2025/2416

1.12.2025

# DECIZIA (UE) 2025/2416 A CONSILIULUI

## din 27 octombrie 2025

## privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul Comitetului specializat privind transportul rutier, constituit prin Acordul 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, cu privire la o listă a categoriilor, tipurilor și gradelor de gravitate ale încălcărilor grave care pot conduce la pierderea bunei reputații a unui operator de transport rutier de mărfuri

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 91, coroborat cu articolul 218 alineatul (9),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

întrucât:

(1) Acordul comercial și de cooperare dintre 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 comercial și de cooperare") a fost încheiat de Uniune prin Decizia (UE) 2021/689 a Consiliului [1] și a intrat în vigoare la 1 mai 2021.

(2) Articolul 6 din partea A secțiunea 1 din anexa 31 la Acordul comercial și de cooperare stabilește condiții detaliate referitoare la cerința privind buna reputație aplicabilă operatorilor de transport rutier de mărfuri. În special, la alineatele (2) și (3) de la articolul respectiv sunt stabilite condițiile în care încălcările din lista de la litera (b) a alineatului (1) de la articolul respectiv comise de un operator pot conduce la inițierea unei proceduri administrative de către autoritățile competente ale părții de stabilire și la pierderea bunei reputații. În plus, apendicele 31-A-1-1 la anexa 31 stabilește o listă de șapte încălcări care sunt cele mai grave. Atunci când unui operator i-a fost aplicată o sancțiune pentru una dintre aceste încălcări, autoritatea competentă a părții de stabilire efectuează și încheie o procedură administrativă.

(3) În temeiul articolului 6 alineatul (3) din partea A secțiunea 1 din anexa 31 la acordul respectiv, Comitetul specializat privind transportul rutier, constituit prin articolul 8 alineatul (1) litera (o) din acordul respectiv (denumit în continuare „Comitetul specializat privind transportul rutier"), este împuternicit să adopte o decizie privind lista categoriilor, tipurilor și gradelor de gravitate ale încălcărilor grave care, în plus față de cele prevăzute în apendicele 31-A-1-1, pot determina pierderea bunei reputații.

(4) O listă comună a încălcărilor Acordului comercial și de cooperare, ale dreptului Uniunii sau ale dreptului intern referitoare la aspectele enumerate la articolul 6 alineatul (1) litera (b) din partea A secțiunea 1 din anexa 31 la Acordul comercial și de cooperare poate îmbunătăți punerea în aplicare a Acordului comercial și de cooperare în sectorul transportului rutier de mărfuri. Prin urmare, Comitetul specializat privind transportul rutier ar trebui să adopte o decizie privind o astfel de listă în temeiul articolului 6 alineatul (3) din partea A secțiunea 1 din anexa 31 la Acordul comercial și de cooperare.

(5) Este necesar să se stabilească poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul Comitetului specializat privind transportul rutier, întrucât actul avut în vedere va fi obligatoriu pentru Uniune.

[1] Decizia (UE) 2021/689 a Consiliului din 29 aprilie 2021 privind încheierea, în numele Uniunii, a Acordului comercial și de cooperare dintre 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, și a Acordului dintre Uniunea Europeană și Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord privind procedurile de securitate pentru schimbul de informații clasificate și protecția acestora (JO L 149, 30.4.2021, p. 2, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2021/689/oj).

(6) Ar putea fi necesară modificarea cadrelor juridice naționale în vederea adaptării lor la introducerea încălcărilor grave suplimentare cuprinse în proiectul de decizie a Comitetului specializat privind transportul rutier, atașat la prezenta decizie. În plus, pentru a li se permite ambelor părți să convină și să stabilească modalitățile de schimb de informații referitoare la încălcările grave comise pe teritoriul părții, alta decât partea de stabilire, în conformitate cu articolul 14 alineatul (5) din partea A secțiunea 1 din anexa 31 la Acordul comercial și de cooperare, este oportun să se stabilească data aplicării actului avut în vedere. Prin urmare, decizia Comitetului specializat privind transportul rutier ar trebui să se aplice de la 1 decembrie 2025.

(7) Prin urmare, poziția Uniunii în cadrul Comitetului specializat privind transportul rutier ar trebui să se bazeze pe proiectul de decizie a comitetului respectiv atașat la prezenta decizie,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

*Articolul 1*

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul Comitetului specializat privind transportul rutier, constituit în temeiul articolului 8 alineatul (1) litera (o) din Acordul 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 „Comitetul specializat privind transportul rutier”), cu privire la o listă a categoriilor, tipurilor și gradelor de gravitate ale încălcărilor grave care pot conduce la pierderea bunei reputații a unui operator de transport rutier de mărfuri este stabilită în proiectul de decizie a Comitetului specializat privind transportul rutier atașat la prezenta decizie.

*Articolul 2*

Prezenta decizie intră în vigoare la data adoptării.

Adoptată la Luxemburg, 27 octombrie 2025.

*Pentru Consiliu*

*Președintele*

J. JENSEN

PROIECT

# DECIZIA NR. …/2025 A COMITETULUI SPECIALIZAT PRIVIND TRANSPORTUL RUTIER CONSTITUIT PRIN ACORDUL COMERCIAL ȘI DE COOPERARE DINTRE 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

**din …**

## privind o listă a categoriilor, tipurilor și gradelor de gravitate ale încălcărilor grave care pot conduce la pierderea bunei reputații a unui operator de transport rutier de mărfuri

COMITETUL SPECIALIZAT PRIVIND TRANSPORTUL RUTIER,

având în vedere Acordul comercial și de cooperare dintre 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 [1] (denumit în continuare „Acordul comercial și de cooperare"), în special articolul 468 alineatul (5) din acordul respectiv și articolul 6 alineatul (3) din partea A secțiunea 1 din anexa 31 la acesta,

întrucât:

(1) Articolul 463 alineatul (1) din Acordul comercial și de cooperare prevede că operatorii de transport rutier de mărfuri care efectuează o deplasare menționată la articolul 462 din Acordul comercial și de cooperare trebuie să dețină o licență valabilă eliberată în conformitate cu articolul 463 alineatul (2) din Acordul comercial și de cooperare. Articolul 3 litera (b) din partea A secțiunea 1 din anexa 31 la Acordul comercial și de cooperare prevede că un operator de transport rutier de mărfuri trebuie să aibă o bună reputație, astfel cum se prevede la articolul 6 din partea A secțiunea 1 din anexa 31 la Acordul comercial și de cooperare.

(2) Articolul 6 din partea A secțiunea 1 din anexa 31 la Acordul comercial și de cooperare stabilește condiții detaliate referitoare la cerința privind buna reputație a unui operator de transport rutier de mărfuri. În special, la alineatele (2) și (3) de la articolul respectiv sunt stabilite condițiile în care încălcările din lista de la alineatul (1) litera (b) comise de un operator pot conduce la inițierea unei proceduri administrative de către autoritățile competente ale părții de stabilire și la pierderea bunei reputații. În plus, apendicele 31-A-1-1 la anexa 31 stabilește o listă cu cele mai grave șapte încălcări care trebuie să atragă după sine inițierea unei proceduri administrative de către autoritatea competentă a părții de stabilire.

(3) O listă comună a încălcărilor Acordului comercial și de cooperare, ale dreptului Uniunii sau ale dreptului intern referitoare la aspectele enumerate la articolul 6 alineatul (1) din partea A secțiunea 1 din anexa 31 la Acordul comercial și de cooperare poate îmbunătăți punerea în aplicare a Acordului comercial și de cooperare în sectorul transportului rutier de mărfuri. Așadar, o listă a categoriilor, a tipurilor și a gradelor de gravitate ale încălcărilor grave care, în plus față de cele stabilite în apendicele 31-A-1-1 la anexa 31 la Acordul comercial și de cooperare, pot conduce la pierderea bunei reputații ar trebui să fie adoptată printr-o decizie a Comitetului specializat privind transportul rutier, în temeiul articolului 6 alineatul (3) din partea A secțiunea 1 din anexa 31 la Acordul comercial și de cooperare.

(4) Ar putea fi necesară modificarea cadrelor juridice naționale în vederea adaptării lor la introducerea încălcărilor grave suplimentare cuprinse în prezenta decizie. În plus, pentru a li se permite ambelor părți să convină și să stabilească modalitățile de schimb de informații referitoare la încălcările grave comise pe teritoriul celeilalte părți decât partea de stabilire, în conformitate cu articolul 14 alineatul (5) din partea A secțiunea 1 din anexa 31 la Acordul comercial și de cooperare, este oportun să se stabilească data aplicării prezentei decizii. Prin urmare, prezenta decizie ar trebui să se aplice de la 1 decembrie 2025,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

[1] JO UE L 149, 30.4.2021, p. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2021/689(1)/oj.

*Articolul 1*

**Categoriile, tipurile și gradele de gravitate ale încălcărilor**

Prezenta decizie stabilește lista categoriilor, a tipurilor și a gradelor de gravitate ale încălcărilor grave ale normelor Acordului comercial și de cooperare din domeniul transportului rutier de mărfuri care, astfel cum se prevede în anexele la prezenta decizie, în plus față de cele stabilite în apendicele 31-A-1-1 la anexa 31 la Acordul comercial și de cooperare, pot conduce la pierderea bunei reputații a unui operator de transport rutier de mărfuri.

*Articolul 2*

**Intrare în vigoare și aplicare**

Prezenta decizie intră în vigoare la data adoptării.

Se aplică de la 1 decembrie 2025.

Adoptată la …, …

*Pentru Comitetul specializat privind transportul rutier*

*Copreședinții*

*ANEXA I*

Următoarele tabele conțin categoriile și tipurile de încălcări grave ale anexei 31 la Acordul comercial și de cooperare, împărțite în trei categorii de gravitate, în funcție de potențialul lor de a genera un risc de decese sau de prejudicii grave și/sau de a denatura concurența de pe piața transportului rutier: cea mai gravă încălcare (CMGI), încălcare foarte gravă (IFG) și încălcare gravă (IG).

1. Grupe de încălcări ale secțiunii 2 din partea B din anexa 31 la Acordul comercial și de cooperare, cu excepția cazului în care se prevede altfel

| | TEMEI JURIDIC | TIP DE ÎNCĂLCARE | | NIVEL DE GRAVITATE | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | CMGI | IFG | IG |
| | | Perioadele de conducere | | | | |
| 1. | Articolul 4 alineatul (1) și apendicele 31-A-1-1 | Depășirea perioadei de conducere zilnice de 9h dacă posibilitatea de prelungire la 10h nu este permisă | 10h ≤ … < 11h | | | X |
| 2. | | | 11h ≤ … | | X | |
| 3. | | Depășirea perioadei de conducere zilnice de 9h cu 50 % sau mai mult | 13h30 ≤ … | X | | |
| 4. | | Depășirea perioadei de conducere zilnice prelungite de 10h, dacă este permisă prelungirea | 11h ≤ … < 12h | | | X |
| 5. | | | 12h ≤ … | | X | |
| 6. | | Depășirea perioadei de conducere zilnice de 10h cu 50 % sau mai mult | 15h ≤ … | X | | |
| 7. | Articolul 4 alineatul (2) și apendicele 31-A-1-1 | Depășirea perioadei de conducere săptămânale | 60h ≤ … < 65h | | | X |
| 8. | | | 65h ≤ … < 70h | | X | |
| 9. | | Depășirea perioadei de conducere săptămânale cu 25 % sau mai mult | 70h ≤ … | X | | |
| 10. | Articolul 4 alineatul (3) și apendicele 31-A-1-1 | Depășirea perioadei maxime totale de conducere în 2 săptămâni consecutive | 100h ≤ … < 105h | | | X |
| 11. | | | 105h ≤ … < 112h30 | | X | |
| 12. | | Depășirea perioadei maxime totale de conducere în 2 săptămâni consecutive cu 25 % sau mai mult | 112h30 ≤ … | X | | |
| | | Pauze | | | | |
| 13. | Articolul 5 | Depășirea perioadei neîntrerupte de conducere de 4,5 ore înainte de a face o pauză | 5h ≤ … < 6h | | | X |
| 14. | | | 6h ≤ … | | X | |

| | TEMEI JURIDIC | TIP DE ÎNCĂLCARE | | NIVEL DE GRAVITATE | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | CMGI | IFG | IG |
| | | Perioade de repaus | | | | |
| 15. | Articolul 6 alineatul (2) | Perioadă de repaus zilnic insuficientă, de mai puțin de 11 ore, dacă perioada redusă de repaus zilnic nu este permisă | 8h30 ≤ … < 10h | | | X |
| 16. | | | … < 8h30 | | X | |
| 17. | | Perioadă de repaus zilnic redusă insuficientă, de mai puțin de 9h, dacă reducerea este permisă | 7h ≤ … < 8h | | | X |
| 18. | | | … < 7h | | X | |
| 19. | | Perioadă de repaus zilnic împărțită, insuficientă, de mai puțin de 3h + 9h | 3h + [7h ≤ … < 8h] | | | X |
| 20. | | | 3h + [… < 7h] | | X | |
| 21. | Articolul 6 alineatul (5) | Perioadă de repaus zilnic insuficientă, de mai puțin de 9h, pentru conducere în echipaj | 7h ≤ … < 8h | | | X |
| 22. | | | … < 7h | | X | |
| 23. | Articolul 6 alineatul (6) | Perioadă de repaus săptămânal redusă insuficientă, de mai puțin de 24h | 20h ≤ … < 22h | | | X |
| 24. | | | … < 20h | | X | |
| 25. | | Perioadă de repaus săptămânal insuficientă, de mai puțin de 45h, dacă perioada de repaus săptămânal redusă nu este permisă | 36h ≤ … < 42h | | | X |
| 26. | | | … < 36h | | X | |
| 27. | | Depășirea a 6 perioade consecutive de 24 de ore după perioada de repaus săptămânal precedentă | 3h ≤ … < 12h | | | X |
| 28. | | | 12h ≤ … | | X | |
| 29. | Articolul 6 alineatul (7) | Nicio perioadă de repaus compensatorie pentru două perioade de repaus săptămânal reduse consecutive | | | X | |
| 30. | Articolul 6 alineatul (9) | Perioadă de repaus săptămânal normală sau orice perioadă de repaus săptămânal de peste 45 de ore efectuată la bordul unui vehicul | | | X | |
| 31. | | Angajatorul nu acoperă costurile de cazare în afara vehiculului | | | | X |
| | | Organizarea activității | | | | |
| 32. | Articolul 6 alineatul (10) | Întreprinderea de transport nu organizează activitatea conducătorilor auto în așa fel încât aceștia să se poată întoarce la centrul operațional al angajatorului sau la locurile de reședință respective ale conducătorilor auto | | | X | |
| 33. | Articolul 7 alineatul (1) | Legătură între remunerație și distanța parcursă, viteza de livrare și/sau cantitatea de mărfuri transportată | | | X | |
| 34. | Articolul 7 alineatul (2) | Lipsește organizarea activității conducătorului auto sau aceasta este deficientă, conducătorul auto nu a primit instrucțiuni care să îi permită să respecte legislația sau acestea sunt inadecvate | | | X | |

2. Grupe de încălcări ale secțiunii 4 din partea B și ale secțiunii 2 din partea C din anexa 31 la Acordul comercial și de cooperare

| | TEMEI JURIDIC | TIP DE ÎNCĂLCARE | NIVEL DE GRAVITATE | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | CMGI | IFG | IG |
| | | Instalarea tahografului | | | |
| 1. | Partea C secțiunea 2 articolele 3 și 5 și apendicele 31-A-1-1 | Nu este instalat și utilizat un tahograf cu omologare de tip | X | | |
| | | Utilizarea tahografului, a cardului de conducător auto sau a foii de înregistrare | | | |
| 2. | Partea C secțiunea 2 articolul 6 alineatul (1) | Utilizarea unui tahograf care nu a fost inspectat de un atelier aprobat | | X | |
| 3. | Partea B secțiunea 4 articolul 3 și apendicele 31-A-1-1 | Deținerea și/sau utilizarea de către conducătorul auto a mai mult de un singur card de conducător auto propriu | | X | |
| 4. | | Conducerea cu un card de conducător auto care a fost falsificat (*considerată a fi conducere fără card de conducător auto*) | X | | |
| 5. | | Conducerea cu un card de conducător auto fără a fi titularul acestuia (*considerată a fi conducere fără card de conducător auto*) | X | | |
| 6. | | Conducerea cu un card de conducător auto care a fost obținut pe baza unor declarații false și/sau documente falsificate (*considerată a fi conducere fără card de conducător auto*) | X | | |
| 7. | Partea B secțiunea 4 articolul 7 alineatul (1) și Partea C secțiunea 2 articolul 15 alineatul (1). | Funcționarea incorectă a tahografului *(de exemplu: tahograful nu a fost controlat, calibrat și sigilat corespunzător)* | | X | |
| 8. | | Utilizarea improprie a tahografului *(de exemplu: utilizare abuzivă deliberată, voluntară sau impusă, lipsa instrucțiunilor privind utilizarea corectă etc.)* | | X | |
| 9. | Partea B secțiunea 4 articolul 7 alineatul (2) și apendicele 31-A-1-1 | Existența la bordul vehiculului și/sau utilizarea unui echipament fraudulos capabil să modifice înregistrările tahografului | X | | |
| 10. | | Falsificarea, disimularea, ștergerea sau distrugerea datelor înregistrate pe foile de înregistrare sau stocate pe tahograf și/sau pe cardul conducătorului auto și descărcate de pe acestea | X | | |
| 11. | Partea C secțiunea 2 articolul 15 alineatul (2) | Întreprinderea nu ține evidența foilor de înregistrare, a documentelor imprimate și a datelor descărcate | | X | |
| 12. | | Datele înregistrate și stocate nu sunt disponibile timp de cel puțin un an | | X | |

| | TEMEI JURIDIC | TIP DE ÎNCĂLCARE | NIVEL DE GRAVITATE | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | CMGI | IFG | IG |
| 13. | Partea B secțiunea 4 articolul 6 alineatul (1) | Utilizarea incorectă a foilor de înregistrare/cardului de conducător auto | | X | |
| 14. | | Retragerea neautorizată a foilor de înregistrare sau a cardului de conducător auto, care are un impact asupra înregistrării datelor relevante | | X | |
| 15. | | Utilizarea foii de înregistrare sau a cardului de conducător auto pentru acoperirea unei perioade mai lungi decât cea prevăzută și pierderea datelor | | X | |
| 16. | Partea B secțiunea 4 articolul 6 alineatul (2) | Utilizarea unor foi de înregistrare sau a unui card de conducător auto murdare ori deteriorate, cu datele ilizibile | | X | |
| 17. | Partea B secțiunea 4 articolul 6 alineatul (3) | Neutilizarea introducerii manuale când acest lucru este necesar | | X | |
| 18. | Partea B secțiunea 4 articolul 6 alineatul (4) | Nu se utilizează foaia de înregistrare corectă sau cardul de conducător auto nu se află în deschiderea corectă a tahografului (conducere în echipaj) | | | X |
| 19. | Partea B secțiunea 4 articolul 6 alineatul (5) | Utilizarea incorectă a funcției de selecție a activităților | | X | |
| | | Punerea la dispoziție a informațiilor | | | |
| 20. | Partea B secțiunea 4 articolul 6 alineatul (5) litera (b) punctul (v) | Utilizarea incorectă sau neutilizarea semnului pentru feribot/tren | | | X |
| 21. | Partea B secțiunea 4 articolul 6 alineatul (6) | Informațiile obligatorii nu sunt înscrise în foaia de înregistrare | | X | |
| 22. | Partea B secțiunea 4 articolul 6 alineatul (7) | Înregistrările nu arată simbolurile țărilor ale căror frontiere au fost traversate de conducătorul auto în timpul perioadei de lucru zilnice | | | X |
| 23. | Partea B secțiunea 4 articolul 6 alineatul (7) | Înregistrările nu arată simbolurile țărilor în care a început și s-a încheiat perioada de lucru zilnică a conducătorului auto | | | X |
| 24. | Partea B secțiunea 4 articolul 10 | Refuzarea controlului | | X | |
| 25. | | Incapacitatea de a prezenta înregistrările manuale și documentele imprimate din ziua curentă și din ultimele 56 de zile | | X | |
| 26. | | Incapacitatea de a prezenta cardul de conducător auto, în cazul în care conducătorul auto deține unul | | X | |
| | | Funcționarea defectuoasă | | | |
| 27. | Partea C secțiunea 2 articolul 16 alineatul (1) și articolul 5 alineatul (1) | Reparația tahografului nu este efectuată de un montator sau de un atelier aprobat | | X | |

| | TEMEI JURIDIC | TIP DE ÎNCĂLCARE | NIVEL DE GRAVITATE | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | CMGI | IFG | IG |
| 28. | Partea B secțiunea 4 articolul 11 | Conducătorul auto nu marchează toate informațiile necesare pentru perioadele de timp care nu mai sunt înregistrate atunci când tahograful este în pană sau funcționează defectuos | | X | |

3. Grupe de încălcări ale secțiunii 3 din partea B din anexa 31 la Acordul comercial și de cooperare

| | TEMEI JURIDIC | TIP DE ÎNCĂLCARE | | NIVEL DE GRAVITATE | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | CMGI | IFG | IG |
| | | Timpul de lucru maxim săptămânal | | | | |
| 1. | Articolul 3 | Depășirea timpului de lucru maxim săptămânal de 48h, dacă posibilitățile de prelungire la 60h sunt deja epuizate | 56h ≤ … 60h | | | X |
| 2. | | | 60h ≤ … | | X | |
| 3. | | Depășirea timpului de lucru maxim săptămânal de 60 de ore, dacă nu s-a acordat nicio derogare în temeiul articolului 7 | 65 ≤ … < 70h | | | X |
| 4. | | | 70h ≤ … | | X | |
| | | Pauze | | | | |
| 5. | Articolul 4 | Pauze obligatorii insuficiente făcute atunci când timpul de lucru este de 6-9 ore | 10 < … ≤ 20 min | | | X |
| 6. | | | … ≤ 10 min | | X | |
| 7. | | Pauze obligatorii insuficiente făcute atunci când timpul de lucru este de peste 9 ore | 20 < … ≤ 30 min | | | X |
| 8. | | | … ≤ 20 min | | X | |
| | | Munca pe timp de noapte | | | | |
| 9. | Articolul 6 | Timpul de lucru zilnic pentru fiecare 24 de ore, atunci când se prestează muncă pe timp de noapte, dacă nu s-a acordat nicio derogare de la articolul 7 | 11h ≤ … < 13h | | | X |
| 10. | | | 13h ≤ … | | X | |
| | | Evidențe | | | | |
| 11. | Articolul 8 | Falsificarea de către angajatori a înregistrărilor privind timpul de lucru sau refuzul de a prezenta înregistrările agentului de control | | | X | |
| 12. | | Falsificarea înregistrărilor de către conducătorii auto angajați sau care desfășoară o activitate independentă sau refuzul de a prezenta înregistrările agentului de control | | | X | |

4. Grupe de încălcări ale secțiunii 1 din partea C din anexa 31 la Acordul comercial și de cooperare

| | TEMEI JURIDIC | TIP DE ÎNCĂLCARE | | NIVEL DE GRAVITATE | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | CMGI | IFG | IG |
| | | Greutate | | | | |
| 1. | Articolul 1 și apendicele 31-A-1-1 | Depășirea masei maxime admisibile în cazul vehiculelor din categoria N3 | 5 % ≤ … < 10 % | | | X |
| 2. | | | 10 % ≤ … < 20 % | | X | |
| 3. | | | 20 % ≤ … | X | | |
| 4. | | Depășirea masei maxime admisibile în cazul vehiculelor din categoria N2 | 5 % ≤ … < 15 % | | | X |
| 5. | | | 15 % ≤ … < 25 % | | X | |
| 6. | | | 25 % ≤ … | X | | |
| | | Lungime | | | | |
| 7. | Articolul 1 | Depășirea lungimii maxime admisibile | 2 % < … < 20 % | | | X |
| 8. | | | 20 % ≤ … | | X | |
| | | Lățime | | | | |
| 9. | Articolul 1 | Depășirea lățimii maxime admisibile | 2,65 ≤ … < 3,10 metri | | | X |
| 10. | | | 3,10 metri ≤ … | | X | |

5. Grupe de încălcări ale normelor privind controlul tehnic în trafic

| | TEMEI JURIDIC | TIP DE ÎNCĂLCARE | NIVEL DE GRAVITATE | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | CMGI | IFG | IG |
| | | Inspecția tehnică | | | |
| 1. | Anexa 31 partea A secțiunea 1 articolul 6 alineatul (1) litera (b) punctul (iv) și apendicele 31-A-1-1 | Conducere fără dovada valabilă a efectuării inspecției tehnice prevăzute de legislația UE și a UK | X | | |
| 2. | | Nemenținerea unui vehicul într-o stare de siguranță și de conformitate cu normele tehnice aferente circulației pe drumurile publice, conducând la deficiențe foarte grave ale sistemului de frânare, ale sistemului de direcție, ale jantelor/anvelopelor, ale suspensiilor sau ale șasiului sau ale altor echipamente, care ar crea un risc atât de imediat pentru siguranța rutieră încât determină o decizie de imobilizare a vehiculului | X | | |

6. Grupe de încălcări ale normelor privind dispozitivele limitatoare de viteză

| | TEMEI JURIDIC | TIP DE ÎNCĂLCARE | NIVEL DE GRAVITATE | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | CMGI | IFG | IG |
| 1. | Anexa 31 partea A secțiunea 1 articolul 6 alineatul (1) litera (b) punctul (vii) | Dispozitivul limitator de viteză nu este montat | X | | |
| 2. | | Dispozitivul limitator de viteză nu corespunde cerințelor tehnice aplicabile | | X | |
| 3. | | Dispozitivul limitator de viteză nu este montat de un atelier autorizat | | | X |
| 4. | | Deținerea și/sau utilizarea unui echipament fraudulos capabil să falsifice datele dispozitivului limitator de viteză și/sau utilizarea unui limitator de viteză fraudulos | X | | |

7. Grupe de încălcări ale secțiunii 1 din partea B din anexa 31 la Acordul comercial și de cooperare

| | TEMEI JURIDIC | TIP DE ÎNCĂLCARE | NIVEL DE GRAVITATE | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | CMGI | IFG | IG |
| | | Formarea profesională și permisul de conducere | | | |
| 1. | Articolul 3 | Transportul de mărfuri sau de pasageri fără calificarea inițială obligatorie și/sau fără formarea periodică obligatorie | | X | |
| 2. | Articolul 9 și apendicele 31-B-1-2 | Conducătorul auto nu poate să prezinte o carte de calificare sau un permis de conducere cu marcajul prevăzut de legislația națională (de exemplu: pierdut, uitat, deteriorat, ilizibil) | | | X |

8. Grupe de încălcări ale cerințelor privind permisele de conducere

| | TEMEI JURIDIC | TIP DE ÎNCĂLCARE | NIVEL DE GRAVITATE | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | CMGI | IFG | IG |
| 1. | Anexa 31 partea A secțiunea 1 articolul 6 alineatul (1) litera (b) punctul (viii) și apendicele 31-A-1-1 | Transportul de mărfuri fără a deține un permis de conducere valabil | X | | |
| 2. | | Utilizarea unui permis de conducere deteriorat sau ilizibil sau care nu respectă modelul comun | | | X |

9. Grupe de încălcări ale normelor privind transportul rutier de mărfuri periculoase

| | TEMEI JURIDIC | TIP DE ÎNCĂLCARE | NIVEL DE GRAVITATE | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | CMGI | IFG | IG |
| 1. | Anexa 31 partea A secțiunea 1 articolul 6 alineatul (1) litera (b) punctul (vi) și apendicele 31-A-1-1 | Transportul mărfurilor periculoase interzise la transport | X | | |
| 2. | | Transportul mărfurilor periculoase în condiții de izolare interzise sau neaprobate, punând astfel în pericol viețile sau mediul într-o asemenea măsură încât acest fapt determină o decizie de imobilizare a vehiculului | X | | |
| 3. | | Transportul mărfurilor periculoase fără identificarea acestora ca mărfuri periculoase marcată pe vehicul, punând astfel în pericol viețile sau mediul într-o asemenea măsură încât acest fapt determină o decizie de imobilizare a vehiculului | X | | |
| 4. | | Scurgerea de substanțe periculoase | | X | |
| 5. | | Transportul în vrac într-un container care nu este în bună stare din punct de vedere structural | | X | |
| 6. | | Transportul cu un vehicul fără certificat de omologare adecvat | | X | |
| 7. | | Vehiculul nu mai corespunde normelor de omologare și prezintă un pericol imediat | | X | |
| 8. | | Nerespectarea normelor care reglementează fixarea și stivuirea încărcăturii | | X | |
| 9. | | Nerespectarea normelor care reglementează încărcarea mixtă a ambalajelor | | X | |
| 10. | | Nerespectarea dispozițiilor care limitează cantitățile transportate cu o unitate de transport, inclusiv limitele admise de umplere a cisternelor sau a ambalajelor | | X | |
| 11. | | Absența informațiilor referitoare la substanța transportată care să permită determinarea nivelului de gravitate a încălcării (*de exemplu, numărul ONU, denumirea corespunzătoare a încărcăturii, grupa de ambalare*) | | X | |
| 12. | | Conducătorul auto nu deține un certificat de formare profesională valabil | | X | |
| 13. | | Utilizarea focului sau a unei lămpi neprotejate | | X | |
| 14. | | Nerespectarea interdicției de a fuma | | X | |

| | TEMEI JURIDIC | TIP DE ÎNCĂLCARE | NIVEL DE GRAVITATE | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | CMGI | IFG | IG |
| 15. | | Supravegherea sau parcarea necorespunzătoare a vehiculului | | | X |
| 16. | | Unitatea de transport include mai mult de o remorcă/semiremorcă | | | X |
| 17. | | Vehiculul nu mai corespunde normelor de omologare, dar nu prezintă un pericol imediat | | | X |
| 18. | | La bordul vehiculului nu există extinctoare funcționale conform cerințelor | | | X |
| 19. | | La bordul vehiculului nu există echipamentele prevăzute în ADR sau în instrucțiunile scrise | | | X |
| 20. | | Transportul de mărfuri în ambalaje, IBC-uri sau ambalaje mari deteriorate sau de ambalaje goale, necurățate și deteriorate | | | X |
| 21. | | Transportul de mărfuri ambalate într-un container care nu este în bună stare din punct de vedere structural | | | X |
| 22. | | Cisternele/containerele cisternă (inclusiv cele goale și necurățate) nu au fost închise în mod corespunzător | | | X |
| 23. | | Etichetarea, marcarea sau placardarea incorectă a vehiculului și/sau a containerului | | | X |
| 24. | | Lipsa instrucțiunilor scrise în conformitate cu ADR sau instrucțiuni scrise care nu corespund mărfurilor transportate | | | X |

10. Grupe de încălcări ale părții a doua rubrica a treia titlul I din Acordul comercial și de cooperare, cu excepția cazului în care se prevede altfel

| | TEMEI JURIDIC | TIP DE ÎNCĂLCARE | NIVEL DE GRAVITATE | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | CMGI | IFG | IG |
| | | Licența | | | |
| 1. | Articolul 463 alineatul (1) și apendicele 31-A-1-1 | Transportul de mărfuri fără a deține o licență valabilă (și anume: licența este inexistentă, falsificată, retrasă, expirată etc.) | X | | |
| 2. | Articolul 463 alineatul (3) | Întreprinderea de transport sau conducătorul auto nu pot prezenta agentului de control o licență valabilă sau o copie conformă valabilă a licenței (și anume: licența sau copia conformă a licenței este pierdută, uitată, deteriorată etc.) | | X | |

| | TEMEI JURIDIC | TIP DE ÎNCĂLCARE | NIVEL DE GRAVITATE | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | CMGI | IFG | IG |
| | | Atestatul de conducător auto | | | |
| 3. | Anexa 31 partea A secțiunea 1 articolul 6 alineatul (1) litera (b) punctul (v) | Transportul de mărfuri fără deținerea unui atestat de conducător auto valabil (și anume atestatul de conducător auto este inexistent, falsificat, retras, expirat etc.) | | X | |
| 4. | Anexa 31 partea A secțiunea 1 articolul6 alineatul (1) litera (b) punctul (v) | Conducătorul auto sau întreprinderea de transport rutier nu pot prezenta agentului de control un atestat de conducător auto valabil sau o copie conformă valabilă a atestatului de conducător auto [și anume atestatul de conducător auto sau copia conformă a atestatului de conducător auto este pierdut(ă), uitat(ă), deteriorat (ă) etc.] | | | X |
| | | Operațiuni de transport specifice permise în temeiul Acordului comercial și de cooperare | | | |
| 5. | Articolul 462 alineatele (3)-(7) | Efectuarea unei operațiuni de cabotaj sau a altor operațiuni de transport care nu respectă actele cu putere de lege și actele administrative, inclusiv limitările numărului de curse, în vigoare în partea gazdă | | X | |

11. Grupe de încălcări ale normelor privind transportul animalelor

| | TEMEI JURIDIC | TIP DE ÎNCĂLCARE | NIVEL DE GRAVITATE | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | CMGI | IFG | IG |
| 1. | Anexa 31 partea A secțiunea 1 articolul 6 alineatul (1) litera (b) punctul (x) | Pereții despărțitori nu sunt suficient de solizi pentru a suporta greutatea animalelor | | X | |
| 2. | | Utilizarea de rampe de încărcare sau de descărcare care au suprafețe alunecoase, care nu au protecții laterale sau care sunt prea înclinate | | | X |
| 3. | | Utilizarea de platforme-ascensor sau de pardoseli superioare care nu sunt dotate cu bariere de siguranță pentru a preveni căderea sau evadarea animalelor în timpul operațiunilor de încărcare și descărcare | | | X |
| 4. | | Mijloace de transport care nu sunt aprobate pentru distanțe lungi sau care nu sunt aprobate pentru tipul de animale transportate | | | X |
| 5. | | Transportul fără documentația necesară, fără jurnalul de călătorie sau fără autorizația transportatorului sau fără certificatul de competență profesională valabile | | | X |

12. Grupe de încălcări ale legilor aplicabile obligațiilor contractuale

| | TEMEI JURIDIC | TIP DE ÎNCĂLCARE | NIVEL DE GRAVITATE | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | CMGI | IFG | IG |
| 1. | Anexa 31 partea A secțiunea 1 articolul 6 alineatul (1) litera (b) punctul (xii) | Încălcarea legii aplicabile obligațiilor contractuale | | X | |

13. Grupe de încălcări ale secțiunii 2 din partea A din anexa 31 la Acordul comercial și de cooperare

| | TEMEI JURIDIC | TIP DE ÎNCĂLCARE | NIVEL DE GRAVITATE | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | CMGI | IFG | IG |
| 1. | Articolul 6 alineatul (1) litera (a) | Informații incomplete privind declarația de detașare | | | X |
| 2. | | Nedepunerea unei declarații de detașare în țara ([1]) în care este detașat conducătorul auto cel târziu la data începerii detașării | | X | |
| 3. | Articolul 6 alineatul (1) litera (b) | Declarație de detașare pentru conducătorii auto falsificată | | X | |
| 4. | | Imposibilitatea conducătorului auto de a prezenta o declarație de detașare valabilă | | X | |
| 5. | | Nepunerea la dispoziția conducătorului auto a unei declarații de detașare valabile | | X | |
| 6. | Articolul 6 alineatul (1) al doilea paragraf | Neprezentarea documentelor solicitate către țara ([1]) gazdă în termen de opt săptămâni de la data solicitării. Articolul 6 alineatul (1) litera (c) specifică tipurile de documente care trebuie prezentate | | X | |
| 7. | Articolul 6 alineatul (4) | Nerespectarea de către operator a obligației de a actualiza declarațiile de detașare în interfața publică conectată la IMI | | | X |

([1]) Țara înseamnă un stat membru al Uniunii Europene, pentru Uniunea Europeană, și Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, pentru Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord.

*ANEXA II*

Gradele de gravitate ale încălcărilor grave

1. Gradele de gravitate ale încălcărilor sunt grave („IG”), foarte grave („IFG”) și cele mai grave („CMGI”).

2. Încălcările grave și foarte grave, atunci când sunt comise în mod repetat de către același operator, trebuie considerate ca fiind mai grave de către autoritatea competentă a părții de stabilire. La calcularea frecvenței de apariție a încălcărilor repetate, autoritățile competente ale părții respective țin seama de următorii factori:

   — gravitatea încălcării (IG sau IFG);

   — perioada (cel puțin un an de la data unui control);

   — numărul de vehicule utilizate pentru activitățile de transport gestionate de managerul de transport (în medie pe an).

3. Luând în considerare potențialul de creare a unui risc pentru siguranța rutieră, frecvența maximă a încălcărilor grave dincolo de care acestea sunt considerate ca fiind mai grave se stabilește după cum urmează:

   — 3 IG/conducător auto/an = 1 IFG;

   — 3 IFG/conducător auto/an = lansarea procedurii naționale privind buna reputație.

4. Numărul de încălcări per vehicul pe an este o cifră medie calculată prin împărțirea numărului total al încălcărilor cu același nivel de gravitate (IG sau IFG) la numărul mediu de vehicule utilizate în cursul anului. Formula pentru determinarea frecvenței prevede un prag maxim pentru apariția încălcărilor grave, dincolo de care acestea sunt considerate mai grave. Autoritățile competente ale părților pot stabili praguri mai stricte dacă acest lucru este avut în vedere în cadrul procedurilor lor administrative naționale de evaluare a bunei reputații.