

Acest document are doar scop informativ și nu produce efecte juridice. Instituțiile Uniunii nu își asumă răspunderea pentru conținutul său. Versiunile autentice ale actelor relevante, inclusiv preambulul acestora, sunt cele publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene și disponibile pe site-ul EUR-Lex. Aceste texte oficiale pot fi consultate accesând linkurile integrate în prezentul document.

► **B**            ► **M4** DIRECTIVA 2006/22/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A  
CONSILIULUI

din 15 martie 2006

privind condițiile minime pentru punerea în aplicare a Regulamentelor (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014 și a Directivei 2002/15/CE în ceea ce privește legislația socială referitoare la activitățile de transport rutier și de abrogare a Directivei 88/599/CEE a Consiliului ◀

(Text cu relevanță pentru SEE)

(JO L 102, 11.4.2006, p. 35)

Astfel cum a fost modificată prin:

		Jurnalul Oficial		
		NR.	Pagina	Data
► <b><u>M1</u></b>	Directiva 2009/4/CE a Comisiei din 23 ianuarie 2009	L 21	39	24.1.2009
► <b><u>M2</u></b>	Directiva 2009/5/CE a Comisiei din 30 ianuarie 2009	L 29	45	31.1.2009
► <b><u>M3</u></b>	Regulamentul (UE) 2016/403 al Comisiei din 18 martie 2016	L 74	8	19.3.2016
► <b><u>M4</u></b>	Directiva (UE) 2020/1057 a Parlamentului European și a Consiliului din 15 iulie 2020	L 249	49	31.7.2020

rectificată prin:

► **C1** Rectificare, JO L 256, 29.9.2009, p. 38 (2009/5/CE)

▼ B

▼ M4

**DIRECTIVA 2006/22/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A  
CONSILIULUI**

**din 15 martie 2006**

**privind condițiile minime pentru punerea în aplicare a  
Regulamentelor (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014 și a  
Directivei 2002/15/CE în ceea ce privește legislația socială  
referitoare la activitățile de transport rutier și de abrogare a  
Directivei 88/599/CEE a Consiliului**

▼ B

(Text cu relevanță pentru SEE)

▼ M4

*Articolul 1*

**Obiectul**

Prezenta directivă stabilește condițiile minime pentru punerea în aplicare a Regulamentelor (CE) nr. 561/2006 <sup>(1)</sup> și (UE) nr. 165/2014 <sup>(2)</sup> ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Directivei 2002/15/CE a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(3)</sup>.

▼ B

*Articolul 2*

**Sisteme de control**

(1) Statele membre organizează un sistem de controale corespunzătoare și regulate cu privire la aplicarea corectă și consecventă prevăzută la articolul 1, atât în trafic cât și la sediile întreprinderilor tuturor categoriilor de transport.

▼ M4

Aceste controale acoperă în fiecare an o parte însemnată și reprezentativă a lucrătorilor mobili, conducătorilor auto, întreprinderilor și vehiculelor care intră sub incidența Regulamentelor (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014 și a lucrătorilor mobili și conducătorilor auto care intră sub incidența Directivei 2002/15/CE. Controalele în trafic privind respectarea Directivei 2002/15/CE se limitează la aspectele care pot fi controlate în mod eficient cu ajutorul tahografului și al aparatului de înregistrare în transportul rutier și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere (JO L 60, 28.2.2014, p. 1).

<sup>(1)</sup> Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului (JO L 102, 11.4.2006, p. 1).

<sup>(2)</sup> Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 februarie 2014 privind tahografele în transportul rutier, de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului privind aparatul de înregistrare în transportul rutier și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere (JO L 60, 28.2.2014, p. 1).

<sup>(3)</sup> Directiva 2002/15/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2002 privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier (JO L 80, 23.3.2002, p. 35).

**▼B**

Statele membre se asigură că pe teritoriul lor se aplică o strategie națională de control consecventă. În acest scop, statele membre pot desemna un organism pentru coordonarea acțiunilor întreprinse în conformitate cu articolele 4 și 6. În acest caz, Comisia și celelalte state membre sunt informate cu privire la aceasta.

(2) În măsura în care încă nu este cazul, până la 1 mai 2007, statele membre conferă agenților autorizați să desfășoare inspecții competențele legale adecvate, care să le permită să-și îndeplinească corect obligațiile cu privire la inspecții prevăzute de prezenta directivă.

(3) ►**M4** Fiecare stat membru organizează controalele în așa fel încât cel puțin 3 % din zilele lucrate de către conducătorii auto ai vehiculelor care intră sub incidența Regulamentelor (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014 să fie verificate. În cursul controlului în trafic, conducătorul auto are permisiunea de a contacta sediul central, managerul de transport sau orice altă persoană sau entitate pentru a furniza, înainte de terminarea controlului în trafic, oricare dintre dovezile care se dovedesc a nu fi disponibile la bord; acest lucru nu aduce atingere obligației conducătorului auto de a asigura utilizarea corespunzătoare a aparatelor tahograf.

Începând cu 1 ianuarie 2012, prin intermediul unui act de punere în aplicare, Comisia poate crește procentul minim la 4 %, cu condiția ca statisticile realizate în temeiul articolului 3 să indice că, în medie, peste 90 % din toate vehiculele verificate sunt dotate cu un tahograf digital. De asemenea, la adoptarea deciziei sale, Comisia ia în considerare eficiența măsurilor de control existente, în special disponibilitatea la sediile întreprinderilor a datelor înregistrate de tahografele digitale. Respectivul act de punere în aplicare se adoptă, în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 12 alineatul (2). ◀

Din numărul total de zile lucrătoare verificate, cel puțin 15 % se verifică în trafic și cel puțin 30 % la sediile întreprinderilor. De la 1 ianuarie 2008, din numărul total de zile lucrătoare verificate, cel puțin 30 % se verifică în trafic și cel puțin 50 % la sediile întreprinderilor.

**▼M4**

(3a) Fiecare stat membru organizează controale privind respectarea Directivei 2002/15/CE ținând seama de sistemul de clasificare în funcție de gradul de risc prevăzut la articolul 9 din prezenta directivă. Controalele respective vizează o întreprindere dacă unul sau mai mulți dintre conducătorii auto ai acesteia au încălcat în mod continuu sau grav Regulamentul (CE) nr. 561/2006 sau Regulamentul (UE) nr. 165/2014.

(4) Informațiile transmise Comisiei în conformitate cu articolul 17 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 și cu articolul 13 din Directiva 2002/15/CE includ numărul conducătorilor auto controlați în trafic, numărul controalelor la sediile întreprinderilor, numărul de zile lucrătoare controlate și numărul și tipul de încălcări semnalate, și indică dacă se transportau persoane sau mărfuri.

**▼B***Articolul 3***Statistici**

Statele membre se asigură că datele statistice colectate în cadrul controalelor organizate în conformitate cu articolul 2 alineatele (1) și (3) sunt defalcate în următoarele categorii:

- (a) pentru controale în trafic:
  - (i) tipul rutei (autostradă, drum național sau drum secundar), și țara în care a fost înmatriculat vehiculul verificat, pentru evitarea oricărei discriminări;
  - (ii) tipul tahografului: analogic sau digital;
- (b) pentru controalele la sediu:
  - (i) tipul activității de transport, și anume internațional sau intern, de călători sau mărfuri, în interes propriu sau în contul altcuiva;
  - (ii) mărimea parcului de autovehicule al întreprinderii;
  - (iii) tipul tahografului: analogic sau digital.

Aceste date statistice sunt prezentate Comisiei din doi în doi ani și se publică într-un raport.

Autoritățile competente din statele membre țin evidența datelor colectate pentru anul anterior.

Întreprinderile responsabile pentru conducătorii auto păstrează pe parcursul unui an documentele, rezultatele și celelalte date pertinente care le sunt transmise de către autoritățile de control cu privire la controalele efectuate la sediul lor și/sau asupra conducătorilor auto ai acestora în trafic.

**▼M4**

Orice alte clarificări suplimentare cu privire la definirea categoriilor menționate la literele (a) și (b) se stabilesc de către Comisie, în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 12 alineatul (2).

**▼B***Articolul 4***Controale în trafic**

- (1) Se organizează controale în trafic în locuri diferite și la toate orele, acoperind o porțiune suficient de extinsă a rețelei de drumuri, astfel încât să fie dificilă evitarea punctelor de control.
- (2) Statele membre se asigură că:
  - (a) se adoptă suficiente dispoziții pentru punctele de control situate pe drumuri existente sau în fază de proiect sau în apropierea acestora și, dacă este necesar, pentru ca stațiile de întreținere și alte locuri sigure de pe autostrăzi să poată funcționa ca puncte de control;

**▼B**

- (b) se efectuează controale pe baza unui sistem de rotație aleatoriu, cu un echilibru geografic corespunzător.
- (3) Elementele care trebuie verificate în cadrul controalelor în trafic sunt stabilite în anexa I partea A. În cazul în care circumstanțele impun acest lucru, controalele se pot concentra asupra unui element specific.
- (4) Fără a aduce atingere articolului 9 alineatul (2), controalele în trafic se efectuează fără discriminare. În special, agenții de control nu fac discriminări pe baza nici unuia din motivele următoare:
- (a) țara în care a fost înmatriculat vehiculul;
  - (b) țara de reședință a conducătorului auto;
  - (c) țara în care își are sediul întreprinderea;
  - (d) punctul de plecare și de sosire al călătoriei;
  - (e) tipul tahografului: analogic sau digital.
- (5) Agenții de control dispun de:
- (a) o listă a principalelor elemente care trebuie verificate, în conformitate cu anexa I partea A;
  - (b) echipamente de control standard, în conformitate cu anexa II.
- (6) În cazul în care, într-un stat membru, în cadrul unui control în trafic al conducătorului unui vehicul înmatriculat într-un alt stat membru se constată că există temeieri pentru a se presupune că au fost comise încălcări care nu pot fi identificate în timpul controlului, din lipsa datelor necesare, autoritățile competente ale statelor membre în cauză își oferă asistență reciprocă pentru a clarifica situația.

**▼M4***Articolul 5***Controale concertate**

Statele membre efectuează, cel puțin de șase ori pe an, controale în trafic concertate asupra conducătorilor auto și asupra vehiculelor care intră sub incidența Regulamentului (CE) nr. 561/2006 sau a Regulamentului (UE) nr. 165/2014. În plus, statele membre depun eforturi pentru a organiza controale concertate la sediile întreprinderilor.

Aceste controale concertate se efectuează în același timp de către autoritățile de control a două sau mai multe state membre, fiecare acționând pe propriul teritoriu.

**▼B***Articolul 6***Controale la sediile întreprinderilor****▼M4**

- (1) Controalele la sediile întreprinderilor se organizează luându-se în considerare experiența anterioară în ceea ce privește diferitele categorii de transport și de întreprinderi. De asemenea, aceste controale se efectuează și în cazul în care în trafic s-au constatat încălcări grave ale Regulamentului (CE) nr. 561/2006 sau ale Regulamentului (UE) nr. 165/2014 sau ale Directivei 2002/15/CE.

**▼ B**

- (2) Controalele la sediile întreprinderilor cuprind elementele menționate în anexa I, partea A și partea B.
- (3) Agenții de control dispun de:
- (a) o listă a principalelor elemente care trebuie verificate, în conformitate cu anexa I partea A și B;
- (b) echipamente de control standard, în conformitate cu anexa II.
- (4) În cadrul unui control, agenții de control dintr-un stat membru țin seama de toate informațiile furnizate de organismul de legătură desemnat al unui alt stat membru, în conformitate cu articolul 7 alineatul (1), privind activitățile întreprinderii respective în celălalt stat membru.
- (5) În sensul alineatelor (1)-(4), controalele efectuate la sediile autorităților competente, pe baza documentelor sau datelor pertinente furnizate de către întreprinderi la cererea autorităților menționate anterior, au același statut ca și controalele efectuate la sediile întreprinderilor.

*Articolul 7***Legătura intracomunitară**

- (1) Statele membre desemnează un organism cu următoarele sarcini:
- (a) asigurarea coordonării cu organisme echivalente din celelalte state membre în cauză cu privire la acțiunile întreprinse în conformitate cu articolul 5;

**▼ M4**

- (b) transmiterea, din doi în doi ani, a unor rapoarte statistice către Comisie în conformitate cu articolul 17 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006;

**▼ B**

- (c) responsabilitatea, în primul rând, de a asista autoritățile competente ale altor state membre, în conformitate cu articolul 4 alineatul (6);

**▼ M4**

- (d) pentru a asigura schimbul de informații cu celelalte state membre în temeiul articolului 8 din prezenta directivă în ceea ce privește aplicarea dispozițiilor naționale de transpunere a prezentei directive și a Directivei 2002/15/CE.

**▼ B**

Organismul este reprezentat în cadrul comitetului menționat la articolul 12 alineatul (1).

- (2) Statele membre informează Comisia cu privire la desemnarea acestui organism, iar Comisia informează celelalte state membre în consecință.

**▼ M4**

- (3) Schimbul de date, de experiență și de informații între statele membre este încurajat în primul rând, dar nu exclusiv, prin intermediul comitetului menționat la articolul 12 alineatul (1) și al oricărui alt organism pe care Comisia îl poate desemna prin acte de punere în aplicare. Respectivul acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare prevăzută la articolul 12 alineatul (2).

▼ **M4***Articolul 8***Schimbul de informații**

(1) Informațiile furnizate bilateral în conformitate cu articolul 22 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 fac, de asemenea, obiectul unui schimb între organismele desemnate notificate Comisiei în conformitate cu articolul 7 din prezenta directivă:

(a) cel puțin o dată la șase luni după intrarea în vigoare a prezentei directive;

(b) la cererea motivată a unui stat membru în cazuri individuale.

(2) Un stat membru transmite informațiile cerute de către un alt stat membru în temeiul alineatului (1) litera (b) în termen de 25 de zile lucrătoare de la primirea cererii. Statele membre pot conveni de comun acord asupra unui termen mai scurt. În cazurile urgente sau în cazuri care necesită doar o simplă consultare a evidențelor, precum evidențele unui sistem de clasificare în funcție de gradul de risc, informațiile solicitate se furnizează în termen de trei zile lucrătoare.

În cazul în care statul membru solicitat consideră că cererea este insuficient motivată, acesta informează în acest sens statul membru solicitant în termen de 10 zile lucrătoare de la primirea cererii. Statul membru solicitant trebuie să furnizeze informații suplimentare pentru a-și motiva cererea. În cazul în care statul membru solicitant nu poate furniza informații suplimentare pentru a-și motiva cererea, statul membru solicitat poate respinge cererea.

În cazul în care este dificil sau imposibil să se dea curs unei solicitări de informații sau să se efectueze controale, inspecții sau investigații, statul membru care primește solicitarea informează în acest sens statul membru solicitant în termen de 10 zile lucrătoare de la primirea cererii și prezintă motive care să justifice în mod adecvat dificultatea sau imposibilitatea respectivă. Statele membre implicate poartă discuții pentru a identifica soluții.

În cazul unor întârzieri persistente în furnizarea informațiilor către statul membru pe al cărui teritoriu este detașat lucrătorul, Comisia este informată și ia măsurile necesare.

(3) Schimbul de informații prevăzut la prezentul articol este pus în aplicare prin intermediul Sistemului de informare al pieței interne (IMI) instituit prin Regulamentul (UE) nr. 1024/2012 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>(1)</sup>. Acest lucru nu se aplică schimburilor de informații între statele membre prin intermediul unor consultări directe a registrelor electronice naționale menționate la articolul 16 alineatul (5) din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>(2)</sup>.

<sup>(1)</sup> Regulamentul (UE) nr. 1024/2012 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 octombrie 2012 privind cooperarea administrativă prin intermediul Sistemului de informare al pieței interne și de abrogare a Deciziei 2008/49/CE a Comisiei („Regulamentul IMI”) (JO L 316, 14.11.2012, p. 1).

<sup>(2)</sup> Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier și de abrogare a Directivei 96/26/CE a Consiliului (JO L 300, 14.11.2009, p. 51).

**▼B***Articolul 9***Sistemul de clasificare în funcție de gradul de risc****▼M4**

(1) Statele membre introduc un sistem de clasificare în funcție de gradul de risc pentru întreprinderi pe baza numărului relativ și a gravității încălcărilor Regulamentului (CE) nr. 561/2006 sau ale Regulamentului (UE) nr. 165/2014 sau ale dispozițiilor naționale de transpunere a Directivei 2002/15/CE, comise de fiecare întreprindere.

Până la 2 iunie 2021, Comisia stabilește, prin acte de punere în aplicare, o formulă comună pentru calcularea gradului de risc al unei întreprinderi. Respectiva formulă comună ia în considerare numărul, gravitatea și frecvența încălcărilor și rezultatele controalelor în cazul în care nu au fost detectate încălcări, precum și utilizarea sau nu a tahografului inteligent de către o întreprindere de transport rutier, în conformitate cu capitolul II din Regulamentul (UE) nr. 165/2014, pentru toate vehiculele. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 12 alineatul (2) din prezenta directivă.

**▼B**

(2) Întreprinderile clasificate ca prezentând un grad de risc ridicat fac obiectul unor controale mai riguroase și mai frecvente.

► **M4** ————— ◀

**▼M4**

(3) În anexa III se stabilește o listă inițială a încălcărilor Regulamentului (CE) nr. 561/2006 și ale Regulamentului (UE) nr. 165/2014, precum și gradul de gravitate al acestora.

În scopul stabilirii sau al actualizării gradului de gravitate a încălcărilor Regulamentului (CE) nr. 561/2006 sau Regulamentului (UE) nr. 165/2014, Comisia este împuternicită să adopte, în conformitate cu articolul 15a din prezenta directivă, acte delegate de modificare a anexei III, pentru a ține cont de evoluțiile în materie de reglementare și de aspectele de siguranță rutieră.

Categoria pentru încălcările cele mai grave ar trebui să includă încălcările în cazul cărora nerespectarea dispozițiilor relevante ale Regulamentelor (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014 creează un risc ridicat de deces sau de vătămare corporală gravă.

(4) Pentru a facilita controalele selective în trafic, datele din sistemul național de clasificare în funcție de gradul de risc sunt accesibile tuturor autorităților de control competente din statul membru în cauză în momentul controlului.

(5) Statele membre pun la dispoziție informațiile din sistemul lor național de clasificare în funcție de gradul de risc, acordând acces direct, prin registrele electronice naționale interoperabile menționate la articolul 16 din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009, autorităților competente din alte state membre în conformitate cu articolul 16 alineatul (2) din regulamentul respectiv.

**▼B***Articolul 10***Raport**

Până la 1 mai 2009 Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport ce conține o analiză a sancțiunilor prevăzute în legislația statelor membre pentru încălcările grave.



**▼B***Articolul 11***Cele mai bune practici****▼M4**

(1) Comisia stabilește, prin intermediul actelor de punere în aplicare, linii directoare cu privire la cele mai bune practici în domeniul controlului. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare prevăzută la articolul 12 alineatul (2).

Aceste orientări se publică într-un raport bienal al Comisiei.

**▼B**

(2) Statele membre procedează împreună la organizarea de programe de formare cu privire la cele mai bune practici cel puțin o dată pe an și facilitează schimbul, cel puțin o dată pe an, de angajați din cadrul organismelor de legătură intracomunitară specifice cu omologii acestora din alte state membre.

**▼M4**

(3) Comisia stabilește, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, o abordare comună în ceea ce privește înregistrarea și controlul perioadelor în care este desfășurată o altă muncă, conform definiției de la articolul 4 litera (e) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006, ce include forma înregistrării și situațiile concrete în care se va desfășura, și în ceea ce privește înregistrarea și controlul perioadelor de cel puțin o săptămână în care conducătorul auto nu se află în vehicul și nu poate desfășura activități cu acel vehicul. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 12 alineatul (2) din prezenta directivă.

**▼B**

(4) Statele membre se asigură că agenții de control sunt bine formați pentru executarea atribuțiilor care le revin.

**▼M4***Articolul 12***Procedura comitetului**

(1) Comisia este asistată de comitetul instituit în temeiul articolului 42 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014. Comitetul menționat este un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului <sup>(1)</sup>.

(2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

În cazul în care comitetul nu emite un aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

<sup>(1)</sup> Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

**▼M4***Articolul 13***Dispoziții de punere în aplicare**

La cererea unui stat membru sau din proprie inițiativă, Comisia adoptă acte de punere în aplicare în special în următoarele scopuri:

- (a) promovarea unei abordări comune cu privire la aplicarea prezentei directive;
- (b) încurajarea coerenței abordărilor între autoritățile de control și a unei interpretări armonizate a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 între autoritățile de control;
- (c) facilitarea dialogului dintre sectorul transporturilor și autoritățile de control.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 12 alineatul (2) din prezenta directivă.

*Articolul 14***Negocieri cu țări terțe**

Odată cu intrarea în vigoare a prezentei directive, Uniunea deschide negocieri cu țările terțe în cauză în vederea aplicării unor norme echivalente cu cele prevăzute de prezenta directivă.

Până la finalizarea acestor negocieri, statele membre includ în rapoartele lor către Comisie datele cu privire la controalele efectuate asupra vehiculelor din țări terțe, în conformitate cu articolul 17 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006.

*Articolul 15***Actualizarea anexelor**

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 15a în ceea ce privește modificarea anexelor I și II în vederea introducerii adaptărilor necesare care să reflecte evoluțiile în materie de bune practici.

*Articolul 15a***Exercitarea delegării de competențe**

(1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol.

(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 9 alineatul (3) și la articolul 15 se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la 1 august 2020. Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cel târziu cu nouă luni înainte de încheierea perioadei de 5 ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.

**▼M4**

(3) Delegarea de competențe menționată la articolul 9 alineatul (3) și la articolul 15 poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.

(4) Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare <sup>(1)</sup>.

(5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

(6) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 9 alineatul (3) și al articolului 15 intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

**▼B***Articolul 16***Transpunere**

(1) Statele membre pun în aplicare până la 1 aprilie 2007 actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive. Comisiei îi sunt comunicate de îndată de către statele membre textele respectivelor dispoziții, precum și un tabel de corespondență între aceste dispoziții și prezenta directivă.

Atunci când statele membre adoptă aceste dispoziții, ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

(2) Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

*Articolul 17***Abrogare**

(1) Directiva 88/599/CE se abrogă.

(2) Trimiterile la directiva abrogată se interpretează ca trimiteri la prezenta directivă.

<sup>(1)</sup> JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

**▼B**

*Articolul 18*

**Intrare în vigoare**

Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

*Articolul 19*

**Destinatari**

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

**▼ B***ANEXA I*

## PARTEA A

**CONTROALE ÎN TRAFIC**

Controalele în trafic abordează, în general, următoarele aspecte:

**▼ M4**

- (1) duratele de conducere zilnice și săptămânale, pauzele și perioadele de repaus zilnic și săptămânal; de asemenea, foile de înregistrare pentru zilele precedente care trebuie transportate la bordul vehiculului în conformitate cu articolul 36 alineatele (1) și (2) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014 și/sau datele înregistrate pentru aceeași perioadă pe cardul conducătorului auto și/sau în memoria aparatului de înregistrare în conformitate cu anexa II la prezenta directivă și/sau pe foile imprimare;
- (2) pentru perioada menționată la articolul 36 alineatele (1) și (2) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014, toate cazurile de depășire a vitezei permise a vehiculului, definite ca perioade de peste un minut în care viteza vehiculului este mai mare de 90 km/h pentru vehiculele din categoria N<sub>3</sub> sau de 105 km/h pentru vehiculele din categoria M<sub>3</sub> (categoriile N<sub>3</sub> și M<sub>3</sub> astfel cum sunt definite în Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(1)</sup>);

**▼ B**

- (3) dacă este cazul, vitezele instantanee atinse de vehicul, astfel cum sunt înregistrate de către aparatul de înregistrare pe o perioadă care nu depășește ultimele 24 de ore de utilizare a vehiculului;

**▼ M4**

- (4) funcționarea corectă a aparatului de înregistrare (determinarea unui posibil abuz asupra aparaturii și/sau a cardului conducătorului auto și/sau a foilor de înregistrare) sau, dacă este cazul, prezența documentelor prevăzute la articolul 16 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006;

**▼ M1**

- (5) după caz și în conformitate cu principiile de securitate, o verificare a aparatului de control cu care sunt echipate vehiculele pentru a detecta montarea și/sau utilizarea unei/unor instalații destinate să distrugă, să elimine, să manipuleze sau să modifice orice date sau destinate să interfereze cu orice fracțiune a unui schimb electronic de date între părțile componente ale aparatului de control sau destinate să împiedice sau să distorsioneze datele înainte de criptare în unul dintre modurile enumerate anterior;

**▼ M4**

- (6) timpul de lucru săptămânal maxim extins de 60 de ore, conform articolului 4 litera (a) din Directiva 2002/15/CE; alt timp de lucru săptămânal, conform articolelor 4 și 5 din Directiva 2002/15/CE, numai în cazul în care tehnologia face posibilă efectuarea unor controale eficiente.

**▼ B**

## PARTEA B

**CONTROALE LA SEDIILE ÎNTREPRINDERILOR**

La sediile întreprinderilor se verifică următoarele elemente, pe lângă cele stabilite în partea A:

<sup>(1)</sup> Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directiva-cadru) (JO L 263, 9.10.2007, p. 1).

**▼ B**

- (1) perioadele săptămânale de repaus și perioadele de conducere a vehiculului dintre aceste perioade de odihnă;
- (2) respectarea limitării la două săptămâni a duratei de conducere a vehiculului;
- (3) foile de înregistrare, datele și imprimările provenind de la unitatea montată pe vehicul și de pe cardul conducătorului auto;

**▼ M4**

- (4) Respectarea timpului de lucru săptămânal mediu maxim, a pauzelor și a cerințelor privind munca de noapte, conform articolelor 4, 5 și 7 din Directiva 2002/15/CE;
- (5) Respectarea obligațiilor care le revin întreprinderilor în ceea ce privește plata spațiilor de cazare pentru conducătorii auto și organizarea muncii acestora, în conformitate cu articolul 8 alineatele (8) și (8a) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006.

În cazul în care se constată o încălcare, statele membre pot, dacă este necesar, să verifice responsabilitatea partajată a altor instigatori sau complici din lanțul de transport, cum ar fi expeditorii, agenții de expediție sau contractanții, precum și să verifice dacă dispozițiile contractelor de furnizare de servicii de transport respectă Regulamentele (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014.

**▼B***ANEXA II***Echipamentele standard care trebuie să se afle la dispoziția unităților de control**

Statele membre se asigură că la dispoziția unităților de control care îndeplinesc atribuțiile menționate în anexa I se pun următoarele echipamente standard:

1. echipamente capabile de descărcarea datelor din unitatea montată pe vehicul și de pe cardul conducătorului auto de pe tahograf, de citirea datelor, analizarea datelor și/sau transmiterea rezultatelor către o bază de date spre analiză;
2. echipamente pentru verificarea foilor de tahograf;

**▼M1**

3. aparatură specifică de analiză, cu soft adecvat, pentru a verifica și a confirma semnătura digitală atașată datelor, precum și soft specific de analiză pentru a stabili în detaliu variațiile de viteză ale vehiculelor înainte de inspectarea aparatului de control al acestora.

## ▼ M3

## ANEXA III

## 1. Grupe de încălcări ale Regulamentului (CE) nr. 561/2006

Nr.	TEMEIUL JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	GRAVITATE (1)			
			CM-GI	IFG	IG	IM
<b>A</b>	<b>Echipaj</b>					
A1	Articolul 5 alineatul (1)	Nerespectarea vârstei minime a conducătorilor auto			X	
<b>B</b>	<b>Perioadele de conducere</b>					
B1	Articolul 6 alineatul (1)	Depășirea duratei de conducere zilnice de 9h dacă posibilitatea de prelungire la 10h nu este permisă	9h < ... < 10h			X
B2			10h ≤ ... < 11h			X
B3			11h ≤ ...		X	
B4	Articolul 6 alineatul (1)	Depășirea duratei de conducere zilnice de 9h cu 50 % sau mai mult fără a face pauză sau fără un repaus de cel puțin 4,5 ore	13h30 ≤ ... și fără pauză/odihnă	X		
B5			10h < ... < 11h			X
B6			11h ≤ ... < 12h			X
B7			12h ≤ ...		X	
B8			15h ≤ ... și fără - pauză/odihnă	X		
B9	Articolul 6 alineatul (2)	Depășirea duratei de conducere săptămânale	56h < ... < 60h			X
B10			60h ≤ ... < 65h			X
B11			65h ≤ ... < 70h		X	
B12		70h ≤ ...	X			
B13	Articolul 6 alineatul (3)	Depășirea duratei maxime totale de conducere în 2 săptămâni consecutive	90h < ... < 100h			X
B14			100h ≤ ... < 105h			X
B15			105h ≤ ... < 112h30		X	
B16		112h30 ≤ ...	X			
		Depășirea duratei maxime totale de conducere în 2 săptămâni consecutive cu 25 % sau mai mult				



## ▼ M3

Nr.	TEMEIUL JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	GRAVITATE (*)			
			CM-GI	IFG	IG	IM
<b>C</b>	<b>Pauze</b>					
C1	Articolul 7	Depășirea duratei neîntrerupte de conducere de 4,5 ore înainte de a face pauză	4h30 < ... < 5h			X
C2			5h ≤ ... < 6h		X	
C3			6h ≤ ...	X		
<b>D</b>	<b>Perioade de repaus</b>					
D1	Articolul 8 alineatul (2)	Perioadă de repaus zilnic insuficientă, de mai puțin de 11h, dacă perioada redusă de repaus zilnic nu este permisă	10h ≤ ... < 11h			X
D2			8h30 ≤ ... < 10h		X	
D3			... < 8h30	X		
D4		Perioadă redusă de repaus zilnic insuficientă de mai puțin de 9h, dacă reducerea este permisă	8h ≤ ... < 9h			X
D5			7h ≤ ... < 8h		X	
D6			... < 7h	X		
D7		Perioadă de repaus zilnic împărțită, insuficientă de mai puțin de 3h + 9h	3h + [8h ≤ ... < 9h]			X
D8			3h + [7h ≤ ... < 8h]		X	
D9			3h + [... < 7h]	X		
D10	Articolul 8 alineatul (5)	Perioadă de repaus zilnic insuficientă, de mai puțin de 9h, pentru conducere în echipaj	8h ≤ ... < 9h			X
D11			7h ≤ ... < 8h		X	
D12			... < 7h	X		
D13	Articolul 8 alineatul (6)	Perioadă redusă de repaus săptămânal insuficientă de mai puțin de 24 h	22h ≤ ... < 24h			X
D14			20h ≤ ... < 22h		X	
D15			... < 20h	X		
D16		Perioadă de repaus săptămânal insuficientă, de mai puțin de 45 h, dacă perioada redusă de repaus săptămânal nu este permisă	42h ≤ ... < 45h			X
D17			36h ≤ ... < 42h		X	
D18			... < 36h	X		

## ▼ M3

Nr.	TEMEIUL JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	GRAVITATE <sup>(1)</sup>			
			CM-GI	IFG	IG	IM
D19	Articolul 8 alineatul (6)	Depășirea a 6 perioade consecutive de 24 de ore după perioada precedentă de repaus săptămânal	... < 3h			X
D20			3h ≤ ... < 12h		X	
D21			12h ≤ ...	X		
<b>E</b>	<b>Derogarea privind regula celor 12 zile</b>					
E1	Articolul 8 alineatul (6a)	Depășirea a 12 perioade consecutive de 24 de ore după perioada precedentă de repaus săptămânal normală	... < 3h			X
E2			3h ≤ ... < 12h		X	
E3			12h ≤ ...	X		
E4	Articolul 8 alineatul (6a) litera (b) punctul (ii)	Perioadă de repaus săptămânal luată după 12 perioade consecutive de 24 de ore	65h < ... ≤ 67h		X	
E5			... ≤ 65h	X		
E6	Articolul 8 alineatul (6a) (d)	Perioadă de conducere între orele 22.00 și 6.00 mai mare de 3 de ore înainte de pauză, dacă vehiculul nu este condus de mai mulți conducători auto	3h < ... < 4,5h		X	
E7			4,5h ≤ ...	X		
<b>F</b>	<b>Organizarea activității</b>					
F1	Articolul 10 alineatul (1)	Legătură între remunerație și distanța parcursă sau cantitatea de mărfuri transportată		X		
F2	Articolul 10 alineatul (2)	Lipsește organizarea activității conducătorului auto sau aceasta este deficientă, conducătorul auto nu a primit instrucțiuni care să îi permită să respecte legislația sau acestea sunt inadecvate		X		

(<sup>1</sup>) CMGI = cea mai gravă încălcare; IFG = încălcare foarte gravă; IG = încălcare gravă; IM = încălcare minoră.

## 2. Grupe de încălcări ale Regulamentului (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului (<sup>1</sup>) (Tahograf)

Nr.	TEMEIUL JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	GRAVITATE			
			CMGI	IFG	IG	IM
<b>G</b>	<b>Instalarea tahografului</b>					
G1	Articolul 3 alineatul (1) și articolul 22 alineatul (2)	Lipsa unui tahograf cu omologare de tip care să fie instalat și utilizat ( <i>de exemplu: neinstalarea unui tahograf de către de montatori, ateliere sau producători de vehicule aprobați în acest scop de autoritățile competente ale statelor membre, utilizarea unui tahograf fără sigiliile necesare atașate sau înlocuite de către un montator aprobat, un atelier aprobat sau un producător de vehicule aprobat sau utilizarea unui tahograf fără plăcuța de instalare</i> )	X			

(<sup>1</sup>) Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 februarie 2014 privind tahografele în transportul rutier, de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului privind aparatura de înregistrare în transportul rutier și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere (JO L 60, 28.2.2014, p. 1).

## ▼M3

Nr.	TEMEIUL JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	GRAVITATE			
			CMGI	IFG	IG	IM
<b>H</b>	<b>Utilizarea tahografului, a cardului de conducător auto sau a foii de înregistrare</b>					
H1	Articolul 23 alineatul (1)	Utilizarea unui tahograf care nu a fost inspectat de un atelier aprobat		X		
H2	Articolul 27	Deținerea și/sau utilizarea de către conducătorul auto a mai mult de un singur card de conducător auto propriu		X		
H3		Conducerea cu un card de conducător auto care a fost falsificat ( <i>considerată a fi conducere fără card de conducător auto</i> )	X			
H4		Conducerea cu un card de conducător auto fără a fi titularul acestuia ( <i>considerată a fi conducere fără card de conducător auto</i> )	X			
H5		Conducerea cu un card de conducător auto care a fost obținut pe baza unor declarații false și/sau documente falsificate ( <i>considerată a fi conducere fără card de conducător auto</i> )	X			
H6	Articolul 32 alineatul (1)	Funcționarea necorespunzătoare a tahografului ( <i>de exemplu: tahograful nu a fost controlat, calibrat și sigilat corespunzător</i> )		X		
H7	Articolul 32 alineatul (1) și articolul 33 alineatul (1)	Utilizarea necorespunzătoare a tahografului ( <i>de exemplu: utilizare abuzivă deliberată, voluntară sau impusă, lipsa instrucțiunilor privind utilizarea corectă etc.</i> )		X		
H8	Articolul 32 alineatul (3)	Utilizarea unui echipament fraudulos capabil să modifice înregistrările tahografului	X			
H9		Falsificarea, ascunderea, suprimarea sau distrugerea datelor înregistrate pe foile de înregistrare sau stocate pe tahograf și/sau pe cardul conducătorului auto și descărcate de pe acestea	X			
H10	Articolul 33 alineatul (2)	Întreprinderea nu ține evidența foilor de înregistrare, a documentelor imprimare și a datelor descărcate		X		
H11		Datele înregistrate și stocate nu sunt disponibile timp de cel puțin un an		X		
H12	Articolul 34 alineatul (1)	Utilizarea incorectă a foilor de înregistrare/cardului de conducător auto		X		
H13		Retragerea neautorizată a foilor de înregistrare sau a cardului de conducător auto, care are un impact asupra înregistrării datelor relevante		X		
H14		Foai de înregistrare sau card de conducător auto folosite pentru acoperirea unei perioade mai lungi decât cea prevăzută, cu pierderea datelor		X		
H15	Articolul 34 alineatul (2)	Utilizarea unor foi de înregistrare sau a unui card de conducător auto murdare ori deteriorate, cu datele ilizibile		X		
H16	Articolul 34 alineatul (3)	Neutilizarea introducerii manuale când acest lucru este necesar		X		
H17	Articolul 34 alineatul (4)	Nu se utilizează foaia de înregistrare corectă sau cardul de conducător auto se află în dispozitivul de citire necorespunzător (conducere în echipaj)			X	
H18	Articolul 34 alineatul (5)	Utilizarea incorectă a mecanismului de schimbare		X		

▼ **M3**

Nr.	TEMEIUL JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	GRAVITATE			
			CMGI	IFG	IG	IM
<b>I</b>	<b>Punerea la dispoziție a informațiilor</b>					
I1	Articolul 36	Refuză controlul		X		
I2	Articolul 36	Nu poate prezenta înregistrările din ziua curentă și din ultimele 28 de zile		X		
I3		Nu poate prezenta înregistrările de pe cardul de conducător auto, dacă conducătorul auto deține unul		X		
I4	Articolul 36	Nu poate prezenta înregistrările manuale și documentele imprimare din ziua curentă și din ultimele 28 de zile		X		
I5	Articolul 36	Nu poate prezenta cardul de conducător auto, dacă conducătorul auto deține unul		X		
<b>J</b>	<b>Funcționarea necorespunzătoare</b>					
J1	Articolul 37 alineatul (1) și articolul 22 alineatul (1)	Reparația tahografului nu este efectuată de un montator sau atelier aprobat		X		
J2	Articolul 37 alineatul (2)	Conducătorul auto nu marchează toate informațiile necesare pentru intervalele de timp care nu mai sunt înregistrate atunci când tahograful este în pană sau funcționează defectuos		X		