# REGULAMENTUL (CE) NR. 561/2006 din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziţii ale legislaţiei sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 şi (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului şi de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului

(Text cu relevanţă pentru SEE)

**PARLAMENTUL EUROPEAN ŞI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,**

având în vedere Tratatul de instituire a Comunităţii Europene şi, în special, articolul 71 al acestuia,

având în vedere propunerea Comisiei ([1]),

([1])JO C 51 E, 26.2.2002, p. 234.

având în vederea avizul Comitetului Economic şi Social ([2]),

([2])JO C 221, 17.9.2002, p. 19.

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat ([3]), având în vedere proiectul comun aprobat de comitetul de conciliere la 8 decembrie 2005,

([3])Avizul Parlamentului European din 14 ianuarie 2003 (JO C 38 E, 12.2.2004, p. 152), poziţia comună a Consiliului din 9 decembrie 2004 (JO C 63 E, 15.3.2005, p. 11) şi poziţia Parlamentului European din 13 aprilie 2005 (JO C 33 E, 9.2.2006, p. 425). Rezoluţia legislativă a Parlamentului din 2 februarie 2006 şi Decizia Consiliului din 2 februarie 2006.

întrucât:

**(1)** În domeniul transporturilor rutiere, Regulamentul (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului din 20 decembrie 1985 de armonizare a anumitor dispoziţii din domeniul social privind transportul rutier ([4]) urmărea să armonizeze condiţiile de concurenţă între modurile de transport terestru, în special în ceea ce priveşte sectorul transportului rutier şi îmbunătăţirea condiţiilor de muncă şi a siguranţei rutiere. Progresele realizate în aceste domenii ar trebuie să fie menţinute şi extinse.

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

**(2)** Directiva 2002/15/CE a Parlamentului European şi a Consiliului din 11 martie 2002 privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activităţi mobile de transport rutier ([5]) impune statelor membre adoptarea de măsuri care să limiteze durata de lucru maximă săptămânală a lucrătorilor mobili.

([5])JO L 80, 23.3.2002, p. 35.

**(3)** Au fost întâmpinate dificultăţi în asigurarea uniformităţii interpretării, aplicării, verificării respectării şi controlului în toate statele membre cu privire la anumite dispoziţii ale Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 referitoare la durata de conducere, pauzele şi perioadele de repaus pe care trebuie să le respecte conducătorii auto care efectuează transporturi rutiere naţionale şi internaţionale în interiorul Comunităţii, din cauza caracterului general al termenilor în care sunt redactate aceste norme.

**(4)** Este de dorit ca aceste dispoziţii să fie aplicate în mod eficient şi uniform pentru ca să fie îndeplinite obiectivele vizate şi să nu se discrediteze aplicarea normelor. În consecinţă, este necesar să se stabilească o serie de norme mai clare şi mai simple care vor fi uşor de înţeles, de interpretat şi de aplicat de către sectorul transporturilor rutiere şi de către autorităţile responsabile de aplicarea acestora.

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

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

**(7)** Prezentul regulament ar trebui să se aplice transporturilor rutiere efectuate fie exclusiv în interiorul Comunităţii, fie între Comunitate, Elveţia şi ţările părţi la Acordul privind Spaţiul Economic European.

**(8)** Acordul european privind munca echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaţionale 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 ţară care este parte contractantă la AETR, pe întregul traseu, adică atât partea situată între Comunitate şi o ţară terţă, alta decât Elveţia, cât şi ţările care sunt părţi contractante la Acordul privind Spaţiul Economic European, cât şi partea care traversează teritoriul unei astfel de ţări. Este esenţial 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 dispoziţiilor acestuia cu prezentul regulament.

**(9)** În cazul transporturilor rutiere efectuate de vehicule înmatriculate într-o ţară terţă care nu este parte la AETR, dispoziţiile AETR ar trebui aplicate părţii de traseu care se efectuează în interiorul Comunităţii sau în interiorul ţărilor care sunt părţi la AETR.

**(10)** Dat fiind faptul că obiectul AETR intră în domeniul de aplicare a prezentului regulament, competenţa de negociere şi de încheiere a acordului respectiv aparţine Comunităţii.

**(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-şi unească eforturile pentru a obţine această modificare cât mai curând, în conformitate cu procedura prevăzută în AETR.

**(12)** Lista exceptărilor ar trebui actualizată pentru a ţine seama de evoluţia sectorului transportului rutier pe parcursul ultimilor nouăsprezece ani.

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

**(14)** Pentru a garanta eficienţa executării, este indispensabil ca autorităţile competente să fie în măsură, la efectuarea controalelor rutiere şi, după o perioadă de tranziţie, să se asigure că s-au respectat perioadele de conducere şi de

repaus din ziua respectivă şi din ultimele douăzeci şi opt de zile.
**(15)** Este necesar ca normele de bază referitoare la duratele de conducere să fie clarificate şi simplificate pentru a permite controlul uniform şi 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 ([1]) şi prezentul regulament. Prin urmare, prin intermediul unui comitet permanent, autorităţile 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.
([1])JO L 370, 31.12.1985, p. 8, Regulament astfel cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 432/2004 al Comisiei (J OL 71, 10.3.2004, p. 3).
**(16)** S-a constatat că dispoziţiile Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 permiteau programarea perioadelor de conducere şi de repaus zilnice astfel încât conducătorul auto putea fi în situaţia de a conduce o perioadă prea lungă fără a lua o pauză completă, ceea ce avea ca rezultat diminuarea siguranţei rutiere şi deteriorarea condiţiilor de lucru ale conducătorilor auto. În consecinţă, este necesar să se asigure ca fracţionarea pauzelor să nu ducă la abuzuri.
**(17)** Prezentul regulament urmăreşte îmbunătăţirea condiţiilor sociale pentru lucrătorii cărora li se aplică, precum şi îmbunătăţirea siguranţei rutiere în general. Acesta urmăreşte realizarea acestui obiectiv în special prin dispoziţiile referitoare la durata maximă de conducere pe zi, pe săptămână şi pe o perioadă de două săptămâni consecutive, prin dispoziţia care obligă un conducător auto să ia o perioadă de repaus săptămânal normală, cel puţin o dată pe o perioadă de două săptămâni consecutive, şi prin dispoziţiile 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 dispoziţii garantează un repaus corespunzător şi, luând în considerare şi experienţa dobândită în ultimii ani în domeniul aplicării normelor, nu mai este necesar un sistem de compensaţie pentru perioadele de repaus zilnic reduse.
**(18)** Un mare număr de transporturi rutiere în interiorul Comunităţii includ un traseu parcurs pe feribot sau în tren. În consecinţă, ar trebui stabilite dispoziţii clare şi corespunzătoare în ceea ce priveşte perioadele de repaus zilnic şi de pauză în acest tip de traseu.
**(19)** În vederea intensificării transporturilor internaţionale de mărfuri şi de călători, ar trebui ca, în interesul siguranţei rutiere şi al unei mai bune desfăşurări a controalelor rutiere şi a controalelor efectuate în spaţiile întreprinderilor, perioadele de conducere şi de repaus şi pauzele începute în alte state membre sau în ţări terţe să fie luate în considerare şi să se stabilească dacă normele relevante au fost respectate în totalitate şi în mod corect.
**(20)** Principiul răspunderii întreprinderilor de transport ar trebui extins cel puţin la întreprinderile de transport care sunt persoane juridice sau fizice şi nu ar trebui să excludă dreptul de acţiune împotriva persoanelor fizice care ar fi autorii, instigatorii sau complicii unei încălcări a prezentului regulament.
**(21)** Conducătorii auto care lucrează pentru mai multe întreprinderi de transport trebuie să furnizeze fiecăreia dintre acestea informaţiile de care au nevoie pentru asumarea răspunderilor în cadrul prezentului regulament.
**(22)** în vederea promovării progresului social şi a îmbunătăţirii siguranţei rutiere, fiecare stat membru ar trebui să-şi păstreze dreptul de a adopta anumite măsuri corespunzătoare.
**(23)** Derogările naţionale ar trebui să reflecte schimbările intervenite în sectorul transportului rutier şi să se limiteze la elementele care nu sunt supuse în prezent concurenţei.
**(24)** Statele membre ar trebui să stabilească norme pentru vehiculele utilizate pentru transportul călătorilor prin servicii regulate pe un traseu care nu depăşeşte 50 km. Aceste norme ar trebuie să asigure o protecţie corespunzătoare în ceea ce priveşte perioada de conducere permisă şi pauzele şi perioadele de repaus obligatorii.
**(25)** În vederea unei bune aplicări a prezentului regulament, este necesar ca serviciile regulate de transport de călători, naţionale şi internaţionale să fie controlate printr-un dispozitiv standard de înregistrare.
**(26)** Statele membre ar trebui să stabilească norme referitoare la sancţiunile pentru încălcarea prezentului regulament şi să se asigure că acestea sunt aplicate. Aceste sancţiuni trebuie să aibă un caracter efectiv, proporţionat, disuasiv şi 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. Dispoziţiile prezentului regulament referitoare la sancţiuni sau la proceduri nu aduc atingere normelor naţionale referitoare la sarcina probei.
**(27)** În vederea asigurării unei aplicări clare şi efective, este necesar să se stabilească dispoziţii uniforme referitoare la răspunderea întreprinderilor de transport şi a conducătorilor auto pentru încălcarea prezentului regulament. Această răspundere poate duce, după caz, la sancţiuni penale, civile sau administrative în statele membre.
**(28)** Dat fiind faptul că obiectul prezentului regulament, adică stabilirea de norme comunitare clare referitoare la perioadele de conducere, pauzele şi perioadele de repaus ale conducătorilor auto, nu poate fi realizat în mod corespunzător de către statele membre, şi, în consecinţă, poate fi mai bine realizat, având în vedere necesitatea unei acţiuni coordonate, la nivel comunitar, Comunitatea poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarităţii prevăzut la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporţionalităţii, astfel cum este enunţat la articolul respectiv, prezentul regulament nu depăşeşte 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 competenţelor de executare conferite Comisiei ([1]).
([1])JO L 184, 17.7.1999, p. 23.
**(30)** Având în vedere că Directiva 2003/59/CE ([2]) cuprinde dispoziţii referitoare la vârsta minimă a conducătorilor auto, care trebuie transpuse până în 2009, prezentul regulament nu trebuie să conţină decât dispoziţii tranzitorii în ceea ce priveşte vârsta minimă a echipajelor.
([2])Directiva 2003/59/CE a Parlamentului European şi a Consiliului din 15 iulie 2003 referitoare la calificarea iniţială şi la formarea continuă a conducătorilor anumitor vehicule rutiere destinate transportului de mărfuri sau de călători, de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului, precum şi Directiva 91/439/CEE a Consiliului şi 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).
**(31)** Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 ar trebui modificat pentru a se preciza obligaţiile specifice întreprinderilor de transport şi conducătorilor auto ale acestora, precum şi pentru a asigura securitatea juridică şi a impune o respectare mai strictă a perioadelor de conducere şi de repaus cu ocazia controalelor rutiere.
**(32)** Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 ar trebui, de asemenea, să fie modificat în vederea asigurării securităţii juridice

în ceea ce priveşte noile date care se introduc în tahograful digital şi punerea la dispoziţie 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 activităţii conducătorului auto pe cardul de conducător auto, pe o perioadă de 28 de zile, şi a activităţii vehiculului, pe o perioadă de 365 de zile, va permite în viitor controale rutiere mai rapide şi mai complete.
**(34)** În ceea ce priveşte controalele rutiere, Directiva 88/599/CEE ([3]) nu prevede decât controlul perioadelor de conducere şi de repaus zilnic, precum şi al pauzelor. După introducerea aparatului digital de înregistrare, datele conducătorului şi ale vehiculului vor fi stocate electronic şi vor putea fi evaluate electronic pe loc. Acest lucru ar trebui să permită, cu timpul, un control simplu al perioadelor de repaus zilnic, normale şi reduse, al perioadelor de repaus săptămânal, normale şi reduse, şi al repausului compensatoriu.
([3])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 dispoziţii în materie socială în domeniul transporturilor rutiere şi a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 privind aparatul de înregistrare în domeniul transporturilor rutiere (JO L 325, 29.11.1988, p. 55).
**(35)** Experienţa arată că dispoziţiile prezentului regulament şi, în special, cele referitoare la durata maximă de conducere pe o perioadă de două săptămâni nu se respectă decât dacă se efectuează controale rutiere eficiente şi efective pe toată perioada.
**(36)** Aplicarea dispoziţiilor legale în ceea ce priveşte tahograful digital ar trebui să fie conformă cu prezentul regulament, pentru a se putea obţine o eficienţă optimă a controlului şi a aplicării anumitor dispoziţii ale legislaţiei sociale în domeniul transportului rutier.
**(37)** Din motive de claritate şi sistematizare, Regulamentul (CEE) nr. 3820/85 ar trebui abrogat şi înlocuit cu prezentul regulament,
ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:
-****-

## CAPITOLUL I: DISPOZIŢII INTRODUCTIVE

### Art. 1
Prezentul regulament stabileşte normele referitoare la perioadele de conducere, de repaus şi la pauzele care trebuie respectate de către conducătorii auto ce asigură transportul rutier de mărfuri şi de călători în vederea armonizării condiţiilor de concurenţă între modurile de transport terestru, în special în ceea ce priveşte sectorul rutier şi a îmbunătăţirii condiţiilor de lucru şi a siguranţei rutiere. De asemenea, prezentul regulament prevede promovarea unor mai bune practici de control şi de aplicare a normelor de către statele membre şi a unor metode mai bune de lucru în sectorul transportului rutier.

### Art. 2
**(1)** Prezentul regulament se aplică transportului rutier:
**a)** de mărfuri cu vehicule, inclusiv vehicule cu remorcă sau semiremorcă, a căror masă maximă autorizată depăşeşte 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 şi care sunt destinate acestui scop.
**(2)** Prezentul regulament se aplică, indiferent de ţara de înmatriculare a vehiculului, transporturilor rutiere efectuate:
**a)** exclusiv în interiorul Comunităţii sau
**b)** între Comunitate, Elveţia şi ţările părţi la Acordul privind Spaţiul Economic European.
**(3)** AETR se aplică, în locul prezentului regulament, operaţiunilor de transport internaţional efectuate în parte în afara zonelor prevăzute la alineatul (2), pentru:
**a)** vehiculele înmatriculate în Comunitate sau în ţările care sunt părţi la AETR, pentru tot traseul;
**b)** vehiculele înmatriculate într-o ţară terţă care nu este parte AETR, numai pentru acea parte a traseului situată pe teritoriul Uniunii Europene sau al ţărilor care sunt părţi AETR.
Dispoziţiile AETR ar trebui armonizate cu cele ale prezentului regulament astfel încât dispoziţiile principale ale prezentului regulament să se aplice, prin intermediul AETR, acestor vehicule pentru toată partea traseului care se efectuează în interiorul Comunităţii.

### Art. 3
Prezentul regulament nu se aplică transporturilor rutiere efectuate de:
**(a)** vehicule utilizate pentru transportul de călători prin servicii regulate, traseul liniei nedepăşind 50 km;
**(b)** vehicule a căror viteză maximă autorizată nu depăşeşte 40 km/h;
**(c)** vehicule utilizate de serviciile forţelor armate, de serviciile protecţiei civile, de pompieri şi forţele responsabile cu menţinerea ordinii publice sau închiriate de acestea fără conducător auto, atunci când transportul intră în atribuţiile proprii ale acestor servicii şi se efectuează sub controlul acestora;
**(d)** vehicule, inclusiv cele utilizate pentru transportul necomercial de ajutor umanitar, utilizate în situaţii de urgenţă sau în operaţiuni de salvare;
**(e)** vehicule specializate folosite în misiuni medicale;
**(f)** vehicule specializate pentru depanări care acţionează pe o rază de 100 km de la baza de staţionare;
**(g)** vehicule de încercări rutiere pentru îmbunătăţire tehnologică, reparaţii sau întreţinere, precum şi vehicule noi sau transformate care nu au fost încă puse în circulaţie;
**(h)** vehicule sau un ansamblu de vehicule cu o masă maximă autorizată care să nu depăşească 7,5 tone utilizate pentru transporturi de mărfuri în scopuri necomerciale;
**(i)** vehicule comerciale, care au caracter istoric, în conformitate cu legislaţia statului membru în care sunt conduse, şi care sunt utilizate pentru transportul de călători sau de mărfuri în scopuri necomerciale.

### Art. 4
În sensul prezentului regulament, se înţelege 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 combinaţie 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 permanenţă pe şine, şi 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 permanenţă pe şine, şi care este proiectat în mod special pentru a trage, împinge sau acţiona remorci, semiremorci, utilaje sau maşini;
- "remorcă": orice vehicul proiectat pentru a fi cuplat la un autovehicul sau la un tractor;
- "semiremorcă": o remorcă fără osia din faţă, cuplată astfel încât o parte substanţială din greutatea sa şi din cea a încărcăturii sale să fie suportată de tractor sau de autovehicul;
**(c)** "conducător auto": persoana care conduce vehiculul, chiar şi 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 şi care trebuie să-i permită numai să se odihnească;
**(e)** "altă muncă": orice activitate, cu excepţia conducerii autor, definită ca timp de lucru la articolul 3 litera (a) din Directiva 2002/15/CE, inclusiv orice activitate desfăşurată pentru acelaşi 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 şi 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 puţin unsprezece ore. De asemenea, această perioadă de repaus zilnic normală poate fi luată în două tranşe, din care prima trebuie să fie o perioadă neîntreruptă de cel puţin trei ore şi a doua, o perioadă neîntreruptă de cel puţin nouă ore;
- "perioadă de repaus zilnic redusă": orice perioadă de repaus de cel puţin nouă ore, dar mai puţin de unsprezece ore;
**(h)** "perioadă de repaus săptămânal": o perioadă săptămânală în timpul căreia un conducător auto poate dispune liber de timpul său şi 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 puţin patruzeci şi cinci de ore;
- "perioadă de repaus săptămânal redusă": orice perioadă de repaus de mai puţin de patruzeci şi cinci de ore, care poate fi redusă la minimum douăzeci şi patru de ore consecutive, sub rezerva condiţiilor menţionate la articolul 8 alineatul (6);
**(i)** "săptămână": perioada cuprinsă între ora 00.00 a zilei de luni şi ora 24.00 a zilei de duminică;
**(j)** "durată de conducere": durata activităţii de conducere înregistrată:
- automat sau semiautomat de aparatul de înregistrare definit în anexa I şi în anexa I B la Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 sau
- manual, în conformitate cu articolul 16 alineatul (2) din Regulamentul (CEE) nr. 3821/85;
**(k)** "durată zilnică de conducere": durata totală de conducere acumulată între sfârşitul unei perioade de repaus zilnic şi începutul următoarei perioade de repaus zilnic sau între o perioadă de repaus zilnic şi 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 naţionale şi internaţionale, astfel cum sunt definite la articolul 2 din Regulamentul (CEE) nr. 684/92 al Consiliului din 16 martie 1992 privind regulile comune pentru transportul internaţional de călători cu autocarul şi autobuzul ([1]);
([1])O L 74, 20.3.1992, p. 1, regulament astfel cum a fost modificat ultima dată prin Actul de aderare din 2003.
**(o)** "conducere în echipaj": situaţia în care, pe parcursul unei perioade de conducere cuprinsă între două perioade de repaus zilnice consecutive sau între o perioadă de repaus zilnic şi o perioadă de repaus săptămânal, se află cel puţin doi conducători auto la bordul vehiculului pentru a asigura conducerea. Pe parcursul primei ore de conducere în echipaj, prezenţa unui sau mai multor alţi conducători auto este facultativă, dar ea este obligatorie pentru restul perioadei.
**(p)** "întreprindere de transport": price persoană fizică sau juridică, orice asociaţie 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 aşează la volan după o perioadă de repaus sau o pauză şi momentul în care începe o perioadă de repaus sau o pauză. Perioada de conducere poate fi continuă sau fragmentată.

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

### Art. 5

**(1)** Vârsta minimă a conducătorilor auto este de optsprezece ani.
**(2)** Vârsta minimă a celui de-al doilea conducător auto este stabilită la optsprezece ani. Cu toate acestea, statele membre pot reduce vârsta minimă a celui de-al doilea conducător auto la şaisprezece ani, cu condiţia îndeplinirii următoarelor condiţii:
**a)** transportul rutier se efectuează în interiorul unui stat membru pe o rază de cincizeci de km de la baza de staţionare a vehiculului şi pe teritoriul unităţilor administrative locale al căror centru se află pe această rază;
**b)** limita de vârstă este redusă în scop de formare profesională şi
**c)** măsura este conformă cu limitele impuse de legislaţia naţională a statului membru privind ocuparea forţei de muncă.

### Art. 6

**(1)** Durata de conducere zilnică nu depăşeşte nouă ore.
Cu toate acestea, durata de conducere zilnică poate fi prelungită la maximum zece ore, dar nu mai mult de două ori pe parcursul săptămânii.
**(2)** Durata de conducere săptămânală nu depăşeşte cincizeci şi şase de ore şi nici nu generează o depăşire a duratei maxime de lucru săptămânale stabilită de Directiva 2002/15/CE.
**(3)** Durata de conducere totală acumulată nu trebuie să depăşească nouăzeci de ore pe parcursul a două săptămâni consecutive.
**(4)** Duratele de conducere zilnice şi săptămânale cuprind toate duratele de conducere înregistrate pe teritoriul Comunităţii sau al unei ţări terţe.

**(5)** Un conducător auto înregistrează ca altă muncă orice perioadă, astfel cum este definită la articolul 4 litera (e), precum şi orice perioadă petrecută pentru conducerea unui vehicul utilizat pentru operaţiuni comerciale care nu intră în domeniul de aplicare a prezentului regulament şi 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 funcţiei de introducere manuală de date oferită de aparatul de înregistrare.

**Art. 7**

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

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

**Art. 8**

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

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

În cazul în care perioada de repaus zilnic care intră în această perioadă de douăzeci şi patru de ore este de cel puţin nouă ore, dar mai puţin 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 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 puţin 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 auto trebuie să efectueze cel puţin:

- două perioade de repaus săptămânal normale sau
- o perioadă de repaus săptămânal normală şi o perioadă de repaus săptămânal redusă de cel puţin douăzeci şi patru de ore. Cu toate acestea, reducerea se compensează cu o perioadă de repaus echivalentă luată în bloc, înainte de sfârşitul celei de-a treia săptămâni care urmează săptămânii în discuţie.

O perioadă de repaus săptămânal începe până la sfârşitul a şase perioade de douăzeci şi patru de ore de la perioada de repaus săptămânal precedentă.

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

**(8)** În cazul în care un conducător auto solicită acest lucru, perioadele de repaus zilnic şi perioadele de repaus săptămânal reduse departe de baza de staţionare a vehiculului pot fi efectuate la bordul vehiculului, cu condiţia ca acesta să fie dotat cu cabină de dormit corespunzătoare şi să fie în staţionare.

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

**Art. 9**

**(1)** Prin derogare de la articolul 8, atunci când un conducător auto însoţeşte un vehicul transportat cu feribotul sau cu trenul şi efectuează în acelaşi timp o perioadă de repaus zilnic normală, această perioadă poate fi întreruptă de două ori cel mult de alte activităţi a căror durată nu depăşeşte o oră. Pe parcursul acestei perioade de repaus zilnic normală, conducătorul auto are acces la o cuşetă.

**(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 reşedinţă a conducătorului auto, nici la sediul angajatorului unde se află locul normal de staţionare al conducătorului auto, nu se consideră repaus sau pauză, cu excepţia cazului în care conducătorul auto se află pe un feribot sau în tren şi are acces la o cuşetă.

**(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 reşedinţă al conducătorului auto, nici la sediul angajatorului unde se află locul normal de staţionare al conducătorului auto, se consideră altă muncă.

## CAPITOLUL III: RĂSPUNDEREA ÎNTREPRINDERII DE TRANSPORT

**Art. 10**

**(1)** Se interzice întreprinderilor de transport să remunereze conducătorii auto salariaţi sau care sunt puşi la dispoziţia lor în funcţie de distanţa parcursă şi/sau de cantitatea de mărfuri transportată, chiar şi sub formă de prime sau majorări salariale, în cazul în care o asemenea remunerare este de natură să pericliteze siguranţa rutieră şi/sau să încurajeze încălcarea prezentului regulament.

**(2)** Întreprinderile de transport organizează activitatea conducătorilor auto menţionaţi la alineatul (1) astfel încât aceştia să se conformeze Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 şi capitolului II din prezentul regulament. Întreprinderile de transport dau instrucţiuni corespunzătoare conducătorilor auto şi efectuează controale periodice pentru a se asigura de respectarea Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 şi 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 ţări terţe.

Fără a duce atingere dreptului statelor membre de a impune răspunderea integrală a întreprinderilor de transport, statele membre pot să asocieze această răspundere cu nerespectarea de către întreprinderi a alineatelor (1) şi (2). Statele membre pot lua în considerare orice dovadă care stabileşte 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, subcontractanţii şi agenţii 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 foloseşte vehicule prevăzute cu un aparat de înregistrare în conformitate cu anexa I B la Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 şi care intră în domeniul de aplicare a prezentului regulament:

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

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

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

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

## CAPITOLUL IV: DEROGĂRI

### Art. 11

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

### Art. 12

Pentru a da posibilitatea vehiculului să ajungă la un loc de oprire corespunzător, conducătorul auto poate deroga de la articolele 6-9 în măsura necesară pentru a se garanta siguranţa persoanelor, a vehiculului sau a încărcăturii acestuia, cu condiţia de a nu se periclita prin aceasta siguranţa rutieră. Conducătorul auto trebuie să indice manual natura şi 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.

### Art. 13

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

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

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

**c)** tractoare agricole sau forestiere utilizate pentru activităţi 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 combinaţii de vehicule a căror masă maximă admisibilă nu depăşeşte 7,5 tone, utilizate:

- de prestatorii de servicii universale astfel cum sunt definiţi la articolul 2 punctul (13) din Directiva 97/67/CE a Parlamentului European şi a Consiliului din 15 decembrie 1997 privind normele comune pentru dezvoltarea pieţei interne a serviciilor poştale ale Comunităţii şi îmbunătăţirea calităţii serviciului ([1]) pentru livrarea loturilor în cadrul serviciului universal sau

([1])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).

- pentru transportul materialelor, al echipamentului sau al maşinilor 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 şi cu condiţia ca principala activitate a conducătorului auto să nu fie cea de conducere a vehiculului;

**e)** vehicule care circulă exclusiv pe insule a căror suprafaţă nu depăşeşte 2 300 kilometri pătraţi şi care nu sunt legate de restul teritoriului naţional de un pod, vad sau tunel deschis circulaţiei 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 depăşeşte 7,5 tone;

**g)** vehicule utilizate pentru cursurile de şcoală auto şi examenele de conducere în vederea obţinerii unui permis de conducere sau a unui certificat profesional, cu condiţia ca acestea să nu fie utilizate pentru transportul de mărfuri sau de călători în scopuri comerciale;

**h)** vehicule utilizate de serviciile de canalizare, protecţie împotriva inundaţiilor, apă, gaze şi electricitate, de serviciile de întreţinere şi control al drumurilor principale, colectare şi depozitare a deşeurilor menajere, de serviciile de telegraf şi telefon, pentru transmisiuni de radio şi televiziune şi pentru detectarea emiţătorilor 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 distracţii;

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

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

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

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

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

**p)** vehicule utilizate pentru transportul de animale vii de la ferme la pieţele locale şi viceversa sau de la pieţe 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) şi Comisia informează celelalte state membre cu privire la aceasta.
**(3)** Cu condiţia să nu se aducă atingere obiectivelor prevăzute la articolul 1 şi să se asigure o protecţie 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 populaţiei nu depăşeşte cinci locuitori pe kilometrul pătrat, în următoarele situaţii:
- serviciile naţionale regulate de transport de călători ale căror orare sunt confirmate de către autorităţi (în acest caz, se autorizează numai derogările referitoare la pauze) şi
- operaţiunile naţionale de transport rutier de mărfuri în contul propriu sau în contul altcuiva care nu au niciun impact asupra pieţei interne şi sunt necesare pentru menţinerea anumitor sectoare de activitate pe teritoriul respectiv, atunci când dispoziţiile 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 populaţiei este de cinci locuitori sau mai mult pe kilometrul pătrat, dar numai pentru a începe sau a termina traseul. Natura şi domeniul de aplicare a acestor derogări trebuie să fie proporţionale.

**Art. 14**

**(1)** Statele membre pot acorda, după autorizarea de către Comisie, derogări de la aplicarea articolelor 6-9 pentru operaţiuni de transport în situaţii excepţionale, cu condiţia ca aceste derogări să nu aducă atingere obiectivelor prevăzute la articolul 1.
**(2)** În cazuri de urgenţă, 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.

**Art. 15**

Statele membre se asigură ca toţi conducătorii auto ai vehiculelor prevăzute la articolul 3 litera (a) să fie supuşi normelor naţionale care asigură o protecţie corespunzătoare în ceea ce priveşte duratele de conducere permise şi pauzele şi perioadele de repaus obligatorii.

## CAPITOLUL V: PROCEDURI DE CONTROL ŞI SANCŢIUNI

**Art. 16**

**(1)** În cazul în care vehiculele nu au fost echipate cu un aparat de înregistrare în conformitate cu Regulamentul (CEE) nr. 3821/85, se aplică alineatele (2) şi (3) de la prezentul articol:
**a)** serviciilor regulate naţionale de transport călători şi
**b)** serviciilor regulate internaţionale de transport călători, ale căror capete de traseu se găsesc la o distanţă de până la cincizeci de km în linie dreaptă de la frontiera dintre două state membre şi al căror traseu nu depăşeşte o sută de km.
**(2)** întreprinderea de transport stabileşte un orar şi un tabel de serviciu care indică, pentru fiecare conducător auto, numele, locul de muncă de bază al acestuia şi orarul fixat în prealabil pentru diferitele perioade de conducere, celelalte activităţi, pauzele şi perioadele de disponibilitate.

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

**(3)** Tabelul de serviciu:
**a)** conţine toate informaţiile indicate la alineatul (2) pentru o perioadă precedentă de cel puţin douăzeci şi opt de zile; aceste informaţii sunt actualizate la intervale periodice a căror durată nu depăşeşte 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 interesaţi, la cererea acestora şi
**d)** este prezentat şi înmânat unui agent de control împuternicit care-l solicită.

**Art. 17**

**(1)** Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre, printr-un formular tip stabilit de Decizia 93/173/CEE ([1]), informaţiile necesare pentru a-i permite să elaboreze, din doi în doi ani, un raport cu privire la aplicarea prezentului regulament şi a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 şi cu privire la evoluţia situaţiei în domeniile respective.
([1])JO L 72, 25.3.1993, p. 33.
**(2)** Aceste informaţii 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 şi Consiliului în termen de 13 luni de la expirarea perioadei de doi ani la care se referă raportul.

**Art. 18**

Statele membre adoptă măsurile necesare pentru aplicarea prezentului regulament.

**Art. 19**

**(1)** Statele membre stabilesc normele referitoare la sancţiunile pentru încălcarea prezentului regulament şi a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 şi iau toate măsurile necesare pentru a se asigura de aplicarea acestora. Aceste sancţiuni trebuie să fie efective, proporţionale, disuasive şi nediscriminatorii. Nici o încălcare a prezentului regulament sau a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 nu atrage mai mult de o sancţiune sau de o procedură. Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre aceste măsuri, precum şi regimul de sancţiuni până la data prevăzută la articolul 29 paragraful al doilea. Comisia informează statele membre în consecinţă.
**(2)** Orice stat membru permite autorităţilor competente să aplice o sancţiune unei întreprinderi şi/sau unui conducător auto pentru o încălcare a prezentului regulament constatată pe teritoriul său şi care nu a fost deja sancţionată, chiar dacă acea încălcare a fost comisă pe teritoriul unui alt stat membru sau al unei ţări terţe.

În mod excepţional, atunci când se constată o încălcare:
- care nu a fost comisă pe teritoriul statului membru respectiv şi
- 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 ţară terţă;

un stat membru poate, până la 1 ianuarie 2009, în loc să impună o sancţiune, să notifice faptele constitutive ale încălcării autorităţii competente a statului membru sau a ţării terţe în care este stabilită întreprinderea sau în care îşi are

conducătorul auto locul de muncă.
**(3)** Atunci când un stat membru deschide o procedură sau aplică o sancţiune pentru o anumită încălcare, el îi furnizează conducătorului auto dovada scrisă corespunzătoare.
**(4)** Statele membre se asigură că un sistem de sancţiuni proporţionat, care poate include sancţiuni financiare, este aplicat în caz de încălcare a prezentului regulament sau a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 de către întreprinderi sau expeditori asociaţi, exportatori, operatori din turism, furnizori principali de transport, subcontractanţi şi agenţii care utilizează conducători auto care le sunt asociaţi.

**Art. 20**

**(1)** Conducătorul auto păstrează dovezile furnizate de către un stat membru cu privire la o sancţiune sau la deschiderea unei proceduri până în momentul în care aceeaşi încălcare a prezentului regulament nu poate să mai atragă o a doua procedură sau o a doua sancţiune 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 dispoziţia mai multor întreprinderi de transport prezintă informaţii suficiente fiecăreia dintre aceste întreprinderi pentru a se conforma capitolului II.

**Art. 21**

Pentru a rezolva cazurile în care un stat membru consideră că s-a comis o încălcare a prezentului regulament, care este în mod evident de natură să compromită siguranţa rutieră, acesta poate împuternici autoritatea competentă să procedeze la imobilizarea vehiculului respectiv până când se remediază cauza încălcării. Statele membre îl pot obliga pe conducătorul auto să ia o perioadă zilnică de repaus. De asemenea, după caz, statele membre pot să procedeze la retragerea, suspendarea şi aplicarea de restricţii în ceea ce priveşte licenţa întreprinderii, în cazul în care întreprinderea în cauză este stabilită în statul membru respectiv, sau să procedeze la retragerea, suspendarea şi aplicarea de restricţii în ceea ce priveşte 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 dispoziţiilor prezentului articol.

**Art. 22**

**(1)** Statele membre îşi acordă reciproc asistenţă în vederea aplicării prezentului regulament şi a verificării respectării acestuia.
**(2)** Autorităţile competente din statele membre îşi comunică periodic toate informaţiile disponibile privind:
**a)** încălcările normelor din capitolul II comise de către persoanele nerezidente şi orice sancţiuni aplicate pentru astfel de încălcări;
**b)** sancţiunile aplicate de către un stat membru rezidenţilor săi pentru astfel de încălcări comise în alte state membre.
**(3)** Fiecare stat membru trimite periodic Comisiei informaţiile relevante cu privire la interpretarea şi aplicarea la nivel naţional a dispoziţiilor prezentului regulament, iar Comisia le trimite celorlalte state membre în format electronic.
**(4)** Comisia facilitează dialogul între statele membre cu privire la interpretarea şi aplicarea la nivel naţional a prezentului regulament prin intermediul comitetului prevăzut la articolul 24 alineatul (1).

**Art. 23**

Comunitatea iniţiază cu ţările terţe negocieri care s-ar dovedi necesare pentru aplicarea prezentului regulament.

**Art. 24**

**(1)** Comisia este asistată de un comitet înfiinţat 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 şi 7 din Decizia 1999/468/CE, în conformitate cu dispoziţiile articolului 8 din această decizie.
**(3)** Comisia îşi stabileşte regulamentul de procedură.

**Art. 25**

**(1)** La cererea unui stat membru sau din proprie iniţiativă, Comisia:
**a)** examinează cazurile în care apar diferenţe în aplicarea şi verificarea respectării dispoziţiilor prezentului regulament, în special în ceea ce priveşte durata de conducere, pauzele şi perioadele de repaus;
**b)** clarifică dispoziţiile 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 menţionată la articolul 24 alineatul (2). Comisia comunică decizia sa Parlamentului European, Consiliului şi statelor membre.

## CAPITOLUL VI: DISPOZIŢII FINALE

**Art. 26**

Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 se modifică după cum urmează:
**1.** Articolul 2 se înlocuieşte cu următorul text:
"- Articolul 2
În sensul prezentului regulament, se aplică definiţiile prevăzute la articolul 4 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European şi al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziţii ale legislaţiei sociale în domeniul transporturilor rutiere şi de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 şi (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului (*).
(*)JO L 102, 11.4.2006, p. 1"
**2.** La articolul 3, alineatele (1), (2) şi (3) se înlocuiesc cu următorul text:
"(1)Aparatul de înregistrare se instalează şi se foloseşte la bordul vehiculelor înmatriculate în statele membre care le folosesc pentru transportul rutier de călători sau mărfuri, cu excepţia vehiculelor prevăzute la articolul 3 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006. Vehiculele menţionate la articolul 16 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 şi 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 obligaţii până la 31 decembrie 2007.
(2)Statele membre pot excepta de la aplicarea prezentului regulament vehiculele menţionate la articolul 13 alineatele (1) şi (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 operaţiunile de transport prevăzute la articolul 14 din Regulamentul (CEE) nr. 561/2006."
**3.** La articolul 14, alineatul (2) se înlocuieşte cu următorul text:

"(2)întreprinderea păstrează, în ordine cronologică şi într-o formă lizibilă, foile de înregistrare, precum şi imprimatele scoase de fiecare dată când acestea se prezintă în conformitate cu articolul 15 alineatul (1), timp de cel puţin un an după ce au fost folosite şi pune la dispoziţia conducătorilor auto interesaţi o copie, la cererea acestora. De asemenea, întreprinderea pune la dispoziţia conducătorilor auto interesaţi, la cererea acestora, o copie a informaţiilor descărcate de pe cardul conducătorilor auto, precum şi versiunile imprimate ale acestor copii. Foile de înregistrare, imprimatele scoase şi informaţiile 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 funcţionare a cardului conducătorului auto sau în cazul în care acesta nu este în posesia cardului, conducătorul auto:

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

(i)informaţiile 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) liniuţa a doua, literele (b), (c) şi (d);

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

- la alineatul (2), paragraful al doilea se înlocuieşte 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) liniuţa a doua literele (b), (c) şi (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 şi 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 funcţiei 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 mulţi conducători auto, fiecare conducător auto se asigură că propriul card de conducător auto este introdus în deschiderea corespunzătoare a tahografului.";

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

"b)se înţelege 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 şi a Consiliului din 11 martie 2002 privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activităţi mobile de transport rutier (*), precum şi orice activitate desfăşurată pentru acelaşi sau un alt angajator din sectorul transporturilor sau din afara acestui sector; aceste activităţi 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 înlocuieşte 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 şi cele pe care le-a utilizat pe parcursul celor 15 zile precedente;

(ii)cardul de conducător auto în cazul în care este titularul unui asemenea cârd şi

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

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

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

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

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

(iii)foile de înregistrare corespunzătoare aceleiaşi 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 şi la o perioadă precedentă de douăzeci şi 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 afişate 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 dovedeşte nerespectarea dispoziţiilor, precum cele prevăzute la articolul 16 alineatele (2) şi (3)."

**Art. 27**

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

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

"(1)_

a)Din a douăzeci şi una zi de la data publicării Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European şi al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziţii ale legislaţiei sociale în domeniul transporturilor rutiere şi de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 şi (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului ( *), vehiculele puse în circulaţie pentru prima dată sunt echipate cu un aparat de înregistrare în conformitate cu dispoziţiile 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 înlocuieşte cu următorul text:

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

**Art. 28**

Regulamentul (CEE) nr. 3820/85 se abrogă şi se înlocuieşte cu prezentul regulament.

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

**Art. 29**

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

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

-****-

Adoptat la Strasburg, 15 martie 2006.

Pentru Parlamentul European
Preşedintele
**J. BORRELL FONTELLES**
Pentru Consiliu
Preşedintele
**H. WINKLER**

Publicat în Ediţia Specială a Jurnalului Oficial cu numărul 0 din data de 1 ianuarie 2007