

Studii: doctorat în Inginerie Industrială, Universitatea Politehnică București (2015); master Ingineria calității, Universitatea Politehnică București (2011); diplomă de licență, Universitatea Politehnică București, Facultatea I.M.S.T. (2009); master Integrare Economică Europeană (2009); master Drept Comercial European (2009); diplomă de licență, Facultatea de Drept, Fundația Universitară Română de Științe și Arte „Gheorghe Cristea” (2007).

Activitate: Director General, Școala de șoferi „TEO” (2003-prezent); lector conducători auto (din 2003)

Marius Teodorescu

**Organizarea activității
de transport rutier prin
prisma prevederilor
Regulamentului CE 561/2006**



Editura C.H. Beck
București 2019

Cuprins

Prefață	IX
Capitolul I. Cadrul legislativ	1
§1. Termeni uzuali și definiții.....	1
§2. Domeniul de aplicabilitate	2
Capitolul II. Înregistrarea datelor	5
§1. Aparatul tahograf.....	6
§2. Semne convenționale.....	10
§3. Suport pentru înregistrarea datelor	11
3.1. Diagrama tahograf	11
3.1.1. Câmpurile diagramei tahograf.....	12
3.1.2. Completarea câmpului central.....	12
3.1.3. Defectarea tahografului. Schimbarea autovehiculului în timpul zilei de lucru	14
3.2. Cartela tahografică (cardul)	16
Capitolul III. Perioade de conducere și pauze	19
§1. Perioada de conducere săptămânală	19
1.1. Prevederi legale	19
1.2. Abateri.....	20
§2. Perioada de conducere zilnică	22
2.1. Prevederi legale	22
2.2. Abateri.....	23
§3. Perioada de conducere continuă și pauze	24
3.1. Prevederi legale	24
3.2. Abateri.....	29
§4. Lucrul în echipaj.....	34

Capitolul IV. Perioade de odihnă	37
§1. Perioada de repaus zilnic (de odihnă zilnică).....	37
1.1. Prevederi legale	37
1.2. Abateri.....	40
§2. Perioada de repaus săptămânal.....	43
2.1. Prevederi legale	43
2.2. Abateri.....	45
Capitolul V. Abateri uzuale	46
§1. Greșelile conducătorului auto.....	47
§2. Greșelile managerului de transport	50
§3. Introducerea Manuală a datelor (IM)	50
§4. Abateri datorate unei defecțiuni a tahografului digital.....	51
§5. Manipularea înregistrărilor tahografului	86
§6. Completarea greșită a formularului tip pentru zile libere	89
Capitolul VI. Tahograful digital	91
§1. Tipăriri.....	91
§2. Tahograful digital VDO DTCO 3.0 – cunoaștere și utilizare	94
2.1. Descriere	94
2.2. Principalele pictograme și combinațiile acestora ...	95
2.3. Meniurile tahografului	97
2.4. Mod de lucru - exemple.....	99
§3. Tahograful digital STONERIDGE SE 5000 Exakt Duo2 – cunoaștere și utilizare	106
3.1. Descriere	106
3.2. Principalele pictograme și combinațiile acestora	107
3.3. Meniurile tahografului	108
3.4. DDS – driver decision support (asistarea deciziilor șoferului).....	113
3.5. Introducerea manuală de date - exemplu	115

§4. Tahograful digital ACTIA L2000 – cunoaștere și utilizare	119
4.1. Descriere	119
4.2. Principalele pictograme și combinațiile acestora	121
4.3. Meniurile tahografului	122
§5. Tahograful digital EFAS – cunoaștere și utilizare	133
5.1. Descriere	133
5.2. Principalele pictograme și combinațiile acestora	134
5.3. Avertismente luminoase și sonore.....	136
5.4. Meniurile tahografului	136
5.5. Introducerea manuală a activităților – exemplu ...	142
Capitolul VII. Organizarea activității de transport rutier	146
Recomandări	147
Instruirea.....	147
Instruirea conducătorilor auto	147
Organizarea activității	147
Controlul intern	148
Recomandări pentru conducătorii auto	150
Instruirea.....	150
Activitatea profesională.....	150
Bibliografie	151

Capitolul I Cadrul legislativ

Acordul european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale – Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului¹

Activitatea conducătorilor auto sau a echipajelor care efectuează operațiuni de transport rutier (perioade de conducere, pauze și perioade de odihnă) este reglementată prin prevederile acordului european AETR. Aceste prevederi au fost modificate pentru statele membre ale U.E., precum și pentru Elveția și țările care sunt părți contractante la Acordul privind Spațiul Economic European prin Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European. În plus, au fost emise o serie de Note de orientare ale Comisiei Europene cu privire la modul în care ar trebui abordate și interpretate anumite situații de către organele de control. Este de reținut că aceste Note de orientare nu au caracter obligatoriu, dar pot fi totuși invocate în apărarea lor de către firme sau conducători auto.

§1. Termeni uzuali și definiții

- **„conducere în echipaj”**: situația în care, pe parcursul unei perioade de conducere cuprinsă între două perioade

¹ JO L 102 11.4.2006

de repaus zilnice consecutive sau între o perioadă de repaus zilnic și o perioadă de repaus săptămânal, se află cel puțin doi conducători auto la bordul vehiculului pentru a asigura conducerea. **Pe parcursul primei ore de conducere în echipaj, prezența unuia sau mai multor alți conducători auto este facultativă, dar ea este obligatorie pentru restul perioadei;**

- **„durată zilnică de conducere”**: durata totală de conducere acumulată între sfârșitul unei perioade de repaus zilnic și începutul următoarei perioade de repaus zilnic sau între o perioadă de repaus zilnic și o perioadă de repaus săptămânal;
- **„pauză”**: orice perioadă în care conducătorul auto nu are dreptul să conducă sau să efectueze alte munci și care trebuie să-i permită numai să se odihnească;
- **„repaus”**: orice perioadă neîntreruptă pe parcursul căreia conducătorul auto poate dispune liber de timpul său;
- **„săptămână”**: perioada cuprinsă între ora 00.00 a zilei de luni și ora 24.00 a zilei de duminică;
- **„transport rutier”**: orice deplasare efectuată, în totalitate sau în parte, pe drumurile deschise utilizării publice de către un vehicul, **gol sau încărcat**, folosit pentru transportul călătorilor sau al mărfurilor.

§2. Domeniul de aplicabilitate

AETR și Regulamentul (CE) nr. 561/2006 se aplică transportului rutier:

- de mărfuri cu vehicule, inclusiv vehicule cu remorcă sau semiremorcă, a căror masă maximă autorizată depășește 3,5 tone;

- de călători cu vehicule care sunt construite sau amenajate în mod permanent pentru a putea asigura transportul a mai mult de 9 persoane, inclusiv conducătorul auto și care sunt destinate acestui scop.

Regulamentul (CE) nr. 561/2006 se aplică, indiferent de țara de înmatriculare a vehiculului și transporturilor rutiere efectuate:

- exclusiv în interiorul Comunității sau
- între Comunitate, Elveția și țările părți la Acordul privind Spațiul Economic European.

AETR se aplică operațiunilor de transport internațional efectuate în parte în afara zonelor prevăzute la alineatul precedent, pentru:

- vehiculele înmatriculate în Comunitate sau în țările care sunt părți la AETR, pentru tot traseul;
- vehiculele înmatriculate într-o țară terță care nu este parte AETR, numai pentru acea parte a traseului situată pe teritoriul Uniunii Europene sau al țărilor care sunt părți AETR.

Regulamentul (CE) nr. 561/2006 nu se aplică transporturilor rutiere efectuate de:

- vehicule utilizate pentru transportul de călători prin servicii regulate, traseul liniei nedepășind 50 km;
- vehicule a căror viteză maximă autorizată nu depășește 40 km/h.
- vehicule sau o combinație de vehicule cu o masă maximă admisibilă care să nu depășească 7,5 tone, utilizate pentru transportul materialelor, al echipamentului sau al mașinilor care sunt destinate conducătorului auto în exercitarea profesiei sale și care sunt utilizate numai pe o

respectiv pentru persoanele fizice

rază de 100 km de la sediul întreprinderii și cu condiția ca principala activitate a conducătorului auto să nu fie cea de conducere a vehiculului;

- vehicule utilizate de serviciile forțelor armate, de serviciile protecției civile, de pompieri și forțele responsabile cu menținerea ordinii publice sau închiriate de acestea fără conducător auto, atunci când transportul intră în atribuțiile proprii ale acestor servicii și se efectuează sub controlul acestora;
- vehicule, inclusiv cele utilizate pentru transportul necomercial de ajutor umanitar, utilizate în situații de urgență sau în operațiuni de salvare;
- vehicule specializate folosite în misiuni medicale;
- vehicule specializate pentru depanări care acționează pe o rază de 100 km de la baza de staționare;
- vehicule de încercări rutiere pentru îmbunătățire tehnologică, reparații sau întreținere, precum și vehicule noi sau transformate care nu au fost încă puse în circulație;
- vehicule sau un ansamblu de vehicule cu o masă maximă autorizată care să nu depășească 7,5 tone utilizate pentru transporturi de mărfuri în scopuri necomerciale;
- vehicule comerciale, care au caracter istoric, în conformitate cu legislația statului membru în care sunt conduse, și care sunt utilizate pentru transportul de călători sau de mărfuri în scopuri necomerciale.

Capitolul II Înregistrarea datelor

Toate autovehiculele sau ansamblurile de vehicule cu o masă maximă autorizată mai mare de 3,5 tone, cu care se efectuează transport de mărfuri, precum și toate autovehiculele cu o capacitate mai mare de 9 locuri pe scaune, inclusiv locul șoferului, cu care se efectuează transport de persoane trebuie să fie dotate cu un aparat de control și înregistrare numit **tahograf**.

Aparatul tahograf poate fi analog (înregistrarea datelor se efectuează pe diagrame tahograf) sau digital (înregistrarea datelor se efectuează pe cartela – cardul – conducătorului auto și în memoria aparatului).

Autovehiculele înmatriculate pentru prima dată într-un stat membru al U.E. după 01.01.2007, vor fi dotate obligatoriu cu aparat tahograf digital.

Tahograful înregistrează date privind viteza momentană de deplasare în dependență de timp, numărul de kilometri parcuși, timpul de mers și de staționare al autovehiculului, precum și ora la care se efectuează înregistrările.

Datele se înregistrează pe diagrama tahograf, în cazul tahografului analog, respectiv pe cardul șoferului și în memoria aparatului, în cazul tahografului digital.

În cazul vehiculelor care sunt exceptate de la obligativitatea de a se utiliza aparatul tahograf, operatorul de transport rutier va întocmi un orar și un registru de sarcini.

Registru de sarcini va avea înscrise, pentru fiecare conducător auto, numele, domiciliul și programul stabilit în avans pentru diferite perioade de conducere, alte activități și programul liber.

Datele arătate mai sus se înscriu în registrul de sarcini pentru o perioadă minimă care să acopere atât săptămâna curentă, cât și săptămâna care o precede și cea care o urmează.

Registrul de sarcini va fi semnat de către persoana desemnată să conducă efectiv și permanent activitatea de transport sau de către înlocuitorul acesteia.

Fiecare conducător auto repartizat pentru un astfel de auto-vehicul va avea asupra sa un extras al registrului de sarcini și o copie de pe orar.

Registrul de sarcini va fi păstrat de către operatorul de transport rutier timp de un an de la expirarea perioadei acoperite. Operatorul de transport rutier va furniza conducătorilor auto un extras al registrului de sarcini și o copie de pe orar.

§1. Aparatul tahograf

Aparatele tahograf se verifică la fiecare 2 ani și se etalonează/calibrează la fiecare 6 ani.

Calibrarea se va efectua și ori de câte ori este nevoie, de exemplu, la schimbarea proprietarului autovehiculului dotat cu tahograf digital.

Verificările tehnice și etalonările se efectuează în ateliere service autorizate care vor aplica, fie pe aparat, fie lângă acesta o etichetă pe care se află imprimată (printre altele) „**data verificării**” și vor resigila aparatul.

Tipuri de tahografe

a) Tahografe analogice

- mecanice: folosesc ca mecanism de transfer al informației de la cutia de viteze un sistem bazat pe cuplaje mecanice – tip 1311 (mai apar doar la autovehiculele cu peste 25 de ani vechime);

- electronice: cu impulsor și traductor de semnal – tip 1318, 1319, 1324.

1318



1324



b) Tahografe digitale

Sistemul tahografului digital cuprinde Unitatea Vehicul (UV), senzorul de mișcare și cablajul aferent.

La rândul său, UV are în componere:

- cititor de date;
- memorie date;
- afișaj;
- imprimantă;
- butoane de acționare;
- conector calibrare (utilizat și pentru descărcarea datelor conținute pe cartelele tahografice și în memoria tahografului).

Este important de menționat faptul că tahografele digitale utilizează ca referință principală pentru înregistrarea tuturor evenimentelor, Sistemul universal de coordonare a timpului – UTC. Ora locală poate fi setată pe afișajul tahografului, dar tipărirea oficială sunt în UTC.

Pentru cunoașterea amănunțită și manevrarea adecvată este recomandat să se utilizeze Manualul fiecărui tip de tahograf editat de către compania producătoare.

Să reținem următoarele:

✓ Tahografele digitale utilizate pe autovehiculele cu care se transportă mărfuri periculoase ADR prezintă unele particularități atât constructive, cât și în ceea ce privește operarea și sunt marcate cu simbolul



✓ Tahograful digital comunică prin intermediul mesajelor afișate pe ecran eventuale avertismente și/sau erori referitoare la activitatea conducătorului auto (de ex.: card cu valabilitatea expirată, conducere fără card etc.) și funcționarea aparatului (de ex.: căderi de tensiune, întreruperea legăturii cu senzorul etc.). De regulă, acestea se prezintă sub formă de mesaj scris însoțit de o combinație de pictograme, specifice fiecărui aparat. Conducătorul auto trebuie, în astfel de cazuri, să acționeze pentru remedierea situației – dacă este posibil – sau să apese tasta (butonul) prin care confirmă că a luat la cunoștință de mesajul transmis.

Cel mai important mesaj este cel prin care tahograful ne avertizează că trebuie luată o pauză în conducerea autovehiculului, în caz contrar înregistrând abateri de la prevederile legale. Semnalul apare și sub formă de semnal luminos la bordul autovehiculului, iar de la apariția sa avem maxim 15 minute pentru a începe o pauză sau o perioadă de repaus.

✓ În memoria tahografului se înregistrează o serie de date dintre care enumerăm pentru exemplificare:

- date referitoare la introducerea/extragerea cardului șoferului sau a cardului de service – numele și prenumele deținătorului cardului, numărul cardului și țara care l-a emis, data și ora acțiunii, kilometrajul autovehiculului, etc.;

- activitatea șoferului – situația activității (singur sau în echipaj), fiecare schimbare a activității (conducere, alte activități, la dispoziție, pauză) cu ora respectivă;
- locația de începere/încheiere a zilei de lucru – data și ora, țara, etc.;
- kilometrajul – pentru fiecare zi la ora UTC 24:00 și data respectivă;
- detalii privind viteza autovehiculului – viteza la un moment dat cu data și ora respectivă;
- diverse evenimente și abateri – conducere fără card, introducerea cardului în timpul conducerii, depășiri de viteză etc.;
- date privind etalonarea aparatului.

În general, memoria tahografului reține date pentru aproximativ 365 de zile.

Atunci când capacitatea de memorare a atins maximul posibil, datele mai recente le înlocuiesc pe cele mai vechi.

✓ În memoria cardului șoferului se înregistrează o serie de date dintre care enumerăm pentru exemplificare:

- date despre vehiculele utilizate – număr de înmatriculare, kilometraj etc.;
- activitatea șoferului – situația sa (singur sau în echipaj), lista activităților, distanța parcursă în fiecare zi, etc.;
- evenimente – diferențe nejustificate între data și ora extragerii cardului și data și ora reintroducerii acestuia, introducerea cardului în timpul conducerii, diverse abateri în activitate, etc..

În general, memoria cardului reține date pentru cel puțin 28 de zile.

Atunci când capacitatea de memorare a atins maximul posibil, Resursele mai recente le înlocuiesc pe cele mai vechi.

✓ Descărcarea datelor din memoria tahografului și a celor de pe cardul șoferului
NU
înseamnă ștergerea lor!

§2. Semne convenționale

Pentru identificarea activității conducătorului auto, toate tahografele utilizează pictograme specifice care sunt înscrise pe diagrama tahograf sau apar pe afișajul tahografului și pe tipărirea efectuate la imprimanta acestuia. Fiecărui tip de activitate („conducere”, „alte activități”, „șofer la dispoziție” și „pauză sau perioadă de odihnă”) îi corespunde o pictogramă care, cu excepția „perioadei de conducere”, trebuie setată de către conducătorul auto. „Perioada de conducere” nu trebuie setată, înregistrarea acesteia făcându-se automat atunci când autovehiculul se pune în mișcare.

Să reținem că setarea corectă – prin dotările tahografului (selector sau butoane de acționare) – a activității reprezintă o obligație a conducătorului auto.

Pictogramă	Activitate	Înregistrare diagramă
	Activitate de conducere	Linie groasă
	Alte activități	Linie semi-groasă
	Disponibilitate	
	Pauză/Perioadă de repaus	Linie subțire

§3. Suport pentru înregistrarea datelor

3.1. Diagrama tahograf

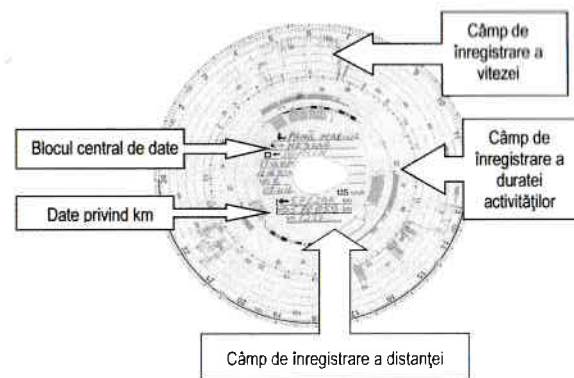


Diagrama tahograf – vedere din față