



UNIUNEA EUROPEANĂ



Instrumente Structurale
2014-2020

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

Timpii de conducere

– actualizare 2021

Fondul Social European

Programul Operațional Capital Uman 2014-2020

Axa prioritară 3: Locuri de muncă pentru toți

Prioritatea de investiții 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 căi 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

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România

Adresa: Str. Ienăchiță Văcărescu, nr. 60, București 040157, Sector 4, România

Tel: +40-21-336.77.88

Fax: +40-21-335.48.25; +40-21-337.48.53

E-mail: office@untrr.ro

www.untrr.ro



Uniunea Națională
a Transportatorilor Rutieri din România

Timpii de conducere – actualizare 2021

Ediție revizuită
Versiunea 3,
2021

© Această ediție
a fost realizată de
Uniunea Națională a
Transportatorilor Rutieri
din România pe baza
primei ediții a broșurii
realizate de Asociația
Transportatorilor din
Danemarca (ITD).

Simboluri



Durata de
conducere



Pauză



Perioada de
odihnă



Alți timpi
de muncă



Perioadă de
disponibilitate

Simbolurile corespund
celor utilizate în
tahograful digital

Cuprins

▶ Cuvânt înainte	4
▶ Norme legislative privind timpii de conducere	
Ce sunt regulile referitoare la timpii de conducere?	5
De ce există reguli privind timpii de conducere?	6
Cum sunt puse în aplicare aceste reguli?	7
Cine este responsabil?	8
Controale	10
Sanțiuni	12
▶ Timpii de conducere	
Durata de conducere zilnică	13
Durata de conducere săptămânală	14
Conducerea în echipaj	16
▶ Pauzele	
Pauzele	17

▶ **Repaus**

Repaus	18
Exemple de timpi de conducere și odihnă în 24 de ore	20
Perioada de repaus săptămânal	21
Regula celor 12 zile	24
Repausul săptămânal normal nu se poate face la bordul vehiculului	25
Deplasarea la/de la vehicul	28
Ordonarea întreruperii unei pauze sau a unei perioade de repaus zilnic sau săptămânal	29
Derogare: regula de feribot	30

▶ Situații neprevăzute - cazuri de forță majoră	32
---	----

▶ **Altă muncă**

Altă muncă	34
------------------	----

▶ **Perioade de disponibilitate**

Perioade de disponibilitate	36
-----------------------------------	----

▶ **Tahograf**

Ce este tahograful?	37
Sanctiuni	40
Cardul companiei și cardul conducătorului auto	43

▶ **Sfaturi utile**

Sfaturi utile pentru conducătorii auto	45
Sfaturi utile pentru întreprinderea de transport	46

▶ Excepții de la aplicarea regulilor	47
Legislație referitoare la timpii de conducere	50

Cuvânt înainte

4

Norme legislative privind timpii de conducere

Acest ghid oferă o sinteză a celor mai importante prevederi intrate în vigoare prin Pachetul Mobilitate 1 începând din 20 august 2020, iar conducătorul auto a dobândit un rol de prim rang în acest sector. În consecință, profesia de conducător auto de vehicule pentru transport de marfă sau de persoane este reglementată de o serie de legi și norme care adesea pot părea complicate, neclare sau greu de respectat.

Pentru a face mai ușor de înțeles cerințele privitoare la perioadele/timpii de conducere și de odihnă, Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) publică acest ghid cu reglementări și instrucțiuni specifice.

Acest ghid oferă o sinteză a celor mai importante prevederi în vigoare din 20 august 2020, referitoare la perioadele de conducere, de repaus și la pauzele care trebuie respectate de către conducătorii auto ce asigură transportul rutier de mărfuri sau de călători.

Scopul acestui ghid este să vă ajute să înțelegeți implicațiile regulilor privind timpii de conducere asupra activităților zilnice la locul de muncă, fie că sunteți firmă de transport rutier, un angajat la sediul acesteia sau șofer profesionist.

Cu speranța că ne-am atins acest scop, vă dorim drum bun, în siguranță și cu folos!

Echipa UNTRR

Str. Ienăchiță Văcărescu nr. 60, sector 4, București

Ce sunt regulile referitoare la timpii de conducere?

În vederea armonizării condițiilor de concurență între modurile de transport terestru, și a îmbunătățirii condițiilor de lucru și a siguranței rutiere, perioadele de conducere, de odihnă și pauzele care trebuie respectate de către conducătorii auto profesioniști sunt reglementate printr-un set de acte juridice comune pentru toate țările din Uniunea Europeană (UE).

Acestea se aplică transportului rutier de mărfuri cu vehicule a căror masă maximă autorizată depășește 3,5 tone¹ și transportului rutier de persoane cu vehicule care sunt construite sau amenajate pentru a transporta mai mult de nouă persoane (inclusiv conducătorul auto).

De asemenea, Comisia Economică pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite a stabilit un set de reguli, care conține prevederi armonizate în mare măsură cu regulile UE, printr-un tratat cu titlul "Acord european privind munca echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale" (A.E.T.R.).

¹ de la 1 iulie 2026, aceste reguli se aplică și operațiunilor de transport internațional cu vehicule a căror masă maximă autorizată depășește 2,5 tone

De ce există reguli privind timpii de conducere?

Regulile privind timpii de conducere și de repaus au trei obiective principale:

- armonizarea condițiilor de concurență între modurile de transport terestru, în special în ceea ce privește sectorul rutier
- îmbunătățirea condițiilor de lucru al conducătorilor auto prin asigurarea unui echilibru între muncă și viață personală
- îmbunătățirea siguranței rutiere, prin limitarea orelor de condus și, în consecință, reducerea oboselii la volan

Unde se aplică aceste reguli?

Regulile Uniunii Europene privind timpii de conducere se aplică în toate țările membre ale UE și în Norvegia, Islanda, Elveția și Liechtenstein și Marea Britanie.

Acordul AETR se aplică în toate țările care au ratificat tratatul, dar dacă o țară este și parte la AETR și membră a UE, regulile Uniunii Europene au întâietate.

Lista actelor juridice de interes pentru timpii de conducere și de repaus se găsește la pagina 50.

Cum sunt puse în aplicare aceste reguli?

Toate vehiculele înmatriculate în statele membre UE care intră sub incidența regulilor europene privind timpii de conducere trebuie să fie echipate cu tahograf², un echipament care înregistrează și salvează date privind operarea acestor vehicule. Echipamentele care se folosesc pe vehiculele în trafic internațional variază de la tahografe analogice până la tahografe inteligente de generația a doua, iar progresul tehnic este foarte rapid, pentru a se asigura o aplicare corectă a regulilor și a se combate fraudă în utilizarea echipamentelor. Astfel:

- Tahografele digitale au înlocuit pe cele analogice, devenind obligatorii pentru toate vehiculele înmatriculate după data de 1 mai 2006, cu înregistrarea automată a datelor pe cardurile tahograf.
- Tahografele digitale inteligente sunt obligatorii pentru toate vehiculele înmatriculate după 15 iunie 2019. Ele înregistrează automat începutul și finalul călătoriei, dar și localizarea la fiecare a treia oră intermediară de condus, generând și un raport de viteză. Echipamentul permite accesul de la distanță al autorităților de control la unele date din tahograf, permițând controlul “în mers”.
- Toate vehiculele înmatriculate pentru prima dată trebuie să fie echipate cu tahograf inteligent de generația a doua înainte de 21 august 2023.

- Toate vehiculele care fac transport internațional, inclusiv cele echipate cu tahograf analogic și cele echipate cu tahograf digital, trebuie echipate cu tahograf inteligent de generația a doua înainte de 31 decembrie 2024.
- Vehiculele care sunt deja echipate cu tahograf inteligent trebuie echipate cu unul de generația a doua înainte de 20 august 2025.

În cazul în care un vehicul este oprit pentru verificări în trafic, autoritatea competentă verifică timpii de conducere și de odihnă pentru ziua în curs și ultimele 28 de zile³.

Întreprinderile de transport păstrează, în ordine cronologică și într-o formă lizibilă, foile de înregistrare, precum și documentele imprimare, și datele descărcate de pe cardurile de conducător auto, timp de cel puțin un an după ce au fost folosite și pun la dispoziția conducătorilor auto interesați copii, la cererea acestora.

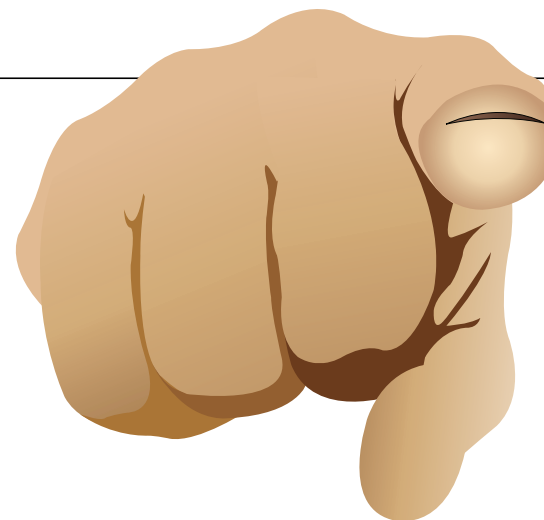
² Descriere sumară la pagina 37

³ Începând cu 31 decembrie 2024 conducătorul auto trebuie să prezinte, la cererea unui agent de control autorizat orice informație înregistrată manual și orice document imprimat în timpul zilei în curs și pe parcursul celor 56 de zile precedente.

Cine este responsabil?

Respectarea regulilor privind perioadele de conducere, de repaus și pauzele este o obligație comună a tuturor celor implicați în actul de transport.

Operatorul de transport rutier trebuie să se asigure că regulile privind perioadele de conducere, de repaus și pauzele sunt cunoscute și respectate de către conducătorii auto și că datele privind înregistrările sunt descărcate și stocate în mod corect. În același timp, partenerii întreprinderii de transport (exportatorii, expeditorii, operatorii din turism, furnizorii principali de transport, subcontractanții și agenții) care utilizează serviciile conducătorilor auto se asigură că orarele de transport convenite prin contract nu instigă conducătorul auto la încălcarea regulilor.



În general, întreprinderea de transport răspunde pentru încălcările comise de către conducătorii săi auto, chiar dacă aceste încălcări au fost comise în afară României. Totuși, autoritățile de control iau în considerare orice dovadă care stabilește că întreprinderea de transport nu poate fi obligată să răspundă pentru încălcarea comisă. Deci conducătorul auto este, la rândul său, responsabil personal pentru orice încălcare a regulilor privind perioadele de conducere, de repaus și pauzele.

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 regulilor privind perioadele de conducere, de repaus și pauzele.

Întreprinderile de transport 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 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 reduce.

Încălcarea acestor reguli poate avea consecințe grave cum ar fi amenzi mari și pierderea licenței.

Practica generală în U.E. este ca întreprinderea/operatorul de transport rutier să fie sancționată cu o amendă semnificativ mai mare decât cea prevăzută pentru conducătorul auto.

Controale

10

Norme legislative privind timpii de conducere

Controalele în trafic abordează, în general, următoarele aspecte:

- duratele de conducere zilnice și săptămânale, pauzele și perioadele de repaus zilnic și săptămânal pentru ziua în curs și cele 28 de zile precedente⁴;
- 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 N3⁵ sau de 105 km/h pentru vehiculele din categoria M3⁶ pentru ziua în curs și cele 28 de zile precedente⁷;
- 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;
- 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 tabelului de serviciu și copiei orarului de serviciu;
- timpul de lucru săptămânal maxim extins de 60 de ore, sau alt timp de lucru săptămânal, numai în cazul în care tehnologia face posibilă efectuarea unor controale eficiente

⁴ Începând cu 31 decembrie 2024: ziua în curs și cele 56 de zile precedente

⁵ Vehicule destinate transportului de mărfuri având o masă maximă ce depășește 12 tone

⁶ Vehicule destinate transportului de persoane, care au, în afara locului conducătorului, mai mult de opt locuri pe scaune și o masă maximă ce depășește 5 tone

⁷ Începând cu 31 decembrie 2024: ziua în curs și cele 56 de zile precedente

La sediile întreprinderilor se verifică următoarele elemente, pe lângă cele de mai sus:

- perioadele săptămânale de repaus și perioadele de conducere a vehiculului dintre aceste perioade de odihnă;
- respectarea duratei de conducere a vehiculului cumulată la două săptămâni;
- foile de înregistrare, datele și imprimările provenind de la unitatea montată pe vehicul și de pe cardul conducătorului auto;
- respectarea timpului de lucru săptămânal mediu maxim (48 ore/săptămâna în ultimele patru luni), a pauzelor și a cerințelor privind munca de noapte;
- respectarea obligațiilor care le revin întreprinderilor în ceea ce privește plata spațiilor de cazare pentru conducătorii auto și organizarea muncii acestora.

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 regulile.

Sanctiuni

12

Norme legislative privind timpul de conducere

Statele membre adoptă regimul sancțiunilor care se aplică în cazul nerespectării regulilor privind duratele de conducere zilnice și săptămânale, pauzele și perioadele de repaus zilnic și săptămânal și iau toate măsurile necesare pentru a asigura aplicarea acestora.

Sanctiunile trebuie să fie efective și proporționale cu gravitatea încălcărilor, cu efect de descurajare și nediscriminatorii. Nicio încălcare a acestor reguli nu atrage mai mult de o sancțiune sau de o procedură.

Atunci când un stat membru deschide o procedură sau aplică o sancțiune pentru o anumită încălcare, el îi furnizează conducătorului auto dovada scrisă corespunzătoare. 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 regulilor nu poate să mai atragă o a doua procedură sau o a doua sancțiune. Conducătorul auto prezintă această dovadă la cerere.

Pentru a rezolva cazurile în care un stat membru consideră că s-a comis o încălcare a regulilor privind duratele de conducere, pauzele și perioadele de repaus, 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.

Timpii de conducere

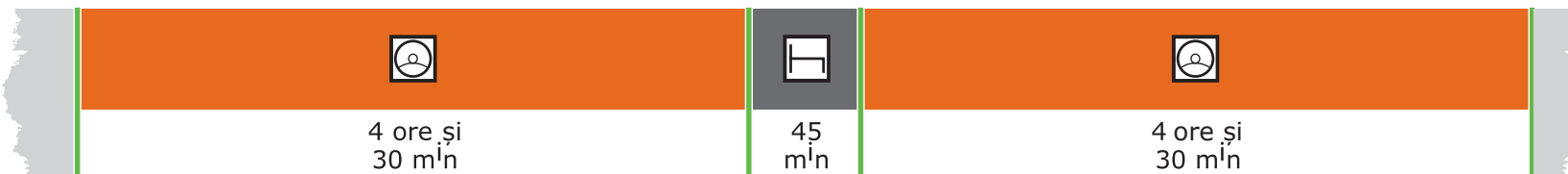
Prezentăm, în cele ce urmează, definițiile din legislație, pe care le ilustrăm cu exemple, pentru o mai bună înțelegere a regulilor privind duratele de conducere zilnice și săptămânale, pauzele și perioadele de repaus zilnic și săptămânal.

“durată de conducere”: durata activității de conducere înregistrată manual sau (semi) automat de tahograf. Duratele de conducere zilnice și săptămânale cuprind toate duratele de conducere înregistrate pe teritoriul UE sau în afara acestuia.

Durată zilnică de conducere

“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 perioadă de repaus zilnic și o perioadă de repaus săptămânal. Ca regulă, durata de conducere zilnică este de cel mult nouă ore. Totuși, durata de conducere zilnică poate fi prelungită la maximum zece ore de două ori pe parcursul săptămânii.

Durata de conducere zilnică de 9 ore

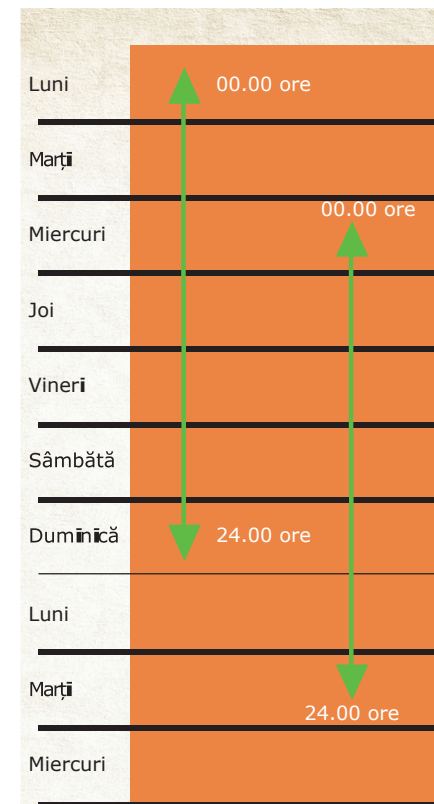


Durata de conducere zilnică de 10 ore



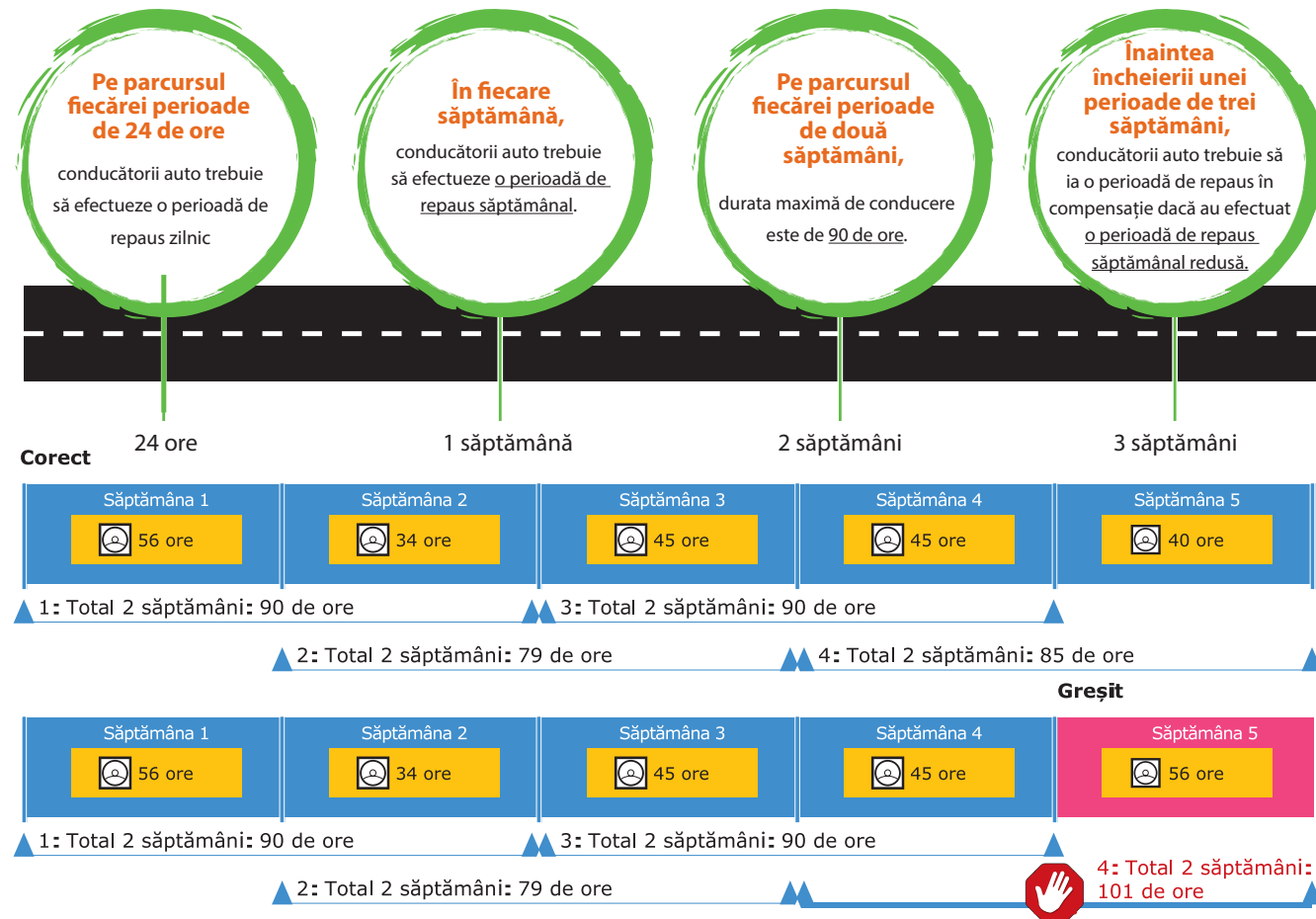
Durata de conducere săptămânală

“**săptămână**”: perioada cuprinsă între ora 00.00 a zilei de luni și ora 24.00 a zilei de duminică. Se acceptă ca această definiție să includă, de asemenea, conducerea autovehiculului dintre perioadele de repaus săptămânal și perioadele de repaus zilnic sau dintre două perioade de repaus săptămânal. De exemplu de miercuri ora 00.00 până marți ora 24.00.



“durată de conducere săptămânală”:
durata de conducere totală, acumulată în timpul unei săptămâni. Aceasta nu depășește cincizeci și șase de ore și nici nu generează o depășire a duratei maxime de lucru săptămânale. Durata de conducere totală acumulată nu trebuie să depășească nouăzeci de ore pe parcursul a două săptămâni consecutive.

RECAPITULARE

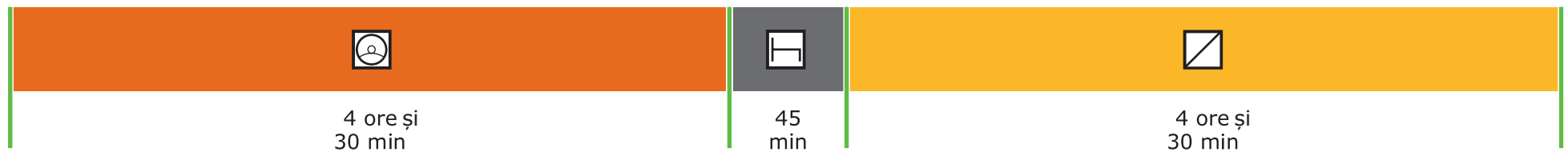


Conducerea în echipaj

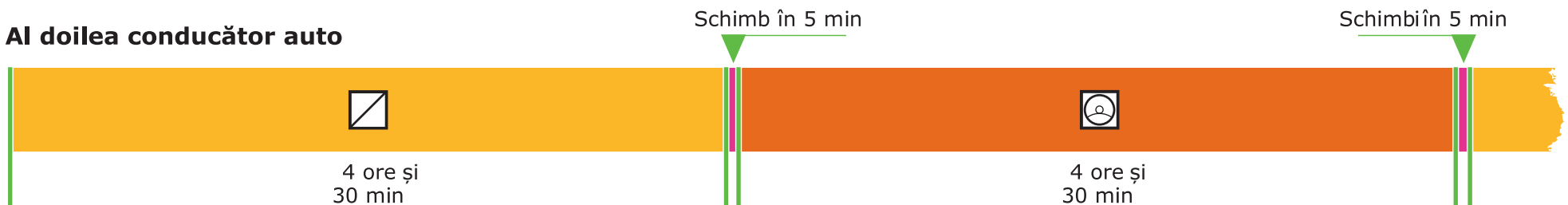
16

“**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. Prezența altui/altor conducători auto este facultativă pe parcursul primei ore de conducere în echipaj, dar ea este obligatorie pentru restul perioadei.

Primul conducător auto



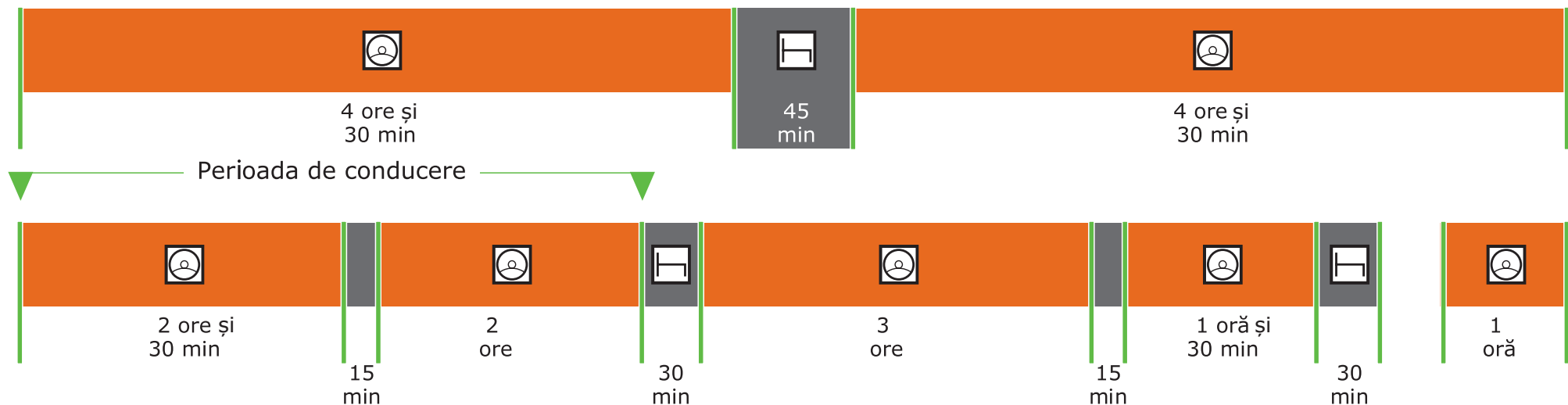
Al doilea conducător auto



Pauzele

“**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. 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 de patru ore și jumătate.

Un conducător auto care face parte dintr-un echipaj poate să ia o pauză de 45 de minute la bordul unui vehicul în mișcare condus de un alt conducător auto, cu condiția ca persoana care face pauză să nu fie implicată în asistarea celei care conduce vehiculul. Pauza poate fi mai lungă dacă se efectuează în afara vehiculului.



Repaus

“**repaus**”: orice perioadă neîntreruptă pe parcursul căreia conducătorul auto poate dispune liber de timpul său.

“**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. 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. În mod normal, aceasta nu poate fi întreruptă .



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. Diferența dintre orele efectuate ca repaus zilnic redus și cele 11 ore de repaus zilnic normal nu se compensează.

Un conducător auto nu poate efectua mai mult de trei perioade de repaus zilnic reduse între două perioade de repaus săptămânal. Prin derogare, 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.

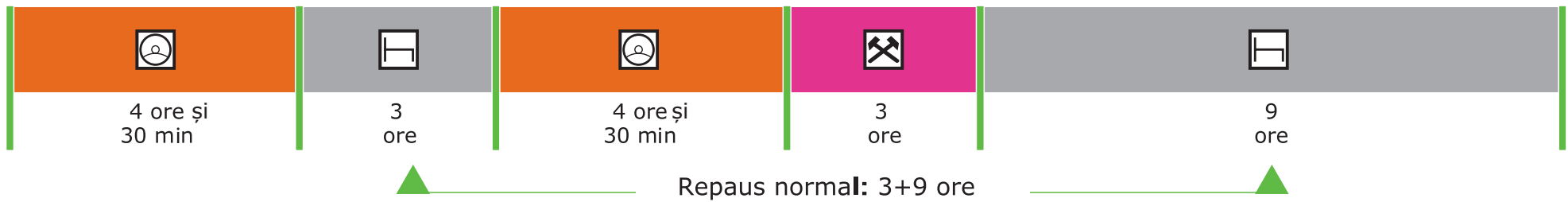
Ziua de lucru începe la	Ora la care trebuie să înceapă, cel mai târziu, perioada de repaus zilnic	
	9 ore	11 ore
00	15	13
01	16	14
02	17	15
03	18	16
04	19	17
05	20	18
06	21	19
07	22	20
08	23	21
09	24	22
10	01	23
11	02	24
12	03	01
13	04	02
14	05	03
15	06	04
16	07	05
17	08	06
18	09	07
19	10	08
20	11	09
21	12	10
22	13	11
23	14	12
24	15	13

Exemple de timpi de conducere și odihnă în 24 de ore

Exemplul 1



Exemplul 2



Exemplul 3



Perioada de repaus săptămânal

“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;

În oricare două săptămâni consecutive, un conducător auto trebuie să efectueze cel puțin:

- două perioade de repaus săptămânal normale; sau
- 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, 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. Derogarea se aplică doar dacă 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.

Tot prin derogare, un conducător auto care asigură un singur serviciu ocazional de transport internațional de persoane, poate amâna perioada de repaus săptămânal cu cel mult 12 perioade consecutive de 24 de ore care urmează unei perioade de repaus săptămânal normale










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

În cazul în care au fost efectuate consecutiv două perioade de repaus săptămânal reduse, următoarea perioadă de repaus săptămânal este precedată de o perioadă de repaus luată drept compensație pentru cele două perioade de repaus săptămânal reduse.

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.

Dacă perioada de repaus săptămânal începe pe parcursul unei săptămâni și se continuă în săptămâna următoare, perioada de repaus poate fi alipită oricăreia dintre aceste săptămâni, dar nu la amândouă.

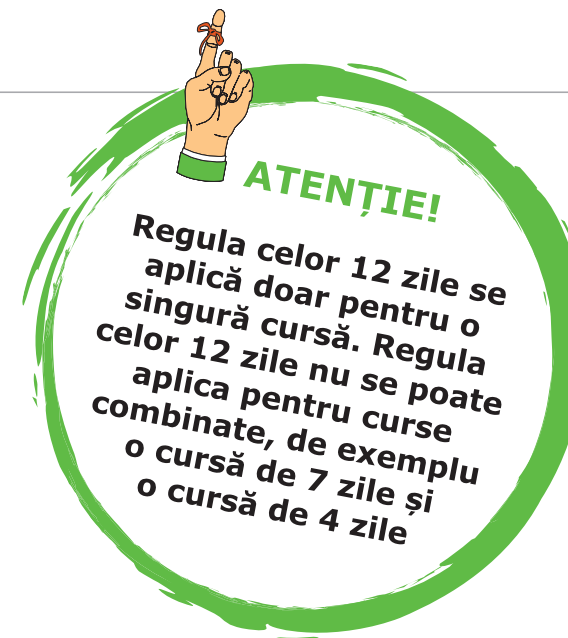
Exemplul 3 O perioadă de repaus săptămânal redusă și una de repaus săptămânal normală (săptămâna 4 se întoarce acasă, unde va recupera 21 de ore din săptămâna 1 și 21 de ore din săptămâna 3)

1							2							3							4							5							6							7							8						
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	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D
h 24						h 45						h 24						h 42 (sapt. 1 + sapt. 3) + 45						h 24						h 45						h 24						h 42 (sapt. 5 + sapt. 7) + 45													
																																																							
																																																							
																																																							

Regula celor 12 zile

precedente, cu următoarele condiții:

- serviciul durează cel puțin 24 de ore consecutive într-o țară UE sau o țară terță în care se aplică prezentele reguli, alta decât cea în care a început serviciul;
- după cele 12 zile, conducătorul auto ia:
 - fie două perioade de repaus săptămânal normale (2x45 ore);
 - fie o perioadă de repaus săptămânal normală și o perioadă de repaus săptămânal redusă de cel puțin 24 de ore (45+24 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;



- vehiculul este echipat cu tahograf digital; și
- 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 fiecare perioadă de conducere se reduce la trei ore.

Repausul săptămânal normal nu se poate face la bordul vehiculului

Perioadele de repaus săptămânal normal 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, permițând intimitate suficientă. Acest spațiu poate fi de exemplu un hotel, motel, apartament închiriat sau reședință privată. Eventualele costuri de cazare în exteriorul vehiculului sunt suportate de către angajator.



Perioadele de repaus zilnic și perioadele de repaus săptămânal reduse pot fi efectuate la bordul vehiculului, cu condiția ca acesta să fie dotat cu cabină de dormit corespunzătoare.

Conducătorii auto nu sunt obligați să prezinte dovezi asupra locului unde și-au efectuat repausul săptămânal normal și nu vor putea fi sancționați decât dacă sunt găsiți în vehicul în timpul repausului săptămânal normal de către agenții de control.

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.









În cazul în care conducătorul auto a efectuat două perioade de repaus săptămânal reduse consecutive în străinătate, 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 (deci la trei săptămâni).

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.

Explicație:

Angajatorul este obligat să-și organizeze activitatea astfel încât să-i ofere conducătorului auto posibilitatea de a se întoarce să-și petreacă perioadele de repaus "acasă" (la sediul firmei sau la reședința personală). Dacă nu alege unul din aceste locuri, angajatorul poate să aleagă soluția cea mai convenabilă, dar trebuie să aibă dovada prin care angajatul este invitat dar refuză să opteze pentru una sau alta dintre posibilități. Dovada poate fi un e-mail, înregistrări din tahograf, tabelul de serviciu, bilete de transport sau dovada că angajatul a călătorit cu un microbuz pus la dispoziție de angajator.

Exemplul 5 O perioadă de repaus săptămânal normală și una de repaus săptămânal redusă (săptămâna 4 se întoarce acasă, unde va recupera 21 de ore din săptămâna 2)

1							2							3							4							5							6							7							8						
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	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D
h 45							h 24							h 45							h 21 (sapt. 2) + 45							h 45							h 24							h 45							h 42 (sapt. 5 + sapt. 7) + 45						
																																																							

Conducătorul auto nu este obligat să prezinte dovezi despre locul unde și-a petrecut perioadele de repaus. Această prevedere stabilește o obligație de natură organizațională pentru angajator, combinată cu obligația de a păstra la sediu dovezile îndeplinirii acesteia, pentru a le prezenta autorităților competente din statul de stabilire sau din alte state membre UE. Angajatorul nu este scutit de această obligație, chiar dacă angajatul a semnat în avans o declarație că nu dorește să se întoarcă "acasă".

Dacă angajatul decide să-și petreacă repausul săptămânal normal în altă parte, nici acesta nici angajatorul nu trebuie să prezinte dovezi asupra locului respectiv.

Exemplu: un conducător auto polonez cu reședința în Slovacia, angajat al unei companii cu sediul în Polonia, face transport între Franța și Spania. Angajatorul trebuie să organizeze activitatea astfel încât să-i ofere acestuia posibilitatea să se întoarcă fie în Polonia fie în Slovacia. Totuși, dacă conducătorul auto decide să-și petreacă repausul săptămânal normal în Italia, după acest repaus, acesta se va întoarce la locul unde muncește (Franța sau Spania).

Deplasarea la/de la vehicul

28

Repaus



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. Timpul în care conducătorul auto se află pe un feribot sau în tren și are acces la o cabină de dormit sau la o cușetă se consideră repaus sau pauză, după caz.

Ordonarea întreruperii unei pauze sau a unei perioade de repaus zilnic sau săptămânal

Atunci când conducătorul auto efectuează un repaus sau o pauză, i se poate solicita în anumite circumstanțe sau situații de urgență, să își mute vehiculul. De exemplu, un polițist sau un oficial vamal pot ordona mutarea vehiculului.

Acest gen de întreruperi ale pauzelor sau perioadelor de repaus ale unui conducător auto trebuie să fie înregistrate manual de conducătorul auto respectiv, menționând pe versoul raportului de activitate imprimat al zilei respective sau pe versoul diagramei tahograf cauza pentru care perioada de repaus sau de pauză a fost întreruptă.

De asemenea, oficialul care a ordonat deplasarea vehiculului trebuie să semneze pe raportul imprimat sau pe diagrama tahografului.

Exemplu de repaus întrerupt



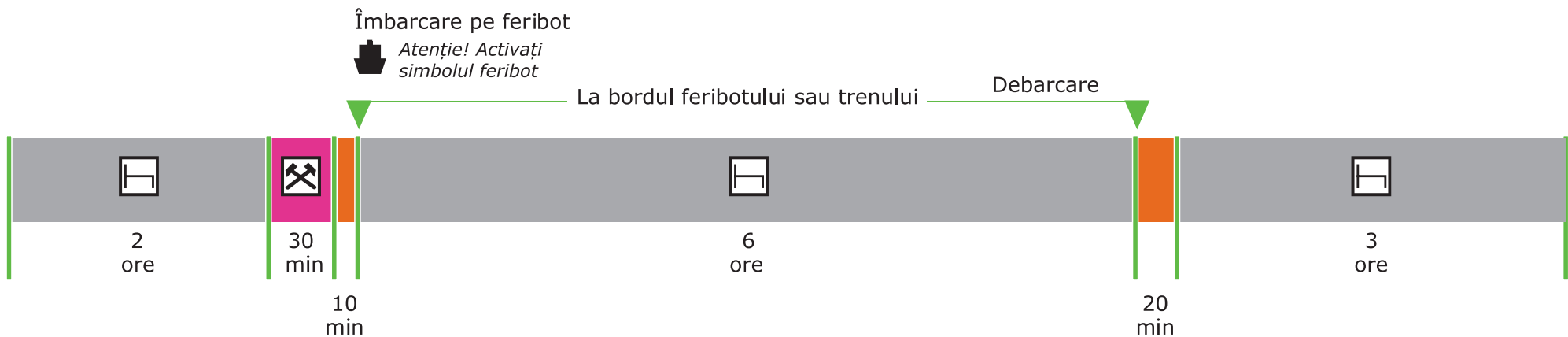
NU UITAȚI INSTRUCȚIUNILE!

Derogare: regula de feribot

30

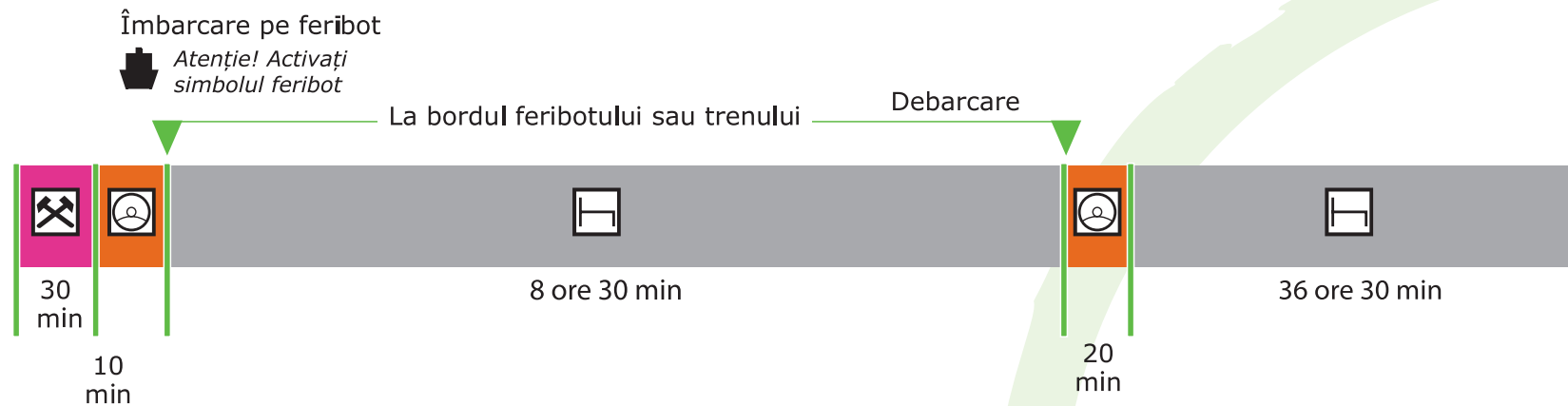
Repaus

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 de cel mult două ori de alte activități a căror durată totală nu depășește o oră (îmbarcare și debarcare). 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:

- durata programată a deplasării este de minimum opt ore; și
- conducătorul auto care acces la o cabină de dormit pe feribot sau în tren.
- **conducătorul auto nu poate efectua restul de repaus săptămânal normal la bordul vehiculului.**



Situații neprevăzute - cazuri de forță majoră

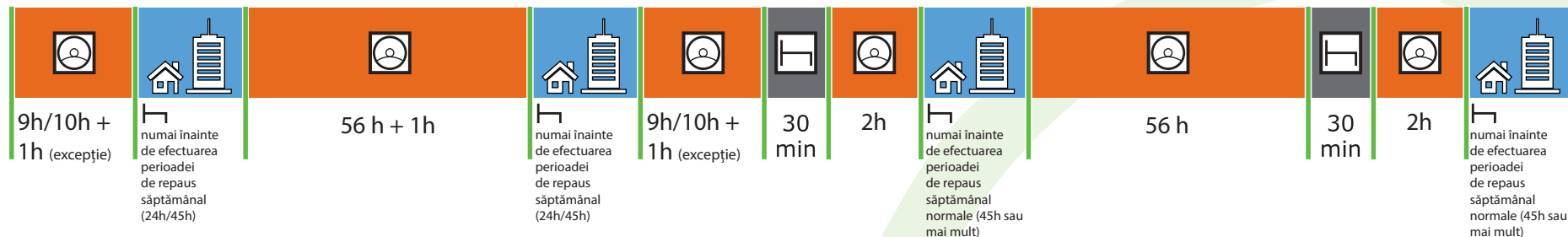
1. În caz de forță majoră, conducătorul auto poate depăși durata maximă de conducere pentru a da posibilitatea vehiculului să ajungă la un loc de oprire corespunzător, doar în măsura necesară pentru a se garanta siguranța persoanelor, a vehiculului sau a încărcăturii acestuia, și fără a se periclita prin aceasta siguranța rutieră.

Două exemple pentru cazuri în care un conducător auto poate invoca forță majoră:

- conducătorul auto a planificat să își ia perioada de repaus într-o zonă de repaus sigură dar, în momentul în care ajunge acolo, nu există locuri disponibile. Pentru a-și asigura propria siguranță cât și a încărcăturii, el trebuie să conducă în continuare până la următoarea zonă de repaus sigură;
- conducătorul auto e obligat în mod neașteptat să stea la rând, cum ar fi în cazul unui accident rutier. Drept urmare, conducătorul auto poate fi împiedicat de la întreruperea timpului de conducere pentru a efectua o perioadă de pauză sau repaus până în momentul în care ajunge la o zonă de repaus corespunzătoare.

2. În circumstanțe excepționale, conducătorul auto poate depăși cu maximum o oră durata de conducere zilnică și săptămânală 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.

3. În circumstanțe excepționale, conducătorul auto poate depăși cu maximum două ore durata de conducere zilnică și săptămânală, 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.



Indiferent de derogare, timpul total de conducere pe două săptămâni consecutive nu va depăși 90 de ore.

Pentru fiecare derogare, 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.

Altă muncă

“**altă muncă**”: orice activitate, cu excepția conducerii auto, definită ca timp de lucru, inclusiv orice activitate desfășurată pentru același sau un alt angajator din sectorul transportului sau din alt sector;

Timpul de lucru include, cu precădere:

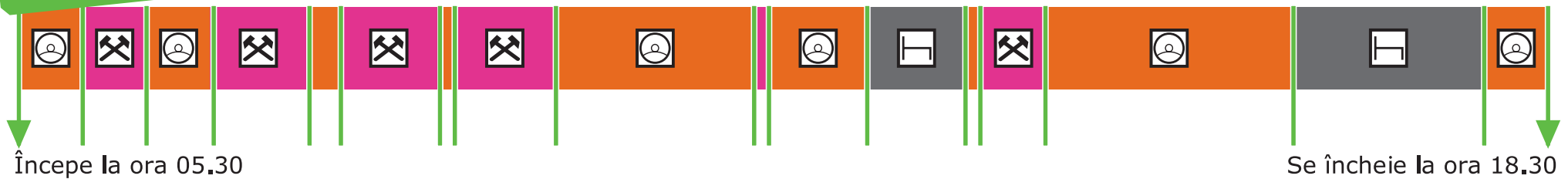
- conducerea autovehiculului; încărcarea și descărcarea; ajutorul acordat pasagerilor la urcarea și coborârea din vehicul; curățenia și întreținerea tehnică; toate celelalte activități vizând asigurarea siguranței vehiculului, a încărcăturii sale și a pasagerilor sau îndeplinirea obligațiilor legale 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.; precum și
- 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;
- 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.



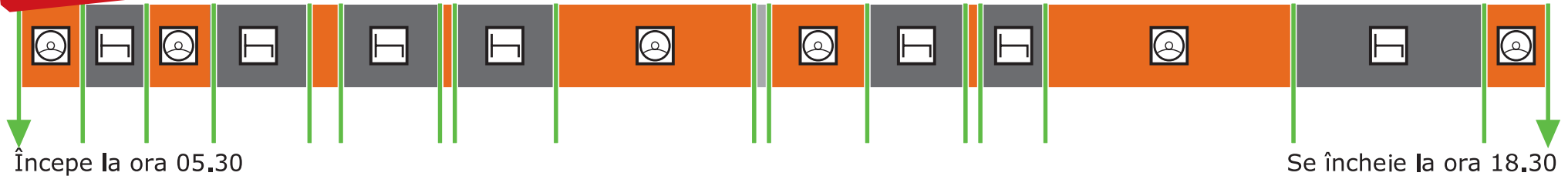
Poate fi tentantă înregistrarea activității de "altă muncă", ca perioadă de pauză sau perioadă de repaus. Acest lucru este, însă, ilegal iar conducătorul auto pune în pericol siguranța rutieră dacă nu efectuează perioadele de repaus și pauzele adecvate. Se poate determina relativ ușor dacă un conducător auto își înregistrează corect ziua de muncă. Un model de conducere "îndoielnic" va produce un raport imprimat cu multe pauze mici în timpul zilei de muncă – însă fără pictogramele roz indicând "altă muncă".



Corect



"Îndoielnic"



Perioade de disponibilitate

36

Perioade de disponibilitate

“**perioada de disponibilitate**” (timp la dispoziție): perioadele, altele decât cele de pauză sau de repaus, în timpul cărora conducătorului auto 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 conducătorul auto 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 conducătorii auto, 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 conducătorii auto care conduc vehiculul în echipă, perioada petrecută stând lângă șofer sau în cușetă în timp ce vehiculul este în mișcare;

Ce este tahograful?

Tahograful înseamnă echipamentele 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 lor, și detalii privind anumite perioade de activitate ale conducătorilor lor auto.

Tahograful digital înregistrează următoarele date:

- distanța parcursă și viteza vehiculului;
- măsurarea timpului;
- puncte de poziție (la locul de începere a zilei de lucru; la fiecare trei ore de durată cumulată de conducere; și la locul de încheiere a zilei de lucru);
- identitatea conducătorului auto;
- activitatea conducătorului auto;
- date privind controlul, calibrarea și repararea tahografului, inclusiv identitatea atelierului;
- evenimente și anomalii.

Vehiculele echipate cu un tahograf inteligent sunt conectate la un serviciu de poziționare bazat pe un sistem de navigație prin satelit. Tahograful digital inteligent înregistrează în mod automat poziția 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 membru⁸;



- de fiecare dată când vehiculul desfășoară activități de încărcare sau descărcare⁹ ;
- la fiecare trei ore de durată cumulată de conducere; și
- locul de încheiere a zilei de lucru;
- dacă vehiculul a fost utilizat pentru transportul de mărfuri sau de persoane¹⁰

În cazul în care tahograful instalat nu are capacitatea de a înregistra trecerea frontierelor și activitățile suplimentare menționate, acestea se înregistrează manual.

Vehiculele echipate cu un tahograf inteligent pot fi controlate fără să fie oprite în trafic, prin comunicare la distanță cu dispozitivul de control al autorităților competente. Comunicarea 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, precum și atelierelor, în măsura în care este necesar pentru verificarea bunei funcționări a tahografului.

Tahografele fac obiectul unei inspecții periodice efectuate o dată la doi ani și se calibrează o dată la șase ani, doar de atelierelor autorizate de autoritățile competente.

⁸ Înregistrare obligatorie din 21 august 2022

⁹ Înregistrare obligatorie din 21 august 2022

¹⁰ Înregistrare obligatorie din 21 august 2022

Sigiliul tahografului se îndepărtează sau se rupe doar:

- de către montatori sau ateliere aprobate de autoritățile competente, sau de către agenții de control formați și 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;

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.

Sanctiuni

Statele membre adoptă regimul sancțiunilor care se aplică în cazul nerespectării dispozițiilor privind timpii de conducere și de odihnă și utilizarea tahografului (inclusiv regulile AETR) și iau toate măsurile necesare pentru a asigura aplicarea acestora într-un mod efectiv, proporțional și cu efect de descurajare. Sancțiunile sunt aplicate fiecărui actor din lanțul de transport sau mai multora, după caz: companie, conducător auto, atelier.

În România, sancțiunile fac obiectul Ordonanței nr. 37 din 7 august 2007, modificată și completată cu Ordonanța de Urgență nr. 221 din 30 decembrie 2020. Acest cadru legal clasifică încălcările dispozițiilor privind timpii de conducere și de odihnă și utilizarea tahografului (inclusiv regulile AETR) astfel:

A. Deosebit de grave, care se sancționează cu amendă de 9.000-12.000 RON

Exemple¹:

- utilizarea altei cartele tahografice decât a celei emise conducătorului auto;
- 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;
- 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. Foarte grave, care se sancționează cu amendă de 4.000-6.000 RON

Exemple:

- diminuarea cu mai mult de 4 ore a repausului săptămânal redus;

¹ Din motive de spațiu tipografic, lista exemplurilor este sumară. Lista completă poate fi accesată pe site-ul UNTRR, www.untrr.ro.

- 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. 561/2006;
- depășirea a 6 perioade consecutive de 24 de ore după perioada precedentă de repaus săptămânal cu 12 ore sau mai mult;

C. Grave, care se sancționează cu avertisment sau cu amendă de 600 - 4000 RON

Exemple:

- neintroducerea/neînregistrarea manuală a datelor atunci când acest lucru se impune;
- ora înregistrată de echipamentul/aparatura de înregistrare nu corespunde cu ora oficială a țării în care este înmatriculat vehiculul;
- nerepararea echipamentului/aparaturii de înregistrare pe parcursul cursei, dacă au trecut mai mult de 7 zile de la constatarea defecțiunii;
- lipsa semnăturii conducătorului auto de pe raportul imprimat de tahograful digital.

D. Minore, care se sancționează cu avertisment sau cu amendă de la 250 - 500 RON

Exemple:

- depășirea cu până la 0,5 ore a duratei maxime de conducere neîntreruptă;
- diminuarea cu până la 3 ore a repausului săptămânal normal;

- simbolul țării nu este introdus în echipamentul/aparatura de înregistrare.
- depășirea a 6 perioade consecutive de 24 ore după perioada precedentă de repaus săptămânal, cu până la 3 ore;

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.

Atentie!

Încălcărilor menționate constituie **contravenții**, dacă acestea nu au fost săvârșite în astfel de condiții încât să fie încadrate potrivit **legii penale!**

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, **suplimentar** față de sancțiunea cu amendă se va aplica și **sancțiunea imobilizării vehiculului** până la îndeplinirea condițiilor de legalitate pentru continuarea transportului.

Pentru mai multe informații intrați pe **www.untrr.ro**, secțiunea **Pachet Mobilitate 1**

Cardul companiei și cardul conducătorului auto

În prezent, majoritatea vehiculelor de transport marfă sunt echipate cu tahografe digitale. Pentru a se permite efectuarea verificărilor privind respectarea regulilor referitoare la timpii de conducere, compania și conducătorul auto trebuie să fie conectați la tahograf ori de câte ori vehiculul este utilizat. Acest lucru se realizează prin intermediul cardului companiei și cardului conducătorului auto. Fiecare card este unic, dar toate cardurile sunt interoperabile.

Cardurile companiei sunt emise pentru transportator sau compania care utilizează vehiculul. Acestea sunt utilizate pentru a se asigura că datele din tahograf sunt înregistrate ca aparținând companiei respective. Întreprinderile/ operatorii de transport rutier au obligația de a descărca și stoca la sediu, cel mai târziu la fiecare 28 de zile¹¹, datele din cartelele tahografice ale conducătorilor auto, iar datele din tahografele digitale ale vehiculelor pe care le utilizează, cel mai târziu la fiecare 90 de zile.

Cardurile conducătorilor auto sunt emise personal acestora și trebuie să fie întotdeauna citite de tahograf înainte de începerea transportului. La intervale de maximum 28 de zile¹², datele conducătorului auto trebuie descărcate și stocate pe un server central la sediul companiei prin intermediul cardului conducătorului auto. În cazul în care datele sunt transferate după expirarea acestui interval, datele vechi se pot suprapune și nu vor putea fi identificate la nicio verificare ulterioară.

¹¹ Începând cu 31 decembrie 2024: ziua în curs și cele 56 de zile precedente

¹² Începând cu 31 decembrie 2024: ziua în curs și cele 56 de zile precedente

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.

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. Astfel, 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.



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.

Sfaturi utile pentru conducătorii auto

1. Respectați regulile!
2. Învățați cum să utilizați tahograful și familiarizați-vă cu meniul acestuia, având în vedere că operațiunile incorect introduse în tahograf sunt urmate de amenzi.
3. Setați tahograful corect pentru a fi sigur că fiecare activitate este corect înregistrată.
4. Înțelegeți simbolurile: de exemplu, simbolul "pauză" trebuie utilizat exclusiv pentru pauze, concediu anual sau medical, niciodată pentru "altă muncă".
5. Urmăriți avertizările tahografului care semnalează când trebuie să efectuați perioadele de pauză sau repaus.
6. Introduceți datele proprii aferente ultimelor 28 de zile¹³, având în vedere că aceste date sunt stocate pe cardurile conducătorilor auto sau pe diagrama tahografului.
7. Introduceți codul de țară la începutul și la sfârșitul zilei lor de lucru.
8. Luați o pauză de 45 minute cel mai târziu după 4 ore și 30 de minute de condus neîntrerupt. Puteți diviza pauza în 15 + 30 minute (niciodată altfel!) în intervalul celor 4h30 de conducere.
9. Efectuați în întregime perioada de repaus zilnic în decurs de 24 de ore din momentul în care ați început ziua de lucru
10. Înregistrați manual orice abatere justificată de la reguli, dacă tahograful nu este capabil să facă înregistrarea în mod automat

¹³ Începând cu 31 decembrie 2024: ziua în curs și cele 56 de zile precedente

Sfaturi utile pentru întreprinderea de transport

46

Sfaturi utile pentru întreprinderea de transport

1. Respectați regulile și legislația în vigoare, ca să nu fiți amendați sau chiar să vă pierdeți licența! Responsabilitatea respectării reglementărilor privind duratele de conducere zilnice și săptămânale, pauzele și perioadele de repaus zilnic și săptămânal revine întreprinderii, chiar și pentru angajații săi.
2. Respectați regulile privind timpul de lucru săptămânal mediu maxim (48 ore pe săptămână în ultimele patru luni), a pauzelor și a cerințelor privind munca de noapte;
3. Respectați obligațiile care vă revin în ceea ce privește plata spațiilor de cazare pentru conducătorii auto și organizarea muncii acestora (întoarcerea la patru/trei săptămâni);
4. Echipați-vă conducătorii auto cu cunoștințele și priceperea necesare pentru ca și ei să respecte regulile.
5. Asigurați-vă că dispuneți de mijloacele tehnice pentru a fi în legătură permanentă cu conducătorul auto și cu tahograful vehiculului pe care acesta îl conduce.
6. Descărcați datele privind vehiculul la intervale de maximum 90 de zile și pe cele privind conducătorul auto la intervale de maximum 28 de zile¹⁴
7. Nu remunerați conducătorii auto salariați sau care sunt puși la dispoziția dvs. 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 regulilor privind duratele de conducere zilnice și săptămânale maxime, pauzele minime și perioadele de repaus zilnic și săptămânal și în ceea ce privește poziționarea prin intermediul tahografelor.
8. Asigurați-vă că partenerii dvs. din lanțul de transport (cum ar fi expeditorii, agenții de expediție sau contractanții) înțeleg că sunt responsabili sau complici dacă, prin dispozițiile contractelor de furnizare de servicii de transport, instigă la încălcarea regulilor.

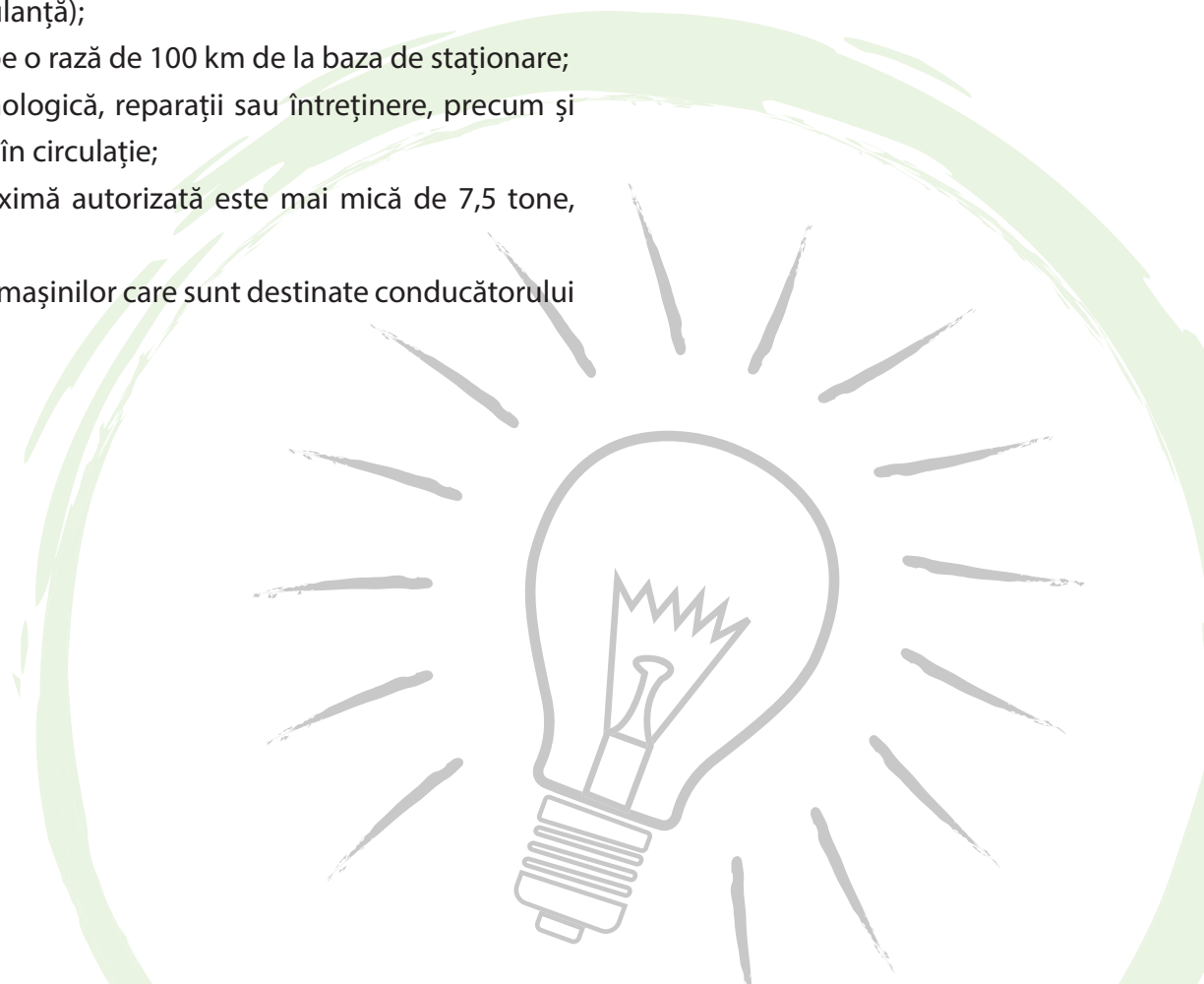
¹⁴ Începând cu 31 decembrie 2024: ziua în curs și cele 56 de zile precedente

Excepții de la aplicarea regulilor

Regulile privind duratele de conducere zilnice și săptămânale, pauzele și perioadele de repaus zilnic și săptămânal nu se aplică transportului rutier efectuat de:

- vehicule utilizate pentru transportul de călători prin servicii regulate, traseul liniei nedepășind 50 km;
- vehicule a căror viteză maximă autorizată este mai mică de 40 km/h;
- 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;
- vehicule, inclusiv cele utilizate pentru transportul necomercial de ajutor umanitar, utilizate în situații de urgență sau în operațiuni de salvare;

- vehicule specializate folosite în misiuni medicale (ambulanță);
- vehicule specializate pentru depanări care acționează pe o rază de 100 km de la baza de staționare;
- vehicule de încercări rutiere pentru îmbunătățire tehnologică, reparații sau întreținere, precum și vehicule noi sau transformate care nu au fost încă puse în circulație;
- vehicule sau combinații de vehicule a căror masă maximă autorizată este mai mică de 7,5 tone, utilizate pentru:
 - transportul materialelor, al echipamentelor sau al mașinilor care sunt destinate conducătorului auto în exercitarea profesiei sale, sau



- 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;
- vehiculele, inclusiv vehicule cu remorcă sau semiremorcă, a căror masă maximă autorizată este mai mare de 2,5 tone, dar mai mică de 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;
- 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.

Legislație referitoare la timpii de conducere

- 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 (CE) 561/2006 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
- Regulamentul (UE) 165/2014 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

- 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
- Directiva 2002/15 a Parlamentului European și a Consiliului privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier;
- Acordul european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale (AETR), încheiat la Geneva, la 1 iulie 1970.



UNIUNEA EUROPEANĂ



Instrumente Structurale
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

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.



Uniunea Națională
a Transportatorilor Rutieri din România