Acest document are doar scop informativ și nu produce efecte juridice. Instituțiile Uniunii nu își asumă răspunderea pentru conținutul său. Versiunile autentice ale actelor relevante, inclusiv preambulul acestora, sunt cele publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene și disponibile pe site-ul EUR-Lex. Aceste texte oficiale pot fi consultate accesând linkurile integrate în prezentul document.

►B

REGULAMENTUL (UE) 2016/403 AL COMISIEI

din 18 martie 2016

de completare a Regulamentului (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește clasificarea încălcărilor grave ale normelor Uniunii, care pot determina pierderea de către un operator de transport rutier a bunei reputații și de modificare a anexei III la Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului

(Text cu relevanță pentru SEE)

(JO L 74, 19.3.2016, p. 8)

Astfel cum a fost modificat prin:

		Jurnalul Oficial		
		NR.	Pagina	Data
►M1	Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/694 al Comisiei din 2 mai 2022	L 129	22	3.5.2022

▼B

REGULAMENTUL (UE) 2016/403 AL COMISIEI

din 18 martie 2016

de completare a Regulamentului (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește clasificarea încălcărilor grave ale normelor Uniunii, care pot determina pierderea de către un operator de transport rutier a bunei reputații și de modificare a anexei III la Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului

(Text cu relevanță pentru SEE)

Articolul 1

(1) Prezentul regulament stabilește în anexa I o listă comună a categoriilor, a tipurilor și a gradelor de gravitate ale încălcărilor grave ale normelor Uniunii în materie de transport rutier comercial, care, în plus față de încălcările prevăzute în anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 1071/2009, pot determina pierderea bunei reputații a unui operator de transport rutier.

(2) Prezentul regulament prevede în anexa II frecvența maximă de producere începând de la care încălcările grave repetate sunt considerate ca fiind mai grave, luând în considerare numărul de conducători auto implicați în cadrul activităților de transport coordonate de managerul de transport.

(3) Atunci când aplică procedurile administrative naționale de evaluare a bunei reputații, statele membre țin seama de informațiile privind încălcările grave menționate la alineatele (1) și (2).

Articolul 2

Anexa III la Directiva 2006/22/CE se modifică în conformitate cu anexa III la prezentul regulament.

Articolul 3

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Se aplică de la 1 ianuarie 2017.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în statele membre.

▼B

ANEXA I

▼M1

Clasificarea încălcărilor grave

(menționate la articolul 1)

Tabelul următor prezintă categoriile și tipurile de încălcări grave ale normelor Uniunii în materie de transport rutier comercial, împărțite în trei categorii de gravitate, în funcție de potențialul acestora de a genera un risc de deces sau de vătămări grave și/sau de a denatura concurența de pe piața transportului rutier.

1. **Grupe de încălcări ale Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului** [1] **(perioada de conducere și perioada de repaus)**

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

[1] Regulamentul (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. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului (JO L 102, 11.4.2006, p. 1).

▼**M1**

Nr.	TEMEI JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE		GRAVITATE ([1])		
				CMGI	IFG	IG
		Perioade de repaus				
16.	Articolul 8 alineatul (2)	Perioadă de repaus zilnic insuficientă, de mai puțin de 11h, dacă perioada de repaus zilnic redusă nu este permisă	8h30 ≤ … < 10h			X
17.			… < 8h30		X	
18.		Perioadă de repaus zilnic redusă insuficientă, de mai puțin de 9h, dacă reducerea este permisă	7h ≤ … < 8h			X
19.			… < 7h		X	
20.		Perioadă de repaus zilnic împărțită insuficientă, de mai puțin de 3h + 9h	3h + [7h ≤ … < 8h]			X
21.			3h + [… < 7h]		X	
22.	Articolul 8 alineatul (5)	Perioadă de repaus zilnic insuficientă, de mai puțin de 9h pentru conducere în echipaj	7h ≤ … < 8h			X
23.			… < 7h		X	
24.	Articolul 8 alineatul (6)	Perioadă de repaus săptămânal redusă insuficientă, de mai puțin de 24h	20h ≤ … < 22h			X
25.			… < 20h		X	
26.		Perioadă de repaus săptămânal insuficientă, de mai puțin de 45 h, dacă perioada de repaus săptămânal redusă nu este permisă	36h ≤ … < 42h			X
27.			… < 36h		X	
28.	Articolul 8 alineatul (6)	Depășirea a 6 perioade consecutive de 24 de ore după perioada de repaus săptămânal precedentă	3h ≤ … < 12h			X
29.			12h ≤ …		X	
30.	Articolul 8 alineatul (6b)	Nicio perioadă de repaus compensatorie pentru două perioade de repaus săptămânal reduse consecutive			X	
31.	Articolul 8 alineatul (8)	Perioadă de repaus săptămânal normală sau orice perioadă de repaus săptămânal de peste 45 de ore efectuată la bordul unui vehicul			X	
32.	Articolul 8 alineatul (8)	Angajatorul nu acoperă costurile de cazare în afara vehiculului				X
	Derogare privind regula celor 12 zile					
33.	Articolul 8 alineatul (6a)	Depășirea a 12 perioade consecutive de 24 de ore după perioada precedentă de repaus săptămânal normală	3h ≤ … < 12h			X
34.			12h ≤ …		X	
35.	Articolul 8 alineatul (6a) litera (b) punctul (ii)	Perioadă de repaus săptămânal luată după 12 perioade consecutive de 24 de ore	65h < … ≤ 67h			X
36.			… ≤ 65h		X	
37.	Articolul 8 alineatul (6a) litera (d)	Perioadă de conducere între orele 22.00 și 6.00 mai mare de 3 ore înainte de pauză, dacă vehiculul nu este condus în echipaj	3h < … < 4,5 h			X
38.			4,5 h ≤ …		X	
		Organizarea activității				
39.	Articolul 8 alineatul (8a)	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	

▼M1

Nr.	TEMEI JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	GRAVITATE ([1])		
			CMGI	IFG	IG
40.	Articolul 10 alineatul (1)	Legătura dintre remunerație și distanța parcursă, viteza de livrare și/sau cantitatea de mărfuri transportată		X	
41.	Articolul 10 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	

([1]) CMGI = cea mai gravă încălcare. IFG = încălcare foarte gravă. IG = încălcare gravă.

2. **Grupe de încălcări ale Regulamentului (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului** ([1]) **(Tahograf)**

Nr.	TEMEI JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	GRAVITATE		
			CMGI	IFG	IG
Instalarea tahografului					
1.	Articolul 3 alineatele (1), (4) și (4a) și articolul 22	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.	Articolul 23 alineatul (1)	Utilizarea unui tahograf care nu a fost inspectat de un atelier aprobat		X	
3.	Articolul 27	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.	Articolul 32 alineatul (1)	Funcționarea incorectă a tahografului (*de exemplu: tahograful nu a fost controlat, calibrat și sigilat corespunzător)*		X	
8.	Articolul 32 alineatul (1) și articolul 33 alineatul (1)	Utilizarea improprie a tahografului (*de exemplu: utilizare abuzivă deliberată, voluntară sau impusă, lipsa instrucțiunilor privind utilizarea corectă etc.)*		X	
9.	Articolul 32 alineatul (3)	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		

([1]) Regulamentul (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. 3821/85 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 (JO L 60, 28.2.2014, p. 1).

▼M1

Nr.	TEMEI JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	GRAVITATE		
			CMGI	IFG	IG
11.	Articolul 33 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	
13.	Articolul 34 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.	Articolul 34 alineatul (1a)	Utilizarea foii de înregistrare sau a cardului de conducător auto pentru acoperirea unei perioade mai lungi decât cea prevăzută și pierderea datelor		X	
16.	Articolul 34 alineatul (2)	Utilizarea unor foi de înregistrare sau a unui card de conducător auto murdare ori deteriorate, cu datele ilizibile		X	
17.	Articolul 34 alineatul (3)	Neutilizarea introducerii manuale când acest lucru este necesar		X	
18.	Articolul 34 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.	Articolul 34 alineatul (5)	Utilizarea incorectă a funcției de selecție a activităților		X	
		Punerea la dispoziție a informațiilor			
20.	Articolul 34 alineatul (5) litera (b) punctul (v)	Utilizarea incorectă sau neutilizarea semnului pentru feribot/tren			X
21.	Articolul 34 alineatul (6)	Informațiile obligatorii nu sunt înscrise în foaia de înregistrare		X	
22.	Articolul 34 alineatul (7)	Înregistrările nu arată simbolurile țărilor ale căror frontiere au fost traversate de conducătorul auto în timpul perioadei de lucru zilnice.			X
23.	Articolul 34 alineatul (7)	Înregistrările nu arată simbolurile țărilor în care a început și s-a încheiat perioada de lucru zilnică a conducătorului auto			X
24.	Articolul 36	Refuzarea controlului		X	
25.	Articolul 36	Incapacitatea de a prezenta înregistrările manuale și documentele imprimate din ziua curentă și din ultimele 28 de zile (până la 30 decembrie 2024) Incapacitatea de a prezenta înregistrările manuale și documentele imprimate din ziua curentă și din ultimele 56 de zile (începând de la 31 decembrie 2024)		X	
26.	Articolul 36	Incapacitatea de a prezenta cardul de conducător auto, în cazul în care conducătorul auto deține unul		X	

▼M1

Nr.	TEMEI JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	GRAVITATE		
			CMGI	IFG	IG
Funcţionare defectuoasă					
27.	Articolul 37 alineatul (1) și articolul 22 alineatul (1)	Reparaţia tahografului nu este efectuată de un montator sau de un atelier aprobat		X	
28.	Articolul 37 alineatul (2)	Conducătorul auto nu marchează toate informaţiile necesare pentru perioadele de timp care nu mai sunt înregistrate atunci când tahograful este în pană sau funcţionează defectuos		X	

▼B

3. **Grupe de încălcări ale Directivei 2002/15/CE a Parlamentului European și a Consiliului** [1] **(Norme privind timpul de lucru)**

Nr.	TEMEIUL JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE		GRAVITATE		
				CMGI	IFG	IG
Timpul de lucru maxim săptămânal						
1.	Articolul 4	Depășirea timpului de lucru maxim săptămânal de 48h, dacă posibilităţile de prelungire la 60h sunt deja epuizate	56h ≤ … 60h			X
2.			60h ≤ …		X	
3.		Depășirea timpului de lucru maxim săptămânal de 60 ore, dacă nu s-a acordat nicio derogare în temeiul articolului 8	65 ≤ … < 70h			X
4.			70h ≤ …		X	
Pauze						
5.	Articolul 5 alineatul (1)	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 < … ≤ 30min			X
8.			… ≤ 20 min		X	
Munca pe timp de noapte						
9.	Articolul 7 alineatul (1)	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 în temeiul articolului 8	11h ≤ …< 13h			X
10.			13h ≤ …		X	

[1] Directiva 2002/15/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2002 privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activităţi mobile de transport rutier (JO L 80, 23.3.2002, p. 35).

▼B

Nr.	TEMEIUL JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	GRAVITATE		
			CMGI	IFG	IG
		Evidenţe			
11.	Articolul 9	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 angajaţi sau care desfăşoară o activitate independentă sau refuzul de a prezenta înregistrările agentului de control		X	

4. **Grupe de încălcări ale Directivei 96/53/CE a Consiliului** [1] **(Norme privind greutatea şi dimensiunile)**

Nr.	TEMEIUL JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE		GRAVITATE		
				CMGI	IFG	IG
		Greutate				
1.	Articolul 1	Depăşirea masei maxime admisibile în cazul vehiculelor din categoria N3	5 % ≤ … < 10 %			X
2.			10 % ≤ … < 20 %		X	
3.			20 % ≤ …	X		
4.		Depăşirea masei maxime admisibile în cazul vehiculelor din categoria N2	5 % ≤ … < 15 %			X
5.			15 % ≤ … < 25 %		X	
6.			25 % ≤ …	X		
		Lungime				
7.	Articolul 1	Depăşirea lungimii maxime admisibile	2 % < … < 20 %			X
8.			20 % ≤ …		X	
		Lăţime				
9.	Articolul 1	Depăşirea lăţimii maxime admisibile	2,65 ≤ … < 3,10 metri			X
10.			3,10 metri ≤ …		X	

[1] Directiva 96/53/CE a Consiliului din 25 iulie 1996 de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunităţii, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul naţional şi internaţional şi a greutăţii maxime autorizate în traficul internaţional (JO L 235, 17.9.1996, p. 59). Această directivă a fost modificată prin Directiva (UE) 2015/719 a Parlamentului European şi a Consiliului din (JO L 115, 6.5.2015, p. 1), care trebuie să fie transpusă de statele membre până la 7 mai 2017.

▼B

5. **Grupe de încălcări ale Directivei 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului** ([1]) **(Inspecția tehnică periodică) și Directiva 2014/47/UE a Parlamentului European și a Consiliului** ([2]) **(Controlul tehnic în trafic)**

Nr.	TEMEIUL JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	GRAVITATE		
			CMGI	IFG	IG
		Inspecția tehnică			
1.	Articolele 8 și 10 din Directiva 2014/45/UE și articolul 7 alineatul (1) din Directiva 2014/47/UE	Conducere fără dovada valabilă a efectuării inspecției tehnice prevăzute de legislația UE	X		
2.	Articolul 12 alineatul (2) din Directiva 2014/47/UE	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		

Directiva 2014/47/UE privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale include în anexa II o clasificare detaliată a deficiențelor tehnice împărțite, în funcție de nivelul lor de gravitate, în deficiențe minore, majore și periculoase. Articolul 12 alineatul (2) din respectiva directivă furnizează următoarele definiții:

(a) deficiențe **minore** care nu au un efect semnificativ asupra siguranței vehiculului sau nu au impact asupra mediului și alte neconformități minore;

(b) deficiențe **majore** susceptibile să compromită siguranța vehiculului, să aibă impact asupra mediului, să-i pună în pericol pe ceilalți participanți la trafic sau alte neconformități mai importante;

(c) deficiențe **periculoase** care constituie un risc direct și imediat la adresa siguranței rutiere sau au un impact asupra mediului.

Nivelul încălcărilor în raport cu prevederile directivelor privind controlul tehnic reflectă clasificarea deficiențelor inclusă în anexa II la Directiva 2014/47/UE, și anume: IG = deficiențe majore, IFG = deficiențe periculoase, CMGI = conducerea cu deficiențe care creează un risc imediat pentru siguranța rutieră; deficiențele minore ar fi egale cu nivelul încălcărilor minore.

▼M1

6. **Grupe de încălcări ale Directivei 92/6/CEE a Consiliului** ([3]) **(Dispozitive limitatoare de viteză)**

Nr.	TEMEI JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	GRAVITATE		
			CMGI	IFG	IG
1.	Articolele 2 și 3	Dispozitivul limitator de viteză nu este montat	X		
2.	Articolul 5	Dispozitivul limitator de viteză nu corespunde cerințelor tehnice aplicabile		X	

([1]) Directiva 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și remorcilor și de abrogare a Directivei 2009/40/CE (JO L 127, 29.4.2014, p. 51).

([2]) Directiva 2014/47/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale care circulă în Uniune și de abrogare a Directivei 2000/30/CE (JO L 127, 29.4.2014, p. 134).

([3]) Directiva 92/6/CEE a Consiliului din 10 februarie 1992 privind instalarea și utilizarea dispozitivelor limitatoare de viteză pentru anumite categorii de vehicule din cadrul Comunității (JO L 57, 2.3.1992, p. 27).

▼M1

Nr.	TEMEI JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	GRAVITATE		
			CMGI	IFG	IG
3.	Articolul 5	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		

▼B

7. **Grupe de încălcări ale Directivei 2003/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului** [1] **(Calificarea inițială și formarea periodică a conducătorilor auto)**

Nr.	TEMEIUL JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	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 10 și anexa II	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 Directivei 2006/126/CE a Parlamentului European și a Consiliului** [2] **(Cerințe privind permisele de conducere)**

Nr.	TEMEIUL JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	GRAVITATE		
			CMGI	IFG	IG
1.	Articolele 1 și 4 din Directiva 2006/126/CE	Transportul de pasageri sau de mărfuri fără a deține un permis de conducere valabil	X		
2.	Articolul 1 Anexa I	Utilizarea unui permis de conducere deteriorat sau ilizibil sau care nu respectă modelul comun			X

9. **Grupe de încălcări ale Directivei 2008/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului** [3] **(Transportul rutier de mărfuri periculoase)**

[1] Directiva 2003/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 iulie 2003 privind calificarea inițială și formarea periodică a conducătorilor auto ai anumitor vehicule rutiere destinate transportului de mărfuri sau de pasageri, de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului și a Directivei 91/439/CEE a Consiliului și de abrogare a Directivei 76/914/CEE a Consiliului (JO L 226, 10.9.2003, p. 4).

[2] Directiva 2006/126/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 decembrie 2006 privind permisele de conducere (JO L 403, 30.12.2006, p. 18).

[3] Directiva 2008/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 septembrie 2008 privind transportul interior de mărfuri periculoase (JO L 260, 30.9.2008, p. 13).

▼B

Nr.	TEMEIUL JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	GRAVITATE		
			CMGI	IFG	IG
1.	Anexa I secţiunea I.1 la Directiva 2008/68/CE	Transportul mărfurilor periculoase interzise la transport	X		
2.		Transportul mărfurilor periculoase în condiţii de izolare interzise sau neaprobate, punând astfel în pericol vieţile 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 vieţile sau mediul într-o asemenea măsură încât acest fapt determină o decizie de imobilizare a vehiculului	X		
4.		Scurgerea de substanţe 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 dispoziţiilor care limitează cantităţile transportate cu o unitate de transport, inclusiv limitele admise de umplere a cisternelor sau a ambalajelor;		X	
11.		Absenţa informaţiilor referitoare la substanţa transportată care să permită determinarea nivelului de gravitate a încălcării *(ex. numărul ONU, denumirea corespunzătoare a încărcăturii, grupa de ambalare)*		X	
12.		Conducătorul auto nu deţine un certificat de formare profesională valabil		X	
13.		Utilizarea focului sau a unei lămpi neprotejate		X	
14.		Nerespectarea interdicţiei de a fuma		X	
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 funcţionale conform cerinţelor			X
19.		La bordul vehiculului nu există echipamentele prevăzute în ADR sau în instrucţiunile scrise			X
20.		Transportul de mărfuri în ambalaje, IBC-uri sau ambalaje mari deteriorate sau de ambalaje goale, necurăţate și deteriorate			X
21.		Transportul de mărfuri ambalate într-un container care nu este în bună stare din punct de vedere structural			X

▼B

Nr.	TEMEIUL JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	GRAVITATE		
			CMGI	IFG	IG
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

Directiva 2004/112/CE a Comisiei ([1]) de adaptare la progresul tehnic a Directivei 95/50/CE a Consiliului ([2]) privind procedurile unitare de control în transportul rutier de mărfuri periculoase include în anexa II o clasificare detaliată a încălcărilor dispozițiilor pertinente, împărțite, în funcție de nivelul lor de gravitate, în trei categorii de risc: categoria I de risc, categoria II de risc, categoria III de risc.

Nivelul încălcării dispozițiilor reflectă categoriile de risc prevăzute în anexa II la Directiva 2004/112/CE, astfel încât **categoria I de risc = IFG** [cu excepția încălcărilor care sunt deja definite ca fiind CMGI în anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 1071/2009], **categoria II de risc = IG**. Categoria III de risc este egală cu nivelul încălcărilor minore.

Acest tabel acoperă doar infracțiunile pentru care un transportator este considerat integral sau parțial responsabil. Nivelul responsabilității unui transportator în ceea ce privește infracțiunea trebuie să fie evaluat în conformitate cu procedura națională de aplicare a legislației din statul membru.

▼M1

10. **Grupe de încălcări ale Regulamentului (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului** ([3]) **(Accesul pe piața transportului rutier internațional de mărfuri)**

Nr.	TEMEI JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	GRAVITATE		
			CMGI	IFG	IG
		Licența comunitară			
1.	Articolul 3 și articolul 8 alineatul (1)	Transportul de mărfuri fără a deține o licență comunitară valabilă (și anume: licența este inexistentă, falsificată, retrasă, expirată etc.)	X		

([1]) Directiva 2004/112/CE a Comisiei din 13 decembrie 2004 de adaptare la progresul tehnic a Directivei 95/50/CE a Consiliului privind procedurile unitare de control în transportul rutier de mărfuri periculoase (JO L 367, 14.12.2004, p. 23).

([2]) Directiva 95/50/CE a Consiliului din 6 octombrie 1995 privind procedurile unitare de control în transportul rutier de mărfuri periculoase (JO L 249, 17.10.1995, p. 35).

([3]) Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri (JO L 300, 14.11.2009, p. 72).

▼M1

Nr.	TEMEI JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	GRAVITATE		
			CMGI	IFG	IG
2.	Articolul 4	Întreprinderea de transport sau conducătorul auto nu pot prezenta agentului de control o licenţă comunitară valabilă sau o copie conformă valabilă a licenţei comunitare (și anume: licenţa comunitară sau copia conformă a licenţei comunitare este pierdută, uitată, deteriorată etc.)		X	
	Atestatul de conducător auto				
3.	Articolul 3 și articolul 8 alineatul (1)	Transportul de mărfuri fără deţinerea unui atestat de conducător auto valabil (și anume atestatul de conducător auto este inexistent, falsificat, retras, expirat etc.)		X	
4.	Articolul 5	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
	Cabotaj				
5.	Articolul 8 alineatul (2)	Efectuarea unei operaţiuni de cabotaj care nu respectă actele cu putere de lege și actele administrative în vigoare în statul membru gazdă		X	
6.	Articolul 8 alineatul (2a)	Efectuarea de operaţiuni de cabotaj în același stat membru în termen de 4 zile de la încheierea ultimei operaţiuni legitime de cabotaj în statul membru respectiv		X	
7.	Articolul 8 alineatele (3) și (4)	Operatorul de transport rutier de mărfuri nu poate prezenta dovezi clare ale transportului internaţional precedent și/sau ale fiecărei operaţiuni de cabotaj consecutive efectuate și/sau ale tuturor operaţiunilor efectuate în cazurile în care vehiculul este prezent în statul membru gazdă în perioada de 4 zile anterioară transportului internaţional și nu poate prezenta aceste dovezi pe durata controlului în trafic.		X	

11. **Grupe de încălcări ale Regulamentului (CE) nr. 1073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului** [1] **(Accesul la piaţa serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul)**

Nr.	TEMEI JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	GRAVITATE		
			CMGI	IFG	IG
	Licenţa comunitară				
1.	Articolul 4	Transportul de pasageri fără a deţine o licenţă comunitară valabilă (și anume: licenţa este inexistentă, falsificată, retrasă, expirată etc.)	X		

[1] Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piaţa internaţională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 (JO L 300, 14.11.2009, p. 88).

▼M1

Nr.	TEMEI JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	GRAVITATE		
			CMGI	IFG	IG
2.	Articolul 4 alineatul (3)	Întreprinderea de transport sau conducătorul auto nu pot prezenta agentului de control o licenţă comunitară valabilă sau o copie conformă valabilă a licenţei comunitare (și anume licența sau copia conformă este pierdută, uitată, deteriorată etc.)		X	
Autorizaţie pentru servicii regulate					
3.	Articolele 5 și 6	Servicii regulate fără autorizaţie valabilă (și anume: autorizaţia este inexistentă, falsificată, retrasă, expirată, utilizată incorect etc.)		X	
4.	Articolul 19	Conducătorul auto nu poate prezenta autorizaţia agentului de control (și anume autorizaţia este pierdută, uitată, deteriorată etc.)			X
5.	Articolele 5 și 6	Staţiile din cadrul serviciilor regulate dintr-un stat membru nu corespund autorizaţiei eliberate			X
Foaia de parcurs pentru servicii ocazionale și pentru alte servicii exceptate de la autorizare					
6.	Articolul 12	Conducerea fără a deţine o foaie de parcurs obligatorie (și anume foaia de parcurs este inexistentă, falsificată, nu conţine informaţiile obligatorii etc.)			X
Norme aplicabile operaţiunilor de cabotaj					
7.	Articolul 16	Efectuarea unei operaţiuni de cabotaj care nu respectă actele cu putere de lege și actele administrative în vigoare în statul membru gazdă		X	
8.	Articolul 17	Inexistența la bordul vehiculului sau incapacitatea de a prezenta, la cererea oricărui agent de control autorizat, documentele de control pentru operaţiunile de cabotaj (foaia de parcurs pentru servicii ocazionale sau contractul încheiat între transportator și organizatorul transportului sau o copie conformă a acestora în cazul serviciilor regulate speciale)		X	

▼B

12. **Grupe de încălcări ale Regulamentului (CE) nr. 1/2005 al Consiliului** [1] **(Transportul animalelor)**

Nr.	TEMEIUL JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	GRAVITATE		
			CMGI	IFG	IG
1.	Capitolul II din Anexa I	Pereţii despărţitori nu sunt suficient de solizi pentru a suporta greutatea animalelor		X	
2.	Capitolul III din Anexa I	Utilizarea de rampe de încărcare sau de descărcare care au suprafeţe alunecoase, care nu au protecţii laterale sau care sunt prea înclinate			X
3.		Utilizarea de platforme-ascensor sau de pardoseli superioare care nu sunt dotate cu bariere de siguranţă pentru a preveni căderea sau evadarea animalelor în timpul operaţiunilor de încărcare și descărcare			X

[1] Regulamentul (CE) nr. 1/2005 al Consiliului din 22 decembrie 2004 privind protecţia animalelor în timpul transportului și al operaţiunilor conexe și de modificare a Directivelor 64/432/CEE și 93/119/CE și a Regulamentului (CE) nr. 1255/97 (JO L 3, 5.1.2005, p. 1).

▼B

Nr.	TEMEIUL JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	GRAVITATE		
			CMGI	IFG	IG
4.	Articolul 7	Mijloace de transport care nu sunt aprobate pentru distanțe lungi sau care nu sunt aprobate pentru tipul de animale transportate			X
5.	Articolele 4, 5 și 6	Transportul fără documentația necesară, fără jurnalul de călătorie sau fără autorizația transportatorului sau fără certificatul de competență profesională valabile			X

▼M1

13. **Încălcări ale Regulamentului (CE) nr. 593/2008 al Parlamentului European și al Consiliului** [1] **(Roma I) (legea aplicabilă obligațiilor contractuale)**

Nr.	TEMEI JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	GRAVITATE		
			CMGI	IFG	IG
1.	Roma I	Încălcarea legii aplicabile obligațiilor contractuale		X	

14. **Grupe de încălcări ale Directivei (UE) nr. 2020/1057 a Parlamentului European și a Consiliului** [2] **(detașarea lucrătorilor în sectorul transportului rutier)**

Nr.	TEMEI JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	GRAVITATE		
			CMGI	IFG	IG
1.	Articolul 1 alineatul (11) litera (a)	Informații incomplete privind declarația de detașare			X
2.	Articolul 1 alineatul (11) litera (a)	Nedepunerea unei declarații de detașare în statul membru în care este detașat conducătorul auto cel târziu la data începerii detașării		X	
3.	Articolul 1 alineatul (11) litera (b)	Declarație de detașare pentru conducătorii auto falsificată		X	
4.	Articolul 1 alineatul (11) litera (b)	Imposibilitatea conducătorului auto de a prezenta o declarație de detașare valabilă		X	
5.	Articolul 1 alineatul (11) litera (b)	Nepunerea la dispoziția conducătorului auto a unei declarații de detașare valabile		X	
6.	Articolul 1 alineatul (11) litera (c)	Neprezentarea documentelor solicitate către statul membru gazdă în termen de opt săptămâni de la data solicitării		X	
7.	Articolul 1 alineatul (12)	Nerespectarea de către operator a obligației de a actualiza declarațiile de detașare în interfața publică conectată la IMI			X

[1] Regulamentul (CE) nr. 593/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 iunie 2008 privind legea aplicabilă obligațiilor contractuale (JO L 177, 4.7.2008, p. 6).

[2] Directiva (UE) 2020/1057 a Parlamentului European și a Consiliului din 15 iulie 2020 de stabilire a unor norme specifice cu privire la Directiva 96/71/CE și la Directiva 2014/67/UE privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier și de modificare a Directivei 2006/22/CE în ceea ce privește cerințele de control și a Regulamentului (UE) nr. 1024/2012 (JO L 249, 31.7.2020, p. 49).

▼**M1**

ANEXA II

Frecvența de apariție a încălcărilor grave

1. Încălcările grave (IG) și încălcările foarte grave (IFG) enumerate în anexa I, atunci când sunt comise în mod repetat, trebuie considerate ca fiind mai grave de către autoritatea competentă a statului membru de stabilire. Pentru a calcula frecvența de apariție a încălcărilor repetate, statele membre țin seama de următorii factori:

   (a) gravitatea încălcării (IG sau IFG);

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

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

2. 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.

3. 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. Statele membre pot stabili praguri mai stricte dacă acest lucru este avut în vedere în cadrul procedurilor lor administrative naționale de evaluare a bunei reputații.

▼B

ANEXA III

Anexa III la Directiva 2006/22/CE se înlocuiește cu textul următor:

„ANEXA III

1. **Grupe de încălcări ale Regulamentului (CE) nr. 561/2006**

Nr.	TEMEIUL JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE		GRAVITATE [1]			
				CMGI	IFG	IG	IM
A	**Echipaj**						
A1	Articolul 5 alineatul (1)	Nerespectarea vârstei minime a conducătorilor auto				X	
B	**Perioadele de conducere**						
B1	Articolul 6 alineatul (1)	Depășirea duratei de conducere zilnice de 9h dacă posibilitatea de prelungire la 10h nu este permisă	9h < … < 10h				X
B2			10h ≤ … < 11h			X	
B3			11h≤…		X		
B4		Depășirea duratei de conducere zilnice de 9h cu 50 % sau mai mult fără a face pauză sau fără un repaus de cel puțin 4,5 ore	13h30 ≤ … și fără pauză/odihnă	X			
B5		Depășirea duratei prelungite de conducere zilnice de 10h, dacă este permisă prelungirea	10h < … < 11h				X
B6			11h ≤ … < 12h			X	
B7			12h ≤ …		X		
B8		Depășirea duratei de conducere zilnice de 10h cu 50 % sau mai mult fără a face pauză sau fără un repaus de cel puțin 4,5 ore	15h ≤ … și fără pauză/odihnă	X			
B9	Articolul 6 alineatul (2)	Depășirea duratei de conducere săptămânale	56h < … < 60h				X
B10			60h ≤ … < 65h			X	
B11			65h ≤ … < 70h		X		
B12		Depășirea duratei de conducere săptămânale cu 25 % sau mai mult	70h ≤ …	X			
B13	Articolul 6 alineatul (3)	Depășirea duratei maxime totale de conducere în 2 săptămâni consecutive	90h < … < 100h				X
B14			100h ≤ … < 105h			X	
B15			105h ≤ … < 112h30		X		
B16		Depășirea duratei maxime totale de conducere în 2 săptămâni consecutive cu 25 % sau mai mult	112h30 ≤ …	X			
C	**Pauze**						
C1	Articolul 7	Depășirea duratei neîntrerupte de conducere de 4,5 ore înainte de a face pauză	4h30 < … < 5h				X
C2			5h ≤ … < 6h			X	
C3			6h ≤ …		X		

▼B

Nr.	TEMEIUL JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE		GRAVITATE ([1])			
				CMGI	IFG	IG	IM
D	**Perioade de repaus**						
D1	Articolul 8 alineatul (2)	Perioadă de repaus zilnic insuficientă, de mai puţin de 11h, dacă perioada redusă de repaus zilnic nu este permisă	10h ≤ … < 11h				X
D2			8h30 ≤ … < 10h			X	
D3			…< 8h30		X		
D4		Perioadă redusă de repaus zilnic insuficientă de mai puţin de 9h, dacă reducerea este permisă	8h ≤ … < 9h				X
D5			7h ≤ … < 8h			X	
D6			… < 7h		X		
D7		Perioadă de repaus zilnic împărţită, insuficientă de mai puţin de 3h + 9h	3h + [8h ≤ … < 9h]				X
D8			3h + [7h ≤ … < 8h]			X	
D9			3h + [… < 7h]		X		
D10	Articolul 8 alineatul (5)	Perioadă de repaus zilnic insuficientă, de mai puţin de 9h, pentru conducere în echipaj	8h ≤ … < 9h				X
D11			7h ≤ … < 8h			X	
D12			… < 7h		X		
D13	Articolul 8 alineatul (6)	Perioadă redusă de repaus săptămânal insuficientă de mai puţin de 24 h	22h ≤ … < 24h				X
D14			20h ≤ … < 22h			X	
D15			… < 20h		X		
D16		Perioadă de repaus săptămânal insuficientă, de mai puţin de 45 h, dacă perioada redusă de repaus săptămânal nu este permisă	42h ≤ … < 45h				X
D17			36h ≤ … < 42h			X	
D18			… < 36h		X		
D19	Articolul 8 alineatul (6)	Depăşirea a 6 perioade consecutive de 24 de ore după perioada precedentă de repaus săptămânal	…< 3h				X
D20			3h ≤ … < 12h			X	
D21			12h ≤ …		X		
E	**Derogarea privind regula celor 12 zile**						
E1	Articolul 8 alineatul (6a)	Depăşirea a 12 perioade consecutive de 24 de ore după perioada precedentă de repaus săptămânal normală	… < 3h				X
E2			3h ≤ … < 12h			X	
E3			12h ≤ …		X		
E4	Articolul 8 alineatul (6a) litera (b) punctul (ii)	Perioadă de repaus săptămânal luată după 12 perioade consecutive de 24 de ore	65h < … ≤ 67h			X	
E5			… ≤ 65h		X		
E6	Articolul 8 alineatul (6a) (d)	Perioadă de conducere între orele 22.00 şi 6.00 mai mare de 3 de ore înainte de pauză, dacă vehiculul nu este condus de mai mulţi conducători auto	3h < … < 4,5h			X	
E7			4,5h ≤ …		X		

▼B

Nr.	TEMEIUL JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	GRAVITATE (1)			
			CMGI	IFG	IG	IM
F	**Organizarea activității**					
F1	Articolul 10 alineatul (1)	Legătură între remunerație și distanța parcursă sau cantitatea de mărfuri transportată		X		
F2	Articolul 10 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		

(1) CMGI = cea mai gravă încălcare; IFG = încălcare foarte gravă; IG = încălcare gravă; IM = încălcare minoră.

2. **Grupe de încălcări ale Regulamentului (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului** (1) **(Tahograf)**

Nr.	TEMEIUL JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	GRAVITATE			
			CMGI	IFG	IG	IM
G	**Instalarea tahografului**					
G1	Articolul 3 alineatul (1) și articolul 22 alineatul (2)	Lipsa unui tahograf cu omologare de tip care să fie instalat și utilizat *(de exemplu: neinstalarea unui tahograf de către de montatori, ateliere sau producători de vehicule aprobați în acest scop de autoritățile competente ale statelor membre, utilizarea unui tahograf fără sigiliile necesare atașate sau înlocuite de către un montator aprobat, un atelier aprobat sau un producător de vehicule aprobat sau utilizarea unui tahograf fără plăcuța de instalare)*	X			
H	**Utilizarea tahografului, a cardului de conducător auto sau a foii de înregistrare**					
H1	Articolul 23 alineatul (1)	Utilizarea unui tahograf care nu a fost inspectat de un atelier aprobat		X		
H2	Articolul 27	Deținerea și/sau utilizarea de către conducătorul auto a mai mult de un singur card de conducător auto propriu		X		
H3		Conducerea cu un card de conducător auto care a fost falsificat (*considerată a fi conducere fără card de conducător auto*)	X			
H4		Conducerea cu un card de conducător auto fără a fi titularul acestuia (*considerată a fi conducere fără card de conducător auto*)	X			
H5		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			
H6	Articolul 32 alineatul (1)	Funcționarea necorespunzătoare a tahografului *(de exemplu: tahograful nu a fost controlat, calibrat și sigilat corespunzător)*		X		
H7	Articolul 32 alineatul (1) și articolul 33 alineatul (1)	Utilizarea necorespunzătoare a tahografului *(de exemplu: utilizare abuzivă deliberată, voluntară sau impusă, lipsa instrucțiunilor privind utilizarea corectă etc.)*		X		
H8	Articolul 32 alineatul (3)	Utilizarea unui echipament fraudulos capabil să modifice înregistrările tahografului	X			
H9		Falsificarea, 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	X			

(1) Regulamentul (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. 3821/85 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 (JO L 60, 28.2.2014, p. 1).

▼B

Nr.	TEMEIUL JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	GRAVITATE			
			CMGI	IFG	IG	IM
H10	Articolul 33 alineatul (2)	Întreprinderea nu ţine evidenţa foilor de înregistrare, a documentelor imprimate și a datelor descărcate		X		
H11		Datele înregistrate și stocate nu sunt disponibile timp de cel puțin un an		X		
H12	Articolul 34 alineatul (1)	Utilizarea incorectă a foilor de înregistrare/cardului de conducător auto		X		
H13		Retragerea neautorizată a foilor de înregistrare sau a cardului de conducător auto, care are un impact asupra înregistrării datelor relevante		X		
H14		Foaie de înregistrare sau card de conducător auto folosite pentru acoperirea unei perioade mai lungi decât cea prevăzută, cu pierderea datelor		X		
H15	Articolul 34 alineatul (2)	Utilizarea unor foi de înregistrare sau a unui card de conducător auto murdare ori deteriorate, cu datele ilizibile		X		
H16	Articolul 34 alineatul (3)	Neutilizarea introducerii manuale când acest lucru este necesar		X		
H17	Articolul 34 alineatul (4)	Nu se utilizează foaia de înregistrare corectă sau cardul de conducător auto se află în dispozitivul de citire necorespunzător (conducere în echipaj)			X	
H18	Articolul 34 alineatul (5)	Utilizarea incorectă a mecanismului de schimbare		X		
I	**Punerea la dispoziţie a informaţiilor**					
I1	Articolul 36	Refuză controlul		X		
I2	Articolul 36	Nu poate prezenta înregistrările din ziua curentă și din ultimele 28 de zile		X		
I3		Nu poate prezenta înregistrările de pe cardul de conducător auto, dacă conducătorul auto deţine unul		X		
I4	Articolul 36	Nu poate prezenta înregistrările manuale și documentele imprimate din ziua curentă și din ultimele 28 de zile		X		
I5	Articolul 36	Nu poate prezenta cardul de conducător auto, dacă conducătorul auto deţine unul		X		
J	**Funcţionarea necorespunzătoare**					
J1	Articolul 37 alineatul (1) și articolul 22 alineatul (1)	Reparaţia tahografului nu este efectuată de un montator sau atelier aprobat		X		
J2	Articolul 37 alineatul (2)	Conducătorul auto nu marchează toate informaţiile necesare pentru intervalele de timp care nu mai sunt înregistrate atunci când tahograful este în pană sau funcţionează defectuos		X”		