

## **ORDIN nr. 369 din 13 mai 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. 1.058/2007

### **EMITENT:**

[Ministerul Transporturilor și Infrastructurii](#)

### **PUBLICAT ÎN:**

[Monitorul Oficial nr. 530 din 21 mai 2021](#)

### **Data Intrării în vigoare: 21 Mai 2021**

---

Având în vedere Referatul de aprobare nr. 12.000 din 19.03.2021 al Direcției transport rutier, 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. 221/2020 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 a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare, ministrul transporturilor și infrastructurii emite următorul ordin:

#### **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. 1.058/2007, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 721 din 25 octombrie 2007, cu modificările și completările ulterioare, se modifică și se completează după cum urmează:

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

#### **ART. 2**

(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 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, 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."

2. 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."

3. 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 (CE) nr. 561/2006 și ale Deciziei de punere în aplicare (UE) 2017/1.013 a Comisiei din 30 martie 2017 de stabilire a formularului-tip pentru raportare menționat la art. 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, ale Acordului AETR și/sau ale Acordului UE-UK, acolo unde există indicii în acest sens;"

4. 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, a 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 art. 36 alin. (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 din 15 martie 2006 privind condițiile minime pentru punerea în aplicare a Regulamentelor (CEE) nr. 3.820/85 și (CEE) nr. 3.821/85 ale Consiliului privind legislația socială referitoare la activitățile de transport rutier și de abrogare a Directivei 88/599/CEE a Consiliului, și/sau pe foile imprimare;

c) cazurile de depășire a vitezei permise a vehiculului pentru perioada menționată la art. 36 alin. (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 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 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 art. 16 alin. (2) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006."

5. Articolul 8<sup>1</sup> se modifică și va avea următorul cuprins:

"

#### ART. 8<sup>1</sup>

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."

6. După articolul 14 se introduce trei noi articole, articolele 14<sup>1</sup>-14<sup>3</sup>, cu următorul cuprins:

"

#### ART. 14<sup>1</sup>

(1) În cazul în care există suficiente dovezi care duc la o suspiciune rezonabilă privind existența unei fraudări a tahografului sau a instalației acestuia, echipajul de control al I.S.C.T.R. însoțește vehiculul care face obiectul controlului la un atelier autorizat pentru instalarea, repararea sau inspecția tipului de tahograf cu care este dotat autovehiculul, situat în apropiere, în intervalul programului de lucru al atelierului, în vederea realizării de teste suplimentare pentru verificarea existenței dispozitivelor de fraudare, a integrității tahografului și a instalației acestuia.

(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 vehiculului către atelierele autorizate pentru instalarea, repararea sau inspecția tahografelor ori a limitatoarelor de viteză, în vederea verificării integrității tahografului și a instalației acestuia.

(4) Echipajul de control solicită atelierului autorizat, printr-o adresă al cărei model se stabilește prin procedură internă de către I.S.C.T.R., să efectueze teste suplimentare, conform art. 38 alin. (2) și (3) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014, teste care trebuie să includă și verificări specifice destinate identificării prezenței unor dispozitive de manipulare a tahografului sau a instalației acestuia.

(5) În cazul în care atelierul respectiv nu poate efectua din motive obiective testele prevăzute la alin. (4), motive care trebuie comunicate în scris, în maximum 30 de minute de la primirea solicitării, autovehiculul este însoțit de către echipajul de control al I.S.C.T.R. către un alt atelier autorizat situat în apropiere.

(6) Inspectorul atelierului autorizat care verifică tahograful și instalația acestuia trebuie să fie atestat de către Registrul Auto Român - R.A.R. pentru tipul de tahograf instalat pe autovehiculul respectiv.

(7) Costurile verificărilor de către atelierele autorizate pentru instalarea, repararea sau inspecția tahografelor ori a limitatoarelor de viteză ale integrității tahografului și ale instalației acestuia, ca urmare a solicitării inspectorilor din cadrul I.S.C.T.R., se achită conform prevederilor art. 9 alin. (5) și (6) din Ordonanța Guvernului nr. 37/2007.

(8) În cazul în care în urma verificării autovehiculului care face obiectul controlului nu se constată că integritatea tahografului sau instalația acestuia a fost afectată, I.S.C.T.R. achită atelierului autorizat contravaloarea verificării prevăzute la alin. (4) în termen de 15 zile lucrătoare de la primirea facturii.

(9) În vederea aplicării prevederilor art. 38 alin. (4) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014, dacă se detectează dispozitive de manipulare care afectează integritatea tahografului sau instalația acestuia, echipamentul, inclusiv dispozitivul în sine, unitatea montată pe vehicul sau componente ale acesteia și cardul de conducător auto pot fi retrase din vehicul și pot fi reținute de inspectorii I.S.C.T.R. cu scopul utilizării, după caz, ca dovezi pentru susținerea măsurilor aplicate.

#### ART. 14<sup>2</sup>

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. 38/2008 privind organizarea timpului de muncă al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier, cu modificările ulterioare.

#### ART. 14<sup>3</sup>

(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 dintre opțiunile prevăzute la alin. (2), angajatorul poate alege în funcție de ceea ce este considerat a fi mai convenabil.

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

(5) Organizarea conform alin. (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 alin. (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:

a) înregistrări tahograf;

b) bilete de călătorie, în cazul transportului cu avionul, trenul sau al curselor regulate de transport persoane;

c) documentul de transport, în cazul transportului în cont propriu efectuat de întreprinderea/operatorul de transport rutier;

d) 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;

e) orice altă dovadă a altor modalități de călătorie;

f) invitațiile prevăzute la alin. (3) și (4), care dovedesc că întreprinderea/operatorul de transport rutier 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 lit. a)-e), 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 alin. (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."

7. La articolul 18, după alineatul (2) se introduce noi alineate, alineatele (2<sup>1</sup>)-(2<sup>3</sup>), cu următorul cuprins:

"(2<sup>1</sup>) În cazul în care în urma verificărilor efectuate se detectează un dispozitiv de manipulare a tahografului sau a instalației acestuia, suplimentar față de măsura dispusă conform alin. (2), inspectorul

aplică imobilizarea autovehiculului, prin reținerea plăcuțelor de înmatriculare, până la îndeplinirea condițiilor legale pentru continuarea transportului.

(2<sup>2</sup>) 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 să 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 și returnarea acestora.

(2<sup>3</sup>) În cazul prevăzut la alin. (2<sup>2</sup>), 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."

8. Anexa nr. 1 se modifică și se înlocuiește cu anexa care face parte integrantă din 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

București, 13 mai 2021.

Nr. 369.

## [ANEXA 1](#)

\*) Anexa este reprodusă în facsimil.

(Anexa nr. 1 la normele metodologice)

(a se vedea imaginea asociată)

-----