

**REGULAMENTUL (CE) NR. 561/2006 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL  
CONSILIULUI**

**din 15 martie 2006**

**privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul  
transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr.  
2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului**

**(Text cu relevanță pentru SEE)**

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei<sup>1</sup>,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social<sup>2</sup>,

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat<sup>3</sup>, având în vedere  
proiectul comun aprobat de comitetul de conciliere la 8 decembrie 2005,

întrucât:

- (1) În domeniul transporturilor rutiere, Regulamentul (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului din 20 decembrie 1985 de armonizare a anumitor dispoziții din domeniul social privind transportul rutier<sup>4</sup> urmărea să armonizeze condițiile de concurență între modurile de transport terestru, în special în ceea ce privește sectorul transportului rutier și îmbunătățirea condițiilor de muncă și a siguranței rutiere. Progresele realizate în aceste domenii ar trebuie să fie menținute și extinse.
- (2) Directiva 2002/15/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2002 privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier<sup>5</sup> impune statelor membre adoptarea de măsuri care să limiteze durata de lucru maximă săptămânală a lucrătorilor mobili.
- (3) S-au întâmpinat dificultăți în uniformitatea interpretării, aplicării, executării și controlului în toate statele membre ale anumitor dispoziții ale Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 referitoare la durata de condus, pauzele și perioadele de repaus pe care trebuie să le respecte conducătorii auto care efectuează transporturi rutiere naționale și

---

<sup>1</sup> JO C 51 E, 26.2.2002, p. 234.

<sup>2</sup> JO C 221, 17.9.2002, p. 19.

<sup>3</sup> Avizul Parlamentului European din 14 ianuarie 2003 (JO C 38 E, 12.2.2004, p. 152), poziția comună a Consiliului din 9 decembrie 2004 (JO C 63 E, 15.3.2005, p. 11) și poziția Parlamentului European din 13 aprilie 2005 (JO C 33 E, 9.2.2006, p. 425). Rezoluția legislativă a Parlamentului din 2 februarie 2006 și Decizia Consiliului din 2 februarie 2006.

<sup>4</sup> JO L 370, 31.12.1985, p. 1, regulament, astfel cum a fost modificat prin Directiva 2003/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 226, 10.9.2003, p. 4).

<sup>5</sup> JO L 80, 23.3.2002, p. 35.

internaționale în interiorul Comunității, din cauza caracterului general al termenilor în care sunt redactate aceste norme.

- (4) Este de dorit ca aceste dispoziții să fie aplicate în mod eficient și uniform pentru ca să fie îndeplinite obiectivele vizate și să nu se discrediteze aplicarea normelor. În consecință, este necesar să se stabilească o serie de norme mai clare și mai simple care vor fi ușor de înțeles, de interpretat și de aplicat de către sectorul transporturilor rutiere și de către autoritățile responsabile cu aplicarea acestora.
- (5) Măsurile prevăzute de prezentul regulament în ceea ce privește condițiile de lucru nu ar trebui să aducă atingere dreptului partenerilor sociali de a stabili dispoziții mai favorabile lucrătorilor prin contracte colective de muncă sau în alt mod.
- (6) Este necesar să fie definit clar domeniul de aplicare a prezentului regulament prin precizarea principalelor categorii de vehicule vizate.
- (7) Prezentul regulament ar trebui să se aplice transporturilor rutiere efectuate fie exclusiv în interiorul Comunității, fie între Comunitate, Elveția și țările părți la Acordul privind Spațiul Economic European.
- (8) Acordul european privind munca echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale din 1 iulie 1970 (denumit în continuare „AETR”), astfel cum a fost modificat, ar trebui să se aplice în continuare transporturilor rutiere de mărfuri sau de călători efectuate de vehicule înmatriculate într-un stat membru sau într-o țară care este parte contractantă la AETR, pe întregul traseu, adică atât partea situată între Comunitate și o țară terță, alta decât Elveția, cât și țările care sunt părți contractante la Acordul privind Spațiul Economic European, cât și partea care traversează teritoriul unei astfel de țări. Este esențial să se modifice AETR cât mai repede, ideal în următorii doi ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament, în vederea punerii în conformitate a dispozițiilor acestuia cu prezentul regulament.
- (9) În cazul transporturilor rutiere efectuate de vehicule înmatriculate într-o țară terță care nu este parte la AETR, dispozițiile AETR ar trebui aplicate părții de traseu care se efectuează în interiorul Comunității sau în interiorul țărilor care sunt părți la AETR.
- (10) Dat fiind faptul că obiectul AETR intră în domeniul de aplicare a prezentului regulament, competența de negociere și de încheiere a acordului respectiv aparține Comunității.
- (11) În cazul în care o modificare a normelor comunitare interne în domeniul respectiv necesită o modificare corespunzătoare a AETR, statele membre ar trebui să-și unească eforturile pentru a obține această modificare cât mai curând, în conformitate cu procedura prevăzută în AETR.
- (12) Lista scutirilor ar trebui actualizată pentru a ține seama de evoluția sectorului transportului rutier pe parcursul ultimilor nouăsprezece ani.
- (13) Toți termenii cheie ar trebui definiți în mod complet pentru a facilita interpretarea și a garanta aplicarea uniformă a prezentului regulament. De asemenea, este necesar să se prevadă asigurarea unei interpretări și aplicări uniforme a prezentului regulament de către autoritățile de control naționale. Definierea termenului „săptămână” care figurează

în prezentul regulament nu ar trebui să împiedice conducătorul auto să înceapă săptămâna de lucru în oricare zi a săptămânii.

- (14) Pentru a garanta eficiența executării, este indispensabil ca autoritățile competente să fie în măsură, la efectuarea controalelor rutiere și, după o perioadă de tranziție, să se asigure că s-au respectat perioadele de șofat și de repaus din ziua respectivă și din ultimele douăzeci și opt de zile.
- (15) Este necesar ca normele de bază referitoare la duratele de condus să fie clarificate și simplificate pentru a permite controlul uniform și eficient al aplicării acestora cu ajutorul tahografului digital, în conformitate cu Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului din 20 decembrie 1985 privind aparatul de înregistrare în transportul rutier<sup>1</sup> și prezentul regulament. Prin urmare, prin intermediul unui comitet permanent, autoritățile împuternicite cu asigurarea respectării prezentului regulament în statele membre ar trebui să facă toate eforturile pentru a ajunge la o interpretare comună a aplicării acestuia.
- (16) S-a constatat că dispozițiile Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 permiteau programarea perioadelor de șofat și de repaus zilnice astfel încât conducătorul auto putea fi în situația de a conduce o perioadă prea lungă fără a lua o pauză completă, ceea ce avea ca rezultat diminuarea siguranței rutiere și deteriorarea condițiilor de lucru ale conducătorilor. În consecință, este necesar să se asigure ca fracționarea pauzelor să nu ducă la abuzuri.
- (17) Prezentul regulament urmărește îmbunătățirea condițiilor sociale pentru lucrătorii cărora li se aplică, precum și îmbunătățirea siguranței rutiere în general. Acesta urmărește realizarea acestui obiectiv în special prin dispozițiile referitoare la durata maximă de condus pe zi, pe săptămână și pe o perioadă de două săptămâni consecutive, prin dispoziția care obligă un conducător auto să ia o perioadă de repaus săptămânal normală, cel puțin o dată pe o perioadă de două săptămâni consecutive, și prin dispozițiile care prevăd că în nici un caz o perioadă de repaus zilnic nu poate fi mai mică decât o perioadă neîntreruptă de nouă ore. Acest ansamblu de dispoziții garantează un repaus corespunzător și, luând în considerare și experiența dobândită în ultimii ani în domeniul aplicării normelor, nu mai este necesar un sistem de compensație pentru perioadele de repaus zilnic reduse.
- (18) Un mare număr de transporturi rutiere în interiorul Comunității includ un traseu parcurs pe feribot sau în tren. În consecință, ar trebui stabilite dispoziții clare și corespunzătoare în ceea ce privește perioadele de repaus zilnic și de pauză în acest tip de traseu.
- (19) În vederea intensificării transporturilor internaționale de mărfuri și de călători, ar trebui ca, în interesul siguranței rutiere și al unei mai bune desfășurări a controalelor rutiere și a controalelor efectuate în spațiile întreprinderilor, perioadele de șofat și de repaus și pauzele începute în alte state membre sau în țări terțe să fie luate în considerare și să se stabilească dacă normele relevante au fost respectate în totalitate și în mod corect.
- (20) Principiul responsabilității întreprinderilor de transport ar trebui extins cel puțin la întreprinderile de transport care sunt persoane juridice sau fizice și nu ar trebui să excludă dreptul de acțiune împotriva persoanelor fizice care ar fi autorii, instigatorii sau complicii unei încălcări a prezentului regulament.

---

<sup>1</sup> JO L 370, 31.12.1985, p. 8, regulament, astfel cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 432/2004 al Comisiei (JO L 71, 10.3.2004, p. 3).

- (21) Conducătorii auto care lucrează pentru mai multe întreprinderi de transport trebuie să furnizeze fiecăreia dintre acestea informațiile de care au nevoie pentru asumarea răspunderilor în cadrul prezentului regulament.
- (22) În vederea promovării progresului social și a îmbunătățirii siguranței rutiere, fiecare stat membru ar trebui să-și păstreze dreptul de a adopta anumite măsuri corespunzătoare.
- (23) Derogările naționale ar trebui să reflecte schimbările intervenite în sectorul transportului rutier și să se limiteze la elementele care nu sunt supuse în prezent concurenței.
- (24) Statele membre ar trebui să stabilească norme pentru vehiculele utilizate pentru transportul călătorilor prin servicii regulate pe un traseu care nu depășește 50 km. Aceste norme ar trebuie să asigure o protecție corespunzătoare în ceea ce privește perioada de șofat permisă și pauzele și perioadele de repaus obligatorii.
- (25) În vederea unei bune aplicări a prezentului regulament, este necesar ca serviciile regulate de transport de călători, naționale și internaționale să fie controlate printr-un dispozitiv standard de înregistrare.
- (26) Statele membre ar trebui să stabilească norme referitoare la sancțiunile pentru încălcarea prezentului regulament și să se asigure că acestea sunt aplicate. Aceste sancțiuni trebuie să aibă un caracter efectiv, proporționat, disuasiv și nediscriminatoriu. De asemenea, posibilitatea de imobilizare a vehiculului în caz de încălcare gravă ar trebui să figureze pe scara comună a măsurilor pe care statele membre le pot aplica. Dispozițiile prezentului regulament referitoare la sancțiuni sau la proceduri nu aduc atingere normelor naționale referitoare la sarcina probei.
- (27) În vederea asigurării unei aplicări clare și efective, este necesar să se stabilească dispoziții uniforme referitoare la răspunderea întreprinderilor de transport și a conducătorilor auto pentru încălcarea prezentului regulament. Această răspundere poate duce, după caz, la sancțiuni penale, civile sau administrative în statele membre.
- (28) Dat fiind faptul că obiectul prezentului regulament, adică stabilirea de norme comunitare clare referitoare la perioadele de șofat, pauzele și perioadele de repaus ale conducătorilor auto, nu poate fi realizat în mod corespunzător de către statele membre, și, în consecință, poate fi mai bine realizat, având în vedere necesitatea unei acțiuni coordonate, la nivel comunitar, Comunitatea poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității prevăzut la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat la articolul respectiv, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea acestui obiectiv.
- (29) Este necesar să fie adoptate măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentului regulament în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a procedurilor de exercitare a competențelor de executare conferite Comisiei<sup>1</sup>.
- (30) Având în vedere că Directiva 2003/59/CE<sup>2</sup> cuprinde dispoziții referitoare la vârsta minimă a conducătorilor auto, care trebuie transpuse până în 2009, prezentul regulament

---

<sup>1</sup> JO L 184, 17.7.1999, p. 23.

<sup>2</sup> Directiva 2003/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 iulie 2003 referitoare la calificarea inițială și la formarea continuă a conducătorilor de anumite vehicule rutiere destinate transportului de mărfuri sau de călători, de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului, precum și Directiva 91/439/CEE a

nu trebuie să conțină decât dispoziții tranzitorii în ceea ce privește vârsta minimă a echipajelor.

- (31) Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 ar trebui modificat pentru a se preciza obligațiile specifice întreprinderilor de transport și conducătorilor auto ale acestora, precum și pentru a asigura securitatea juridică și a impune o respectare mai strictă a perioadelor de șofat și de repaus cu ocazia controalelor rutiere.
- (32) Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 ar trebui, de asemenea, să fie modificat în vederea garantării securității juridice în ceea ce privește noile date care se introduc în tahograful digital și punerea la dispoziție a cardurilor de conducători auto.
- (33) Introducerea, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2135/98, a unui dispozitiv de înregistrare care permite înregistrarea electronică a activității conducătorului auto pe cardul de conducător, pe o perioadă de 28 de zile, și a activității vehiculului, pe o perioadă de 365 de zile, va permite în viitor controale rutiere mai rapide și mai complete.
- (34) În ceea ce privește controalele rutiere, Directiva 88/599/CEE<sup>1</sup> nu prevede decât controlul perioadelor de șofat și de repaus zilnic, precum și al pauzelor. După introducerea aparatului digital de înregistrare, datele conducătorului și ale vehiculului vor fi stocate electronic și vor putea fi evaluate electronic pe loc. Acest lucru ar trebui să permită, cu timpul, un control simplu al perioadelor de repaus zilnic, normale și reduse, al perioadelor de repaus săptămânal, normale și reduse, și al repausului compensatoriu.
- (35) Experiența arată că dispozițiile prezentului regulament și, în special, cele referitoare la durata maximă de condus pe o perioadă de două săptămâni nu se respectă decât dacă se efectuează controale rutiere eficiente și efective pe toată perioada.
- (36) Aplicarea dispozițiilor legale în ceea ce privește tahograful digital ar trebui să fie conformă cu prezentul regulament, pentru a se putea obține o eficiență optimă a controlului și a aplicării anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transportului rutier.
- (37) Din motive de claritate și raționalizare, Regulamentul (CEE) nr. 3820/85 ar trebui abrogat și înlocuit cu prezentul regulament,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

## CAPITOLUL I

### DISPOZIȚII INTRODUCTIVE

#### *Articolul 1*

---

Consiliului și de modificare a Directivei 76/914/CEE a Consiliului (JO L 226, 10.9.2003, p. 4). Directivă astfel cum a fost modificată prin Directiva 2004/66/CE a Consiliului (JO L 168, 1.5.2004, p. 35).

<sup>1</sup> Directiva 88/599/CEE a Consiliului din 23 noiembrie 1988 referitoare la procedurile uniforme privind aplicarea Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 referitor la armonizarea anumitor dispoziții în materie socială în domeniul transporturilor rutiere și a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 privind aparatul de înregistrare în domeniul transporturilor rutiere (JO L 325, 29.11.1988, p. 55).

Prezentul regulament stabilește normele referitoare la perioadele de șofat, 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.

## *Articolul 2*

- (1) Prezentul regulament se aplică transportului rutier:
  - (a) de mărfuri cu vehicule, inclusiv vehicule cu remorcă sau semiremorcă, a căror masă maximă autorizată depășește 3,5 tone sau
  - (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, și care sunt destinate acestui scop.
- (2) Prezentul regulament se aplică, indiferent de țara de înmatriculare a vehiculului, transporturilor rutiere efectuate:
  - (a) exclusiv în interiorul Comunității sau
  - (b) între Comunitate, Elveția și țările părți la Acordul privind Spațiul Economic European.
- (3) AETR se aplică, în locul prezentului regulament, operațiunilor de transport internațional efectuate în parte în afara zonelor prevăzute la alineatul (2), pentru:
  - (a) vehiculele înmatriculate în Comunitate sau în țările care sunt părți la AETR, pentru tot traseul;
  - (b) vehiculele înmatriculate într-o țară terță care nu este parte AETR, numai pentru acea parte a traseului situată pe teritoriul Uniunii Europene sau al țărilor care sunt părți AETR.

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

## *Articolul 3*

Prezentul regulament nu se aplică transporturilor rutiere efectuate de:

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

#### *Articolul 4*

În sensul prezentului regulament, se înțelege prin:

- (a) „transport rutier”: orice deplasare efectuată, în totalitate sau parțial, 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 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 șofatului, 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 unsprezece ore. De asemenea, această perioadă de repaus zilnic normală poate fi luată în două tranșe, din care prima trebuie să fie o perioadă neîntreruptă de cel puțin trei ore și a doua, o perioadă neîntreruptă de cel puțin nouă ore;
  - „perioadă de repaus zilnic redusă”: orice perioadă de repaus de cel puțin nouă ore, dar mai puțin de unsprezece ore;
- (h) „perioadă de repaus săptămânal”: o perioadă săptămânală în timpul căreia un conducător auto poate dispune liber de timpul său și care poate fi o „perioadă de repaus săptămânal normală” sau o „perioadă de repaus săptămânal redusă”:
- „perioadă de repaus săptămânal normală”: orice perioadă de repaus de cel puțin patruzeci și cinci de ore;
  - „perioadă de repaus săptămânal redusă”: orice perioadă de repaus de mai puțin de patruzeci și cinci de ore, care poate fi redusă la minimum douăzeci și patru de ore consecutive, sub rezerva condițiilor menționate la articolul 8 alineatul (6);
- (i) „săptămână”: perioada cuprinsă între ora 00.00 a zilei de luni și ora 24.00 a zilei de duminică;
- (j) „durată de condus”: durata activității de condus înregistrată:
- automat sau semiautomat de aparatul de înregistrare definit în anexa I și în anexa I B la Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 sau
  - manual, în conformitate cu articolul 16 alineatul (2) din Regulamentul (CEE) nr. 3821/85;
- (k) „durată zilnică de condus”: durata totală de condus 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 condus săptămânală”: durata de condus totală, acumulată în timpul unei săptămâni;



- (m) „masă maximă autorizată”: masa maximă autorizată de operare a unui vehicul, complet încărcat;
- (n) „servicii regulate de transport călători”: serviciile de transport naționale și internaționale, astfel cum sunt definite la articolul 2 din Regulamentul (CEE) nr. 684/92 al Consiliului din 16 martie 1992 privind regulile comune pentru transportul internațional de călători cu autocarul și autobuzul<sup>1</sup>;
- (o) „conducere în echipaj”: situația în care, pe parcursul unei perioade de condus 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 la bordul vehiculului pentru a asigura șofatul. Pe parcursul primei ore de conducere în echipaj, prezența altui conducător sau a altor conducători este facultativă, dar ea este obligatorie pentru restul perioadei.
- (p) „întreprindere de transport”: price persoană fizică sau juridică, orice asociație sau grup de persoane fără personalitate juridică, cu scop lucrativ sau nu, sau orice organism public cu personalitate juridică sau dependent de o autoritate cu personalitate juridică ce efectuează transporturi rutiere în contul altcuiva sau în contul său;
- (q) „perioadă de șofat”: durata de șofat cumulată între momentul în care conducătorul se așază la volan după o perioadă de repaus sau o pauză și momentul în care începe o perioadă de repaus sau o pauză. Perioada de șofat poate fi continuă sau fragmentată.

## CAPITOLUL II

### **ECHIPAJE, DURATE DE ȘOFAT, PAUZE ȘI TIMP DE REPAUS**

#### *Articolul 5*

- (1) Vârsta minimă a conducătorilor este de optsprezece ani.
- (2) Vârsta minimă a celui de-al doilea conducător este stabilită la optsprezece ani. Cu toate acestea, statele membre pot reduce vârsta minimă a celui de-al doilea conducător la șaisprezece ani, cu condiția îndeplinirii următoarelor condiții:
  - (a) transportul rutier se efectuează în interiorul unui stat membru pe o rază de cincizeci de km de la baza de staționare a vehiculului și pe teritoriul unităților administrative locale al căror centru se află pe această rază;
  - (b) limita de vârstă este redusă în scop de formare profesională și
  - (c) măsura este conformă cu limitele impuse de legislația națională a statului membru privind ocuparea forței de muncă.

#### *Articolul 6*

- (1) Durata de condus zilnică nu depășește nouă ore.

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

---

JO L 74, 20.3.1992, p. 1, regulament, astfel cum a fost modificat ultima dată prin Actul de aderare din 2003.

- (2) Durata de condus săptămânală nu depășește cincizeci și șase de ore și nici nu generează o depășire a duratei maxime de lucru săptămânale stabilită de Directiva 2002/15/CE.
- (3) Durata de condus totală acumulată nu trebuie să depășească nouăzeci de ore pe parcursul a două săptămâni consecutive.
- (4) Duratele de condus zilnice și săptămânale cuprind toate duratele de condus 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.

#### *Articolul 7*

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

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

#### *Articolul 8*

- (1) Conducătorul respectă perioadele de repaus zilnic și săptămânal.
  - (2) Pe parcursul fiecărei perioade de douăzeci și patru de ore de după perioada de repaus zilnic sau săptămânal, conducătorul trebuie să efectueze o nouă perioadă de repaus zilnic.
- În cazul în care perioada de repaus zilnic care intră în această perioadă de douăzeci și patru de ore este de cel puțin nouă ore, dar mai puțin de unsprezece ore, perioada respectivă de repaus zilnic este considerată perioadă de repaus zilnic redusă.
- (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 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 trebuie să fi efectuat o nouă perioadă de repaus zilnic de cel puțin nouă ore pe parcursul celor treizeci de ore de după perioada de repaus zilnic sau săptămânal.
  - (6) Pe parcursul a două săptămâni consecutive, un conducător 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 douăzeci și patru 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 douăzeci și patru de ore de la perioada de repaus săptămânal precedentă.

(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 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.

#### *Articolul 9*

(1) Prin derogare de la articolul 8, atunci când un conducător auto însoțește un vehicul transportat cu feribotul sau cu trenul și efectuează în același timp o perioadă de repaus zilnic normală, 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 are acces la o cușetă.

(2) Perioada de timp necesară conducătorului 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, nici la sediul angajatorului unde se află locul normal de staționare al conducătorului, nu se consideră repaus sau pauză, cu excepția cazului în care conducătorul se află pe un feribot sau în tren și are acces la o cușetă.

(3) Perioada de timp necesară conducătorului 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, nici la sediul angajatorului unde se află locul normal de staționare al conducătorului, se consideră altă muncă.

### CAPITOLUL III

## **RĂSPUNDEREA ÎNTREPRINDERII DE TRANSPORT**

#### *Articolul 10*

(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 remunerare este de natură să pericliteze siguranța rutieră și/sau să încurajeze încălcarea prezentului regulament.

(2) Întreprinderile de transport organizează activitatea conducătorilor 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 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 este ținută responsabilă de încălcările comise de către conducătorii întreprinderii, chiar dacă aceste încălcări au fost comise pe teritoriul unui alt stat membru sau al unei țări terțe.

Fără a duce atingere dreptului statelor membre de a face întreprinderile de transport responsabile în totalitate, 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 ținută responsabilă de încălcarea comisă.

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

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

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

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

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

## CAPITOLUL IV

### **DEROGĂRI**

#### *Articolul 11*

Fiecare stat membru poate, în cazul transporturilor rutiere efectuate în întregime pe teritoriul său, să prevadă durate minime mai lungi pentru pauze și perioadele de repaus sau durate de condus 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 care efectuează operațiuni de transport internațional.

### *Articolul 12*

Pentru a da posibilitatea vehiculului să ajungă la un loc de oprire corespunzător, conducătorul auto poate deroga de la articolele 6-9 în măsura necesară pentru a se garanta siguranța persoanelor, a vehiculului sau a încărcăturii acestuia, cu condiția de a nu se 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.

### *Articolul 13*

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

- (a) vehicule aparținând autorităților publice sau închiriate de a acestea fără conducător pentru efectuarea de transporturi rutiere care nu concurează cu întreprinderile de transport particulare;
- (b) vehicule utilizate sau închiriate fără conducător de către întreprinderi agricole, horticole, forestiere, piscicole sau crescătorii, pentru transportul de mărfuri în cadrul activității profesionale specifice pe o rază de până la 100 km de la sediul întreprinderii;
- (c) tractoare agricole sau forestiere utilizate pentru activități agricole sau forestiere, pe o rază de până la 100 km de la sediul întreprinderii care este proprietara vehiculului, care îl închiriază sau îl ia în leasing;
- (d) vehicule sau combinații de vehicule a căror masă maximă admisibilă nu depășește 7,5 tone, utilizate:
  - de prestatorii de servicii universale astfel cum sunt definiți la articolul 2 punctul (13) din Directiva 97/67/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 decembrie 1997 privind normele comune pentru dezvoltarea pieței interne a serviciilor poștale ale Comunității și îmbunătățirea calității serviciului<sup>1</sup> 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.

---

<sup>1</sup> JO L 15, 21.1.1998, p. 14, directivă, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 1882/2003 (JO L 284, 31.10.2003, p. 1).

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

- (e) vehicule care circulă exclusiv pe insule a căror suprafață nu depășește 2 300 kilometri 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 școală auto și examenele de conducere în vederea obținerii unui permis de conducere sau a unui certificat profesional, cu condiția ca acestea să nu fie utilizate pentru transportul de mărfuri sau de călători în scopuri comerciale;
- (h) vehicule utilizate de serviciile de canalizare, protecție împotriva inundațiilor, apă, gaze și electricitate, de serviciile de întreținere și control al drumurilor principale, colectare și depozitare a deșeurilor menajere, de serviciile de telegraf și telefon, pentru transmisiuni de radio și televiziune și pentru detectarea emițătorilor sau a receptorilor de radio sau televiziune;
- (i) vehicule care au 10-17 locuri destinate exclusiv transportului de călători în scopuri necomerciale;
- (j) vehicule pentru transportul echipamentelor de circ sau pentru parcuri de distracții;
- (k) vehicule de proiect mobil special echipate, destinate în primul rând să fie utilizate în scopuri didactice atunci când staționează;
- (l) vehicule utilizate pentru colectarea laptelui de la ferme și 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 aceasta.

(3) Cu condiția să nu se aducă atingere obiectivelor prevăzute la articolul 1 și să se asigure o protecție corespunzătoare pentru conducătorii auto, un stat membru poate acorda pe teritoriul său, după aprobarea de către Comisie, derogări minore de la aplicarea prezentului regulament

pentru vehiculele utilizate în zone prestabilite în care densitatea populației nu depășește cinci locuitori pe kilometrul pătrat, în următoarele situații:

- serviciile naționale regulate de transport de călători ale căror orare sunt confirmate de către autorități (în acest caz, se autorizează numai derogările referitoare la pauze) și
- operațiunile naționale de transport rutier de mărfuri în contul propriu sau în contul altcuiva care nu au niciun impact asupra pieței interne și sunt necesare pentru menținerea anumitor sectoare de activitate pe teritoriul respectiv, atunci când dispozițiile derogatorii ale prezentului regulament impun o rază maximă de 100 km.

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

#### *Articolul 14*

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

(2) În cazuri de urgență, statele membre pot acorda o derogare temporară pe o perioadă de maximum treizeci de zile, care se notifică de îndată Comisiei.

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

#### *Articolul 15*

Statele membre se asigură ca toți conducătorii vehiculelor prevăzute la articolul 3 litera (a) să fie supuși normelor naționale care asigură o protecție corespunzătoare în ceea ce privește duratele de condus permise și pauzele și perioadele de repaus obligatorii.

### CAPITOLUL V

#### **PROCEDURI DE CONTROL ȘI SANCTIUNI**

#### *Articolul 16*

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

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

(2) Întreprinderea de transport stabilește un orar și un tabel de serviciu care indică, pentru fiecare conducător auto, numele, locul de muncă de bază al acestuia și orarul fixat în prealabil

pentru diferitele perioade de condus, celelalte activități, pauzele și perioadele de disponibilitate.

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

(3) Tabelul de serviciu:

- (a) conține toate informațiile indicate la alineatul (2) pentru o perioadă precedentă de cel puțin douăzeci și opt de zile; aceste informații sunt actualizate la intervale periodice a căror durată nu depășește o lună;
- (b) este semnat de către conducătorul întreprinderii de transport sau de o persoană autorizată să-l reprezinte;
- (c) este păstrat de întreprinderea de transport timp de un an de la data expirării perioadei acoperite. Întreprinderea de transport dă un extras din tabel conducătorilor auto interesați, la cererea acestora, și
- (d) este prezentat și înmânat unui agent de control împuternicit care-l solicită.

#### *Articolul 17*

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

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

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

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

#### *Articolul 18*

Statele membre adoptă măsurile necesare pentru aplicarea prezentului regulament.

#### *Articolul 19*

(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 sau 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.

---

<sup>1</sup> JO L 72, 25.3.1993, p. 33.



(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 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 locul de muncă.

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

(4) Statele membre se asigură că un sistem de sancțiuni proporționat, 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.

#### *Articolul 20*

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

(3) Un conducător 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.

#### *Articolul 21*

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

## *Articolul 22*

- (1) Statele membre își acordă reciproc asistență în vederea aplicării prezentului regulament și a verificării respectării acestuia.
- (2) Autoritățile competente din statele membre își comunică periodic toate informațiile disponibile privind:
- (a) încălcările normelor din capitolul II comise de către persoanele nerezidente și orice sancțiuni aplicate pentru astfel de încălcări;
  - (b) sancțiunile aplicate de către un stat membru rezidenților săi pentru astfel de încălcări comise în alte state membre.
- (3) Fiecare stat membru trimite periodic Comisiei informațiile relevante cu privire la interpretarea și aplicarea la nivel național a dispozițiilor prezentului regulament, iar Comisia le trimite celorlalte state membre în format electronic.
- (4) Comisia facilitează dialogul între statele membre cu privire la interpretarea și aplicarea la nivel național a prezentului regulament prin intermediul comitetului prevăzut la articolul 24 alineatul (1).

## *Articolul 23*

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

## *Articolul 24*

- (1) Comisia este asistată de un comitet înființat în temeiul articolului 18 alineatul (1) din Regulamentul (CEE) nr. 3821/85.
- (2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 3 și 7 din Decizia 1999/468/CE, în conformitate cu dispozițiile articolului 8 din această decizie.
- (3) Comisia își stabilește regulamentul de procedură.

## *Articolul 25*

- (1) La cererea unui stat membru sau din proprie inițiativă, Comisia:
- (a) examinează cazurile în care apar diferențe în aplicarea și verificarea respectării dispozițiilor prezentului regulament, în special în ceea ce privește durata de condus, pauzele și perioadele de repaus;
  - (b) clarifică dispozițiile prezentului regulament pentru a promova o abordare comună.
- (2) În cazurile speciale prevăzute la alineatul (1), Comisia adoptă o decizie privind abordarea recomandată în conformitate cu procedura menționată la articolul 24 alineatul (2). Comisia comunică decizia sa Parlamentului European, Consiliului și statelor membre.

## CAPITOLUL VI

### DISPOZIȚII FINALE

#### *Articolul 26*

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

- (1) Articolul 2 se înlocuiește cu următorul text:

#### *„Articolul 2*

În sensul prezentului regulament, se aplică definițiile prevăzute la articolul 4 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere și de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului\*.

\* JO L 102, 11.4.2006, p. 1”;

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

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

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

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

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

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

- (4) Articolul 15 se modifică după cum urmează:

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

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

- (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 (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 (numele, numărul cardului de conducător auto sau a permisului de conducere), inclusiv semnătura.”;


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


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

- (a) în cazul în care vehiculul este echipat cu un aparat de înregistrare în conformitate cu anexa I, se înscriu pe foaia de înregistrare manual, automat sau în orice alt fel, lizibil și fără a murdări foaia, sau
- (b) în cazul în care vehiculul este echipat cu un aparat de înregistrare în conformitate cu anexa I B, se înscriu pe cardul conducătorului cu ajutorul funcției de introducere manuală oferită de aparatul de înregistrare.

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

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

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

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

\* JO L 80, 23.3.2002, p. 35”;

- alineatul (4) se elimină;
- alineatul (7) se înlocuiește cu următorul text:

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

- (i) foile de înregistrare din săptămâna în curs și cele pe care le-a utilizat pe parcursul celor 15 zile precedente;
- (ii) cardul de conducător în cazul în care este titularul unui asemenea card și
- (iii) orice informație introdusă manual și orice imprimat scos în timpul săptămânii în curs și în timpul celor cincisprezece zile precedente, în conformitate cu prezentul regulament și cu Regulamentul (CE) nr. 561/2006.

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

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

- (i) cardul de conducător al cărui titular este;
- (ii) orice informație introdusă manual și orice imprimat scos în timpul săptămânii în curs și în timpul celor cincisprezece zile precedente, în conformitate cu prezentul regulament și cu Regulamentul (CE) nr. 561/2006 și
- (iii) foile de înregistrare corespunzătoare aceleiași perioade precum cea prevăzută la punctul (ii), în cazul în care acesta ar fi condus, pe parcursul acestei perioade, un vehicul echipat cu un aparat de înregistrare în conformitate cu anexa I.

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

(c) Un inspector de control autorizat poate verifica respectarea Regulamentului (CE) nr. 561/2006 prin analizarea foilor de înregistrare, a datelor afișate sau imprimate care au fost înregistrate de aparatul de înregistrare sau de cardul conducătorului sau, în lipsa acestora, prin analizarea oricărui document justificativ care dovedește nerespectarea dispozițiilor, precum cele prevăzute la articolul 16 alineatele (2) și (3).”

#### *Articolul 27*

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

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

„(1) a) Din a douăzeci și una zi de la data publicării Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere și de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului\*, vehiculele puse în circulație pentru prima dată sunt echipate cu un aparat de înregistrare în conformitate cu dispozițiile din anexa I B la Regulamentul (CEE) nr. 3821/85.

\* JO L 102, 11.4.2006, p. 1”;

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

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

#### *Articolul 28*

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

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

#### *Articolul 29*

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

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

Adoptat la Strasbourg, 15 martie 2006.

*Pentru Parlamentul European*

*Președintele*

J. BORRELL FONTELLES

*Pentru Consiliu*

*Președintele*

H. WINKLER

## **DECLARAȚIE**

Comisia și statele membre fac toate eforturile pentru a se asigura că, în termen de doi ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament, dispozițiile AETR se armonizează cu cele ale prezentului regulament. În cazul în care acest lucru nu se realizează în termenul stabilit, Comisia propune măsuri corespunzătoare pentru a remedia situația.