

Monitorul Oficial al Uniunii Europene

(Documente a căror publicare este obligatorie)

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

din 15 martie 2006

**privind armonizarea anumitor legi sociale referitoare la transportul rutier și
amendarea Reglementărilor Consiliului (EEC) nr. 3821/85 și (EC) nr. 2135/98 și
abrogarea Reglementării Consiliului (EEC) nr. 3820/85**

(Text de importanță EEA)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE

Avand in vedere Tratatul ce a stat la baza înființării Comunității Europene, și în special
Articolul 71

Avand in vedere propunerea Comisiei (1)

Avand in vedere avizul Comitetului Economic European și Social (2)

După consultarea Comitetului Regiunilor

Avand in vedere acționarea în conformitate cu procedura prezentată în Articolul 251 al
Tratatului (3), și textului comun aprobat de Comitetul de Conciliere din 8 decembrie
2005

Intrucat:

(1) În domeniul transporturilor rutiere, prin Regulamentul Consiliului (EEC) nr. 3820/85 din 20 decembrie 1985, privind armonizarea anumitor prevederi legislative referitoare la transportul rutier (4), s-a dorit armonizarea condițiilor de concurență între modurile de transport terestru, punându-se accent pe sectorul transportului rutier, și îmbunătățirea condițiilor de lucru și siguranța rutieră. În aceste domenii progresul trebuie menținut și extins.

(2) Directiva 2002/15/EC a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2002, privind organizarea timpului de lucru al persoanelor ce efectuează activități mobile de transport rutier (5) solicită Statelor Membre adoptarea măsurilor care limitează perioada maximă de lucru săptămânală a lucrătorilor mobili.

(3) Din cauza abordării prea generale a termenilor au fost întâmpinate dificultăți în interpretarea, aplicarea, și monitorizarea anumitor prevederi ale Regulamentului (EEC) nr. 3820/85 referitor la reglementări privind timpul de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto care efectuează activități de transport rutier național și internațional în cadrul Comunității, în mod similar în toate Statele Membre.

(4) Este de dorit o transpunere eficientă și uniformă a acestor prevederi în măsura în care se dorește îndeplinirea acestor obiective și aplicarea reglementărilor în mod corespunzător. Prin urmare, este necesar un set de reglementări mai simple și mai concise pentru a fi înțelese mai ușor, interpretate și aplicate de către întreprinderile de transport rutier și autoritățile de implementare.

(5) Măsurile prevăzute de acest Regulament privind condițiile de lucru nu trebuie să prejudicieze dreptul celor două segmente ale industriei, de a întocmi, prin negociere colectivă sau alt mod, prevederi mai favorabile pentru salariați.

(6) Se dorește stabilirea clară a scopului acestui Regulament prin specificarea principalelor categorii de vehicule care intra sub incidența acestuia.

(7) Acest Regulament trebuie aplicat în cazul transportului rutier efectuat fie exclusiv în interiorul Comunității, fie între Comunitate, Elveția și țările ce constituie parte la Acordul privind Zona Economică Europeană.

(8) Acordul European privind lucrul echipajelor de la bordul vehiculelor ce efectuează transport rutier internațional din 1 iulie 1970 (AETR), după cum a fost amendat, se aplică în continuare în cazul transportului rutier de mărfuri și călători cu vehicule înmatriculate în orice Stat Membru sau orice altă țară care este parte contractantă la AETR, pentru întreaga călătorie în cazul în care acea călătorie se efectuează între Comunitate și o țară terță, alta decât Elveția și țările care sunt părți contractante la Acordul privind Zona Economică Europeană sau tranzitează teritoriul

unea dintre aceste țări. Este esențială modificarea AETR-ului cât mai curând posibil, ideal ar fi într-un interval de doi ani de la intrarea în vigoare a acestui Regulament, pentru a adapta prevederile Acordului cu cele ale acestui Regulament.

(9) În cazul transportului rutier ce utilizează vehicule înmatriculate într-o țară terță care nu este parte contractantă la AETR, prevederile AETR-ului trebuie să se aplice pentru acea parte a călătoriei efectuată în cadrul Comunității sau în țările care sunt părți contractante la AETR.

(10) De vreme ce subiectul AETR-ului se încadrează în scopul acestui Regulament, dreptul privind negocierea și încheierea Acordului revine Comunității.

(11) Dacă un amendament la regulile interne ale Comunității din domeniul aflat în discuție necesită un amendament AETR corespunzător, Statele Membre trebuie să acționeze împreună cu privire la un asemenea amendament AETR cât mai curând posibil, conform procedurii prezentate.

(12) Lista excepțiilor trebuie actualizată pentru ca aceasta să reflecte progresele din sectorul transportului rutier din ultimii 19 ani.

(13) Trebuie definiți complet toți termenii cheie cu scopul de a oferi o interpretare mai simplă și de a asigura aplicarea acestui Regulament într-o manieră uniformă. În plus, trebuie depuse eforturi pentru asigurarea interpretării uniforme și aplicării acestui Regulament de către autoritățile naționale de supraveghere. Termenului „săptămână” definit în acest Regulament nu trebuie să împiedice conducătorii auto să înceapă săptămâna de lucru în orice zi a săptămânii.

(14) Pentru garantarea unei implementări eficiente, este esențial ca autoritățile competente, atunci când efectuează controale în trafic, și după o perioadă de tranziție, să aibă posibilitatea să verifice respectarea în mod corespunzător a perioadelor de conducere și de odihnă în ziua controlului și în cele 28 de zile precedente.

(15) Reglementările de bază privind perioadele de conducere trebuie clarificate și simplificate pentru a permite o implementare efectivă și uniformă prin intermediul tahografului digital, așa cum este stipulat în Regulamentul Consiliului (EEC) nr. 3821/85 din 20 decembrie 1985, privind aparatura de înregistrare din transportul rutier și prezentul Regulament. În plus, cu ajutorul unui comitet, autoritățile de implementare din Statele Membre trebuie să depună eforturi în vederea implementării uniforme a acestui Regulament.

(16) Prin intermediul Regulamentului (EEC) nr. 3820/85 a fost posibilă programarea perioadelor zilnice de conducere și a pauzelor astfel încât să permită conducătorilor auto să conducă fără pauză completă, ceea ce a determinat reducerea siguranței rutiere și deteriorarea condițiilor de lucru. Prin urmare, este indicată o repartizare a pauzelor astfel încât să se prevină conducerea abuzivă.

(17) Acest Regulament are scopul de a îmbunătăți condițiile sociale pentru salariații care intra sub incidența acestuia, precum și acela de a îmbunătăți siguranța rutieră în general. Acest lucru este posibil datorită prevederilor referitoare la perioadele maxime de conducere pe zi, pe săptămână și pe o perioadă de două săptămâni consecutive, prevederii care obligă șoferii să aibă o perioadă de odihnă săptămânală cel puțin o dată la două săptămâni consecutive și prevederii care stipulează că, sub nici o formă, o perioadă de odihnă zilnică nu trebuie să fie mai scurtă de 9 ore consecutive. Datorită faptului ca aceste prevederi garantează odihna adecvată, și, de asemenea, luând în considerare experiența ce decurge din caile de implementare abordate pe parcursul ultimilor ani, platile acordate în funcție de reducerea perioadelor zilnice de odihnă nu mai sunt necesare.

(18) Multe activități de transport rutier din cadrul Comunității implică transport cu feribotul sau cu trenul pe o porțiune de drum. Prin urmare, ar trebui menționate și în cazul acestor activități prevederile clare, corespunzătoare, privind pauzele și perioadele zilnice de odihnă.

(19) Referitor la sporirea numărului de transporturi transfrontaliere de marfă și călători, este de dorit, în beneficiul siguranței rutiere și a unei implementări sustinute, ca inspecțiile rutiere în trafic și la sediile operatorilor să acopere perioadele de conducere, de odihnă și pauzele efectuate pe teritoriul altor State Membre sau țări terțe și să se determine dacă reglementările specifice din domeniu au fost respectate într-un mod adecvat.

(20) Responsabilitatea operatorilor de transport trebuie să vizeze cel puțin responsabilitatea persoanelor fizice sau juridice, și nu trebuie să excludă procedurile juridice aplicate împotriva persoanelor fizice care comit încălcări ale legii, sunt instigatori sau complici la abaterile de la acest Regulament.

(21) Pentru conducătorii auto care lucrează la mai multe întreprinderi de transport, este necesar să furnizeze fiecăruia informații adecvate, astfel încât aceștia să-și poată îndeplini sarcinile ce decurg din acest Regulament.

(22) Pentru a promova progresul social și pentru a îmbunătăți siguranța rutieră, fiecărui Stat Membru trebuie să i se acorde dreptul de a adopta anumite măsuri corespunzătoare.

(23) Derogările naționale trebuie să reflecte schimbările din structura transportului rutier și să vizeze doar acele elemente care nu constituie, în prezent, subiectul presiunilor competitive.

(24) Statele Membre trebuie să întocmească reglementări specifice pentru vehiculele utilizate la transportul de călători prin servicii regulate pe trasee ce nu depășesc 50 km. Aceste reglementări trebuie să furnizeze protecție adecvată cu referire la respectarea perioadelor de conducere, pauzelor obligatorii și perioadelor de odihnă.

(25) În vederea unei aplicări eficiente, se dorește verificarea, prin intermediul unui aparat standard de înregistrare, a tuturor serviciilor naționale și internaționale de transport regulat de călători.

(26) Statele Membre trebuie să întocmească proceduri referitoare la penalitățile care se vor aplica în cazul abaterilor de la acest Regulament și să asigure implementarea acestora. Aceste penalități trebuie să fie eficiente, proporționale și nediscriminatorii. Măsura imobilizării vehiculului în cazul în care s-au descoperit abateri grave trebuie de asemenea inclusă printre măsurile comune prezentate Statelor Membre. Prevederile stipulate în acest Regulament care fac referire la penalități sau procese nu trebuie să afecteze regulamentele naționale privind sarcina probei.

(27) În vederea unei aplicări eficiente, este de dorit să se asigure prevederi uniforme privind responsabilitatea operatorilor de transport și a conducătorilor auto referitor la abaterile de la prevederile acestui Regulament. În Statele Membre, această responsabilitate poate rezulta în pedepse penale, civile sau administrative, după caz.

(28) De vreme ce obiectivul acestei Reglementări, și anume stabilirea regulilor clare și comune referitoare la perioadele de conducere, la pauze și perioadele de odihnă, nu poate fi pe deplin atins de către statele membre și, din necesitatea unei acțiuni de coordonare, ar putea fi mai bine atins la nivel comunitar, Comunitatea poate adopta măsuri, în concordanță cu principiul subsidiarității stipulate în Art.5 din Tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, după cum este stipulat în Articol, această Directivă atinge acest obiectiv, în limitele competențelor stabilite.

(29) Măsurile necesare pentru implementarea acestui Regulament trebuie adoptate conform Hotărârii Consiliului 1999/468/EC din 28 iunie 1999 care stipulează procedurile de exercitare a puterilor de implementare conferite Comisiei (1).

(30) Prevederile privind vârsta minimă a conducătorilor auto au fost stipulate în Directiva 2003/59/EC(2) și trebuie transpuse până în 2009, în concluzie, prin acest Regulament se cer doar prevederile tranzitorii privind vârsta minimă a echipajelor.

(31) Regulamentul (EEC) nr. 3821/85 trebuie amendat în vederea clarificării sarcinilor specifice ce revin operatorilor de transport și conducătorilor auto, precum și a promovării siguranței conferite de cadrul legal și facilitării procesului de implementare, prin intermediul controalelor în trafic, a perioadelor de conducere și odihnă.

(32) Regulamentul (EEC) nr. 3821/85 trebuie de asemenea amendat în vederea asigurării cadrului legal cu privire la noile date de introducere a tahografului digital și posibilitatea de obținere a cartelelor pentru conducătorii auto.

(33) Introducerea echipamentului de înregistrare conform Regulamentului (EC) nr. 2135/98, care înlesnește înregistrarea electronică pe card a activităților unui conducător auto pe parcursul unei perioade de 28 de zile și activitatea vehiculelor pe

o perioada de 365 de zile, vor inlesni efectuarea unor controale în trafic mai rapide și mai temeinice pe viitor.

(34) Conform Directivei 88/599/EEC (3), inspecțiile în trafic se limitează doar la perioadele zilnice de conducere, pauze și perioadele de odihnă. Odata cu introducerea echipamentului de înregistrare digitala, datele referitoare la conducatorul auto și la vehicul vor fi memorate electronic și, tot electronic, vor fi evaluate pe loc. În timp, acest lucru va determina controalele simple să vizeze perioadele normale și reduse de odihnă zilnica, perioadele reduse de odihna săptămânala și odihna compensatorie.

(35) Experiența indică faptul că prevederile acestui Regulament, în special cea referitoare la perioada maximă de conducere pe o perioada de două săptămâni, nu poate fi adoptata decât printr-o supraveghere eficientă și corecta, pe toata aceasta perioada, in timpul controalelor în trafic.

(36) Aplicarea prevederilor legale privind tahografele digitale trebuie să se alinieze acestui Regulament pentru a obtine eficiența optimă în monitorizarea și implementarea anumitor prevederi sociale în transportul rutier.

(37) Din motive de clarificare și raționalizare, Regulamentul (EEC) nr. 3820/85 trebuie abrogat și înlocuit cu prezentul Regulament.

S-A ADOPTAT URMĂTORUL REGULAMENT:

CAPITOLUL I

PREVEDERI INTRODUCTIVE

Articolul 1

Acest Regulament stipulează prevederi legislative privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto care efectuează transport rutier de mărfuri și persoane în vederea armonizării condițiilor de concurență între modurile de transport terestru, în special în sectorul rutier, îmbunătățirii condițiilor de lucru și de siguranță rutieră. Acest Regulament are de asemenea scopul de a promova practici avansate de monitorizare și implementare folosite de către Statele Membre și metode superioare de lucru în industria transporturilor rutiere.

Articolul 2

1. Acest Regulament se va aplica transportului rutier:
 - (a) de mărfuri, cu vehicule având greutatea maximă admisă a vehiculului, inclusiv remorca, sau semi-remorca, peste 3,5 tone sau
 - (b) vehicule utilizate pentru transportul de călători care din punct de vedere constructiv și al echipamentelor, sunt destinate să transporte mai mult de 9 persoane, inclusiv șoferul și sunt folosite în acest scop
2. Acest Regulament se va aplica, indiferent de țara de înmatriculare a vehiculului, transportului rutier efectuat:
 - (a) exclusiv în cadrul Comunității; sau
 - (b) între Comunitate, Elveția și țările semnatare la Acordul privind Zona Economică Europeană.
3. AETR-ul se va aplica, în locul acestei Reglementări, operațiunilor de transport rutier internațional efectuate parțial în afara zonelor menționate în paragraful 2, pentru:
 - (a) vehiculele înmatriculate în Comunitate sau în țările care sunt părți contractante la AETR, pentru întregul traseu;

- (b) vehiculele înmatriculate într-o țară terță care nu este parte contractantă la AETR, numai pentru acea parte a traseului efectuată în interiorul Comunității sau al țărilor care sunt părți contractante la AETR.

Prevederile AETR-ului trebuie alinate celor cuprinse în prezentul Regulament, astfel încât principalele prevederi ale acestui Regulament să se aplice acestor vehicule, prin intermediul AETR-ului, pe oricare porțiune a traseului din interiorul Comunității.

Articolul 3

Acest Regulament nu se va aplica transportului rutier cu:

- (a) vehiculele utilizate la transportul de persoane, prin servicii regulate, în care traseul serviciului respectiv nu depășește 50 km;
- (b) vehicule a caror viteză maximă autorizată nu depășește 40 km pe oră;
- (c) vehiculele detinute sau închiriate fără șofer de către serviciile armatei, ale apărării civile, ale pompierilor și ale forțelor de menținere a ordinii publice când transportul este efectuat ca urmare a sarcinilor ce revin acestor servicii și care se află sub controlul acestora;
- (d) vehiculele, inclusiv cele utilizate în transportul în scop ne-comercial al ajutoarelor umanitare, utilizat pentru urgențe sau operațiuni de salvare;
- (e) vehicule specializate utilizate în scopuri medicale;
- (f) vehicule specializate pentru depanări care operează pe o rază de 100 km distanță de baza lor;
- (g) vehicule care efectuează teste rutiere pentru îmbunătățiri tehnice, reparații sau întreținere și vehicule noi sau transformate care nu au fost puse încă în circulație
- (h) vehicule sau combinații de vehicule cu o masă maximă admisă care nu depășește 7,5 tone utilizate pentru transportul necomercial de mărfuri;
- (i) vehicule comerciale care au un statut istoric conform legislației Statului Membru în care acestea circulă și care sunt utilizate pentru transportul necomercial de mărfuri sau călători.

În temeiul acestui Regulament, se vor aplica următoarele definiții:

- (a) „Transport rutier” înseamnă orice călătorie efectuată în întregime sau parțial pe drumurile deschise circulației publice, cu un vehicul încărcat sau gol, utilizat pentru transportul mărfurilor sau al persoanelor;
- (b) "vehicule" înseamnă autovehicule, tractoare, remorci sau semiremorci definite astfel:
 - “autovehicul”: orice vehicul rutier cu autopropulsie mecanică, altul decât un vehicul care circula pe șine, și care este destinat transportului de mărfuri sau persoane
 - “tractor”: orice vehicul rutier cu autopropulsie mecanică, altul decât un vehicul care circulă pe șine, proiectat special pentru a trage, a împinge sau a deplasa remorci, semi-remorci, echipamente sau utilaje;
 - “remorcă”: orice vehicul destinat să fie cuplat la un autovehicul sau tractor;
 - “semi-remorcă”: o remorcă fără osia din față, cuplata în așa fel încât o mare parte din greutatea sa și a încărcăturii este preluată de către tractor sau autovehicul.
- (c) „conducător auto” desemnează orice persoană care conduce vehiculul chiar și pentru o perioadă scurtă de timp, sau care este transportat într-un vehicul, cu scopul de a conduce dacă este necesar, acest lucru făcând parte din datoriile sale de serviciu;
- (d) „pauză” înseamnă orice perioadă în cursul căreia un conducător auto nu poate conduce sau efectua altă activitate și care este utilizată în special pentru recuperare;
- (e) „altă activitate” semnifică toate activitățile care sunt definite ca și activitate de lucru la Articolul 3(a) din Directiva 2002/15/EC cu excepția „șofatului”, inclusiv orice activitate pentru același angajat sau altul, în interiorul sau în afara sectorului de transport;
- (f) „odihnă” înseamnă orice perioadă neîntreruptă în care un conducător auto poate dispune în orice mod de timpul său liber;
- (g) „perioadă zilnică de odihnă” semnifică perioada zilnică în cursul căreia un șofer poate dispune în orice mod de timpul său liber și acoperă „o perioadă zilnică regulată de odihnă” și „o perioadă zilnică redusă de odihnă”.

- „perioadă de odihnă zilnică” semnifică orice perioadă de odihnă de cel puțin 11 ore. Alternativ, această perioadă de odihnă poate fi împărțită în două perioade, prima, care trebuie să aibă cel puțin 3 ore neîntrerupte și a doua, o perioadă neîntreruptă de cel puțin 9 ore,
 - „perioadă zilnică redusă de odihnă” semnifică orice perioadă de odihnă de cel puțin nouă ore dar mai puțin de 11 ore;
- (h) „perioada de odihnă săptămânală” semnifică perioada săptămânală în cursul căreia un șofer poate dispune în mod liber de timpul său și acoperă o „perioadă de odihnă săptămânală normală” și o „perioadă redusă de odihnă săptămânală”:
- „perioadă de odihnă săptămânală normală” înseamnă orice perioadă de odihnă de cel puțin 45 de ore.
 - „perioadă redusă de odihnă săptămânală” semnifică orice perioadă de odihnă mai scurtă de 45 de ore care, conform prevederilor Articolul 8(6), poate fi redusă la minimum 24 de ore consecutive;
- (i) „o săptămână” semnifică perioada cuprinsă în intervalul luni, ora 00.00, până duminică, ora 24.00;
- (j) „perioada de conducere” semnifică perioada de conducere înregistrată:
- automat sau semi-automat prin echipamentul de înregistrare așa cum este definit în Anexa I și Anexa IB din Reglementarea (EEC) nr. 3821/85;
 - manual, precum este stipulat în Articolul 16(2) din Reglementarea (EEC) nr. 3821/85;
- (k) „perioada de conducere zilnică” înseamnă întreaga perioadă de conducere dintre sfârșitul unei perioade de odihnă zilnică și începutul următoarei perioade zilnice de odihnă sau între o perioadă zilnică de odihnă și o perioadă săptămânală de odihnă;
- (l) „perioada de conducere săptămânala” semnifică întreaga perioadă de conducere pe parcursul unei săptămâni;
- (m) „masa maximă admisă” semnifică masa maximă autorizată a vehiculului atunci când este complet încărcat;
- (n) „serviciile regulate de călători” semnifică serviciile naționale și internaționale așa cum au fost definite în Articolul 2 din Reglementarea

Consiliului (EEC) nr. 684/92 din 16 martie 1992, privind regulile comune pentru transportul internațional de călători cu autocarul și autobuzul (1);

- (o) „lucrul în echipă” semnifică situația în care, pe parcursul fiecărei perioade de conducere dintre oricare două perioade zilnice de odihnă, sau dintre o perioadă zilnică de odihnă și una săptămânală, există cel puțin doi șoferi în vehicul care conduc. Pentru prima oră de conducere în echipă, prezența unui alt șofer sau șoferi este opțională dar, pentru restul perioadei, este obligatorie;

- (p) „intreprindere de transport” înseamnă orice persoană fizică, orice persoană juridică, orice asociație sau grup de persoane fără personalitate juridică, cu sau fără scop patrimonial, sau orice alt organism oficial care are personalitate juridică sau depinde de o autoritate care are asemenea personalitate care efectuează transport rutier public sau în cont propriu;

- (q) „perioada de conducere” înseamnă perioada de conducere dintre momentul în care un șofer începe să conducă după o perioadă de odihnă sau o pauză până în momentul în care acesta ia o perioadă de odihnă sau o pauză. Perioada de conducere poate fi continuă sau întreruptă.

CAPITOLUL II

ECHIPAJELE, TIMPII DE CONDUCERE, PAUZELE ȘI PERIOADELE DE CONDUCERE

Articolul 5

1. Vârsta minimă pentru conducătorii auto va fi de 18 ani.
2. Vârsta minimă pentru partenerii de echipă ai șoferilor va fi de 18 ani. În orice caz, Statele Membre pot reduce vârsta minimă a acestora la 16 ani dacă:
 - (a) transportul rutier este efectuat în cadrul unui Stat Membru pe o rază de 50 km din locul unde se află vehiculul, inclusiv zonele locale administrative al căror centru este situat pe raza respectivă;
 - (b) reducerea vârstei minime este în scopul pregătirii profesionale;
 - (c) este în conformitate cu limitele impuse de reglementările naționale ale Statelor Membre în domeniul angajării forței de muncă.

Articolul 6

1. Timpul de conducere zilnica nu trebuie sa depaseasca nouă ore.

Cu toate acestea, timpul de conducere zilnica se poate extinde la 10 ore, nu mai mult de două ori pe săptămână.

2. Timpul de conducere săptămânala nu trebuie sa depășeasca 56 de ore și nu va avea ca urmare depășirea perioadei săptămânale de lucru stipulata in Directiva 2002/15/EC.
3. Timpul total de conducere pe parcursul oricăror două săptămâni consecutive nu va depăși 90 de ore.
4. Perioada zilnica și săptămânala de conducere va cuprinde intreaga perioada de conducere pe teritoriul Comunității sau pe teritoriul unei țări terțe.
5. Un șofer va înregistra ca alt gen de activitate orice interval de timp petrecut așa cum a fost descris la Articolul 4(e) precum și orice altă perioadă de conducere a unui vehicul utilizat pentru activități comerciale ce nu sunt menționate în această Reglementare, și va înregistra orice perioade de disponibilitate, definita în Articolul 15(3)(c) din Reglementarea (EEC) nr. 3821/85, de la ultima sa perioadă de odihnă zilnică sau săptămânală. Această înregistrare va fi introdusă, fie manual pe o foaie de înregistrare sau o foaie imprimată fie prin utilizarea manuală a unor dispozitive din cadrul echipamentului de înregistrare.

Articolul 7

După o perioadă de conducere de patru ore și jumătate un șofer va lua o pauză neîntreruptă de cel puțin 45 de minute, aceasta în cazul în care nu-și ia o perioadă de odihnă.

Această pauză poate fi înlocuită cu una de cel puțin 15 minute urmata de o pauză de cel puțin 30 de minute distribuite fiecare astfel încât să fie în conformitate cu prevederile primului paragraf.

Articolul 8

1. Un șofer trebuie sa beneficieze de perioade de odihnă zilnice și săptămânale.
2. In intervalul de 24 de ore de la încheierea perioadei precedente de odihnă zilnica sau săptămânala, un șofer își va lua o nouă perioadă de odihnă zilnică.

Dacă perioada de odihnă zilnică din intervalul de 24 de ore este de cel puțin nouă ore, dar nu depășește 11 ore, perioada de odihnă zilnică respectivă va fi considerată o perioadă redusă de odihnă zilnică.

3. O perioadă zilnică de odihnă poate fi extinsă pentru a forma o perioadă normală de odihnă săptămânală sau o perioadă redusă de odihnă săptămânală.
4. Un șofer poate avea cel mult trei perioade reduse de odihnă zilnică între oricare două perioade de odihnă săptămânale.
5. Prin derogare de la paragraful 2, în intervalul de 30 de ore de la încheierea unei perioade de odihnă zilnică sau săptămânala, un șofer ce lucrează în echipă își va lua o nouă perioadă de cel puțin nouă ore.
6. În oricare două săptămâni consecutive un șofer își va lua cel puțin:
 - două perioade normale de odihnă săptămânala, sau
 - o perioadă normală de odihnă săptămânală și una redusă, de cel puțin 24 de ore. Cu toate acestea, perioada redusă va fi compensată cu o perioadă echivalentă de odihnă luată în întregime înainte de sfârșitul celei de-a treia săptămâni ce urmează săptămânii în discuție.

O perioadă de odihnă săptămânală nu va începe mai târziu de sfârșitul celei de-a șasea perioade de 24 de ore de la sfârșitul perioadei precedente de odihnă săptămânala.

7. Orice perioadă de odihnă luată ca o compensare pentru o perioadă de odihnă săptămânală redusă va fi atașată unei alte perioade de odihnă de cel puțin nouă ore.
8. În cazul în care un șofer alege această variantă, perioadele reduse de odihnă zilnică și săptămânala pot fi luate la bordul unui vehicul care staționează, atâta timp cât acesta este dotat cu condiții de odihnă pentru fiecare șofer.
9. O perioadă de odihnă săptămânală dintr-un interval de două săptămâni poate fi încadrată în oricare dintre cele două săptămâni, dar nu în ambele.

Articolul 9

1. Prin derogare de la Articolul 8, în cazul în care un conducător auto însoțește un vehicul transportat cu feribotul sau trenul, și are o perioadă normală de odihnă zilnică, acea perioadă poate fi întreruptă, maximum de două ori, prin alte activități care să nu depășească, cumulate, o oră. Pe parcursul perioadei normale de odihnă zilnică, șoferul va avea acces la o cabină de odihnă sau cușetă.
2. Orice perioadă de timp în care se calatorește spre o destinație pentru a prelua un vehicul ce se înscrie în prevederile acestei Regulament, sau pentru a se întoarce de la acea destinație, în cazul în care vehiculul nu este nici la domiciliul conducătorului auto, nici la punctul de lucru la care este angajat șoferul, nu va fi

- considerată perioada de odihnă sau pauză decât dacă conducatorul auto se afla pe un feribot sau în tren și are acces la o cabină de odihnă sau cușetă.
3. Orice perioadă de timp în care un conducător auto conduce un vehicul ce nu se înscrie în prevederile acestui Regulament spre/de la locul unde se găsește un vehicul care se înscrie în prevederile acestui Regulament și care nu reprezintă nici domiciliul conducătorului auto, nici punctul de lucru unde este angajat șoferul, se va considera perioada de prestare a unei alte activități.

CAPITOLUL III

RASPUNDEREA INTREPRINDERILOR DE TRANSPORT

Articolul 10

1. Întreprinderea de transport nu va oferi șoferilor angajați sau care îi sunt puși la dispoziție nici o plată, nici macar sub forma unui bonus sau supliment de salariu, în funcție de distanțele parcurse și/sau cantitatea de mărfuri transportate dacă aceasta plată este de natură să afecteze siguranța rutieră și/sau să determine încălcarea prevederilor acestei Reglementări.
2. O firmă de transport va organiza activitatea conducătorilor auto la care s-a făcut referire la paragraful 1 astfel încât aceștia să se conformeze prevederilor Regulamentului (EEC) nr. 3821/85 și Capitolului II din acest Regulament. Firma de transport va instrui corespunzător conducătorul auto și va controla regulat respectarea Regulamentului (EEC) nr. 3821/85 și a Capitolului II din acest Regulament.
3. O firmă de transport va fi responsabilă pentru abaterile comise de conducătorii auto angajați ai întreprinderii de transport, chiar dacă acestea au fost comise pe teritoriul altui Stat Membru sau al unei țări terțe.

Fără a aduce vreun prejudiciu drepturilor Statelor Membre de a menține responsabilitatea deplină a întreprinderilor de transport, Statele Membre pot condiționa această responsabilitate de abaterile aduse prevederilor prevăzute la paragrafele 1 și 2. Statele Membre pot lua în considerare orice probă care să dovedească faptul că întreprinderea de transport respectivă nu poate fi acuzată pentru încălcările comise.

4. Întreprinderile, expeditorii de mărfuri, operatorii de trasee, furnizorii principali, persoanele sau societățile sub-contractante și agențiile de angajare a conducătorilor auto trebuie să asigure conformitatea contractuală a graficelor de circulație stabilite, cu prevederile acestui Regulament.
5. (a) O întreprindere de transport care folosește vehicule echipate cu dispozitive de înregistrare, conform prevederilor Anexei IB din Regulamentul (EEC) nr. 3821/85, care cad sub incidența acestui Regulament, va asigura următoarele:

- (i) **descarcarea tuturor datelor din tahograf și cardul conducătorului auto**, în mod regulat, conform planificării stabilite de către Statul Membru și faptul că toate datele relevante sunt descărcate mai des, astfel încât să asigure descarcarea tuturor datelor privind activitățile efectuate de către sau pentru acea întreprindere;
 - (ii) **pastrarea tuturor datelor descărcate atât din tahograf, cât și din cardul conducătorului pe o perioadă de cel puțin 12 luni de la înregistrare** și punerea lor la dispoziția inspectorilor, când le solicită, fie direct sau indirect, de la sediul întreprinderii;
- (b) în temeiul acestui paragraf cuvântul „descărcat” va fi interpretat conform definiției din Anexa IB, Capitolul I, punctul (s) din Regulamentul (EEC) nr. 3821
- (c) intervalul de timp maxim necesar pentru descarcarea datelor relevante, conform (a)(i), va fi hotărât de către Comisie, conform procedurii stipulată în Articolul 24(2).

CAPITOLUL IV

EXCEPȚII

Articolul 11

Un Stat Membru poate propune prelungirea intervalelor minime pentru pauze și perioade de odihnă sau scurtarea perioadei maxime de conducere față de cele prezentate în cadrul Articolelor 6 și 9 în cazul transportului rutier derulat în întregime pe teritoriul acestora. Procedând astfel, Statele Membre vor ține cont de acorduri colective relevante sau de alte acorduri între partenerii sociali. Cu toate acestea, acest Regulament va rămâne aplicabil, în continuare, în cazul conducătorilor auto angajați în operațiuni de transport internațional.

Articolul 12

Dacă siguranța rutieră nu este periclitată și pentru a înlesni ducerea vehiculului într-un loc de oprire adecvat, conducătorul auto poate face excepție de la prevederile Articolelor 6 și 9, în măsura în care asigură siguranța persoanelor, a vehiculului sau încărcăturii. Șoferul va nota, de mână, motivul acestei excepții, pe foaia de înregistrare a aparatului de înregistrare sau pe printout-ul acestuia sau în caietul de sarcini, cel mai târziu la sosirea în locul respectiv de oprire.

Articolul 13

1. Fără a prejudicia obiectivele stipulate în Articolul 1, fiecare Stat Membru poate acorda excepții de la Articolele 5-9, aceste excepții fiind condiționate individual pe teritoriul fiecărui stat sau, cu acordul Statelor implicate, aplicate pe teritoriul altui Stat Membru, în cazul transportului cu:

- (a) vehiculele deținute sau închiriate fără șofer, de către autorități publice în scopul efectuării unor operațiuni de transport rutier, care nu intra în concurența cu întreprinderile particulare de transport;
- (b) vehiculele deținute sau închiriate fără șofer, de către întreprinderi agricole, horticoale, forestiere, de creștere a animalelor sau de pescuit, pentru transportul mărfurilor ca parte din activitatea lor, pe o rază de până la 100 km distanță de la sediul întreprinderii;
- (c) tractoarele agricole sau forestiere utilizate pentru activități agricole sau forestiere, pe o rază de până la 100 km de la sediul întreprinderii care deține, închiriază sau oferă în leasing vehiculele;
- (d) vehiculele sau combinațiile de vehicule cu o masă maximă autorizată care nu depășește 7,5 tone, utilizate:
 - de către furnizorii de servicii generale, așa cum se menționează la Articolul 2(13) din Directiva 97/67/EC emisă de Parlamentul European și de Consiliul din 15 decembrie 1997, privind regulile comune de dezvoltare a pieței interne a serviciilor poștale din cadrul Comunității și de îmbunătățire a calității serviciilor de furnizare a produselor ca parte integrantă a serviciilor generale, sau
 - pentru transportul materialelor, echipamentelor sau mecanismelor utilizate de către conducătorii auto pe parcursul activității derulate.

Aceste vehicule vor fi utilizate numai pe o rază de 50 km de la sediul întreprinderii și doar dacă activitatea de conducere nu constituie obiectul principal de activitate al conducătorului auto;

- (e) vehiculele care efectuează exclusiv transport pe insule a caror suprafață să nu depășească 2300 km pătrați în zonele care nu sunt legate de restul teritoriului național printr-un pod, vad sau tunel accesibil autovehiculelor;
- (f) vehiculele utilizate pentru transportul mărfurilor pe o rază de 50 km distanță de la sediul întreprinderii și propulsate cu ajutorul gazului natural sau lichid sau electricității, a caror masă maximă admisă, inclusiv masa remorcii sau semi-remorcii să nu depășească 7,5 tone;
- (g) vehiculele utilizate pentru instrucție auto și examinare în vederea obținerii unui permis auto sau a unui certificat de competență profesională cu condiția să nu fie utilizate pentru transportul comercial de mărfuri sau călători;
- (h) vehiculele utilizate pentru canalizare, protecția împotriva inundațiilor, serviciile de întreținere apă, gaze și electricitate, întreținerea și controlul drumurilor,

servicii de furnizare sau refuzul primirii produselor de uz casnic la domiciliu, serviciile de telegraf și telefon, de radio și televiziune, și detectarea transmițătorilor și emițătorilor de radio și televiziune.

- (i) Vehicule având între 10 și 17 scaune, folosite exclusiv pentru transportul de persoane în scop necomercial;
- (j) Vehicule specializate în transportul de echipamente de circ sau târg de distracții;
- (k) Vehicule mobile proiectate special, folosite în principal, în scop educational când se afla în stare de staționare;
- (l) Vehiculele utilizate pentru colectarea laptelui de la ferme și întoarcerea la fermele de lapte a containerelor sau a produselor din lapte care au rolul de hrană pentru animale;
- (m) Vehiculele specializate ce transportă bani și/sau valori;
- (n) Vehicule utilizate pentru transportul reziduuri de animale sau carcase, nedestinate consumului uman;
- (o) Vehicule utilizate exclusiv pentru porturi, inter-porturi și terminale feroviare;
- (p) Vehiculele utilizate la transportul de animale vii de la ferme pe piețele locale și invers sau de pe piață la abator pe o rază de 50 km.

2. Statele Membre vor informa Comisia cu privire la excepțiile acordate la paragraful 1, iar Comisia va informa, în consecință, celelalte State Membre.

3. Dacă nu sunt prejudiciate obiectivele prezentate la Articolul 1 și se acordă protecția adecvată conducătorilor auto, Statele Membre pot stabili, pe teritoriul național, având în prealabil aprobarea Comisiei, excepții minore de la acest Regulament, în cazul vehiculelor utilizate în zone prestabilite, cu o densitate a populației sub cinci locuitori/km², în următoarele situații:

- în cazul serviciilor regulate de persoane în plan local, al caror orar este confirmat de către autorități (situație în care numai excepțiile referitoare la pauze pot fi permise), și
- în cazul serviciilor naționale de transport rutier public sau în cont propriu, care nu au nici un fel de impact pe piața unică și sunt destinate menținerii anumitor sectoare industriale de pe teritoriul respectiv și pentru care prevederile de exceptare ale acestei Reglementări impun o rază limită de până la 100 km.

Transportul rutier în cazul acestei excepții poate include o călătorie într-o zonă cu o densitate a populației de cinci sau mai mulți locuitori /km² numai cu scopul de a începe sau a termina călătoria. Oricare alte asemenea măsuri vor fi proporționale din punct de vedere al esenței și amplitudinii.

Articolul 14

1. Dacă nu se aduc prejudicii obiectivelor prezentate la Articolul 1, Statele Membre, după autorizarea de către Comisie, pot acorda excepții de la aplicarea prevederilor Articolelor 6 și 9 pentru operațiunile de transport efectuate în situații excepționale.
2. În cazuri urgente, Statele Membre pot acorda o excepție temporară pentru o perioadă care nu depășește 30 de zile, lucru care va fi imediat anunțat Comisiei.
3. Comisia va informa alte State Membre în legătură cu orice excepție acordată privind acest Articol.

Articolul 15

Statele Membre vor asigura faptul că acei conducatori auto care conduc vehicule menționate la Articolul 3(a) sunt sub auspiciile reglementărilor naționale care conferă protecție adecvată în ceea ce privește perioadele de conducere permise, pauzele obligatorii și perioadele de odihnă.

CAPITOLUL V

PROCEDURI DE CONTROL ȘI SANCTIUNI

Articolul 16

1. În cazul în care vehiculul nu a fost echipat cu aparatura de înregistrare, conform Reglementării (EEC) nr. 3821/85, paragrafele 2 și 3 ale acestui Articol se vor aplica:
 - (a) serviciilor naționale regulate de transport de persoane și
 - (b) serviciilor internaționale regulate de persoane ale căror capete de traseu se încadrează într-o rază de 50 km în linie dreaptă de la granița dintre două state membre și a căror ruta nu depășește 100 km.
2. Întreprinderea va întocmi un grafic de circulație și un caiet de sarcini care vor indica, pentru fiecare șofer, numele, domiciliul și orarul stabilit dinainte pentru diverse perioade de conducere, alte activități, pauze și perioade de disponibilitate.

Fiecare șofer desemnat pentru un serviciu la care s-a făcut referire la paragraful 1 va avea asupra sa o fila din caietul de sarcini și o copie a graficului de circulație.

3. Caietul de sarcini:

- (a) va include toate elementele particulare mentionate la punctul 2 pentru o perioadă minimă care acoperă ultimele 28 de zile; aceste elemente particulare trebuie actualizate la intervale regulate, care sa nu depășeasca o lună;
- (b) va fi semnat de șeful întreprinderii de transport sau de o persoană autorizată să-l reprezinte;
- (c) va fi păstrat de către firmă timp de un an de la data expirării perioadei acoperite de acesta. Întreprinderea va inmana conducătorilor auto cate o fila din caietul de sarcini, la cerere; și
- (d) va fi prezentat și inmanat, la cerere, inspectorului autorizat.

Articolul 17

1. Statele Membre, vor utiliza formularul standard prezentat în Decizia 93/173/EEC (1), in vederea comunicarii informațiilor necesare Comisiei astfel incat membrii acesteia sa aiba posibilitatea sa întocmeasca, o dată la doi ani, un raport privind aplicarea prevederilor acestui Regulament și Regulamentului (EEC) nr. 3821/85 precum și privind progresele din domeniile respective.
2. Aceste informații vor fi comunicate Comisiei nu mai târziu de data de 30 septembrie a anului ce urmeaza respectivei perioade de doi ani.
3. Raportul va stipula modul in care s-a facut uz de excepțiile mentionate la Articolul 13.
4. Comisia va înainta raportul Parlamentului European și Consiliului intr-un interval de 13 luni de la sfârșitul respectivei perioade de doi ani.

Articolul 18

Statele Membre vor adopta măsurile necesare pentru implementarea acestui Regulament.

Articolul 19

1. Statele Membre vor elabora proceduri de penalizare pentru abaterile de la prevederile acestui Regulament și Regulamentului (EEC) nr. 3821/85 și vor lua măsurile necesare pentru a asigura implementarea acestora. Acele penalizari vor fi eficiente, proporționate și nediscriminatorii. Nu se va aplica mai mult de o procedura sau o penalizare pentru fiecare abatere de la prevederile acestui Regulament și Regulamentului (EEC) nr. 3821/85. Statele Membre vor instiinta Comisia cu privire la aceste măsuri și proceduri de penalizare pana la data mentionata în al doilea sub-paragraf al Articolului 29. Comisia va informa, in consecinta, Statele Membre.

2. Statele Membre vor acorda autorităților competente dreptul de a aplica penalizari unei întreprinderi și/sau unui conducator auto pentru abaterile de la prevederile acestui Regulament depistate pe teritoriul acestora și pentru care nu au fost încă aplicate alte penalizari, chiar și în cazul în care acea abatere a fost comisă pe teritoriul altui Stat Membru sau pe teritoriul unui stat terț.

Cu titlu de excepție, până la 1 ianuarie 2009, în cazul în care se descoperă o abatere

- care nu a fost comisă pe teritoriul Statului Membru în cauză, și
- care a fost comisă de o întreprindere/conducator auto care are sediul / este angajat pe teritoriul altui stat membru sau unui stat tert.,

un Stat Membru poate, în loc să aplice o penalizare, să instiinteze în legătura cu abaterea comisă autoritățile competente ale Statelor Membre sau statului terț pe teritoriul caruia are sediul întreprinderea sau este angajat conducatorul auto.

3. Statul Membru va furniza conducatorului auto evidente, în scris, de fiecare dată când inițiază proceduri sau aplică penalizări pentru o anumită abatere.

4. În cazul comiterii unor abateri de la prevederile acestui Regulament sau Regulamentului (EEC) nr. 3821/85, de către întreprinderi, expeditori de mărfuri, operatori de trasee, furnizori principali, persoane sau societăți sub-contractante și agenții de angajare a conducătorilor auto, Statele Membre vor asigura implementarea unui sistem proporționat de penalizări, inclusiv de amenzi.

Articolul 20

1. Conducatorul auto va păstra orice dovadă furnizată de un Stat Membru privind penalizarile aplicate sau procedurile inițiate până în momentul respectiv, cunoscut fiind faptul că, potrivit prevederilor acestui Regulament, nu se poate aplica o altă penalizare sau procedura pentru aceeași abatere de la aceste prevederi.

2. Conducatorul auto va arăta, la cerere, dovada la care se face referire în paragraful 1.

3. Un conducator auto care este angajat sau se află la dispoziția mai multor întreprinderi de transport, va furniza suficiente informații fiecărei întreprinderi astfel încât întreprinderea respectivă să aibă posibilitatea să se conformeze prevederilor Capitolului II.

Articolul 21

În cazurile în care un Stat Membru consideră că s-a produs o încălcare a prevederilor acestui Regulament care ar putea periclita siguranța rutieră, acesta va acorda autorității competente dreptul de imobilizare a vehiculului respectiv până când cauza acestei imobilizări va fi înlăturată. Statele Membre pot obliga șoferul să-și ia o perioadă de odihnă zilnică. De asemenea, dacă este cazul, Statele Membre vor retrage, suspenda sau restricționa licența unei întreprinderi, dacă aceasta are sediul în acel Stat Membru, sau vor retrage, suspenda sau restricționa permisul conducătorului auto. Comisia, care acționează conform procedurii de la Articolul 24(2) va elabora linii directoare în vederea promovării unei implementări armonizate a acestui Articol.

Articolul 22

1. Statele Membre își vor acorda asistența reciprocă în vederea implementării acestui Regulament și vor verifica conformitatea cu prevederile acestuia.
2. Autoritățile competente din Statele Membre vor derula un schimb de informații regulat, privind:

- (a) abateri de la reglementările menționate în cadrul Capitolului II, comise de cetățeni ne-rezidenți și orice alte penalizări aplicate pentru asemenea încălcări.
- (b) Penalizări aplicate de un Stat Membru cetățenilor cu reședința în statul respectiv, pentru astfel de abateri comise în alte State Membre.

3. Statele Membre vor trimite Comisiei, în mod regulat, informații privind interpretarea națională și aplicarea acestui Regulament, aceste informații fiind disponibile în format electronic pentru celelalte State Membre.

4. Comisia va susține dialogul între Statele Membre privind interpretarea națională și aplicarea acestui Regulament prin intermediul Comitetului la care s-a făcut referire la Articolul 24(1).

Articolul 23

Comunitatea va face negocieri cu țări terțe care se pot dovedi necesare în vederea implementării acestui Regulament.

Articolul 24

1. Comisia va fi asistată de Comitetul înființat în temeiul Articolului 18(1) din Reglementarea (EEC) nr. 3821/85.
2. Atunci când se face referire la acest paragraf, Articolele 3 și 7 ale Deciziei 1999/468/EC se vor aplica, ținând cont de prevederile Articolului 8.
3. Comitetul va adopta regulile de procedură.

Articolul 25

1. La cererea unui Stat Membru, sau la inițiativa proprie, Comisia:
 - (a) Va examina cazurile în care apar diferențe de aplicare și implementare a oricăreia dintre prevederile acestei Reglementări și în special cele privind timpii de conducere, pauzele și perioadele de odihnă;
 - (b) Va clarifica prevederile acestei Reglementări, privind promovarea unei abordări comune.
2. Pentru cazurile menționate în paragraful 1, Comisia va lua o decizie privind o abordare recomandată conform procedurii menționate la Articolul 24(2). Comisia va comunica decizia Parlamentului European, Consiliului și Statelor Membre.

CAPITOLUL VI

PREVEDERI FINALE

Articolul 26

Regulamentul (EEC) nr. 3821/85 va fi amendat după cum urmează:

1. Articolul 2 va fi înlocuit cu următoarele:

Articolul 2

În temeiul acestui Regulament, se vor aplica definițiile prezentate la Articolul 4 al Regulamentului (EC) nr. 561/2006 al Parlamentului European și Consiliului din 15 martie 2006, privind armonizarea anumitor aspecte ale legislației sociale referitoare la transportul rutier și amendarea Regulamentelor (EEC) nr. 3821/85 și (EC) nr. 2135/98.

2. Articolul 3(1), (2) și (3) va fi înlocuit după cum urmează:

1. Echipamentul de înregistrare va fi instalat și utilizat în vehiculele înmatriculate într-un Stat Membru, utilizate pentru transportul de călători sau mărfuri, cu excepția vehiculelor menționate la Articolul 3 din Regulamentul (EC) nr. 561/2006. Vehiculele menționate la Articolul 16(1) din Regulamentul (EC) nr. 561/2006 și vehiculele care au fost exceptate de la aplicarea Regulamentului (EEC) nr. 3820/85, dar care nu mai sunt excepții în cadrul Regulamentului (EC) nr. 561/2006 vor trebuie să se conformeze acestei cereri până la 31 decembrie 2007.

2. Statele Membre pot excepta vehiculele menționate la Articolele 13(1) din Regulamentul (EC) nr. 561/2006 de la aplicarea acestui Regulament.

3. Statele Membre, după autorizarea de către Comisie, poate excepta de la aplicarea acestui Regulament vehiculele utilizate pentru operațiunile de transport menționate la Articolul 14 din Regulamentul (EC) nr. 561/2006;

3. Articolul 14(2) va fi înlocuit cu:

2. Intreprinderea va păstra fișele cu înregistrări și print-out-uri de fiecare dată când acestea au fost conforme cu Articolul 15(1), în ordine cronologică și formă lizibilă, **pentru cel puțin un an după utilizarea lor și va da copii conducătorilor auto care le-au solicitat.** De asemenea, întreprinderea va furniza conducătorilor auto, la cerere, copii ale datelor descărcate din cardurile acestora, conducătorilor auto care le solicită și print-urile acestor copii. Foile de înregistrare, print-out-urile și datele descărcate vor fi întocmite și înmânate, la cerere, oricărui inspector autorizat;

4. Articolul 15 va fi amendat după cum urmează:

- la paragraful 1, următorul paragraf va fi adăugat:

„ În cazul în care cardul unui conducător auto este deteriorat, nu funcționează corect sau nu se află în posesia respectivului conducător auto, acesta va:

(a) printa, la începutul călătoriei sale, toate informațiile referitoare la vehiculul pe care îl conduce, ținând cont de:

(i) datele care permit identificarea conducătorului auto (numele, cardul conducătorului auto sau numărul permisului de conducere), inclusiv semnătura sa;

(ii) perioadele menționate în paragraful 3, punctele (b), (c) și (d);

(b) va printa, la sfârșitul călătoriei sale, informațiile referitoare la perioadele de timp înregistrate de echipamentul de înregistrare, va înregistra perioadele în care a desfășurat alte activități, perioadele de disponibilitate și de odihna efectuate din momentul întocmirii print-out-ului de la începutul călătoriei, în cazul în care nu sunt înregistrate de tahograf, și va nota datele care permit identificarea conducătorului auto (numele, cardul conducătorului auto sau numărul permisului de conducere), inclusiv semnătura sa.

- paragraful 2, al doilea paragraf va fi înlocuit:

„In cazul in care, nefiind in vehicul, conducatorul auto nu poate folosi echipamentul instalat, perioadele de timp la care se face referire la paragraful 3, punctele (b), (c) și (d) vor fi:

(a) introduse pe foaia de înregistrare, fie manual, prin înregistrare automată, fie prin alte mijloace, citet și fără a se murdări foaia, in cazul in care vehiculul este dotat cu echipament de înregistrare conform Anexei I; sau

(b) introduse pe cardul conducătorului auto utilizând facilitatile manuale furnizate de echipamentul de înregistrare, in cazul in care vehiculul este dotat cu echipament de înregistrare conform Anexei IB.

Atunci când există mai mult de un conducator auto la bordul vehiculului dotat cu echipament de înregistrare conform Anexei IB, fiecare se va asigura de inserarea corectă a cardului în tahograf;

- paragraful 3, punctele (b) și (c) vor fi înlocuite cu următoarele:

(b) „alte activități” semnifică orice altă activitate în afară de șofat, așa cum s-a definit la Articolul 3(a) din Directiva 2002/15/EC a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2002, privind organizarea timpului de lucru al persoanelor ce efectuează activități mobile de transport rutier, și de asemenea, orice altă activitate prestata pentru același sau alt angajator din cadrul sau din afara sectorului transporturilor, și trebuie înregistrată cu acest simbol ...;

(c) „perioada de disponibilitate” definită la Articolul 3(b) din Directiva 2002/15/15 trebuie înregistrată cu acest simbol..

- paragraful 4 se elimina.

- paragraful 7 va fi inlocuit dupa cum urmeaza:

7. (a) In cazul in care un conducator auto conduce un vehicul echipat cu aparatura de inregistrare, in conformitate cu prevederile Anexei I, acesta trebuie sa poata prezenta, la cererea inspectorului de control:

- (i) înregistrările din săptămâna curentă și înregistrările din ultimele 15 zile;
- (ii) cardul șoferului, dacă acesta deține unul, și
- (iii) orice înregistrare manuală și print-out efectuate în cursul săptămânii curente și pe parcursul celor 15 zile precedente, conform acestui Regulament și Regulamentului (EC) nr. 561/2006.

Cu toate acestea, după data de 1 ianuarie 2008, perioadele de timp menționate la punctele (i) și (iii) vor acoperi ziua curentă și cele 28 de zile precedente.

(b) Atunci când conducătorul auto conduce un vehicul echipat cu aparatura de înregistrare în conformitate cu Anexa IB, acesta trebuie să poată prezenta, la cererea inspectorului de control:

- (i) cardul al cărui posesor este;
- (ii) orice înregistrare manuală făcută în cursul săptămânii curente și în cele 15 zile precedente, după cum s-a solicitat în acest Regulament și în Regulamentul (EC) nr. 561/2006.
- (iii) foile de înregistrare corespunzătoare aceleiași perioade la care s-a făcut referire în alineatul precedent, în care șoferul a condus un vehicul echipat cu aparatura de înregistrare conform Anexei I.

În orice caz, după 1 ianuarie 2008, perioadele de timp menționate la punctul (ii) vor acoperi ziua curentă și cele 28 de zile anterioare.

(c) Un inspector autorizat poate efectua controlul în conformitate cu Regulamentul (EC) nr. 561/2006, analizând foile de înregistrare, datele afișate sau printate care au fost înregistrate prin intermediul echipamentului de înregistrare sau cardului conducătorului auto sau, în lipsa acestora, analizând orice alt document suport care să justifice lipsa conformării unor prevederi, cum ar fi cele stipulate la Articolul 16, punctele (2) și (3).

Articolul 27

Regulamentul (EC) nr. 2135/98 va fi amendat, după cum urmează:

1. Articolul 2(1)(a) va fi înlocuit cu:

- 1. (a) La a 20-a zi de la publicarea Regulamentului (EC) nr. 561/2006 a Parlamentului European și Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor aspecte ale legislației sociale referitoare la transportul rutier și amendarea Regulamentului Consiliului (EEC) nr. 3821/85 și (EC) nr. 2135/98, **vehiculele puse în circulație pentru prima dată vor fi dotate cu echipament de**

înregistrare conform cererilor Anexei IB pentru Reglementarea (EEC) nr. 3821/85.

2. Articolul 2(2) va fi înlocuit cu următorul:
3. **Statele Membre vor lua măsurile necesare pentru a putea asigura eliberarea cardurilor cel mai târziu în a 20-a zi de la publicarea Regulamentului (EC) nr. 561/2006.**

Articolul 28

Regulamentul (EEC) nr. 3820/85 va fi abrogat și înlocuit cu prezentul Regulament.

Cu toate acestea, paragrafele 1, 2 și 4 ale Articolului 5 din Reglementarea (EEC) nr. 3820/85 vor continua să se aplice până la datele menționate la Articolul 15(1) din Directiva 2003/59/EC.

Articolul 29

Acest Regulament va intra în vigoare pe data de 11 aprilie 2007, cu excepția Articolelor 10(5), 26(3), (4) și 27, care vor intra în vigoare de la data de 1 mai 2006.

Acest Regulament va fi direct aplicabil în toate Statele Membre.

Întocmit la Strasbourg, 15 martie 2006.

*Din partea Parlamentului European
Președinte*

J. BORRELL FONTELLES

*Din partea Consiliului
Președinte*

H. WINKLER