

DECLARAȚIE DE DECLINARE A RESPONSABILITĂȚII: 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.

I. Întoarcerea unui conducător auto

1. Cum trebuie înțeleși și aplicați termenii „loc de reședință”, „centru operațional” și „locul normal de staționare al conducătorului auto”? Ce se întâmplă atunci când o societate are sedii în mai multe state membre sau în afara UE?

Articolul 8 alineatul (8a)

În conformitate cu articolul 26 alineatul (2) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014 și articolul 8 alineatul (2) din Regulamentul (CE) 1071/2009, „locul de reședință” ar trebui înțeles ca 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 și profesional. Cu toate acestea, în cazul unui conducător auto ale cărui legături de ordin profesional se află într-un loc diferit de cele de ordin personal, care desfășoară activități de transport în diferite state membre și care, în consecință, poate locui, pe rând, în diferite locuri situate în diferite state membre, locul de reședință al unui astfel de conducător auto ar trebui considerat ca fiind locul legăturilor sale de ordin personal, cu condiția ca persoana în cauză să se întoarcă în mod regulat acolo, de exemplu din motive familiale.

Termenul „centru operațional” nu este definit în legislația UE privind transportul rutier. Conform articolului 8 alineatul (8a), „centrul operațional” unde conducătorul auto trebuie să se poată întoarce este locul său normal de staționare și anume, locul în care este organizată activitatea sa, locul unde începe perioada sa de repaus săptămânal și în care se întoarce în mod regulat, de pe teritoriul statului membru în care se află sediul real și stabil al angajatorului său, în sensul articolului 3 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul (UE) nr. 1071/2009. Condițiile referitoare la un sediu real și stabil al operatorilor de transport rutier sunt stabilite la articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 1071/2009. Acestea prevăd, printre altele, ca întreprinderea aibă un sediu 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.

Dacă întreprinderea are sedii în mai multe state membre, în conformitate cu cerințele prevăzute la articolul 5 din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009, conducătorul auto ar trebui să se întoarcă la centrul operațional unde se află locul său normal de staționare. Dacă întreprinderea este stabilită în afara UE, centrul operațional poate fi situat în țara terță care, în sensul regulamentului, poate fi doar Elveția sau o parte la acordul SEE din afara UE, în conformitate cu articolul 2 alineatul (2) litera (b).

2. Pentru ce perioadă este necesar ca întreprinderea de transport să țină evidențele în care documentează că a organizat activitatea conducătorului auto în așa fel încât acesta să poată reveni fie la locul de reședință, fie la centrul operațional al întreprinderii?

Articolul 8 alineatul (8a)

În temeiul articolului 33 alineatul (2) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014, înregistrările tahografelor trebuie să fie păstrate de întreprindere timp de cel puțin un an de la utilizare. Evidențele timpului de lucru trebuie păstrate timp de cel puțin doi ani, în conformitate cu articolul 9 litera (b) din Directiva 2002/15/CE. Aceste evidențe ar trebui să includă documentația privind organizarea întoarcerii conducătorului auto, întrucât această obligație va fi supusă, cel târziu începând din 2 februarie 2022, verificărilor la sediul întreprinderii în conformitate cu partea B din anexa I la Directiva 2006/22/CE, așa cum a fost modificată prin Directiva 2020/1057.

3. Obligația de întoarcere „acasă” a conducătorului auto se aplică vehiculelor închiriate dintr-un alt stat membru și conducătorilor auto care efectuează transport de călători?

Articolul 8 alineatul (8a)

Regulamentul (CE) nr. 561/2006, în special articolul 8 alineatul (8a), care reglementează relațiile dintre conducătorii auto angajați și angajatori în ceea ce privește organizarea întoarcerii „acasă” a conducătorului auto, se aplică transportului rutier de mărfuri sau de călători, indiferent dacă vehiculele sunt închiriate sau deținute de angajator sau dacă sunt destinate transportului de călători sau de mărfuri.

4. Ce se înțelege prin „perioadă de repaus săptămânal normală de peste 45 de ore luată în compensație” pe care un conducător auto trebuie să o ia după ce a efectuat două perioade de repaus săptămânal reduse în două săptămâni consecutive în conformitate cu articolul 8 alineatul (8a), al doilea paragraf? Când ar trebui să înceapă repausul de compensare?

Articolul 8 alineatul (8a)

După două perioade de repaus săptămânal reduse efectuate în două săptămâni consecutive în afara statului membru de stabilire în conformitate cu articolul 8 alineatul (6), conducătorul auto trebuie să se poată întoarce pentru a efectua o perioadă de repaus săptămânal normală de cel puțin 45 de ore. În conformitate cu articolul 8 alineatul (6b), această perioadă de repaus săptămânal normală trebuie precedată de o perioadă de repaus luată drept compensație pentru cele două perioade de repaus săptămânal reduse efectuate în cele două săptămâni precedente. De exemplu, un conducător auto își poate lua următoarele perioade de repaus:

Săptămâna 1: 24 de ore

Săptămâna 2: 25 de ore

Săptămâna 3: 21 + 20 + 45 de ore, unde 21 de ore reprezintă o compensație pentru săptămâna 1 și 20 de ore reprezintă o compensație pentru săptămâna 2.

Repausul săptămânal normal efectuat în săptămâna 3 trebuie să înceapă cel târziu până la încheierea a șase perioade de 24 de ore de la sfârșitul perioadei de repaus săptămânal anterioare (6x24h), conform cerințelor articolului 8 alineatul (6). Aceasta înseamnă că compensația pentru cele două perioade de repaus săptămânal reduse anterioare trebuie efectuată înainte de sfârșitul perioadei respective de 6x24 de ore, când trebuie să înceapă repausul săptămânal normal.

II. Interdicția de a efectua o perioadă de repaus săptămânal normală în cabina vehiculului

5. Poate un conducător auto care desfășoară o activitate independentă să efectueze perioada de repaus săptămânal normală în vehicul?

Articolul 8 alineatul (8)

În general, Regulamentul (CE) nr. 561/2006 se aplică tuturor conducătorilor auto, indiferent dacă sunt angajați sau independenți, care sunt implicați în operațiuni de transport cu vehicule care intră în domeniul de aplicare al regulamentului. Aceasta include interdicția de a efectua o perioadă de repaus săptămânal normală în cabina vehiculului. Acest lucru este justificat de obiectivul de a preveni oboseala conducătorilor auto (angajați sau independenți) și de a elimina riscurile pentru siguranța rutieră.

Este adevărat că o parte dintre dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 561/2006 nu se aplică conducătorilor auto care desfășoară activități independente – de exemplu articolul 8 alineatul (8a), care reglementează relațiile dintre conducătorii auto angajați și angajatori în ceea ce privește organizarea întoarcerii „acasă” a conducătorilor auto (a se vedea Î4). Totuși, acest lucru nu se aplică interdicției de a efectua o perioadă de repaus săptămânal normală în cabina vehiculului. În acest caz, costurile de cazare în exteriorul vehiculului ar trebui suportate de conducătorul auto care desfășoară activități independente.

III. Perioadele de repaus săptămânal și zilnic reduse

6. Un conducător auto efectuează două perioade de repaus săptămânal reduse consecutive (2 x 24 de ore) în afara statului membru de stabilire. Când conducătorul auto se întoarce acasă, acesta primește o compensație (2 x 21 de ore) și o perioadă de repaus săptămânal normală (45 de ore). După întoarcerea acasă, conducătorul auto trebuie să efectueze perioada de repaus zilnic (9 sau 11 ore) în conformitate cu articolul 8 alineatul (2), înainte ca acesta să poată începe perioada de repaus de compensare și perioada de repaus săptămânal normală?

Articolul 8 alineatul (6)

Obiectivul articolului 8 alineatele (6) și (6b) este de a-i permite conducătorului auto implicat în operațiuni de transport internațional pe distanțe lungi să ajungă acasă pentru a beneficia de o perioadă de repaus mai lungă, constând într-o perioadă de repaus săptămânal normală de cel puțin 45 de ore și o perioadă de compensare pentru două perioade de repaus săptămânal reduse care ar fi putut fi efectuate în două săptămâni precedente.

Fără a se aduce atingere articolului 8 alineatul (2), potrivit căruia perioada de repaus zilnic pe care un conducător auto trebuie să o efectueze la fiecare perioadă de 24 de ore de la sfârșitul unei perioade de repaus zilnic sau săptămânal anterioare poate fi prelungită pentru a efectua o perioadă de repaus săptămânal normală sau o perioadă de repaus săptămânal redusă, aceste dispoziții sunt totuși în conformitate cu articolul 8 alineatul (3).

Aceasta înseamnă că, chiar dacă articolul 8 alineatul (3) nu menționează în mod expres această posibilitate, acesta se aplică și situației în care perioada de repaus săptămânal normală este luată împreună cu perioadele de compensare pentru perioadele de repaus săptămânal reduse anterioare.

7. Poate un conducător auto să efectueze mai mult de două perioade de repaus săptămânal reduse în perioada de referință de patru săptămâni prevăzută la articolul 8 alineatul (6) al treilea paragraf? Trebuie compensate toate perioadele de repaus săptămânal reduse?

Articolul 8 alineatul (6)

Articolul 8 alineatul (6) specifică faptul că:

„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”,

și că:

„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.”

Termenul „cel puțin” înseamnă că un conducător auto poate efectua mai multe perioade de repaus săptămânal decât minimul necesar în perioadele de referință de două sau patru săptămâni.

Articolul 8 alineatul (6) permite, în anumite condiții, să se efectueze două perioade de repaus săptămânal reduse în două săptămâni consecutive. Cu toate acestea, nimic nu împiedică conducătorul auto să efectueze alte perioade de repaus de 24 de ore sau mai lungi în aceste două săptămâni consecutive.

Atunci când pe o perioadă de referință de patru săptămâni un conducător auto efectuează mai mult de două perioade de repaus săptămânal reduse, nu este obligatoriu ca perioadele suplimentare de repaus săptămânal reduse să fie compensate. Pe de altă parte, acestea nu au niciun efect asupra obligației de compensare pentru cele două perioade de repaus săptămânal reduse, astfel cum se prevede la articolul 8 alineatul (6b). În cazul a mai mult de două perioade de repaus săptămânal reduse, perioada de repaus săptămânal redusă efectuată cel mai aproape de termenul-limită prevăzut de șase perioade de 24 de ore de la sfârșitul perioadei de repaus săptămânal anterioare, prevăzute la articolul 8 alineatul (6), ar trebui considerată ca fiind perioada de repaus săptămânal redusă care ar trebui compensată.

De exemplu, într-o perioadă de patru săptămâni consecutive, un conducător auto poate efectua perioadele minime de repaus săptămânal necesare în combinație cu perioade de repaus suplimentare în următoarea ordine:

Săptămâna 1: 45 de ore (de exemplu, sâmbătă-luni)

Săptămâna 2: 24 de ore (cel târziu: duminică-luni)

Săptămâna 3: 24 de ore (de exemplu, miercuri-joi) și 27 de ore (cel târziu: duminică-luni)

Săptămâna 4: 21+18 (vineri-sâmbătă) +45 de ore (cel târziu: duminică-marți) [perioadele de repaus de 21 de ore și 18 ore reprezintă compensații pentru două perioade de repaus săptămânal reduse efectuate în săptămânile 2 și 3 (duminică-luni), în conformitate cu articolul 8 alineatul (6b), în timp ce nu este obligatoriu ca perioada de repaus suplimentară efectuată în săptămâna 3 (miercuri-joi) să fie compensată].

8. Poate conducătorul auto să își petreacă perioada de repaus zilnic și perioada de repaus săptămânal redusă la bordul vehiculului?

Articolul 8

Conform articolului 8 alineatul (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 anterioare nu pot fi efectuate la bordul vehiculului. Aceasta înseamnă, în schimb, că un conducător auto poate să aleagă să își petreacă perioada de repaus zilnic și/sau perioada de repaus săptămânal redusă în vehicul.

Articolul 4 litera (f) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 definește termenul „repaus” ca orice perioadă neîntreruptă pe parcursul căreia conducătorul auto poate dispune liber de timpul său. Din această definiție este clar că o perioadă de repaus zilnic sau o perioadă de repaus săptămânal redusă poate fi efectuată în vehicul numai atunci când acesta este staționar, deoarece este singura circumstanță care îi permite conducătorului auto să dispună liber de timpul său.

În plus, articolul 8 alineatul (8) prevede ca perioada de repaus săptămânal normală și orice perioadă de repaus săptămânală de mai mult de 45 de ore să fie luate într-un spațiu de cazare corespunzător și adaptat genului conducătorului, cu spații de dormit și instalații sanitare adecvate. După cum s-a explicat în considerentul 13 din Regulamentul (UE) 2020/1054, acest lucru este necesar pentru a se asigura că „conducătorii auto beneficiază de condiții de odihnă adecvate”. Același principiu se aplică perioadelor de repaus zilnic și săptămânal reduse, care pot fi efectuate astfel la bordul vehiculului numai atunci când dispune de spații de dormit adecvate. Acesta este în concordanță cu obiectivele generale privind asigurarea unor condiții de muncă adecvate conducătorilor auto și îmbunătățirea siguranței rutiere.

IV. Depășirea în mod excepțional a duratei de conducere

9. În temeiul articolului 12 al doilea și al treilea paragraf, un conducător 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. Dacă durata de conducere zilnică acumulată a conducătorului auto este mai mică decât perioada maximă permisă, acesta poate folosi derogarea de la articolul 8 alineatul (2) fără a fi nevoie să depășească durata de conducere zilnică sau săptămânală? Dacă, în urma utilizării acestei derogări, un conducător auto își începe perioada de repaus săptămânal mai târziu decât la încheierea a șase perioade de 24 de ore de la sfârșitul perioadei de repaus săptămânal anterioare, acest lucru reprezintă o încălcare a regulamentului?

Articolul 12

Obiectivul derogării este de a-i permite conducătorului auto ca, în circumstanțe excepționale, să își petreacă în continuare perioada de repaus săptămânal „acasă” (adică la locul de reședință al conducătorului auto sau în centrul operațional al angajatorului), și nu într-un loc care se află la o distanță de până la 2 ore de mers cu mașina față de „casă”. Permite derogarea de la limitările duratei de conducere [articolul 6 alineatele (1) și (2)] și/sau de la obligația de a efectua o perioadă de repaus zilnic în termen de 24 de ore de la sfârșitul perioadei de repaus anterioare [articolul 8 alineatul (2)]. Uneori, un conducător

auto va trebui să se abată atât de la articolul 6 alineatul (1) și (2), cât și de la articolul 8 alineatul (2), dar nu neapărat. În alte ocazii în care, de exemplu, conducătorul auto poate conduce cu 1 sau 2 ore mai mult fără a depăși durata maximă zilnică de conducere de 9 sau 10 ore prevăzută la articolul 6 alineatul (1) și durata maximă săptămânală de conducere de 56 de ore prevăzută la articolul 6 alineatul (2), derogarea va fi limitată la articolul 8 alineatul (2).

Cu toate acestea, articolul 12 nu îi permite conducătorului auto să deroge de la obligația de a începe o perioadă de repaus săptămânal cel târziu la încheierea a șase perioade de 24 de ore de la sfârșitul perioadei de repaus săptămânal anterioare, așa cum se prevede la articolul 8 alineatul (6), al doilea paragraf. Prin urmare, derogarea trebuie utilizată cu atenție.

De exemplu, dacă un conducător auto și-a încheiat perioada de repaus săptămânal anterioară la ora 8 dimineața luni, acesta trebuie să înceapă următoarea perioadă de repaus săptămânal la ora 8 dimineața duminică. Dacă sâmbătă (a șasea perioadă de lucru de 24 de ore), un conducător auto a început să conducă la ora 8 dimineața și a condus 12 ore (10 ore permise + maximum 2 ore sub derogare), luând toate pauzele necesare (2 ore în total în acest exemplu), acesta ar putea ajunge „acasă” sâmbătă în jurul orei 22:00. Acest lucru i-ar permite conducătorului auto să își înceapă perioada de repaus săptămânal în perioada de timp prevăzută la articolul 8 alineatul (6).

10. Cum ar trebui înțeleasă derogarea de la articolul 8 alineatul (2) prevăzută la articolul 12, al doilea și al treilea paragraf? Este posibil ca perioada de repaus zilnic să fie redusă pentru o perioadă stabilită (1 sau 2 ore), care să fie compensată până la sfârșitul celei de-a treia săptămâni următoare săptămânii în cauză?

Articolul 8 alineatul (2) și articolul 12

Articolul 8 alineatul (2) îi impune conducătorului auto să își ia o perioadă de repaus zilnic (de cel puțin 9 ore pentru o perioadă de repaus redusă sau de cel puțin 11 ore pentru o perioadă de repaus normală) în termen de 24 de ore de la sfârșitul perioadei de repaus zilnic sau săptămânal anterioare.

Derogarea prevăzută la articolul 12 nu permite scurtarea unei perioade de repaus zilnic. Cu toate acestea, derogarea poate duce la o situație în care, din cauza unui durate de conducere prelungite (cu 1-2 ore) necesare pentru a ajunge „acasă” din circumstanțe excepționale, conducătorul auto nu va putea să efectueze perioada de repaus zilnic într-o perioadă de 24 de ore după sfârșitul perioadei de repaus zilnic sau săptămânal anterioare, așa cum cere articolul 8 alineatul (2). În acest caz, perioada de repaus zilnic ar urma și trebuie să fie efectuată, fără a fi redusă, după perioada de 24 de ore de la sfârșitul perioadei de repaus zilnic anterioare, prin derogare de la articolul 8 alineatul (2). O astfel de perioadă de repaus zilnic poate fi totuși prelungită pentru a efectua o perioadă de repaus săptămânal, astfel cum este permis la articolul 8 alineatul (3), cu condiția ca perioada de repaus săptămânal să înceapă cel târziu la încheierea a șase perioade de 24 de ore, conform cerințelor articolului 8 alineatul (6).

11. Cum ar trebui compensate orele suplimentare ale duratei de conducere efectuate din cauza unor circumstanțe excepționale (de exemplu, o oră în plus de conducere ar trebui compensată cu o oră în plus de odihnă)? Trebuie compensată și pauza de 30 de minute sau doar durata de conducere suplimentară?

Articolul 12 al doilea, al treilea și al patrulea paragraf

După cum se menționează la articolul 12 al cincilea paragraf din regulament, orice perioadă de prelungire a duratei de conducere în temeiul acestei derogări trebuie compensată cu o perioadă de repaus echivalentă, care trebuie luată în bloc cu orice perioadă de repaus în termen de 3 săptămâni de la utilizarea derogării.

Pauzele nu trebuie compensate, ci doar durata de conducere suplimentară.

De exemplu, dacă un conducător auto a condus cu 1,5 ore mai mult decât limita zilnică a duratei de conducere permise, el ar trebui să fie compensat pentru această durată de conducere prelungită prin adăugarea a 1,5 ore timp de repaus la una dintre perioadele de repaus săptămânal sau zilnic luate până la sfârșitul celei de-a treia săptămâni următoare săptămânii în cauză.

12. Dacă un conducător auto folosește derogarea prevăzută la articolul 12, după 4,5 ore de conducere ar trebui să ia o pauză de 30 de minute sau 45 de minute înainte de durata de conducere suplimentară?

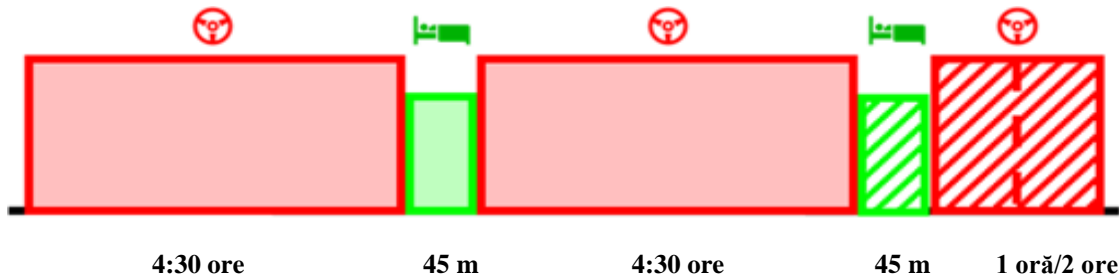
Articolul 12

Articolul 7 primul paragraf prevede că, după o perioadă de patru ore și jumătate de conducere, conducătorul auto trebuie să facă o pauză de cel puțin 45 de minute. Articolul 12 paragrafele (2)-(5) nu permit derogarea de la această cerință. Prin urmare, după patru ore și jumătate de conducere și înainte de următoarea perioadă de conducere, conducătorul auto trebuie să facă o pauză de 45 de minute. Dacă un conducător auto a făcut o pauză de 45 de minute (sau o pauză de 30 de minute urmată de o pauză anterioară de 15 minute) și apoi trebuie să continue să conducă încă 1-2 ore, conducătorul auto nu este obligat să facă o pauză suplimentară de 30 de minute înainte de a relua durata de conducere suplimentară. În cazurile în care i se permite să conducă 10 ore în timpul zilei și dacă a atins deja limita zilnică a duratei de conducere respective și trebuie să continue să conducă între 1 și 2 ore pentru a ajunge „acasă” pentru o perioadă de repaus săptămânal, acesta trebuie să facă o pauză suplimentară de 30 de minute înainte de această perioadă de conducere suplimentară. Pe de altă parte, nu este necesară nicio pauză suplimentară de 30 de minute atunci când conducătorul auto depășește durata de conducere zilnică cu mai puțin de o oră.

Exemplul 1: un conducător auto a condus 4,5 ore și apoi a făcut o pauză de 45 de minute; apoi a condus alte 4,5 ore și a mai făcut o pauză de 45 de minute. El și-a atins limita zilnică de 9 ore de conducere, dar trebuie să continue să conducă între 1 sau 2 ore pentru a ajunge „acasă”. În acest caz, el poate relua conducerea după pauza de 45 de minute efectuată după cea de-a doua perioadă de conducere de 4,5 ore.

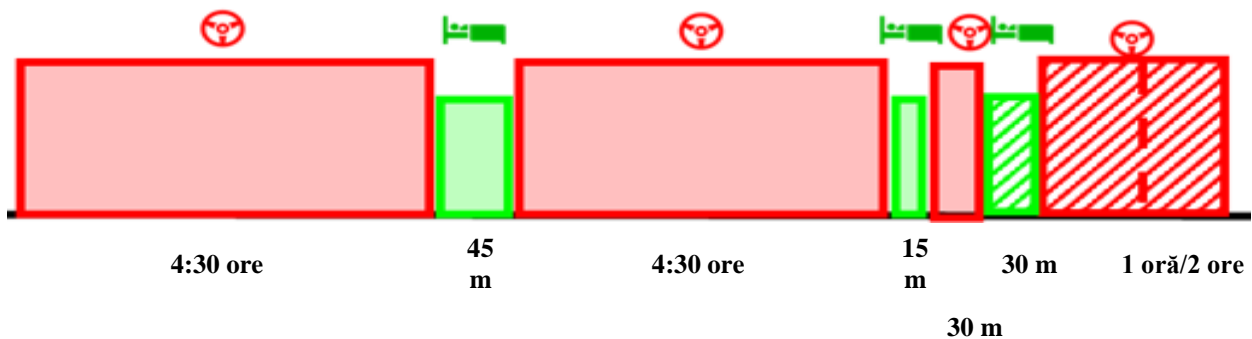
Durata de conducere zilnică: limită de 9 ore

Derogare



Exemplul 2: un conducător auto a condus 4,5 ore și apoi a făcut o pauză de 45 de minute; apoi a condus încă 4 ore și a făcut o pauză de 15 minute și a continuat să conducă încă 30 de minute, după care s-a oprit pentru a face o pauză de 30 de minute. Acest lucru este în conformitate cu articolul 7, care permite împărțirea unei pauze de cel puțin 45 de minute în două părți, adică o pauză de cel puțin 15 minute urmată de o pauză de cel puțin 30 de minute). Dacă după această pauză de 30 de minute, acesta trebuie să continue să conducă între 1 sau 2 ore suplimentare pentru a ajunge „acasă”, nu trebuie să își ia 30 de minute suplimentare de pauză.

Durata de conducere zilnică: limită de 9 ore **Derogare**



Exemplul 3: un conducător auto a condus 4,5 ore și apoi a făcut o pauză de 45 de minute; apoi a condus alte 4,5 ore și a mai făcut o pauză de 45 de minute. Dacă limita sa zilnică a duratei de conducere este de 10 ore, conducătorul auto poate continua să conducă încă 1 oră. Dacă după această oră de conducere, acesta trebuie să conducă o perioadă suplimentară între 1 și 2 ore pentru a ajunge „acasă”, atunci trebuie să facă o nouă pauză de 30 de minute înainte de durata de conducere suplimentară.

Durata de conducere zilnică: limită de 10 ore **Derogare**



În toate exemplele de mai sus, un conducător auto își poate lua pauza obligatorie în două părți, adică minimum 15 minute urmate de o pauză de minimum 30 de minute distribuite pe o perioadă de 4,5 ore de

conducere, astfel cum este permis la articolul 7 al doilea paragraf. Acest lucru nu are efect asupra obligației (sau a lipsei obligației) de a-și lua o pauză suplimentară de 30 de minute înainte de durata de conducere prelungită de 1-2 ore.

V. Conducerea în echipaj

13. Cum ar trebui înregistrată o pauză de 45 de minute într-un vehicul în mișcare pentru al doilea conducător auto din echipaj, având în vedere că tahograful digital înregistrează automat disponibilitatea conducătorului auto? În ce interval poate conducătorul auto să facă pauza de 45 de minute, la începutul, la sfârșitul perioadei de disponibilitate sau în orice interval al perioadei de disponibilitate?

Articolul 7

Articolul 7 primul paragraf impune conducătorilor auto să facă o pauză cel târziu după o perioadă de conducere de 4,5 ore. Prin urmare, această pauză este făcută imediat după durata de conducere.

Un conducător auto care conduce în echipă (conducere în echipaj) poate să facă pauza de 45 de minute într-un vehicul aflat în mișcare, cu condiția să nu fie implicat în asistarea conducătorului auto care conduce efectiv vehiculul.

Întrucât versiunile actuale ale tahografelor nu permit înregistrarea pauzelor într-un vehicul în mișcare, este o practică obișnuită în rândul autorităților de aplicare a legii să considere perioada de pauză consecutivă de 45 de minute de disponibilitate a conducătorului auto într-o situație de conducere în echipaj drept pauză.

14. Este posibil ca pauza să fie împărțită în situația de conducere în echipaj?

Articolul 7

Posibilitatea de a împărți o pauză de cel puțin 45 de minute în două părți, care trebuie să fie de cel puțin 15 minute urmate de cel puțin 30 de minute, nu se limitează la situația conducerii în simplă comandă. Prin urmare, în principiu, conducătorii auto care conduc în echipă (conducere în echipaj) își pot împărți și pauzele.

Cu toate acestea, împărțirea pauzei ar părea ineficace în situații de conducere în echipaj, deoarece acest lucru ar însemna fie că al doilea conducător auto conduce doar 15 minute în timp ce primul conducător auto face o pauză, și apoi predă conducerea către primul conducător auto, fie că primul conducător auto face pauza de 15 minute pe întreaga perioadă de 4,5 ore de conducere a celui alt conducător auto.

VI. Tahografe

15. Cum pot autoritățile de aplicare a legii să se asigure că se efectuează înregistrarea activităților de încărcare și descărcare dacă nu există nicio obligație legală a conducătorilor auto de a face aceste înregistrări?

Articolul 8 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014

A doua versiune a tahografelor inteligente include o nouă funcționalitate de înregistrare automată a poziției vehiculului în timpul activităților de încărcare și descărcare a vehiculului. Înregistrarea locului trebuie să fie declanșată de către conducătorul auto, care va trebui să indice o operațiune de încărcare, descărcare sau încărcare-descărcare simultană pentru înregistrarea locului în care va avea loc. Această operațiune trebuie introdusă manual din meniul tahografului.

Într-adevăr, Regulamentul (UE) nr. 165/2014 nu obligă în mod clar conducătorii auto să înregistreze operațiunile de încărcare și descărcare. Cu toate acestea, activitățile de înregistrare sunt o parte importantă a muncii conducătorului auto și un set complet de înregistrări este important pentru a se asigura că controalele sunt eficiente din punctul de vedere al costurilor și nu sunt excesiv de împovărătoare. Prin urmare, instruirea corespunzătoare a conducătorilor auto privind utilizarea tuturor funcționalităților tahografelor inteligente este esențială pentru a asigura existența unui set complet de înregistrări și pentru a evita controale îndelungate, în special în trafic.