REGULAMENT nr. 403 din 18 martie 2016 de completare a Regulamentului (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European şi al Consiliului în ceea ce priveşte clasificarea încălcărilor grave ale normelor Uniunii, care pot determina pierderea de către un operator de transport rutier a bunei reputaţii şi de modificare a anexei III la Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European şi a Consiliului

(Text cu relevanţă pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcţionarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European şi al Consiliului din 21 octombrie 2009 de stabilire a unor norme comune privind condiţiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupaţiei de operator de transport rutier şi de abrogare a Directivei 96/26/CE a Consiliului ([1]), în special articolul 6 alineatul (2),

([1])JO L 300, 14.11.2009, p. 51.

având în vedere Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European şi a Consiliului din 15 martie 2006 privind condiţiile minime pentru punerea în aplicare a Regulamentelor (CEE) nr. 3820/85 şi (CEE) nr. 3821/85 ale Consiliului privind legislaţia socială referitoare la activităţile de transport rutier şi de abrogare a Directivei 88/599/CEE a Consiliului ([2]), în special articolul 9 alineatul (3),

([2])JO L 102, 11.4.2006, p. 35.

întrucât:

(1) În conformitate cu articolul 6 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009, Comisia trebuie să întocmească o listă a categoriilor, a tipurilor şi a gradelor de gravitate ale încălcărilor grave ale normelor Uniunii care, în plus faţă de cele prevăzute în anexa IV la respectivul regulament, pot determina pierderea bunei reputaţii a întreprinderii de transport rutier sau a managerului de transport.

(2) În acest scop, Comisia ar trebui să definească gradul de gravitate a încălcărilor referindu-se la riscul de pericol de moarte sau de vătămări grave şi ar trebui să prevadă frecvenţa de producere începând de la care încălcările repetate sunt considerate ca fiind mai grave.

(3) Lista categoriilor, a tipurilor şi a gradelor de gravitate ale încălcărilor grave care urmează să fie stabilită ar trebui să conţină încălcările normelor Uniunii care se referă la aspectele enumerate la articolul 6 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009.

(4) Statele membre ar trebui să ia în considerare informaţiile privind aceste încălcări atunci când îşi stabilesc priorităţile pentru controalele care vizează întreprinderile clasificate ca prezentând riscuri crescute, după cum se prevede la articolul 12 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009.

(5) Măsurile care trebuie adoptate sunt necesare pentru asigurarea transparenţei, corectitudinii şi securităţii juridice la evaluarea gravităţii încălcărilor şi a implicaţiilor acestora pentru buna reputaţie a întreprinderii de transport sau a managerului de transport.

(6) Cu toate acestea, este de responsabilitatea autorităţii competente a statului membru să aplice o procedură administrativă naţională completă pentru a stabili dacă pierderea bunei reputaţii ar constitui un răspuns proporţional într-un caz individual. O astfel de procedură de examinare ar trebui să includă, atunci când este adecvat, un control efectuat la sediul întreprinderii vizate. Atunci când evaluează buna reputaţie, statele membre ar trebui să ia în considerare conduita întreprinderii, a managerilor acesteia şi a oricărei alte persoane relevante.

(7) Clasificarea armonizată a încălcărilor grave ar trebui să ofere baza pentru extinderea sistemului naţional de clasificare în funcţie de gradul de risc stabilit de fiecare stat membru în conformitate cu articolul 9 din Directiva 2006/22/CE, pentru a acoperi toate încălcările grave ale normelor Uniunii în materie de transport rutier menţionate la articolul 6 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 şi care pot afecta buna reputaţie a întreprinderii de transport sau a managerului de transport.

(8) Articolul 16 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 prevede, de asemenea, că statele membre trebuie să includă aceste încălcări grave în registrul electronic naţional al întreprinderilor de transport rutier cel târziu până la 1 ianuarie 2016. Clasificarea armonizată a încălcărilor este, prin urmare, un pas important pentru a asigura o concurenţă loială între întreprinderi, o aplicare mai armonizată şi o funcţionare eficace a sistemului de schimb de informaţii din cadrul registrului european al întreprinderilor de transport rutier.

(9) În interesul transparenţei şi al concurenţei loiale, ar trebui să se stabilească o metodă comună de calculare a frecvenţei de producere începând de la care încălcările repetate sunt considerate ca fiind mai grave de către autoritatea competentă a statului membru de stabilire. Aceste încălcări repetate pot duce la demararea procedurii administrative naţionale care, sub rezerva deciziei autorităţii competente, poate avea drept rezultat pierderea bunei reputaţii a unui operator de transport.

(10) Ca regulă generală, frecvenţa ar trebui să fie stabilită luând în considerare gravitatea încălcării, perioada şi numărul mediu de conducători auto. Aceasta ar trebui să fie considerată ca fiind un prag maxim, lăsând în acelaşi timp statelor membre posibilitatea să aplice praguri inferioare, în funcţie de prevederile procedurilor administrative naţionale de evaluare a bunei reputaţii.

(11) Pentru a asigura consecvenţa juridică şi transparenţa, este, de asemenea, necesar să se modifice anexa III la Directiva 2006/22/CE prin modificarea nivelului de gravitate a anumitor infracţiuni stabilit în conformitate cu lista celor mai grave încălcări prevăzută în anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 1071/2009.

(12) Lista categoriilor, a tipurilor şi a gradelor de gravitate ale încălcărilor grave a fost stabilită în urma consultării statelor membre şi a părţilor interesate din Uniune, iar evaluarea nivelului de gravitate a avut la bază cele mai bune practici şi experienţa statelor membre în materie de aplicare a dispoziţiilor legislative aferente. Cele mai grave încălcări incluse în anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 au constituit pragul superior de referinţă la evaluarea nivelului de gravitate a altor încălcări semnificative.

(13) Măsurile prevăzute de prezentul regulament sunt conforme cu avizul comitetului pentru transportul rutier, instituit prin articolul 18 alineatul (1) din Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului ([1]),

([1])Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului din 20 decembrie 1985 privind aparatura de înregistrare în transportul rutier (JO L 370, 31.12.1985, p. 8).

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

-****-

Art. 1

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

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

(3) Atunci când aplică procedurile administrative naţionale de evaluare a bunei reputaţii, statele membre ţin seama de informaţiile privind încălcările grave menţionate la alineatele (1) şi (2).

Art. 2

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

Art. 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 şi se aplică direct în statele membre.

-****-

Adoptat la Bruxelles, 18 martie 2016.

Pentru Comisie
Preşedintele
Jean-Claude JUNCKER

ANEXA I: Categorii de încălcări grave

(menţionate la articolul 1)

Tabelul următor prezintă categoriile şi tipurile de încălcări grave ale normelor Uniunii în materie de transport rutier comercial, împărţite în trei categorii de gravitate, în funcţie de potenţialul acestora de a genera un pericol de moarte sau de vătămări grave.

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

([1])Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European şi al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziţii ale legislaţiei sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 şi (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului şi de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului (JO L 102, 11.4.2006, p. 1).

Nr.	TEMEIUL 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)	Depăşirea duratei de conducere zilnice de 9h dacă posibilitatea de prelungire la 10h nu este permisă	10h < = ... < 11h			X
3.			11h ...< =		X	
4.		Depăşirea duratei de conducere zilnice de 9h cu 50 % sau mai mult fără a face pauză sau fără un repaus de cel puţin 4,5 ore	13h30 ... < = şi fără pauză/ odihnă	X		
5.		Depăşirea duratei prelungite de conducere zilnice de 10h, dacă este permisă prelungirea	11h < = ... < 12h			X
6.			12h < =...		X	
7.		Depăşirea duratei de conducere zilnice de 10h cu 50 % sau mai mult fără a face pauză sau fără un repaus de cel puţin 4,5 ore	15h < = ... şi fără pauză/ odihnă	X		
8.	Articolul 6 alineatul (2)	Depăşirea duratei de conducere săptămânale	60h < = ...< 65h			X
9.			65h < = ... < 70		X	
10.		Depăşirea duratei de conducere săptămânale cu 25 % sau mai mult	70h < = ...	X		
11.	Articolul 6 alineatul (3)	Depăşirea duratei maxime totale de conducere în 2 săptămâni consecutive	100h < = ... < 105h			X
12.			105h < = ... < 112h30		X	
13.		Depăşirea duratei maxime totale de conducere în 2 săptămâni consecutive cu 25 % sau mai mult	112h30 < = ...	X		
Pauze						
14.	Articolul 7	Depăşirea duratei neîntrerupte de conducere de 4,5 ore înainte de a face pauză	5h < = ... < 6h			X
15.			6h ...< =		X	
Perioade de repaus						
16.	Articolul 8 alineatul (2)	Perioadă insuficientă de repaus zilnic de mai puţin de 11h, dacă perioada redusă de repaus zilnic nu este permisă	8h30 < = ... < 10h			X
17.			... < 8h30		X	
18.		Perioadă redusă de repaus zilnic insuficientă de mai puţin de 9h, dacă reducerea este permisă	7h .< = < 8h			X
19.			... < 7h		X	
20.		Perioadă de repaus zilnic împărţită, insuficientă de mai puţin de 3h+9h	3h + [7h < = ... < 8h]			X
21.			3h + [... < 7h]		X	
22.	Articolul 8 alineatul (5)	Perioadă de repaus zilnic insuficientă de mai puţin de 9h pentru conducere în echipaj	7h .< = < 8h			X
23.			... < 7h		X	
24.	Articolul 8	Perioadă redusă de repaus săptămânal	20h < = < 22h			X

3/29/2016 : cristian.serban@artri.ro

	alineatul (6)	insuficientă de mai puţin de 24 h				
25.			... < 20h		X	
26.		Perioadă de repaus săptămânal insuficientă, de mai puţin de 45 h, dacă perioada redusă de repaus săptămânal nu este permisă	36h < = ... < 42h			X
27.			... < 36h		X	
28	Articolul 8 alineatul (6)	Depăşirea a 6 perioade consecutive de 24 de ore după perioada precedentă de repaus săptămânal	3h < = ... < 12h			X
			12h < = ...		X	
Derogarea privind regula celor 12 zile						
29.	Articolul 8 alineatul (6a)	Depăşirea a 12 perioade consecutive de 24 de ore după perioada precedentă de repaus săptămânal normală	3h < = ... < 12h			X
			12h ...< =		X	
30.	Articolul 8 alineatul (6a) litera (b) punctul (ii)	Perioadă de repaus săptămânal luată după 12 perioade consecutive de 24 de ore	65h.< .. < = 67h			X
			< = 65h		X	
31.	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
			4,5h < = ...		X	
Organizarea activităţii						
32.	Articolul 10 alineatul (1)	Legătură între remuneraţie şi distanţa parcursă sau cantitatea de mărfuri transportată			X	
33.	Articolul 10 alineatul (2)	Lipseşte organizarea activităţii conducătorului auto sau aceasta este deficientă, conducătorul auto nu a primit instrucţiuni care să îi permită să respecte legislaţia 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 şi al Consiliului ([1]) (Tahograf)

([1])Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European şi 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 (JO L 60, 28.2.2014, p. 1).

Nr.	TEMEIUL JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	GRAVITATE		
			CMGI	IFG	IG
Instalarea tahografului					
1.	Articolul 3 alineatul (1) şi articolul 22	Lipsa unui tahograf cu omologare de tip care să fie instalat şi utilizat (de exemplu: neinstalarea unui tahograf de către de montatori, ateliere sau producători de vehicule aprobaţi în acest scop de autorităţile competente ale statelor membre, utilizarea unui tahograf fără sigiliile necesare ataşate sau înlocuite de către un montator aprobat, un atelier aprobat sau un producător de vehicule aprobat sau utilizarea unui tahograf fără plăcuţa de instalare)	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	Deţinerea şi/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 obţinut pe baza unor declaraţii false şi/sau documente falsificate (considerată a fi conducere fără card de conducător auto)	X		
7.	Articolul 32 alineatul (1)	Funcţionarea necorespunzătoare a tahografului (de exemplu: tahograful nu a fost controlat, calibrat şi sigilat corespunzător)		X	
8.	Articolul 32 alineatul (1) şi articolul 33 alineatul (1)	Utilizarea necorespunzătoare a tahografului (de exemplu: utilizare abuzivă deliberată, voluntară sau impusă, lipsa instrucţiunilor privind utilizarea corectă etc.)		X	
9.	Articolul 32 alineatul (3)	Utilizarea unui echipament fraudulos capabil să modifice înregistrările tahografului	X		
10.		Falsificarea, ascunderea, suprimarea sau distrugerea datelor înregistrate pe foile de înregistrare sau stocate pe tahograf şi/sau pe cardul conducătorului auto şi descărcate de pe acestea	X		
11.	Articolul 33 alineatul (2)	Întreprinderea nu ţine evidenţa foilor de înregistrare, a documentelor imprimate şi a datelor descărcate		X	
12.		Datele înregistrate şi stocate nu sunt disponibile timp de cel puţin 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.		Foaie de înregistrare sau card de conducător auto folosite pentru acoperirea unei perioade mai lungi decât cea prevăzută, cu 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 se află în dispozitivul de citire necorespunzător (conducere în echipă			X

19.	Articolul 34 alineatul (5)	Utilizarea incorectă a mecanismului de schimbare		X	
Punerea la dispoziţie a informaţiilor					
20.	Articolul 36	Refuză controlul		X	
21.	Articolul 36	Nu poate prezenta înregistrările din ziua curentă şi din ultimele 28 de zile		X	
22.		Nu poate prezenta înregistrările de pe cardul de conducător auto, dacă conducătorul auto deţine unul		X	
23.	Articolul 36	Nu poate prezenta înregistrările manuale şi documentele imprimate din ziua curentă şi din ultimele 28 de zile		X	
24.	Articolul 36	Nu poate prezenta cardul de conducător auto, dacă conducătorul auto deţine unul		X	
Funcţionarea necorespunzătoare					
25.	Articolul 37 alineatul (1) şi articolul 22 alineatul (1)	Reparaţia tahografului nu este efectuată de un montator sau atelier aprobat		X	
26.	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	

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

([1])Directiva 2002/15/CE a Parlamentului European şi 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).

Nr.	TEMEIUL JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE		GRAVITATE		
				CMGI	IFG	IG
Timpul de lucru maxim săptămânal						
1.	Articolul 4	Depăşirea timpului de lucru maxim săptămânal de 48h, dacă posibilităţile de prelungire la 60h sunt deja epuizate	56h < = ...60h			X
2.			60h < = ...		X	
3.		Depăşirea 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 < . < = 30 min			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	
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)

([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.

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 % < = ... <</p> 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	

5. Grupe de încălcări ale Directivei 2014/45/UE a Parlamentului European şi a Consiliului ([2]) (Inspecţia tehnică periodică) şi Directiva 2014/47/UE a Parlamentului European şi a Consiliului ([3]) (Controlul tehnic în trafic)

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

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

Nr.	TEMEIUL JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	GRAVITATE		
			CMGI	IFG	IG
Inspecţia tehnică					
1.	Articolele 8 şi 10 din Directiva 2014/45/UE şi articolul 7 alineatul (1) din Directiva 2014/47/UE	Conducere fără dovada valabilă a efectuării inspecţiei tehnice prevăzute de legislaţia UE	X		
2.	Articolul 12 alineatul (2) din Directiva 2014/47/UE	Nemenţinerea unui vehicul într-o stare de siguranţă şi de conformitate cu normele tehnice aferente circulaţiei pe drumurile publice, conducând la deficienţe foarte grave ale sistemului de frânare, ale sistemului de direcţie, ale jantelor/anvelopelor, ale suspensiilor sau ale şasiului sau ale altor echipamente, care ar crea un risc atât de imediat pentru siguranţa 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 deficienţelor tehnice împărţite, în funcţie de nivelul lor de gravitate, în deficienţe minore, majore şi periculoase. Articolul 12 alineatul (2) din respectiva directivă furnizează următoarele definiţii:

(a) deficienţe minore care nu au un efect semnificativ asupra siguranţei vehiculului sau nu au impact asupra mediului şi alte neconformităţi minore;

(b) deficienţe majore susceptibile să compromită siguranţa vehiculului, să aibă impact asupra mediului, să-i pună în pericol pe ceilalţi participanţi la trafic sau alte neconformităţi mai importante;

(c) deficienţe periculoase care constituie un risc direct şi imediat la adresa siguranţei rutiere sau au un impact asupra mediului.

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

6. Grupe de încălcări ale Directivei 92/6/CEE a Consiliului ([1]) (Dispozitive limitatoare de viteză)

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

Nr.	TEMEIUL JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	GRAVITATE		
			CMGI	IFG	IG
1.	Articolele 2 şi 3	Dispozitivul limitator de viteză nu este montat	X		
2.	Articolul 5	Dispozitivul limitator de viteză nu corespunde cerinţelor tehnice aplicabile		X	
3.	Articolul 5	Limitatorul de viteză nu este montat de un atelier autorizat			X
4.		Utilizarea unui echipament fraudulos capabil să falsifice datele dispozitivului limitator de viteză sau utilizarea unui limitator de viteză fraudulos	X		

7. Grupe de încălcări ale Directivei 2003/59/CE a Parlamentului European şi a Consiliului ([2]) (Calificarea iniţială şi formarea periodică a conducătorilor auto)

([2])Directiva 2003/59/CE a Parlamentului European şi a Consiliului din 15 iulie 2003 privind calificarea iniţială şi 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 şi a Directivei 91/439/CEE a Consiliului şi de abrogare a Directivei 76/914/CEE a Consiliului (JO L 226, 10.9.2003, p. 4).

Nr.	TEMEIUL JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	GRAVITATE		
			CMGI	IFG	IG
Formarea profesională şi permisul de conducere					
1.	Articolul 3	Transportul de mărfuri sau de pasageri fără calificarea iniţială obligatorie şi/sau fără formarea periodică obligatorie		X	
2.	Articolul 10 şi anexa II	Conducătorul auto nu poate să prezinte o carte de calificare sau un permis de conducere cu marcajul prevăzut de legislaţia naţională (de exemplu: pierdut, uitat, deteriorat, ilizibil)			X

8. Grupe de încălcări ale Directivei 2006/126/CE a Parlamentului European şi a Consiliului ([1]) (Cerinţe privind permisele de conducere)

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

Nr.	TEMEIUL JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	GRAVITATE		
			CMGI	IFG	IG
1.	Articolele 1 şi 4 din Directiva 2006/126/CE	Transportul de pasageri sau de mărfuri fără a deţine 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 şi a Consiliului ([2]) (Transportul rutier de mărfuri periculoase)

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

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 şi prezintă un pericol imediat		X	
8.		Nerespectarea normelor care reglementează fixarea şi 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 şi 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 şi necurăţate) nu au fost închise în mod corespunzător			X
23.		Etichetarea, marcarea sau placardarea incorectă a vehiculului şi/sau a containerului			X
24.		Lipsa instrucţiunilor scrise în conformitate cu ADR sau instrucţiuni 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 dispoziţiilor pertinente, împărţite, în funcţie de nivelul lor de gravitate, în trei categorii de risc: categoria I de risc, categoria II de risc, categoria III de risc.

([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).

Nivelul încălcării dispoziţiilor reflectă categoriile de risc prevăzute în anexa II la Directiva 2004/112/CE, astfel încât categoria I de risc = IFG [cu excepţia 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 infracţiunile pentru care un transportator este considerat integral sau parţial responsabil. Nivelul responsabilităţii unui transportator în ceea ce priveşte infracţiunea trebuie să fie evaluat în conformitate cu procedura naţională de aplicare a legislaţiei din statul membru.

10. Grupe de încălcări ale Regulamentului (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European şi al Consiliului ([1]) (Accesul pe piaţa transportului rutier internaţional de mărfuri)

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

Nr.	TEMEIUL JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	GRAVITATE		
			CMGI	IFG	IG
Licenţa comunitară					
1.	Articolul 3	Transportul de mărfuri fără a deţine o licenţă comunitară valabilă (de exemplu: licenţă inexistentă, falsificată, retrasă, expirată etc.)	X		
2.	Articolul 4	Întreprinderea de transport rutier sau conducătorul auto nu pot să prezinte agentului de control o licenţă comunitară valabilă sau o copie conformă valabilă a licenţei comunitare (de exemplu: licenţa comunitară sau copia conformă a licenţei comunitare sunt pierdute, uitate, deteriorate etc.)		X	
Atestatul de conducător auto					

3.	Articolele 3 şi 5	Transportul de mărfuri fără deţinerea unui atestat de conducător auto valabil (de exemplu, atestatul de conducător auto este inexistent, falsificat, retras, expirat etc.)		X	
4.		Conducătorul auto sau întreprinderea de transport rutier nu pot să prezinte agentului de control un atestat de conducător auto valabil sau o copie conformă valabilă a atestatului de conducător auto (de exemplu, atestatul de conducător auto sau copia conformă a atestatului de conducător auto sunt pierdute, uitate, deteriorate etc.)			X

11. Grupe de încălcări ale Regulamentului (CE) nr. 1073/2009 al Parlamentului European şi al Consiliului ([2]) (Accesul la piaţa serviciilor de transport cu autocarul şi autobuzul)

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

Nr.	TEMEIUL JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	GRAVITATE		
			CMGI	IFG	IG
Licenţa comunitară					
1.	Articolul 4	Transportul de pasageri fără a deţine o licenţă comunitară valabilă (de exemplu: licenţă inexistentă, falsificată, retrasă, expirată etc.)	X		
2.	Articolul 4 alineatul (3)	Întreprinderea de transport sau conducătorul auto nu pot să prezinte agentului de control o licenţă comunitară valabilă sau o copie conformă valabilă a licenţei comunitare (de exemplu, licenţa sau copia conformă sunt pierdute, uitate, deteriorate etc.)		X	
Autorizaţii pentru servicii regulate					
3.	Articolele 5 şi 6	Servicii regulate fără autorizaţie valabilă (de exemplu: autorizaţia este inexistentă, falsificată, retrasă, expirată, utilizată în mod abuziv etc.)		X	
4.	Articolul 19	Conducătorul auto nu poate să prezinte autorizaţia agentului de control (de exemplu, autorizaţia este pierdută, uitată, deteriorată etc.)			X
5.	Articolele 5 şi 6	Staţiile din cadrul serviciilor regulate dintr-un stat membru nu corespund autorizaţiei eliberate			X
Foaia de parcurs pentru servicii ocazionale şi alte servicii exceptate de la autorizare					
6.	Articolul 12	Conducerea fără a deţine o foaie de parcurs obligatorie (de exemplu, foaia de parcurs este inexistentă, falsificată, nu conţine informaţiile necesare, etc.)			X

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

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

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 şi descărcare			X
4.	Articolul 7	Mijloace de transport care nu sunt aprobate pentru distanţe lungi sau care nu sunt aprobate pentru tipul de animale transportate			X
5.	Articolele 4, 5 şi 6	Transportul fără documentaţia necesară, fără jurnalul de călătorie sau fără autorizaţia transportatorului sau fără certificatul de competenţă profesională valabile			X

ANEXA II: Frecvenţa de repetare a încălcărilor grave

1. Încălcările grave (IG) şi încălcările foarte grave (IFG) enumerate în anexa I, atunci când sunt comise în mod repetat, sunt considerate ca fiind mai grave de către autoritatea competentă a statului membru de stabilire. Pentru a calcula frecvenţa cu care se produc încălcările repetate, statele membre ţin seama de următoarele elemente:

(a) gravitatea încălcării (IG sau IFG);

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

(c) numărul de conducători auto implicaţi în cadrul activităţilor de transport coordonate de managerul de transport (în medie pe an).

2. Luând în considerare potenţialul de creare a unui risc pentru siguranţa rutieră, frecvenţa maximă a încălcărilor grave, dincolo de care acestea sunt considerate ca fiind mai grave, se stabileşte după cum urmează:

3 IG/pe conducător auto/pe an =1 IFG;

3 IFG/pe conducător auto/pe an = lansarea procedurii naţionale privind buna reputaţie.

3. Numărul de încălcări pe conducător auto şi pe an este o cifră medie calculată prin împărţirea numărului total de încălcări cu acelaşi nivel de gravitate (IG sau IFG) la numărul mediu de conducători auto angajaţi în cursul anului. Formula pentru determinarea frecvenţei prevede un prag maxim pentru producerea de încălcări 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 administrative naţionale de evaluare a bunei reputaţii.

ANEXA III:

- Anexa III la Directiva 2006/22/CE se înlocuieşte 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)	Depăşirea 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		Depăşirea duratei de conducere zilnice de 9h cu 50 % sau mai mult fără a face pauză sau fără un repaus de cel puţin 4,5 ore	13h30 ...< = şi fără pauză/ odihnă	X			
B5		Depăşirea duratei prelungite de conducere zilnice de 10h, dacă este permisă prelungirea	10h < ... < 11h				X
B6			11h < = .. < 12h			X	
B7			12h < = ..		X		
B8		Depăşirea duratei de conducere zilnice de 10h cu 50 % sau mai mult fără a face pauză sau fără un repaus de cel puţin 4,5 ore	15h < = ... şi fără pauză/ odihnă	X			
B9	Articolul 6 alineatul (2)	Depăşirea duratei de conducere săptămânale	56h < ... < 60h				X
B10			60h < = ... < 65h			X	
B11			65h < = ... < 70h		X		
B12		Depăşirea duratei de conducere săptămânale cu 25 % sau mai mult	70h .< = ..	X			
B13	Articolul 6 alineatul (3)	Depăşirea duratei maxime totale de conducere în 2 săptămâni consecutive	90h < ... < 100h				X
B14			100h < = ... < 105h			X	
B15			105h < = ... < 112h30		X		
B16		Depăşirea duratei maxime totale de conducere în 2 săptămâni consecutive cu 25 % sau mai mult	112h30 < = ...	X			
C	Pauze						
C1	Articolul 7	Depăşirea duratei neîntrerupte de conducere de 4,5 ore înainte de a face pauză	4h30 < ... < 5h				X
C2			5h < = ... < 6h			X	
C3			6h < = ...		X		
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		
F	Organizarea activităţii						
F1	Articolul 10 alineatul (1)	Legătură între remuneraţie şi distanţa parcursă sau cantitatea de mărfuri transportată			X		

F2	Articolul 10 alineatul (2)	Lipseşte organizarea activităţii conducătorului auto sau aceasta este deficientă, conducătorul auto nu a primit instrucţiuni care să îi permită să respecte legislaţia 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 şi al Consiliului ([1]) (Tahograf)

([1])Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European şi 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 şi de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European şi al Consiliului privind armonizarea anumitor dispoziţii ale legislaţiei sociale în domeniul transporturilor rutiere (JO L 60, 28.2.2014, p. 1).

Nr.	TEMEIUL JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	GRAVITATE			
			CMGI	IFG	IG	IM
G	Instalarea tahografului					
G1	Articolul 3 alineatul (1) şi articolul 22 alineatul (2)	Lipsa unui tahograf cu omologare de tip care să fie instalat şi utilizat (de exemplu: neinstalarea unui tahograf de către de montatori, ateliere sau producători de vehicule aprobaţi în acest scop de autorităţile competente ale statelor membre, utilizarea unui tahograf fără sigiliile necesare ataşate sau înlocuite de către un montator aprobat, un atelier aprobat sau un producător de vehicule aprobat sau utilizarea unui tahograf fără plăcuţa 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	Deţinerea şi/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 obţinut pe baza unor declaraţii false şi/sau documente falsificate (considerată a fi conducere fără card de conducător auto)	X			
H6	Articolul 32 alineatul (1)	Funcţionarea necorespunzătoare a tahografului (de exemplu: tahograful nu a fost controlat, calibrat şi sigilat corespunzător)		X		
H7	Articolul 32 alineatul (1) şi articolul 33 alineatul (1)	Utilizarea necorespunzătoare a tahografului (de exemplu: utilizare abuzivă deliberată, voluntară sau impusă, lipsa instrucţiunilor 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 şi/sau pe cardul conducătorului auto şi descărcate de pe acestea	X			
H10	Articolul 33 alineatul (2)	Întreprinderea nu ţine evidenţa foilor de înregistrare, a documentelor imprimate şi a datelor descărcate		X		
H11		Datele înregistrate şi stocate nu sunt disponibile timp de cel puţin 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 şi 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 şi documentele imprimate din ziua curentă şi 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) şi 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"		

Publicat în Jurnalul Oficial cu numărul 74L din data de 19 martie 2016