condiții suplimentare, pentru a preveni utilizarea abuzivă a acestora;

d) retragerea temporară sau permanentă a unora sau a tuturor copiilor conforme ale licenței comunitare;

e) retragerea temporară sau permanentă a licenței comunitare.

Sancțiunile respective se stabilesc ulterior luării unei decizii definitive în chestiunea în cauză, având în vedere gravitatea încălcării săvârșite de titularul licenței comunitare.

(3) Autoritățile competente ale statului membru de stabilire comunică autorităților competente ale statului membru în care a fost constatată încălcarea, cât mai curând posibil și în cel mult șase săptămâni de la adoptarea deciziei finale cu privire la chestiune, dacă au fost aplicate sancțiunile prevăzute la alineatele (1) și (2) și care dintre acestea.

În cazul în care nu sunt aplicate astfel de sancțiuni, autoritățile competente ale statului membru de stabilire precizează motivele.

(4) Autoritățile competente se asigură că sancțiunile aplicate operatorului de transport rutier de mărfuri respectiv sunt proporționale, în ansamblu, cu încălcarea sau încălcările care au atras aplicarea acelor sancțiuni, luând în considerare orice eventuală sancțiune aplicată pentru aceeași încălcare în statul membru în care au fost constatate încălcările.

(5) De asemenea, autoritățile competente din statul membru de stabilire al operatorului de transport rutier de mărfuri pot introduce acțiune împotriva operatorului de transport rutier de mărfuri, în conformitate cu legislația internă, în fața unei instanțe naționale competente. Acestea informează autoritatea competentă a statului membru gazdă cu privire la orice decizie adoptată în acest sens.

(6) Statele membre garantează operatorilor de transport rutier de mărfuri dreptul la o cale de

atac împotriva sancțiunilor administrative aplicate acestora în temeiul prezentului articol.

### **Art. 13: Sancționarea încălcărilor de către statul membru gazdă**

(1) În cazul în care autoritățile competente ale unui stat membru au informații despre o încălcare gravă a prezentului regulament sau a legislației comunitare în domeniul transportului rutier de către un operator de transport rutier de mărfuri nerezident, statul membru pe teritoriul căruia s-a constatat încălcarea transmite autorităților competente ale statului membru de stabilire al operatorului de transport rutier de mărfuri, cât mai curând posibil, dar în termen de cel mult șase săptămâni de la adoptarea deciziei finale cu privire la chestiune, următoarele informații:

a) descrierea încălcării, precum și data și ora la care a fost săvârșită;

b) categoria, tipul și gravitatea încălcării;

c) sancțiunile aplicate și sancțiunile executate.

Autoritățile competente ale statului membru gazdă pot solicita autorităților competente ale statului membru de stabilire să aplice sancțiuni administrative, în conformitate cu articolul 12.

(2) Fără a aduce atingere urmării penale, autoritățile competente din statul membru gazdă sunt împuternicite să aplice sancțiuni unui operator de transport rutier de mărfuri nerezident care a încălcat prezentul regulament sau legislația comunitară sau internă în domeniul transportului rutier pe teritoriul acestuia, în cursul unei operațiuni de cabotaj. Statele membre aplică astfel de sancțiuni în mod nediscriminatoriu. Aceste sancțiuni pot consta, printre altele, într-un avertisment sau, în cazul unei încălcări grave, în instituirea unei interdicții temporare a operațiunilor de cabotaj pe teritoriul statului membru gazdă unde s-a săvârșit încălcarea.

(3) Statele membre garantează operatorilor de transport rutier de mărfuri dreptul la o cale de atac împotriva oricărei sancțiuni administrative aplicate în temeiul prezentului articol.

### **Art. 14: Înscrierea în registrul electronic național**

Statele membre iau măsuri în vederea înscrierii în registrul național al întreprinderilor de transport rutier a încălcărilor grave ale legislației comunitare în domeniul transportului rutier săvârșite de operatorii de transport rutier de mărfuri stabiliți pe teritoriul lor, care au determinat aplicarea unor sancțiuni de către orice stat membru, precum și a retragerii temporare sau definitive a licenței comunitare sau a copiei conforme a acesteia. Datele înscrise în registrul referitoare la retragerea temporară sau permanentă a licenței comunitare se păstrează în baza de date timp de doi ani de la data expirării perioadei de retragere, în cazul retragerii temporare, sau de la data retragerii, în cazul retragerii definitive.

#### **Art. 14a: Răspundere**

Statele membre stabilesc norme privind sancțiunile aplicabile expeditorilor, agenților de expediție, contractanților și subcontractanților pentru nerespectarea dispozițiilor de la capitolele II și III în cazul în care aceștia aveau cunoștință sau ar fi trebuit să aibă cunoștință, având în vedere toate circumstanțele relevante, de faptul că serviciile de transport comandate implică încălcări ale prezentului regulament.

#### **Art. 14b: Exercițarea delegării de competențe**

(1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol.

(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 4 alineatul (4) și la articolul 5 alineatul (4) se conferă Comisiei pe o perioadă nedeterminată de la 20 august 2020.

(3) Delegarea de competențe menționată la articolul 4 alineatul (4) și la articolul 5 alineatul (4) poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau de

la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.

(4)Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare (\*9).

(\*9)JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

(5)De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

(6)Un act delegat adoptat în temeiul articolului 4 alineatul (4) și al articolului 5 alineatul (4) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliul sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Aceste noi Articole (14a, 14b) se aplică începând cu data de 21 februarie 2022

## CAPITOLUL V: APLICAREA

### Art. 15: Procedura comitetului

(1)Comisia este asistată de comitetul instituit în temeiul articolului 18 alineatul (1) din Regulamentul (CEE) nr. 3821/85.

(2)Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1)-(4) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.

Acest articol se elimină începând cu data de 21 februarie 2022

### Art. 16: Sancțiuni

Statele membre stabilesc regimul sancțiunilor aplicabile pentru încălcarea dispozițiilor prezentului regulament și iau toate măsurile necesare pentru a garanta aplicarea acestora. Sancțiunile prevăzute trebuie să fie eficiente, proporționale și cu caracter de descurajare. Statele membre notifică dispozițiile în cauză Comisiei până la 4 decembrie 2011 și notifică de îndată Comisia cu privire la orice modificare ulterioară a acestora.

Statele membre asigură adoptarea acestor măsuri în mod nediscriminatoriu în ceea ce privește naționalitatea sau locul de stabilire al operatorului de transport rutier de mărfuri.

### Art. 17: Raportarea

(1)La fiecare doi ani, statele membre informează Comisia cu privire la numărul de operatori de transport rutier de mărfuri titulari ai unei licențe comunitare la data de 31 decembrie a anului anterior și cu privire la numărul de copii conforme corespunzătoare vehiculelor în circulație la acea dată.

(2)De asemenea, statele membre informează Comisia cu privire la numărul de atestate de conducător auto eliberate în anul calendaristic anterior, precum și asupra numărului de atestate de conducător auto în circulație la data de 31 decembrie a anului respectiv.

(3)Până la sfârșitul anului 2013, Comisia redactează un raport privind situația pieței comunitare a transporturilor rutiere. Raportul conține o analiză a situației pieței, inclusiv o evaluare a eficacității controalelor, și a evoluției condițiilor de angajare ale profesiei, precum și o evaluare care stabilește dacă armonizarea normelor din domeniile privind, printre altele, asigurarea respectării reglementărilor în vigoare, tarifele de utilizare a infrastructurii rutiere,

precum și legislația în materie de siguranță și în materie socială, a progresat într-o asemenea măsură, încât s-ar putea prevedea o deschidere mai mare a piețelor naționale ale transportului rutier, inclusiv a cabotajului.

Acest Articol se aplică până la data de 20 februarie 2022

### **Art. 17: Raportare și revizuire**

(1) Până la data de 31 martie a fiecărui al doilea an, statele membre informează Comisia asupra numărului de operatori de transport rutier de mărfuri care dețin licențe comunitare la data de 31 decembrie a fiecăruia dintre cei doi ani anteriori și asupra numărului de copii conforme corespunzătoare vehiculelor aflate în circulație la acea dată. Rapoartele referitoare la perioada de după 20 mai 2022 cuprind și o defalcare a acestor cifre între operatorii de transport rutier de mărfuri care desfășoară operațiuni de transport internațional numai cu ajutorul unor vehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone și restul operatorilor de transport rutier de mărfuri.

(2) Până la data de 31 martie a fiecărui al doilea an, statele membre informează Comisia cu privire la numărul de atestate de conducător auto eliberate în fiecare dintre cei doi ani calendaristici anteriori, precum și cu privire la numărul total de atestate de conducător auto aflate în circulație la data de 31 decembrie a fiecăruia dintre cei doi ani anteriori. Rapoartele referitoare la perioada de după 20 mai 2022 cuprind și o defalcare a acestor cifre între operatorii de transport rutier de mărfuri care desfășoară operațiuni de transport internațional numai cu ajutorul unor vehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone și restul operatorilor de transport rutier de mărfuri.

(3) Până la 21 august 2022, statele membre transmit Comisiei strategia lor națională de control adoptată în temeiul articolului 10a. Până la data de 31 martie a fiecărui an, statele membre informează Comisia cu privire la operațiunile de control efectuate în cursul anului calendaristic anterior în temeiul articolului 10a, incluzând, după caz, numărul de controale efectuate. În aceste informații se precizează numărul de vehicule controlate.

(4) Până la 21 august 2024, Comisia redactează un raport privind situația pieței transporturilor rutiere în Uniune. Raportul conține o analiză a situației pieței, inclusiv o evaluare a eficacității controalelor și a evoluției condițiilor de angajare în cadrul profesiei.

(5) Până la 21 august 2023, Comisia evaluează punerea în aplicare a prezentului regulament, în special impactul modificărilor aduse articolului 8, introduse prin Regulamentul (UE) 2020/1055 al Parlamentului European și al Consiliului (\*10) și prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului cu privire la aplicarea prezentului regulament.

(\*10) Regulamentul (UE) 2020/1055 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020 de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 1071/2009, nr. 1072/2009 și (UE) nr. 1024/2012 în vederea adaptării acestora la evoluțiile sectorului transportului rutier (JO L 249, 31.7.2020, p. 17).

(6) În urma raportului menționat la alineatul (5), Comisia evaluează periodic prezentul regulament și prezintă rezultatele evaluării Parlamentului European și Consiliului.

(7) Dacă este cazul, rapoartele prevăzute la alineatele (5) și (6) sunt însoțite de propuneri legislative relevante.

Acest nou Articol 17 se aplică începând cu data de 21 februarie 2022

## **CAPITOLUL VI: DISPOZIȚII FINALE**

### **Art. 18: Abrogări**

Regulamentele (CEE) nr. 881/92 și (CEE) nr. 3118/93 și Directiva 2006/94/CE se abrogă.

Trimiterile la regulamentele și la directiva abrogate se interpretează ca trimiteri la prezentul



regulament și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa IV.

**Art. 19: Intrarea în vigoare**

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.

Se aplică de la 4 decembrie 2011, cu excepția articolelor 8 și 9, care se aplică de la 14 mai 2010.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

## ANEXA I: Elemente de siguranță ale licenței comunitare și ale atestatului de conducător auto

Licența comunitară și atestatul de conducător auto trebuie să aibă cel puțin două dintre următoarele elemente de siguranță:

- hologramă;
- fibre speciale în hârtie care devin vizibile prin expunere la lumină ultravioletă;
- cel puțin o linie microimprimată (imprimare vizibilă numai cu o lupă și care nu este reprodusă de mașini de fotocopiat);
- caractere, simboluri sau modele tactile;
- dublă numerotare: număr de serie al licenței comunitare, al copiei conforme a acesteia sau al atestatului de conducător auto, precum și numărul de eliberare în fiecare caz;
- un fond de siguranță cu ghioșe și irizat.

## ANEXA II: Modelul de licență comunitară

### COMUNITATEA EUROPEANĂ

(a)\_

**(Culoare Pantone albastru deschis 290 sau cât mai aproape posibil de această culoare, format DIN A4 hârtie din celuloză de 100 g/m<sup>2</sup> sau mai mult.)**

 (la data 11-Jul-2012 alin. (A) din anexa II modificat de Art. 1, punctul 1. din Regulamentul 612/09-iul-2012 )

(Prima pagină a licenței)

[Text în limba (limbile) oficială (oficiale) sau una dintre limbile oficiale ale statului membru care emite licența]

Semnul distinctiv (*) al statului membru care emite licența	Denumirea autorității sau a organului competent
---	---

LICENȚA NR. (sau)

COPIE CONFORMĂ NR.

pentru transportul rutier internațional de mărfuri contra cost în numele unui terț

Prezenta licență îndreptățește pe  
(<sup>1</sup>).....

să efectueze transporturi rutiere internaționale de mărfuri contra cost în numele unui terț pe orice traseu, pentru deplasări sau secțiuni ale deplasării, efectuate contra cost în numele unui terț pe teritoriul Comunității, astfel cum este stabilit în Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri și în conformitate cu prevederile generale ale prezentei licențe.

Observații:.....	
.....	
Licența este valabilă de până la..... la.....	
Emisă în.....	la.....
.....( <sup>3</sup> )	

(<sup>1</sup>)Semnele distinctive ale statelor membre sunt: (B) Belgia, (BG) Bulgaria, (CZ) Republica Cehă, (DK) Danemarca, (D) Germania, (EST) Estonia, (IRL) Irlanda, (GR) Grecia, (E) Spania, (F) Franța, (HR) Croația, (I) Italia, (CY) Cipru, (LV) Letonia, (LT) Lituania, (L) Luxemburg, (H) Ungaria, (M) Malta, (NL) Țările de Jos, (A) Austria, (PL) Polonia, (P) Portugalia, (Ro) România, (SLo) Slovenia, (SK) Slovacia, (FIN) Finlanda, (S) Suedia, (UK) Regatul Unit.

(<sup>2</sup>)Denumirea sau denumirea comercială și adresa completă a operatorului de transport rutier de marfă.

(<sup>3</sup>)Semnătura și stampila autorității sau a organului emitent competent.

**(b)\_**

(A doua pagină a licenței)

[Text în limba (limbile) oficială (oficiale) sau una dintre limbile oficiale ale statului membru care emite licența]

## PREVEDERI GENERALE

Prezenta licență este emisă în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1072/2009.

Această îl îndreptățește pe titular să efectueze transporturi rutiere internaționale de mărfuri contra cost în numele unui terț pe orice traseu, pentru deplasări sau secțiuni ale deplasării efectuate pe teritoriul Comunității și, unde este cazul, în condițiile stabilite prin prezenta licență:

- în cazul în care punctul de plecare și punctul de destinație sunt situate în două state membre diferite, cu sau fără tranzitarea unuia sau mai multor state membre sau țări terțe;
- dintr-un stat membru către o țară terță sau invers, cu sau fără tranzitarea unuia sau mai multor state membre sau țări terțe;
- între țări terțe, cu tranzitarea teritoriului unuia sau mai multor state membre, și călătoriile fără încărcătură efectuate în conexiune cu aceste transporturi.

În cazul unui transport dintr-un stat membru către o țară terță sau invers, prezenta licență este valabilă pentru acea secțiune a deplasării efectuată pe teritoriul Comunității. Licența este valabilă pe teritoriul statului membru de încărcare sau descărcare numai după încheierea acordului necesar între Comunitate și țara terță respectivă în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1072/2009.

Licența este eliberată personal titularului și este netransmisibilă.

Această poate fi retrasă de către autoritatea competentă a statului membru care a emis-o, în special în cazul în care titularul:

- nu s-a conformat tuturor condițiilor privind utilizarea licenței;
- a furnizat informații incorecte în legătură cu datele necesare pentru emiterea sau prelungirea licenței. Originalul licenței trebuie păstrat de întreprinderea de transport rutier.

O copie conformă a licenței trebuie păstrată la bordul vehiculului (<sup>1</sup>) În cazul unei combinații de vehicule, această trebuie să însoțească autovehiculul. Licența acoperă combinația de vehicule chiar în cazul în care remorca sau semiremorca nu este înmatriculată sau autorizată pentru a circula pe numele titularului licenței sau în cazul în care este înmatriculată sau autorizată să circule într-un alt stat.

(<sup>1</sup>)"Vehicul" înseamnă un autovehicul înmatriculat într-un stat membru sau o combinație cuplată de vehicule care să aibă cel puțin autovehiculul înmatriculat într-un stat membru, utilizat exclusiv pentru transportul de mărfuri.

Licența trebuie prezentată la cerere unui agent autorizat de control.

Pe teritoriul fiecărui stat membru, titularul trebuie să respecte actele cu putere de lege și actele administrative în vigoare în statul respectiv, în special în ceea ce privește transporturile și traficul.

## **ANEXA III: Model de atestat de conducător auto**

### **COMUNITATEA EUROPEANĂ**

(a)\_

(Culoare Pantone roz 182 sau cât mai aproape posibil de această culoare, format DIN A4 hârtie din celuloză de 100 g/m<sup>2</sup> sau mai mult.)

(Prima pagină a atestatului)

[Text în limba (limbile) oficială (oficiale) sau una dintre limbile oficiale ale statului membru care emite atestatul]

Semnul distinctiv al statului membru (*) care emite atestatul	Numele autorității sau a organului competent
--	---

ATESTATUL DE CONDUCĂTOR AUTO NR.....

pentru transportul rutier internațional de mărfuri contra cosii în numele unui terț în baza unei licențe comunitare

[Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri]

Prezentul atestat certifică, pe baza documentelor prezentate de:.....(2)

Conducătorul auto menționat în continuare:

Nume și prenume.....	
Data și locul nașterii.....	Cetățenia.....
Tipul și numărul de referință al documentului de identitate.....	
.....	
Data eliberării.....	Locul eliberării.....
Numărul permisului de conducere.....	
Date eliberării.....	Locul eliberării.....
Numărul de asigurare socială.....	

este angajat, în conformitate cu actele cu putere de lege, actele administrative și, după caz, contractele colective, în conformitate cu normele aplicabile în următoarele state membre cu privire la condițiile de angajare și de formare profesională a conducătorilor auto aplicabile în statul membru respectiv pentru efectuarea de operațiuni de transport rutier în statul respectiv.

.....(3)

Observații speciale.....

Prezentul atestat este valabil de până la..... la.....	
Emis în.....	la.....
.....(4)	

(<sup>1</sup>) Semnele distinctive ale statelor membre sunt: (B) Belgia, (BG) Bulgaria, (CZ) Republica Cehă, (DK) Danemarca, (D) Germania, (EST) Estonia, (IRL) Irlanda, (GR) Grecia, (E) Spania, (F) Franța, (I) Italia, (CY) Cipru, (LV) Letonia, (LT) Lituania, (L) Luxemburg, (H) Ungaria, (MT) Malta, (NL) Țările de Jos, (A) Austria, (PL) Polonia, (P) Portugalia, (RO) România, (SLO) Slovenia, (SK) Slovacia, (FIN) Finlanda, (S) Suedia, (UK) Regatul Unit.

(<sup>2</sup>) Denumirea sau denumirea comercială și adresa completă a operatorului de transport rutier de marfă.

(<sup>3</sup>) Numele statului membru de stabilire al operatorului de transport rutier de marfă.

(<sup>4</sup>) Semnătura și stampila autorității sau a organului emitent competent.

\*) În anexa III, nota de subsol (<sup>1</sup>) se înlocuiește cu următorul text:

(<sup>1</sup>) Semnele distinctive ale statelor membre sunt: (B) Belgia, (BG) Bulgaria, (CZ) Republica Cehă, (DK) Danemarca, (D) Germania, (EST) Estonia, (IRL) Irlanda, (GR) Grecia, (E) Spania, (F) Franța, (HR) Croația, (I) Italia, (CY) Cipru, (LV) Letonia, (LT) Lituania, (L) Luxemburg, (H) Ungaria, (M) Malta, (NL) Țările de Jos, (A) Austria, (PL) Polonia, (P) Portugalia, (RO) România, (SLO) Slovenia, (SK) Slovacia, (FIN) Finlanda, (S) Suedia, (UK) Regatul Unit.

(b)\_

(A doua pagină a atestatului)

[Text în limba (limbile) oficială (oficiale) sau una dintre limbile oficiale ale statului membru care emite atestatul]

## DISPOZIȚII GENERALE

Prezentul atestat este emis în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1072/2009.

Se certifică prin prezenta că respectivul conducător auto este angajat, în conformitate cu actele cu putere de lege, actele administrative și, după caz, contractele colective, în conformitate cu normele aplicabile în următoarele state membre menționate în atestat cu privire la condițiile de angajare și de formare profesională a conducătorilor auto aplicabile în statul membru respectiv pentru efectuarea de operațiuni de transport rutier în statul respectiv.

Atestatul de conducător auto este proprietatea operatorului de transport rutier de mărfuri, care îl pune la dispoziția conducătorului auto înscris pe atestat atunci când conducătorul auto conduce un vehicul (<sup>1</sup>) care utilizează o licență comunitară eliberată aceluși operator de transport rutier de mărfuri. Atestatul conducătorului auto nu este transmisibil. Atestatul de conducător auto este valabil atât timp cât sunt îndeplinite condițiile în baza cărora a fost eliberat și trebuie returnat imediat de către operatorul de transport rutier de mărfuri autorităților emitente dacă aceste condiții nu mai sunt îndeplinite.

(<sup>1</sup>) "Vehicul" înseamnă un autovehicul înmatriculat într-un stat membru sau o combinație cuplată de vehicule care să aibă cel puțin un autovehicul înmatriculat într-un stat membru, utilizat exclusiv pentru transportul de mărfuri.

Atestatul poate fi retras de către autoritatea competentă a statului membru care l-a eliberat, în special în cazul în care titularul:

- nu s-a conformat tuturor condițiilor privind utilizarea atestatului;
- a furnizat informații incorecte în legătură cu datele necesare pentru emiterea sau prelungirea atestatului. O copie conformă a atestatului trebuie păstrată de întreprinderea de transport rutier.

Un atestat original trebuie păstrat la bordul vehiculului și trebuie prezentat la cererea oricărui agent autorizat de control.

## ANEXA IV: Tabel de corespondență

Regulamentul (CEE) nr. <u>881/92</u>	Regulamentul (CEE) nr. 3118/93	Directiva 2006/94/CE	Prezentul regulament
Articolul 1 alineatul (1)			Articolul 1 alineatul (1)
Articolul 1 alineatul (2)			Articolul 1 alineatul (2)

Articolul 1 alineatul (3)			Articolul 1 alineatul (3)
Anexa II		Articolul 1 alineatele (1) și (2), anexa I; articolul 2	Articolul 1 alineatul (5)
		Articolul 2	Articolul 1 alineatul (6)
Articolul 2			Articolul 2
Articolul 3 alineatul (1)			Articolul 3
Articolul 3 alineatul (2)			Articolul 4 alineatul (1)
Articolul 3 alineatul (3)			Articolul 5 alineatul (1)
Articolul 4			
Articolul 5 alineatul (1)			Articolul 4 alineatul (2)
Articolul 5 alineatul (2)			Articolul 4 alineatul (3)
Articolul 5 alineatul (3)			Articolul 4 alineatul (4)
			Articolul 4 alineatul (5)
Articolul 5 alineatul (4), anexa I			Articolul 4 alineatul (6)
Articolul 5 alineatul (5)			Articolul 4 alineatul (2)
Articolul 6 alineatul (1)			Articolul 5 alineatul (2)
Articolul 6 alineatul (2)			Articolul 5 alineatul (2)
Articolul 6 alineatul (3)			Articolul 5 alineatul (3)
Articolul 6 alineatul (4)			Articolul 5 alineatul (6)
Articolul 6 alineatul (5)			Articolul 5 alineatul (7)
Articolul 7			Articolul 6
Articolul 8 alineatul (1)			Articolul 7 alineatul (1)
Articolul 8 alineatul (2)			Articolul 7 alineatul (2)
Articolul 8 alineatul (3)			Articolul 12 alineatul (1)
Articolul 8 alineatul (4)			Articolul 12 alineatul (2)
Articolul 9 alineatele (1) și (2)			Articolul 12 alineatul (6)
	Articolul 1 alineatul (1)		Articolul 8 alineatul (1)
	Articolul 1 alineatul (2)		Articolul 8 alineatul (5)
	Articolul 1 alineatele (3) și (4)		Articolul 8 alineatul (6)
	Articolul 2		
	Articolul 3		

	Articolul 4		
	Articolul 5		
	Articolul 6 alineatul (1)		Articolul 9 alineatul (1)
	Articolul 6 alineatul (2)		
	Articolul 6 alineatul (3)		Articolul 9 alineatul (2)
	Articolul 6 alineatul (4)		
	Articolul 7		Articolul 10
Articolul 10			Articolul 17 alineatul (1)
Articolul 11 alineatul (1)	Articolul 8 alineatul (1)		Articolul 11
Articolul 11 alineatul (2)			Articolul 13 alineatul (1)
Articolul 11 alineatul (3)			Articolul 12 alineatul (4)
Articolul 11a			
	Articolul 8 alineatele (2) și (3)		Articolul 13 alineatul (2)
	Articolul 8 alineatul (4) primul și al treilea paragraf		
	Articolul 8 alineatul (4) al doilea paragraf		Articolul 12 alineatul (4)
	Articolul 8 alineatul (4) al patrulea și al cincilea paragraf		Articolul 12 alineatul (5)
	Articolul 9		Articolul 13 alineatul (3)
Articolul 12			Articolul 18
Articolul 13			
Articolul 14	Articolul 10		
	Articolul 11		
Articolul 15	Articolul 12	Articolul 4	Articolul 19
		Articolul 3	
		Articolul 5	
		Anexele II, III	
Anexa I			Anexa II
Anexa III			Anexa III
	Anexa I		
	Anexa II		

	Anexa III		
	Anexa IV		

Publicat în Jurnalul Oficial cu numărul 300L din data de 14 noiembrie 2009

© Uniunea Europeană, <http://eur-lex.europa.eu>. Numai legislația Uniunii Europene publicată pe suport de hârtie în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene este considerată autentică.





UNIUNEA EUROPEANĂ

Proiect co-finanțat din Programul Operational Capital Uman 2014-2020



Instrumente Structurale  
2014-2020

## **Fondul Social European**

### **Programul Operational Capital Uman 2014-2020**

**Axa prioritara 3: Locuri de munca pentru toti**

**Prioritatea de investitii 10.iii:** Imbunatatirea accesului egal la invatarea pe tot parcursul vietii pentru toate grupurile de varsta intr-un cadru formal, non-formal sau informal, actualizarea cunostintelor, a aptitudinilor si a competentelor fortei de munca si promovarea unor cai de invatare flexibile, inclusiv prin orientare profesionala si prin validarea competentelor dobandite

**Obiectivul specific 3.12.:** Imbunatatirea nivelului de cunostinte/ competente/ aptitudini aferente sectoarelor economice/ domeniilor identificate conform SNC si SNCDI ale angajatilor

**Titlu proiect:** TRANS-FORM - Imbunatatirea nivelului de competente ale angajatilor din domeniul distributiei pentru ocuparea sustenabila si de calitate a fortei de munca

**ID MySMIS:** 127802

**Nr contract finantare:** POCU/464/3/12/127802

**Nr. inregistrare OIRPOSDRU Regiunea Sud-Vest Oltenia:** 16287/17.10.2019

# **6. DIRECTIVA 2006/22/CE DIN 15 MARTIE 2006 PRIVIND CONDIȚIILE MINIME PENTRU PUNEREA ÎN APLICARE A REGULAMENTELOR (CE) NR. 561/2006 ȘI (UE) NR. 165/2014 ȘI A DIRECTIVEI 2002/15/CE ÎN CEEA CE PRIVEȘTE LEGISLAȚIA SOCIALĂ REFERITOARE LA ACTIVITĂȚILE DE TRANSPORT RUTIER ȘI DE ABROGARE A DIRECTIVEI 88/599/CEE A CONSILIULUI**

**- VERSIUNEA ACTUALIZATĂ CONFORM  
DIRECTIVEI 1057/2020**



UNIUNEA EUROPEANĂ

Proiect co-finantat din Programul Operational Capital Uman 2014-2020



## Fondul Social European

### Programul Operational Capital Uman 2014-2020

**Axa prioritara 3: Locuri de munca pentru toti**

**Prioritatea de investitii 10.iii: Imbunatatirea accesului egal la invatarea pe tot parcursul vietii** pentru toate grupurile de varsta intr-un cadru formal, non-formal sau informal, actualizarea cunostintelor, a aptitudinilor si a competentelor fortei de munca si promovarea unor cai de invatare flexibile, inclusiv prin orientare profesionala si prin validarea competentelor dobandite

**Obiectivul specific 3.12.:** Imbunatatirea nivelului de cunostinte/ competente/ aptitudini aferente sectoarelor economice/ domeniilor identificate conform SNC si SNCDI ale angajatilor

**Titlu proiect:** TRANS-FORM - Imbunatatirea nivelului de competente ale angajatilor din domeniul distributiei pentru ocuparea sustenabila si de calitate a fortei de munca

**ID MySMIS:** 127802

**Nr contract finantare:** POCU/464/3/12/127802

**Nr. inregistrare OIRPOSDRU Regiunea Sud-Vest Oltenia:** 16287/17.10.2019

**Directiva 2006/22/CE din 15 martie 2006 privind condițiile minime pentru punerea în aplicare a Regulamentelor (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014 și a Directivei 2002/15/CE în ceea ce privește legislația socială referitoare la activitățile de transport rutier și de abrogare a Directivei 88/599/CEE a Consiliului**

**- versiunea actualizată conform Directivei 1057/2020 -**

#### Nota

Dispozitiile introduse prin Directiva 1057/2020 sunt prezentate cu **caractere de culoare roșie**.

## PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 71 alineatul (1),

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European (1),

(1)JO C 241, 28.9.2004, p. 65.

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat (2), având în vedere proiectul comun aprobat de comitetul de conciliere la 8 decembrie 2005,

(2)Avizul Parlamentului European din 20 aprilie 2004 (JO C 104 E, 30.4.2004, p. 385), Poziția comună a Consiliului din 9 decembrie 2004 (JO C 63 E, 15.3.2005, p. 1) și Poziția Parlamentului European din 13 aprilie 2005 (JO C 33 E, 9.2.2006, p. 415). Rezoluția legislativă a Parlamentului European din 2 februarie 2006 și Decizia Consiliului din 2 februarie 2006.

Întrucât:

**(1)**Regulamentul (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului din 20 decembrie 1985 de armonizare a anumitor dispoziții din domeniul social privind transportul rutier, Regulamentul (CEE) nr. **3821/85** al Consiliului din 20 decembrie 1985 privind aparatura de înregistrare în transportul rutier și Directiva 2002/15/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2002 privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier sunt importante pentru crearea unei piețe comune pentru serviciile de transport terestru, pentru siguranța rutieră și pentru condițiile de muncă.

**(2)**În cartea albă "Politica europeană în domeniul transporturilor pentru 2010: timpul de a decide", Comisia a indicat că este necesar să se intensifice controalele și sancțiunile mai ales pentru legislația socială privind activitățile de transport rutier și în special să se mărească numărul de controale, să se încurajeze schimbul sistematic de informații între statele membre, să se coordoneze activitățile de inspecție și să se îmbunătățească formarea agenților de control.

**(3)**Prin urmare, este necesar să se asigure aplicarea corespunzătoare și interpretarea armonizată a normelor sociale cu privire la transportul rutier prin stabilirea unor cerințe minime pentru verificarea uniformă și eficientă de către statele membre a respectării dispozițiilor din domeniu. Aceste controale ar trebui să servească la reducerea și prevenirea încălcării acestor dispoziții. De asemenea, ar trebui introdus un mecanism care să asigure că întreprinderile clasificate ca prezentând un grad de risc ridicat să facă obiectul unor controale mai riguroase și mai frecvente.

**(4)**Riscurile cauzate de oboseala conducătorilor auto ar trebui de asemenea abordate prin aplicarea Directivei 2002/15/CE.

**(5)**Măsurile prevăzute de prezenta directivă ar trebui nu doar să aibă ca rezultat un nivel de siguranță rutieră mai ridicat, ci și să contribuie la armonizarea condițiilor de muncă în Comunitate și la promovarea unor condiții de concurență echitabile.

**(6)**Înlocuirea tahografelor analogice cu tahografe digitale va permite treptat controlarea mai rapidă și mai exactă a unui volum mai mare de date și, din acest motiv, statele membre vor putea să efectueze mai multe controale. Prin urmare, este necesar ca, în ceea ce privește controalele, procentul zilelor lucrate de conducătorii de vehicule reglementate prin legislația socială care sunt verificate ar trebui să crească la 4 %.

**(7)**În ceea ce privește sistemele de control, acestea trebuie să aibă ca obiectiv dezvoltarea sistemelor naționale spre interoperabilitate și aplicabilitate la nivel european.

**(8)**Toate unitățile de control ar trebui să dispună de suficiente echipamente standard și de competențe legale corespunzătoare care să le permită îndeplinirea efectivă și eficace a atribuțiilor.

**(9)**Statele membre ar trebui să depună eforturi pentru a asigura, fără a aduce atingere executării corespunzătoare a sarcinilor impuse de prezenta directivă, o efectuare eficientă și rapidă a controalelor în trafic, în vederea finalizării controlului în cel mai scurt timp posibil și cu o întârziere minimă pentru conducătorul auto.

**(10)**Pe teritoriul fiecărui stat membru ar trebui să existe un singur organism care să asigure legătura intracomunitară cu alte autorități competente din domeniu. Acest organism ar trebui, de asemenea, să elaboreze statisticile necesare. De asemenea, statele membre ar trebui să pună în aplicare o strategie de control națională coerentă pe teritoriul lor și să poată desemna un organism unic care să coordoneze punerea în aplicare a acesteia.

**(11)**Cooperarea dintre autoritățile de control ale statelor membre ar trebui să fie încurajată mai mult sub forma unor controale concertate, inițiative de formare comune, schimbul electronic de informații și schimbul de informații și experiență.

**(12)**Cele mai bune practici în operațiile de control în domeniul transportului rutier, în special pentru a asigura o abordare armonizată cu privire la furnizarea dovezii privind concediul anual

sau medical al conducătorilor auto, ar trebui să fie facilitate și promovate prin intermediul unui forum al autorităților de control ale statelor membre.

(13) Măsurile necesare pentru aplicarea prezentei directive ar trebui să fie adoptate în conformitate cu Decizia [1999/468/CE](#) a Consiliului din 28 iunie 19 de stabilire a procedurilor privind exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei.

(14) Având în vedere că obiectivul prezentei directive, anume stabilirea unor norme comune clare cu privire la condițiile minime pentru verificarea aplicării corecte și uniforme a Regulamentelor (CEE) nr. 3820/85 și (CEE) nr. [3821/85](#) și a Regulamentului (CE) nr. [561/2006](#) din 15 martie 2006 al Parlamentului European și al Consiliului privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere și 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, nu poate fi realizat într-o măsură suficientă de către statele membre și, datorită necesității unei acțiuni transnaționale coordonate, poate fi mai bine realizat la nivel comunitar, Comunitatea poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității stabilit la articolul 5 din **tratat**. În conformitate cu principiul proporționalității prevăzut la respectivul articol, prezenta directivă nu depășește limitele a ceea ce este necesar pentru atingerea acestui obiectiv.

(15) Prin urmare, este necesar ca Directiva [88/599/CEE](#) a Consiliului privind procedurile standard de control pentru aplicarea Regulamentelor (CEE) nr. 3820/85 și (CEE) nr. [3821/85](#) să fie abrogată,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

\_.\*\*\*\*\_

## Art. 1: Obiectul

Prezenta directivă stabilește condițiile minime pentru punerea în aplicare a Regulamentelor (CE) nr. [561/2006](#) <sup>(1)</sup> și (UE) nr. [165/2014](#) <sup>(2)</sup> ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Directivei [2002/15/CE](#) a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(3)</sup>.

<sup>(1)</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).

<sup>(2)</sup>Regulamentul (UE) nr. [165/2014](#) al Parlamentului European și al Consiliului din 4 februarie 2014 privind tahografele în transportul rutier, de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. [3821/85](#) al Consiliului privind aparatura de înregistrare în transportul rutier și de modificare a Regulamentului (CE) nr. [561/2006](#) al Parlamentului European și al Consiliului privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere (JO L 60, 28.2.2014, p. 1).

<sup>(3)</sup>Directiva [2002/15/CE](#) a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2002 privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier (JO L 80, 23.3.2002, p. 35).

## Art. 2: Sisteme de control

(1) Statele membre organizează un sistem de controale corespunzătoare și regulate cu privire la aplicarea corectă și consecventă prevăzută la articolul 1, atât în trafic cât și la sediile întreprinderilor tuturor categoriilor de transport.

Aceste controale acoperă în fiecare an o parte însemnată și reprezentativă a lucrătorilor mobili, conducătorilor auto, întreprinderilor și vehiculelor care intră sub incidența Regulamentelor (CE) nr. [561/2006](#) și (UE) nr. [165/2014](#) și a lucrătorilor mobili și conducătorilor auto care intră sub incidența Directivei [2002/15/CE](#). Controalele în trafic privind respectarea Directivei [2002/15/CE](#) se limitează la aspectele care pot fi controlate în mod eficient cu ajutorul tahografului și al aparatului de înregistrare conex. Controalele cuprinzătoare ale respectării Directivei [2002/15/CE](#) pot fi efectuate numai la sediile întreprinderilor.

Statele membre se asigură că pe teritoriul lor se aplică o strategie națională de control consecventă. În acest scop, statele membre pot desemna un organism pentru coordonarea acțiunilor întreprinse în conformitate cu articolele 4 și 6. În acest caz, Comisia și celelalte state membre sunt informate cu privire la aceasta.

(2) În măsura în care încă nu este cazul, până la 1 mai 2007, statele membre conferă agenților autorizați să desfășoare inspecții competențele legale adecvate, care să le permită să-și îndeplinească corect obligațiile cu privire la inspecții prevăzute de prezenta directivă.

(3) Fiecare stat membru organizează controalele în așa fel încât cel puțin 3% din zilele lucrate de către conducătorii auto ai vehiculelor care intră sub incidența Regulamentelor (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014 să fie verificate. În cursul controlului în trafic, conducătorul auto are permisiunea de a contacta sediul central, managerul de transport sau orice altă persoană sau entitate pentru a furniza, înainte de terminarea controlului în trafic, oricare dintre dovezile care se dovedesc a nu fi disponibile la bord; acest lucru nu aduce atingere obligației conducătorului auto de a asigura utilizarea corespunzătoare a aparatelor tahograf.

Începând cu 1 ianuarie 2012, prin intermediul unui act de punere în aplicare, Comisia poate crește procentul minim la 4%, cu condiția ca statisticile realizate în temeiul articolului 3 să indice că, în medie, peste 90 % din toate vehiculele verificate sunt dotate cu un tahograf digital. De asemenea, la adoptarea deciziei sale, Comisia ia în considerare eficiența măsurilor de control existente, în special disponibilitatea la sediile întreprinderilor a datelor înregistrate de tahografele digitale. Respectivul act de punere în aplicare se adoptă, în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 12 alineatul (2),

Din numărul total de zile lucrătoare verificate, cel puțin 15 % se verifică în trafic și cel puțin 30 % la sediile întreprinderilor. De la 1 ianuarie 2008, din numărul total de zile lucrătoare verificate, cel puțin 30 % se verifică în trafic și cel puțin 50 % la sediile întreprinderilor.)

(3') Fiecare stat membru organizează controale privind respectarea Directivei 2002/15/CE ținând seama de sistemul de clasificare în funcție de gradul de risc prevăzut la articolul 9 din prezenta directivă. Controalele respective vizează o întreprindere dacă unul sau mai mulți dintre conducătorii auto ai acesteia au încălcat în mod continuu sau grav Regulamentul (CE) nr. 561/2006 sau Regulamentul (UE) nr. 165/2014.

(4) Informațiile transmise Comisiei în conformitate cu articolul 17 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 și cu articolul 13 din Directiva 2002/15/CE includ numărul conducătorilor auto controlați în trafic, numărul controalelor la sediile întreprinderilor, numărul de zile lucrătoare controlate și numărul și tipul de încălcări semnificate, și indică dacă se transportau persoane sau mărfuri.

### **Art. 3: Statistici**

Statele membre se asigură că datele statistice colectate în cadrul controalelor organizate în conformitate cu articolul 2 alineatele (1) și (3) sunt defalcate în următoarele categorii:

(a) pentru controale în trafic:

(i) tipul rutei (autostradă, drum național sau drum secundar), și țara în care a fost înmatriculat vehiculul verificat, pentru evitarea oricărei discriminări;

(ii) tipul tahografului: analogic sau digital;

(b) pentru controalele la sediu:

(i) tipul activității de transport, și anume internațional sau intern, de călători sau mărfuri, în interes propriu sau în contul altcuiva;

(ii) mărimea parcului de autovehicule al întreprinderii; (iii) tipul tahografului: analogic sau digital.

Aceste date statistice sunt prezentate Comisiei din doi în doi ani și se publică într-un raport. Autoritățile competente din statele membre țin evidența datelor colectate pentru anul anterior. Întreprinderile responsabile pentru conducătorii auto păstrează pe parcursul unui an documentele, rezultatele și celelalte date pertinente care le sunt transmise de către autoritățile de control cu privire la controalele efectuate la sediul lor și/sau asupra conducătorilor auto ai acestora în trafic.

Dacă este necesar, Comisia oferă clarificări suplimentare, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, cu privire la definirea categoriilor menționate la primul paragraf literele (a) și (b). Respectivul acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 12 alineatul (2).

#### **Art. 4: Controale în trafic**

(1) Se organizează controale în trafic în locuri diferite și la toate orele, acoperind o porțiune suficient de extinsă a rețelei de drumuri, astfel încât să fie dificilă evitarea punctelor de control.

(2) Statele membre se asigură că:

a) se adoptă suficiente dispoziții pentru punctele de control situate pe drumuri existente sau în fază de proiect sau în apropierea acestora și, dacă este necesar, pentru ca stațiile de întreținere și alte locuri sigure de pe autostrăzi să poată funcționa ca puncte de control;

b) se efectuează controale pe baza unui sistem de rotație aleatoriu, cu un echilibru geografic corespunzător.

(3) Elementele care trebuie verificate în cadrul controalelor în trafic sunt stabilite în anexa I partea A. În cazul în care circumstanțele impun acest lucru, controalele se pot concentra asupra unui element specific.

(4) Fără a aduce atingere articolului 9 alineatul (2), controalele în trafic se efectuează fără discriminare. În special, agenții de control nu fac discriminări pe baza nici unuia din motivele următoare:

a) țara în care a fost înmatriculat vehiculul;

b) țara de reședință a conducătorului auto;

c) țara în care își are sediul întreprinderea;

d) punctul de plecare și de sosire al călătoriei;

e) tipul tahografului: analogic sau digital.

(5) Agenții de control dispun de:

a) o listă a principalelor elemente care trebuie verificate, în conformitate cu anexa I partea A;

b) echipamente de control standard, în conformitate cu anexa II.

(6) În cazul în care, într-un stat membru, în cadrul unui control în trafic al conducătorului unui vehicul înmatriculat într-un alt stat membru se constată că există temeuri pentru a se presupune că au fost comise încălcări care nu pot fi identificate în timpul controlului, din lipsa datelor necesare, autoritățile competente ale statelor membre în cauză își oferă asistență reciprocă pentru a clarifica situația.

#### **Art. 5: Controale concertate**

Statele membre efectuează, cel puțin de șase ori pe an, controale în trafic concertate asupra conducătorilor auto și asupra vehiculelor care intră sub incidența Regulamentului (CE) nr. 561/2006 sau a Regulamentului (UE) nr. 165/2014. În plus, statele membre depun eforturi pentru a organiza controale concertate la sediile întreprinderilor.

Aceste controale concertate se efectuează în același timp de către autoritățile de control a două sau mai multe state membre, fiecare acționând pe propriul teritoriu.

## **Art. 6: Controale la sediile întreprinderilor**

(1) Controalele la sediile întreprinderilor se organizează luându-se în considerare experiența anterioară în ceea ce privește diferitele categorii de transport și de întreprinderi. De asemenea, aceste controale se efectuează și în cazul în care în trafic s-au constatat încălcări grave ale Regulamentului (CE) nr. 561/2006 sau ale Regulamentului (UE) nr. 165/2014 sau ale Directivei 2002/15/CE.

(2) Controalele la sediile întreprinderilor cuprind elementele menționate în anexa I, partea A și partea B.

(3) Agenții de control dispun de:

a) o listă a principalelor elemente care trebuie verificate, în conformitate cu anexa I partea A și B;

b) echipamente de control standard, în conformitate cu anexa II.

(4) În cadrul unui control, agenții de control dintr-un stat membru țin seama de toate informațiile furnizate de organismul de legătură desemnat al unui alt stat membru, în conformitate cu articolul 7 alineatul (1), privind activitățile întreprinderii respective în celălalt stat membru.

(5) În sensul alineatelor (1)-(4), controalele efectuate la sediile autorităților competente, pe baza documentelor sau datelor pertinente furnizate de către întreprinderi la cererea autorităților menționate anterior, au același statut ca și controalele efectuate la sediile întreprinderilor.

## **Art. 7: Legătura intracomunitară**

(1) Statele membre desemnează un organism cu următoarele sarcini:

a) asigurarea coordonării cu organisme echivalente din celelalte state membre în cauză cu privire la acțiunile întreprinse în conformitate cu articolul 5;

b) transmiterea, din doi în doi ani, a unor rapoarte statistice către Comisie în conformitate cu articolul 17 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006;

c) responsabilitatea, în primul rând, de a asista autoritățile competente ale altor state membre, în conformitate cu articolul 4 alineatul (6).

Organismul este reprezentat în cadrul comitetului menționat la articolul 12 alineatul (1).

d) pentru a asigura schimbul de informații cu celelalte state membre în temeiul articolului 8 din prezenta directivă în ceea ce privește aplicarea dispozițiilor naționale de transpunere a prezentei directive și a Directivei 2002/15/CE.

(2) Statele membre informează Comisia cu privire la desemnarea acestui organism, iar Comisia informează celelalte state membre în consecință.

(3) Schimbul de date, de experiență și de informații între statele membre este încurajat în primul rând, dar nu exclusiv, prin intermediul comitetului menționat la articolul 12 alineatul (1) și al oricărui alt organism pe care Comisia îl poate desemna prin acte de punere în aplicare. Respectivul acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare prevăzută la articolul 12 alineatul (2).

## **Art. 8: Schimbul de informații**

(1) Informațiile furnizate bilateral în conformitate cu articolul 22 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 fac, de asemenea, obiectul unui schimb între organismele desemnate notificate Comisiei în conformitate cu articolul 7 din prezenta directivă:

a) cel puțin o dată la șase luni după intrarea în vigoare a prezentei directive;

b) la cererea motivată a unui stat membru în cazuri individuale.

(2) Un stat membru transmite informațiile cerute de către un alt stat membru în temeiul

alineatului (1) litera (b) în termen de 25 de zile lucrătoare de la primirea cererii. Statele membre pot conveni de comun acord asupra unui termen mai scurt. În cazurile urgente sau în cazuri care necesită doar o simplă consultare a evidențelor, precum evidențele unui sistem de clasificare în funcție de gradul de risc, informațiile solicitate se furnizează în termen de trei zile lucrătoare.

În cazul în care statul membru solicitat consideră că cererea este insuficient motivată, acesta informează în acest sens statul membru solicitant în termen de 10 zile lucrătoare de la primirea cererii. Statul membru solicitant trebuie să furnizeze informații suplimentare pentru a-și motiva cererea. În cazul în care statul membru solicitant nu poate furniza informații suplimentare pentru a-și motiva cererea, statul membru solicitat poate respinge cererea.

În cazul în care este dificil sau imposibil să se dea curs unei solicitări de informații sau să se efectueze controale, inspecții sau investigații, statul membru care primește solicitarea informează în acest sens statul membru solicitant în termen de 10 zile lucrătoare de la primirea cererii și prezintă motive care să justifice în mod adecvat dificultatea sau imposibilitatea respectivă. Statele membre implicate poartă discuții pentru a identifica soluții.

În cazul unor întârzieri persistente în furnizarea informațiilor către statul membru pe al cărui teritoriu este detașat lucrătorul, Comisia este informată și ia măsurile necesare.

**(3)** Schimbul de informații prevăzut la prezentul articol este pus în aplicare prin intermediul Sistemului de informare al pieței interne (IMI) instituit prin Regulamentul (UE) nr. 1024/2012 al Parlamentului European și al Consiliului (\*<sup>4</sup>). Acest lucru nu se aplică schimburilor de informații între statele membre prin intermediul unor consultări directe a registrelor electronice naționale menționate la articolul 16 alineatul (5) din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului (\*<sup>5</sup>).

(\*<sup>4</sup>) Regulamentul (UE) nr. 1024/2012 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 octombrie 2012 privind cooperarea administrativă prin intermediul Sistemului de informare al pieței interne și de abrogare a Deciziei 2008/49/CE a Comisiei («Regulamentul IMI») (JO L 316, 14.11.2012, p. 1).

(\*<sup>5</sup>) Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier și de abrogare a Directivei 96/26/CE a Consiliului (JO L 300, 14.11.2009, p. 51).

## **Art. 9: Sistemul de clasificare în funcție de gradul de risc**

**(1)** Statele membre introduc un sistem de clasificare în funcție de gradul de risc pentru întreprinderi pe baza numărului relativ și a gravității încălcărilor Regulamentului (CE) nr. 561/2006 sau ale Regulamentului (UE) nr. 165/2014 sau ale dispozițiilor naționale de transpunere a Directivei 2002/15/CE, comise de fiecare întreprindere.

Până la 2 iunie 2021, Comisia stabilește, prin acte de punere în aplicare, o formulă comună pentru calcularea gradului de risc al unei întreprinderi. Respectiva formulă comună ia în considerare numărul, gravitatea și frecvența încălcărilor și rezultatele controalelor în cazul în care nu au fost detectate încălcări, precum și utilizarea sau nu a tahografului inteligent de către o întreprindere de transport rutier, în conformitate cu capitolul II din Regulamentul (UE) nr. 165/2014, pentru toate vehiculele. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 12 alineatul (2) din prezenta directivă.

**(2)** Întreprinderile clasificate ca prezentând un grad de risc ridicat fac obiectul unor controale mai riguroase și mai frecvente.

**(3)** În anexa III se stabilește o listă inițială a încălcărilor Regulamentului (CE) nr. 561/2006 și



ale Regulamentului (UE) nr. [165/2014](#), precum și gradul de gravitate al acestora.

În scopul stabilirii sau al actualizării gradului de gravitate a încălcărilor Regulamentului (CE) nr. [561/2006](#) sau Regulamentului (UE) nr. [165/2014](#), Comisia este împuternicită să adopte, în conformitate cu articolul 15a din prezenta directivă, acte delegate de modificare a anexei III, pentru a ține cont de evoluțiile în materie de reglementare și de aspectele de siguranță rutieră.

Categoria pentru încălcările cele mai grave ar trebui să includă încălcările în cazul cărora nerespectarea dispozițiilor relevante ale Regulamentelor (CE) nr. [561/2006](#) și (UE) nr. [165/2014](#) creează un risc ridicat de deces sau de vătămare corporală gravă.

(4) Pentru a facilita controalele selective în trafic, datele din sistemul național de clasificare în funcție de gradul de risc sunt accesibile tuturor autorităților de control competente din statul membru în cauză în momentul controlului.

(5) Statele membre pun la dispoziție informațiile din sistemul lor național de clasificare în funcție de gradul de risc, acordând acces direct, prin registrele electronice naționale interoperabile menționate la articolul 16 din Regulamentul (CE) nr. [1071/2009](#), autorităților competente din alte state membre în conformitate cu articolul 16 alineatul (2) din regulamentul respectiv.

#### **Art. 10: Raport**

Până la 1 mai 2009 Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport ce conține o analiză a sancțiunilor prevăzute în legislația statelor membre pentru încălcările grave.

#### **Art. 11: Cele mai bune practici**

(1) Comisia stabilește, prin intermediul actelor de punere în aplicare, linii directoare cu privire la cele mai bune practici în domeniul controlului. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare prevăzută la articolul 12 alineatul (2).

Aceste orientări se publică într-un raport bienal al Comisiei.

(2) Statele membre procedează împreună la organizarea de programe de formare cu privire la cele mai bune practici cel puțin o dată pe an și facilitează schimbul, cel puțin o dată pe an, de angajați din cadrul organismelor de legătură intracomunitară specifice cu omologii acestora din alte state membre.

(3) Comisia stabilește, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, o abordare comună în ceea ce privește înregistrarea și controlul perioadelor în care este desfășurată o altă muncă, conform definiției de la articolul 4 litera (e) din Regulamentul (CE) nr. [561/2006](#), ce include forma înregistrării și situațiile concrete în care se va desfășura, și în ceea ce privește înregistrarea și controlul perioadelor de cel puțin o săptămână în care conducătorul auto nu se află în vehicul și nu poate desfășura activități cu acel vehicul. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 12 alineatul (2) din prezenta directivă.

(4) Statele membre se asigură că agenții de control sunt bine formați pentru executarea atribuțiilor care le revin.

#### **Art. 12: Procedura comitetului**

(1) Comisia este asistată de comitetul instituit în temeiul articolului 42 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. [165/2014](#). Comitetul menționat este un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. [182/2011](#) al Parlamentului European și al Consiliului (\*6).

(\*6) Regulamentul (UE) nr. [182/2011](#) al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

(2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul

(UE) nr. [182/2011](#).

În cazul în care comitetul nu emite un aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. [182/2011](#).

#### **Art. 13: Dispoziții de punere în aplicare**

La cererea unui stat membru sau din proprie inițiativă, Comisia adoptă acte de punere în aplicare în special în următoarele scopuri:

- a) promovarea unei abordări comune cu privire la aplicarea prezentei directive;**
- b) încurajarea coerenței abordărilor între autoritățile de control și a unei interpretări armonizate a Regulamentului (CE) nr. [561/2006](#) între autoritățile de control;**
- c) facilitarea dialogului dintre sectorul transporturilor și autoritățile de control.**

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 12 alineatul (2) din prezenta directivă.

#### **Art. 14: Negocieri cu țări terțe**

Odată cu intrarea în vigoare a prezentei directive, Uniunea deschide negocieri cu țările terțe în cauză în vederea aplicării unor norme echivalente cu cele prevăzute de prezenta directivă.

Până la finalizarea acestor negocieri, statele membre includ în rapoartele lor către Comisie datele cu privire la controalele efectuate asupra vehiculelor din țări terțe, în conformitate cu articolul 17 din Regulamentul (CE) nr. [561/2006](#).

#### **Art. 15: Actualizarea anexelor**

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 15a în ceea ce privește modificarea anexelor I și II în vederea introducerii adaptărilor necesare care să reflecte evoluțiile în materie de bune practici.

#### **Art. 15<sup>a</sup>: Exercițarea delegării de competențe**

(1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol.

(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 9 alineatul (3) și la articolul 15 se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la 1 august 2020. Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cel târziu cu nouă luni înainte de încheierea perioadei de 5 ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.

(3) Delegarea de competențe menționată la articolul 9 alineatul (3) și la articolul 15 poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.

(4) Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare <sup>(\*)</sup>.

(\*) JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

(5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

(6) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 9 alineatul (3) și al articolului 15 intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în

cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

#### **Art. 16: Transpunere**

(1) Statele membre pun în aplicare până la 1 aprilie 2007 actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive. Comisiei îi sunt comunicate de îndată de către statele membre textele respectivelor dispoziții, precum și un tabel de corespondență între aceste dispoziții și prezenta directivă.

Atunci când statele membre adoptă aceste dispoziții, ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

(2) Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

#### **Art. 17: Abrogare**

(1) Directiva [88/599/CE](#) se abrogă.

(2) Trimiterile la directiva abrogată se interpretează ca trimiteri la prezenta directivă.

#### **Art. 18: Intrare în vigoare**

Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.

#### **Art. 19: Destinatari**

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

\_\*\*\*\*\_

Adoptată la Strasburg, 15 martie 2006.

Pentru Parlamentul European

Președintele

**J. BORRELL FONTELLES**

Pentru Consiliu

Președintele

**H. WINKLER**

#### **ANEXA I:**

#### **PARTEA A:**

#### **CONTROALE ÎN TRAFIC**

Controalele în trafic abordează, în general, următoarele aspecte:

(1) duratele de conducere zilnice și săptămânale, pauzele și perioadele de repaus zilnic și săptămânal; de asemenea, foile de înregistrare pentru zilele precedente care trebuie transportate la bordul vehiculului în conformitate cu articolul 36 alineatele (1) și (2) din Regulamentul (UE) nr. [165/2014](#) și/sau datele înregistrate pentru aceeași perioadă pe cardul conducătorului auto și/sau în memoria aparatului de înregistrare în conformitate cu anexa II la prezenta directivă și/sau pe foile imprimate;

(2) pentru perioada menționată la articolul 36 alineatele (1) și (2) din Regulamentul (UE) nr. [165/2014](#), toate cazurile de depășire a vitezei permise a vehiculului, definite ca perioade de peste un minut în care viteza vehiculului este mai mare de 90 km/h pentru vehiculele din categoria N3 sau de 105 km/h pentru vehiculele din categoria M3 (categoriile N3 și M3 astfel cum sunt definite în Directiva [2007/46/CE](#) a Parlamentului European și a Consiliului (\*<sup>8</sup>));

(\*8) [Directiva 2007/46/CE](#) a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directiva-cadru) (JO L 263, 9.10.2007, p. 1).

(3) dacă este cazul, vitezele instantanee atinse de vehicul, astfel cum sunt înregistrate de către aparatul de înregistrare pe o perioadă care nu depășește ultimele 24 de ore de utilizare a vehiculului;

(4) funcționarea corectă a aparatului de înregistrare (determinarea unui posibil abuz asupra aparaturii și/sau a cardului conducătorului auto și/sau a foilor de înregistrare) sau, dacă este cazul, prezența documentelor prevăzute la articolul 16 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. [561/2006](#);

(6) timpul de lucru săptămânal maxim extins de 60 de ore, conform articolului 4 litera (a) din [Directiva 2002/15/CE](#); alt timp de lucru săptămânal, conform articolelor 4 și 5 din [Directiva 2002/15/CE](#), numai în cazul în care tehnologia face posibilă efectuarea unor controale eficiente.

## PARTEA B:

### CONTROALE LA SEDIILE ÎNTREPRINDERILOR

La sediile întreprinderilor se verifică următoarele elemente, pe lângă cele stabilite în partea A:

(1) perioadele săptămânale de repaus și perioadele de conducere a vehiculului dintre aceste perioade de odihnă;

(2) respectarea limitării la două săptămâni a duratei de conducere a vehiculului;

(3) foile de înregistrare, datele și imprimările provenind de la unitatea montată pe vehicul și de pe cardul conducătorului auto.

► (la data 01-Aug-2020 alin. (3) din anexa I, partea 2 abrogat de Art. 2, punctul 13., alin. (B) din [Directiva 1057/15-iul-2020](#) )

(4) Respectarea timpului de lucru săptămânal mediu maxim, a pauzelor și a cerințelor privind munca de noapte, conform articolelor 4, 5 și 7 din [Directiva 2002/15/CE](#).

(5) Respectarea obligațiilor care le revin întreprinderilor în ceea ce privește plata spațiilor de cazare pentru conducătorii auto și organizarea muncii acestora, în conformitate cu articolul 8 alineatele (8) și (8a) din Regulamentul (CE) nr. [561/2006](#).

În cazul în care se constată o încălcare, statele membre pot, dacă este necesar, să verifice responsabilitatea partajată a altor instigatori sau complici din lanțul de transport, cum ar fi expeditorii, agenții de expediție sau contractanții, precum și să verifice dacă dispozițiile contractelor de furnizare de servicii de transport respectă Regulamentele (CE) nr. [561/2006](#) și (UE) nr. [165/2014](#).

### ANEXA II: Echipamentele standard care trebuie să se afle la dispoziția unităților de control

Statele membre se asigură că la dispoziția unităților de control care îndeplinesc atribuțiile menționate în anexa I se pun următoarele echipamente standard:

1. echipamente capabile de descărcarea datelor din unitatea montată pe vehicul și de pe cardul conducătorului auto de pe tahograf, de citirea datelor, analizarea datelor și/sau transmiterea rezultatelor către o bază de date spre analiză;

2. echipamente pentru verificarea foilor de tahograf.

### ANEXA III:

1. Grupe de încălcări ale Regulamentului (CE) nr. [561/2006](#)

Nr.	TEMEIUL JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	GRAVITATE (1)			
			CMGI	IFG	IG	IM
A	Echipaj					
A1	Articolul 5 alineatul (1)	Nerespectarea vârstei minime a conducătorilor auto			X	
B	Perioadele de conducere					
B1	Articolul 6 alineatul (1)	Depășirea duratei de conducere zilnice de 9h dacă posibilitatea de prelungire la 10h nu este permisă	9h < ... < 10h			X
B2			10h < = ... < 11h		X	
B3			11h...< =	X		
B4		Depășirea duratei de conducere zilnice de 9h cu 50 % sau mai mult fără a face pauză sau fără un repaus de cel puțin 4,5 ore	13h30 ...< = și fără pauză/ odihnă	X		
B5		Depășirea duratei prelungite de conducere zilnice de 10h, dacă este permisă prelungirea	10h < ... < 11h			X
B6			11h < = .. < 12h		X	
B7			12h < = ..	X		
B8		Depășirea duratei de conducere zilnice de 10h cu 50 % sau mai mult fără a face pauză sau fără un repaus de cel puțin 4,5 ore	15h < = ... și fără pauză/ odihnă	X		
B9	Articolul 6 alineatul (2)	Depășirea duratei de conducere săptămânale	56h < ... < 60h			X
B10			60h < = ... < 65h		X	
B11			65h < = ... < 70h	X		
B12		Depășirea duratei de conducere săptămânale cu 25 % sau mai mult	70h .< = ..	X		
B13	Articolul 6 alineatul (3)	Depășirea duratei maxime totale de conducere în 2 săptămâni consecutive	90h < ... < 100h			X
B14			100h < = ... < 105h		X	
B15			105h < = ... < 112h30	X		
B16		Depășirea duratei maxime totale de conducere în 2 săptămâni consecutive cu 25 % sau mai mult	112h30 < = ...	X		

C	Pauze						
C1	Articolul 7	Depășirea duratei neîntrerupte de conducere de 4,5 ore înainte de a face pauză	4h30 < ... < 5h				X
C2			5h < = ... < 6h			X	
C3			6h < = ...		X		
D	Perioade de repaus						
D1	Articolul 8 alineatul (2)	Perioadă de repaus zilnic insuficientă, de mai puțin de 11h, dacă perioada redusă de repaus zilnic nu este permisă	10h < = ... < 11h				X
D2			8h30 < = ... < 10h			X	
D3			... < 8h30		X		
D4		Perioadă redusă de repaus zilnic insuficientă de mai puțin de 9h, dacă reducerea este permisă	8h < = < 9h				X
D5			7h < = ... < 8h			X	
D6			.. < . 7h		X		
D7		Perioadă de repaus zilnic împărțită, insuficientă de mai puțin de 3h + 9h	3h + [8h < = ... < 9h]				X
D8			3h + [7h < = ... < 8h]			X	
D9			3h + [. < 7h]		X		
D10	Articolul 8 alineatul (5)	Perioadă de repaus zilnic insuficientă, de mai puțin de 9h, pentru conducere în echipaj	8h < = < 9h				X
D11			7h < = ... < 8h			X	
D12			.. < . 7h		X		
D13	Articolul 8 alineatul (6)	Perioadă redusă de repaus săptămânal insuficientă de mai puțin de 24 h	22h < = ... < 24h				X
D14			20h < = ... < 22h			X	
D15			.. < . 20h		X		
D16		Perioadă de repaus săptămânal insuficientă, de mai puțin de 45 h, dacă perioada redusă de repaus săptămânal nu este permisă	42h < = ... < 45h				X
D17			36h < = ... < 42h			X	
D18			.. < . 36h		X		
D19	Articolul 8 alineatul (6)	Depășirea a 6 perioade consecutive de 24 de ore după perioada precedentă de repaus săptămânal	... < 3h				X
D20			3h . < = .. < 12h			X	
D21			12h . < = ..		X		
E	Derogarea privind regula celor 12 zile						

E1	Articolul 8 alineatul (6a)	Depășirea a 12 perioade consecutive de 24 de ore după perioada precedentă de repaus săptămânal normală	... < 3h				X
E2			3h < = ... < 12h			X	
E3			12h < = ...		X		
E4	Articolul 8 alineatul (6a) litera (b) punctul (ii)	Perioadă de repaus săptămânal luată după 12 perioade consecutive de 24 de ore	65h < ... < = 67h			X	
E5			.. < = . 65h		X		
E6	Articolul 8 alineatul (6a) (d)	Perioadă de conducere între orele 22.00 și 6.00 mai mare de 3 de ore înainte de pauză, dacă vehiculul nu este condus de mai mulți conducători auto	3h .< .. < 4,5h			X	
E7			4,5h ..< = .		X		
F	Organizarea activității						
F1	Articolul 10 alineatul (1)	Legătură între remunerație și distanța parcursă sau cantitatea de mărfuri transportată			X		
F2	Articolul 10 alineatul (2)	Lipsește organizarea activității conducătorului auto sau aceasta este deficientă, conducătorul auto nu a primit instrucțiuni care să îi permită să respecte legislația sau acestea sunt inadecvate			X		
(1)CMGI = cea mai gravă încălcare; IFG = încălcare foarte gravă; IG = încălcare gravă; IM = încălcare minoră.							

## 2. Grupe de încălcări ale Regulamentului (UE) nr. [165/2014](#) al Parlamentului European și al Consiliului (1) (Tahograf)

(1)Regulamentul (UE) nr. [165/2014](#) al Parlamentului European și al Consiliului din 4 februarie 2014 privind tahografele în transportul rutier, de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. [3821/85](#) al Consiliului privind aparatura de înregistrare în transportul rutier și de modificare a Regulamentului (CE) nr. [561/2006](#) al Parlamentului European și al Consiliului privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere (JO L 60, 28.2.2014, p. 1).

Nr.	TEMEIUL JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	GRAVITATE				
			CMGI	IFG	IG	IM	
G	Instalarea tahografului						
G1	Articolul 3 alineatul (1) și articolul 22 alineatul (2)	Lipsa unui tahograf cu omologare de tip care să fie instalat și utilizat (de exemplu: neinstalarea unui tahograf de către de montatori, ateliere sau producători de vehicule aprobați în acest scop de autoritățile competente ale statelor membre, utilizarea unui tahograf fără sigiliile necesare atașate sau înlocuite de către un montator aprobat, un atelier aprobat sau un producător de vehicule aprobat sau utilizarea unui tahograf fără plăcuța de instalare)	X				
H	Utilizarea tahografului, a cardului de conducător auto sau a foii de înregistrare						

H1	Articolul 23 alineatul (1)	Utilizarea unui tahograf care nu a fost inspectat de un atelier aprobat		X		
H2	Articolul 27	Deținerea și/sau utilizarea de către conducătorul auto a mai mult de un singur card de conducător auto propriu		X		
H3		Conducerea cu un card de conducător auto care a fost falsificat (considerată a fi conducere fără card de conducător auto)	X			
H4		Conducerea cu un card de conducător auto fără a fi titularul acestuia (considerată a fi conducere fără card de conducător auto)	X			
H5		Conducerea cu un card de conducător auto care a fost obținut pe baza unor declarații false și/sau documente falsificate (considerată a fi conducere fără card de conducător auto)	X			
H6	Articolul 32 alineatul (1)	Funcționarea necorespunzătoare a tahografului (de exemplu: tahograful nu a fost controlat, calibrat și sigilat corespunzător)		X		
H7	Articolul 32 alineatul (1) și articolul 33 alineatul (1)	Utilizarea necorespunzătoare a tahografului (de exemplu: utilizare abuzivă deliberată, voluntară sau impusă, lipsa instrucțiunilor privind utilizarea corectă etc.)		X		
H8	Articolul 32 alineatul (3)	Utilizarea unui echipament fraudulos capabil să modifice înregistrările tahografului	X			
H9		Falsificarea, ascunderea, suprimarea sau distrugerea datelor înregistrate pe foile de înregistrare sau stocate pe tahograf și/sau pe cardul conducătorului auto și descărcate de pe acestea	X			
H10	Articolul 33 alineatul (2)	Întreprinderea nu ține evidența foilor de înregistrare, a documentelor imprimate și a datelor descărcate		X		
H11		Datele înregistrate și stocate nu sunt disponibile timp de cel puțin un an		X		
H12	Articolul 34 alineatul (1)	Utilizarea incorectă a foilor de înregistrare/cardului de conducător auto		X		
H13		Retragerea neautorizată a foilor de înregistrare sau a cardului de conducător auto, care are un impact asupra înregistrării datelor relevante		X		
H14		Foaie de înregistrare sau card de conducător auto folosite pentru acoperirea unei perioade mai lungi decât cea prevăzută, cu pierderea datelor		X		
H15	Articolul 34 alineatul (2)	Utilizarea unor foi de înregistrare sau a unui card de conducător auto murdare ori		X		



		deteriorate, cu datele ilizibile				
H16	Articolul 34 alineatul (3)	Neutilizarea introducerii manuale când acest lucru este necesar		X		
H17	Articolul 34 alineatul (4)	Nu se utilizează foaia de înregistrare corectă sau cardul de conducător auto se află în dispozitivul de citire necorespunzător (conducere în echipaj)			X	
H18	Articolul 34 alineatul (5)	Utilizarea incorectă a mecanismului de schimbare		X		
I	Punerea la dispoziție a informațiilor					
I1	Articolul 36	Refuză controlul		X		
I2	Articolul 36	Nu poate prezenta înregistrările din ziua curentă și din ultimele 28 de zile		X		
I3		Nu poate prezenta înregistrările de pe cardul de conducător auto, dacă conducătorul auto deține unul		X		
I4	Articolul 36	Nu poate prezenta înregistrările manuale și documentele imprimare din ziua curentă și din ultimele 28 de zile		X		
I5	Articolul 36	Nu poate prezenta cardul de conducător auto, dacă conducătorul auto deține unul		X		
J	Funcționarea necorespunzătoare					
J1	Articolul 37 alineatul (1) și articolul 22 alineatul (1)	Reparația tahografului nu este efectuată de un montator sau atelier aprobat		X		
J2	Articolul 37 alineatul (2)	Conducătorul auto nu marchează toate informațiile necesare pentru intervalele de timp care nu mai sunt înregistrate atunci când tahograful este în pană sau funcționează defectuos		X		

© Uniunea Europeană, <http://eur-lex.europa.eu>. Numai legislația Uniunii Europene publicată pe suport de hârtie în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene este considerată autentică.



UNIUNEA EUROPEANĂ

Proiect co-finantat din Programul Operational Capital Uman 2014-2020



Instrumente Structurale  
2014-2020

## Fondul Social European

### Programul Operational Capital Uman 2014-2020

**Axa prioritara 3: Locuri de munca pentru toti**

**Prioritatea de investitii 10.iii: Imbunatatirea accesului egal la invatarea pe tot parcursul vietii** pentru toate grupurile de varsta intr-un cadru formal, non-formal sau informal, actualizarea cunostintelor, a aptitudinilor si a competentelor fortei de munca si promovarea unor cai de invatare flexibile, inclusiv prin orientare profesionala si prin validarea competentelor dobandite

**Obiectivul specific 3.12.: Imbunatatirea nivelului de cunostinte/ competente/ aptitudini aferente sectoarelor economice/ domeniilor identificate conform SNC si SNCDI ale angajatilor**

**Titlu proiect: TRANS-FORM - Imbunatatirea nivelului de competente ale angajatilor din domeniul distributiei pentru ocuparea sustenabila si de calitate a fortei de munca**

**ID MySMIS: 127802**

**Nr contract finantare: POCU/464/3/12/127802**

**Nr. inregistrare OIRPOSDRU Regiunea Sud-Vest Oltenia: 16287/17.10.2019**

**Acest material a fost realizat de Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR în cadrul proiectului european TRANS-FORM - Îmbunătățirea nivelului de competențe ale angajaților din domeniul distribuției pentru ocuparea sustenabilă și de calitate a forței de muncă.**

**Broșura “Pachetul Mobilitate 1” prezintă principalele reguli europene în transporturile rutiere – actualizate și explicate, urmărind să sprijine întreprinderile în vederea elaborării și introducerii unor programe de învățare la locul de muncă.**

**Transportatorii rutieri români interesați să participe în proiectul European TRANS-FORM – activitatea de sprijinirea IMM-urilor de transport rutier în vederea elaborării și introducerii unor programe de învățare la locul de muncă, sunt invitați să contacteze UNTRR: [roxana.ilie@untrr.ro](mailto:roxana.ilie@untrr.ro)**



UNIUNEA EUROPEANĂ

Proiect co-finanțat din Programul Operațional Capital Uman 2014-2020



### **Fondul Social European**

### **Programul Operațional Capital Uman 2014-2020**

#### **Axa prioritara 3: Locuri de munca pentru toti**

**Prioritatea de investitii** 10.iii: Îmbunătățirea accesului egal la învățarea pe tot parcursul vieții pentru toate grupurile de vârstă într-un cadru formal, non-formal sau informal, actualizarea cunoștințelor, a aptitudinilor și a competențelor forței de muncă și promovarea unor cai de învățare flexibile, inclusiv prin orientare profesională și prin validarea competențelor dobândite

**Obiectivul specific** 3.12.: Îmbunătățirea nivelului de cunoștințe/ competențe/ aptitudini aferente sectoarelor economice/ domeniilor identificate conform SNC și SNCDI ale angajaților

**Titlu proiect:** TRANS-FORM - Îmbunătățirea nivelului de competențe ale angajaților din domeniul distribuției pentru ocuparea sustenabilă și de calitate a forței de muncă

**ID MySMIS:** 127802

**Nr contract finanțare:** POCU/464/3/12/127802

**Nr. înregistrare OIRPOSDRU Regiunea Sud-Vest Oltenia:** 16287/17.10.2019

## **SPRIJIN ACORDAT ÎNTREPRINDERILOR ÎN VEDEREA ELABORĂRII ȘI INTRODUCERII UNOR PROGRAME DE ÎNVĂȚARE LA LOCUL DE MUNCĂ**

În cadrul acestei activități, întreprinderile care îndeplinesc criteriile de eligibilitate vor fi sprijinite pentru introducerea de programe de învățare la locul de muncă.

Activitatea de sprijin se va adresa angajatorilor (doar IMM) care asigură distribuția pentru companii din sectoarele economice cu potențial competitiv (conform SNC - Strategiei Naționale pentru Competitivitate 2014-2020) și în domeniile de specializare inteligentă conform SNCDI - Strategiei Naționale de cercetare, dezvoltare și inovare 2014 – 2020.

În cadrul acestei activități, UNTRR va asigura servicii de suport adaptate la nevoile particulare ale fiecărei întreprinderi în parte.

Pentru mai multe informații:

<https://www.untrr.ro/proiect-ue/trans-form/index.html>

**TRANS-FORM - Îmbunătățirea nivelului de competențe ale angajaților din domeniul distribuției pentru ocuparea sustenabilă și de calitate a forței de muncă - (Cod MySMIS: 127802) cofinanțat din Fondul Social European prin Programul Operațional Capital Uman 2014-2020**

**Proiect co-finanțat din Programul Operațional Capital Uman 2014-2020**

**Data publicării: Mai 2021**

**Editorul materialului: Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR)**

**Conținutul acestui material nu reprezintă în mod obligatoriu poziția oficială a Uniunii Europene sau a Guvernului României.**