REGULAMENTE

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)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

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

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

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 și a gradelor de gravitate ale încălcărilor grave ale normelor Uniunii care, în plus față de cele prevăzute în anexa IV la respectivul regulament, pot determina pierderea bunei reputații 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 și ar trebui să prevadă frecvența de producere începând de la care încălcările repetate sunt considerate ca fiind mai grave.

(3) Lista categoriilor, a tipurilor și a gradelor de gravitate ale încălcărilor grave care urmează să fie stabilită ar trebui să conțină 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 informațiile privind aceste încălcări atunci când își stabilesc prioritățile 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 transparenței, corectitudinii și securității juridice la evaluarea gravității încălcărilor și a implicațiilor acestora pentru buna reputație a întreprinderii de transport sau a managerului de transport.

(6) Cu toate acestea, este de responsabilitatea autorității competente a statului membru să aplice o procedură administrativă națională completă pentru a stabili dacă pierderea bunei reputații ar constitui un răspuns proporțional 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 reputație, statele membre ar trebui să ia în considerare conduita întreprinderii, a managerilor acesteia și a oricărei alte persoane relevante.

([1]) JO L 300, 14.11.2009, p. 51.
([2]) JO L 102, 11.4.2006, p. 35.

(7) Clasificarea armonizată a încălcărilor grave ar trebui să ofere baza pentru extinderea sistemului național de clasificare în funcție 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 menționate la articolul 6 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 și care pot afecta buna reputație 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 național 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 concurență loială între întreprinderi, o aplicare mai armonizată și o funcționare eficace a sistemului de schimb de informații din cadrul registrului european al întreprinderilor de transport rutier.

(9) În interesul transparenței și al concurenței loiale, ar trebui să se stabilească o metodă comună de calculare a frecvenței 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 naționale care, sub rezerva deciziei autorității competente, poate avea drept rezultat pierderea bunei reputații a unui operator de transport.

(10) Ca regulă generală, frecvența ar trebui să fie stabilită luând în considerare gravitatea încălcării, perioada și numărul mediu de conducători auto. Aceasta ar trebui să fie considerată ca fiind un prag maxim, lăsând în același timp statelor membre posibilitatea să aplice praguri inferioare, în funcție de prevederile procedurilor administrative naționale de evaluare a bunei reputații.

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

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

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

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.

[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).

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.

Adoptat la Bruxelles, 18 martie 2016.

Pentru Comisie

Președintele

Jean-Claude JUNCKER

ANEXA I

Categorii de încălcări 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 pericol de moarte sau de vătămări grave.

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

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)	Depășirea duratei de conducere zilnice de 9h dacă posibilitatea de prelungire la 10h nu este permisă	10h ≤ … < 11h			X
3.			11h ≤ …		X	
4.		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		
5.		Depășirea duratei prelungite de conducere zilnice de 10h, dacă este permisă prelungirea	11h ≤ … < 12h			X
6.			12h ≤ …		X	
7.		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		
8.	Articolul 6 alineatul (2)	Depășirea duratei de conducere săptămânale	60h ≤ … < 65h			X
9.			65h ≤ … < 70		X	
10.		Depășirea duratei de conducere săptămânale cu 25 % sau mai mult	70h ≤ …	X		
11.	Articolul 6 alineatul (3)	Depășirea duratei maxime totale de conducere în 2 săptămâni consecutive	100h ≤ … < 105h			X
12.			105h ≤ … < 112h30		X	
13.		Depășirea duratei maxime totale de conducere în 2 săptămâni consecutive cu 25 % sau mai mult	112h30 ≤ …	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).

Nr.	TEMEIUL JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE		GRAVITATE ([1])		
				CMGI	IFG	IG
		Pauze				
14.	Articolul 7	Depășirea 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 puțin 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 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 redusă de repaus săptămânal insuficientă de mai puțin de 24 h	20h ≤ …< 22h			X
25.			… < 20h		X	
26.		Perioadă de repaus săptămânal insuficientă, de mai puțin de 45 h, dacă perioada redusă de repaus săptămânal 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 precedentă de repaus săptămânal	3h ≤ … < 12h			X
			12h ≤ …		X	
		Derogarea privind regula celor 12 zile				
29.	Articolul 8 alineatul (6a)	Depășirea 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	

Nr.	TEMEIUL JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE		GRAVITATE ([1])		
				CMGI	IFG	IG
31.	Articolul 8 alineatul (6a) (d)	Perioadă de conducere între orele 22.00 și 6.00 mai mare de 3 de ore înainte de pauză, dacă vehiculul nu este condus de mai mulți conducători auto	3h < … < 4,5h			X
			4,5h ≤ …		X	
Organizarea activității						
32.	Articolul 10 alineatul (1)	Legătură între remunerație și distanța parcursă sau cantitatea de mărfuri transportată			X	
33.	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.	TEMEIUL JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	GRAVITATE		
			CMGI	IFG	IG
Instalarea tahografului					
1.	Articolul 3 alineatul (1) și articolul 22	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		
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 necorespunzătoare a tahografului *(de exemplu: tahograful nu a fost controlat, calibrat și sigilat corespunzător)*		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 (JO L 60, 28.2.2014, p. 1).

Nr.	TEMEIUL JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	GRAVITATE		
			CMGI	IFG	IG
8.	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	
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 și/sau pe cardul conducătorului auto și descărcate de pe acestea	X		
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.		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 echipaj)			X
19.	Articolul 34 alineatul (5)	Utilizarea incorectă a mecanismului de schimbare		X	
		Punerea la dispoziție a informațiilor			
20.	Articolul 36	Refuză controlul		X	
21.	Articolul 36	Nu poate prezenta înregistrările din ziua curentă și din ultimele 28 de zile		X	
22.		Nu poate prezenta înregistrările de pe cardul de conducător auto, dacă conducătorul auto deține unul		X	
23.	Articolul 36	Nu poate prezenta înregistrările manuale și documentele imprimate din ziua curentă și din ultimele 28 de zile		X	
24.	Articolul 36	Nu poate prezenta cardul de conducător auto, dacă conducătorul auto deține unul		X	

Nr.	TEMEIUL JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	GRAVITATE		
			CMGI	IFG	IG
Funcționarea necorespunzătoare					
25.	Articolul 37 alineatul (1) și articolul 22 alineatul (1)	Reparația tahografului nu este efectuată de un montator sau atelier aprobat		X	
26.	Articolul 37 alineatul (2)	Conducătorul auto nu marchează toate informațiile necesare pentru intervalele de timp care nu mai sunt înregistrate atunci când tahograful este în pană sau funcționează defectuos		X	

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 posibilitățile 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	
Evidențe						
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 angajați sau care desfășoară o activitate independentă sau refuzul de a prezenta înregistrările agentului de control			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 activități mobile de transport rutier (JO L 80, 23.3.2002, p. 35).

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

Nr.	TEMEIUL JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE		GRAVITATE		
				CMGI	IFG	IG
		Greutate				
1.	Articolul 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 Directivei 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului** [2] **(Inspecția tehnică periodică) și Directiva 2014/47/UE a Parlamentului European și a Consiliului** [3] **(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		

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

[2] 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).

[3] 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).

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.

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

Nr.	TEMEIUL 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	
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 și a Consiliului** [2] **(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

[1] 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).

[2] 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).

8. **Grupe de încălcări ale Directivei 2006/126/CE a Parlamentului European și a Consiliului** ([1]) **(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** ([2]) **(Transportul rutier de mărfuri periculoase)**

Nr.	TEMEIUL JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	GRAVITATE		
			CMGI	IFG	IG
1.	Anexa I secțiunea I.1 la Directiva 2008/68/CE	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	

([1]) 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).

([2]) 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).

Nr.	TEMEIUL JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	GRAVITATE		
			CMGI	IFG	IG
11.		Absența informațiilor referitoare la substanța 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 deține un certificat de formare profesională valabil		X	
13.		Utilizarea focului sau a unei lămpi neprotejate		X	
14.		Nerespectarea interdicției 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 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

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.

([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).

10. **Grupe de încălcări ale Regulamentului (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului** ([1]) **(Accesul pe piața transportului rutier internațional de mărfuri)**

Nr.	TEMEIUL JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	GRAVITATE		
			CMGI	IFG	IG
		Licența comunitară			
1.	Articolul 3	Transportul de mărfuri fără a deține o licență comunitară valabilă *(de exemplu: licență inexistentă, falsificată, retrasă, expirată etc.)*	X		
2.	Articolul 4	Întreprinderea de transport rutier sau conducătorul auto nu pot să prezinte agentului de control o licență comunitară valabilă sau o copie conformă valabilă a licenței comunitare *(de exemplu: licența comunitară sau copia conformă a licenței comunitare sunt pierdute, uitate, deteriorate etc.)*		X	
		Atestatul de conducător auto			
3.	Articolele 3 și 5	Transportul de mărfuri fără deținerea 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 și al Consiliului** ([2]) **(Accesul la piața serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul)**

Nr.	TEMEIUL JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	GRAVITATE		
			CMGI	IFG	IG
		Licența comunitară			
1.	Articolul 4	Transportul de pasageri fără a deține o licență comunitară valabilă *(de exemplu: licență 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 licență comunitară valabilă sau o copie conformă valabilă a licenței comunitare *(de exemplu, licența sau copia conformă sunt pierdute, uitate, deteriorate etc.)*		X	
		Autorizații pentru servicii regulate			
3.	Articolele 5 și 6	Servicii regulate fără autorizație valabilă *(de exemplu: autorizația este inexistentă, falsificată, retrasă, expirată, utilizată în mod abuziv etc.)*		X	
4.	Articolul 19	Conducătorul auto nu poate să prezinte autorizația agentului de control *(de exemplu, autorizația este pierdută, uitată, deteriorată etc.)*			X
5.	Articolele 5 și 6	Stațiile din cadrul serviciilor regulate dintr-un stat membru nu corespund autorizației eliberate			X

([1]) 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).

([2]) Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională 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).

Nr.	TEMEIUL JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	GRAVITATE		
			CMGI	IFG	IG
Foaia de parcurs pentru servicii ocazionale și alte servicii exceptate de la autorizare					
6.	Articolul 12	Conducerea fără a deține o foaie de parcurs obligatorie *(de exemplu, foaia de parcurs este inexistentă, falsificată, nu conține informațiile necesare, etc.)*			X

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	Pereții despărțitori 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 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.	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

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

ANEXA II

Frecvența de repetare a încălcărilor grave

1. Încălcările grave (IG) și 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 frecvența cu care se produc încălcările repetate, statele membre țin seama de următoarele elemente:

   (a) gravitatea încălcării (IG sau IFG);

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

   (c) numărul de conducători auto implicați în cadrul activităților de transport coordonate 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/pe conducător auto/pe an = 1 IFG;

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

3. Numărul de încălcări pe conducător auto și pe an este o cifră medie calculată prin împărțirea numărului total de încălcări cu același nivel de gravitate (IG sau IFG) la numărul mediu de conducători auto angajați în cursul anului. Formula pentru determinarea frecvenței 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 naționale de evaluare a bunei reputații.

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			

Nr.	TEMEIUL JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE		GRAVITATE (1)			
				CMGI	IFG	IG	IM
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		
D	**Perioade de repaus**						
D1	Articolul 8 alineatul (2)	Perioadă de repaus zilnic insuficientă, de mai puțin 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 puțin de 9h, dacă reducerea este permisă	8h ≤ … < 9h				X
D5			7h ≤ … < 8h			X	
D6			… < 7h		X		
D7		Perioadă de repaus zilnic împărțită, insuficientă de mai puțin 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 puțin 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 puțin de 24 h	22h ≤ … < 24h				X
D14			20h ≤ … < 22h			X	
D15			… < 20h		X		
D16		Perioadă de repaus săptămânal insuficientă, de mai puțin 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)	Depășirea a 6 perioade consecutive de 24 de ore după perioada precedentă de repaus săptămânal	…< 3h				X
D20			3h ≤ … < 12h			X	
D21			12h ≤ …		X		

Nr.	TEMEIUL JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE		GRAVITATE ([1])			
				CMGI	IFG	IG	IM
E	**Derogarea privind regula celor 12 zile**						
E1	Articolul 8 alineatul (6a)	Depășirea 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 și 6.00 mai mare de 3 de ore înainte de pauză, dacă vehiculul nu este condus de mai mulți conducători auto	3h < … < 4,5h			X	
E7			4,5h ≤ …		X		
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		

([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).

Nr.	TEMEIUL JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	GRAVITATE			
			CMGI	IFG	IG	IM
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			
H10	Articolul 33 alineatul (2)	Întreprinderea nu ține evidența 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		

Nr.	TEMEIUL JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	GRAVITATE			
			CMGI	IFG	IG	IM
I	**Punerea la dispoziție a informațiilor**					
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 deține 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 deține unul		X		
J	**Funcționarea necorespunzătoare**					
J1	Articolul 37 alineatul (1) și articolul 22 alineatul (1)	Reparația tahografului nu este efectuată de un montator sau atelier aprobat		X		
J2	Articolul 37 alineatul (2)	Conducătorul auto nu marchează toate informațiile necesare pentru intervalele de timp care nu mai sunt înregistrate atunci când tahograful este în pană sau funcționează defectuos		X”		