**MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII**

**ORDIN**

**Nr. ……….. din …………………..2021**

**pentru modificarea și completarea Normelor metodologice privind activitatea de control al respectării perioadelor de conducere, pauzelor și perioadelor de odihnă ale conducătorilor auto și al utilizării aparatelor de înregistrare a activității acestora, aprobate prin Ordinul ministrului transporturilor nr. 1058/2007, cu modificările și completările ulterioare**

Având în vedere Referatul de aprobare nr. 12000/19.03.2021,

În temeiul prevederilor art. 6 alin. (2) lit. b) și f) și alin. (3) lit. e) și al prevederilor art. 7 alin. (1) din Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare, al prevederilor art. II din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 221 din 30 decembrie 2020 pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 37/2007 privind stabilirea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora, precum și al prevederilor art. 57 alin. (1) și (3) din Ordonanța de urgență Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare

ministrul transporturilor și infrastructurii emite următorul:

**O R D I N :**

Art**. I.** – **Normele metodologice privind activitatea de control al respectării perioadelor de conducere, pauzelor și perioadelor de odihnă ale conducătorilor auto și al utilizării aparatelor de înregistrare a activității acestora, aprobate prin Ordinul ministrului transporturilor nr. 1058/2007, cu modificările și completările ulterioare, se modifică și completează după cum urmează:**

1. **La articolul 2, alineatul (1) se modifică și va avea următorul cuprins:**

„(1) Controlul respectării prevederilor Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3.821/85 și (CE) nr. 2.135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3.820/85 al Consiliului, denumit în continuare Regulamentul (CE) nr. 561/2006, ale Regulamentului (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. 3.821/85 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, denumit în continuare Regulamentul (UE) nr. 165/2014, ale Acordului european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale (AETR), denumit în continuare Acordul AETR, ale Acordului comercial și de cooperare între Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice, pe de o parte, și Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, pe de altă parte, denumit în continuare Acordul UE-UK, și ale Ordonanței Guvernului nr. 37/2007 privind stabilirea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora, aprobată cu modificări prin Legea nr. 371/2007, cu modificările și completările ulterioare, denumită în continuare Ordonanța Guvernului nr. 37/2007, se desfășoară în trafic, în punctele unde oprirea, staționarea sau parcarea pe drumul public este permisă, conform prevederilor legale în vigoare, în punctele de îmbarcare/debarcare a călătorilor, în punctele de trecere a frontierei de stat, în zonele adiacente acestora și la sediile operatorilor de transport rutier/ întreprinderilor de transport rutier în cont propriu.„

1. **Articolul 3 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„Art. 3. - Coordonatorul național al activităților de control cu privire la respectarea prevederilor Regulamentului (CE) nr. 561/2006, ale Regulamentului (UE) nr. 165/2014, ale Acordului AETR și ale Acordului UE-UK este Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier, denumit în continuare Coordonator național.”

1. **La articolul 4, literele c) și d) se modifică și vor avea următorul cuprins:**

„c) transmite la fiecare 2 ani Comisiei Europene raportări statistice cu privire la activitatea de control, conform prevederilor art. 17 din Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului (CE) nr. 561/2006 și ale Deciziei de punere în aplicare (UE) nr. 2017/1013 a Comisiei din 30 martie 2017 de stabilire a formularului tip pentru raportare menționat la articolul 17 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006;

d) colaborează cu organismele similare din celelalte state membre ale Uniunii Europene în vederea depistării și sancționării unor eventuale încălcări ale prevederilor Regulamentului (CE) nr. 561/2006, ale Regulamentului (UE) nr. 165/2014, Acordului AETR și/sau Acordului UE-UK, acolo unde există indicii în acest sens;”

1. **Articolul 6 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„Art. 6 - La controalele în trafic se vor verifica, în principal, următoarele:

a) respectarea perioadelor de conducere zilnică și săptămânală, pauzelor și a perioadelor de repaus zilnic și săptămânal;

b) foile de înregistrare pentru zilele precedente care trebuie deținute 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 Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului și/sau pe foile imprimate;

c) cazurile de depășire a vitezei permise a vehiculului pentru perioada menționată la articolul 36 alineatele (1) și (2) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014, definite ca perioade de peste un minut în care viteza vehiculului este mai mare de 90 km/h pentru vehiculele din categoria N3 sau de 105 km/h pentru vehiculele din categoria M3 (categoriile N3 și M3 astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE);

d) funcționarea corectă a aparatului de înregistrare, respectiv identificarea 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.”

1. **Articolul 81 se modifică și va avea următorul cuprins:**

  ”Art. 81 - I.S.C.T.R. dotează echipajele de control cu echipamente de detectare timpurie la distanță a încălcărilor conform prevederilor art. 9 alin. (2) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014.”

1. **După articolul 14, se adaugă trei noi articole, articolele 141, 142 și 143, cu următorul cuprins:**

”Art. 141 - (1) În cazul în care există suficiente dovezi care duc la o suspiciune rezonabilă privind existența unei fraudări a tahografului, echipajul de control al I.S.C.T.R. însoțește vehiculul care face obiectul controlului la un atelier autorizat situat în apropiere, în vederea realizării de teste suplimentare pentru verificarea integrității tahografului.

(2) Conducătorul auto are obligația să deplaseze vehiculul care face obiectul controlului, însoțit de echipajul de control al I.S.C.T.R., la atelierul autorizat, în vederea realizării de teste suplimentare pentru verificarea integrității tahografului.

(3) În caz de neconformare a conducătorului auto, inspectorul aplică dispozițiile legale în vigoare privind refuzul deplasării vehiculul, către atelierele autorizate pentru instalarea, repararea sau inspecția tahografelor ori a limitatoarelor de viteză, în vederea verificării integrității tahografului.

(4) Echipajul de control al I.S.C.T.R. solicită atelierului autorizat să efectueze teste suplimentare conform articolului 38 alineatele (2) și (3) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014.”

Art. 142 – În vederea aplicării prevederilor art. 15 din Regulamentul CE nr. 561/2006, pentru asigurarea unei protecții corespunzătoare în ceea ce privește perioadele de conducere permise, pauzele și perioadele de repaus obligatorii, conducătorii auto ai vehiculelor utilizate pentru transportul rutier contra cost de persoane prin servicii regulate, traseul liniei nedepășind 50 km, respectă prevederile Hotărârii Guvernului nr. 38 din 16 ianuarie 2008 privind organizarea timpului de munca al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier, cu modificările și completările ulterioare.”

Art. 143 - (1) În vederea aplicării prevederilor art. 8 alin. (8a) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006, întreprinderile/operatorii de transport rutier organizează activitatea conducătorilor auto în așa fel încât aceștia să poată în fiecare perioadă de trei sau patru săptămâni consecutive, după caz, să se întoarcă la centrul operațional al angajatorului unde se află locul normal de staționare al conducătorului auto și unde începe perioada de repaus săptămânal a conducătorului auto, în statul membru de stabilire al angajatorului, sau să se întoarcă la locul de reședință al conducătorului auto, pentru a petrece cel puțin o perioadă de repaus săptămânal normală sau o perioadă de repaus săptămânal de peste 45 de ore luată în compensație pentru perioadele de repaus săptămânal reduse.

(2) Conducătorii auto au libertatea să aleagă una din cele două opțiuni, întoarcerea la centrul operațional al întreprinderii/operatorului de transport rutier în statul membru de stabilire al acesteia/acestuia sau la locul de reședință al conducătorului auto, oferite de angajator prin transmiterea unei invitații în acest sens, fie în format letric, fie în format electronic.

(3) Dacă conducătorul auto nu optează pentru niciuna din opțiunile prevăzute la alineatul (2), angajatorul poate alege, în funcție de ceea ce este considerat a fi mai convenabil.

(4) În cazul prevăzut la alineatul (3), angajatorul trebuie să demonstreze că i-a trimis conducătorului auto o invitație conform alineatului (2), dar acesta nu i-a răspuns.

(5) Organizarea conform alineatelor (1) – (4) trebuie să fie întreprinsă în mod activ, fără o cerere specială din partea conducătorului auto.

(6) Conducătorul auto ia decizia unde efectuează repausul prevăzut la alineatul (1), iar angajatorul sau conducătorul auto nu trebuie să păstreze dovezi privind locul în care a fost efectuat repausul.

(7) Întreprinderea/operatorul de transport rutier documentează modul în care își îndeplinește obligația prevăzută la art. 8 alin. (8a) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 și păstrează la sediu, pentru o perioadă de cel puțin un an, pentru a le prezenta autorităților de control, următoarele documente, după caz:

1. înregistrări tahograf;
2. bilete de călătorie, în cazul transportului cu avionul, trenul sau a curselor regulate de transport persoane;
3. documentul de transport, în cazul transportului în cont propriu efectuat de întreprinderea/operatorul de transport rutier;
4. dovada că un conducător auto a călătorit la domiciliul său cu un vehicul care nu intră în domeniul de aplicare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006, pus la dispoziție de întreprinderea/operatorul de transport;
5. orice altă dovadă a altor modalități de călătorie;
6. invitațiile prevăzute la alineatele (3) și (4), care dovedesc că întreprinderea/operatorul de transport i-a oferit conducătorului auto o posibilitate reală de a se întoarce fie la locul de reședință, fie la centrul operațional al întreprinderii/operatorului de transport, în cazul în care nu sunt prezentate documentele prevăzute la alineatul (7) punctele (i) – (v), prin care se face dovada întoarcerii conducătorilor auto la centrul operațional al întreprinderii/operatorului de transport rutier din statul membru de stabilire sau la locul de reședință al conducătorului auto.

(8) În cazul în care perioada de muncă anterioară întoarcerii în unul din cele două locuri prevăzute la alineatele (1) și (2) se încheie într-un loc situat departe de locul de întoarcere ales, obligația angajatorului de a organiza întoarcerea conducătorului auto implică responsabilitatea financiară de a acoperi cheltuielile de deplasare.

(9) În cazul în care conducătorul auto decide să nu beneficieze de oferta angajatorului de a se întoarce la locul său de reședință sau la centrul operațional al angajatorului și decide să își petreacă perioada de repaus într-un alt loc, eventualele costuri de călătorie către și dinspre această destinație trebuie să fie acoperite de conducătorul auto. ”

1. **La articolul 18, după alineatul (2) se adaugă trei noi alineate, alineatele (21), (22) și (23), cu următorul cuprins:**

„(21) În cazul în care, în urma verificărilor efectuate se detectează un dispozitiv de manipulare a tahografului, suplimentar față de măsura dispusă conform alineatului (2), inspectorul aplică imobilizarea autovehiculului, prin reținerea plăcuțelor de înmatriculare, până la îndeplinirea condițiilor legale pentru continuarea transportului.

(22) Plăcuțele cu numărul de înmatriculare se rețin în baza unui proces-verbal întocmit în două exemplare, pe care le semnează agentul constatator și conducătorul auto. În cazul în care conducătorul auto refuză se semneze și/sau să primească un exemplar, agentul constatator va consemna acest lucru în procesul-verbal. Pe exemplarul procesului-verbal de reținere a plăcuțelor cu numărul de înmatriculare care se păstrează de către agentul constatator se consemnează şi returnarea acestora.

  (23) În cazul prevăzut la alin. (22), conducătorul auto sau reprezentantul legal al operatorului de transport rutier/ întreprinderii de transport rutier în cont propriu care deține vehiculul imobilizat are obligația de a se deplasa la sediul inspectoratului teritorial din care fac parte inspectorii care au aplicat măsura imobilizării, pentru a face dovada că îndeplinește condițiile legale pentru continuarea transportului/deplasării. Dacă documentele prezentate sunt insuficiente pentru a face dovada îndeplinirii condițiilor legale, inspectorii se deplasează la locul imobilizării, în vederea constatării îndeplinirii condițiilor legale pentru continuarea transportului/deplasării.”

1. **Anexa nr. 1 se modifică şi se înlocuieşte cu Anexa la prezentul ordin.**

**Art. II. –** Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier duce la îndeplinire prevederile prezentului ordin.

**Art. III. -** Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

**MINISTRUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII**

**Cătălin DRULĂ**

**SECRETAR DE STAT**

**Gábor SÁNDOR**

**SECRETAR GENERAL**

**Ramona MOLDOVAN**

**DIRECTIA AVIZARE**

**DIRECTOR**

**Daniela DEUȘAN**

**DIRECȚIA AFACERI EUROPENE ȘI RELAȚII INTERNAȚIONALE**

**DIRECTOR**

**GABRIELA SÎRBU**

**DIRECȚIA GENERALĂ TRANSPORT TERESTRU**

**DIRECȚIA TRANSPORT RUTIER**

**DIRECTOR GENERAL**

**Adriana KALAPIS**

**INSPECTORATUL DE STAT PENTRU CONTROLUL ÎN TRANSPORTUL RUTIER**

**INSPECTOR DE STAT SEF**

**Bogdan Ștefan DURLEA**