

Explicații privind Regulamentul (CE) nr. 561/2006 în sprijinul punerii în aplicare armonizate a controalelor rutiere



Cuprins

1. Scopul și domeniul de aplicare	5
2. Norme privind orele de condus	7
2.1 Introducere	7
2.1.1 Acordul AETR	7
2.1.2 Sancțiuni	8
2.1.3 Controale rutiere	8
2.1.4 Contactul cu conducătorii auto	8
2.1.4.1 Comunicare	8
2.1.4.2 Prezentarea documentelor	8
2.1.4.3 Atitudine	9
2.1.5 Structura documentului	9
2.2 Regulamentul (CE) nr. 561/2006	10
2.2.1 Articolul 1	10
2.2.1.1 Text	10
2.2.1.2 Încălcări	10
2.2.1.3 Controlul rutier	10
2.2.2 Articolul 2	10
2.2.2.1 Articolul 2 alineatul (1)	10
2.2.2.1.1 Text	10
2.2.2.1.2 Încălcări	10
2.2.2.1.3 Controlul rutier	10
2.2.2.2 Articolul 2 alineatul (2)	12
2.2.2.2.1 Text	12
2.2.2.2.2 Încălcări	13
2.2.2.2.3 Controlul rutier	13
2.2.2.3 Articolul 2 alineatul (3)	14
2.2.2.3.1 Text	14
2.2.2.3.2 Încălcări	14
2.2.2.3.3 Controlul rutier	14
2.2.3 Articolul 3	19
2.2.3.1 Text	19
2.2.3.2 Încălcări	19
2.2.3.3 Controlul rutier	19
2.2.4 Articolul 4	23
2.2.4.1 Text	23
2.2.4.2 Încălcări	24
2.2.4.3 Controlul rutier	25
2.2.5 Articolul 5	28
2.2.5.1 Text	28
2.2.5.2 Încălcări	28
2.2.5.3 Controlul rutier	28
2.2.6 Articolul 6	29
2.2.6.1 Text	29
2.2.6.2 Încălcări	29
2.2.6.3 Controlul rutier	29
2.2.7 Articolul 7	36

2.2.7.1	Text.....	36
2.2.7.2	Încălcări.....	36
2.2.7.3	Controlul rutier	36
2.2.8	Articolul 8	39
2.2.8.1	Text.....	39
2.2.8.2	Încălcări.....	41
2.2.8.3	Controlul rutier	41
2.2.8.4	„Regula celor 12 zile”	50
2.2.8.5	Întreruperi ale perioadelor de repaus în cazuri de urgență	50
2.2.9	Articolul 9	51
2.2.9.1	Text.....	51
2.2.9.2	Încălcări.....	51
2.2.9.3	Controlul rutier	51
2.2.10	Articolul 10.....	54
2.2.10.1	Text.....	54
2.2.10.2	Încălcări.....	55
2.2.10.3	Controlul rutier	55
2.2.11	Articolul 11.....	56
2.2.11.1	Text.....	56
2.2.11.2	Încălcări.....	56
2.2.11.3	Controlul rutier	56
2.2.12	Articolul 12.....	57
2.2.12.1	Text.....	57
2.2.12.2	Încălcări.....	57
2.2.12.3	Controlul rutier	57
2.2.13	Articolul 13.....	58
2.2.13.1	Text.....	58
2.2.13.2	Încălcări.....	59
2.2.13.3	Controlul rutier	59
2.2.14	Articolul 14.....	61
2.2.14.1	Text.....	61
2.2.14.2	Încălcări.....	61
2.2.14.3	Controlul rutier	61
2.2.15	Articolul 15.....	62
2.2.15.1	Text.....	62
2.2.15.2	Încălcări.....	62
2.2.15.3	Controlul rutier	62
2.2.16	Articolul 16.....	62
2.2.16.1	Text.....	62
2.2.17	Articolele 17 și 18.....	63
2.2.18	Articolul 19.....	63
2.2.18.1	Text.....	63
2.2.18.2	Încălcări.....	63
2.2.18.3	Controlul rutier	64
2.2.19	Articolul 20.....	64
2.2.19.1	Text.....	64
2.2.19.2	Încălcări.....	64
2.2.19.3	Controlul rutier	64
2.2.20	Articolul 21.....	64

2.2.20.1	Text.....	64
2.2.20.2	Încălcări.....	65
2.2.20.3	Controlul rutier	65
2.2.21	Articolele 22 - 29.....	65
3.	Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 – Norme privind echipamentele de înregistrare și evidența documentelor	66
3.1	Regulamentul (CEE) nr. 3821/85	66
3.1.1	Articolul 3	67
3.1.1.1	Text.....	67
3.1.1.2	Încălcări.....	67
3.1.1.3	Controlul rutier	67
3.1.2	Articolul 13.....	67
3.1.2.1	Text.....	68
3.1.2.2	Încălcări.....	68
3.1.2.3	Controlul rutier	68
3.1.3	Articolul 14.....	69
3.1.3.1	Text.....	69
3.1.3.2	Încălcări.....	70
3.1.3.3	Controlul rutier	71
3.1.4	Articolul 15.....	72
3.1.4.1	Text.....	72
3.1.4.2	Încălcări.....	74
3.1.4.3	Controlul rutier	75
3.1.5	Articolul 16.....	81
3.1.5.1	Text.....	81
3.1.5.2	Încălcări.....	82
3.1.5.3	Controlul rutier	82
Anexa 1	.....	83
Nota de orientare nr. 1	.....	83
Nota de orientare nr. 2	.....	84
Nota de orientare nr. 3	.....	85
Nota de orientare nr. 4	.....	86
Nota de orientare nr. 5	.....	87
Nota de orientare nr. 6	.....	88
Anexa 2	.....	89
Clarificarea nr. 1 a Comisiei	.....	89
Clarificarea nr. 2 a Comisiei	.....	89
Clarificarea nr. 3 a Comisiei	.....	90
Clarificarea nr. 4 a Comisiei	.....	91
Clarificarea nr. 5 a Comisiei	.....	92
Anexa 3	.....	93
Rezumatul REGULAMENTULUI (CE) NR. 561/2006	.....	93
Anexa 4	.....	94
Rezumatul REGULAMENTULUI (CEE) NR. 3821/85	.....	94

1. Scopul și domeniul de aplicare

Scopul prezentului document este de a prezenta explicații stabilite de comun acord și simplificate ale Regulamentului (CE) nr. 561/2006¹ în contextul controalelor rutiere, astfel cum se specifică în Directiva 2006/22/CE².

Prezentul document este rezultatul deliberărilor grupului de lucru TRACE și ia în considerare consultările desfășurate cu organisme comerciale, cum ar fi IRU (Uniunea Internațională a Transporturilor Rutiere) și UETR (Uniunea Europeană a Transportatorilor Rutieri), precum și cu autoritățile responsabile de aplicarea legii reprezentate în cadrul ECR (Ruta Eurocontrol) și CORTE (Confederația Organizațiilor de Control în Transporturile Rutiere), cu posibilitatea contribuțiilor din partea autorităților responsabile de aplicarea legii din toate cele 27 de state membre.

Prin urmare, explicațiile furnizate în prezentul document provin atât din punerile în aplicare consensuale existente, cât și, atunci când consultările au indicat diferențe în maniera de punere în aplicare a legii de către organisme de control, prin trimitere la documentele de orientare disponibile, cum ar fi notele de orientare, clarificările și hotărârile judecătorești. Conținutul a fost compilat de un grup de lucru restrâns format din membri cu o vastă experiență în ceea ce privește punerea în aplicare. Deliberările grupului de lucru au fost diseminate în mod curent pentru comentarii și feedback prin intermediul organizațiilor menționate anterior cu scopul de a optimiza, pe cât posibil, consensul general cu privire la conținutul documentului. Grupul de lucru a luat în considerare feedback-ul și, în măsura în care a fost posibil, l-a integrat în prezentul document, dar, întrucât nu se poate considera că răspunsurile „inexistente” indică un feedback pozitiv, nu se poate afirma că există un consens universal cu privire la conținutul prezentului document.

Persistă un mic număr de aspecte despre care grupul de lucru consideră că împiedică explicarea optimă a regulamentului. Acestea au fost înaintate Comisiei într-un document separat, solicitându-i-se asistență. Comisia a indicat faptul că aspectele în cauză nu trebuie să constituie o barieră în calea finalizării proiectului.

Prin urmare, echipa proiectului consideră că au existat suficiente consultări pentru a indica faptul că prezentul document reprezintă un bun punct de plecare pentru crearea de produse de formare profesională valabile și adecvate scopului prezentului document.

Produsul de formare profesională derivat din prezentul document va conține un ghid al formatorului cu observații, o programă, o culegere de exerciții, exerciții de simulare, o prezentare powerpoint și recomandări pentru formarea pe teren.

Materialele de formare au fost create pentru a fi utilizate de agenții de control neexperimentați ca formare inițială, precum și de agenții experimentați ca formare continuă.

Statele membre vor fi încurajate să adopte acest pachet ca modul care trebuie încorporat în programul mai amplu de formare a agenților de control.

Scopul extins al acestui produs de formare profesională este de a contribui la creșterea standardelor profesionale ale agenților de control.

În ceea ce privește domeniul de aplicare, deși prezentul document urmărește o explicare simplificată a Regulamentului (CE) 561/2006, în realitate acest lucru nu este fiabil fără a face trimitere la cerințele Regulamentului (CEE) nr. 3821/85³. Cu toate acestea, o explicare integrală a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 nu se încadrează în domeniul de aplicare a prezentului document.

Acolo unde prezentul document face trimitere la cele mai bune practici și orientări privind identificarea încălcărilor de către agenții de control, acestea vizează în special transportul rutier.

Controalele întreprinderilor/operatorilor vor beneficia, cel mai probabil, de resurse mai bune și de mai puține constrângeri temporale. Se preconizează așadar o abordare mai detaliată. Cu toate acestea, prezentul document este relevant pentru respectivele controale de conformitate.

Prezentul document se bazează pe cele mai actualizate informații disponibile, iar valoarea sa viitoare va depinde de actualizările acestuia cu scopul de a reflecta deciziile, interpretările juridice și modificările astfel cum și atunci când survin acestea, precum și de capacitatea Comisiei de a contribui la clarificarea aspectelor problematice identificate în cadrul proiectului.

2. Norme privind orele de condus

2.1 Introducere

Normele privind orele de condus și tahografele au fost introduse la scară largă pe teritoriul Uniunii odată cu adoptarea **Regulamentului (CEE) nr. 543/69⁴ al Consiliului** din 25 martie 1969. Regulamentul a introdus:

- limitele privind vârsta minimă a conducătorilor auto, a celui de-al doilea conducător auto și a celorlalți conducători auto
- limitele privind durata continuă de conducere și durata zilnică de conducere
- duratele minime și alte condiții privind pauzele și perioadele de repaus zilnic și săptămânal
- cerința privind înregistrarea activității și promovarea utilizării înregistrărilor automate

Scopul regulamentului a fost să îmbunătățească condițiile sociale ale persoanelor implicate în industria transportului rutier și siguranța rutieră, precum și să abordeze aspectele privind concurența cu sectorul transportului rutier, feroviar și pe căi navigabile interioare.

Regulamentul (CEE) nr. 3820/85⁵ a fost introdus la 20 decembrie 1985, abrogând **Regulamentul (CEE) nr. 543/69** și fiind la rândul său abrogat de **Regulamentul (CE) nr. 561/2006** la 11 aprilie 2006. Fiecare regulament ulterior a urmărit să extindă obiectivele regulamentului pe care îl înlocuia, să corecteze orice aspecte evidențiate între timp și datorate inexactităților de redactare și să ia în considerare alte regulamente conexe.

Prezentul document urmărește să explice dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 561/2006 și să le plaseze în contextul unei funcții de monitorizare a conformității. În acest scop, trebuie reiterate obiectivele fiecărui set ulterior de norme, și anume:

- îmbunătățirea siguranței rutiere
- îmbunătățirea condițiilor sociale ale personalului care efectuează transportul rutier
- promovarea concurenței echitabile în cadrul industriei de transport rutier și cu alte moduri de transport.

De asemenea, regulamentul urmărește să promoveze practici îmbunătățite de monitorizare și punere în aplicare a legii de către statele membre și practici îmbunătățite în cadrul industriei de transport rutier.

2.1.1 Acordul AETR

În funcție de natura traseului vehiculului/conducătorului auto, poate fi aplicat acordul AETR⁶. AETR și Regulamentul (CE) nr. 561/2006 au fost aliniate îndeaproape la 26 septembrie 2010. Este important să se identifice în mod corect natura traseului unui vehicul, precum și alți factori înainte de luarea unei decizii privind aplicarea unui anumit instrument juridic. Agenții de control vor trebui să identifice în mod corect regulamentul și încălcarea (încălcările) acestuia în momentul constatării unor neîndepliniri ale obligațiilor cu scopul de a îndeplini cerințele juridice. În caz contrar, se pot contesta taxele în temeiul unor aspecte tehnice.

2.1.2 Sancțiuni

În timp ce sancțiunile aplicate pentru încălcările regulamentelor menționate rămân la latitudinea fiecărui stat membru, se așteaptă ca cel puțin o sancțiune să fie aplicată în vederea rectificării încălcărilor în cauză. De exemplu, dacă se constată că un conducător auto a încălcat normele privind perioada de repaus zilnic, acestuia trebuie să i se solicite să îndeplinească această obligație înainte de a i se permite să-și continue traseul, independent de sancțiunile financiare impuse.

2.1.3 Controale rutiere

Controalele rutiere efectuate pentru a monitoriza respectarea Regulamentelor (CE) nr. 561/2006 și (CEE) nr. 3821/85, a AETR și a altor regulamente sunt necesare ca rezultat al Directivei 2006/22/CE. Directiva prevede „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”.

În plus, controalele șoferilor de autobuze și autocare trebuie efectuate, în mod ideal, atunci când nu există călători la bordul vehiculelor în cauză.

De asemenea, directiva abordează cerințele care trebuie monitorizate în general.

În momentul stabilirii locației verificărilor privind punerea în aplicare a legii trebuie să se ia în considerare bunăstarea conducătorilor auto afectați de controalele rutiere, de exemplu, accesul la anumite infrastructuri în cazul unei interdicții directe sau în temeiul unui ordin. Prin urmare, se consideră că agenții de control sunt onești și imparțiali în momentul exercitării funcțiilor care le revin. Aceștia trebuie să îi trateze pe ceilalți astfel cum și-ar dori să fie tratați ei înșiși.

Toate aceste considerente trebuie să aibă în vedere obiectivele declarate ale Regulamentului (CE) nr. 561/2006 (a se vedea punctul 2.1)

2.1.4 Contactul cu conducătorii auto

2.1.4.1 Comunicare

Agenții de control vor intra în contact cu numeroși conducători auto din diferite țări, dificultățile de comunicare fiind, prin urmare, inevitabile.

Se așteaptă ca un conducător auto din orice țară implicat în verificarea privind punerea în aplicare a legii să fie conștient că i se poate solicita să prezinte, în momentul controlului, anumite documente specifice. Agenții de control nu trebuie să posede competențe lingvistice specializate pentru a asigura prezentarea acestor documente.

Cu toate acestea, agenții de control trebuie să facă mai mult decât să inspecteze și să valideze documentele respective; aceștia trebuie să interpreteze informațiile din documente pentru a verifica conformitatea acestora. În mod invariabil, aceasta va implica un anumit dialog, iar agenții pot, de exemplu, să apeleze la servicii de interpretariat și note explicative traduse menite să faciliteze comunicarea dintre conducătorul auto și agentul de control.

2.1.4.2 Prezentarea documentelor

Agenții de control pot afla adevărul numai dacă examinează și alte informații aflate în posesia conducătorului auto, de exemplu, chitanțe de benzinărie, bilete de feribot etc. Prin urmare, astfel de documente trebuie solicitate de la conducătorul auto și comparate cu alte înregistrări; cu toate acestea, agenții trebuie să fie conștienți de orice limitări ale dreptului de a solicita astfel de documente. Nefurnizarea informațiilor respective nu înseamnă în mod necesar că acestea sunt tănuite cu scopul de a masca anumite încălcări.

Documentele care trebuie prezentate la cerere sunt:

Pașaportul, permisul de conducere, înregistrările/datele din tahograf, cardul conducătorului auto, documentele imprimate, permisul de conducere european, cartea tehnică a vehiculului, certificatul de formare a conducătorului auto, documentele de asigurare, autorizația de conducere (în cazul unui conducător auto din afara UE), dovada prescrierii unei infracțiuni anterioare, licența pentru transport rutier public de mărfuri în trafic internațional (CMR), carnetul cu foi de drum și toate documentele asociate cu o încărcătură periculoasă.

2.1.4.3 Atitudine

Pentru ca agenții de control să-și poată îndeplini funcția de promovare a siguranței rutiere și a concurenței echitabile prin monitorizarea respectării reglementărilor concepute în acest sens, aceștia trebuie să considere înregistrările conducătorilor auto ca fiind versiuni adevărate ale unor evenimente reale, cu excepția cazului în care au motive să suspecteze contrariul, când devine necesară efectuarea tuturor investigațiilor necesare pentru a stabili faptele și pentru a se convinge de autenticitatea înregistrărilor respective și de respectarea reglementărilor.

Agenții de control trebuie să acorde conducătorilor auto și întreprinderilor prezumția de nevinovăție, cu excepția cazului în care posedă dovezi care atestă contrariul, deși au dreptul să ia în considerare rezultatele verificărilor anterioare privind punerea în aplicare a legii efectuate în cazul vehiculelor unei întreprinderi în legătură cu activitățile desfășurate de acestea.

Agenții de control nu trebuie să adopte o atitudine care să fie percepută de conducătorii auto ca fiind superioară și condescendentă și care nu face decât să creeze obstacole între agentul de control și conducătorul auto.

Prin exercitarea discernământului profesional în momentul evaluării încălcărilor, agenții de control trebuie să ia în considerare circumstanțele atenuante și cazurile de forță majoră rezultate în urma presiunilor exercitate din multe părți asupra operațiunilor de transport comercial, care afectează respectarea reglementărilor.

Aceștia trebuie să se asigure că cercetările lor sunt efectuate într-o manieră profesională, cu obiectivitate și imparțialitate.

2.1.5 Structura documentului

Prezentul document va analiza fiecare articol din Regulamentul (CE) nr. 561/2006, în special impactul și influența acestora asupra controalelor rutiere privind punerea în aplicare a legii efectuate de către agenții de control în trafic. Ca rezultat al acestei abordări, anumite articole, deși importante, nu sunt analizate în detaliu în prezentul document deoarece nu sunt considerate relevante în contextul menționat.

În mod similar, anumite articole din Regulamentul (CEE) nr. 3821/85, esențiale pentru punerea în aplicare eficientă a normelor rutiere, sunt incluse în prezentele considerații.

Acolo unde sunt identificate încălcări tipice, se face trimitere la clasificarea după gravitate prevăzută în anexa III la Directiva 2006/22/CE⁷ (astfel cum a fost modificată).

2.2 Regulamentul (CE) nr. 561/2006

2.2.1 Articolul 1

2.2.1.1 Text

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.

2.2.1.2 Încălcări

Niciuna.

2.2.1.3 Controlul rutier

Nu există un impact direct care trebuie avut în vedere de către agenții de control, însă articolul este util pentru a aminti scopul regulamentului.

2.2.2. Articolul 2

2.2.2.1 Articolul 2 alineatul (1)

2.2.2.1.1 Text

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

(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.

2.2.2.1.2 Încălcări

Niciuna.

2.2.2.1.3 Controlul rutier

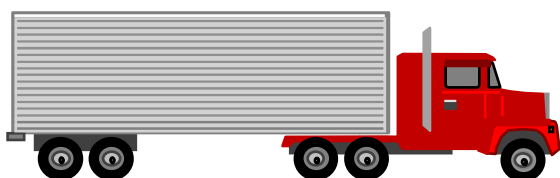
Textul articolului definește domeniul de aplicare a regulamentului. Acesta specifică dimensiunea și capacitatea vehiculelor ale căror conducători auto trebuie să ia în considerare cerințele regulamentului. Acest alineat vizează dimensiunea fizică și capacitatea vehiculelor care se încadrează în domeniul de aplicare a regulamentului.

Agenții de control vor trebui să stabilească dacă un vehicul avut în vedere pentru verificarea conformității intră în domeniul de aplicare a regulamentului, făcându-se, în același timp, trimitere la derogările prevăzute la articolul 3 și la derogările naționale enumerate la articolul 13.

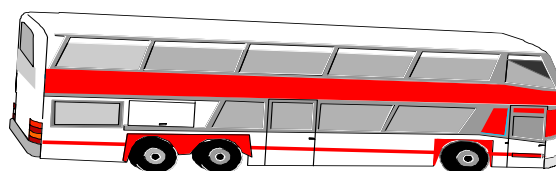
Articolul 3 specifică anumite tipuri de vehicule scutite de la domeniul de aplicare a regulamentului.

Fiecare stat membru poate acorda derogări de la articolele 5-9 pentru vehiculele care intră sub incidența derogărilor de la articolul 13 utilizate în statul membru în cauză (pentru detalii suplimentare a se vedea articolul 13).

- **Se verifică dacă vehiculul inspectat intră în domeniul de aplicare a regulamentului.**



Peste 3,5 tone



Mai mult de 8 locuri pentru călători

Vehicule utilizate pentru transportul de mărfuri – Pentru majoritatea vehiculelor de mari dimensiuni destinate transportului de mărfuri o inspecție vizuală va fi suficientă pentru a stabili dacă acestea intră în domeniul de aplicare a regulamentului, însă pentru vehiculele mai mici va fi necesară examinarea cărții tehnice aflate în posesia conducătorului auto și/sau a datelor producătorului atașate vehiculului cu scopul de a stabili masa maximă autorizată.

Vehicule utilizate pentru transportul de călători – se numără locurile pentru călători și se face trimitere la cartea tehnică a vehiculului.

În cazul vehiculelor destinate transportului de călători se permite scoaterea scaunelor pentru a reduce numărul de locuri sub zece, inclusiv locul conducătorului auto dacă această modificare este confirmată de cartea tehnică detaliată. Agenții de control trebuie să fie conștienți de faptul că reglementarea procesului de reducere a numărului de locuri variază de la un stat membru la altul.

Notă: Vehiculul trebuie să fie conceput pentru a transporta mărfuri sau călători și să fie utilizat ca atare; prin urmare, o macara mobilă sau o mașină de pompare a cimentului (care nu transportă ciment) nu se încadrează în domeniul de aplicare a regulamentului.



Rezultate –

În domeniul de aplicare – în ceea ce privește construcția vehiculelor – se poate efectua o inspecție în vederea stabilirii conformității cu cerințele Regulamentului (CE) nr. 561/2006.

În afara domeniului de aplicare – se întrerupe inspecția sau se efectuează inspecția care nu intră în domeniul de aplicare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006.

În cazul în care un vehicul astfel cum este definit în prezentul articol asigură transportul rutier de mărfuri sau călători, traseul acestuia intră întotdeauna în domeniul de aplicare a regulamentului, cu excepția cazului în care se aplică o scutire sau o derogare prevăzută la articolele 3 și 13 (articolul 13 acordă conducătorilor auto derogări numai de la dispozițiile sau cerințele prevăzute la articolele 5-9).

Utilizarea vehiculelor - Leaseurope

În urma unei scrisori a Comisiei Europene adresată Leaseurope, s-a stabilit că activitatea de conducere a vehiculelor care asigură transportul rutier de mărfuri și călători se află în afara domeniului de aplicare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 atunci când conducătorul auto nu este în niciun caz implicat în transportul de mărfuri sau călători ca parte a obligațiilor sale contractuale.

Această constatare vizează în special:

- conducătorii auto angajați de întreprinderile care închiriază vehicule pentru ridicarea și livrarea, prin intermediul transportului rutier, de vehicule goale sau pentru a muta vehicule între sucursalele locale de închiriere
- mecanicii și tehnicienii care ridică și livrează vehicule goale pentru reparații sau care preiau vehicule goale pentru testarea anuală

În consecință, în cazul în care un agent de control trebuie să stabilească dacă un vehicul intră în domeniul de aplicare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006, acesta trebuie să ia în considerare statutul și activitățile conducătorului auto.

Scrisoarea nu a fost aprobată în mod unanim de toate statele membre. Rămâne la latitudinea fiecărui stat membru în parte să decidă dacă scrisoarea este sau nu obligatorie.

2.2.2.2 Articolul 2 alineatul (2)

2.2.2.2.1 Text

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.

2.2.2.2.2 Încălcări

Niciuna.

2.2.2.2.3 Controlul rutier

Articolul specifică tipurile de trasee care intră în domeniul de aplicare a regulamentului și, în consecință, a AETR. Prin urmare, acesta prevede înțelegerea naturii exacte a traseului efectuat de un vehicul înainte de luarea unei decizii cu privire la regulamentul aplicabil pentru traseul respectiv sau părți din acesta.

(De remarcat faptul că traseele sunt efectuate **exclusiv** în zonele menționate.)

- Se identifică baza de reședință a vehiculului și detaliile traseului pe baza documentelor de bord sau în urma consultării conducătorului auto.
- A se vedea punctul 2.3 privind cazurile în care se aplică AETR. Regulamentul (CE) nr. 561/2006 are prioritate în raport cu AETR în momentul luării în considerare a limitelor privind perioadele de conducere săptămânale sau pe parcursul a două săptămâni consecutive în cazul unor tipuri combinate de trasee. În cazul în care vehiculele care intră în domeniul de aplicare a regulamentului înmatriculate într-un stat membru sau în țările din Spațiul Economic European (SEE) nu parcurg „trasee AETR”, atunci se aplică Regulamentul (CE) nr. 561/2006.
- Orice vehicul, indiferent de țara de înmatriculare, care efectuează un traseu exclusiv în zonele menționate intră în domeniul de aplicare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006.

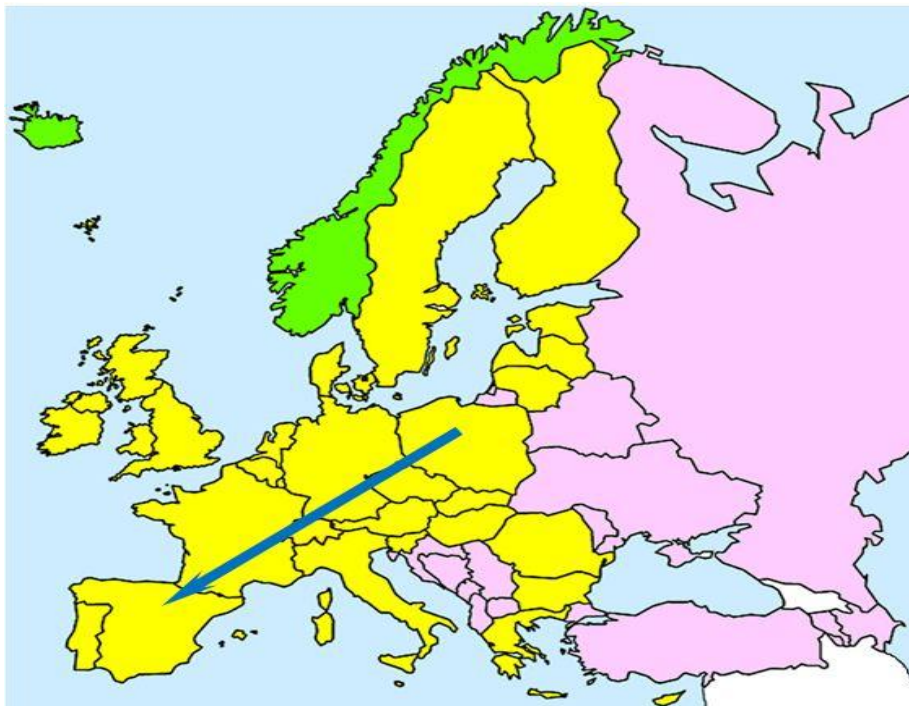
Rezultate -

- **În domeniul de aplicare** – se poate efectua o inspecție în vederea stabilirii conformității cu cerințele Regulamentului (CE) nr. 561/2006.
- **În afara domeniului de aplicare sau derogări** – se întrerupe inspecția sau se efectuează inspecția care nu intră în domeniul de aplicare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006.

Notă:

- Alinierea integrală a AETR cu Regulamentul (CE) nr. 561/2006 a avut loc la 26 septembrie 2010
- Vehiculele înmatriculate în țara „terță” sau țara „AETR” trebuie să respecte Regulamentul (CE) nr. 561/2006 atunci când asigură transporturi exclusiv în regiunile menționate în prezentul document.

Exemplu: Conducerea unui vehicul înmatriculat în Polonia între Polonia și Spania intră în domeniul de aplicare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 (cu excepția unei derogări contrare)



2.2.2.3 Articolul 2 alineatul (3)

2.2.2.3.1 Text

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 la AETR, numai pentru acea parte a traseului situată pe teritoriul Comunității sau al țărilor care sunt părți la 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.

2.2.2.3.2 Încălcări

Niciuna.

2.2.2.3.3 Controlul rutier

Articolul definește traseele care intră în domeniul de aplicare a AETR. Prin urmare, trebuie să se stabilească natura exactă a traseului efectuat.

- Se stabilesc punctul de plecare și detaliile traseului, inclusiv punctele de tranzit prin examinarea documentelor de bord și consultarea conducătorului auto. Trebuie luat în considerare întreg traseul și nu întreruperile cauzate de frontierele naționale sau perioadele de repaus.
- Vehiculele înmatriculate în țările care nu fac parte din UE, semnatare ale AETR și care circulă pe teritoriul Uniunii, se află pe traseele AETR.
- Vehiculele care nu sunt originare din UE, AETR, SEE sau Elveția se află pe traseele AETR atunci când circulă în țările UE sau AETR.
- Vehiculele înmatriculate în UE, SEE sau Elveția se află pe traseele AETR dacă traversează o țară AETR sau dacă au ca punct de plecare sau de destinație o țară AETR.

Rezultate

Se aplică AETR – se poate efectua o inspecție în vederea stabilirii conformității cu cerințele AETR.

În afara domeniului de aplicare a normelor AETR – se stabilește dacă traseul intră în domeniul de aplicare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 și, în caz afirmativ, se efectuează controlul de conformitate prevăzut de Regulamentul (CE) nr. 561/2006.

În afara domeniului de aplicare a normelor CE și AETR – se întrerupe inspecția sau se efectuează inspecția care nu intră în domeniul de aplicare a Regulamentului (CE) nr. 561/AETR.

Notă:

Utilizarea sintagmei „în parte” în prezentul articol indică faptul că o anumită parte a traseului trebuie să fi fost efectuată în afara regiunii formată din UE, SEE și Elveția. AETR vizează **operațiunile de transport internațional**, însă în acest context vizează o operațiune de transport care rămâne în întregime în regiunea formată din UE, SEE și Elveția ca o **operațiune de transport național** indiferent dacă frontierele naționale sunt sau nu traversate, aflându-se, prin urmare, în afara domeniului de aplicare a AETR.

Cu toate acestea, există o dezbatere juridică nesoluționată între UE și ONU cu privire la legitimitatea aplicării Regulamentului (CE) nr. 561/2006 în locul AETR pentru conducătorii auto ai vehiculelor care nu sunt înmatriculate în UE inclusiv atunci când efectuează trasee exclusiv în cadrul UE și sub rezerva articolului 2 alineatul (2) din Regulamentul UE.

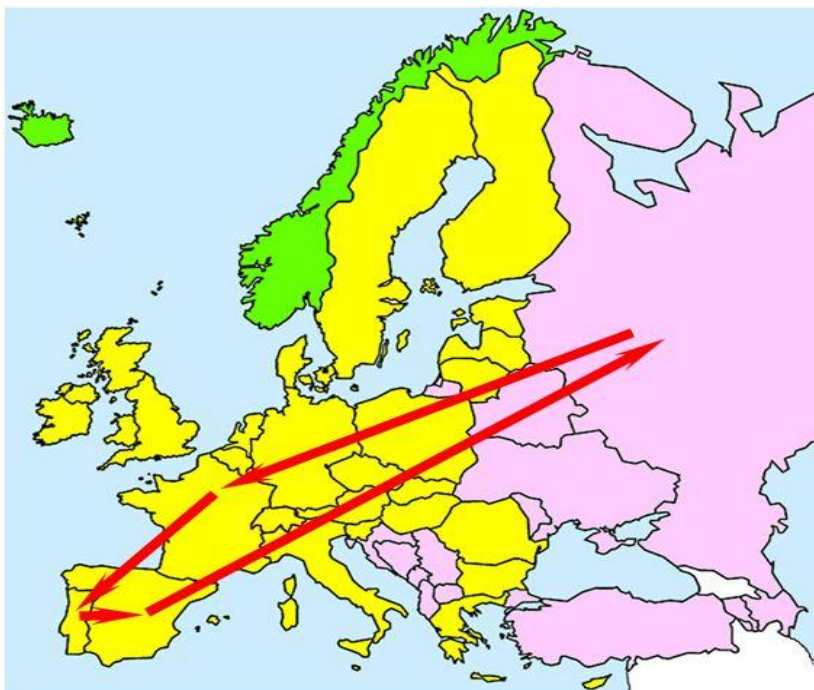
Deși perioadele de conducere și de repaus descrise în AETR și în Regulamentul (CE) nr. 561/2006 sunt în prezent aliniate îndeaproape, va fi necesară identificarea corectă a regulamentului încălcat, prin urmare, cunoștințele privind regulamentul aplicabil sunt esențiale pentru a oferi temeiuri juridice solide pentru aplicarea de sancțiuni.

Vehiculele înmatriculate în țări „terțe” trebuie să respecte normele AETR atunci când acestea efectuează pe teritoriul Uniunii sau al unei țări care este parte la AETR operațiunile de transport definite la alineatul (3) din articol.

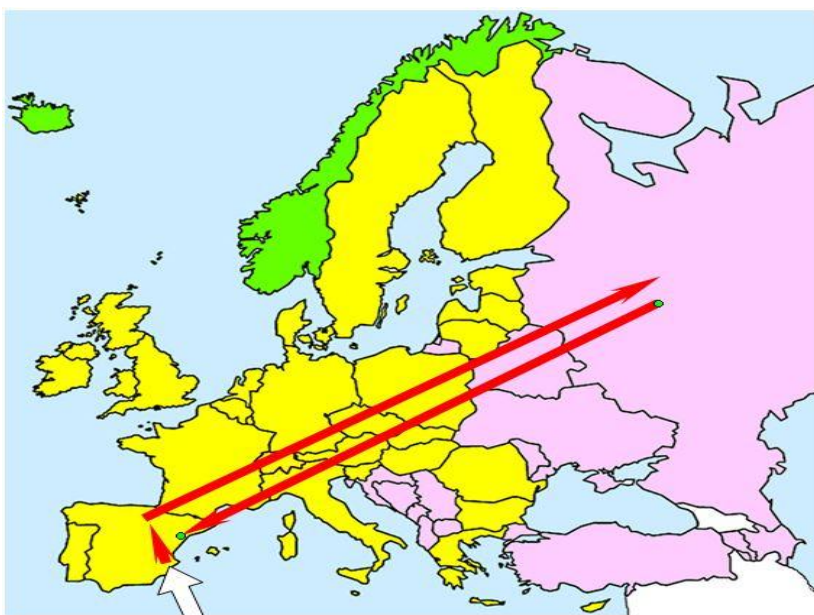
În cazul în care un conducător auto intră în domeniul de aplicare a AETR și a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 pe parcursul aceleiași săptămâni, perioada de repaus săptămânal și

perioada de conducere autorizată trebuie să respecte dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 561/2006.

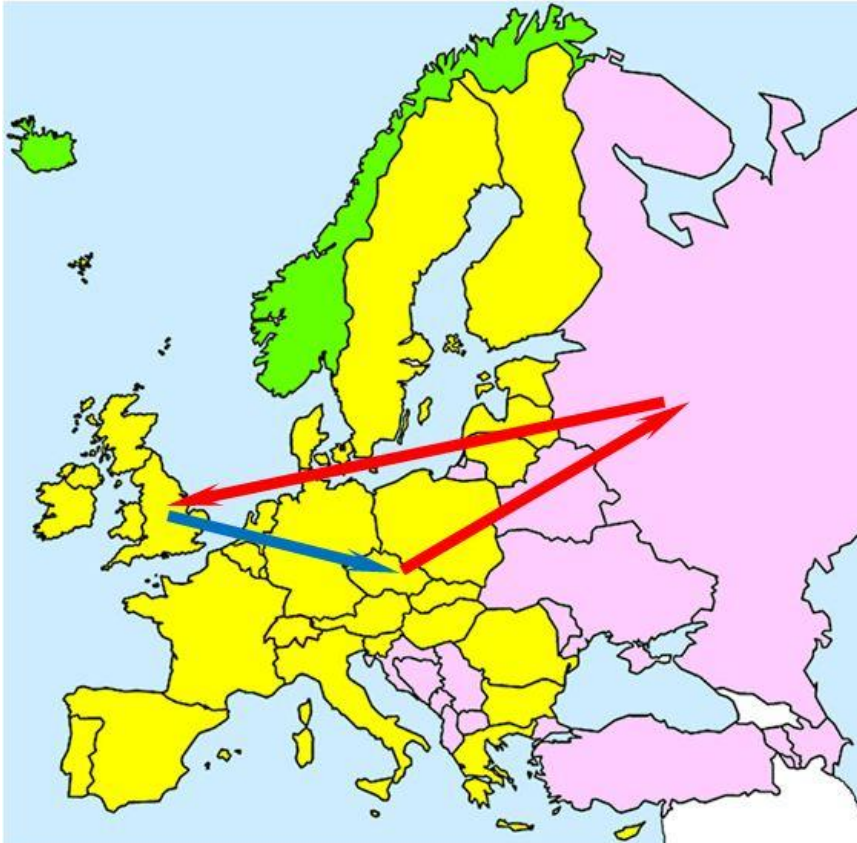
Exemplu: Un vehicul înmatriculat în Rusia (cu un singur conducător auto) care oprește de mai multe ori pe teritoriul UE trebuie să ia în considerare normele AETR. Traseul descris este traseul unui vehicul care transportă mărfuri către Franța, Portugalia și Spania, urmat de reîncărcarea unui transport din Spania cu destinația Rusia.



Exemplu: Un vehicul înmatriculat în Maroc (o țară „terță”) trebuie să ia în considerare normele AETR atunci când călătorește către UE sau tranzitează UE.



Exemplu: În cazul unui camion înmatriculat în Regatul Unit (cu un singur conducător auto) care efectuează un transport cu destinația Republica Cehă se aplică Regulamentul (CE) nr. 561/2006. Dacă acesta este ulterior trimis în Rusia pentru a ridica o încărcătură care trebuie livrată în Regatul Unit, se aplică normele AETR.



Pe scurt, agenții de control trebuie să stabilească dacă un vehicul care face obiectul unui control rutier intră în domeniul tehnic de aplicare a inspecției prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 561/2006, luându-se în considerare derogările specificate și derogările naționale care pot fi aplicate.

În același timp, natura traseului efectuat de vehiculul în cauză va determina setul de norme aplicabile, și anume normele Regulamentului (CE) nr. 561/2006, normele AETR sau normele naționale.

Serviciul juridic al Comisiei Europene a indicat faptul că, deși conținutul articolului 2 alineatul (3) poate sugera că traseul efectuat de un **vehicul** reprezintă factorul decisiv în momentul identificării regulamentului aplicabil, articolul 1 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 specifică că activitatea conducătorului auto este cea avută în vedere, traseul începând atunci când un **anumit conducător auto** conduce un vehicul și terminându-se atunci când acesta încheie traseul la bordul vehiculului respectiv. Prin urmare, în acest context, acolo unde se fac trimiteri la traseu, acestea trebuie considerate drept traseul unui vehicul/conducător auto.

De exemplu, un vehicul este utilizat pentru a transporta o încărcătură de la Moscova la Paris prin Minsk. Conducătorul auto unic desemnat să efectueze traseul trebuie să respecte normele AETR. Un conducător auto care conduce vehiculul de la Moscova la frontiera cu Polonia trebuie să respecte

normele AETR. Un al doilea conducător auto care conduce vehiculul la frontiera cu Polonia și încheie traseul trebuie să respecte Regulamentul (CE) nr. 561/2006.

Notă: Consecințele acestor explicații nu au fost încă examinate în totalitate, prin urmare, utilizarea definiției unui traseu în funcție de vehicul poate avea prioritate în anumite state membre.

Utilizați următoarea listă pentru a identifica țările europene și țările vecine UE.

Statele membre ale UE:

Austria (A), Belgia (B), Bulgaria (BLG), Cipru (CY), Republica Cehă (CZ), Danemarca (DK), Estonia (EST), Finlanda (SF), Franța (F), Germania (D), Grecia (GR), Ungaria (H), Irlanda (IRL), Italia (I), Letonia (LV), Lituania (LT), Luxemburg (L), Malta (M), Țările de Jos (NL), Polonia (PL), Portugalia (P), România (RO), Slovacia (SK), Slovenia (SL), Spania (E), Suedia (S), Regatul Unit (GB)

Țările semnatare ale Acordului privind SEE

Statele membre + Islanda (IS), Liechtenstein (FL) și Norvegia (N)

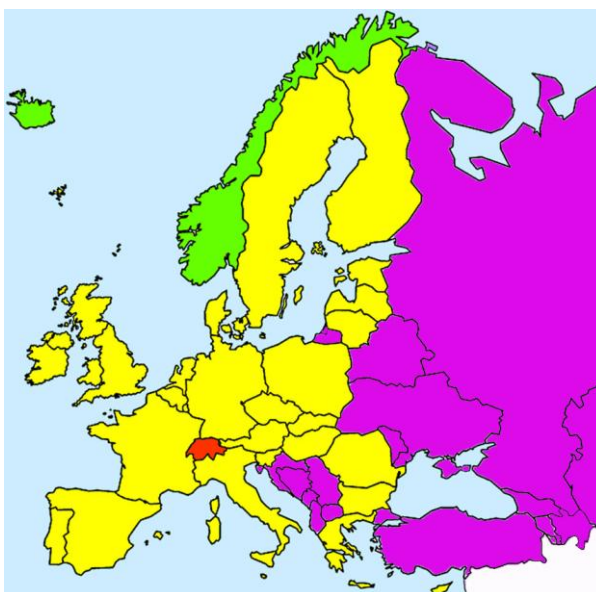
Țările semnatare ale AETR

Toate statele membre ale UE + toate țările semnatare ale Acordului privind SEE (cu excepția Islandei) +

Albania (AL), Andorra (AD), Armenia (AM), Azerbaidjan (AZ), Belarus (BY), Bosnia și Herțegovina (BA), Croația (HR), Georgia (GE), Kazahstan (KZ), Macedonia (MK), Monaco (MC), Moldova (MD), Rusia (SU), San Marino (SM), Serbia (SRB), Muntenegru (MNE), Tadjikistan (TJ), Turcia (TR), Turkmenistan (TM), Ucraina (UA), Uzbekistan (UZ) + Elveția (CH)

Altele

Elveția (CH) este semnatară a AETR și, chiar dacă nu este un stat membru al UE, aceasta face obiectul Regulamentului (CE) nr. 561/2006



2.2.3 Articolul 3

2.2.3.1 Text

Prezentul regulament nu se aplică transporturilor rutiere efectuate de:

- a) vehicule utilizate pentru transportul de călători prin servicii regulate, traseul liniei nedepășind 50 km;*
- 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;*
- i) vehicule comerciale, care au un 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.*

2.2.3.2 Încălări

Niciuna.

2.2.3.3 Controlul rutier

După ce un agent de control a stabilit că un vehicul trebuie să facă obiectul unei inspecții în temeiul Regulamentului (CE) nr. 561/2006 (articolul 2), acesta trebuie să verifice dacă tipul vehiculului și natura operațiunii efectuate nu îl scutește de la cerințele menționate în Regulamentul (CE) nr. 561/2006 și Regulamentul (CEE) nr. 3821/85. Următoarele contribuie la stabilirea validității derogărilor prevăzute la articolul 3.

Notă: Derogările prevăzute în prezentul articol sunt însoțite de derogări echivalente privind montarea tahografelor (și utilizarea acestora), astfel cum se specifică la articolul 3 alineatul (1) din Regulamentul (CEE) nr. 3821/85.

a) Verificarea poate avea loc prin trimitere la calendarul serviciului și harta/planificarea itinerariului, în cazul în care acestea se află în posesia conducătorului auto. Notă: se aplică distanța reală a itinerariului, nu distanța radială. De asemenea, trebuie reținut faptul că se poate lua în considerare kilometrajul între depozit și punctul de plecare al traseului liniei sau chiar între depozite, întrucât acestea reprezintă din punct de vedere tehnic trasee care intră în domeniul de aplicare, însă organismele responsabile de aplicarea legii din anumite state membre pot aborda o viziune pragmatică potrivit căreia aceste trasee nu implică transportul de călători, prin urmare, insistențele privind dotarea vehiculelor cu tahographe sunt nerezonabile.

b) Viteza maximă autorizată este indicată fie pe vehicul, fie în documentele specifice ale acestuia. Din această categorie fac parte vehiculele pentru care astfel de restricții sunt stabilite de un limitator de viteză prestabilit.

c) În general, astfel de vehicule scutite pot fi identificate în mod evident la o inspecție vizuală. În aceste situații, solicitați confirmarea conducătorului auto, dacă este cazul, și nu din partea unui serviciu privat operat în mod similar.

În ceea ce privește vehiculele închiriate sau neînchiriate, chestionarea conducătorului auto cu privire la scopul traseului va indica validitatea derogării. Poate fi necesară chestionarea angajatorilor/comandantului de unitate atunci când există îndoieli.

Această derogare **nu** se aplică operatorilor comerciali contractați de organismele menționate în text.

d) Ajutorul trebuie să fie un răspuns direct la o situație de urgență sau o operațiune de salvare. Acordarea unui ajutor umanitar sau caritabil nu califică vehiculul pentru derogarea în cauză. Se verifică acest lucru prin examinarea documentelor de încărcătură și chestionarea conducătorului auto.

Definiția unei situații de urgență include:

- un pericol existent la adresa vieții sau sănătății oamenilor sau animalelor,
- o întrerupere semnificativă a serviciilor publice esențiale, a serviciilor poștale și de telecomunicații, a utilizării șoselelor, a căilor ferate, a porturilor sau aeroporturilor sau daune grave aduse proprietății.

Derogarea se aplică numai pe durata situației de urgență. După ce situația de urgență a fost soluționată, derogarea nu se mai aplică.

Perturbările majore ale infrastructurii de transport din cauza cantităților masive de zăpadă pot conduce la o astfel de situație de urgență.

e) Vehicule precum ambulanțele, vehiculele care transportă donatorii de sânge și scanerele de securitate trebuie echipate cu aparatură specializată care să ofere un anumit tip de tratament medical. Aceasta se verifică prin inspecția fizică a vehiculului. Principalul scop al traseului trebuie să fie o misiune medicală. Prin urmare, un autocar sau un autobuz echipat pentru a transporta persoane bolnave sau cu handicap la Lourdes, de exemplu, nu poate fi scutit de respectarea prezentului regulament pe motiv că este folosit ca ambulanță.

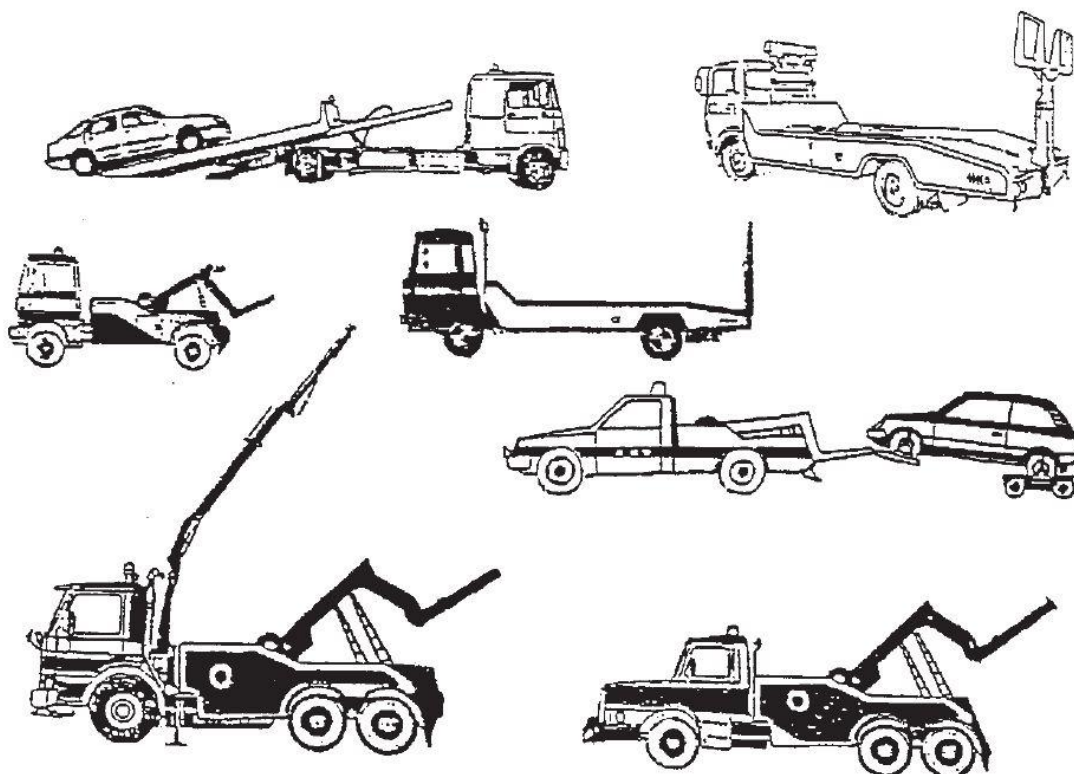


f) Un vehicul specializat pentru depanări trebuie construit sau adaptat pentru a permite recuperarea unui (unor) vehicul(e) defect(e) (hotărâre CEJ). Trebuie identificată raza de operare a vehiculului pentru a verifica dacă se aplică derogarea privind raza de 100 km de la baza de staționare.

Trebuie avut în vedere că, pe o rază de 100 km, vehiculul poate fi utilizat pentru activități care nu au legătură cu depanarea. De exemplu, un vehicul pentru depanări echipat cu o platformă mobilă de recuperare a unei mașini defecte poate, pe o rază de 100 km de la baza de staționare a vehiculului, să efectueze un transport de mărfuri diferit de cel asigurat de vehiculul defect și să fie scutit de respectarea cerințelor regulamentului.

Acest tip de vehicul poate fi echipat cu un tahograf, însă în temeiul acestei derogări nu este obligat să îl folosească.

Un traseu de „recuperare” care depășește raza de 100 km de la baza de staționare ar solicita echiparea vehiculului cu un tahograf și utilizarea acestuia.



g) Trebuie stabilite natura și scopul traseului efectuat (prin chestionarea conducătorului auto) pentru a verifica aplicabilitatea acestei derogări. Aparatura de la bordul vehiculului și natura oricărei încărcături transportate pot oferi indicații cu privire la neaplicabilitatea derogării în cauză. Derogarea nu se aplică unui vehicul care se deplasează în vederea efectuării unei verificări periodice obligatorii. Exemplele tipice de activități scutite de respectarea cerințelor în cauză ar putea viza un mecanic care efectuează un traseu pentru a verifica repararea satisfăcătoare a direcției vehiculului.

Vehiculele noi care fac obiectul verificărilor privind îmbunătățirile aduse sunt scutite de această obligație.

Vehiculele reconstruite (sau re tehnologizate) care fac obiectul unor încercări rutiere înainte de a fi utilizate sunt scutite de această obligație.

h) Tipul/capacitatea vehiculului sunt specificate în documentele vehiculului. Traseul nu trebuie să fie efectuat contra cost în numele unui terț, iar mărfurile transportate nu trebuie să aibă un caracter comercial. Conducătorul auto trebuie chestionat, iar încărcătura trebuie inspectată pentru a se verifica toate aceste lucruri. Un vehicul mixt înseamnă un vehicul cu remorcă sau semiremorcă.

i) Vehiculele „istorice” sunt definite în legislația fiecărui stat membru. Aceste vehicule nu pot fi utilizate pentru a transporta mărfuri sau călători în scopuri comerciale. Conducătorii auto și călătorii trebuie chestionați, iar încărcăturile inspectate pentru a se verifica respectarea acestor condiții.

Sinteză

Vehiculele enumerate la articolul 3 ca fiind scutite nu sunt inspectate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 561/2006, însă aceasta nu le scutește de alte forme de inspecție. Scutirile prevăzute trebuie verificate de către agenții de control, iar în cazul în care declarațiile sunt nefondate, trebuie să urmeze o inspecție în temeiul Regulamentului (CE) nr. 561/2006.

Se recomandă înregistrarea conducerii auto care face obiectul derogării ca aflându-se „în afara domeniului de aplicare” pentru a indica că respectiva perioadă de conducere trebuie considerată „altă muncă” atunci când este combinată cu activitățile care intră în domeniul de aplicare a regulamentului.

2.2.4 Articolul 4

2.2.4.1 Text

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;

(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 11 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 3 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 11 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 45 de ore,

— **„perioadă de repaus săptămânal redusă”**: orice perioadă de repaus de mai puțin de 45 de ore, care poate fi redusă la minimum 24 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;

(j) **„durată de conducere”**: durata activității de conducere înregistrată:

— automat sau semiautomat de aparatul de înregistrare definit în anexa I și în anexa IB 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 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 (10);

(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”**: orice 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.

2.2.4.2 Încălcări

Niciuna.

2.2.4.3 Controlul rutier

Articolul oferă definițiile corespunzătoare care facilitează înțelegerea corectă a sensului prevăzut. În momentul explicării articolelor din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 vor fi necesare trimiteri frecvente la aceste definiții. În numeroase cazuri, definițiile în cauză trebuie explicate și clarificate, aplicându-se, după caz, următoarele:

a) Fiecare stat membru este liber să definească drumurile deschise utilizării publice. Un traseu începe (în acest caz) atunci când un conducător auto preia controlul asupra unui vehicul și se încheie atunci când acesta nu mai deține controlul asupra vehiculului sau își alocă o perioadă de repaus corespunzătoare. În acest caz, un traseu poate include mai multe mici trasee. Această definiție aduce în domeniul de aplicare a regulamentului conducerea auto în afara drumurilor deschise utilizării publice (de exemplu, pe o proprietate privată) atunci când aceasta este efectuată pe parcursul unui traseu care include, de asemenea, un traseu pe drumuri deschise utilizării publice pe parcursul unei perioade zilnice de conducere. Conform acestei definiții, vehiculele goale intră în domeniul de aplicare a regulamentului.

b) Atenție: un vehicul poate însemna un vehicul mixt (vehicul și remorcă).

c) Acesta definește călătorii disponibili să conducă un vehicul și care intră, prin urmare, în domeniul de aplicare a prezentului regulament și a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 din momentul în care începe ziua lor lucrătoare. Disponibilitatea de a conduce (în cadrul serviciului) trebuie înregistrată pe cardul conducătorului auto.

Atunci când ambii conducători auto se află la bord (o toleranță de o oră la începutul traseului) pot fi solicitate concesiile privind conducerea în echipaj. În caz contrar, se aplică normele privind conducerea auto pentru ambii conducători auto.

Agenții de control trebuie să fie conștienți de faptul că în acest caz conducătorii auto pot pretinde că nu sunt disponibili, deși în realitate sunt. Cu toate acestea, este posibil ca conducătorii auto să fie într-adevăr călători și să nu fie disponibili pentru a conduce. Prin urmare, aceștia trebuie tratați ca atare, cu excepția cazului în care există dovezi care atestă contrariul.

d) Se poate lua o pauză atunci când vehiculul se află în mișcare (în cazul conducerii în echipaj) cu condiția ca conducătorul auto să fie inactiv, iar perioada respectivă să fie utilizată exclusiv pentru odihnă. În cazul conducerii în echipaj a unui vehicul echipat cu un tahograf digital, atunci când conducătorul auto ia o pauză în timp ce vehiculul se află în mișcare, o perioadă de 45 de minute de disponibilitate va fi considerată drept o pauză înregistrată. (Un tahograf digital nu permite înregistrarea unei pauze într-un vehicul aflat în mișcare.) În cazul unui vehicul condus de un singur conducător auto, dacă perioada de disponibilitate este înregistrată și nu există dovezi care să indice că aceasta nu a fost folosită exclusiv pentru odihnă, atunci perioada respectivă este considerată drept pauză de majoritatea autorităților responsabile de punerea în aplicare a legii din statele membre.

e) Orice activitate, cu excepția conducerii auto pentru un angajator din cadrul sau din afara sectorului transporturilor, inclusiv conducerea auto care nu intră în domeniul de aplicare a regulamentului. De exemplu, în cazul în care o persoană a fost angajată ca agent de securitate timp de 3 ore de către un angajator înainte de a prelua controlul asupra unui vehicul

în temeiul Regulamentului (CE) nr. 561/2006 pentru un alt angajator, prima activitate este considerată „altă muncă” în contextul Regulamentului (CE) nr. 561/2006 și trebuie înregistrată ca atare. Cu toate acestea, nu este necesară înregistrarea conducerii auto care nu intră în domeniul de aplicare a prezentului regulament sau a altei munci efectuate în oricare zi a săptămânii în cazul în care nu se efectuează activități de conducere auto care intră în domeniul de aplicare a regulamentului.

f) „Poate dispune liber” etc. înseamnă că un conducător auto nu se poate oferi să lucreze în mod voluntar deoarece chiar și ca lucrător neplătit acesta se află sub controlul unui angajator. Munca voluntară care nu implică obligații contractuale poate fi considerată drept dispunere liberă de timpul de odihnă.

g) Perioada de repaus zilnic normală este de cel puțin 11 ore consecutive sau, dacă această perioadă este împărțită în două tranșe, prima trebuie să fie de cel puțin 3 ore, iar a doua de cel puțin 9 ore.

O perioadă de repaus redusă este de minim 9 ore, dar mai puțin de 11 ore.

În scopul cumulării duratelor zilnice de conducere (a se vedea litera k) este necesar să se identifice începutul perioadei de repaus zilnic și, în acest scop, se presupune că repausul zilnic în „tranșe” a început odată cu perioada de „9 ore”.

Perioada de repaus zilnic poate fi însoțită de o perioadă de compensare a ultimei perioade de repaus săptămânal reduse.

h) O perioadă de repaus săptămânal este o perioadă de repaus neîntreruptă cu o durată suficientă încât să poată fi **cel puțin** o perioadă de repaus săptămânal normală sau o perioadă de repaus săptămânal redusă.

O perioadă de repaus săptămânal normală este de cel puțin 45 de ore consecutive.

O perioadă de repaus săptămânal redusă este de minim 24 de ore, dar mai puțin de 45 ore consecutive.

Prin urmare, o perioadă de repaus săptămânal de 49 de ore înseamnă o perioadă de repaus săptămânal normală, iar una de 31 de ore este o perioadă de repaus săptămânal redusă.

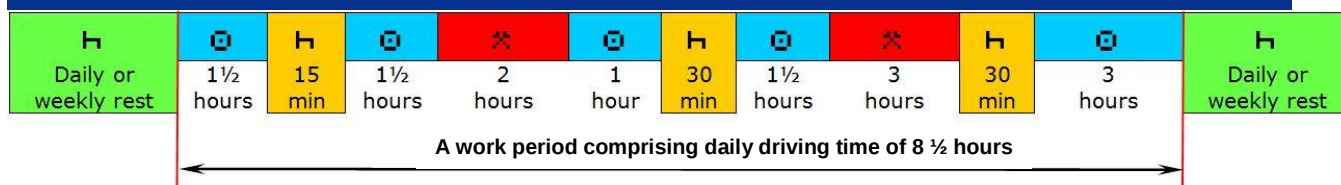
O perioadă de repaus săptămânal poate cuprinde o perioadă de repaus săptămânal normală sau redusă, plus compensarea ultimei perioade de repaus săptămânal reduse.

i) O săptămână înseamnă o „săptămână fixă”, și anume perioada cuprinsă între ora 00:00 a zilei de luni și ora 24:00 a zilei duminică (local).

j) Aceasta 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.

Trebuie remarcat faptul că, din cauza limitelor aparaturii digitale de înregistrare, aceasta poate fi diferită de durată efectivă de conducere (a se vedea nota de orientare nr. 4).

k) 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.



Legendă:

Daily or weekly rest = Repaus zilnic sau săptămânal

Hour(s) = oră (ore)

A work period comprising daily driving time of 8 ½ hours = Perioadă de lucru care include o perioadă zilnică de conducere de 8 ore și jumătate

l) Durata de conducere săptămânală înseamnă durata de conducere totală, acumulată în timpul unei săptămâni. Aceasta include, de asemenea, orice durată de conducere rezultată din întreruperile perioadelor de repaus zilnic normale ca urmare a mișcărilor unui feribot sau tren.

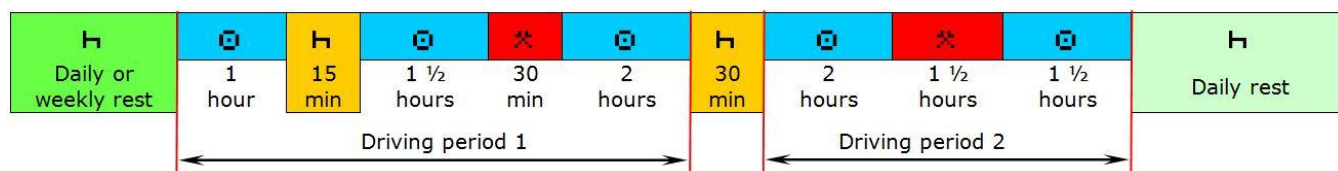
m) Regulamentul se aplică vehiculelor sau combinațiilor de vehicule și remorci cu o masă maximă autorizată de peste 3,500 kg. Agenții de control trebuie să fie atenți să interpreteze în mod corect cartea tehnică a vehiculului sau informațiile producătorului. Masa maximă autorizată va fi în mod normal indicată pentru ambele tipuri de operațiuni, pe cont propriu sau în combinație. Anumite vehicule se află în afara domeniului de aplicare a regulamentului atunci când sunt operate „pe cont propriu”, însă vor intra în domeniul de aplicare a acestuia atunci când sunt utilizate în combinație.

n) Nu sunt necesare clarificări.

o) Un conducător auto poate fi însoțit de mai mulți conducători auto în timpul traseului, iar aceasta se numește, de asemenea, conducere în echipaj. În acest mod, un conducător auto poate solicita derogări în temeiul conducerii în echipaj, chiar dacă ceilalți conducători auto care fac parte din echipaj pe parcursul perioadei de muncă pot să nu fie scutiți de această obligație (a se vedea articolul 8).

p) Orice persoană care operează vehiculul. Aceasta poate fi o persoană fizică sau juridică.

q) O **durată zilnică de conducere** va fi formată din mai multe durate de conducere neîntrerupte sau în tranșe.



Legendă:

Daily or weekly rest = Repaus zilnic sau săptămânal

Hour(s) = oră (ore)

Driving period 1, 2 = Perioadă de conducere 1, 2

Daily rest = Repaus zilnic

2.2.5 Articolul 5

2.2.5.1 Text

1. *Vârsta minimă a conducătorilor auto este de 18 ani.*
2. *Vârsta minimă a celui de-al doilea conducător auto este stabilită la 18 ani. Cu toate acestea, statele membre pot reduce vârsta minimă a celui de-al doilea conducător auto la 16 ani, cu condiția îndeplinirii următoarelor condiții:*
 - (a) *transportul rutier se efectuează în interiorul unui stat membru pe o rază de 50 kilometri 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*
 - (c) *măsura este conformă cu limitele impuse de legislația națională a statului membru privind ocuparea forței de muncă.*

2.2.5.2 Încalcări

Vârstele membrilor echipajului	561- 5
--------------------------------	---------------

2.2.5.3 Controlul rutier

Agenții de control trebuie să stabilească baza de staționare a vehiculului și detaliile traseului pe baza informațiilor furnizate de către conducătorul auto. Vârsta conducătorului auto poate fi stabilită pe baza examinării identității conducătorului auto sau a permisului de conducere..

Încalcările au loc atunci când conducătorul auto este minor.

În cazul în care vârsta celui de-al doilea conducător auto variază între 16 și 18 ani, verificați să nu fie încălcată limita privind raza de 50 km de la baza de staționare a vehiculului.

Încălcarea cerinței privind vârsta minimă trebuie considerată o *încălcare gravă* în conformitate cu orientările prevăzute în anexa III la Directiva 2006/22/CE (astfel cum a fost modificată).

2.2.6 Articolul 6

2.2.6.1 Text

Durata de conducere zilnică nu depășește nouă ore.

- 1. Cu toate acestea, durata de conducere zilnică poate fi prelungită la maximum 10 ore, dar nu mai mult de două ori pe parcursul săptămânii.*
- 2. Durata de conducere săptămânală nu depășește 56 ore și nici nu generează o depășire a duratei maxime de lucru săptămânale stabilite de Directiva 2002/15/CE.*
- 3. Durata de conducere totală acumulată nu trebuie să depășească 90 ore pe parcursul a două săptămâni consecutive.*
- 4. Durata 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, astfel cum este definită 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 a prezentului regulament și înregistrează orice perioadă de disponibilitate, astfel cum este definită la articolul 15 alineatul (3) litera (c) din Regulamentul (CEE) nr. 3821/85, de la ultima perioadă de repaus zilnic sau săptămânal. Această înregistrare se face manual pe o foaie de înregistrare, pe un imprimat scos sau cu ajutorul funcției de introducere manuală de date oferită de aparatul de înregistrare.*

2.2.6.2 Încălcări

Depășirea duratei de conducere de 10 ore	561- 6-1
Depășirea duratei de conducere de 9 ore atunci când sunt permise numai 9 ore (nu mai este valabilă perioada de 10 ore)	561- 6-1
Depășirea limitei de 56 de ore a duratei de conducere săptămânale	561- 6-2
Depășirea limitei de 90 de ore de mai mult de două ori pe parcursul săptămânii	561- 6-3
Încălcarea Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 privind înregistrarea obligațiilor	561- 6-5

2.2.6.3 Controlul rutier

Agenții de control trebuie să analizeze fiecare foaie de înregistrare emisă de tahograf (sau datele digitale) pentru a stabili durata de conducere zilnică și să le cumuleze în mod corespunzător cu scopul de a stabili duratele totale de conducere săptămânală. Acestea din

urmă vor fi ulterior revizuite pentru a stabili duratele totale de conducere pe parcursul a două săptămâni consecutive. Utilizați următorul proces în doi pași:

Pasul 1

- Verificați durata de conducere înregistrată în foile de înregistrare ale tahografului sau datele digitale.
Pentru a putea face acest lucru, cumulați duratele de conducere de la sfârșitul unei perioade de repaus zilnic sau săptămânal și de la începutul următoarei perioade de repaus zilnic/săptămânal pentru a stabili perioada de conducere zilnică.

[În vederea stabilirii duratelor de conducere zilnice, Comisia nu recomandă cumularea perioadelor întrerupte de perioade de repaus de cel puțin 7 ore. Trebuie remarcat că această perioadă de repaus necorespunzătoare ar constitui totuși o încălcare a cerințelor privind perioadele de repaus zilnic. (Această recomandare nu vizează toate statele membre)]

- Verificați să nu fi fost încălcată limita privind durata de conducere de 10 ore.
- Repetați această procedură pentru fiecare înregistrare efectuată.
- În cazul în care limita respectivă a fost încălcată, aceasta constituie de fiecare dată o încălcare. Depășirea limitei cu:
 - până la o oră constituie o *încălcare minoră*
 - mai mult de o oră, însă mai puțin de două ore constituie o *încălcare gravă*
 - mai mult de două ore constituie o *încălcare foarte gravă*

Verificați să nu fi fost depășită durata de conducere zilnică de 9 ore de mai mult de două ori pe parcursul unei săptămâni (a se vedea definiția termenului „săptămână” din articolul 4).

- În cazul în care acest lucru a avut loc, fiecare eveniment care depășește cele două ocazii permise constituie o încălcare a duratei de conducere zilnice (9 ore). În aceste situații, depășirea limitei de 9 ore cu:
 - până la o oră constituie o *încălcare minoră*
 - mai mult de o oră, însă mai puțin de două ore constituie o *încălcare gravă*
 - mai mult de două ore constituie o *încălcare foarte gravă*
- Cumulați duratele de conducere zilnice pe parcursul fiecărei săptămâni aplicabile înregistrărilor efectuate pentru a stabili durata de conducere săptămânală. Trebuie remarcat faptul că, atunci când diagrama conducătorului auto nu este aliniată la „săptămâna fixă”, este posibil ca un conducător auto să acumuleze 58 de ore de conducere între perioadele de repaus săptămânal și totuși să respecte normele. În cazul în care, pe parcursul unei săptămâni, durata de conducere săptămânală depășește 56 de ore, aceasta constituie o încălcare. Depășirea acestei limite cu:
 - până la patru ore constituie o *încălcare minoră*
 - mai mult de patru ore, însă mai puțin de paisprezece ore constituie o *încălcare gravă*
 - mai mult de paisprezece ore constituie o *încălcare foarte gravă*.
- Adunați duratele de conducere săptămânale (fixe) consecutive pentru a stabili totalul duratelor de conducere pe parcursul a două săptămâni. Fiecare total la două săptămâni

(fixe) care depășește limita autorizată de 90 de ore constituie o încălcare. Depășirea acestei limite cu:

- până la zece ore constituie o *încălcare minoră*
- mai mult de zece ore, însă mai puțin de douăzeci și două de ore și jumătate constituie o *încălcare gravă*
- mai mult de douăzeci și două de ore și jumătate constituie o *încălcare foarte gravă*

Pasul 2

Examinați fiecare înregistrare cu scopul de a stabili dacă toate activitățile conducătorului auto au fost declarate, de exemplu, altă muncă sau conducere auto care nu intră în domeniul de aplicare a regulamentului. Înregistrările trebuie să includă munca efectuată înainte de a prelua controlul asupra vehiculului și după predarea controlului. Trebuie indicată drept „altă muncă”:

- orice perioadă petrecută ca timp de muncă în sensul articolului 3 litera (a) din Directiva 2002/15/CE,
- orice perioadă petrecută conducând un vehicul utilizat în scopuri comerciale și care nu intră în domeniul de aplicare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006,

În plus, trebuie înregistrate în mod corespunzător:

- orice perioade de disponibilitate, astfel cum sunt definite la articolul 15 alineatul (3) litera (c) din Regulamentul (CEE) nr. 3821/85

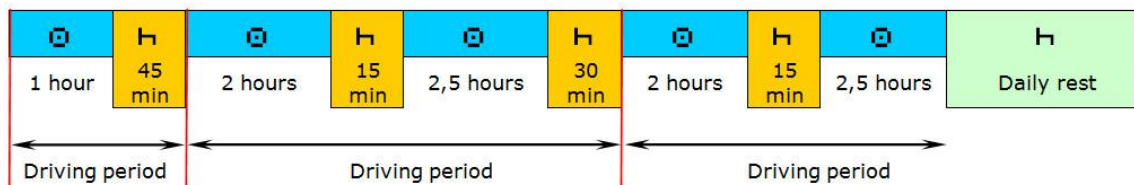
de la ultima perioadă de repaus zilnic sau săptămânal a conducătorului auto.

Înregistrarea se face manual pe o foaie de înregistrare sau pe un imprimat ori cu ajutorul funcției de introducere manuală de date oferită de aparatul de înregistrare.

O înregistrare întreruptă necesită explicații din partea conducătorului auto. Dacă în urma chestionării conducătorului auto sau în baza altor dovezi aflate la dispoziția agentului de control se stabilește că au fost efectuate activități periodice neînregistrate, aceasta indică o eroare de înregistrare și constituie o încălcare a prezentului articol.

O astfel de încălcare constituie o *încălcare foarte gravă*.

i) Exemplu de durată de conducere zilnică de 10 ore cu pauze luate corect



Legendă:

Hour(s) = oră (ore)

Driving period = Durată de conducere

Daily rest = Repaus zilnic

ii) Repausul zilnic incomplet poate conduce la încălcarea duratei de conducere zilnice.

 Weekly rest	 4 ½ hours	 45 min	 4 ½ hours	 6 hours	 2 hours	 4 hours	 45 min	 4 ½ hours	 Daily rest (min 9 hours)
--	--	---	--	--	--	--	---	--	---

Legendă:

Weekly rest = Repaus săptămânal

Hour(s) = oră (ore)

Daily rest (min 9 hours) = Repaus zilnic (minimum 9 ore)

Durata zilnică de conducere: 17 ore și jumătate. [articolul 4 litera (f)]

iii) Exemple de distribuție corectă a duratei de conducere și a perioadelor de repaus săptămânal.

S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T											
Week 1		Week 2							Week 3							Week 4														
 Weekly rest (week 1)		 Driving 9 hours	 Driving 9 hours	 Driving 9 hours	 Driving 9 hours	 Red. weekly rest (week 2)	 Driving 10 hours	 Driving 10 hours	 Driving 10 hours	 Driving 10 hours	 Driving 9 hours	 Driving 5 hours	 Weekly rest (week 3)		 Driving 10 hours	 Driving 9 hours	 Driving 9 hours	 Driving 10 hours												
	4 24-hour periods													6 24-hour periods						4 24-hour periods										
	Weekly driving time: 56 hours													Weekly driving time: 34 hours							Weekly driving time: 38 hours									

Legendă:

M, T, W, T, F, S, S = L, M, M, J, V, S, D

Week 1, 2, 3, 4 = Săptămâna 1, 2, 3, 4

Weekly rest (week 1) = Repaus săptămânal (săptămâna 1)

Red. weekly rest (week 2) = Repaus săptămânal redus (săptămâna 2)

Weekly rest (week 3) = Repaus săptămânal (săptămâna 3)

Driving 5, 9, 10 hours = Conducere auto timp de 5, 9, 10 ore

24-hour periods = perioade de 24 de ore

Weekly driving time: 34, 38, 56 hours = Durată de conducere săptămânală: 34, 38, 56 ore

S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T
week 1		Week 2							Week 3							Week 4			
Weekly rest (week 1)	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Red. weekly rest (week 2)	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 5 hours	Weekly rest (week 3) Despite the completed qualifying weekly rest, the two-weekly driving limit permits no more driving until the start of a new fixed week.	Other work (*)	Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 10 hours		
	4					6							5						
	24-hour periods					24-hour periods							24-hour periods						
	Weekly driving time: 56 hours							Weekly driving time: 34 hours							Weekly driving time: 38 hours				
	Two weeks driving time: 90 hours																		

Legendă:

M, T, W, T, F, S, S = L, M, M, J, V, S, D

Week 1, 2, 3, 4 = Săptămâna 1, 2, 3, 4

Weekly rest (week 1) = Repaus săptămânal (săptămâna 1)

Red. weekly rest (week 2) = Repaus săptămânal redus (săptămâna 2)

Weekly rest (week 3) = Repaus săptămânal (săptămâna 3)

Despite the completed qualifying weekly rest, the two-weekly driving limit permits no more driving until the start of a new fixed week = Deși a fost efectuată perioada de repaus săptămânal corespunzătoare, limita privind durata de conducere pe parcursul a două săptămâni consecutive nu permite continuarea conducerii auto până la începutul unei noi săptămâni fixe

Driving 5, 9, 10 hours = Conducere auto timp de 5, 9, 10 ore

24-hour periods = perioade de 24 de ore

Weekly driving time: 34, 38, 56 hours = Durată de conducere săptămânală: 34, 38, 56 ore

Two weeks driving time: 90 hours = Durată de conducere pe parcursul a două săptămâni: 90 ore

		Week 1						Week 2						Week 3						Week 4						Week 5						Week 6					
S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	
Weekly rest		Driving 7 h	Driving 8 h	Driving 8 h	Red. weekly rest	Driving 10 h	6 24-hours periods	Weekly rest	Driving 9 h	Driving 9 h	Driving 10 h	Driving 10 h	Driving 10 h	5 24-hours periods	Weekly rest	Driving 9 h	Driving 9 h	Driving 9 h	Driving 8 h	Driving 8 h	Driving 10 h	Red. weekly rest	Driving 10 h	Driving 9 h	Driving 9 h	Driving 10 h	Driving 10 h	Driving 10 h	6 24-hours periods	Weekly rest	Driving 9 h	Driving 9 h	Driving 9 h	Driving 9 h	Driving 10 h	Red. weekly rest	
Weekly driving time		Weekly driving time						Weekly driving time						Weekly driving time						Weekly driving time						Weekly driving time											
Two weeks driving time (week 1 and 2)		Two weeks driving time (week 1 and 2)						Two weeks driving time (week 3 and 4)						Two weeks driving time (week 3 and 4)						Two weeks driving time (week 5 and 6)						Two weeks driving time (week 5 and 6)											
Two weeks driving time (week 2 and 3)						Two weeks driving time (week 2 and 3)						Two weeks driving time (week 4 and 5)						Two weeks driving time (week 4 and 5)																			

Legendă:

M, T, W, T, F, S, S = L, M, M, J, V, S, D

Week 1, 2, 3, 4, 5, 6 = Săptămâna 1, 2, 3, 4, 5, 6

Weekly rest = Repaus săptămânal

Red. weekly rest = Repaus săptămânal redus

Driving 5, 7, 8, 9, 10 hours = Conducere auto timp de 5, 7, 8, 9, 10 ore

24-hour periods = perioade de 24 de ore

Weekly driving time = Durată de conducere săptămânală

Two weeks driving time (week 1 and 2) = Durată de conducere pe parcursul a două săptămâni (săptămânile 1 și 2)

Two weeks driving time (week 2 and 3) = Durată de conducere pe parcursul a două săptămâni (săptămânile 2 și 3)

Two weeks driving time (week 3 and 4) = Durată de conducere pe parcursul a două săptămâni (săptămânile 3 și 4)

Two weeks driving time (week 4 and 5) = Durată de conducere pe parcursul a două săptămâni (săptămânile 4 și 5)

Two weeks driving time (week 5 and 6) = Durată de conducere pe parcursul a două săptămâni (săptămânile 5 și 6)

Notă:

- a) Se poate observa în exemplele de mai sus că un conducător 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 (6) litera (a)].
- b) O nouă săptămână (a nu se confunda cu săptămâna fixă) 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.
- c) De asemenea, din cele de mai sus se poate observa că săptămâna conducătorului auto ar putea teoretic să conțină o perioadă legală de conducere de 58 de ore, respectând în același timp în totalitate normele privind „săptămâna fixă”.
- d) Trebuie remarcat, de asemenea, că limita privind durata de 90 de ore pe parcursul a două săptămâni consecutive se referă la limita privind „săptămâna fixă” și că aceasta a fost respectată în exemplul de mai sus.

- iii) Următoarele sunt exemple de activități efectuate departe de vehicul și care sunt înregistrate manual.

▼ 30/11/2011 09:15 (UTC)

24h

PEREZ PEREZ

30/11/2011 67

h	00:00	06:30	06h30	*
x	06:30	08:00	01h30	
h	08:00	08:11	00h11	

E/1111 DDD

2736 km

x	08:11	08:14	00h03	
o	08:14	08:47	00h33	
o	08:47	09:04	00h17	
o	09:04	09:14	00h10	
x	09:14	09:15	00h01	

2753 km; 17 km

00h43 16 km

Exemplu de card al conducătorului auto

▼ 30/11/2011 09:16 (UTC)

24h

30/11/2011

2736 -

2736 km

h	00:00	08:11	08h11	*
			2736 km; 0 km	

PEREZ PEREZ

MANUEL

E/0987654321dcba 3

13/09/2010

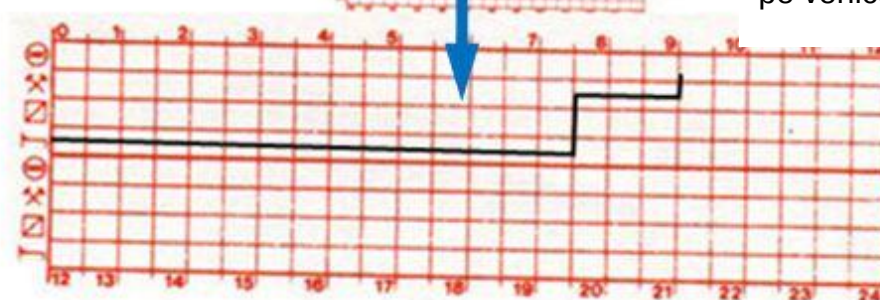
E/1111 DDD

29/11/2011 20:11

2736 km

x	08:11	08:14	00h03	
o	08:14	08:47	00h33	
o	08:47	09:04	00h17	
o	09:04	09:14	00h10	
x	09:14	09:16	00h02	

Exemplu de unitate montată pe vehicul (UV)



Notă:

Acest exemplu indică introducerea manuală pe spatele unei foi de înregistrare a numelui unui conducător auto care a dispus de o perioadă de repaus cuprinsă între orele 00:00 și 07:30 și care a efectuat, prin urmare, o „altă muncă” în intervalul 07:30 – 09:00, moment în care a început activitatea de conducere. Din acel moment, datele menționate în foaia de înregistrare au fost introduse în aparatul de înregistrare, iar activitățile ulterioare au fost înregistrate în mod automat pe partea ceruită a foii de înregistrare.

2.2.7 Articolul 7

2.2.7.1 Text

După o perioadă de patru ore și jumătate de conducere, conducătorul auto trebuie să facă o pauză neîntreruptă de cel puțin 45 de minute, exceptând cazul în care își începe o perioadă de repaus.

Această pauză poate fi înlocuită cu o pauză de cel puțin 15 minute urmată de o pauză de cel puțin 30 minute, pauze intercalate pe parcursul perioadei de conducere astfel încât să respecte dispozițiile primului paragraf.

2.2.7.2 Încălări

Nerespectarea cerinței de luare a pauzei corespunzătoare	561- 7
--	--------

2.2.7.3 Controlul rutier

Pentru fiecare înregistrare, cumulați durata de conducere (începând cu prima durată de conducere care urmează unei perioade de repaus) până obțineți 4 ore și jumătate. Această durată de conducere trebuie să includă o pauză de 45 de minute sau o perioadă de cel puțin 15 minute urmată de o perioadă de cel puțin 30 de minute sau de una sau mai multe astfel de pauze.

Notă: Obligația de a înregistra „pauzele” ca „pauze” este explicită. Cu toate acestea, înainte de a considera duratele de disponibilitate înregistrate ca „pauze”, agenții de control trebuie să stabilească dacă perioadele respective au fost utilizate exclusiv pentru odihnă.

În cazul în care aceste condiții nu sunt îndeplinite, are loc o încălcare.

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. Începând cu sfârșitul fiecărei pauze corespunzătoare continuați să evaluați duratele de conducere înregistrate în această manieră până la începerea unei durate de repaus zilnic. În cazul în care este identificată o încălcare, cumulați duratele de conducere înregistrate între perioadele de repaus sau pauzele corespunzătoare. Aceasta determină ulterior gravitatea încălcării.

În cazul în care durata de conducere cumulată înainte de luarea unei pauze corespunzătoare depășește limita autorizată de patru ore și jumătate:

- cu până la treizeci de minute, aceasta este considerată o *încălcare minoră*.
- cu treizeci de minute – o oră și treizeci de minute, aceasta este considerată o *încălcare gravă*
- cu mai mult de o oră și treizeci de minute, aceasta este considerată o *încălcare foarte gravă*

Această abordare este necesară pentru a stabili respectarea regulamentului, astfel cum se arată în hotărârea CEJ C116/92⁸ (cauza „Charlton”).

O pauză de cel puțin 30 de minute urmată de o pauză de cel puțin 15 minute nu reprezintă o pauză corespunzătoare. În același mod, trebuie remarcat faptul că un conducător auto care ia o pauză de 25 de minute, de exemplu, pe parcursul traseului și o alta la sfârșitul duratei de conducere de patru ore și jumătate nu respectă normele. Pauza nu respectă regulamentul în pofida duratei sale de 50 de minute, cu 5 minute peste limita prevăzută.

Pauzele de mai puțin de 15 minute nu contribuie la o pauză corespunzătoare, însă nu trebuie considerate conducere auto sau o altă muncă.

Notă: Există doar trei situații în care perioada petrecută călătorind poate fi considerată „repaus” sau „pauză”. Prima este atunci când un conducător auto însoțește un vehicul transportat cu feribotul sau trenul. În acest caz, conducătorul auto poate începe o perioadă de repaus sau poate lua o pauză cu condiția să aibă acces la o cușetă. Dacă accesul la o cușetă nu este posibil, perioada de repaus nu poate începe, însă această durată de disponibilitate poate fi considerată drept pauză.

A doua situație este atunci când vehiculul este condus de mai mulți conducători auto. În acest scenariu, un membru al echipajului care este disponibil pentru a conduce la nevoie și care se află lângă conducătorul auto la bordul vehiculului înregistrează o „perioadă de disponibilitate”. Duratele de conducere aflate „în afara domeniului de aplicare” trebuie excluse din aceste calcule. Cu toate acestea, se recomandă agenților de control să solicite validarea înregistrării acestui tip de activitate.

În al treilea caz, un vehicul este condus de mai mulți conducători auto. În cazul în care un al doilea membru al echipajului disponibil să conducă la nevoie stă lângă conducătorul auto al vehiculului și nu este implicat în mod activ în asistarea acestuia, o „perioadă de disponibilitate” de 45 de minute a respectivului membru al echipajului poate fi considerată drept „pauză”.

Atunci când există nelămuriri, trebuie consultată cauza Charlton (ref: C116/92) privind modul de calculare a cerințelor privind pauzele.

Notă: Regulamentul (CE) nr. 561/2006 urmărește să abordeze o anomalie în temeiul Regulamentului (CEE) nr. 3820/85, conform căruia este posibil ca un vehicul să fie condus timp de aproximativ 9 ore cu o pauză de doar 15 minute. Acest aspect este abordat prin întreruperea 15+30. Autorizarea unei întreruperi de 30+15 subminează această intenție și trebuie considerată, prin urmare, o încălcare în pofida naturii sale aparent minore. Alte încălcări ale acestei cerințe pot părea, de asemenea, minore în special atunci când pauzele cumulate depășesc cantitatea prevăzută, însă nu îndeplinesc alte criterii. Cu toate acestea, agenții de control trebuie să apere regulamentul. Adaptarea și modificarea regulamentului pentru a satisface necesitățile operaționale nu este autorizată. Cu toate acestea, atunci când există astfel de situații izolate, acestea trebuie tratate cu o anumită doză de pragmatism.

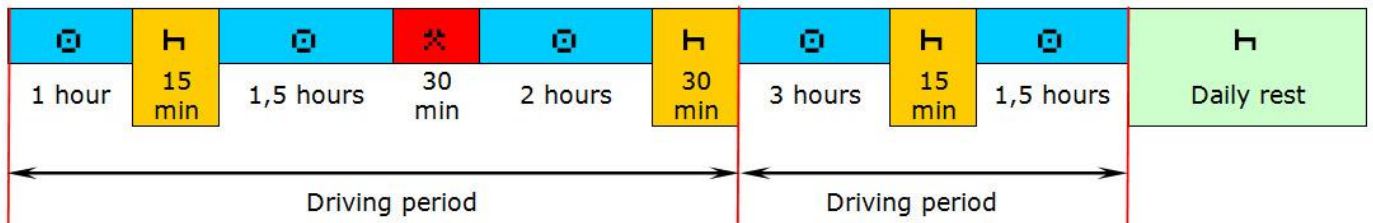
Exemplu:

- i) pauze luate corect



4,5 hours = 4,5 ore

45 min = 45 minute



Hour(s) = oră (ore)

```
min = minute
```

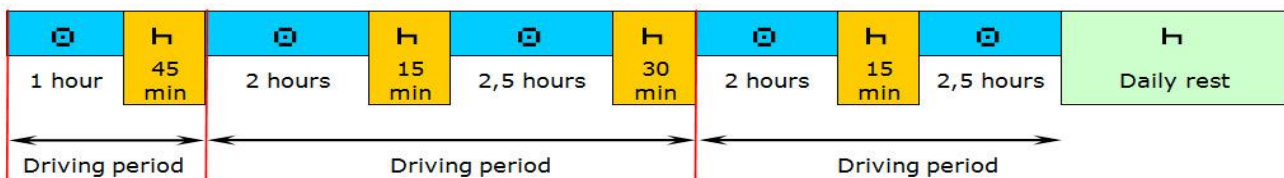
Driving period = Durată de conducere

Daily rest = Repaus zilnic



Hour(s) = oră (ore)

min = minute



Hour(s) = oră (ore)

min = minute

Driving period = Durată de conducere

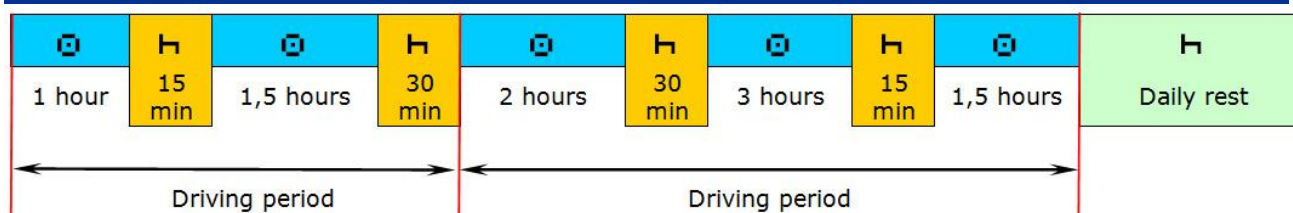
Daily rest = Repaus zilnic



Hours = ore

min = minute

ii) pauze luate incorect



Legendă:

Hour(s) = oră (ore)

min = minute

Driving period = Durată de conducere

Daily rest = Repaus zilnic

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) dacă cele 45 de minute nu sunt distribuite în maniera prevăzută.

Această distribuție indică o anomalie, întrucât distribuția incorectă unui număr prea mare de pauze pe parcursul duratei de conducere constituie o încălcare a regulamentului. [În cazul în care conducătorul auto nu ar fi luat o pauză de 30 de minute pe parcursul primei durate de conducere nu ar fi existat nicio încălcare, a se vedea exemplul (i) din a doua diagramă.] Agenții de control pot considera aceste încălcări ca având un caracter tehnic minor care necesită mai curând consiliere decât sancțiuni.



Legendă:

Hour(s) = oră (ore)

min = minute

În exemplul de mai sus, durata de conducere a fost de 6 ore înainte de luarea unei pauze corespunzătoare.

2.2.8 Articolul 8

2.2.8.1 Text

1. Conducătorul auto respectă perioadele de repaus zilnic și săptămânal.
 2. Pe parcursul fiecărei perioade de 24 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 24 de ore este de cel puțin nouă ore, dar mai puțin de 11 ore, perioada respectivă de repaus zilnic este considerată perioadă de repaus zilnic redusă.

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 30 de ore de după perioada de repaus zilnic sau săptămânal.

6. Pe parcursul a 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. 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 săptămânii în discuție.

O perioadă de repaus săptămânal începe până la sfârșitul a șase perioade de 24 de ore de la perioada de repaus săptămânal precedentă.

6a. Prin derogare de la alineatul (6), un conducător auto care asigură un singur serviciu ocazional de transport internațional de călători, 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 (11), poate amâna perioada de repaus săptămânal cu cel mult 12 perioade consecutive de 24 de ore care urmează unei perioade de repaus săptămânal normală anterioară, 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 06.00, vehiculul este condus de mai mulți conducători auto sau perioada de conducere menționată la articolul 7 se reduce la trei ore.

6a. 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.

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. În cazul în care un conducător auto solicită acest lucru, perioadele de repaus zilnic și perioadele de repaus săptămânal reduse departe de baza de staționare a vehiculului pot fi efectuate la bordul vehiculului, cu condiția ca acesta să fie dotat cu cabină de dormit corespunzătoare și să fie în staționare.

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.

2.2.8.2 Încălcări

Repaus zilnic insuficient.	561- 8-2
Repaus zilnic insuficient (DM)	561- 8-5
Nerespectarea cerinței privind repausul zilnic suficient.	561- 8-6

2.2.8.3 Controlul rutier

Pentru a efectua o verificare privind conformitatea, trebuie examinate înregistrările tahografului (sau datele digitale) cu scopul de a identifica perioadele de repaus care ar echivala sau ar constitui perioade de repaus zilnic corespunzătoare (11, 3+9 sau 9 ore). În plus, este necesar să se identifice perioadele de repaus săptămânal corespunzătoare (24 ore, 45 ore).

Agenții de control trebuie să fie conștienți că orice perioadă de repaus de peste 9 ore poate conține o perioadă de repaus zilnic redusă plus compensații (a se vedea „normele privind repausul săptămânal”) și să obțină confirmarea conducătorului auto dacă acesta este cazul înainte de a efectua verificarea conformității.

Nu pot fi înregistrate perioade de repaus zilnic și săptămânal într-un vehicul în mișcare.

Norme privind repausul zilnic: O nouă perioadă de 24 de ore începe odată cu reluarea activităților după o perioadă de repaus zilnic sau săptămânal **corespunzătoare**.

Un conducător auto trebuie să efectueze o perioadă de repaus zilnic normală (de cel puțin 11 ore **sau** 3+9 ore) sau o perioadă de repaus zilnic redusă (de cel puțin 9 ore, însă mai puțin de 11 ore) pe parcursul a 24 de ore.



Legendă:

W.R. = R.S.

Hour(s) = oră (ore)

Start 24-hours period = Începutul perioadei de 24 de ore

Acestea sunt duratele minime de repaus corespunzătoare care pot fi depășite de un conducător auto, însă care **trebuie să intre în perioada de 24 de ore de la începerea serviciului**.

Un conducător auto poate îndeplini cerința privind perioada de repaus zilnic pe parcursul a 24 de ore, după care urmează o nouă perioadă de 24 de ore.

Între perioadele de repaus săptămânal corespunzătoare, un conducător auto poate înlocui de maximum 3 ori o perioadă de repaus zilnic normală cu o perioadă de repaus zilnic redusă.

Dacă acest număr este depășit, atunci se încalcă de fiecare dată norma privind repausul zilnic normal (cu excepția celor 3 situații autorizate) atunci când se dispune de o pauză de mai puțin de 11 ore.

O perioadă de repaus zilnic corespunzătoare (și anume o perioadă de repaus cu o durată suficientă și încheiată în termen de 24 de ore de la terminarea perioadei de repaus zilnic sau săptămânal anterioare) poate fi prelungită pentru a constitui o perioadă de repaus săptămânal. În acest mod, un conducător auto nu este obligat să ia atât o perioadă de repaus zilnic, cât și o perioadă de repaus săptămânal la sfârșitul unei săptămâni.

Conducere în echipaj: Atunci când există un echipaj format din mai mulți conducători auto se aplică norme diferite. Fiecare conducător auto este obligat să efectueze o perioadă de repaus zilnic de cel puțin 9 ore pe parcursul a 30 de ore de la începerea serviciului după o perioadă de repaus zilnic sau săptămânal. Pentru a face obiectul acestei derogări, trebuie să existe la bordul vehiculului cel puțin doi conducători auto disponibili pentru a conduce, cu excepția primei ore (cumulate), când unul dintre conducătorii auto poate conduce singur. Nu este necesar ca aceiași doi conducători auto să se afle la bordul vehiculului pe parcursul traseului (a se vedea graficele). Atenție: nu pot fi înregistrate perioade de repaus într-un vehicul în mișcare.

Notă: Înregistrările tahografului (în cazul în care sunt păstrate în mod corespunzător) vor indica dacă un conducător auto a condus ca parte dintr-un echipaj. Pe foile de înregistrare analogice, duratele de disponibilitate și pauzele vor fi înregistrate într-un vehicul în mișcare, iar înregistrările digitale vor conține un indicator privind „echipajul”.

Încălcările prezentului regulament pot fi constatate prin examinarea fiecărei perioade de 24 de ore (sau a perioadei de 30 de ore în cazul conducerii în echipaj) de înregistrare a activității de la începerea serviciului după o perioadă de repaus zilnic sau săptămânal cu scopul de a se verifica durata perioadei de repaus neîntrerupte luate. Durata perioadei de activitate a conducătorului auto indică gravitatea încălcării.

Perioadele de repaus zilnic insuficiente sunt clasificate după cum urmează:

În cazul în care o perioadă de repaus zilnic normală (11 ore) este redusă (aplicabilă numai dacă perioada de repaus zilnic redusă nu este autorizată) cu:

- până la o oră – *încălcare minoră*
- mai mult de o oră, însă mai puțin de două ore și jumătate – *încălcare gravă*
- mai mult de două ore și jumătate – *încălcare foarte gravă*

În cazul în care o perioadă de repaus zilnic redusă (dacă este autorizată) sau o perioadă de repaus luată de membrii echipajului este redusă cu:

- până la o oră – *încălcare minoră*
- mai mult de o oră, însă mai puțin de două ore – *încălcare gravă*
- mai mult de două ore – *încălcare foarte gravă*

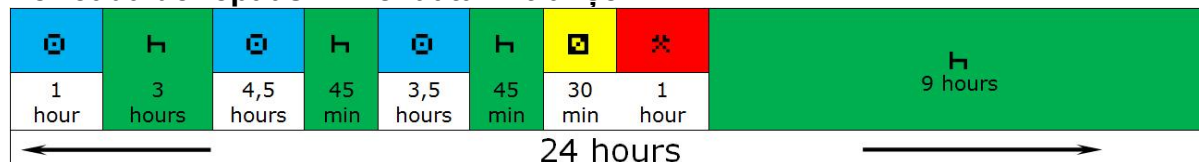
În cazul în care durata de 9 ore a unei perioade de repaus zilnic luată în tranșe este redusă cu:

- până la o oră – *încălcare minoră*

- mai mult de o oră, însă mai puțin de două ore – *încălcare gravă*
- mai mult de două ore – *încălcare foarte gravă*

Notă: Perioada de repaus zilnic luată în tranșe poate descalifica perioada de repaus [a se vedea articolul 9 alineatul (1) pentru situațiile în care poate fi întreruptă perioada de repaus].

Perioadă de repaus zilnic luată în tranșe

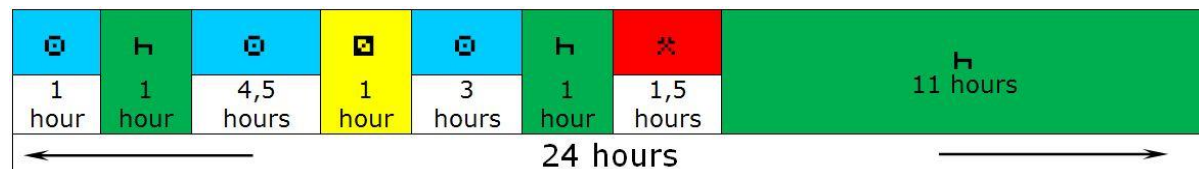


Legendă:

Hour(s) = oră (ore)

min = minute

Perioadă de repaus zilnic normală



Legendă:

Hour(s) = oră (ore)

min = minute

Perioadă de repaus zilnic redusă

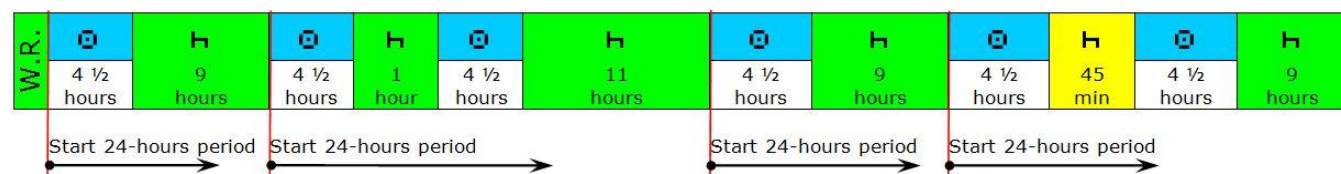


Legendă:

Hour(s) = oră (ore)

min = minute

Ziua mai mică de 24 de ore a conducătorului auto



Legendă:

W.R. = R.S.

Hour(s) = oră (ore)

Start 24-hours period = Începutul perioadei de 24 de ore

Încalcări succesive ale cerințelor privind perioadele de repaus zilnic

Textul articolului nu precizează în mod clar când anume începe perioada de evaluare a gradului de respectare a normelor privind perioadele de repaus zilnic în urma încălcării cerințelor privind perioadele de repaus zilnic.

Serviciul juridic al Comisiei UE a indicat că, în cazul în care autoritățile responsabile de punerea în aplicare a legii se confruntă cu perioade de activitate care urmează unei perioade de repaus zilnic sau săptămânal normale pe parcursul căreia conducătorii auto încep perioade de repaus zilnic mai mici de 7 ore și pentru a permite autorităților respective să identifice și să sancționeze toate încălcările relevante, acestea trebuie:

- să împartă perioadele de activitate menționate anterior în perioade „teoretice” consecutive de 24 de ore [în temeiul articolului 8 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului] și
- să aplice normele obișnuite privind duratele de conducere zilnică și perioadele de repaus zilnic la fiecare perioadă de 24 de ore.

Pentru a respecta decizia de punere în aplicare a Comisiei privind calcularea duratei de conducere (a se vedea punctul 2.2.6.3), perioada de repaus de 7 ore trebuie să declanșeze următoarea perioadă de 24 de ore. Cu toate acestea, cerința privind efectuarea perioadei de repaus zilnic va fi oricum încălcată.

Această metodă va permite întotdeauna identificarea și descrierea amănunțită a încălcării cerințelor privind durata de repaus zilnic.

Notă: Consecințele acestor explicații nu au fost încă examinate în totalitate, prin urmare, această metodă ridică anumite preocupări.

Norme privind perioada de repaus săptămânal

O perioadă de repaus săptămânal, astfel cum este definită la articolul 4, poate fi o perioadă de repaus săptămânal normală de cel puțin 45 de ore sau o perioadă de repaus săptămânal redusă de cel puțin 24 de ore (însă mai puțin de 45 de ore).

Un conducător auto trebuie să înceapă o perioadă de repaus săptămânal nu mai târziu de 144 de ore (6x24 ore) de la sfârșitul ultimei perioade de repaus săptămânal corespunzătoare.

În oricare dintre cele două „săptămâni fixe” consecutive (de luni până duminică), un conducător auto trebuie să ia (sau să înceapă):

- două perioade de repaus săptămânal normale (de minimum 45 de ore); sau
- o perioadă de repaus săptămânal normală (de minimum 45 de ore) și o perioadă de repaus săptămânal redusă (de minimum 24 de ore)

Notă: Numărul perioadelor de repaus săptămânal este o cerință minimă, putând fi luate în considerare și alte perioade de repaus săptămânal corespunzătoare pe lângă această cerință minimă.

Reducerile perioadelor de repaus săptămânal trebuie compensate luând reducerea **în bloc** ca repaus, **alipită unei alte perioade de repaus de cel puțin 9 ore** înainte de sfârșitul celei de-a **treia săptămâni care urmează săptămânii în care a avut loc reducerea**.

O perioadă de repaus săptămânal care începe pe parcursul unei săptămâni și continuă în săptămâna următoare poate fi alipită oricăreia dintre cele două săptămâni, dar nu amândurora. O perioadă de repaus de minimum 69 de ore poate fi considerată drept două perioade de repaus săptămânal consecutive (în săptămâni fixe separate) cu condiția neîncălării normei de 6x24(144) de ore înainte sau după încheierea perioadei în cauză.

O verificare a conformității efectuată de un examinator trebuie să includă următorii pași:

1: Începând cu cele mai vechi înregistrări (date) efectuate, identificați cele două perioade de repaus săptămânal (45 + 45, 45 + 24 sau 24 + 45) de pe parcursul a două săptămâni fixe consecutive. În cazul în care nu există două perioade de repaus săptămânal corespunzătoare, înseamnă că a fost identificată o încălcare.

2: În cazul în care există suficiente perioade de repaus săptămânal, stabiliți dacă există mai mult de 6 X 24 ore între două perioade de repaus săptămânal consecutive. În caz contrar, acest lucru indică o încălcare.

Ulterior, verificați următoarea săptămână și reîncepeți calculele de la pasul 1.

3: În cazul unei verificări efectuate la sediul întreprinderii, este posibilă o evaluare realistă a conformității cu cerințele de compensare. Cu toate acestea, în traficul rutier astfel de controale sunt restricționate de numărul limitat de înregistrări care trebuie efectuate.

Notă: Simpla verificare a lacunei existente între perioadele de repaus săptămânal corespunzătoare care nu depășesc 6 X 24 ore nu este suficientă.

În cazul în care o perioadă de repaus a fost într-adevăr luată pe parcursul unei săptămâni fixe, însă se constată că aceasta are o durată insuficientă pentru a îndeplini cerința regulamentului, aceasta constituie, de asemenea, o încălcare.

Reducerea unei perioade de repaus săptămânal reduse (dacă acest lucru este autorizat) cu:

- până la două ore constituie o *încălcare minoră*
- mai mult de două ore, însă mai puțin de patru ore constituie o *încălcare gravă*
- mai mult de patru ore constituie o *încălcare foarte gravă*

Reducerea unei perioade de repaus săptămânal normale cu:

- până la trei ore constituie o *încălcare minoră*
- mai mult de trei ore, însă mai puțin de nouă ore constituie o *încălcare gravă*
- mai mult de nouă ore constituie o *încălcare foarte gravă*

În momentul verificării respectării cerințelor de compensare, un agent trebuie să încerce să stabilească când anume a fost luată compensația pentru perioada de repaus săptămânal redusă prin chestionarea întreprinderii sau a conducătorului auto.

Pentru a stabili respectarea normei privind „cea de-a treia săptămână care urmează etc.”, va fi necesar să se stabilească cărei săptămâni îi este atribuită perioada de repaus săptămânal (a se vedea mai sus). Nerespectarea cerințelor de compensare în ceea ce privește o perioadă de repaus săptămânal redusă face insuficientă respectiva perioadă de repaus săptămânal și constituie o încălcare.

Verificarea conformității unui echipaj format din mai mulți conducători auto va necesita examinarea tuturor înregistrărilor conducătorilor auto (dacă este posibil) în comun pentru a stabili dacă au fost respectate condițiile derogării privind conducerea în echipaj. În cazul în care sunt disponibile doar înregistrările unui singur conducător auto, o inspecție limitată este în continuare posibilă pe baza perioadei de 30 de ore.

O perioadă de repaus săptămânal cu o durată suficientă poate fi fragmentată în perioade de repaus săptămânal corespunzătoare aliniate la două săptămâni fixe, de exemplu, o perioadă săptămânală de cel puțin 69 de ore începută la ora 18:00 într-o zi de vineri.

Regulamentul nu interzice luarea unei perioade de repaus săptămânal la bordul unui tren sau feribot atât timp cât conducătorul auto are acces la o cușetă.

Prin autorizarea începerii unei perioade de repaus săptămânal reduse (24 ore) într-un vehicul echipat în mod corespunzător, regulamentul pare să excludă posibilitatea luării unor perioade de repaus săptămânal normale la bordul unui vehicul. În realitate, această dispoziție este rareori pusă în aplicare având în vedere că regulamentul nu exclude de la această concesiune nici perioadele de repaus care cuprind o perioadă de repaus săptămânal redusă plus compensații pentru ultima perioadă de repaus săptămânal redusă.

Exemplu de perioadă de repaus săptămânal necorespunzătoare: în perioada de două săptămâni care cuprinde săptămânile 2 și 3 există o singură perioadă de repaus săptămânal.

S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	
Week 1		Week 2							Week 3							Week 4				
Work / driving	Red. weekly rest (week 1)	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Weekly rest (week 2)	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Red. weekly rest (week 4)	Work / driving	Work / driving	Work / driving		
		6							6							3				
		24-hour periods							24-hour periods							24-hour periods				

Legendă:

M, T, W, T, F, S, S = L, M, M, J, V, S, D

Week 1, 2, 3, 4 = Săptămâna 1, 2, 3, 4

Work / driving = Muncă / conducere auto

Red. Weekly rest (week 1) = Repaus săptămânal redus (săptămâna 1)

Weekly rest (week 2) = Repaus săptămânal (săptămâna 2)

Red. Weekly rest (week 4) = Repaus săptămânal redus (săptămâna 4)

24-hour periods = perioade de 24 de ore

Exemplu de perioadă de repaus săptămânal luată în mod corespunzător:

S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T
Week 1		Week 2							Week 3							Week 4			
Weekly rest (week 1)		Work / driving (☒/☐)	Work / driving (☒/☐)	Work / driving (☒/☐)	Work / driving (☒/☐)	Work / driving (☒/☐)	Work / driving (☒/☐)	Weekly rest (week 2)	Work / driving (☒/☐)	Work / driving (☒/☐)	Work / driving (☒/☐)	Work / driving (☒/☐)	Work / driving (☒/☐)	Work / driving (☒/☐)	Red. weekly rest (week 3)	Work / driving (☒/☐)	Work / driving (☒/☐)	Work / driving (☒/☐)	Work / driving (☒/☐)
		6							5					4					
		24-hour periods							24-hour periods					24-hour periods					

Legendă:

M, T, W, T, F, S, S = L, M, M, J, V, S, D

Week 1, 2, 3, 4 = Săptămâna 1, 2, 3, 4

Work / driving = Muncă / conducere auto

Weekly rest (week 1) = Repaus săptămânal (săptămâna 1)

Weekly rest (week 2) = Repaus săptămânal (săptămâna 2)

Red. weekly rest (week 3) = Repaus săptămânal redus (săptămâna 3)

24-hour periods = perioade de 24 de ore

S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T
	Week 2							Week 3							Week 4			
Weekly rest	Work / driving (🚗/📱)	Work / driving (🚗/📱)	Work / driving (🚗/📱)	Work / driving (🚗/📱)	Work / driving (🚗/📱)	Red. weekly rest	Work / driving (🚗/📱)	Work / driving (🚗/📱)	Work / driving (🚗/📱)	Work / driving (🚗/📱)	Work / driving (🚗/📱)	Work / driving (🚗/📱)	Weekly rest	Work / driving (🚗/📱)	Work / driving (🚗/📱)	Work / driving (🚗/📱)		
5 24-hour periods					6 24-hour periods						3 24-hour periods							

Legendă:

M, T, W, T, F, S, S = L, M, M, J, V, S, D

Week 2, 3, 4 = Săptămâna 2, 3, 4

Work / driving = Muncă / conducere auto

Weekly rest = Repaus săptămânal

Red. weekly rest = Repaus săptămânal redus

24-hour periods = perioade de 24 de ore

Compensarea perioadei de repaus săptămânal:

S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S
Week 1		Week 2							Week 3							Week 4						
Red. weekly rest (week 1)	Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Weekly rest (week 2)		Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Red. weekly rest (week 3)	Driving 3 hours	Driving 2 hours	Driving 9 hours	Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Weekly rest (week 4) and compensation of reduced weekly rest		
	4 24-hour periods						6 24-hour periods								6 24-hour periods				from Week 1			
		Weekly driving time: 47 hours							Weekly driving time: 43 hours							Weekly driving time: 37 hours						
		Two weeks driving time: 90 hours																				
									Two weeks driving time: 80 hours													

Legendă:

M, T, W, T, F, S, S = L, M, M, J, V, S, D

Week 1, 2, 3, 4 = Săptămâna 1, 2, 3, 4

Driving 2, 3, 9, 10 hours = Conducere auto timp de 2, 3, 9, 10 ore

Red. weekly rest (week 1) = Repaus săptămânal redus (săptămâna 1)

Weekly rest (week 2) = Repaus săptămânal (săptămâna 2)

Red. weekly rest (week 3) = Repaus săptămânal redus (săptămâna 3)

24-hour periods = perioade de 24 de ore

Weekly rest (week 4) and compensation of reduced weekly rest = Repaus săptămânal (săptămâna 4) și compensarea perioadei de repaus săptămânal redus

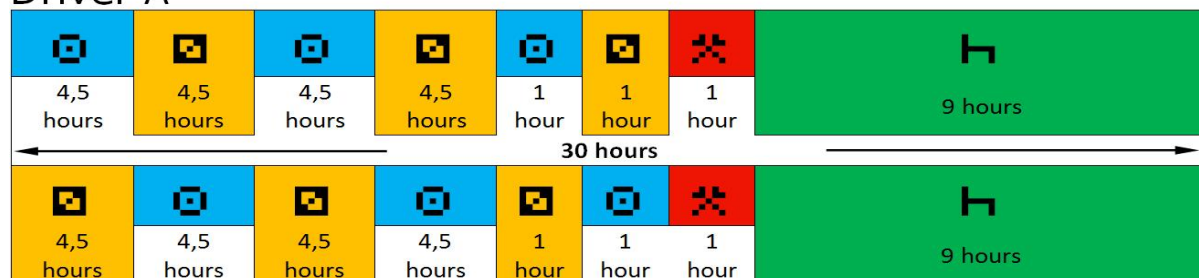
From week 1 = compensarea aferentă săptămânii 1

Weekly driving time: 47, 43, 37 hours = Durată săptămânală de conducere: 47, 43, 37 ore

Two weeks driving time: 90, 80 hours = Durată de conducere pe parcursul a două săptămâni: 90, 80 ore

Exemple de conducere în echipaj: următoarele exemple indică posibila distribuție a activităților pentru conducătorii auto care acționează în cadrul unui echipaj în conformitate cu prezentul regulament.

Driver A



Driver B

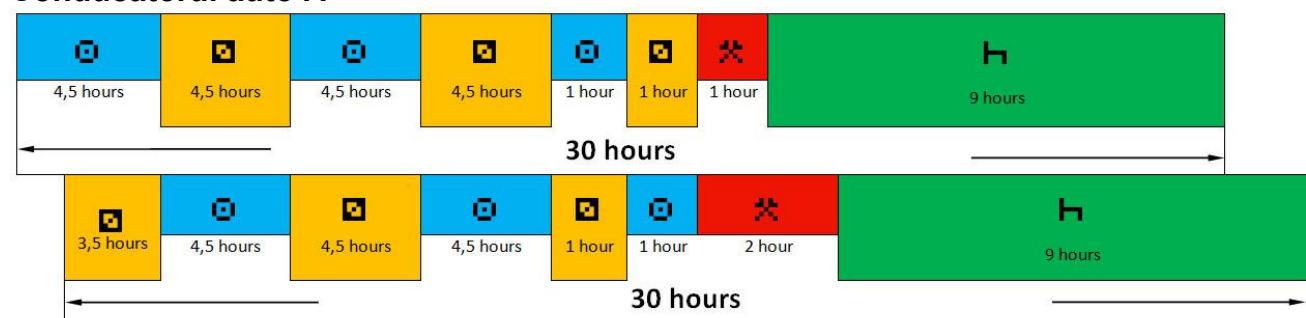
Legendă:

Driver A, B = Conducătorul auto A, B

Hour(s) = oră (ore)

În cazul de mai jos, conducătorul auto A conduce singur timp de o oră înainte de a fi însoțit de un conducător auto B, iar acest lucru este autorizat în cazul conducerii în echipaj.

Conducătorul auto A



Legendă:

Hour(s) = oră (ore)

Conducătorul auto B

În acest caz, conducătorul auto A a efectuat o „altă muncă” timp de trei ore și jumătate, apoi a început să conducă, fiind însoțit o oră mai târziu de conducătorul auto B. Acest lucru este autorizat în cazul conducerii în echipaj.

Cu toate acestea, trebuie remarcat faptul că, în cazul reînțeleperii conducerii în echipaj, conducătorul auto A nu poate relua activitatea de conducere înainte ca conducătorul auto B să-și încheie perioada de repaus zilnic. Conducătorul auto A poate efectua o altă muncă timp de o oră.

Driver A



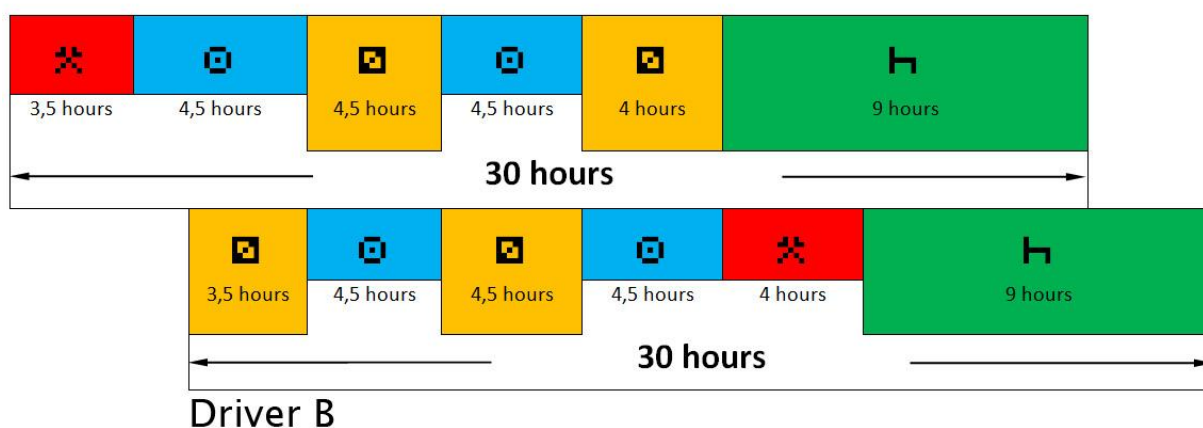
Legendă:

Driver A, B = Conducătorul auto A, B

Hour(s) = oră (ore)

În mod similar, următoarea distribuție a activităților este, de asemenea, autorizată.

Driver A

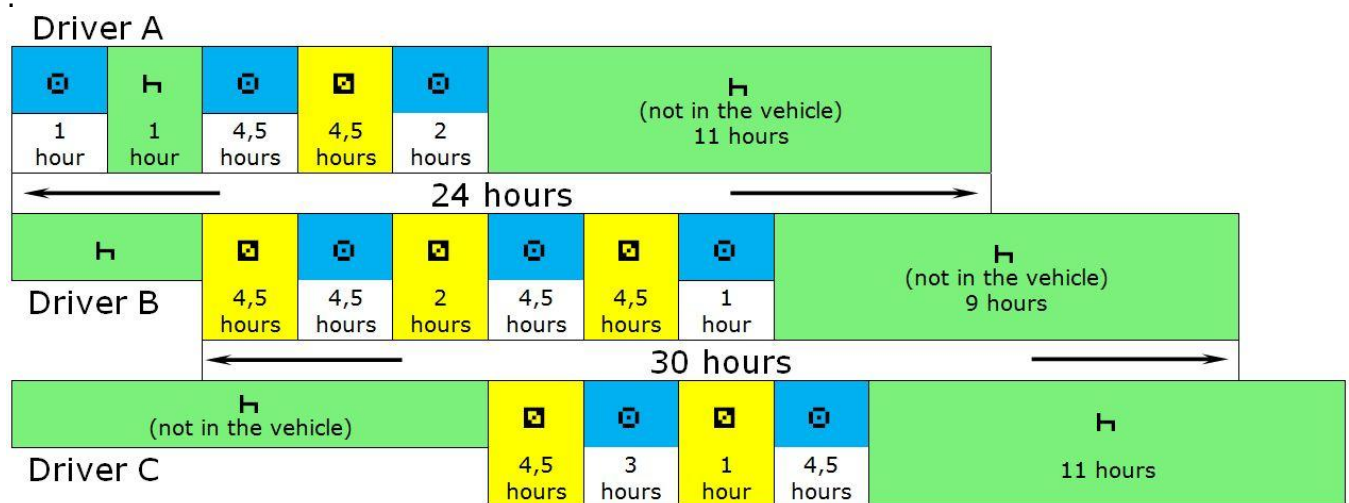


Legendă:

Driver A, B = Conducătorul auto A, B

Hour(s) = oră (ore)

Acest exemplu indică modul în care un vehicul poate fi condus de 3 conducători auto. Numai conducătorul auto B poate beneficia de derogarea privind conducerea în echipaj. Notă: perioada de repaus zilnic nu poate fi luată la bordul unui vehicul în mișcare.

**Legendă:**

Driver A, B, C = Conducătorul auto A, B, C

Hour(s) = oră (ore)

(not in the vehicle) 11 hours = (nu la bordul vehiculului) 11 ore

(not in the vehicle) 9 hours = (nu la bordul vehiculului) 9 ore

2.2.8.4 „Regula celor 12 zile”

Articolul 8 alineatul (6) litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 a fost modificat de articolul 29 din Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 pentru a include o derogare destinată conducătorilor auto care efectuează un singur traseu internațional cu scopul de a-și amâna perioada de repaus săptămânal până la sfârșitul celei de-a douăsprezecea zi. Articolul solicită, de asemenea, conducătorilor auto să ia o perioadă de repaus normală de 45 de ore înainte de începerea traseului, pe lângă solicitarea de a efectua cel puțin o perioadă de repaus săptămânal normală și o perioadă de repaus săptămânal redusă până la încheierea traseului de 69 de ore.

Aceasta este o derogare de la cerințele privind perioada de repaus săptămânal normală [articolul 8 alineatul (6) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006]. Pentru ca un conducător auto să aibă dreptul să amâne perioada de repaus săptămânal, acesta trebuie să respecte **toate** cerințele.

În cazul în care cerințele nu sunt respectate, conducătorul auto trebuie să ia perioada de repaus săptămânal normală definită la articolul 8 alineatul (6); în consecință, orice nerespectări ale cerinței privind perioada de repaus săptămânal vor constitui încălcări.

2.2.8.5 Întreruperi ale perioadelor de repaus în cazuri de urgență

În mod normal, o perioadă de repaus zilnic sau săptămânal întreruptă constituie o încălcare (cu excepția normei privind „feribotul”). Într-o situație de urgență sau la instrucțiunile poliției sau ale altei autorități, un conducător auto poate întrerupe această perioadă de repaus pentru câteva minute cu scopul de a-și repositiona sau muta vehiculul (a se vedea anexa la nota de orientare nr. 3). Autoritatea care a dat instrucțiunile înregistrează întreruperea, dacă este cazul manual, prin intermediul unei note. Aceasta nu trebuie considerată o încălcare.

2.2.9 Articolul 9

2.2.9.1 Text

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, această perioadă poate fi întreruptă de două ori cel mult de alte activități a căror durată nu depășește o oră. Pe parcursul acestei perioade de repaus zilnic normală, conducătorul auto are acces la o cușetă.
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 acesta nu se află nici la locul de reședință a conducătorului auto, nici la sediul 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 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.

2.2.9.2 Încălări

O perioadă de repaus zilnic insuficientă	561- 8-2
Nepăstrarea unei evidențe	561- 6-5

2.2.9.3 Controlul rutier

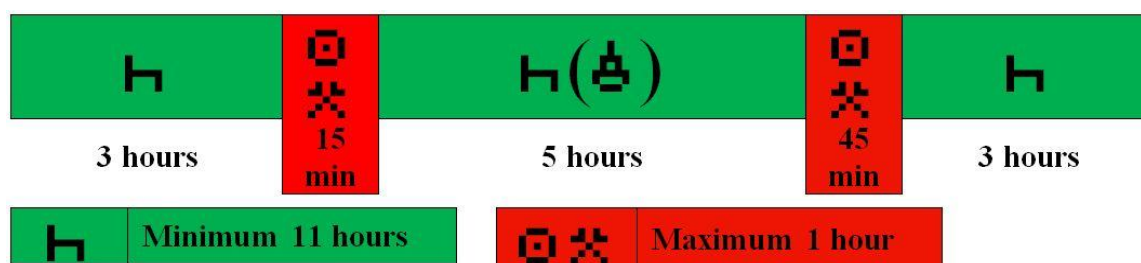
1. Această derogare permite unui conducător auto să întrerupă o perioadă de repaus zilnic normală (11ore sau 3+9 ore) de **două** ori cel mult atunci când însoțește un vehicul transportat cu trenul sau cu feribotul. Durata totală a întreruperilor nu trebuie să depășească o oră.
2. Pe parcursul oricărei părți a perioadei de repaus întrerupte conducătorul auto trebuie să poată avea acces la o cușetă.
3. Pentru a verifica respectarea în detaliu a derogării, identificați perioada de repaus zilnic întreruptă și verificați ca durata cumulată a acesteia să nu depășească o oră și ca toate

componentele perioadelor de repaus zilnic întrerupte să constituie împreună o perioadă de repaus zilnic normală.

De asemenea, agenții de control trebuie să solicite prezentarea unui bilet de tren sau de feribot care să ateste validitatea derogării, deși aceștia trebuie să fie conștienți de faptul că biletele nu sunt întotdeauna emise de companiile de feribot.

În cazul în care aceste condiții nu sunt îndeplinite, înseamnă că a fost **încălcată perioada de repaus zilnic** (a se vedea articolul 8), iar aceasta continuă până este luată o perioadă de repaus zilnic corespunzătoare (a se vedea, de asemenea, anexa la nota de orientare nr. 6).

Exemplul de mai jos indică modul în care poate fi întreruptă o perioadă de repaus zilnic normală pentru îmbarcarea și debarcarea dintr-un feribot, cu utilizarea acestei derogări:



Legendă:

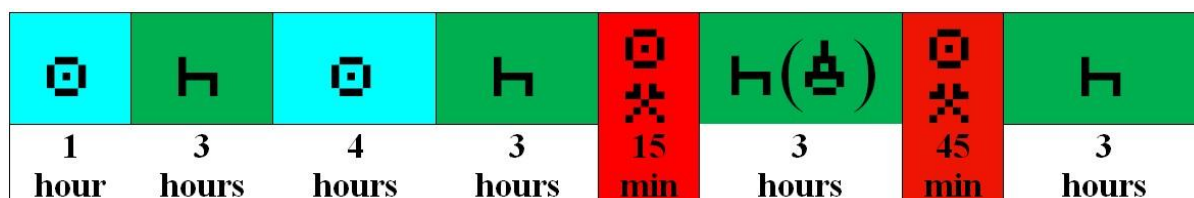
Hours = ore

Minimum 11 hours = Minim 11 ore

Maximum 1 hour = Maxim 1 oră

Notă: Activitatea de conducere desfășurată pe parcursul unei astfel de întreruperi nu poate fi aplicată, în conformitate cu prezentul regulament, perioadei de conducere zilnice care se aplică înainte și după perioada de repaus zilnic întreruptă. Cu toate acestea, ea contează pentru limitele privind durata de conducere săptămânală și pe parcursul a două săptămâni. Perioada de repaus zilnic luată în acest mod poate fi compensată de o perioadă de repaus săptămânal.

Mai jos: Întreruperea unei perioade de repaus fragmentate (feribot):



Legendă:

Hour(s) = oră (ore)

Min = minute

Notă: Trebuie remarcat faptul că aceste întreruperi nu sunt autorizate în cazul în care se efectuează o perioadă de repaus zilnic de 9 ore pe parcursul unei perioade de conducere în echipaj. Pentru a putea utiliza această derogare, membrii unui echipaj de conducere trebuie să efectueze o perioadă de repaus zilnic **normală** de cel puțin 11 ore.

- Un conducător auto care se îndreaptă spre un loc anume altul decât sediul angajatorului care i-a fost indicat de către angajator cu scopul de a prelua și a conduce un vehicul echipat cu un tahograf îndeplinește o obligație față de acesta, prin urmare, nu poate dispune în mod liber de timpul său. În consecință, orice perioadă petrecută călătorind către și dinspre un loc care nu este reședința conducătorului auto sau sediul angajatorului, dacă conducătorul auto preia sau părăsește vehiculul care intră în domeniul de aplicare a regulamentului, indiferent dacă angajatorul a furnizat sau nu instrucțiuni cu privire la momentul și modalitatea de conducere sau dacă această decizie a fost luată de către conducătorul auto, trebuie să fie înregistrată drept „altă muncă” (Ref. CEJ 124/09⁹).

De asemenea, orice perioadă petrecută de un conducător auto conducând un vehicul care nu intră în domeniul de aplicare a regulamentului sau dintr-un loc care nu este în mod normal sediul angajatorului sau reședința conducătorului auto și unde acesta din urmă trebuie să preia sau să predea un vehicul care intră în domeniul de aplicare a regulamentului trebuie să fie înregistrată drept „altă muncă” (a se vedea, de asemenea, anexa la nota de orientare nr. 2).

- Teoretic, aceasta înseamnă că un conducător auto care își încheie ziua de lucru departe de locul său de muncă obișnuit nu poate desfășura altă muncă, cum ar fi să conducă spre locul său de reședință, fără să înregistreze această activitate, în caz contrar săvârșind o încălcare.



În cazul în care există suspiciuni cu privire la neînregistrarea unor activități care intră în domeniul de aplicare a regulamentului, atunci trebuie chestionat conducătorul auto pentru

a se clarifica cu exactitate ce activități au fost efectuate pe parcursul acestor perioade de timp.

Înregistrările care arată că un conducător auto și-a încheiat obligațiile într-un anumit loc și le-a reluat în ziua următoare într-un loc diferit pot indica neînregistrarea activităților prevăzute în acest articol.

Conducătorii auto care preiau un vehicul departe de locul lor de reședință sau de locul obișnuit de muncă trebuie chestionați cu privire la preluarea vehiculului cu scopul de a se stabili dacă aceștia au înregistrat sau nu toate activitățile.

Neînregistrarea activităților care intră în domeniul de aplicare a regulamentului încalcă Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 și este considerată o *încălcare foarte gravă*.

2.2.10 Articolul 10

2.2.10.1 Text

1. *Se interzice întreprinderilor de transport să remunereze conducătorii auto salariați sau care sunt puși la dispoziția lor în funcție de distanța parcursă și/sau de cantitatea de mărfuri transportată, chiar și sub formă de prime sau majorări salariale, în cazul în care o asemenea remunerație 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 aduce 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 IB 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 IB 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).

2.2.10.2 Încălcări

Erori de operare privind nesecurizarea datelor din tahograf.

2.2.10.3 Controlul rutier

Acest articol impune obligații operatorilor. Încălcările detaliate la alineatele (1), (2) și (4) nu pot fi constatate sau investigate în mod realist pe parcursul controalelor rutiere și ar trebui examinate pe parcursul controalelor operatorilor la sediul acestora, unde este posibil accesul la dovezile necesare. Atunci când există motive să se suspecteze nereguli în legătură cu anumite operațiuni de transport transfrontaliere, o bună practică constă în înaintarea datelor operative compilate autorităților de punere în aplicare a legii din statul membru „de origine”.

În ceea ce privește încălcarea menționată la alineatul (3) („răspunderea operatorului”), va fi necesară consultarea legislației naționale a fiecărui stat membru.

Este posibil ca legislația națională să impună limite practice cu privire la capacitatea unui organism de punere în aplicare a legii de a urmări în justiție o entitate străină pentru aceste tipuri de încălcări ale regulamentului.

Cu toate acestea, informațiile colectate prin intermediul controalelor rutiere pot ajuta statul membru să identifice operatorii care ar trebui să fie investigați.

Încălcarea menționată la alineatul (5) vizează obligația unui operator de a descărca și de a securiza datele digitale, fiind, prin urmare, relevantă în special pe parcursul investigării întreprinderii.

2.2.11 Articolul 11

2.2.11.1 Text

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.

2.2.11.2 Încălări

Niciuna.

2.2.11.3 Controlul rutier

În timp ce fiecare stat membru poate impune limite mai stricte decât cele prevăzute de prezentul regulament, Regulamentele (CE) nr. 561/2006 și (CEE) nr. 3821/85 se aplică în continuare traseelor internaționale.

Controalele standard trebuie aplicate în continuare în cazul conducătorilor auto/vehiculelor care efectuează trasee internaționale.

Controalele privind punerea în aplicare a legii în statele membre care impun un regim mai strict traseelor naționale vor fi efectuate în conformitate cu legislația națională aplicabilă.

2.2.12 Articolul 12

2.2.12.1 Text

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 periclita 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.

2.2.12.2 Încălări

Niciuna (deși acest lucru poate depinde de legislația națională), însă dacă derogarea nu este aplicată în mod corect de către conducătorul auto, trebuie avute în vedere încălcările menționate la articolele 6-9.

2.2.12.3 Controlul rutier

Pentru a nu pune în pericol siguranța rutieră și pentru a acorda conducătorului auto posibilitatea să ajungă la un loc de oprire corespunzător, poate fi autorizată o derogare de la normele UE în măsura necesară pentru a se garanta siguranța persoanelor (inclusiv a călătorilor), a vehiculului sau a încărcăturii acestuia.

Conducătorii auto trebuie să indice motivul plecării pe spatele foilor de înregistrare scoase din tahograf (în cazul în care utilizează înregistrări analogice), pe un imprimat sau o foaie temporară (în cazul în care utilizează un tahograf digital) cel mai târziu la sosirea la locul de oprire corespunzător.

În conformitate cu hotărârea CEJ în cauza C-235/94¹⁰, această derogare se poate aplica numai în cazurile în care respectarea normelor privind orele de conducere ale conducătorului auto devine pe neașteptate imposibilă pe parcursul unui traseu. Cu alte cuvinte, încălcările planificate ale normelor nu sunt autorizate. Aceasta înseamnă că, atunci când survine un eveniment neașteptat, conducătorul auto trebuie să decidă dacă nerespectarea normelor este necesară. Astfel, acesta va trebui să ia în considerare necesitatea de a garanta siguranța rutieră în cadrul procesului respectiv.

Agenții de control trebuie:

- să verifice natura exactă a evenimentului care l-a determinat pe conducătorul auto să recurgă la dispozițiile prezentului articol. Agenții de control trebuie să fie conștienți de circumstanțele specifice prevăzute în **nota de orientare nr. 1**.
- să verifice înregistrările pentru validarea derogării.
- să verifice dacă derogarea este utilizată pentru a permite atingerea unui punct de oprire corespunzător. *Notă: aceasta nu este o derogare în alb pentru încheierea unui traseu. Cu toate acestea, examinatorii trebuie, de asemenea, să ia în considerare faptul că la momentul controlului este posibil ca vehiculul să nu fi atins un loc de oprire*

corespunzător, prin urmare, devierea de la norme să nu fie înregistrată. În astfel de circumstanțe, această omisiune nu trebuie considerată o încălcare.

- să verifice dacă locul de oprire a fost prima locație corespunzătoare.
- să verifice utilizarea sistematică și repetată a derogării în înregistrările anterioare. În cazul în care derogarea este declarată în mod incorect, se verifică încălcări ale articolelor 6-9.

2.2.13 Articolul 13

2.2.13.1 Text

1. Cu condiția ca acest lucru să nu aducă atingere obiectivelor prevăzute la articolul 1, fiecare stat membru poate să acorde 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 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, horticoale, 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 alineatul (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 sau
— pentru transportul materialelor, al echipamentului sau al mașinilor care sunt destinate conducătorului auto în exercitarea profesiei sale.

Aceste vehicule nu trebuie să fie utilizate decât pe o rază de 50 km de la sediul întreprinderii și cu condiția ca principală activitate a conducătorului auto să nu fie cea de conducere a vehiculului;

(e) vehicule care circulă exclusiv pe insule a căror suprafață nu depășește 2 300 km pătrați și care nu sunt legate de restul teritoriului național de un pod, vad sau tunel deschis circulației autovehiculelor;

(f) vehicule utilizate pentru transportul de mărfuri pe o rază de 50 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 conducători 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 speciale 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 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 50 km.

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

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 ale acestor derogări trebuie să fie proporționale.

2.2.13.2 Încălcări

Niciuna dacă derogarea este aplicată în mod corect.

2.2.13.3 Controlul rutier

Agenții de control trebuie să valideze utilizarea acestei derogări prin stabilirea detaliilor privind traseul, utilizarea vehiculului, natura echipamentului specific vehiculului, precum și a detaliilor privind încărcătura prin comunicarea stabilită cu conducătorul auto. Trebuie amintit faptul că prezentul articol acordă derogări numai de la articolele 5-9.

Notă: Derogarea corespunzătoare cerinței de montare (și utilizare) a unui tahograf este prevăzută la articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul (CEE) nr. 3821/85.

De asemenea, agenții de control trebuie să aibă în vedere faptul că un conducător auto sau un operator poate să nu conștientizeze că o anumită derogare este aplicabilă și poate încerca să respecte Regulamentul (CE) nr. 561/2006 etc. atunci când se aplică de fapt alte regulamente. Acestea sunt derogări **naționale** care variază de la un stat membru la altul și care sunt valabile în mod normal numai în limitele frontierelor naționale ale statelor membre, deși poate exista un acord local între statele vecine care permite recunoașterea reciprocă (de exemplu, Regatul Unit și Irlanda).

Pentru orientări suplimentare vă rugăm să consultați legislația națională.

Activitățile efectuate în temeiul acestor derogări trebuie înregistrate drept altă muncă în cazul în care sunt desfășurate în combinație cu activitățile de conducere care intră în domeniul de aplicare a prezentului regulament pe parcursul zilei lucrătoare.

Aplicarea incorectă de către un conducător auto a unei derogări are drept rezultat o inspecție detaliată în temeiul Regulamentului (CE) nr. 561/2006 și al Regulamentului (CEE) nr. 3821/85. Atunci când este necesară validarea unei derogări declarate, site-ul web al UE

http://ec.europa.eu/transport/road/social_provisions/driving_time/driving_time_en.htm

oferă acces la o listă finală a derogărilor naționale care au prioritate în fiecare stat membru. Prin urmare, agenții de control trebuie să fie conștienți de existența acestora în momentul efectuării unor controale rutiere.

2.2.14 Articolul 14

2.2.14.1 Text

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 o derogare temporară pe o perioadă de maximum 30 de zile, care se notifică de îndată Comisiei.*
3. *Comisia notifică celorlalte state membre orice derogare acordată în temeiul prezentului articol.*

2.2.14.2 Încălcări

Niciuna.

2.2.14.3 Controlul rutier

Regulamentul permite statelor membre (după autorizarea de către Comisie) derogări de la respectarea cerinței privind limitele de viteză impuse de articolele 6-9. În mod similar, statele membre pot răspunde la situații de urgență sau excepționale (de exemplu, condiții meteorologice extrem de defavorabile sau epidemie de febră aftoasă în Regatul Unit) acordând derogări temporare pe o perioadă de maximum 30 de zile, cu notificarea, de asemenea, a Comisiei.

Pe parcursul unei situații de urgență este posibil ca agenții de control să fie la curent cu astfel de derogări, deși trebuie să aibă în vedere faptul că acestea pot fi aplicabile în momentul inspecției înregistrărilor la o anumită perioadă după producerea evenimentului în cauză.

În cazul în care un conducător auto declară că nerespectarea regulamentului nu reprezintă o încălcare și că aceasta a fost autorizată în temeiul unei derogări, trebuie să i se solicite o copie a autorizației respective. Dacă nu există o copie, atunci validarea trebuie solicitată Comisiei, căreia i se aduc la cunoștință toate aceste autorizări.

O listă actualizată poate fi consultată la următoarea adresă web:

http://ec.europa.eu/transport/road/social_provisions/driving_time/doc/temporary-relaxation-of-drivers.pdf

Întrucât astfel de derogări de la regulament se aplică la nivel local, este posibil ca autoritatea competentă să fi adus acest lucru la cunoștința agenților de control. Prin urmare, derogările respective prezintă interes numai pentru alte state membre în momentul în care un conducător auto intră ulterior pe teritoriul unui alt stat membru și furnizează, în vederea inspecției, înregistrări care conțin încălcări aparente, însă care pot fi în realitate încălcări autorizate.

Prin urmare, un agent de control trebuie să confirme existența oricăror derogări declarate și, în cazul în care această confirmare nu există, să aplice limitele prevăzute la articolele 6 - 9.

2.2.15 Articolul 15

2.2.15.1 Text

Statele membre se asigură că toți conducătorii auto ai vehiculelor prevăzute la articolul 3 litera (a) sunt supuși normelor naționale care asigură o protecție corespunzătoare în ceea ce privește duratele de conducere permise și pauzele și perioadele de repaus obligatorii.

2.2.15.2 Încalcări

Niciuna.

2.2.15.3 Controlul rutier

Acest articol solicită statelor membre să pună în aplicare norme privind perioadele de conducere și de repaus pentru conducătorii auto ai vehiculelor scutite de respectarea acestor norme în temeiul articolului 3 litera (a). Acestea sunt exclusiv de interes național.

2.2.16 Articolul 16

2.2.16.1 Text

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 50 km în linie dreaptă de la frontiera dintre două state membre și al căror traseu nu depășește 100 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 28 zile; aceste informații sunt actualizate la intervale periodice a căror durată nu depășește o lună;
(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 tabelul conducătorilor auto interesați, la cererea acestora; și
(d) este prezentat și înmănat unui agent de control împuternicit care-l solicită.

Notă

Articolul 16 nu se mai aplică începând cu 31.12.2007 [a se vedea articolul 26 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006, care modifică articolul 3 din Regulamentul (CEE) nr. 3821/85].

2.2.17 Articolele 17 și 18

Aceste articole nu sunt avute în vedere în prezentul document deoarece nu sunt relevante pentru activitatea de punere în aplicare a normelor rutiere.

2.2.18 Articolul 19**2.2.18.1 Text**

1. Statele membre stabilesc normele referitoare la sancțiunile pentru încălcarea prezentului regulament și a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 și iau toate măsurile necesare pentru a se asigura de aplicarea acestora. Aceste sancțiuni trebuie să fie efective, proporționale, disuasive și nediscriminatorii. Nicio încălcare a prezentului regulament și a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 nu atrage mai mult de o sancțiune sau de o procedură. Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre aceste măsuri, precum și regimul de sancțiuni până la data prevăzută la articolul 29 paragraful al doilea. Comisia informează statele membre în consecință.

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.

2.2.18.2 Încalcări

Niciuna.

2.2.18.3 Controlul rutier

În momentul efectuării unui control rutier, agenții de control trebuie să aibă în vedere faptul că prezentul articol le permite să urmărească în justiție conducătorii auto (și operatorii) pentru încălcările cerințelor Regulamentului (CE) nr. 561/2006 care au fost constatate pe teritoriul unui alt stat membru sau al unei țări terțe. Textul exact al articolului indică faptul că această putere nu vizează și încălcările Regulamentului (CEE) nr. 3821/85, deși acest lucru poate depinde de conținutul legislației de punere în aplicare din fiecare stat membru.

2.2.19 Articolul 20

2.2.19.1 Text

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.

2.2.19.2 Încalcări

Niciuna.

2.2.19.3 Controlul rutier

Examinatorii trebuie să anticipeze dovezile procedurilor sau ale unei sancțiuni sub diverse forme.

Formularul standard CORTE aprobat, adoptat de anumite state membre, are la bază cerințe similare cu cele prevăzute în anexa 1 la Directiva 2000/30/CE, care vizează raportarea rezultatelor unei inspecții tehnice rutiere.

În starea lor inițială, aceste dovezi pot lua forma unui mesaj semnat pe un imprimat sau o cartelă tahografică.

Neprezentarea dovezilor privind sancțiunile anterioare nu îl scutește pe conducătorul auto de sancțiuni suplimentare pentru aceeași încălcare. În cazul în care se aplică o sancțiune suplimentară și se furnizează ulterior dovezi privind sancțiunea anterioară, cea de-a doua sancțiune trebuie retrasă.

2.2.20 Articolul 21

2.2.20.1 Text

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 relevantă 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 sau 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 sau 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.

2.2.20.2 Încălări

Niciuna.

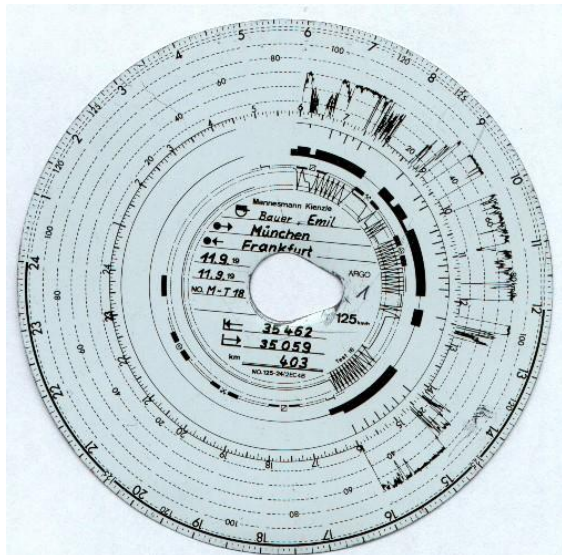
2.2.20.3 Controlul rutier

Prezentul articol împuternicește statele membre să introducă o legislație care să permită imobilizarea unui vehicul asociat cu un conducător auto care a comis o încălcare și permite aplicarea unor sancțiuni administrative împotriva operatorilor și a conducătorilor auto. Nu toate statele membre au adoptat măsuri care permit interdicții sau imobilizări.

2.2.21 Articolele 22 - 29

Aceste articole nu sunt avute în vedere în prezentul document deoarece nu sunt relevante pentru activitatea de punere în aplicare a legii în transportul rutier, deși agenții de control trebuie să fie conștienți de faptul că articolul 27 alineatul (1) modifică Regulamentul (CE) nr. 3821/85 și că, prin urmare, acesta definește vehiculele înmatriculate în statele membre care trebuie echipate cu tahografe digitale.

3. Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 – Norme privind echipamentele de înregistrare și evidența documentelor



3.1 Regulamentul (CEE) nr. 3821/85

Echipamentele tahografice înregistrează informațiile esențiale pentru controalele de conformitate efectuate de agenții de control. Informațiile sunt înregistrate pe o foaie de înregistrare din tahograf sau în fișierele de date digitale, fiind colectate fie automat, fie ca date de intrare introduse manual (de către conducătorul auto). Inspecția înregistrărilor permite în mare parte agenților de control să stabilească nivelul de respectare a normelor privind perioadele de conducere și de repaus.

Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 definește anumite aspecte tehnice în legătură cu omologarea de tip, instalarea și inspecția acestor instrumente și obligă conducătorii auto să respecte cerințele prevăzute.

Un studiu detaliat al Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 nu intră în domeniul de aplicare a prezentului document și trebuie remarcat faptul că regulamentul se aplică numai vehiculelor înmatriculate în statele membre ale UE, chiar dacă respectarea acestuia este considerată suficientă pentru a dovedi conformitatea cerințelor similare proiectate în cadrul AETR.

Cele mai relevante cerințe privind utilizarea tahografelor sunt menționate la articolul 3 și la articolele 13 -16. Acestea impun conducătorilor auto obligații stricte și detaliate și vor ocasiona numeroase încălcări constatate de agenții de control pe parcursul controalelor rutiere.

O evaluare realistă a respectării cerințelor prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 561/2006 nu este posibilă fără a se ține seama de Regulamentul (CEE) nr. 3821/85. Un agent de control va monitoriza respectarea Regulamentului (CE) nr. 561/2006 și se va asigura, în același timp, de îndeplinirea cerințelor relevante ale Regulamentului (CEE) nr. 3821/85.

Agenții de control trebuie să fie familiarizați cu aceste regulamente și capabili să inspecteze și să evalueze înregistrările tahografice.

3.1.1 Articolul 3

3.1.1.1 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, excepție făcând vehiculele prevăzute la articolul 3 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006. Vehiculele prevăzute la articolul 16 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 și vehiculele care erau excluse din domeniul de aplicare a 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 (CE) 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 (CE) nr. 561/2006.
4. În cazul transportului intern, statele membre pot cere instalarea și folosirea aparaturii de înregistrare în conformitate cu prezentul regulament pentru vehicule în cazul cărora instalarea și folosirea acestei aparaturi nu este necesară conform alineatului (1).

3.1.1.2 Încălcări

Tahografele care nu sunt montate în conformitate cu cerințele regulamentelor.

3.1.1.3 Controlul rutier

Agenții de control trebuie să verifice dacă vehiculele neexceptate sunt echipate cu un tahograf corespunzător și dacă montarea acestuia corespunde cerințelor prevăzute de Regulamentul (CEE) nr. 3821/85.

Articolul acordă derogări de la montarea unui tahograf la bordul vehiculelor care efectuează un transport rutier de tipul celui menționat la articolul 13 alineatele (1) și (3) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006.

Trebuie remarcat faptul că vehiculele înmatriculate în țările AETR care nu fac parte din UE pot respecta articolul 10 din AETR prin îndeplinirea cerințelor Regulamentului (CEE) nr. 3821/85, însă aceasta nu este singura metodă de respectare. Cerințele AETR privind construcția, folosirea și instalarea aparatelor de înregistrare reflectă în mare măsură cerințele Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 și nu vor fi examinate în prezentul document. Prin urmare, examinatorii trebuie să verifice, în momentul identificării încălcărilor asociate cu construcția, dacă folosirea și instalarea dispozitivelor de control montate pe vehiculele înmatriculate în țările AETR care nu fac parte din UE se face trimitere la cerința corectă.

3.1.2 Articolul 13

3.1.2.1 Text

Angajatorul și conducătorii auto supraveghează buna funcționare și utilizare a aparaturii de înregistrare, pe de o parte, și a cardului de conducător auto, pe de altă parte, în cazul în care se solicită conducătorului auto să conducă un vehicul echipat cu o aparatură de înregistrare conformă anexeii IB.

3.1.2.2 Încălcări

Nesupravegherea bunei funcționări a aparatului tahograf de înregistrare.
Folosirea unui vehicul echipat cu un tahograf defect – acestea sunt *încălcări foarte grave*.

3.1.2.3 Controlul rutier

Pe parcursul unei inspecții rutiere, agenții de control trebuie să monitorizeze buna funcționare a tahografului prin examinarea înregistrărilor efectuate și să revizuiască înregistrările de diagnostic disponibile pentru diferitele sisteme tahografice. Orice defect care afectează înregistrarea exactă a activităților unui conducător auto poate limita, de asemenea, capacitatea unui agent de control de a monitoriza respectarea regulamentelor.

Tahografe analogice

Înregistrările lipsă sau nealiniate, prezența înregistrărilor care indică defecțiuni (de exemplu, deviațiile complete sau înregistrările în bloc) sau orice activitate cu înregistrări neobișnuite sunt dovezi ale faptului că tahograful nu funcționează în mod corespunzător.

Tahografe digitale

Cardul conducătorului auto face parte integrantă dintr-un sistem de tahograf digital, iar funcționarea corectă a acestuia reprezintă o cerință a prezentului articol.

Este posibil ca informațiile privind defecțiunile și erorile să fi fost înregistrate în fișierul „Evenimente și erori” din unitatea de la bordul vehiculului.

Examinatorii trebuie să fie atenți dacă este evident faptul că un astfel de defect a survenit recent (de exemplu, în cursul călătoriei) și să permită efectuarea reparației. Trebuie remarcat faptul că articolul 16 din Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 prevede că „în eventualitatea defectării aparaturii sau a unei funcționări defectuoase, angajatorul îl prezintă pentru repararea lui de către tehnicianul autorizat sau atelierul autorizat, în cel mai scurt timp posibil. Dacă vehiculul nu se poate întoarce la sediul operatorului în timp de o săptămână, calculată din ziua în care la aparatură s-a constatat defectarea sau funcționarea defectuoasă, reparația se realizează în cursul călătoriei”.

Cu toate acestea, examinatorii trebuie să caute dovezi care să ateste că defectele tahografului sunt de lungă durată și că acestea nu au avut loc recent și să adopte măsurile corespunzătoare de punere în aplicare a legii.

Un tahograf aparent defect poate indica, de asemenea, faptul că înregistrările sunt sau au fost modificate, iar agenții de control nu trebuie să piardă din vedere acest lucru atunci când investighează astfel de defecte.

3.1.3 Articolul 14

3.1.3.1 Text

1. Angajatorul eliberează conducătorilor de autovehicule echipate cu aparatură de înregistrare conform anexei I, un număr suficient de foi de înregistrare, ținând cont de caracterul individual al acestor foi, de durata serviciului și obligația de a înlocui foile deteriorate sau cele luate de la un agent de control. Angajatorul nu înmânează conducătorilor auto decât foile cu formă omologată, apte de a fi utilizate în aparatura instalată la bordul vehiculului.

În cazul în care vehiculul este echipat cu aparatură de înregistrare conform anexei IB, angajatorul și conducătorul auto trebuie să se asigure că, ținând cont de durata funcționării, imprimarea la cerere, prevăzută în anexa IB, să poată fi efectuată corect în caz de control.

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.

3. Cardul conducătorului auto menționat în anexa IB se emite, la cererea acestuia, de către autoritatea competentă a statului membru în care se află reședința sa curentă. Un stat membru poate solicita ca orice conducător auto care are reședința curentă pe teritoriul său și se află sub incidența dispozițiilor Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 să dețină cardul de conducător auto.

(a) În sensul prezentului regulament, prin „reședință curentă” se înțelege locul unde o persoană își are reședința de regulă, adică cel puțin 185 de zile pe an calendaristic, din motive personale sau profesionale, sau în cazul unei persoane fără obligații profesionale, din motive personale, în virtutea strânselor legături dintre acestea și locul în care își are reședința. Cu toate acestea, reședința curentă a unei persoane cu obligații profesionale într-un loc diferit de cel al obligațiilor sale personale și care, astfel, este nevoită să locuiască alternativ în locuri diferite situate în două sau mai multe state membre, se consideră a fi la locul unde își are obligațiile personale, cu condiția ca persoana să revină aici în mod regulat. Această ultimă condiție nu este necesară atunci când persoana efectuează un sejur într-un stat membru pentru îndeplinirea unei misiuni cu durată determinată.

(b) Conducătorii auto fac dovada locului de reședință curentă prin orice mijloace corespunzătoare, în special prin intermediul cărții lor de identitate sau a altui document valabil.

(c) În cazul în care autoritățile competente ale statului membru care eliberează cardul conducătorului auto au îndoieli privind valabilitatea declarației de reședință curentă efectuată în conformitate cu litera (b) sau în scopul unor controale specifice, ele pot solicita elemente informative sau dovezi suplimentare.

(d) Autoritățile competente ale statului membru care eliberează cardul conducătorului auto verifică, atât cât este posibil, dacă solicitantul nu este deja titularul unui card de conducător auto valabil.

4. (a) Autoritatea competentă a statului membru personalizează cardul conducătorului auto conform dispozițiilor anexei IB. Durata de valabilitate administrativă a cardului conducătorului auto nu poate depăși cinci ani. Conducătorul auto poate fi titularul unui singur card de conducător auto. El nu este autorizat să utilizeze decât propriul card de conducător auto personalizat. Nu trebuie să utilizeze un card defect sau a cărui valabilitate a expirat.

Atunci când un nou card este eliberat conducătorului auto pentru a-l înlocui pe cel vechi, acesta are același număr de serie al cardului de conducător auto, dar indicele se majorează cu o unitate. Autoritatea emitentă ține un registru al cardurilor eliberate, furate, pierdute sau defecte pe durata unei perioade cel puțin egală cu durata valabilității. În caz de deteriorare, funcționare defectuoasă, furt sau pierdere a cardului de conducător auto, autoritatea furnizează un nou card într-un termen de cinci zile lucrătoare de la data primirii unei cereri detaliate în acest sens. În caz de cerere de reînnoire a unui card de conducător auto a cărui dată de valabilitate este aproape de expirare, autoritatea furnizează un nou card înainte de data de expirare, în cazul în care această cerere a fost adresată în termenul prevăzut la articolul 15 alineatul (1) paragraful al doilea.

(b) Cardurile conducătorilor auto nu sunt eliberate decât solicitanților aflați sub incidența dispozițiilor din Regulamentul (CEE) nr. 3820/85.

(c) Cardul conducătorului auto este personal. Pe durata de valabilitate administrativă, cardul nu poate face obiectul unei retrageri sau suspendări indiferent de motiv, 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 este obținut pe baza unor declarații false și/sau documente falsificate. Dacă măsurile de suspendare sau retragere sus-menționate sunt adoptate de alt stat membru decât cel care a eliberat cardul de conducător auto, acest stat membru returnează cardul autorităților emitente, indicând motivele acestei restituiri.

(d) Cardurile conducătorilor auto emise de către statele membre sunt reciproc recunoscute. În cazul în care titularul unui card de conducător auto valabil, eliberat de un stat membru, și-a stabilit reședința curentă într-un alt stat membru, el poate solicita schimbarea cardului de conducător auto cu un altul echivalent; este responsabilitatea statului membru care efectuează schimbarea să verifice, dacă este necesar, valabilitatea efectivă a cardului de conducător auto prezentat.

Statele membre care operează schimbarea trimit vechiul card de conducător auto către autoritățile statului membru unde a fost emis acesta și precizează motivele acestei restituiri.

(e) Atunci când un stat membru înlocuiește sau schimbă un card de conducător auto, această schimbare sau înlocuire, cât și celelalte schimbări sau reînnoiri ulterioare, se înregistrează în acest stat membru.

(f) Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a evita orice risc de falsificare a cardurilor de conducător auto.

5. Statele membre se asigură că datele necesare pentru verificarea prevăzută în Regulamentul (CEE) nr. 3820/85 și Directiva 92/6/CEE a Consiliului din 10 februarie 1992 privind instalarea și utilizarea în Comunitate a dispozitivelor limitatoare de viteză pentru anumite categorii de vehicule din cadrul Comunității (1), înregistrate și păstrate în memorie de aparatura de înregistrare conform anexei IB la prezentul regulament, sunt păstrate în memorie timp de cel puțin 365 de zile după data înregistrării și pot fi puse la dispoziție în condiții de garantare a securității și exactității acestora.

Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că operațiunile de recomercializare sau de scoatere din funcțiune a aparaturii de înregistrare nu pot afecta justa aplicare a prezentului paragraf.

3.1.3.2 Încălcări

Conducătorul auto nu reușește să asigure imprimarea cu succes din:

- a) lipsă de hârtie – încălcare minoră

b) alte motive, de exemplu, unitate de bord defectă – *încălcare foarte gravă*
 Utilizarea unui card de conducător auto fără a fi posesorul acestuia – *încălcare foarte gravă*
 Utilizarea unui card de conducător auto defect – *încălcare foarte gravă*
 Posesia mai multor carduri de conducător auto cu datele sale – *încălcare foarte gravă*
 Neutilizarea unui card de conducător auto (de exemplu, atunci când conducătorul auto nu posedă un astfel de card, însă conduce un vehicul echipat cu un aparat digital) – *încălcare foarte gravă*
 Nepăstrarea evidenței (un an) – încălcare din partea operatorului – *încălcare foarte gravă*

3.1.3.3 Controlul rutier

Alineatul (1) din prezentul articol prevede anumite cerințe obligatorii pentru operatori și conducătorii auto în ceea ce privește operarea corespunzătoare a sistemului de tahograf.

Conducătorul auto trebuie să se asigure că poate furniza în orice moment un imprimat atunci când i se solicită acest lucru. Aceasta înseamnă practic că un conducător auto trebuie să păstreze o rezervă suficientă de role de hârtie asupra sa. Nerespectarea obligației de a furniza un imprimat din acest motiv constituie o încălcare.

(Conducătorii auto trebuie să fie încurajați să păstreze o rezervă suficientă de role de hârtie)

Operatorii sunt obligați să asigure conducătorului auto o rezervă suficientă de foi de înregistrare tahografică compatibile cu instrumentul utilizat. Neîndeplinirea acestor obligații ar însemna că angajatorul/operatorul a comis o încălcare.

Alineatul (2) prevede anumite cerințe pentru întreprinderi (operatori, companii) cu privire la securizarea și modul de depozitare a foilor de înregistrare și a informațiilor descărcate; deși nerespectarea acestora constituie o încălcare comisă de către întreprinderi, acest lucru este foarte puțin relevant în contextul controalelor rutiere.

Alineatele (3) și (4) vizează în principal procedurile de emitere, compoziția și caracteristicile cardurilor de conducător auto emise de statele membre și autoritățile însărcinate cu emiterea cardurilor, care sunt prea puțin importante în contextul controalelor rutiere.

Cu toate acestea, textul interzice conducătorilor auto să posede mai mult de un singur card valid, autorizându-i să folosească numai propriul card personalizat de conducător auto și interzicând folosirea cardurilor defecte/deteriorate sau expirate. În cazul în care cardul a fost falsificat, obținut în baza unei declarații false, contrafăcut sau dacă un conducător auto utilizează alt card decât cel personal, acesta poate fi retras sau suspendat (de către autoritatea competentă).

3.1.4 Articolul 15

3.1.4.1 Text

1. Conducătorii auto nu folosesc foi de înregistrare sau carduri de conducător auto murdare sau deteriorate. În acest scop, foile sau cardurile de conducător auto sunt protejate corespunzător. În cazul în care conducătorii auto doresc reînnoirea cardului de conducător auto, ei trebuie să solicite acest lucru autorităților competente ale statului membru unde își au reședința curentă, cu 15 zile lucrătoare cel târziu înainte de data expirării cardului de conducător auto.

În cazul deteriorării unei foi ce conține date înregistrate, conducătorul auto atașează foaia deteriorată la o foaie nouă, pentru a o înlocui.

În caz de deteriorare, funcționare defectuoasă, furt sau pierdere a cardului, conducătorii auto trebuie să solicite autorităților competente ale statului membru în care își au reședința curentă înlocuirea acestuia în termen de șapte zile calendaristice.

În caz de deteriorare sau 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 al permisului de conducere), inclusiv semnătura.

2. Conducătorii auto folosesc foi de înregistrare sau cardul de conducător auto în fiecare zi în care conduc, începând din momentul în care preiau vehiculul. Foaia de înregistrare sau cardul conducătorului auto nu se retrage înainte de sfârșitul zilei de lucru, cu excepția cazului în care această acțiune este autorizată. Nicio foaie de înregistrare sau card de conducător auto nu se folosește pentru a acoperi o perioadă mai lungă decât cea stabilită.

Atunci când conducătorul auto se află în imposibilitatea 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 înscriu 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 IB se află mai mulți conducători auto, fiecare conducător auto se asigură că propriul card de conducător auto este introdus în compartimentul corespunzător al tahografului.

Când la bordul vehiculului sunt mai mulți conducători auto, aceștia operează modificările necesare în foile de înregistrare sau cardul de conducător auto astfel încât informațiile din anexa I capitolul II alineatele (1) - (3) să fie trecute pe foaia de înregistrare sau cardul conducătorului auto al șoferului care conduce efectiv vehiculul.

3. Conducătorii auto trebuie:

— să se asigure de faptul că perioada de timp înregistrată în foaie respectă perioada de timp oficială din statul de înmatriculare a vehiculului,

— să opereze mecanismele de schimbare pentru a permite ca următoarele perioade de timp să fie înregistrate separat și distinct:

(a) cu semnul : timpul de conducere;

(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 (1), precum și orice activitate desfășurată pentru același angajator sau pentru 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 .

(d) cu semnul  : pauzele de muncă și perioadele de repaos zilnice.

4. Lipsește

5. Fiecare membru al echipajului înregistrează următoarele informații în foaia sa de înregistrare:

(a) când a început să folosească foaia — numele și prenumele;

(b) data când și locul unde a început să folosească foaia și data când și locul unde încetează folosirea ei;

(c) numărul de înmatriculare al fiecărui vehicul pe care conducătorul auto îl folosește, atât la începutul primei călătorii înregistrate în foaie, cât și mai târziu, în timpul folosirii foii, în eventualitatea schimbării vehiculului;

(d) citirea contorului kilometric:

— la începutul primei călătorii înregistrate în foaie,

— la sfârșitul ultimei călătorii înregistrate în foaie,

— în eventualitatea schimbării vehiculelor în timpul zilei de lucru (citirea contorului kilometric al vehiculului inițial și citirea contorului kilometric al celui alt vehicul);

(e) ora la care a avut loc schimbarea vehiculului.

5a. Conducătorul auto introduce în aparatura de înregistrare, conform anexei IB, simbolul țării unde își începe și cel al țării unde își încheie perioada de serviciu zilnic. Un stat membru poate totuși să impună conducătorilor de vehicule care efectuează un transport în interiorul teritoriului său adăugarea la simbolul țării a unor specificații geografice mai detaliate, în măsura în care acel stat membru le-a notificat Comisiei înainte de 1 aprilie 1998, dar nu mai mult de un număr de 20 de specificații.

Înregistrarea datelor sus-menționate este activată de către conducătorul auto, fie manual, fie automat atunci când aparatura de înregistrare este conectată la sistemul de localizare prin satelit.

6. Aparatura de înregistrare definită în anexa I trebuie să fie concepută în așa fel încât să permită inspectorului autorizat, dacă este necesar după deschiderea aparaturii, să citească înregistrările pe durata a nouă ore precedente controlului fără a deforma, deteriora sau fără a murdări foaia.

Mai mult, aparatura trebuie să fie astfel concepută încât să permită, fără a deschide caseta, verificarea înregistrării datelor.

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 28 de zile precedente;

(ii) cardul conducătorului 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 28 de zile precedente, în conformitate cu prezentul regulament și cu Regulamentul (CE) nr. 561/2006.

(b) Atunci când conducătorul auto conduce un vehicul echipat cu un aparat de înregistrare în conformitate cu anexa IB, 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 15 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 28 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 și cele prevăzute la articolul 16 alineatele (2) și (3).

8. Se interzice falsificarea, ștergerea sau distrugerea înregistrărilor făcute pe foile de înregistrare, a datelor stocate pe aparatura de înregistrare sau pe cardul conducătorului auto, precum și a documentelor imprimate emise de aparatura de înregistrare, după cum se menționează în anexa IB. Este, de asemenea, interzisă manipularea aparaturii de înregistrare, a foii de înregistrare sau a cardului de conducător auto în sensul de a falsifica înregistrările și/sau documentele imprimate, pentru a le face inaccesibile sau pentru a le distruge. Vehiculul nu poate fi echipat cu niciun dispozitiv care să permită efectuarea manipuleărilor de date menționate mai sus.

3.1.4.2 Încălări

Neprezentarea înregistrărilor în timpul controalelor rutiere

Neprezentarea cărții de bord, a registrelor sau a altor documente solicitate în timpul controalelor rutiere

Neutilizarea foii de înregistrare din tahograf sau a cardului de conducător auto

Neemiterea unui număr suficient de carduri (operatorul)

Nereturnarea foilor angajatorului

Utilizarea unor foi de înregistrare incorecte pentru instrument

Nemodificarea corespunzătoare a foii de înregistrare din tahograf sau a cardului de conducător auto (dublă conducere în echipaj)

Neintroducerea cardului de conducător auto în compartimentul corespunzător al unui tahograf digital

Neintroducerea manuală, automată sau de alt tip a perioadelor de timp necesare

Detalii tahografice (analogic)

Utilizarea incorectă a mecanismului de schimbare

Neintroducerea simbolului țării de origine (digital)

Indicarea incorectă a timpului de tahograf

Neimprimarea la începutul sau sfârșitul călătoriei a detaliilor corespunzătoare (în cazul în care tahograful digital/cardul este defect)

Nesolicitarea unui card de conducător auto înlocuitor în termen de 15 zile (reînnoire) sau de 7 zile (card defect, pierdut sau furat)

Retragerea neautorizată a foii de înregistrare (analogic) sau a cardului (digital) de conducător auto

Utilizarea foii de înregistrare pentru o perioadă de timp mai lungă decât cea indicată

Utilizarea unor foi de înregistrare murdare sau deteriorate

Dispozitiv neautorizat (de exemplu, în scopul manipulării/eliminării datelor înregistrate de tahograf)

3.1.4.3 Controlul rutier

Regulamentul impune conducătorului auto anumite obligații detaliate în legătură cu marcarea, păstrarea și producerea înregistrărilor, funcționarea unui tahograf și procedurile care trebuie urmate în cazuri excepționale.

Articolul 15 alineatul (1)

Textul regulamentului prezintă în mod clar procedurile care trebuie urmate. Nerespectarea deliberată a acestora atrage sancțiuni referitoare la:

- a) utilizarea unor foi de înregistrare murdare sau deteriorate, de exemplu, foi modificate în urma unei utilizări necorespunzătoare sau înainte de a fi utilizate. În mod evident, ține de responsabilitatea conducătorului auto să nu utilizeze foi de înregistrare murdare sau deteriorate. După utilizare, acestea trebuie păstrate într-o manieră care să prevină murdărirea sau deteriorarea care poate corupe sau face ilizibile informațiile înregistrate pe o cartelă. Deteriorarea/murdărirea ocazională și ușoară care nu împiedică efectuarea controlului de conformitate poate fi considerată o încălcare minoră.
- b) nesolicitarea unui alt card de conducător auto în locul celui pierdut, furat sau defect în termen de 7 zile (ceea ce implică obligația de a demonstra inițierea unei solicitări pentru o astfel de înlocuire). În cazul în care conducătorul auto prezintă imprimatele prevăzute care indică o defecțiune sau o pierdere care durează de mai mult de 7 zile, trebuie să fie prezentată, de asemenea, dovada solicitării pentru a se evita aplicarea de sancțiuni pentru această încălcare aparentă.
- c) neimprimarea informațiilor corespunzătoare la începutul/sfârșitul călătoriei în cazul unui card al conducătorului auto defect, deteriorat sau care nu se află în posesia conducătorului auto, dacă incapacitatea de a înregistra date pe cardul respectiv este evidentă sau indicată de unitatea de la bord.

Notă: ...nu se află în posesia conducătorului auto [și anume cardul conducătorului auto] conducătorul auto trebuie să poată prezenta cardul de conducător auto care i-a fost emis.

Un conducător auto care nu se află în posesia acestui card poate conduce un vehicul echipat cu tahograf digital numai pe o perioadă limitată: 7 zile de la data notificării oficiale a

pierderii sau a defectiunii cardului. Conducătorul auto trebuie să primească un card de conducător auto înainte de a i se permite să conducă un vehicul echipat cu tahograf digital.

Articolul 15 alineatul (2)

Textul regulamentului adaugă cerințe suplimentare privind funcționarea aparaturii de înregistrare.

Tahograful trebuie utilizat pentru a înregistra toate activitățile conducătorului auto care intră în domeniul de aplicare a regulamentului:

- a) perioada cuprinsă între începerea activității și înainte de preluarea controlului asupra vehiculului
- b) pe parcursul perioadelor de conducere a vehiculului
- c) perioada cuprinsă între predarea vehiculului și sfârșitul unei zile lucrătoare.

Prin urmare, în cazul în care un conducător auto nu reușește să păstreze o evidență completă a activităților desfășurate cu ajutorul aparaturii de înregistrare și prin introducerea manuală a informațiilor, acest lucru poate conduce la aplicarea legii [a se vedea, de asemenea, articolul 6 alineatul (5) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006]

Un conducător auto nu are dreptul să retragă o foaie de înregistrare sau un card al conducătorului auto înainte de sfârșitul perioadei sale zilnice de lucru, cu excepția cazului în care este autorizat în acest sens. O astfel de autorizație face obiectul unor alte cerințe reglementative, cum ar fi:

- a) schimbarea vehiculului
- b) prezentarea actelor agenților de punere în aplicare a legii/de control
- c) cerința de a adnota o intrare manuală
- d) din cauza unui dispozitiv de înregistrare defect

Agenții de control trebuie să aibă în vedere faptul că retragerea neautorizată a unei foi de înregistrare din tahograf sau a cardului de conducător auto poate permite efectuarea unor activități care, dacă ar fi înregistrate, ar încălca Regulamentul (CE) nr. 561/2006.

Conducătorii auto nu trebuie să utilizeze o foaie de înregistrare pentru mai mult de 24 ore deoarece aceasta poate conduce la coruperea sau distrugerea activităților înregistrate anterior. Această încălcare este identificată ușor în timpul unei inspecții a foilor de înregistrare care prezintă indicii suprapuse și care va atrage după sine măsuri executorii.

O astfel de încălcare nu este posibilă în cazul unui tahograf digital sau al unui card digital al conducătorului auto.

Încălcarea ar consta în pierderea informațiilor înregistrate din cauza nedescărcării datelor.

Prezentul regulament solicită anumite proceduri în cazul unei duble conduceri în echipaj. Conducătorii auto trebuie să se asigure că cardul conducătorului auto al persoanei care conduce vehiculul este introdus în deschiderea corespunzătoare a unității de la bord, iar în cazul foilor de înregistrare analogice, că foaia de înregistrare a persoanei care conduce vehiculul este introdusă corect în instrument pentru a permite înregistrarea distanței, a vitezei și a perioadei de conducere.

O inspecție a unității de la bordul vehiculului și a cardurilor de conducător auto sau a foilor de înregistrare analogice la momentul controlului vor dezvălui o încălcare în acest sens.

Articolul 15 alineatul (3)

Această secțiune abordează cerințele privind funcționarea și setările aparaturii de înregistrare.

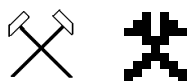
Conducătorii auto trebuie să se asigure că ora stabilită într-un tahograf analog coincide cu ora oficială din țara de înmatriculare. Nerespectarea acestei cerințe reprezintă o încălcare. Agenții de control trebuie să aibă în vedere că ora poate fi diferită de ora oficială din locul controlului. Setările întâmplătoare ale orei pot sugera anumite manipulări. Prin urmare, în astfel de cazuri trebuie să aibă loc anumite investigații pentru a se exclude potențiale falsificări. Chiar dacă nu se constată o falsificare, o încălcare a acestei cerințe va atrage după sine măsuri executorii.

În cazul tahografelor digitale, unitatea de la bord va fi aliniată la timpul universal coordonat (TUC) însă poate afișa ora locală.

Conducătorul auto trebuie să înregistreze activitățile cu ajutorul dispozitivului de înregistrare pe baza metodelor prevăzute specifice tipului de tahograf utilizat, astfel cum se indică mai jos. Nerespectarea acestei cerințe poate atrage după sine măsuri executorii.



- „Durată de conducere”. Trebuie să se aibă în vedere că, pentru majoritatea dispozitivelor moderne de înregistrare, aceasta poate fi înregistrată în mod automat atât timp cât foaia de înregistrare/cardul conducătorului auto este instalat corect.



- „Altă muncă”. Acoperă toate activitățile definite ca muncă, altele decât activitatea de conducere care intră în domeniul de aplicare a normelor UE/AETR. Aceasta include orice muncă pentru același sau alt angajator din cadrul sau din afara sectorului transporturilor.



- „Perioade de disponibilitate”. Acestea sunt definite la articolul 3 litera (b) din Directiva 2002/15/CE, fiind sintetizate după cum urmează:
 - perioadele diferite de pauzele și perioadele de repaus pe parcursul cărora conducătorul auto nu este obligat să rămână la bordul vehiculului, însă este disponibil să răspundă la diferite oferte de începere sau de reluare a activității de conducere sau să efectueze altă muncă. Exemple tipice în acest sens sunt:
 - însoțirea unui vehicul transportat cu feribotul sau cu trenul

- așteptarea în timpul încărcării/descărcării vehiculului
- întârzieri la frontieră
- pe parcursul interdicțiilor din trafic.

Aceste perioade și duratele previzibile ale acestora trebuie cunoscute înainte de plecare sau imediat după începerea efectivă a perioadei în cauză.

Această activitate trebuie selectată de un membru al echipajului pentru perioada petrecută însoțind vehiculul condus de un alt conducător auto, atunci când acesta efectuează o altă muncă (de exemplu, navigație). Cu toate acestea, perioada de până la 45 minute din timpul înregistrat ca „disponibilitate” de un astfel de membru inactiv al echipajului poate fi considerată drept pauză, întrucât nu este posibil din punct de vedere tehnic ca o astfel de pauză să fie înregistrată de un tahograf digital cu simbolul pat/repaus.



- „Pauze sau perioade de repaus”. Acestea acoperă pauzele din timpul perioadelor de muncă/conducere și al perioadelor de repaus zilnic sau săptămânal. În acest timp conducătorii auto nu au dreptul să efectueze activități de conducere sau altă muncă. Pauzele trebuie utilizate exclusiv pentru odihnă. Pe parcursul unei perioade de repaus un conducător auto trebuie să poată dispune liber de timpul său. Un conducător auto implicat într-o activitate în timp ce tahograful este setat la o pauză sau o perioadă de repaus săvârșește o infracțiune.

În cazul în care conducătorii auto au selectat o anumită setare din greșeală, aceștia trebuie în mod rezonabil să introducă datele manual sau să imprime detaliile erorii imediat ce aceasta devine evidentă.

Articolul 15 alineatul (5)

Acest articol definește informațiile care trebuie introduse manual pentru a completa foaia de înregistrare a unui tahograf. În cazul în care un conducător auto nu înregistrează informațiile în termenul prevăzut, prezentul regulament este încălcat și poate atrage după sine măsuri executorii.

- În momentul începerii acestei sarcini, conducătorul auto trebuie să introducă numele, incluzând prenumele și numele de familie. Conducătorul auto trebuie să fie atent ca numele să nu depășească domeniul de înregistrare al foii de înregistrare. Poreclele și inițialele nu sunt acceptate, cu excepția cazului în care sunt introduse pe lângă cerințele prevăzute. Dacă un nume este prea lung pentru a putea fi introdus în spațiul respectiv și sunt folosite abrevieri, trebuie trecut numele întreg pe spatele foii de înregistrare.
- Este preferabil să se introducă întâi numele de familie, apoi prenumele. Acest lucru vine în sprijinul autorităților care pot să nu fie familiarizate cu convențiile din diferite state membre, însă nerespectarea acestei cerințe standard nu este considerată o încălcare. Introducerea unui nume fals invalidează înregistrarea.

- Trebuie introduse data și locul de pornire. Introducerea unei date sau a unei locații false invalidează înregistrarea. La sfârșitul perioadei de lucru trebuie introduse data și locul. În cazul în care utilizarea cartei începe și se termină la aceeași dată, această dată trebuie introdusă de două ori. Nu se acceptă utilizarea unor semne identice. Detaliile privind locul trebuie să indice cel mai apropiat oraș sau sat și trebuie introduse de două ori în cazul în care locul de pornire și cel de sosire este același.
- Numărul de înmatriculare al fiecărui vehicul condus de conducătorul auto.
- Citirea contorului kilometric la pornire și sosire pentru înregistrarea zilnică și citirea contorului kilometric la pornire pentru fiecare vehicul condus.

Informațiile lipsă din tahograf pot fi datorate lipsei de precauție din partea conducătorului auto sau pot indica o falsificare, agenții de control aflându-se în situația dificilă de a distinge cu greu între cele două. În orice caz, trebuie să se încerce stabilirea cauzei informațiilor lipsă, o lipsă ocazională fiind considerată mai puțin gravă decât încălcările consecutive înainte de a decide măsurile executorii.

Articolul 15 alineatul (5) litera (a)

În cazul tahografelor digitale, conducătorul auto trebuie să introducă simbolul țării în care începe/termină perioada de lucru zilnică, aceasta vizând orice modificări care pot avea loc în legătură cu vehiculul.

Nerespectarea acestei cerințe constituie o încălcare.

Articolul 15 alineatul (6)

Acesta face trimitere la conceperea aparaturii de înregistrare analogice și are o influență redusă asupra activităților executorii care necesită interpretări ulterioare.

Articolul 15 alineatul (7)

Un conducător auto (sau un membru al echipajului) al unui vehicul echipat cu un tahograf trebuie să poată prezenta, la cerere (din partea unui agent de control), următoarele:

- orice foaie de înregistrare curentă și/sau foile utilizate în ziua în curs sau pe parcursul celor 28 de zile precedente.
Notă: Această cerință nu implică producerea a 28 de foi de înregistrare. Membrii echipajului cu jumătate de normă pot genera mai puține foi de înregistrare pe parcursul a 28 de zile calendaristice. Evidența curentă poate fi păstrată pe un card al conducătorului auto, însă foile de înregistrare produse pe sisteme analogice pe parcursul celor 28 de zile precedente sunt obligatorii.
- cardul conducătorului auto, în cazul în care există.
Chiar dacă înregistrările curente sunt păstrate pe o foaie de înregistrare analogică, un conducător auto trebuie să prezinte un card al conducătorului auto, în cazul în care acesta a fost emis, pentru a putea fi monitorizate informațiile digitale privind zilele de conducere pe parcursul celor 28 de zile precedente în vederea stabilirii conformității.

În cazul în care nu se prezintă un card al conducătorului auto emis, aceasta constituie o încălcare. Trebuie utilizate înregistrările Tachonet sau naționale pentru a verifica un card prezentat sau dacă respectivul card a fost emis în realitate.

- iii) De asemenea, un conducător auto trebuie să poată prezenta imprimate din tahograful digital în cazul în care acestea au fost generate. Dacă un agent de control stabilește o cerință de prezentare a imprimatelor în conformitate cu prezentele regulamente, iar conducătorul auto nu le poate prezenta, aceasta constituie o încălcare.
- iv) Orice altă înregistrare manuală păstrată de conducătorul auto pe parcursul perioadei în cauză. Acestea pot lua orice formă.

Scrisori doveditoare

Perioadele de concediu anual sau de concediu medical vor atrage după sine lipsa unor înregistrări pentru perioade de timp uneori îndelungate, ceea ce înseamnă că respectivii conducători auto care fac obiectul unui control la o dată ulterioară nu vor putea prezenta înregistrări care să acopere perioadele în cauză.

Aceste situații pot fi considerate în mod greșit drept neprezentare a înregistrărilor din încercarea de a ascunde anumite încălcări. Pentru a se evita suspiciunile, unii conducători auto dețin „scrisori doveditoare” care, în cazul în care sunt generate și completate într-un format prestabilit, vor fi acceptate și verificate în vederea stabilirii validității de către agenții de control.

Prezentarea unui act doveditor fals, de exemplu, în cazul în care validitatea scrisorii este subminată de alte dovezi, constituie oricum o încălcare. În anumite state membre, scrisorile doveditoare trebuie să se afle în posesia conducătorilor auto pentru a acoperi perioadele de concediu medical, însă această cerință nu depășește frontierele naționale (a se vedea în anexă nota de orientare nr. 5). De asemenea, trebuie remarcat că perioadele de repaus zilnic/săptămânal nu trebuie dovedite, chiar dacă în numeroase cazuri conducătorii auto vor prezenta înregistrări în sprijinul acestora.

În statele membre, nu este neobișnuit pentru conducătorii auto să retragă o foaie de înregistrare analogică la sfârșitul perioadei de muncă și să introducă manual data începerii și încheierii unei perioade de repaus zilnic. În anumite state membre, o astfel de înregistrare este obligatorie. Agenții de control trebuie să fie la curent cu această practică atunci când analizează înregistrările anterioare ale unui conducător auto. O astfel de practică este mai puțin comună în timpul transporturilor internaționale în care același vehicul este utilizat pentru câteva zile consecutive.

Conducătorii auto angajați recent trebuie să poată prezenta înregistrările activităților desfășurate pentru angajatorul anterior în cazul în care locul de muncă anterior intră sub incidența perioadei de 28 de zile precedente primei zile de lucru la noul loc de muncă.

În cazul înregistrărilor digitale, acest lucru nu constituie o problemă. Cu toate acestea, în cazul înregistrărilor analogice, această cerință poate să contravină cerinței unui angajator privind securizarea înregistrărilor conducătorilor auto pentru cel puțin un an. În aceste circumstanțe, agenții de control pot primi copii ale înregistrărilor pentru perioada în cauză. Deși această situație nu poate fi calificată în mod strict drept conformitate, agentul de control poate manifesta înțelegere în această privință. În cazul în care un conducător auto a lucrat anterior în afara sectorului de transport reglementat, acest lucru poate fi verificat pe baza unei scrisori redactate în mod corespunzător de către noul angajator.

Articolul 15 alineatul (7) litera (c) autorizează agenții de control să monitorizeze respectarea Regulamentului (CE) nr. 561/2006 prin verificarea foilor de înregistrare, a datelor din unitatea de la bord și a informațiilor din cardul conducătorului auto. Agenții pot apela la un aparat care să îndeplinească această funcție. În cazul în care aceste documente nu sunt prezentate și se oferă motive valide în acest sens, agentul de control are dreptul să inspecteze și să analizeze anumite documente, cum ar fi biletele de feribot, chitanțele de benzinărie, care să susțină sau să justifice aceste motive. În cazul în care se descoperă că motivele sunt nefondate, atunci a fost comisă o încălcare.

Articolul 15 alineatul (8)

Falsificarea, suprimarea sau distrugerea datelor înregistrate în conformitate cu Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 constituie o încălcare gravă.

De asemenea, manipularea sau încercarea de a manipula aparatura pentru ca aceasta să nu mai poată înregistra în mod corespunzător informații constituie o încălcare gravă.

Astfel de manipulări pot fi săvârșite prin retragerea neautorizată a foii de înregistrare, a cardului de conducător auto sau prin intervenția activă în procesul de înregistrare.

Nu trebuie să existe în vehicule dispozitive care pot fi folosite pentru a preveni înregistrarea corectă a activității, iar instalarea acestora în cadrul sistemului de înregistrare constituie o infracțiune.

În cazul în care un anumit dispozitiv nu este instalat, ar fi corect să se evalueze intenția de utilizare a acestuia. În cazul în care un dispozitiv este montat, însă nu este conectat sau funcțional, aceasta constituie, de asemenea, o încălcare.

3.1.5 Articolul 16

3.1.5.1 Text

1. În eventualitatea defectării aparaturii sau a unei funcționări defectuoase, angajatorul îl prezintă pentru repararea lui de către tehnicianul autorizat sau atelierul autorizat, în cel mai scurt timp.

Dacă vehiculul nu se poate întoarce la sediul operatorului în timp de o săptămână, calculată din ziua în care la aparatură s-a constatat defecțiunea sau funcționarea defectuoasă, reparația se realizează în cursul călătoriei. Măsurile luate de statele membre în conformitate cu articolul 19 pot conferi autorităților competente puterea de a interzice folosirea unui vehicul în cazul în care defecțiunea nu a fost remediată așa cum se prevede în alineatele anterioare.

2. Pe durata cât aparatura de înregistrare se află în pană sau funcționează defectuos, conducătorul marchează indicațiile legate de perioadele de timp, în măsura în care acestea nu au fost înregistrate sau imprimate corect de aparatura de înregistrare pe foaia sau foile de înregistrare sau pe o foaie ad hoc atașată fie foilor de înregistrare, fie cardului de conducător auto, foaie pe care marchează elementele care permit identificarea (numărul cardului de conducător auto și/sau numele și/sau numărul permisului de conducere), inclusiv semnătura sa.

În caz de pierdere, de furt, de deteriorare sau funcționare defectuoasă a cardului, conducătorul imprimă, la sfârșitul călătoriei, indicațiile referitoare la perioadele de timp înregistrate de către aparatura de înregistrare și repune pe documentele imprimate elementele care permit identificarea (numărul cardului de conducător auto și/sau numele și/sau numărul permisului de conducere), inclusiv semnătura.

3. În caz de deteriorare sau funcționare defectuoasă a cardului, conducătorul auto returnează cardul autorității competente a statului membru unde își are reședința curentă. Furtul cardului de conducător auto trebuie să facă obiectul unei declarații redactate după toate formele legale adresate autorităților competente ale statului unde s-a produs furtul. Pierderea cardului de conducător auto trebuie să facă obiectul unei declarații redactate după toate formele legale adresată autorităților competente ale statului membru unde a fost emis cardul și celor ale statului membru de reședință curentă în cazul în care aceste autorități sunt diferite. Conducătorul auto poate continua să conducă autovehiculul fără card timp de maximum 15 zile calendaristice, sau o perioadă mai lungă, dacă este necesar, pentru a permite întoarcerea vehiculului la firmă, cu condiția de a putea justifica imposibilitatea de prezentare sau utilizare a cardului de conducător auto în timpul acestei perioade. Dacă autoritățile statului membru în care conducătorul auto își are reședința curentă sunt diferite de cele care i-au eliberat cardul de conducător auto și dacă sunt solicitate pentru reînnoirea, schimbarea sau înlocuirea cardului de conducător auto, acestea informează autoritățile care au eliberat vechiul card cu privire la motivele exacte ale reînnoirii, înlocuirii sau schimbării cardului.

3.1.5.2 Încălări

Niciuna dintre încălcările menționate în prezentul document. Cu toate acestea, articolul 16 stabilește măsurile care trebuie adoptate de conducătorul auto pentru a nu încălca alte articole. Astfel de încălcări includ:

Utilizarea unui vehicul cu un tahograf defect.

Nepăstrarea unor înregistrări manuale.

Neraportarea pierderii sau furtului unui card al conducătorului auto în termen de 7 zile.

Neimprimarea foilor la începutul/sfârșitul unei călătorii.

3.1.5.3 Controlul rutier

Articolul 16 prevede procedurile care trebuie respectate de un conducător auto în cazul unei defecțiuni a aparatului tahograf de înregistrare (aceasta include cardul conducătorului auto, expeditorul și sistemul de cabluri). Prin urmare, în cazul în care agentul de control descoperă că procedurile nu au fost respectate în anumite circumstanțe, atunci trebuie aplicate măsuri executorii.

În cazul în care aparatura nu mai funcționează în totalitate conform anexei 1 sau 1b la Directiva 3821/85, aceasta constituie o încălcare.

Aparatura trebuie să fie reparată în totalitate cât mai curând posibil și, în orice caz, în termen de 7 zile calculate de la producerea defecțiunii sau de atunci când este evidentă funcționarea necorespunzătoare a tahografului.

Reparația trebuie organizată de către persoana responsabilă de funcționarea vehiculului.

Utilizarea în continuare a unui vehicul fără adoptarea măsurilor corespunzătoare, astfel cum se detaliază mai sus, sau atunci când posibilitățile de remediere a defectului au fost neglijate în mod clar, constituie o încălcare și vor fi impuse sancțiuni conducătorului auto.

Anexa 1

Nota de orientare nr. 1

Aspect: Abaterea în mod excepțional de la limitele privind perioadele minime de repaus și perioadele maxime de conducere cu scopul de a găsi un loc de oprire corespunzător.

Articolul 12 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006

Abordarea care trebuie urmată: Articolul 12 prevede dispoziții care acordă unui conducător auto derogări de la cerințele privind perioadele minime de repaus și perioadele maxime de conducere menționate la articolele 6 - 9 cu scopul de a găsi un loc de oprire corespunzător. Acest articol nu acordă unui conducător auto derogări de la regulamentul din motive cunoscute înainte de începerea traseului. Acesta este menit să permită conducătorilor auto să gestioneze cazurile în care respectarea regulamentului pe parcursul traseului poate deveni în mod neașteptat imposibilă, și anume în situațiile în care există dificultăți ieșite din comun, independente de dorința conducătorului auto și care aparent nu pot fi evitate sau anticipate, chiar dacă au fost adoptate toate măsurile necesare în acest sens. De asemenea, derogarea are rolul de a garanta siguranța persoanelor, a vehiculului sau a încărcăturii acestuia, cu condiția de a se lua întotdeauna în calcul cerința privind siguranța rutieră.

Trei părți au anumite obligații în aceste situații:

- 1) O întreprindere de transport trebuie să planifice cu atenție călătoria în siguranță a conducătorului auto preconizând, de exemplu, ambuteiajele periodice din trafic, condițiile meteorologice și accesul la locurile de parcare corespunzătoare. Cu alte cuvinte, aceasta trebuie să organizeze activitatea de muncă astfel încât conducătorii auto să poată respecta regulamentul și să poată lua în considerare cerințele exportatorilor și ale companiilor de asigurare cu privire la parcare în siguranță a vehiculului.
 - 2) Un conducător auto trebuie să respecte cu strictețe normele și să nu se abată de la perioadele de conducere decât în circumstanțe excepționale care au loc în mod neașteptat, fiindu-i astfel imposibil să respecte regulamentul fără a pune în pericol siguranța rutieră, siguranța persoanelor, a vehiculului sau a încărcăturii sale. În cazul în care un conducător auto decide că sunt necesare derogări de la regulament și că acest lucru nu va pune în pericol siguranța rutieră, acesta trebuie să indice manual natura și cauza derogării în cauză (în orice limbă a Uniunii Europene, pe foaia de înregistrare, pe imprimatul scos din aparatul de înregistrare sau în registrul de sarcini) în momentul în care oprește vehiculul.
 - 3) O autoritate responsabilă de punerea în aplicare a legii trebuie să acționeze cu discreție profesională în momentul în care inspectează un vehicul și stabilește dacă abaterea de la limitele privind perioadele de conducere sunt justificate.
- În momentul evaluării legitimității abaterii în temeiul articolului 12, o autoritate responsabilă de punerea în aplicare a legii trebuie să examineze cu atenție toate circumstanțele, inclusiv:
- (a) istoricul înregistrărilor conducătorului auto cu scopul de a stabili tiparul performanței acestuia și de a verifica dacă conducătorul auto respectă în mod normal normele privind perioadele de conducere și de repaus și dacă abaterea are un caracter excepțional;
 - (b) abaterea de la limitele privind perioadele de conducere nu trebuie să aibă loc în mod regulat și trebuie să fie cauzată de circumstanțe excepționale, cum ar fi: accidente majore în trafic, condiții meteorologice extreme, diversiuni în trafic, negăsirea unui loc de parcare etc. *(Această listă de circumstanțe excepționale posibile are doar titlu informativ. Principiul de evaluare constă în faptul că motivul abaterii posibile de la limitele perioadei de conducere trebuie să fie necunoscute sau chiar imposibil de prevăzut înainte de începerea traseului);*
 - (c) limitele privind perioadele de conducere zilnice și săptămânale trebuie respectate, prin urmare, conducătorul auto nu trebuie să „câștige timp” prin depășirea limitei privind perioada de conducere în căutarea unui loc de parcare;
 - (d) abaterea de la normele privind durata de conducere nu trebuie să conducă la o reducere a pauzelor prevăzute sau a duratei de repaus zilnic și săptămânal.

Comentariu: Curtea Europeană de Justiție, cauza C-235/94

Nota de orientare nr. 2

Aspect: Înregistrarea timpului de călătorie al unui conducător auto către un loc care nu este locul normal de preluare sau reluare a controlului asupra unui vehicul în temeiul Regulamentului (CE) nr. 561/2006

Articolul 9 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006

Abordarea care trebuie urmată:

Un conducător auto care călătorește către un anumit loc, altul decât sediul angajatorului, indicat de către angajator cu scopul de a prelua și conduce un „vehicul echipat cu un tahograf” respectă obligația pe care o are față de angajator și, prin urmare, nu dispune în mod liber de timpul său.

În consecință, în conformitate cu articolul 9 alineatele (2) și (3):

- orice perioadă de timp petrecută de un conducător auto călătorind către sau dinspre un loc care nu este reședința sa sau sediul angajatorului și unde se presupune că trebuie să preia controlul asupra unui vehicul sau să îl predea în temeiul regulamentului, indiferent dacă angajatorul a oferit anumite instrucțiuni cu privire la momentul și modul în care se efectuează traseul sau dacă această alegere a fost făcută de către conducătorul auto, trebuie înregistrată ca „disponibilitate” sau „altă muncă”, în funcție de legislația națională a statului membru; și

- orice perioadă de timp petrecută de un conducător auto conducând **un vehicul care nu intră în domeniul de aplicare a regulamentului către sau dinspre un loc care nu este reședința sa sau sediul angajatorului și unde se presupune că trebuie să preia controlul asupra unui vehicul sau să predea un vehicul care intră în domeniul de aplicare a regulamentului trebuie înregistrată ca „altă muncă”**. În următoarele trei cazuri, timpul petrecut călătorind poate fi considerat „repaus” sau „pauză”.

În primul caz, conducătorul auto însoțește un vehicul transportat cu feribotul sau cu trenul. În acest caz, conducătorul auto își poate lua durata de repaus sau pauza corespunzătoare cu condiția să aibă acces la o cușetă [articolul 9 alineatul (1)].

În al doilea caz, conducătorul auto nu însoțește un vehicul, însă călătorește cu trenul sau cu feribotul către sau dinspre un loc unde va prelua sau relua controlul asupra unui vehicul care intră în domeniul de aplicare a regulamentului [articolul 9 alineatul (2)] cu condiția să aibă acces la o cușetă pe feribotul sau în trenul respectiv. În al treilea caz, un vehicul este condus de mai mulți conducători auto. În cazul în care un al doilea membru al echipajului disponibil să conducă la nevoie stă lângă conducătorul auto al vehiculului și nu este implicat în mod activ în asistarea acestuia, o „perioadă de disponibilitate” de 45 de minute a respectivului membru al echipajului poate fi considerată drept „pauză”.

Nu există o diferențiere în ceea ce privește natura contractului de angajare al conducătorului auto. Prin urmare, aceste norme se aplică atât conducătorilor auto cu normă întreagă, cât și celor angajați pe durată determinată de către o întreprindere în vederea efectuării unui serviciu.

În cazul „conducătorilor auto temporari”, „sediul angajatorului” înseamnă centrul de operare al unei întreprinderi care utilizează serviciile conducătorului auto respectiv pentru transportul rutier („întreprindere utilizatoare”) și nu sediul social al unei „întreprinderi cu încadrare în muncă temporară”.

Comentariu: Curtea Europeană de Justiție, cauzele C-76/77 și C-297/99

Nota de orientare nr. 3

Aspect: Dispunerea întreruperii unei pauze sau a unui repaus zilnic sau săptămânal cu scopul de a conduce un vehicul la un capăt de traseu, un loc de parcare sau la graniță.

Articolul 4 literele (d) și (f) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006

Abordarea care trebuie urmată: În general, pe parcursul unei perioade de repaus zilnic sau săptămânal un conducător auto trebuie să poată dispune liber de timpul său și, prin urmare, să nu fie obligat să rămână în apropierea vehiculului.

În general, întreruperea unei pauze sau a unei perioade de repaus zilnic sau săptămânal constituie o încălcare [cu excepția cazului în care se aplică „norma privind feribotul” – articolul 9 alineatul (1)]. Cu toate acestea, la un capăt de traseu sau într-un loc de parcare poate avea loc o situație neobișnuită sau o urgență care să motiveze mutarea vehiculului. La un capăt de traseu există în mod normal un conducător auto (angajat al capătului de traseu) care mută vehiculul la nevoie.

Dacă acesta nu este cazul, iar mutarea vehiculului devine inevitabilă din cauza unor circumstanțe excepționale, conducătorul auto își poate întrerupe perioada de repaus numai la solicitarea unei autorități competente sau a unui agent responsabil de capătul de traseu, autorizați să ordone mutarea vehiculelor.

În alte locuri (de exemplu, locurile de parcare, trecerea frontierei și în situații de urgență), dacă există motive de urgență obiective pentru care vehiculul trebuie mutat sau dacă poliția sau o altă autoritate (de exemplu, pompierii, autoritățile de administrare a drumurilor, agenții vamali etc.) dau un ordin de mutare a vehiculului, conducătorul auto trebuie să își întrerupă pauza sau perioada de repaus pentru câteva minute, nesăvârșind, în acest caz, o încălcare.

În cazul în care apare o astfel de urgență, responsabilii de aplicarea legii din statele membre trebuie să fie toleranți în urma evaluării unei situații individuale.

O astfel de întrerupere a pauzei sau a perioadei de repaus a conducătorului auto trebuie să fie înregistrată manual de către acesta și, dacă este posibil, să fie autentificată de către autoritatea competentă care a dispus mutarea vehiculului.

Nota de orientare nr. 4

Aspect: Înregistrarea unei perioade de conducere de tahograful digital atunci când conducătorii auto sunt implicați în operațiuni de oprire sau de staționare frecvente.

Articolul 1 din Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 în legătură cu Regulamentul (CE) nr. 1360/2002 (anexa 1B)

Abordarea care trebuie urmată:

Întrucât tahografele digitale înregistrează cu o mai mare acuratețe decât tahografele analogice, conducătorii auto implicați în operațiuni de oprire sau de staționare frecvente se pot confrunta cu mai multe înregistrări ale perioadelor de conducere atunci când utilizează un tahograf digital decât în cazul unui tahograf analog. Această situație este temporară și poate afecta în special operațiunile locale de transport de mărfuri. Ea va dura numai pe parcursul perioadei de tranziție în care tahograful analog și cel digital sunt folosite în paralel.

Pentru a încuraja răspândirea rapidă a tahografelor digitale oferind, în același timp, un tratament egal conducătorilor auto – indiferent de instrumentul de înregistrare utilizat – agențiile naționale de punere în aplicare a legii trebuie să poată apela la un anumit prag de toleranță pe parcursul perioadei de tranziție. Această toleranță de tranziție se aplică vehiculelor implicate în operațiuni de oprire sau de staționare frecvente și care sunt echipate cu tahografe digitale.

Cu toate acestea, autoritățile responsabile de punerea în aplicare a legii vor trebui să acționeze în orice moment cu discreție profesională. Mai mult, în cazul în care un conducător auto se află la volanul vehiculului și este implicat activ într-o operațiune de transport care intră în domeniul de aplicare a regulamentului, se consideră că acesta conduce indiferent de circumstanțele sale (de exemplu, în cazul în care conducătorul auto se află într-un ambuteiaj sau la semafor).

Prin urmare:

- Statele membre trebuie să informeze agenții de control că au posibilitatea de a permite, în momentul verificării datelor din tahograful digital, o toleranță de până la 15 minute pentru o perioadă de conducere în bloc de patru ore și jumătate (4,5) pentru vehiculele implicate în operațiuni de oprire sau de staționare frecvente, cu condiția ca acestea să fie sprijinite de dovezi. Această toleranță poate fi aplicată, de exemplu, prin scăderea unui minut pentru fiecare perioadă de conducere în bloc, între opriri, fiind permis un prag de maxim 15 minute pentru o perioadă de conducere în bloc de patru ore și jumătate (4,5);
- Agenții de control trebuie, în momentul exercitării cu discreție profesională a funcțiilor care le revin, să se orienteze în funcție de circumstanțe și să folosească dovezile pe care le au la dispoziție la momentul respectiv (cum ar fi dovada verificabilă că conducătorul auto a fost implicat în opriri frecvente) și să verifice ca interpretarea lor să nu devieze de la aplicarea corespunzătoare a normelor privind perioadele de conducere și, prin urmare, să submineze siguranța rutieră.
- Statele membre pot utiliza analiza computerizată configurată pentru a integra o perioadă de toleranță în calculele privind duratele de conducere, însă trebuie să aibă în vedere că aceasta poate conduce într-o etapă ulterioară la probleme privind dovezile. În orice caz, toleranța nu trebuie să depășească pragul de 15 minute pentru o perioadă de conducere în bloc de patru ore și jumătate (4,5).
- Toleranța nu trebuie să discrimineze sau să dezavantajeze conducătorii auto naționali sau internaționali, iar aceasta trebuie avută în vedere pentru operațiunile în care traseul indică în mod clar operațiuni de oprire sau de staționare frecvente.

Nota de orientare nr. 5

Subiect: Formular de certificat de desfășurare a activității stabilit prin Decizia Comisiei (2009/959/UE) din 14 decembrie 2009 de modificare a Deciziei 2007/230/CE privind formularul referitor la legislația socială în domeniul transporturilor rutiere

Articole: articolul 11 alineatul (3) și articolul 13 din Directiva 2006/22/CE

Abordarea care trebuie adoptată: Formularul de certificat nu este necesar pentru activități care pot fi înregistrate de tahograf. Prima sursă de informații în cadrul controalelor rutiere este reprezentată de înregistrările efectuate de tahograf, iar absența înregistrărilor ar trebui să fie justificată printr-o atestare numai dacă înregistrările făcute de tahograf, inclusiv intrările efectuate manual, nu s-au putut realiza din motive obiective. Indiferent de circumstanțe, setul integral de înregistrări efectuate de tahograf, însoțit de formular, dacă este cazul, se acceptă ca probă suficientă a conformității cu Regulamentul (CE) nr. 561/2006 sau cu AETR, cu excepția situației în care există o suspiciune justificată.

Certificatul vizează anumite activități din perioada menționată la articolul 15 alineatul (7) litera (a) din Regulamentul (CEE) nr. 3821/85, respectiv ziua curentă și cele 28 de zile anterioare.

Certificatul poate fi utilizat în cazurile în care șoferul:

- s-a aflat în concediu medical
- s-a aflat în concediu, în cadrul concediului său anual de odihnă, în conformitate cu legislația statului membru în care se află sediul întreprinderii
- s-a aflat în concediu sau în repaus
- a condus un alt vehicul exclus din domeniul de aplicare al Regulamentului (CE) nr. 561/2006 sau al AETR
- a desfășurat o altă activitate decât condusul
- a fost disponibil

și în cazul în care înregistrarea acestor activități cu ajutorul echipamentului de înregistrare a fost imposibilă.

Căsuța „concediu sau repaus” poate fi utilizată în situația în care șoferul nu a condus, nu a efectuat alte activități sau nu a fost disponibil, nu s-a aflat în concediu medical sau în concediu anual, luându-se în considerare, de exemplu, și cazurile de șomaj parțial, de grevă sau *lock-out*.

Statele membre nu sunt obligate să impună utilizarea formularului în cazul în care lipsesc înregistrări însă, dacă se cere un formular, trebuie recunoscută valabilitatea acestui formular standardizat. Pe de altă parte, însă, nu se impune niciun fel de formular pentru perioadele obișnuite de repaus zilnic sau săptămânal.

Formularul în variantă electronică și în variantă imprimabilă, precum și informații privind statele membre care acceptă numai acest formular sunt disponibile pe site-ul:

http://ec.europa.eu/transport/road/policy/social_provision/social_form_en.htm.

Formularul este acceptat în toată Uniunea Europeană, în oricare dintre limbile oficiale ale UE. Formatul său standard îl face mai ușor de înțeles, deoarece conține câmpuri predeterminate numerotate care trebuie completate. În cadrul transporturilor AETR se recomandă utilizarea formularului Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite

(<http://www.unece.org/trans/main/sc1/sc1.html>).

Completarea tuturor câmpurilor din formular se face prin dactilografiere. Pentru a fi considerat valabil, formularul trebuie semnat atât de reprezentantul societății, cât și de către șofer, înainte de începerea călătoriei. Pentru șoferii care desfășoară activități independente, șoferul semnează de două ori, o dată în calitate de reprezentant al societății și o dată în calitate de șofer.

Numai originalul semnat este valabil. Textul formularului nu poate fi modificat. Formularul nu poate fi semnat în alb și nu poate fi modificat prin adăugarea unor completări scrise de mână. Formularul se acceptă transmis prin fax sau în format digital dacă acest lucru este permis prin lege, în conformitate cu legislația națională.

Formularul poate fi imprimat pe hârtie cu antet, respectiv cu sigla societății și cu detaliile de contact ale acesteia, însă completarea câmpurilor în care se solicită informații privind societatea rămâne obligatorie.

Nota de orientare nr. 6

Aspect: Înregistrarea timpului petrecut la bordul unui feribot sau tren în momentul în care conducătorul auto are acces la o cușetă.

Articolul 9 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006

Abordarea care trebuie urmată: În general, pe parcursul unei perioade de repaus, un conducător auto trebuie să poată dispune liber, în temeiul articolului 4 litera (f), de timpul său. Cu toate acestea, un conducător auto are dreptul să ia o pauză sau o perioadă de repaus zilnic sau săptămânal atunci când călătorește cu feribotul sau cu trenul cu condiția să aibă acces la o cușetă. Aceasta rezultă din textul articolului 9 alineatul (2), care prevede că orice perioadă petrecută călătorind „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 cușetă**”.

De asemenea, în conformitate cu articolul 9 alineatul (1), o **durată de repaus zilnic normală** de cel puțin 11 ore la bordul unui feribot sau tren (în cazul în care un conducător auto are acces la o cușetă) poate fi întreruptă de două ori cel mult de alte activități (cum ar fi îmbarcarea sau debarcarea de la bordul unui feribot sau tren). Durata totală a celor două întreruperi nu poate depăși o oră. În orice caz, această perioadă nu poate avea drept rezultat reducerea unei durate de repaus zilnic normale.

În cazul unei perioade de repaus zilnic normale luată în două tranșe, prima dintre acestea de cel puțin 3 ore, iar a doua de cel puțin 9 ore [astfel cum se prevede la articolul 4 litera (g)], numărul întreruperilor (maxim două) vizează întreaga perioadă de repaus zilnic și nu fiecare parte a perioadei de repaus zilnic normal luată în două tranșe.

Derogările în temeiul articolului 9 alineatul (1) nu se aplică unei durate de repaus săptămânal, fie ea redusă sau normală.

Anexa 2

Clarificarea nr. 1 a Comisiei

Subiect: reglementările naționale inspirate de normele UE

Articol: domeniul de aplicare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006, articolele 1, 2 și 11 din regulament.

Aspectul discutat:

Dreptul german solicită ca normele UE privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de repaus introduse de Regulamentul (CE) nr. 561/2006 să se aplice, de asemenea, „vehiculelor de transport de mărfuri” mai mici decât cele specificate la articolul 2 alineatul (1) litera (a) din regulament, și anume vehiculelor care depășesc 2,8 tone.

Clarificare:

Faptul că anumite tipuri de transport nu intră în domeniul de aplicare a regulamentului nu înseamnă că acestea nu trebuie reglementate. Dimpotrivă, această dispoziție prevede că statele membre sunt libere să stabilească propria legislație în domeniu. Dacă statele membre decid să facă acest lucru, nimic nu le împiedică să adopte norme naționale inspirate de legislația Uniunii sau identică cu aceasta.

Comentariu

Clarificare furnizată de serviciile Comisiei Europene autorităților din Luxemburg (scrisoarea din februarie 1993)

Clarificarea nr. 2 a Comisiei

Subiect: Vehiculele conduse pentru reparații, spălare sau întreținere

Articol: 1, 2, 4 litera (a), 4 litera (c)

Aspectul discutat:

Vehiculele conduse pentru reparații, spălare sau întreținere

Clarificare:

În conformitate cu articolul 4 litera (a) din regulament, transportul rutier este definit drept orice traseu efectuat în totalitate sau parțial pe drumuri deschise publicului de către un vehicul, încărcat sau nu, utilizat pentru transportul de călători sau mărfuri. Prin urmare, în cazul în care un conducător auto conduce un vehicul cu scopul de a ajunge la un garaj, o spălătorie, o benzinărie, diferite locuri de predare sau preluare a vehiculelor de la clienți etc. prin utilizarea, în totalitate sau parțial, a drumurilor deschise publicului, acest tip de traseu intră în domeniul de aplicare a definiției privind transportul rutier în temeiul Regulamentului (CE) nr. 561/2006. Acest lucru este valabil pentru orice conducător auto, indiferent de natura temporară sau permanentă a locului său de muncă.

Cu toate acestea, articolul 1 din regulament prevede că normele privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de repaus sunt aplicabile conducătorilor auto care asigură transportul rutier de mărfuri și călători. În funcție de anumite circumstanțe speciale, obligațiile angajaților unei anumite întreprinderi pot, în virtutea funcțiilor care le revin, să nu includă activitatea de transport rutier de mărfuri sau călători. În aceste cazuri, angajații în cauză nu ar asigura practic transportul de mărfuri definit de regulament, prin urmare, nu ar intra în domeniul de aplicare a dispozițiilor acestuia.

În orice caz, nimic nu împiedică statele membre să aplice normele prevăzute în regulament și altor operațiuni de transport, vehiculelor sau conducătorilor auto care nu sunt vizați în mod explicit de regulament.

Comentariu

Clarificare furnizată de serviciile Comisiei Europene unei autorități din Luxemburg (scrisoarea din februarie 1993)

Clarificarea nr. 3 a Comisiei

Subiect: Vehiculele utilizate ca magazine locale pe piețele locale

Articol: 13 (1) (f) din Regulamentul (CEE) nr. 3820/85 și 13 (1) (d) a doua liniuță din Regulamentul (CE) nr. 561/2006

Aspectul discutat:

Vehiculele utilizate ca magazine locale pe piețele locale sau pentru vânzările din ușă în ușă pot fi exceptate de la normele privind orele de conducere în temeiul articolului 13 (1) (f) din Regulamentul (CEE) nr. 3820/85. Această posibilitate nu mai există în temeiul Regulamentului (CE) nr. 561/2006. Conducătorii auto ai unor astfel de vehicule nu conduc pe distanțe lungi și pe perioade îndelungate, iar principala lor activitate profesională nu constă în transportul de mărfuri, ci în vânzarea acestora.

Clarificare:

Articolul 13 alineatul (1) (d) a doua liniuță din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 acordă [o] derogare pentru vehiculele cu o masă maximă autorizată care nu depășește 7,5 tone, utilizate pentru transportul de materiale, echipamente sau mașini în folosul conducătorului auto pe parcursul exercitării profesiei sale. Aceste vehicule trebuie utilizate numai în interiorul razei de 50 km de la baza de staționare a întreprinderii și cu condiția ca conducerea vehiculelor respective să nu constituie principala activitate a conducătorului auto.

Hotărârea Curții în cauza C-128/04 prevede că termenii „materiale și echipamente” nu acoperă numai instrumentele, ci și bunurile necesare pentru efectuarea muncii prevăzute de principala activitate desfășurată de conducătorul auto al vehiculului în cauză.

În acest context, ar însemna că vehiculele utilizate ca magazine locale pe piețele locale pot fi exceptate în temeiul acestui articol cu condiția ca distanța parcursă să nu depășească raza de 50 km de la baza de staționare și ca conducerea acestora să nu constituie principala activitate a conducătorului auto.

Cu toate acestea, trebuie amintit faptul că această excepție nu rezultă în mod automat, ci face obiectul deciziei individuale a statelor membre privind acordarea acestei derogări pe teritoriul lor național.

Comentariu

Clarificare furnizată de serviciile Comisiei Europene lui Patrick Doering, membru al Parlamentului (scrisoarea din 12 noiembrie 2007)

Clarificarea nr. 4 a Comisiei

Subiect: aplicarea articolului 26 din regulament

Articol: 26

Aspectul discutat: În conformitate cu articolul 26, „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) 561/2006.[...]”

Rezultatul acestei modificări este obligația de a instala aparatul de înregistrare inclusiv la bordul vehiculelor cu o masă maximă autorizată de 3,5 tone sau mai puțin.

Clarificare: În conformitate cu articolul 3 din Regulamentul (CEE) nr. 3821/85, numai categoriile de vehicule particulare enumerate la articolul 3 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 sunt scutite în mod special de la obligația de instalare a aparatului de înregistrare.

În acest context, este clar că scopul Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 este de a garanta punerea în aplicare eficientă a normelor privind perioadele de conducere, perioadele de repaus etc., astfel cum se specifică în prezent în Regulamentul (CE) nr. 561/2006, precum și domeniul de aplicare a normelor respective.

Cu toate acestea, în lipsa unei trimiteri exprese în Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 la noul articol 2 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006, un astfel de rezultat trebuie dedus din lectura coroborată a articolelor 2, 4 și 26 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006.

Prin urmare, în conformitate cu articolul 26 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006, definițiile prevăzute la articolul 4 se aplică „în sensul” Regulamentului (CEE) nr. 3821/85. Articolul 4 conține o definiție a „transportului rutier”, însă aceasta trebuie citită în lumina restricției privind domeniul de aplicare a acestui termen prevăzută la articolul 3 din Regulamentul (CEE) nr. 3821/85, din care rezultă că vehiculele scutite în temeiul articolului 2 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 vor fi scutite, în mod similar, de orice obligație de a instala și de a utiliza aparate de înregistrare.

Comentariu

Clarificare furnizată de serviciile Comisiei Europene autorităților germane (scrisoarea din 28 iunie 2006)

Clarificarea nr. 5 a Comisiei

Subiect: înregistrarea unei activități mixte „în cadrul” și „în afara” domeniului de aplicare a conducerii auto.

Articol: 3 litera (h), 13 litera (i)

Aspectul discutat: înregistrarea unei activități mixte „în cadrul” și „în afara” domeniului de aplicare a conducerii auto.

Clarificare:

În conformitate cu articolul 3 litera (a), regulamentul nu se aplică transportului rutier asigurat de „vehiculele utilizate pentru transportul de călători prin servicii regulate, traseul liniei nedepășind 50 km”. Această dispoziție prevede că regulamentul se aplică conducătorilor auto care efectuează acest tip de serviciu exclus numai în măsura în care aceștia efectuează, de asemenea, activități care intră în domeniul de aplicare a regulamentului și numai în legătură cu activitățile „incluse” respective.

În plus, articolul 6 alineatul (5) din regulament solicită înregistrarea ca „altă muncă” a oricărei perioade petrecute conducând un vehicul utilizat în scopuri comerciale care nu intră în domeniul de aplicare a regulamentului. Cu alte cuvinte, activitățile de conducere care nu intră sub incidența definiției „durată de conducere” în sensul regulamentului nu pot fi calculate ca „repaus”, astfel cum este acesta definit la articolul 4 litera (f), acestea putând fi luate în considerare în aplicarea sa generală.

Prin urmare, în cazul în care un șofer de autobuz asigură servicii regulate combinate, acesta trebuie să utilizeze înregistrările tahografice indiferent de activitatea de conducere predominantă, și anume care intră sau nu în domeniul de aplicare a regulamentului. În ceea ce privește traseele care depășesc raza de 50 km, un conducător auto trebuie să înregistreze „durata de conducere”, iar pentru traseele mai mici, acesta trebuie să înregistreze „conducerea auto care nu intră în domeniul de aplicare a regulamentului” la categoria „altă muncă”.

Comentariu

Clarificare furnizată de serviciile Comisiei Europene organizației ANAV din Italia (scrisoarea din 23 iulie 2007)

Anexa 3

Rezumatul REGULAMENTULUI (CE) NR. 561/2006

Articol	Descriere	Încălări
1	Introduce regulamentul și stabilește domeniul de aplicare și scopul documentului.	Nu
2	Specifică vehiculele care intră în domeniul de aplicare a regulamentului.	Nu
3	Specifică tipurile de vehicule exceptate de la regulament.	Nu
4	Oferă definițiile anumitor termeni utilizați în textul regulamentului. (de remarcat termenul „perioadă de repaus luată în tranșe”)	Nu
5	Definește vârsta minimă a conducătorului auto și a celui de-al doilea conducător auto.	Da
6	Stabilește limitele privind durata de conducere zilnică, durata de conducere săptămânală și durata de conducere pe parcursul a două săptămâni. Solicită înregistrarea activității de conducere care nu intră în domeniul de aplicare a regulamentului și a perioadei de disponibilitate care intră în domeniul de aplicare a regulamentului.	Da
7	Definește cerința privind luarea unei pauze, limitele perioadei de conducere și pauzele corespunzătoare.	Da
8	Solicită conducătorilor auto să își ia perioadele de repaus zilnic și săptămânal și să respecte normele aplicabile. Prevede perioadele de repaus normale și reduse și normele privind utilizarea acestora. Cerința privind compensarea perioadei de repaus săptămânal reduse.	Da
9	Introduce norme privind întreruperea autorizată a perioadelor de repaus cu scopul de a utiliza serviciile de feribot sau tren. Solicită conducătorilor auto să înregistreze activitățile de lucru înaintea și după preluarea controlului asupra unui vehicul. Solicită înregistrarea conducerii auto „din afara domeniului de aplicare” ca „altă muncă”	Da
10	Definește sistemele de plată inacceptabile. Solicită operatorilor de transport să respecte regulamentul atunci când organizează activitățile de muncă ale conducătorilor auto. Stabilește nivelul de culpabilitate al operatorilor pentru încălcarea regulamentului de către conducătorii auto. Definește limitele privind responsabilitatea operatorilor. Solicită partenerilor contractuali să respecte regulamentul atunci când întocmesc orare și programe. Definește cerințele operatorilor cu privire la descărcarea și securizarea periodică a datelor din tahograful digital.	Da
11	Permite statelor membre să introducă limite mai stricte pentru traseele naționale care trebuie avute în vedere	Nu

	în momentul semnării altor acorduri. Aplicabil exclusiv traseelor naționale.	
12	Prevede dreptul conducătorilor auto de a se abate de la cerințele regulamentului în situații de urgență și definește condițiile aferente acestui drept.	Nu
13	Permite statelor membre să ofere derogări de la o listă definită a tipurilor specifice de trafic care circulă la nivel național, inclusiv de la cerințele articolelor 5-9.	Nu
14	Permite statelor membre să se abată de la regulament în circumstanțe excepționale pentru o perioadă de timp limitată.	Nu
15	Obligă statele membre să pună în aplicare controalele rutiere scutite în temeiul articolului 3 litera (a).	Nu
16	Vizează serviciile regulate de transport de călători efectuate fără tahografe. Impune cerința de emisie a orarelor și a registrelor de serviciu. Lacune privind data de 31.12.2007 din cauza articolului 26.	Da
17	Definește cerințele de raportare și monitorizare impuse statelor membre.	Nu
18	Solicită statelor membre să pună în aplicare măsuri legislative care să confere forță regulamentului.	Nu
19	Vizează sancțiunile impuse de statele membre pentru încălcările regulamentului. Definește caracteristicile sancțiunilor și cerința potrivit căreia încălcările nu pot fi sancționate decât o singură dată. Extraterritorialitate.	Nu
20	Introduce cerința potrivit căreia un conducător auto trebuie să păstreze o evidență a sancțiunilor care i-au fost impuse și să poată prezenta această evidență. Solicită conducătorilor auto să prezinte informațiile relevante angajatorilor cu scopul de a le permite să-și respecte obligațiile.	Da
21	Prevede imobilizarea (interdicția) pentru încălcarea siguranței rutiere. Solicită sancțiuni administrative pentru operatorii din statele membre care încalcă regulamentul.	Nu
22	Solicită statelor membre să se sprijine reciproc cu privire la monitorizarea respectării regulamentului și să facă schimb de informații privind sancțiunile impuse rezidenților lor.	Nu
23	Impune o cerință Comisiei.	Nu
24	Aspecte tehnice procedurale.	Nu
25	Prevede dreptul statului membru de a solicita Comisiei să abordeze diferențele privind punerea în aplicare a regulamentului.	Nu
26	Modifică Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 (aliniază derogările, limitează valabilitatea articolului 16).	Nu
27	Modifică Regulamentul (CE) nr. 2135/98.	Nu
28	Abrogă Regulamentul (CEE) nr. 3820/85.	Nu
29	Indică data de intrare în vigoare a regulamentului.	Nu

Anexa 4

Rezumatul REGULAMENTULUI (CEE) NR. 3821/85

Articol	Descriere	Încălări
1	Definește construcția, instalarea, utilizarea și testarea aparaturii de înregistrare ca parte integrantă din regulament.	Nu
2	Definiții comune cu cele prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 561/2006.	Nu
3	Definește, prin trimitere la Regulamentul (CE) nr. 561/2006, vehiculele care trebuie echipate cu tahografe și permite utilizarea opțională a vehiculelor care nu intră în domeniul de aplicare a regulamentului pe parcursul traseelor naționale.	Da
4	Prevede că termenul „aparatură de înregistrare” înseamnă „aparatură de înregistrare sau componentele acesteia”.	Nu
5	Abordează omologarea de tip și evaluează cerințele în materie de siguranță. Face trimitere la specificația tehnică din anexă.	Nu
6	Abordează marcasele omologării de tip. Face trimitere la anexă.	Nu
7	Gestionarea omologării de tip.	Nu
8	Retragerea omologării de tip și proceduri de soluționare a litigiilor.	Nu
9	Procesul de aprobare a foii de înregistrare.	Nu
10	Definește marcasele CEE privind omologarea de tip drept autoritatea care trebuie utilizată.	Nu
11	Cerințe privind retragerea omologării de tip.	Nu
12	Proceduri de instalare și inspecție (atelier de lucru).	Nu
13	Angajatorul și conducătorul auto trebuie să asigure instalarea și utilizarea corespunzătoare a aparatului de	Da

	înregistrare și a cardului de conducător auto.	
14	Norme privind utilizarea aparatelor de înregistrare și a cardurilor de conducător auto.	Da
15	Norme suplimentare privind utilizarea aparatelor de înregistrare și a cardurilor de conducător auto.	Da
16	Proceduri privind defectarea și funcționarea necorespunzătoare a aparatului de înregistrare.	Da
17	Aspecte tehnice procedurale.	Nu
18	Aspecte tehnice procedurale.	Nu
19	Cooperarea dintre statele membre privind punerea în aplicare a legii.	Nu
20	Aspecte tehnice procedurale.	Nu
21	Date în vigoare.	Nu

Surse

Grupul de lucru CORTE/VOSA

MIDT (UE-MIDT/ENC/003 – 2005 rev 6)

MOU [explicația convenită cu privire la Regulamentul (CE) nr. 561/2006]

Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului

Regulamentul (CE) nr. 561/2006

¹ 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 și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului

² 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 și de abrogare a Directivei 88/599/CEE a Consiliului

³ REGULAMENTUL (CEE) nr. 3821/85 AL CONSILIULUI din 20 decembrie 1985 privind aparatura de înregistrare în transportul rutier

⁴ REGULAMENTUL (CEE) nr. 543/69 AL CONSILIULUI din 25 martie 1969 privind armonizarea anumitor dispoziții din sfera socială în domeniul transportului rutier

⁵ REGULAMENTUL (CEE) nr. 3820/85 AL CONSILIULUI din 20 decembrie 1985 de armonizare a anumitor dispoziții din domeniul social privind transportul rutier.

⁶ Acordul european privind munca echipajelor de pe vehiculele care efectuează transporturi rutiere internaționale (AETR)

⁷ Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 martie 2006

⁸ Hotărârea CJUE din 15 decembrie 1993 în cauza C-116/92

⁹ Hotărârea CJUE din 29 aprilie 2010 în cauza 124/09

¹⁰ Hotărârea CJUE din 9 noiembrie 1995 în cauza C-235/94