

ORDONANȚA nr. 37 din 7 august 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

EMITENT • **GUVERNUL**

Publicat în **MONITORUL OFICIAL nr. 565 din 16 august 2007**

Data intrării în vigoare 19-08-2007

Formă consolidată valabilă la data 26-09-2026

Prezenta formă consolidată este valabilă începând cu data de 03-02-2025 până la data de 26-09-2026

Notă CTCE

Forma consolidată a [ORDONANȚEI nr. 37 din 7 august 2007](#), publicate în MONITORUL OFICIAL nr. 565 din 16 august 2007, la data de 26 Septembrie 2026 este realizată prin includerea tuturor modificărilor și completărilor aduse de: [LEGEA nr. 371 din 21 decembrie 2007](#); [ORDONANȚA nr. 21 din 29 august 2009](#); [LEGEA nr. 52 din 19 martie 2010](#); [ORDONANȚA nr. 8 din 28 ianuarie 2015](#); [LEGEA nr. 353 din 23 decembrie 2015](#); [ORDONANȚA DE URGENȚĂ nr. 221 din 30 decembrie 2020](#); [LEGEA nr. 173 din 28 iunie 2021](#); [ORDONANȚA nr. 12 din 31 ianuarie 2022](#); [ORDONANȚA nr. 5 din 31 ianuarie 2025](#).

Conținutul acestui act aparține exclusiv S.C. Centrul Teritorial de Calcul Electronic S.A. Piatra-Neamț și nu este un document cu caracter oficial, fiind destinat informării utilizatorilor.

În temeiul [art. 108 din Constituția României, republicată](#), și al [art. 1 pct. II.3 din Legea nr. 266/2007](#) privind abilitarea Guvernului de a emite ordonanțe,
Guvernul României adoptă prezenta ordonanță.

Capitolul I

Scop și domeniu de aplicare

Articolul 1

(1) Prezenta ordonanță stabilește cadrul de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto care efectuează operațiuni de transport rutier ce fac obiectul 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, operațiuni de transport rutier care fac obiectul Acordului european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale (AETR), denumit în continuare Acordul AETR, sau operațiuni de transport rutier care fac obiectul 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.

La data de 02-07-2021 Alineatul (1) din Articolul 1, Capitolul I a fost modificat de Punctul 1, ARTICOLUL UNIC din [LEGEA nr. 173 din 28 iunie 2021](#), publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 636 din 29 iunie 2021

(2) Prezenta ordonanță stabilește cadrul de aplicare a regulilor privind utilizarea aparatelor de înregistrare a perioadelor de conducere, pauzelor și perioadelor de odihnă ale conducătorilor auto, denumite în continuare tahografe sau tahografe digitale, așa cum sunt acestea definite în anexa nr. I și în anexa nr. IB la [Regulamentul Consiliului \(CEE\) nr. 3.821/85](#) privind echipamentul de înregistrare în transportul rutier, cu modificările și completările ulterioare.

(3) Prezenta ordonanță stabilește cadrul de aplicare a prevederilor 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.

La data de 02-02-2015 Alin. (3) al art. 1 a fost introdus de pct. 2 al art. I din [ORDONANȚA nr. 8 din 28 ianuarie 2015](#), publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 84 din 30 ianuarie 2015.

(4) Prezenta ordonanță stabilește cadrul de aplicare a prevederilor Regulamentului (UE) 2020/1.054 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 în ceea ce privește cerințele minime referitoare la duratele de conducere zilnice și săptămânale maxime, pauzele minime și perioadele de repaus zilnic și săptămânal și a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 în ceea ce privește poziționarea prin intermediul tahografelor, denumit în continuare Regulamentul (UE) nr. 2020/1.054.

La data de 03-01-2021 Articolul 1 din Capitolul I a fost completat de Punctul 1, Articolul I din ORDONANȚA DE URGENȚĂ nr. 221 din 30 decembrie 2020, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 1329 din 31 decembrie 2020

Articolul 2

(1) Operațiunile de transport la care se face referire la art. 13 alin. (1) lit. a)-d), f)-h) și j)-r) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 sunt exceptate, pe teritoriul României, de la aplicarea prevederilor art. 5-9 din acest regulament.

(2) Vehiculele care efectuează operațiunile de transport la care se face referire la art. 13 alin. (1) lit. a)-d), f)-h) și j)-r) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 sunt exceptate, pe teritoriul României, de la aplicarea prevederilor Regulamentului (UE) nr. 165/2014.

La data de 02-07-2021 Articolul 2 din Capitolul I a fost modificat de Punctul 2, ARTICOLUL UNIC din LEGEA nr. 173 din 28 iunie 2021, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 636 din 29 iunie 2021

Articolul 3

Ministerul Transporturilor poate acorda, cu acordul Comisiei Europene, derogări temporare de la regulile privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto, în condițiile prevăzute la art. 14 al Regulamentului Parlamentului European și al Consiliului (CE) nr. 561/2006.

Capitolul II

Activitatea de control

Articolul 4

(1) Controlul respectării prevederilor Regulamentului (CE) nr. 561/2006, ale Regulamentului (UE) nr. 165/2014, ale Regulamentului (UE) nr. 2020/1.054, ale Acordului AETR, ale Acordului UE-UK și ale prezentei ordonanțe se va desfășura atât în trafic, cât și la sediile întreprinderilor și operatorilor de transport rutier.

La data de 02-07-2021 Alineatul (1) din Articolul 4 , Capitolul II a fost modificat de Punctul 3, ARTICOLUL UNIC din LEGEA nr. 173 din 28 iunie 2021, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 636 din 29 iunie 2021

(2) Controlul în trafic se efectuează de către inspectori din cadrul Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier sau polițiști rutieri și personalul cu atribuții de control în domeniul protecției animalelor în timpul transportului din cadrul Autorității Naționale Sanitare Veterinare și pentru Siguranța Alimentelor, respectiv al unităților subordonate acesteia, potrivit competențelor ce le revin, stabilite de legislația în vigoare.

(3) Controlul la sediile întreprinderilor și operatorilor de transport rutier se efectuează de către personalul cu atribuții de control din cadrul Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier împreună, după caz, cu personalul cu atribuții de control din cadrul Inspecției Muncii și Ministerului Muncii, Familiei, Protecției Sociale și Persoanelor Vârstnice și de personalul cu atribuții de control în domeniul protecției animalelor în timpul transportului din cadrul Autorității Naționale Sanitare Veterinare și pentru Siguranța Alimentelor, respectiv al unităților subordonate acesteia, potrivit competențelor ce le revin, stabilite de legislația în vigoare.

La data de 02-01-2016 Alin. (3) al art. 4 a fost modificat de pct. 3 al art. I din LEGEA nr. 353 din 23 decembrie 2015 publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 980 din 30 decembrie 2015, care modifică pct. 4 al art. I din ORDONANȚA nr. 8 din 28 ianuarie 2015 publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 84 din 30 ianuarie 2015.

(4) Coordonatorul național al activităților de control cu privire la respectarea prevederilor Regulamentului (CE) nr. 561/2006, ale Regulamentului (UE) nr. 165/2014, ale Regulamentului (UE) 2020/1.054, ale Acordului AETR și ale Acordului UE-UK este Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier, denumit în continuare Coordonator național.

La data de 02-07-2021 Alineatul (4) din Articolul 4 , Capitolul II a fost modificat de Punctul 3, ARTICOLUL UNIC din LEGEA nr. 173 din 28 iunie 2021, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 636 din 29 iunie 2021

(5) În vederea verificării datelor din tahograf/aparatura de înregistrare, potrivit competențelor stabilite în baza prevederilor art. 16 din Regulamentul (CE) nr. 1/2005 al Consiliului din 22 decembrie 2004 privind protecția animalelor în timpul transportului și al operațiunilor conexe și de modificare a Directivelor 64/432/CE și 93/119/CE și a Regulamentului (CE) nr. 1.255/97 și ale Ordonanței Guvernului nr. 42/2004 privind organizarea activității sanitar-veterinare și pentru siguranța alimentelor, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 215/2004, cu modificările și completările ulterioare, personalul cu atribuții de control în domeniul protecției animalelor în timpul transportului din cadrul Autorității Naționale Sanitare Veterinare și pentru Siguranța Alimentelor, respectiv al unităților subordonate acesteia utilizează cartelele de control eliberate de către autoritatea competentă desemnată în acest sens.

La data de 02-02-2015 Art. 4 a fost modificat de pct. 4 al art. I din ORDONANȚA nr. 8 din 28 ianuarie 2015, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 84 din 30 ianuarie 2015.

(6) Controlul prevăzut la alin. (1) acoperă în fiecare an o parte însemnată și reprezentativă a lucrătorilor mobili, a conducătorilor auto, a întreprinderilor, a vehiculelor care intră sub incidența Regulamentului (CE) nr. 561/2006 și a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 și a lucrătorilor mobili și a conducătorilor auto care intră sub incidența Hotărârii Guvernului nr. 38/2008 privind organizarea timpului de muncă al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier, cu modificările și completările ulterioare.

La data de 03-02-2022 Articolul 4 din Capitolul II a fost completat de Punctul 1, Articolul II din ORDONANȚA nr. 12 din 31 ianuarie 2022, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 98 din 31 ianuarie 2022

(7) Controalele în trafic privind respectarea organizării timpului de muncă al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier se limitează la aspectele care pot fi controlate în mod eficient cu ajutorul tahografului și al aparatului de înregistrare conex. Controalele detaliate ale respectării prevederilor Hotărârii Guvernului nr. 38/2008, cu modificările și completările ulterioare, pot fi efectuate numai la sediile întreprinderilor/operatorilor de transport rutier.

La data de 03-02-2022 Articolul 4 din Capitolul II a fost completat de Punctul 1, Articolul II din ORDONANȚA nr. 12 din 31 ianuarie 2022, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 98 din 31 ianuarie 2022

Articolul 5

(1) Coordonatorul național are următoarele atribuții principale:

a) coordonează activitatea de control, astfel încât: să fie verificate anual cel puțin 3% din totalul zilelor lucrate în cursul anului de conducătorii auto cărora li se aplică prevederile prezentei ordonanțe, iar din totalul zilelor de lucru verificate, cel puțin 30% să fie controlate în trafic, iar cel puțin 50% să fie controlate la sediile întreprinderilor de transport rutier. În cursul controlului în trafic, conducătorul auto are permisiunea de a contacta sediul întreprinderii/operatorului de transport rutier, managerul de transport sau orice altă persoană sau entitate pentru a furniza, înainte de terminarea controlului în trafic, oricare dintre dovezile care nu sunt disponibile la bord. Acest lucru nu aduce atingere obligației conducătorului auto de a asigura utilizarea corespunzătoare a aparatelor tahograf;

b) introduce un sistem de clasificare în funcție de gradul de risc pentru întreprinderi/operatorii de transport rutier pe baza numărului și a gravității încălcărilor Regulamentului (CE) nr. 561/2006 sau ale Regulamentului (UE) nr. 165/2014 sau ale Hotărârii Guvernului nr. 38/2008, cu modificările și completările ulterioare, constatate pentru fiecare întreprindere/operator de transport rutier, și organizează controalele în funcție de gradul de risc al întreprinderii/operatorului de transport rutier;

c) colaborează cu organismele similare din celelalte state membre ale Uniunii Europene în vederea organizării unor activități comune de control/controale concertate;

d) 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, denumită în continuare Decizia (UE) nr. 1.013/2017, precum și prevederilor art. 15 din Hotărârea Guvernului nr. 38/2008, cu modificările și completările ulterioare;

e) colaborează cu organismele similare din celelalte state membre ale Uniunii Europene în vederea depistării și sancționării unor eventuale încălcări ale prevederilor Regulamentului Parlamentului European și al Consiliului (CE) nr. 561/2006, Regulamentului Consiliului (CEE) nr. 3.821/85, Regulamentului (UE) nr. 165/2014, Acordului AETR și/sau Acordului UE-UK, acolo unde există indicii în acest sens;

f) asigură schimbul de informații cu organismelor/autoritățile omoloage competente din celelalte state membre ale Uniunii Europene și, după caz, din statele SEE sau Confederația Elvețiană, în conformitate cu art. 22 alin. (2) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006, inclusiv privind respectarea prevederilor prezentei ordonanțe și ale Hotărârii Guvernului nr. 38/2008, cu modificările și completările ulterioare;

g) cooperează cu autoritățile de control competente din celelalte state membre ale Uniunii Europene și, după caz, din statele SEE sau Confederația Elvețiană, în ceea ce privește furnizarea de educație și formare către personalul de control, bazându-se în principal pe sistemele existente de aplicare a legii;

h) elaborează și aplică o strategie națională de control al respectării legislației specifice, inclusiv în ceea ce privește normele speciale privind detașarea conducătorilor auto, strategie care se concentrează pe întreprinderile clasificate ca prezentând un grad de risc ridicat.

(2) Coordonatorul național 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.

(3) Coordonatorul național depune eforturi, împreună cu autoritățile de control competente din celelalte state membre ale Uniunii Europene și, după caz, din statele SEE sau Confederația Elvețiană, pentru a organiza controale concertate la sediile întreprinderilor/operatorilor de transport rutier.

(4) Controalele concertate prevăzute la alin. (3) se efectuează în același timp de către autoritățile de control a două sau mai multe state, fiecare acționând pe propriul teritoriu, având aceleași obiective principale de control privind aplicarea Regulamentului (CE) nr. 561/2006 și/sau a Regulamentului (UE) nr. 165/2014.

(5) Controalele la sediile întreprinderilor/operatorilor de transport rutier se organizează luându-se în considerare inclusiv experiența anterioară în ceea ce privește diferitele categorii de transport și de întreprinderi/operatori de

transport rutier. Aceste controale se efectuează și în cazul în care în trafic s-au constatat încălcări grave ale Regulamentului (CE) nr. 561/2006, ale Regulamentului (UE) nr. 165/2014, ale prezentei ordonanțe și/sau ale Hotărârii Guvernului nr. 38/2008, cu modificările și completările ulterioare.

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

(7) Instituția responsabilă cu gestionarea Registrului electronic național al operatorilor de transport rutier, împreună cu coordonatorul național, asigură autorităților competente din alte state membre accesul direct la informațiile din sistemul național de clasificare în funcție de gradul de risc, acordând acces direct, prin intermediul Registrului electronic național, în conformitate cu art. 16 alin. (2) din Regulamentul (CE) nr. 1.071/2009.

(8) Controalele privind respectarea prevederilor Hotărârii Guvernului nr. 38/2008, cu modificările și completările ulterioare, 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.

(9) Informațiile transmise Comisiei Europene în conformitate cu alin. (1) lit. d) 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.

(10) Strategia națională prevăzută la alin. (1) lit. h) se elaborează de către Coordonatorul național și se aprobă prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii.

Notă

Conform alineatului (3) al articolului V din ORDONANȚA nr. 12 din 31 ianuarie 2022, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 98 din 31 ianuarie 2022, ordinul prevăzut la art. 5 alin. (10) din Ordonanța 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, cu modificările și completările ulterioare, astfel cum a fost modificată și completată prin prezenta ordonanță, se emite în 60 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe și se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

La data de 03-02-2022 Articolul 5 din Capitolul II a fost modificat de Punctul 2, Articolul II din ORDONANȚA nr. 12 din 31 ianuarie 2022, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 98 din 31 ianuarie 2022

Articolul 5¹

(1) Informațiile furnizate bilateral în conformitate cu art. 22 alin. (3) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 fac obiectul unui schimb între organisme desemnate notificate Comisiei:

- a) cel puțin o dată la șase luni;
- b) la cererea motivată a unui stat membru în cazuri individuale.

(2) Coordonatorul național transmite informațiile cerute de către un alt stat membru, în temeiul alin. (1) lit. b), în termen de 25 de zile lucrătoare de la primirea cererii. Organismele naționale desemnate/notificate pot conveni de comun acord asupra unui termen mai scurt.

(3) 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.

(4) În cazul în care Coordonatorul național 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, Coordonatorul național solicitat poate respinge cererea. Statul membru solicitant trebuie să furnizeze informații suplimentare pentru a-și motiva cererea.

(5) În cazul în care este dificil sau imposibil să se dea curs unei solicitări de informații sau să se efectueze controale, inspecții sau investigații, Coordonatorul național informează în acest sens statul membru solicitant în termen de 10 zile lucrătoare de la primirea cererii și prezintă motive care să justifice dificultatea sau imposibilitatea respectivă. În acest caz, Coordonatorul național și statul membru solicitant poartă discuții pentru a identifica soluții.

(6) În cazul unor întârzieri persistente în furnizarea informațiilor către Coordonatorul național, acesta informează Comisia în vederea luării măsurilor necesare.

(7) Schimbul de informații prevăzut în prezentul articol este pus în aplicare prin intermediul Sistemului de informare al pieței interne (IMI) instituit prin Regulamentul (UE) nr. 1.024/2012, denumit în continuare sistemul IMI.

(8) Prevederile alin. (7) nu se aplică schimburilor de informații prin intermediul unor consultări directe ale registrelor electronice naționale menționate la art. 16 alin. (5) din Regulamentul (CE) nr. 1.071/2009.

La data de 03-02-2022 Capitolul II a fost completat de Punctul 3, Articolul II din ORDONANȚA nr. 12 din 31 ianuarie 2022, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 98 din 31 ianuarie 2022

Articolul 6

(1) Toate instituțiile implicate în activitatea de control vor înainta anual Coordonatorului național statistici detaliate cu privire la controalele desfășurate, în limita de competență a acestora, conform Deciziei (UE) nr. 1.013/2017.

La data de 02-07-2021 Alineatul (1) din Articolul 6 , Capitolul II a fost modificat de Punctul 3[^]2, Punctul 4, ARTICOLUL UNIC din LEGEA nr. 173 din 28 iunie 2021, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 636 din 29 iunie 2021

(2) Statisticile prevăzute la alin. (1) se centralizează de către Coordonatorul național și se transmit la fiecare 2 ani Comisiei Europene.

(3) Întreprinderile/operatorii de transport rutier au obligația de a descărca și stoca la sediu, cel mai târziu la fiecare 28 de zile, datele din cartelele tahografice ale conducătorilor auto, iar datele din tahografele digitale ale vehiculelor pe care le utilizează, cel mai târziu la fiecare 90 de zile.

La data de 10-09-2009 Art. 6 a fost modificat de pct. 3 al art. I din ORDONANȚĂ nr. 21 din 29 august 2009, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 599 din 31 august 2009.

(4) În aplicarea art. 10 alin. (3) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 și a art. 33 alin. (3) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014, întreprinderea/operatorul de transport rutier răspunde pentru încălcările comise de către conducătorii auto angajați sau puși la dispoziție, chiar dacă aceste încălcări au fost comise pe teritoriul unui alt stat membru sau al unei țări terțe, în cazul în care nu a respectat obligațiile care îi revin în conformitate cu alineatul (1) primul paragraf din prezentul articol și cu articolul 10 alin. (1) și (2) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 și art. 33 alin. (1) și (2) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014.

La data de 03-01-2021 Articolul 6 din Capitolul II a fost completat de Punctul 4, Articolul I din ORDONANȚA DE URGENȚĂ nr. 221 din 30 decembrie 2020, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 1329 din 31 decembrie 2020

(5) În sensul prezentei ordonanțe, expresia «diagramă tahografică» semnifică foaia de înregistrare prevăzută de art. 2 alin. (2) lit. e) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014, expresia «cartela tahografică» semnifică cardul de conducător auto prevăzut de art. 2 alin. (2) lit. f) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014, iar expresia «echipament /aparatură de înregistrare» semnifică tahograful prevăzut de art. 2 alin. (2) lit. a) din Regulamentul (UE) nr. 165 /2014.

La data de 03-01-2021 Articolul 6 din Capitolul II a fost completat de Punctul 4, Articolul I din ORDONANȚA DE URGENȚĂ nr. 221 din 30 decembrie 2020, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 1329 din 31 decembrie 2020

Articolul 7

În cursul exercitării atribuțiilor, personalul cu atribuții de control are dreptul:

a) să aibă acces în orice vehicul care face obiectul prezentei ordonanțe și să inspecteze orice parte a vehiculului și a tahografului, putând să verifice, să rețină și/sau să copieze orice document sau înregistrare relevantă pentru activitatea de control;

La data de 31-12-2007 Lit. a) a art. 7 a fost modificată de pct. 2 al articolului unic din LEGEA nr. 371 din 21 decembrie 2007, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 898 din 28 decembrie 2007.

b) să solicite conducătorului auto sau întreprinderii/operatorului de transport rutier să prezinte de îndată vehiculul spre a fi inspectat într-o locație dotată corespunzător pentru evaluări tehnice amănunțite, dacă există indicii privind intervenții neautorizate asupra tahografului sau indicii privind existența unor mijloace ilegale de manipulare a tahografului care nu pot fi verificate corespunzător în trafic;

c) să aibă acces, în vederea efectuării controlului și în timpul programului normal de lucru, în orice spațiu în care își desfășoară activitatea întreprinderea/operatorul de transport rutier, unde pot exista informații relevante pentru activitatea de control al respectării regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto.

La data de 31-12-2007 Lit. c) a art. 7 a fost modificată de pct. 2 al articolului unic din LEGEA nr. 371 din 21 decembrie 2007, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 898 din 28 decembrie 2007.

Articolul 7[^]1

(1) În cazul efectuării controlului în trafic privind respectarea prevederilor prezentei ordonanțe, personalul cu atribuții de control va verifica tahografele cu care sunt echipate vehiculele, pentru a detecta montarea și/sau utilizarea unei instalații destinate să distrugă, să elimine, să manipuleze ori să modifice orice date sau să interfereze cu orice fracțiune a unui schimb electronic de date între părțile componente ale tahografului ori destinate să blocheze sau să modifice datele înainte de criptare în unul dintre modurile enumerate.

(2) În vederea efectuării controlului în trafic, personalul cu atribuții de control va dispune de aparatură specifică de analiză, cu soft adecvat, pentru a verifica și confirma semnătura digitală atașată datelor, precum și de soft specific de analiză pentru a stabili în detaliu variațiile de viteză ale vehiculelor înainte de verificarea tahografului.

La data de 10-09-2009 Art. 7[^]1 a fost introdus de pct. 4 al art. I din ORDONANȚĂ nr. 21 din 29 august 2009, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 599 din 31 august 2009.

(3) 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 și/sau pe foile imprimate;

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 N3 sau de 105 km/h pentru vehiculele din categoria M3, categoriile N3 și M3 fiind definite potrivit Regulamentului (UE) 2018/858 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;

e) timpul de lucru săptămânal maxim extins de 60 de ore, alt timp de lucru săptămânal, conform prevederilor Hotărârii Guvernului nr. 38/2008, cu modificările și completările ulterioare, numai în cazul în care tehnologia face posibilă efectuarea unor controale eficace.

La data de 03-02-2022 Articolul 7¹ din Capitolul II a fost completat de Punctul 4, Articolul II din ORDONANȚA nr. 12 din 31 ianuarie 2022, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 98 din 31 ianuarie 2022

(4) Verificările efectuate la sediile întreprinderilor/operatorilor de transport rutier vor viza, în plus față de aspectele prevăzute la alin. (3), următoarele:

a) respectarea perioadelor săptămânale de repaus și, respectiv, a perioadelor de conducere a vehiculului dintre aceste perioade de odihnă;

b) respectarea limitării la două săptămâni a duratei de conducere a vehiculului;

c) foile de înregistrare, datele și imprimările provenind de la unitatea montată pe vehicul și de pe cardul conducătorului auto;

d) respectarea timpului de lucru săptămânal mediu maxim, a pauzelor și a cerințelor privind munca de noapte, conform prevederilor Hotărârii Guvernului nr. 38/2008, cu modificările și completările ulterioare;

e) respectarea obligațiilor care le revin întreprinderilor/ operatorilor de transport rutier în conformitate cu art. 8 alin. (8) și (8a) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006.

La data de 03-02-2022 Articolul 7¹ din Capitolul II a fost completat de Punctul 4, Articolul II din ORDONANȚA nr. 12 din 31 ianuarie 2022, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 98 din 31 ianuarie 2022

(5) În cazul în care se constată o încălcare, personalul cu atribuții de control, potrivit prezentei ordonanțe, verifică responsabilitatea partajată a tuturor celor implicați în lanțul de transport, precum expeditorii, agenții de expediție sau contractanții, în special dacă dispozițiile contractelor de furnizare de servicii de transport respectă Regulamentul (CE) nr. 561/2006 și Regulamentul (UE) nr. 165/2014.

La data de 03-02-2022 Articolul 7¹ din Capitolul II a fost completat de Punctul 4, Articolul II din ORDONANȚA nr. 12 din 31 ianuarie 2022, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 98 din 31 ianuarie 2022

Capitolul III

Contravenții și sancțiuni

Articolul 8

(1) Următoarele fapte reprezintă încălcări deosebit de grave ale dispozițiilor Regulamentului (CE) nr. 561/2006, ale Regulamentului (UE) nr. 165/2014, ale Regulamentului (UE) 2020/1.054 și, după caz, ale Acordului AETR sau ale Acordului UE-UK, cărora le sunt aplicabile dispozițiile art. 6 alin. (1) lit. b) din Regulamentul (CE) nr. 1.071/2009 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 nr. 96/26/CE a Consiliului, și constituie contravenții dacă acestea nu au fost săvârșite în astfel de condiții încât, potrivit legii penale, să constituie infracțiuni:

a) depășirea cu 4,5 ore sau mai mult a duratei maxime zilnice de conducere de 9 ore, atunci când nu este permisă extinderea acesteia la 10 ore;

b) depășirea cu 5 ore sau mai mult a duratei maxime zilnice de conducere extinse la 10 ore;

c) depășirea cu 14 ore sau mai mult a duratei maxime de conducere săptămânale;

d) depășirea cu 22,5 ore sau mai mult a duratei maxime de conducere cumulate pentru două săptămâni consecutive;

e) utilizarea unui vehicul fără a avea instalat un tahograf omologat sau utilizarea unui vehicul dotat cu o generație și/sau versiune de tahograf care nu corespunde cerințelor legale;

f) utilizarea altui card de conducător auto decât cel emis conducătorului auto;

g) conducerea cu un card de conducător auto care a fost obținut pe baza unor declarații false și/sau a unor documente falsificate;

h) conducerea cu un card de conducător auto falsificat;

i) denaturarea, 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 sau pe raportul imprimat de tahograf;

j) existența în vehicul și/sau utilizarea unui echipament fraudulos capabil să modifice înregistrările tahografului;

k) refuzul de a permite, în cursul controlului, verificarea, reținerea sau copierea oricărei înregistrări privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale unui conducător auto, ale echipamentului/aparaturii de înregistrare sau refuzul de a permite efectuarea unui control al activității desfășurate privind instalarea, calibrarea, repararea sau verificarea echipamentului/aparaturii de înregistrare;

l) refuzul conducătorului auto de a deplasa vehiculul, la solicitarea inspectorilor din cadrul Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier, către atelierele autorizate pentru instalarea, repararea sau inspecția tahografelor ori a limitatoarelor de viteză, în vederea verificării integrității tahografului;

m) refuzul atelierului autorizat pentru instalarea, repararea sau inspecția tahografelor ori a limitatoarelor de viteză de a efectua verificarea integrității tahografului, la solicitarea inspectorilor din cadrul Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier.

(2) Următoarele fapte reprezintă încălcări foarte grave ale dispozițiilor Regulamentului (CE) nr. 561/2006, ale Regulamentului (UE) nr. 165/2014, ale Regulamentului (UE) 2020/1.054 și, după caz, ale Acordului AETR sau ale Acordului UE-UK și constituie contravenții, dacă acestea nu au fost săvârșite în astfel de condiții încât, potrivit legii penale, să constituie infracțiuni:

a) depășirea cu 2 ore sau mai mult, dar nu cu mai mult de 4,5 ore, a duratei maxime zilnice de conducere de 9 ore, atunci când nu este permisă extinderea acesteia la 10 ore;

b) depășirea cu 2 ore sau mai mult, dar nu cu mai mult de 5 ore, a duratei maxime zilnice de conducere extinse la 10 ore;

c) depășirea cu 9 ore sau mai mult, dar mai puțin de 14 ore, a duratei maxime de conducere săptămânale;

d) depășirea cu 15 ore sau mai mult, dar mai puțin de 22,5 ore, a duratei maxime de conducere cumulate pentru două săptămâni consecutive;

e) depășirea cu 1,5 ore sau mai mult a duratei maxime de conducere neîntreruptă;

f) diminuarea cu mai mult de 2,5 ore a perioadei minime de repaus zilnic normal, atunci când nu este permisă reducerea acesteia la 9 ore;

g) diminuarea cu mai mult de 2 ore a perioadei minime de repaus zilnic redus;

h) diminuarea cu mai mult de 2 ore a perioadei de 9 ore din perioada de repaus zilnic fracționat;

i) diminuarea cu mai mult de 2 ore a perioadei de repaus zilnic în cazul conducerii în echipaj;

j) diminuarea cu mai mult de 4 ore a perioadei de repaus săptămânal redus;

k) diminuarea cu mai mult de 9 ore a perioadei de repaus săptămânal normale;

l) depășirea a 6 perioade consecutive de 24 de ore după perioada precedentă de repaus săptămânal cu 12 ore sau mai mult;

m) nerespectarea de către conducătorul auto a prevederilor privind perioada de repaus luată în compensație în cazul efectuării a două perioade reduse de repaus săptămânal consecutive;

n) efectuarea la bordul vehiculelor a perioadelor de repaus săptămânal normale și a oricărei perioade de repaus săptămânal de mai mult de 45 de ore luate în compensație pentru perioadele de repaus săptămânal reduse anterioare;

o) depășirea a 12 perioade consecutive de 24 de ore după perioada precedentă de repaus săptămânal normală, cu 12 ore sau mai mult, în cazul aplicării derogării prevăzute la art. 8 alin. (6a) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 sau la art. 8 alin. (6) lit. b) din Acordul AETR, după caz;

p) perioada de repaus săptămânal luată după 12 perioade consecutive de 24 de ore este mai mică sau egală cu 65 de ore, în cazul aplicării derogării prevăzute la art. 8 alin. (6a) litera (b) punctul (ii) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 sau la art. 8 alin. (6) lit. b) din Acordul AETR, după caz;

q) nerespectarea perioadei de conducere între orele 22:00 și 6:00, în situația în care aceasta este mai mare sau egală cu 4,5 ore înainte de pauză, dacă vehiculul nu este condus de mai mulți conducători auto, în cazul aplicării derogării prevăzute la art. 8 alin. (6a) lit. d) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 sau la art. 8 alin. (6) lit. b) din Acordul AETR, după caz;

r) nerespectarea de către întreprindere/operatorul de transport rutier a obligației de a organiza activitatea conducătorilor auto în condițiile prevăzute la art. 8 alin. (8a) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 sau la art. 6 alin. (10) din secțiunea 2 partea B din anexa ROAD-1 la Acordul UE-UK, după caz;

s) remunerarea de către întreprindere/operatorul de transport rutier a conducătorilor auto în funcție de distanța parcursă, viteza de livrare și/sau cantitatea de mărfuri transportată, în cazul în care o asemenea remunerare este

de natură să periclitaze siguranța rutieră și/sau să încurajeze încălcarea prevederilor Regulamentului (CE) nr. 561/2006, ale Acordului AETR sau ale Acordului UE-UK, după caz;

t) lipsa organizării sau organizarea necorespunzătoare a activității conducătorului auto ori lipsa instrucțiunilor sau instrucțiuni necorespunzătoare date conducătorului auto astfel încât acesta să poată să se conformeze prevederilor legale aplicabile;

u) utilizarea unui tahograf care nu are verificarea periodică în termenul de valabilitate, realizată de un atelier autorizat;

v) deținerea și/sau utilizarea de către conducătorul auto a mai mult de un singur card de conducător auto propriu;

w) echipamentul/aparatura de înregistrare nu funcționează corect, este defect(ă), nu este calibrat(ă) sau sigilat(ă) corespunzător;

x) nerepararea echipamentului/aparaturii de înregistrare pe parcursul cursei, dacă au trecut mai mult de 7 zile de la constatarea defectiunii;

y) utilizarea necorespunzătoare a tahografului, prin nerespectarea prevederilor art. 32 alin. (1) sau ale art. 33 alin. (1) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014;

z) informațiile obligatorii nu sunt înscrise pe foaia de înregistrare, conform reglementărilor în vigoare;

aa) neprezentarea organelor de control a înregistrărilor manuale și a documentelor imprimate din ziua curentă și din ultimele 56 de zile, în cazul în care se efectuează operațiuni de transport din domeniul Regulamentului (CE) nr. 561/2006 sau ale Acordului UE-UK, respectiv din ziua curentă și din ultimele 28 de zile, în cazul în care se efectuează operațiuni de transport din domeniul Acordului AETR;

bb) neprezentarea organelor de control a înregistrărilor tahograf din ziua curentă și din ultimele 56 de zile, în cazul în care se efectuează operațiuni de transport din domeniul Regulamentului (CE) nr. 561/2006 sau ale Acordului UE-UK, respectiv din ziua curentă și din ultimele 28 de zile, în cazul în care se efectuează operațiuni de transport din domeniul Acordului AETR;

cc) neprezentarea organelor de control a cardului de conducător auto, dacă conducătorul auto deține unul;

dd) echipamentul/aparatura de înregistrare nu a fost reparat(ă) de către un montator sau atelier autorizat;

ee) conducătorul auto nu a menționat toate informațiile necesare legate de activitățile desfășurate în perioadele de timp în care echipamentul/aparatura de înregistrare nu a făcut înregistrări întrucât a fost neutilizabil(ă) sau a funcționat defectuos;

ff) nedescărcarea datelor din cardurile de conducător auto și din tahografele digitale, conform prevederilor [art. 6 alin. \(3\)](#);

gg) înregistrările activității conducătorilor auto nu sunt păstrate de către operatorul de transport/întreprinderea sub formă de foi de înregistrare, rapoarte imprimate și/sau date descărcate, în ordine cronologică și separat pentru fiecare conducător auto;

hh) operatorul de transport/întreprinderea nu prezintă la control datele înregistrate privind activitatea conducătorilor auto și a vehiculelor, cel puțin pentru ultimele 365 de zile, sau pe toată perioada de activitate dacă aceasta este mai mică de 365 de zile;

ii) neutilizarea sau utilizarea incorectă a foilor de înregistrare și/sau a cardului de conducător auto;

jj) retragerea neautorizată a foilor de înregistrare sau a cardului de conducător auto, care are un impact asupra înregistrării datelor relevante;

kk) utilizarea foii de înregistrare sau a cardului de conducător auto pentru o perioadă mai lungă decât cea pe care acestea pot înregistra date, rezultând pierderea/alterarea datelor;

ll) utilizarea foii de înregistrare sau a cardului de conducător auto murdare sau deteriorate astfel încât informațiile înscrise nu sunt lizibile;

mm) neintroducerea/neînregistrarea manuală a datelor atunci când acest lucru se impune conform reglementărilor în vigoare;

nn) utilizarea incorectă a mecanismului de comutare a tahografului.

(3) Următoarele fapte reprezintă încălcări grave ale dispozițiilor Regulamentului (CE) nr. 561/2006, ale Regulamentului (UE) nr. 165/2014, ale Regulamentului (UE) 2020/1.054 și, după caz, ale Acordului AETR sau ale Acordului UE-UK și constituie contravenții, dacă acestea nu au fost săvârșite în astfel de condiții încât, potrivit legii penale, să constituie infracțiuni:

a) depășirea cu o oră sau mai mult, dar mai puțin de 2 ore, a duratei maxime zilnice de conducere de 9 ore, atunci când nu este permisă extinderea acesteia la 10 ore;

b) depășirea cu o oră sau mai mult, dar mai puțin de 2 ore, a duratei maxime zilnice de conducere extinse la 10 ore;

c) depășirea cu 4 ore sau mai mult, dar mai puțin de 9 ore, a duratei maxime de conducere săptămânale;

d) depășirea cu 10 ore sau mai mult, dar mai puțin de 15 ore, a duratei maxime de conducere cumulate pentru două săptămâni consecutive;

e) depășirea cu 0,5 ore sau mai mult, dar mai puțin de 1,5 ore, a duratei maxime de conducere neîntreruptă;

f) diminuarea cu mai mult de o oră, dar cel mult 2,5 ore, a perioadei minime de repaus zilnic normal, atunci când nu este permisă reducerea acesteia la 9 ore;

g) diminuarea cu mai mult de o oră, dar cel mult 2 ore, a perioadei minime de repaus zilnic redus;

h) diminuarea cu mai mult de o oră, dar cel mult 2 ore, a perioadei de 9 ore din perioada de repaus zilnic fracționat;

i) diminuarea cu mai mult de o oră, dar cel mult 2 ore, a perioadei de repaus zilnic în cazul conducerii în echipaj;

j) diminuarea cu mai mult de 2 ore, dar cel mult 4 ore, a perioadei de repaus săptămânal redus;

k) diminuarea cu mai mult de 3 ore, dar cel mult 9 ore, a perioadei de repaus săptămânal normale;

l) depășirea a 6 perioade consecutive de 24 de ore după perioada precedentă de repaus săptămânal, cu 3 ore sau mai mult, dar până la 12 ore;

m) întreprinderea/operatorul de transport rutier nu acoperă niciun cost de cazare în afara vehiculului, conform reglementărilor în vigoare;

n) depășirea a 12 perioade consecutive de 24 de ore după perioada precedentă de repaus săptămânal normală, cu 3 ore sau mai mult, dar până la 12 ore, în cazul aplicării derogării prevăzute la art. 8 alin. (6a) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 sau la art. 8 alin. (6) lit. b) din Acordul AETR, după caz;

o) nerespectarea perioadei de repaus săptămânal luat după 12 perioade consecutive de 24 de ore, în situația în care aceasta este mai mare de 65 de ore și mai mică sau egală cu 67 de ore, în cazul aplicării derogării prevăzute la art. 8 alin. (6a) lit. b) pct. (ii) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 sau la art. 8 alin. (6) lit. b) din Acordul AETR, după caz;

p) nerespectarea perioadei de conducere între orele 22:00 și 6:00, în situația în care aceasta este mai mare de 3 ore și mai mică de 4,5 ore înainte de pauză, dacă vehiculul nu este condus de mai mulți conducători auto, în cazul aplicării derogării prevăzute la art. 8 alin. (6a) lit. d) din Regulamentul CE nr. 561/2006 sau la art. 8 alin. (6) lit. b) din Acordul AETR, după caz;

q) utilizarea necorespunzătoare a foii de înregistrare sau neintroducerea cardului de conducător auto în slotul corect, în cazul conducerii autovehiculului în echipaj;

r) utilizarea incorectă sau neutilizarea semnului pentru feribot/tren;

s) neintroducerea simbolurilor țărilor ale căror frontiere au fost traversate de conducătorul auto în timpul perioadei de lucru zilnice;

t) neintroducerea simbolurilor țărilor în care a început și s-a încheiat perioada de lucru zilnică a conducătorului auto;

u) utilizarea foii de înregistrare sau a hârtiei pentru imprimarea rapoartelor de către echipamentul/aparatura de înregistrare care nu este omologată sau corespunzătoare tipului de echipament/aparatură de înregistrare instalat /ă la bordul vehiculului;

v) ora înregistrată de echipamentul/aparatura de înregistrare nu corespunde cu ora oficială a țării în care este înmatriculat vehiculul;

w) nerespectarea de către întreprindere/operatorul de transport rutier a obligațiilor prevăzute la art. 16 alin. (2) sau (3) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006.

(4) Următoarele fapte reprezintă încălcări minore ale dispozițiilor Regulamentului (CE) nr. 561/2006, ale Regulamentului (UE) nr. 165/2014, ale Regulamentului (UE) 2020/1.054 și, după caz, ale Acordului AETR sau ale Acordului UE-UK și constituie contravenții:

a) depășirea cu până la o oră a duratei maxime zilnice de conducere, atunci când nu este permisă extinderea acesteia la 10 ore;

b) depășirea cu până la o oră a duratei maxime zilnice de conducere extinse la 10 ore;

c) depășirea cu până la 4 ore a duratei maxime de conducere săptămânale;

d) depășirea cu până la 10 ore a duratei maxime de conducere cumulate pentru două săptămâni consecutive;

e) depășirea cu până la 0,5 ore a duratei maxime de conducere neîntreruptă;

f) diminuarea cu cel mult o oră a perioadei minime de repaus zilnic normal, atunci când nu este permisă reducerea acesteia la 9 ore;

g) diminuarea cu cel mult o oră a perioadei minime de repaus zilnic redus;

h) diminuarea cu cel mult o oră a perioadei de minimum 9 ore din perioada de repaus zilnic fracționat;

i) diminuarea cu cel mult o oră a perioadei de repaus zilnic în cazul conducerii în echipaj;

j) diminuarea cu cel mult 2 ore a perioadei de repaus săptămânal redus;

k) diminuarea cu cel mult 3 ore a perioadei de repaus săptămânal normale;

l) nedeținerea la bordul vehiculului a unei cantități suficiente de hârtie pentru imprimarea rapoartelor de către echipamentul/aparatura de înregistrare;

m) depășirea a 6 perioade consecutive de 24 de ore după perioada precedentă de repaus săptămânal, cu până la 3 ore;

n) depășirea a 12 perioade consecutive de 24 de ore după perioada precedentă de repaus normală, cu până la 3 ore, în cazul aplicării derogării prevăzute la art. 8 alin. (6a) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 sau la art. 8 alin. (6) lit. b) din Acordul AETR, după caz;

o) nerespectarea perioadei de repaus săptămânal luat după 12 perioade consecutive de 24 de ore, în situația în care aceasta este mai mare de 67 de ore și mai mică de 69 de ore, în cazul aplicării derogării prevăzute la art. 8 alin. (6a) lit. b) pct. (ii) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 sau la art. 8 alin. (6) lit. b) din Acordul AETR, după caz.

La data de 03-02-2025 Articolul 8 , Capitolul III a fost modificat de Punctul 1. , Articolul I din ORDONANȚA nr. 5 din 31 ianuarie 2025, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 93 din 31 ianuarie 2025

Notă CTCE

A se vedea mai jos prevederile art. 4 din ORDONANȚA nr. 2 din 12 iulie 2001, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 410 din 25 iulie 2001, cu modificările și completările ulterioare:

Articolul 4

(1) Dispozițiile din actele normative prin care se stabilesc și se sancționează contravențiile intră în vigoare în termen de 30 de zile de la data publicării, iar în cazul hotărârilor consiliilor locale sau județene, punerea în aplicare se face și cu respectarea condițiilor prevăzute la art. 50 alin. (2) din Legea administrației publice locale nr. 215/2001

(2) În cazuri urgente se poate prevedea intrarea în vigoare într-un termen mai scurt, dar nu mai puțin de 10 zile.

(3) Hotărârile autorităților administrației publice locale sau județene prevăzute la art. 1, prin care se stabilesc și se sancționează contravenții, pot fi aduse la cunoștința publică prin afișare sau prin orice alta formă de publicitate în condițiile Legii nr. 215/2001.

Articolul 9

(1) Contravențiile prevăzute la art. 8 se sancționează după cum urmează:

a) cu amendă de la 9.000 lei la 12.000 lei, care se aplică operatorului de transport rutier/întreprinderii pentru faptele prevăzute la art. 8 alin. (1) lit. a)-e) și i)-k);

b) cu amendă de la 9.000 lei la 12.000 lei, care se aplică operatorului de transport rutier/întreprinderii sau conducătorului auto, după caz, pentru faptele prevăzute la art. 8 alin. (1) lit. f), g) și h);

c) cu amendă de la 9.000 lei la 12.000 lei, care se aplică conducătorului auto pentru fapta prevăzută la art. 8 alin. (1) lit. l);

d) cu amendă de la 9.000 lei la 12.000 lei, care se aplică atelierului autorizat pentru fapta prevăzută la art. 8 alin. (1) lit. m);

e) cu amendă de la 4.000 lei la 6.000 lei, care se aplică operatorului de transport rutier/întreprinderii pentru faptele prevăzute la art. 8 alin. (2) lit. r)-u), x), dd) și ff)-hh);

f) cu amendă de la 4.000 lei la 6.000 lei, care se aplică, după caz, conducătorului auto sau operatorului de transport rutier/întreprinderii pentru faptele prevăzute la art. 8 alin. (2) lit. a)-l), o)-q), y), aa)-cc) și kk);

g) cu amendă de la 4.000 lei la 6.000 lei, care se aplică conducătorului auto pentru faptele prevăzute la art. 8 alin. (2) lit. m), n), v), z), ee), ii), jj) și ll)-nn);

h) cu amendă de la 4.000 lei la 6.000 lei, care se aplică, după caz, conducătorului auto, operatorului de transport rutier/întreprinderii sau atelierului care a instalat, calibrat, reparat ori verificat tahograful, pentru fapta prevăzută la art. 8 alin. (2) lit. w);

i) cu avertisment sau cu amendă de la 600 lei la 1.000 lei, care se aplică, după caz, conducătorului auto sau operatorului de transport rutier/întreprinderii pentru faptele prevăzute la art. 8 alin. (3) lit. a)-l), n), o), p) și v);

j) cu avertisment sau cu amendă de la 600 lei la 1.000 lei, care se aplică operatorului de transport rutier/întreprinderii pentru faptele prevăzute la art. 8 alin. (3) lit. m), u) și w);

k) cu avertisment sau cu amendă de la 600 lei la 1.000 lei, care se aplică conducătorului auto pentru faptele prevăzute la art. 8 alin. (3) lit. q)-s) și t);

l) cu avertisment sau cu amendă de la 250 lei la 500 lei, care se aplică operatorului de transport rutier/întreprinderii pentru fapta prevăzută la art. 8 alin. (4) lit. l);

m) cu avertisment sau cu amendă de la 250 lei la 500 lei, care se aplică, după caz, conducătorului auto sau operatorului de transport rutier/întreprinderii pentru faptele prevăzute la art. 8 alin. (4) lit. a)-k) și m)-o).

La data de 03-02-2025 Alineatul (1) , Articolul 9 , Capitolul III a fost modificat de Punctul 2. , Articolul I din ORDONANȚA nr. 5 din 31 ianuarie 2025, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 93 din 31 ianuarie 2025

(2) În măsura în care contravențiile referitoare la respectarea timpilor de conducere, odihnă sau pauze sunt constatate în trafic, precum și în toate celelalte situații în care conducătorul auto nu poate dovedi efectuarea pauzelor și/sau perioadelor minime de odihnă prevăzute de legislația în vigoare, suplimentar față de sancțiunea cu amenda prevăzută la alin. (1) se va aplica și sancțiunea imobilizării vehiculului până la îndeplinirea condițiilor de legalitate pentru continuarea transportului.

La data de 10-09-2009 Alin. (2) al art. 9 a fost modificat de pct. 6 al art. I din ORDONANȚĂ nr. 21 din 29 august 2009, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 599 din 31 august 2009.

(2¹) Odată cu aplicarea sancțiunii corespunzătoare contravențiilor prevăzute la [art. 8 alin. \(1\) lit. j\), k\) sau l\)](#) vehiculul va fi imobilizat de către personalul cu atribuții de control, în condiții de siguranță și securitate a transportului, și se procedează la imobilizarea vehiculului, prin ridicarea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare până la îndeplinirea condițiilor legale pentru continuarea transportului/deplasării.

La data de 03-02-2025 Articolul 9 , Capitolul III a fost completat de Punctul 3. , Articolul I din ORDONANȚA nr. 5 din 31 ianuarie 2025, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 93 din 31 ianuarie 2025

(2²) În cazul sancțiunilor aplicate persoanelor fizice sau juridice străine, dacă la momentul controlului nu sunt îndeplinite condițiile pentru continuarea transportului se procedează conform prevederilor art. 9 alin. (1) din Ordonanța Guvernului nr. 26/2011 privind înființarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 18/2012, cu modificările și completările ulterioare.

La data de 03-02-2025 Articolul 9 , Capitolul III a fost completat de Punctul 3. , Articolul I din ORDONANȚA nr. 5 din 31 ianuarie 2025, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 93 din 31 ianuarie 2025

(2³) În toate cazurile în care, din documentele prezentate la control de către conducătorul auto nu poate fi identificat/ identificată operatorul de transport rutier/întreprinderea, sancțiunea se aplică conducătorului auto.

La data de 03-02-2025 Articolul 9 , Capitolul III a fost completat de Punctul 3. , Articolul I din ORDONANȚA nr. 5 din 31 ianuarie 2025, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 93 din 31 ianuarie 2025

(3) Contravenientul poate achita, pe loc sau în termen de cel mult 48 de ore de la data încheierii procesului-verbal, ori, după caz, de la data comunicării acestuia, jumătate din minimul amenzii prevăzute la [alin. \(1\)](#), agentul constatatator făcând mențiune în procesul-verbal despre această posibilitate.

(4) Contravențiile prevăzute în prezenta ordonanță se constată și se sancționează, potrivit competențelor ce le revin, stabilite de legislația în vigoare, de către:

- a) personalul cu atribuții de control din cadrul Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier, în trafic și la sediul persoanei juridice;
- b) personalul cu atribuții de control din cadrul Inspecției Muncii, la sediul persoanei juridice;
- c) personalul cu atribuții de control din cadrul Ministerului Muncii, Familiei, Protecției Sociale și Persoanelor Vârstnice, la sediul persoanei juridice;
- d) polițiștii rutieri, în trafic.

La data de 02-01-2016 Alin. (4) al art. 9 a fost modificat de pct. 10 al art. I din LEGEA nr. 353 din 23 decembrie 2015 publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 980 din 30 decembrie 2015, care modifică pct. 6 al art. I din ORDONANȚA nr. 8 din 28 ianuarie 2015 publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 84 din 30 ianuarie 2015.

e) personalul cu atribuții de control din cadrul Registrului Auto Român, la sediul atelierelor autorizate pentru instalarea, repararea sau inspecția tahografelor ori a limitatoarelor de viteză.

La data de 03-01-2021 Alineatul (4) din Articolul 9 , Capitolul III a fost completat de Punctul 16, Articolul I din ORDONANȚA DE URGENȚĂ nr. 221 din 30 decembrie 2020, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 1329 din 31 decembrie 2020

Notă

Articolul III din ORDONANȚA DE URGENȚĂ nr. 221 din 30 decembrie 2020, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 1329 din 31 decembrie 2020 prevede:

Articolul III

(1) Ministerul Transporturilor și Infrastructurii notifică Comisiei Europene regimul sancțiunilor prevăzut în [Ordonanța 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, împreună cu metoda și criteriile alese la nivel național pentru evaluarea proporționalității.

(2) Personalul cu atribuții de control, prevăzut la [art. 9 alin. \(4\) din Ordonanța Guvernului nr. 37/2007](#), aprobată cu modificări prin [Legea nr. 371/2007](#), cu modificările și completările ulterioare, se asigură că prelucrarea datelor cu caracter personal în aplicarea [Regulamentului \(UE\) 2020/1054](#) se efectuează exclusiv în scopul verificării respectării acestui regulament și a [Regulamentelor \(CE\) nr. 561/2006](#), [\(CE\) nr. 1.071/2009](#), [\(CE\) nr. 1.072/2009](#) și [\(CE\) nr. 1.073/2009](#), a [Directivelor 2002/15/CE](#), [92/6/CEE](#) și [92/106/CEE](#) și, în măsura în care este vizată detașarea lucrătorilor în sectorul transportului rutier, a [Directivelor 96/71/CE](#), [2014/67/UE](#) și [\(UE\) 2020/1057](#).

(5) Deținătorul autovehiculului suportă costurile verificării de către atelierelor autorizate pentru instalarea, repararea sau inspecția tahografelor ori a limitatoarelor de viteză a integrității tahografului, ca urmare a solicitării inspectorilor din cadrul Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier, în cazul în care, în urma verificării, se constată că integritatea tahografului a fost afectată.

La data de 03-01-2021 Articolul 9 din Capitolul III a fost completat de Punctul 17, Articolul I din ORDONANȚA DE URGENȚĂ nr. 221 din 30 decembrie 2020, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 1329 din 31 decembrie 2020

(6) În cazul prevăzut la [alin. \(5\)](#), dacă în urma verificării nu se constată că integritatea tahografului a fost afectată, costurile verificării se suportă de către Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier.
La data de 03-01-2021 Articolul 9 din Capitolul III a fost completat de Punctul 17, Articolul I din ORDONANȚA DE URGENȚĂ nr. 221 din 30 decembrie 2020, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 1329 din 31 decembrie 2020

Articolul 10

Contravențiilor prevăzute la [art. 8](#) le sunt aplicabile dispozițiile Ordonanței Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, aprobată cu modificări și completări prin [Legea nr. 180/2002](#), cu modificările și completările ulterioare.

Articolul 10¹

În aplicarea prezentei ordonanțe, prevederile Legii nr. 677/2001 pentru protecția persoanelor cu privire la prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date, cu modificările și completările ulterioare, se aplică în mod corespunzător.

La data de 02-02-2015 Art. 10¹ a fost introdus de pct. 7 al art. I din ORDONANȚA nr. 8 din 28 ianuarie 2015, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 84 din 30 ianuarie 2015.

Capitolul IV Dispoziții finale și tranzitorii

Articolul 11

(1) În termen de cel mult 90 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe, Ministerul Transporturilor va aproba prin ordin al ministrului:

- a) norme tehnice privind eliberarea, înlocuirea, schimbarea și înnoirea cartelelor tahografice, precum și pentru descărcarea și stocarea datelor din tahografele digitale și cartelele tahografice;
- b) norme detaliate privind activitatea de control, prin care se va introduce și un sistem de evaluare a întreprinderilor/ operatorilor de transport rutier în ceea ce privește respectarea regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto, în funcție de numărul și de gravitatea contravențiilor constatate, precum și reguli detaliate privind modul de imobilizare a vehiculelor;
- c) Abrogată.

La data de 03-01-2021 Litera c) din Alineatul (1) , Articolul 11 , Capitolul IV a fost abrogată de Punctul 18, Articolul I din ORDONANȚA DE URGENȚĂ nr. 221 din 30 decembrie 2020, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 1329 din 31 decembrie 2020

(2) În termen de cel mult 90 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe, Ministerul Transporturilor va elabora și va supune spre aprobare Guvernului reglementări specifice privind organizarea timpului de muncă al lucrătorilor mobili în transportul rutier de mărfuri și persoane.

(3) Ministerul Transporturilor, prin Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A., va lua măsuri pentru ca la proiectarea și construcția drumurilor noi, precum și la reabilitarea sau modernizarea drumurilor existente, pe care le administrează, să se realizeze pe marginea acestora spații adecvate care să poată fi utilizate atât pentru punerea în aplicare a prevederilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto, cât și pentru desfășurarea activităților de control al respectării acestor prevederi.

(4) Prezenta ordonanță transpune prevederile [art. 1](#), [art. 2 alin. \(1\)](#), (3) și (4), [art. 3](#), [art. 4 alin. \(6\)](#), [art. 6 alin. \(1\)](#), art. 7 alin. (1), [art. 8 alin. \(1\)](#) și ale art. 16 alin. (1) din [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, publicată în Jurnalul Oficial L nr. 102 din 11 aprilie 2006, p. 35-44.

(5) Ministerul Transporturilor transmite autorităților competente din celelalte state membre ale Uniunii Europene informările prevăzute la art. 40 din Regulamentul (UE) nr. 165/2014, respectiv:

- a) prin Registrul Auto Român - R.A. - informațiile privitoare la montatori și ateliere;
- b) prin Coordonatorul național - informațiile privitoare la tipuri de practici de manipulare și orice sancțiune aplicată pentru astfel de încălcări.

La data de 02-02-2015 Alin. (5) al art. 11 a fost introdus de pct. 8 al art. I din ORDONANȚA nr. 8 din 28 ianuarie 2015, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 84 din 30 ianuarie 2015.

(6) Ministerul Transporturilor transmite Comisiei Europene, prin Registrul Auto Român - R.A., registrul mărcilor și datelor electronice de securitate utilizate, precum și informațiile necesare privind datele electronice de securitate utilizate, conform prevederilor art. 22 alin. (3) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014.

La data de 02-02-2015 Alin. (6) al art. 11 a fost introdus de pct. 8 al art. I din ORDONANȚA nr. 8 din 28 ianuarie 2015, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 84 din 30 ianuarie 2015.

Articolul 12

Prezenta ordonanță intră în vigoare în termen de 3 zile de la publicare, cu excepția [art. 8-10](#), care intră în vigoare în termen de 10 zile de la data publicării.

Articolul 13

Pe data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe se abrogă [Ordonanța Guvernului nr. 17/2002](#) privind stabilirea perioadelor de conducere și a perioadelor de odihnă ale conducătorilor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere și organizarea timpului de muncă al lucrătorilor mobili în transportul rutier de mărfuri și persoane, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 94 din 2 februarie 2002, aprobată cu modificări și completări prin [Legea nr. 466/2003](#), cu modificările și completările ulterioare.

PRIM-MINISTRU

CĂLIN POPESCU-TĂRICEANU

Contrasemnează:

Ministrul transporturilor,

Ludovic Orban

Ministrul internelor și reformei administrative,

Cristian David

Ministrul muncii, familiei și egalității de șanse,

Paul Păcuraru

Departamentul pentru Afaceri Europene,

Adrian Ciocănea

p. Ministrul economiei și finanțelor,

Doina-Elena Dascălu,

secretar de stat

București, 7 august 2007.

Nr. 37.