

**REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2022/694 AL COMISIEI****din 2 mai 2022****de modificare a Regulamentului (UE) 2016/403 în ceea ce privește noi încălcări grave ale normelor Uniunii care pot duce la pierderea bunei reputații de către operatorul de transport rutier**

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 <sup>(1)</sup>, în special articolul 6 alineatul (2a),

întrucât:

- (1) Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 a fost modificat prin Regulamentul (UE) 2020/1055 al Parlamentului European și al Consiliului <sup>(2)</sup>, care a adăugat noi încălcări grave, în ceea ce privește legea aplicabilă obligațiilor contractuale, cabotajului și detașării lucrătorilor din transportul rutier, în lista încălcărilor care pot duce la pierderea bunei reputații prevăzute la articolul 3 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009.
- (2) Regulamentul (UE) 2020/1055 a introdus, de asemenea, un criteriu suplimentar care trebuie luat în considerare de Comisie atunci când definește gradul de gravitate a încălcărilor grave, adăugând referirea la riscul de denaturare a concurenței de pe piața transportului rutier.
- (3) Regulamentul (UE) 2020/1055 a modificat și Regulamentul (CE) nr. 1071/2009, pentru a prevedea faptul că, atunci când stabilește frecvența de apariție începând de la care încălcările repetate trebuie considerate ca fiind mai grave, Comisia trebuie să ia în considerare numărul de vehicule utilizate pentru activitățile de transport, și nu numărul de conducători auto.
- (4) Regulamentul (UE) 2020/1054 al Parlamentului European și al Consiliului <sup>(3)</sup> a introdus noi dispoziții în ceea ce privește încălcările care conduc la riscuri de vătămare gravă, de deces sau de denaturare a concurenței de pe piața transportului rutier. Aceste încălcări trebuie adăugate în lista încălcărilor grave ale normelor Uniunii menționate la articolul 6 alineatul (1) al treilea paragraf litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 care pot afecta buna reputație a întreprinderii de transport rutier sau a managerului de transport.
- (5) Prin urmare, Regulamentul (UE) 2016/403 al Comisiei <sup>(4)</sup> trebuie modificat pentru a include noile încălcări și pentru a ține seama de noile criterii de definire a nivelului de gravitate și a frecvenței apariției acestor încălcări.
- (6) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului pentru transportul rutier,

<sup>(1)</sup> JO L 300, 14.11.2009, p. 51.

<sup>(2)</sup> Regulamentul (UE) 2020/1055 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020 de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 1071/2009, (CE) nr. 1072/2009 și (UE) nr. 1024/2012 în vederea adaptării acestora la evoluțiile sectorului transportului rutier (JO L 249, 31.7.2020, p. 17).

<sup>(3)</sup> Regulamentul (UE) 2020/1054 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 în ceea ce privește cerințele minime referitoare la duratele de conducere zilnice și săptămânale maxime, pauzele minime și perioadele de repaus zilnic și săptămânal și a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 în ceea ce privește poziționarea prin intermediul tahografelor (JO L 249, 31.7.2020, p. 1).

<sup>(4)</sup> 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 (JO L 74, 19.3.2016, p. 8).

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

*Articolul 1*

Regulamentul (UE) nr. 2016/403 se modifică după cum urmează:

1. anexa I se modifică în conformitate cu anexa I la prezentul regulament;
2. anexa II se înlocuiește cu textul din anexa II la prezentul regulament.

*Articolul 2*

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

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

Adoptat la Bruxelles, 2 mai 2022.

Pentru Comisie  
Președinta  
Ursula VON DER LEYEN

## ANEXA I

Anexa I la Regulamentul (UE) 2016/403 se modifică după cum urmează:

1. Paragrafele introductive și secțiunea 1 se înlocuiesc cu următorul text:

**„Clasificarea încălcărilor grave**

(menționate la articolul 1)

Tablelul 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 (\*) (perioada de conducere și perioada de repaus)**

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

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	$8h30 \leq \dots < 10h$			X
17.			$\dots < 8h30$		X	
18.		Perioadă de repaus zilnic redusă insuficientă, de mai puțin de 9h, dacă reducerea este permisă	$7h \leq \dots < 8h$			X
19.			$\dots < 7h$		X	
20.		Perioadă de repaus zilnic împărțită insuficientă, de mai puțin de $3h + 9h$	$3h + [7h \leq \dots < 8h]$			X
21.			$3h + [\dots < 7h]$		X	
22.	Articolul 8 alineatul (5)	Perioadă de repaus zilnic insuficientă, de mai puțin de 9h pentru conducere în echipaj	$7h \leq \dots < 8h$			X
23.			$\dots < 7h$		X	
24.	Articolul 8 alineatul (6)	Perioadă de repaus săptămânal redusă insuficientă, de mai puțin de 24h	$20h \leq \dots < 22h$			X
25.			$\dots < 20h$		X	
26.		Perioadă de repaus săptămânal insuficientă, de mai puțin de 45 h, dacă perioada de repaus săptămânal redusă nu este permisă	$36h \leq \dots < 42h$			X
27.			$\dots < 36h$		X	
28.	Articolul 8 alineatul (6)	Depășirea a 6 perioade consecutive de 24 de ore după perioada de repaus săptămânal precedentă	$3h \leq \dots < 12h$			X
29.			$12h \leq \dots$		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
<b>Derogare privind regula celor 12 zile</b>						
33.	Articolul 8 alineatul (6a)	Depășirea a 12 perioade consecutive de 24 de ore după perioada precedentă de repaus săptămânal normală	$3h \leq \dots < 12h$			X
34.			$12h \leq \dots$		X	
35.	Articolul 8 alineatul (6a) litera (b) punctul (ii)	Perioadă de repaus săptămânal luată după 12 perioade consecutive de 24 de ore	$65h < \dots \leq 67h$			X
36.			$\dots \leq 65h$		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	$3h < \dots < 4,5 h$			X
38.			$4,5 h \leq \dots$		X	
<b>Organizarea activității</b>						
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	

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	

(<sup>1</sup>) CMGI = cea mai gravă încălcare. IFG = încălcare foarte gravă. IG = încălcare gravă.

(\*) 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)."

2. Secțiunea 2 se înlocuiește cu următorul text:

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

Nr.	TEMEI JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	GRAVITATE		
			CMGI	IFG	IG
<b>Instalarea tahografului</b>					
1.	Articolul 3 alineatele (1), (4) și (4a) și articolul 22	Nu este instalat și utilizat un tahograf cu omologare de tip	X		
<b>Utilizarea tahografului, a cardului de conducător auto sau a foii de înregistrare</b>					
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 ( <i>considerată a fi conducere fără card de conducător auto</i> )	X		
5.		Conducerea cu un card de conducător auto fără a fi titularul acestuia ( <i>considerată a fi conducere fără card de conducător auto</i> )	X		
6.		Conducerea cu un card de conducător auto care a fost obținut pe baza unor declarații false și/sau documente falsificate ( <i>considerată a fi conducere fără card de conducător auto</i> )	X		
7.	Articolul 32 alineatul (1)	Funcționarea incorectă a tahografului ( <i>de exemplu: tahograful nu a fost controlat, calibrat și sigilat corespunzător</i> )		X	
8.	Articolul 32 alineatul (1) și articolul 33 alineatul (1)	Utilizarea improprie a tahografului ( <i>de exemplu: utilizare abuzivă deliberată, voluntară sau impusă, lipsa instrucțiunilor privind utilizarea corectă etc.</i> )		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		
11.	Articolul 33 alineatul (2)	Întreprinderea nu ține evidența foilor de înregistrare, a documentelor imprimare 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	

Funcționare defectuoasă					
27.	Articolul 37 alineatul (1) și articolul 22 alineatul (1)	Reparația tahografului nu este efectuată de un montator sau de un atelier aprobat		X	
28.	Articolul 37 alineatul (2)	Conducătorul auto nu marchează toate informațiile necesare pentru perioadele de timp care nu mai sunt înregistrate atunci când tahograful este în pană sau funcționează defectuos		X	

(\*) 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 aparatul 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)."

3. Secțiunea 6 se înlocuiește cu următorul text:

**„6. Grupe de încălcări ale Directivei 92/6/CEE a Consiliului (\*) (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	
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		

(\*) 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)."

4. Secțiunea 10 se înlocuiește cu următorul text:

**„10. Grupe de încălcări ale Regulamentului (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului (\*) (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		

2.	Articolul 4	Întreprinderea de transport sau conducătorul auto nu pot prezenta agentului de control o licență comunitară valabilă sau o copie conformă valabilă a licenței comunitare (și anume: licența comunitară sau copia conformă a licenței comunitare este pierdută, uitată, deteriorată etc.)		X	
<b>Atestatul de conducător auto</b>					
3.	Articolul 3 și articolul 8 alineatul (1)	Transportul de mărfuri fără deținerea unui atestat de conducător auto valabil (și anume atestatul de conducător auto este inexistent, falsificat, retras, expirat etc.)		X	
4.	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
<b>Cabotaj</b>					
5.	Articolul 8 alineatul (2)	Efectuarea unei operațiuni 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 operațiuni de cabotaj în același stat membru în termen de 4 zile de la încheierea ultimei operațiuni 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 internațional precedent și/sau ale fiecărei operațiuni de cabotaj consecutive efectuate și/sau ale tuturor operațiunilor efectuate în cazurile în care vehiculul este prezent în statul membru gazdă în perioada de 4 zile anterioară transportului internațional și nu poate prezenta aceste dovezi pe durata controlului în trafic.		X	

(\*) 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).”

5. Secțiunea 11 se înlocuiește cu următorul text:

„11. **Grupe de încălcări ale Regulamentului (CE) nr. 1073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului (\*) (Accesul la piața serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul)**

Nr.	TEMEI JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	GRAVITATE		
			CMGI	IFG	IG
<b>Licența comunitară</b>					
1.	Articolul 4	Transportul de pasageri fără a deține o licență comunitară valabilă (și anume: licența este inexistentă, falsificată, retrasă, expirată etc.)	X		



2.	Articolul 4 alineatul (3)	Întreprinderea de transport sau conducătorul auto nu pot prezenta agentului de control o licență comunitară valabilă sau o copie conformă valabilă a licenței comunitare (și anume licența sau copia conformă este pierdută, uitată, deteriorată etc.)		X	
<b>Autorizație pentru servicii regulate</b>					
3.	Articolele 5 și 6	Servicii regulate fără autorizație valabilă (și anume: autorizația este inexistentă, falsificată, retrasă, expirată, utilizată incorect etc.)		X	
4.	Articolul 19	Conducătorul auto nu poate prezenta autorizația agentului de control (și anume 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
<b>Foia de parcurs pentru servicii ocazionale și pentru alte servicii exceptate de la autorizare</b>					
6.	Articolul 12	Conducerea fără a deține o foaie de parcurs obligatorie (și anume foaia de parcurs este inexistentă, falsificată, nu conține informațiile obligatorii etc.)			X
<b>Norme aplicabile operațiunilor de cabotaj</b>					
7.	Articolul 16	Efectuarea unei operațiuni 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 operațiunile 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	

(\*) 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)."

6. Se adaugă următoarele secțiuni 13 și 14:

„13. **Încălări ale Regulamentului (CE) nr. 593/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (\*) (Roma I) (legea aplicabilă obligațiilor contractuale)**

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

14. **Grupe de încălcări ale Directivei (UE) nr. 2020/1057 a Parlamentului European și a Consiliului (\*\*)**  
(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

(\*) 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).

(\*\*) 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)."

## ANEXA II

## „ANEXA II

**Frecvența de apariție a încălcărilor grave**

1. Încălările 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.”
-