



Consiliul
Uniunii Europene

Bruxelles, 26 iunie 2026
(OR. en)

6829/26
ADD 2

LIMITE

UK 46

Dosar interinstituțional:
2026/0058 (NLE)

ACTE LEGISLATIVE ȘI ALTE INSTRUMENTE

Subiect: Acord cu privire la Gibraltar între Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice, pe de o parte, și Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, pe de altă parte

TRANSPORTUL RUTIER DE MĂRFURI

PARTEA A

**CERINȚE PENTRU OPERATORII DE TRANSPORT RUTIER DE MĂRFURI:
ACCESUL LA OCUPAȚIA DE OPERATOR DE TRANSPORT RUTIER DE MĂRFURI
ȘI EXERCITAREA ACESTEIA**

ARTICOLUL 1

Domeniul de aplicare

Prezenta parte reglementează accesul la ocupația de operator de transport rutier de mărfuri și la exercitarea acesteia și se aplică tuturor operatorilor de transport rutier de mărfuri ai unei părți care efectuează transporturi de mărfuri care intră în domeniul de aplicare al articolelor 276 și 277 din prezentul acord.

ARTICOLUL 2

Definiții

În sensul prezentei părți, se aplică următoarele definiții:

- (a) „autorizație de exercitare a ocupației de operator de transport rutier de mărfuri” înseamnă o decizie administrativă prin care o persoană fizică sau juridică ce îndeplinește condițiile stabilite în prezenta parte este autorizată să exercite ocupația de operator de transport rutier de mărfuri;
- (b) „autoritate competentă” înseamnă o autoritate națională, regională sau locală dintr-o parte, care, pentru a autoriza exercitarea ocupației de operator de transport rutier de mărfuri, verifică îndeplinirea de către o persoană fizică sau juridică a condițiilor stabilite prin prezenta parte și care este abilitată să acorde, să suspende sau să retragă autorizația de exercitare a ocupației de operator de transport rutier de mărfuri; și
- (c) „reședință obișnuită” este locul în care o persoană locuiește în mod curent, respectiv timp de cel puțin 185 de zile în fiecare an calendaristic, în virtutea unor legături de ordin personal care indică existența unei legături strânse între persoana respectivă și locul în care locuiește.

ARTICOLUL 3

Cerințe pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier de mărfuri

Persoanele fizice sau juridice care exercită ocupația de operator de transport rutier de mărfuri:

- (a) au un sediu real și stabil pe teritoriul uneia dintre părți, astfel cum se prevede la articolul 5 din prezenta parte;
- (b) au o bună reputație, astfel cum se prevede la articolul 6 din prezenta parte;
- (c) au o capacitate financiară corespunzătoare, astfel cum se prevede la articolul 7 din prezenta parte; și
- (d) au competența profesională necesară, astfel cum se prevede la articolul 8 din prezenta parte.

ARTICOLUL 4

Managerul de transport

- (1) Un operator de transport rutier de mărfuri desemnează cel puțin o persoană fizică drept manager de transport, care conduce permanent și efectiv activitățile de transport ale acestuia și îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 3 literele (b) și (d) și care:
 - (a) are o legătură autentică cu operatorul de transport rutier de mărfuri, cum ar fi aceea de a fi un angajat, director, proprietar sau acționar al acestuia sau administrează întreprinderea sau, în cazul operatorului persoană fizică, este însăși persoana respectivă; și

(b) este rezident în partea pe teritoriul căruia este stabilit operatorul de transport rutier de mărfuri.

(2) În cazul în care o persoană fizică sau juridică nu îndeplinește cerința de competență profesională, autoritatea competentă poate autoriza persoana fizică sau juridică în cauză să exercite ocupația de operator de transport rutier de mărfuri fără a desemna un manager de transport în conformitate cu alineatul (1), cu condiția ca:

- (a) persoana fizică sau juridică să desemneze o persoană fizică rezidentă în partea în care este stabilit operatorul de transport rutier de mărfuri care îndeplinește cerințele stabilite la articolul 3 literele (b) și (d) și care este îndreptățită în temei contractual să îndeplinească, în numele întreprinderii, atribuții de manager de transport;
- (b) contractul dintre persoana fizică sau juridică și persoana menționată la litera (a) precizează sarcinile pe care aceasta din urmă trebuie să le îndeplinească permanent și efectiv și indică responsabilitățile care îi revin persoanei respective în calitate de manager de transport. Sarcinile care trebuie precizate includ, în special, coordonarea activităților de întreținere a vehiculelor, verificarea contractelor și a documentelor de transport, contabilitatea de bază, alocarea încărcăturilor sau a serviciilor pentru fiecare conducător auto și vehicul și verificarea procedurilor de siguranță;
- (c) în calitate sa de manager de transport, persoana menționată la litera (a) poate să gestioneze activitățile de transport a cel mult patru operatori de transport rutier de mărfuri diferiți, efectuate cu ajutorul unui parc cu o capacitate maximă combinată totală de 50 de vehicule; și

- (d) persoana menționată la litera (a) îndeplinește sarcinile specificate exclusiv în interesul persoanei fizice sau juridice și responsabilitățile acesteia sunt exercitate independent de orice persoană fizică sau juridică pentru care desfășoară operațiuni de transport.
- (3) O parte poate decide că un manager de transport desemnat în conformitate cu alineatul (1) nu poate fi în același timp desemnat în conformitate cu alineatul (2) sau că poate fi astfel desemnat numai în ceea ce privește un număr limitat de persoane fizice sau juridice sau un parc de vehicule care este mai mic decât cel stabilit la alineatul (2) litera (c).
- (4) Persoana fizică sau juridică notifică autorității competente referitor la managerul sau managerii de transport desemnați.

ARTICOLUL 5

Condiții referitoare la cerința privind sediul

Pentru a îndeplini cerința privind existența unui sediu efectiv și stabil pe teritoriul părții de stabilire, o persoană fizică sau juridică:

- (a) are un sediu în incinta căruia poate avea acces la originalele principalelor sale documente de lucru, indiferent dacă acestea sunt în format electronic sau în orice alt format, în special contractele sale de transport, documentele referitoare la vehiculele aflate la dispoziția persoanei fizice sau juridice, documentele contabile, documentele de gestionare a personalului, contractele de muncă, documentele privind asigurările sociale, documentele care conțin date referitoare la călătorii, la durata de conducere și perioadele de repaus și orice alt document la care autoritatea competentă trebuie să aibă acces în scopul verificării respectării condițiilor prevăzute în prezenta parte;

- (b) este înregistrată în registrul societăților comerciale al părții respective sau într-un registru similar în cazul în care dreptul intern impune acest lucru;
- (c) este supusă la plata impozitului pe profit și, dacă dreptul intern impune acest lucru, are alocat un număr de identificare în scopuri de TVA;
- (d) odată ce autorizația a fost acordată, dispune de unul sau mai multe vehicule care sunt înmatriculate sau puse în circulație și autorizate pentru utilizare în conformitate cu legislația părții respective, indiferent dacă vehiculele respective se află în întregime în proprietatea sa sau sunt deținute, de exemplu, în temeiul unui contract de cumpărare în rate, de închiriere sau de leasing;
- (e) își desfășoară efectiv și în permanență activitățile administrative și comerciale cu ajutorul echipamentelor și instalațiilor corespunzătoare la sediul menționat la litera (a), situat pe teritoriul părții respective, și își gestionează efectiv și în permanență operațiunile de transport utilizând vehiculele menționate la litera (f) cu ajutorul echipamentelor tehnice corespunzătoare situate pe teritoriul părții respective; și
- (f) are la dispoziție în permanență și în mod obișnuit un număr de vehicule care respectă condițiile stabilite la litera (d) și de conducători auto al căror loc de staționare obișnuit se află la un centru operațional din partea respectivă; numărul acesta fiind proporțional cu volumul operațiunilor de transport efectuate de întreprindere.

ARTICOLUL 6

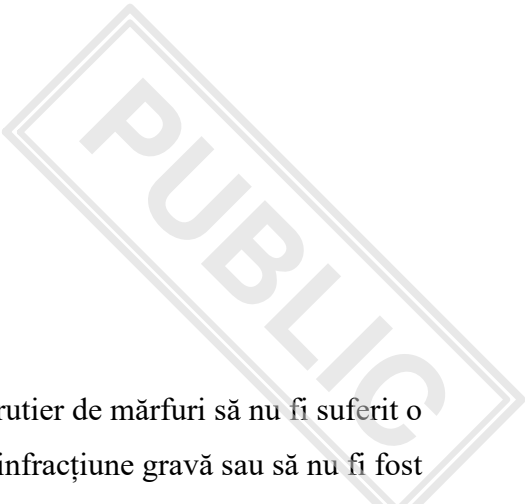
Condiții referitoare la cerința privind buna reputație

(1) Sub rezerva alineatului (2), părțile stabilesc condițiile pe care trebuie să le îndeplinească persoanele fizice sau juridice și managerii de transport pentru a satisface cerința de bună reputație.

La determinarea faptului dacă o persoană fizică sau juridică îndeplinește cerința respectivă, părțile iau în considerare conduita persoanelor fizice sau juridice, a managerilor de transport, a directorilor executivi și a oricărei alte persoane relevante după cum s-a stabilit de către parte. Orice referire în prezentul articol la condamnări, sancțiuni sau încălcări include condamnările, sancțiunile sau încălcările persoanei fizice sau juridice înseși, ale managerilor de transport și ale directorilor executivi ai acesteia și ale oricărei alte persoane relevante, după cum poate fi stabilit de către parte.

Condițiile menționate la prezentul alineat includ cel puțin următoarele cerințe:

- (a) să nu existe niciun motiv imperios pentru a pune la îndoială buna reputație a managerului de transport sau a operatorului de transport rutier de mărfuri, cum ar fi condamnări sau sancțiuni rezultate în urma oricăror încălcări grave ale normelor naționale în vigoare în următoarele domenii:
 - (i) drept comercial;
 - (ii) dreptul în materie de insolvență;
 - (iii) condițiile de remunerare și de muncă ale profesiei;

- 
- (iv) circulația rutieră;
 - (v) răspunderea profesională;
 - (vi) traficul de persoane sau traficul de droguri; și
 - (vii) dreptul fiscal; și
- (b) managerul de transport sau operatorul de transport rutier de mărfuri să nu fi suferit o condamnare, într-una sau în ambele părți, pentru o infracțiune gravă sau să nu fi fost sancționat pentru o încălcare gravă a dispozițiilor articolelor 278-282 din prezentul acord sau a normelor de drept intern referitoare în special la:
- (i) perioadele de conducere și perioadele de repaus ale conducătorilor auto, timpul de lucru și instalarea și utilizarea aparaturii de înregistrare;
 - (ii) masa și dimensiunile maxime ale vehiculelor utilitare utilizate în cadrul traficului internațional;
 - (iii) calificarea inițială și formarea continuă a conducătorilor auto;
 - (iv) controlul tehnic al vehiculelor utilitare, inclusiv inspecțiile tehnice obligatorii ale autovehiculelor;
 - (v) accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri;
 - (vi) siguranța transportului rutier de mărfuri periculoase;

(vii) instalarea și utilizarea de dispozitive de limitare a vitezei pe anumite categorii de vehicule;

(viii) permisul de conducere;

(ix) accesul la ocupație;

(x) transportul de animale;

(xi) detașarea lucrătorilor în sectorul transportului rutier;

(xii) dreptul aplicabil obligațiilor contractuale; și

(xiii) călătoriile care implică puncte de încărcare și descărcare situate pe teritoriul celeilalte părți.

(2) În sensul alineatului (1) al treilea paragraf litera (b) de la prezentul articol, atunci când managerul de transport sau operatorul de transport rutier de mărfuri a fost condamnat pentru o infracțiune gravă sau i s-a aplicat o sancțiune pentru una dintre cele mai grave încălcări menționate în apendicele 27-A-1-1 pe teritoriul uneia sau al ambelor părți, autoritatea competentă a părții de stabilire efectuează și finalizează în mod corespunzător și în timp util o procedură administrativă, care include, dacă este cazul, un control efectuat la sediul persoanei fizice sau juridice în cauză.

În cursul procedurii administrative, autoritatea competentă analizează dacă, datorită circumstanțelor specifice, pierderea bunei reputații ar constitui o reacție disproporționată în respectivul caz particular. În cadrul acestei analize, autoritatea competentă ia în considerare numărul de încălcări grave ale normelor, astfel cum se menționează la alineatul (1) al treilea paragraf de la prezentul articol, precum și numărul celor mai grave încălcări menționate în apendicele 27-A-1-1 pentru care managerul de transport sau operatorul de transport rutier de mărfuri a fost condamnat sau i s-au aplicat sancțiuni. Orice constatare se motivează și justifică în mod corespunzător.

În cazul în care concluzionează că pierderea bunei reputații ar fi disproporționată, autoritatea competentă decide ca persoana fizică sau juridică în cauză să își păstreze buna reputație. Dacă autoritatea competentă nu ajunge la concluzia că pierderea bunei reputații ar constitui o măsură disproporționată, condamnarea sau sancțiunea conduce la pierderea bunei reputații.

(3) Pe lângă lista celor mai grave încălcări prevăzută în apendicele 27-A-1-1, încălcările grave prevăzute în apendicele 27-A-1-1a pot duce la pierderea bunei reputații.

(4) Cerința privind buna reputație rămâne neîndeplinită până când se aplică o măsură de reabilitare sau orice altă măsură cu efect echivalent, în conformitate cu dispozițiile de drept intern relevante ale părților.

ARTICOLUL 7

Condiții referitoare la cerința privind capacitatea financiară

- (1) În vederea îndeplinirii cerinței privind capacitatea financiară, o persoană fizică sau juridică trebuie să fie capabilă în permanență să-și onoreze obligațiile financiare pe parcursul exercițiului financiar anual. Persoana fizică sau juridică demonstrează, pe baza conturilor anuale certificate de un auditor sau de o persoană acreditată în mod corespunzător, că dispune în fiecare an de capital și rezerve:
- (a) în valoare totală de cel puțin 9 000 EUR/8 000 GBP când se utilizează un singur autovehicul, 5 000 EUR/4 500 GBP pentru fiecare autovehicul sau combinație de vehicule suplimentar(ă) cu o masă maximă autorizată mai mare de 3,5 tone și 900 EUR/800 GBP pentru fiecare autovehicul sau combinație de vehicule suplimentar(ă) cu o masă maximă autorizată mai mare de 2,5 tone, dar care nu depășește 3,5 tone;
 - (b) persoanele fizice sau juridice care desfășoară activitatea de operator de transport rutier de mărfuri numai cu ajutorul unor autovehicule sau combinații de vehicule a căror masă maximă autorizată este mai mare de 2,5 tone, dar mai mică de 3,5 tone, trebuie să demonstreze, pe baza conturilor anuale certificate de un auditor sau de o persoană acreditată în mod corespunzător, că dispun în fiecare an de capital și de rezerve în valoare totală de cel puțin 1 800 EUR/1 600 GBP când se utilizează un singur vehicul și de 900 EUR/800 GBP pentru fiecare vehicul suplimentar utilizat.

(2) Prin derogare de la alineatul (1), autoritatea competentă poate accepta sau poate impune ca o întreprindere să își demonstreze capacitatea financiară printr-un certificat stabilit de autoritatea competentă, cum ar fi o garanție bancară sau o asigurare, inclusiv o asigurare de răspundere profesională eliberată de una sau mai multe bănci sau alte instituții financiare, inclusiv societăți de asigurare, sau un alt document obligatoriu, care garantează pentru întreprindere printr-o garanție personală și solidară pentru sumele stabilite la alineatul (1) litera (a).

(3) Prin derogare de la alineatul (1), în absența conturilor anuale certificate pentru anul înregistrării unei întreprinderi, autoritatea competentă acceptă ca o întreprindere să își demonstreze capacitatea financiară printr-un certificat, cum ar fi o garanție bancară, un document eliberat de o instituție financiară care stabilește accesul la credit în numele întreprinderii sau alt document obligatoriu, astfel cum este stabilit de autoritatea competentă, care atestă că întreprinderea are la dispoziție sumele stabilite la alineatul (1) litera (a).

(4) Conturile anuale menționate la alineatul (1), precum și garanția bancară menționată la alineatul (2), care trebuie verificate, sunt cele ale entității economice stabilite pe teritoriul părții în care a fost solicitată eliberarea unei autorizații, și nu cele ale oricăror alte entități stabilite în cealaltă parte.

ARTICOLUL 8

Condiții referitoare la cerința privind competența profesională

- (1) În vederea îndeplinirii cerinței privind competența profesională, persoana sau persoanele în cauză trebuie să dețină cunoștințele corespunzătoare nivelului prevăzut în partea I din apendicele 27-A-1-2, în ceea ce privește materiile enumerate în respectivul apendice. Aceste cunoștințe trebuie demonstrate prin susținerea unei examinări scrise obligatorii care, dacă o parte decide astfel, poate fi completată printr-o examinare orală. Aceste examinări sunt organizate în conformitate cu partea II din apendicele 27-A-1-2. În acest sens, oricare dintre părți poate decide să impună formarea înaintea examinării.
- (2) Persoanele în cauză susțin examinarea în partea în care își au reședința obișnuită.
- (3) Numai autoritățile sau organismele autorizate corespunzător în acest sens de către o parte, conform unor criterii definite de aceasta, pot organiza și certifica examinările scrise și orale menționate la alineatul (1) din prezentul articol. Părțile verifică periodic conformitatea condițiilor în care sunt organizate examinările de către respectivele autorități sau organisme cu apendicele 27-A-1-2.
- (4) O parte îi poate excepta pe titularii anumitor calificări din învățământul superior sau tehnic, eliberate de partea respectivă, pe care le desemnează în mod specific și care presupun cunoașterea tuturor materiilor enumerate în partea I din apendicele 27-A-1-2, de la examinarea privind materiile acoperite de calificările respective. Excepțiile se aplică numai acelor secțiuni din partea I din apendicele 27-A-1-2 pentru care calificările acoperă toate materiile enumerate la rubrica fiecărei secțiuni.

O parte poate excepta de la părți specificate ale examinărilor pe titularii de certificate de competență profesională valabile pentru operațiuni de transport național în partea respectivă.

ARTICOLUL 9

Exceptarea de la examinare

În scopul acordării licenței unui operator de transport rutier de mărfuri care utilizează doar autovehicule sau combinații de vehicule a căror masă maximă admisibilă nu depășește 3,5 tone, o parte poate decide să excepteze de la examinările menționate la articolul 8 alineatul (1) persoanele care fac dovada că au condus în mod neîntrerupt, pentru o perioadă de 10 ani înainte de 20 august 2020, o persoană fizică sau juridică de același tip.

ARTICOLUL 10

Procedura de suspendare și retragere a autorizațiilor

(1) În cazul în care o autoritate competentă stabilește că o persoană fizică sau juridică riscă să nu mai îndeplinească cerințele prevăzute la articolul 3, notifică acest lucru persoanei fizice sau juridice respective. În cazul în care autoritatea competentă constată că una sau mai multe dintre respectivele cerințe nu mai sunt îndeplinite, aceasta poate stabili un termen pentru ca persoana fizică sau juridică să regularizeze situația:

- (a) un termen de maximum șase luni, care poate fi prelungit cu încă trei luni în caz de deces sau incapacitate fizică a managerului de transport, pentru recrutarea unui înlocuitor al managerului de transport, în cazul în care managerul de transport nu mai îndeplinește cerințele de bună reputație sau competență profesională;
 - (b) un termen de maximum șase luni atunci când persoana fizică sau juridică trebuie să își regularizeze situația aducând dovada că persoana fizică sau juridică are un sediu real și stabil; sau
 - (c) un termen de maximum șase luni în cazul neîndeplinirii cerinței privind capacitatea financiară, pentru a demonstra că cerința respectivă este din nou îndeplinită în mod permanent.
- (2) Autoritatea competentă poate să solicite unei persoane fizice sau juridice a cărei autorizație a fost suspendată sau retrasă să se asigure că, înaintea luării oricărei măsuri de reabilitare, managerii de transport ai acesteia au trecut examinările menționate la articolul 8 alineatul (1).

(3) În cazul în care autoritatea competentă stabilește că persoana fizică sau juridică nu mai îndeplinește una sau mai multe dintre cerințele stabilite la articolul 3, aceasta suspendă sau retrage autorizația de exercitare a ocupației de operator de transport rutier de mărfuri în termenele prevăzute la alineatul (1) de la prezentul articol.

ARTICOLUL 11

Declararea inaptitudinii managerului de transport

(1) Atunci când un manager de transport își pierde buna reputație în conformitate cu dispozițiile articolului 6, autoritatea competentă declară managerul de transport ca fiind inapt să gestioneze activitatea de transport a unui operator de transport rutier de mărfuri.

Autoritatea competentă nu reabilitează managerul de transport mai devreme de un an de la data pierderii bunei reputații și înainte ca acesta să demonstreze că a urmat o pregătire adecvată timp de cel puțin trei luni sau că a trecut o examinare referitoare la materiile enumerate în partea I din apendicele 27-A-1-2.

(2) În cazul în care un manager de transport își pierde buna reputație în conformitate cu articolul 6, o cerere de reabilitare poate fi introdusă numai după cel puțin un an de la data pierderii bunei reputații.

ARTICOLUL 12

Examinarea și înregistrarea cererilor

- (1) Autoritățile competente din fiecare parte înregistrează în registrele electronice naționale menționate la articolul 13 alineatul (1) datele privind întreprinderile pe care le autorizează.
- (2) Atunci când evaluează buna reputație a unei întreprinderi, autoritățile competente verifică dacă, la data cererii, managerul sau managerii de transport desemnați sunt declarați, într-una dintre părți, înapți să gestioneze activitățile de transport ale unei întreprinderi în temeiul articolului 11.
- (3) Autoritățile competente monitorizează periodic dacă întreprinderile cărora le-au acordat autorizații de exercitare a ocupației de operator de transport rutier de mărfuri continuă să îndeplinească cerințele menționate la articolul 3. În acest scop, autoritățile competente efectuează controale, inclusiv, dacă este cazul, inspecții la sediul întreprinderii în cauză, vizând acele întreprinderi care sunt clasificate ca prezentând un risc sporit.

ARTICOLUL 13

Registre electronice naționale

- (1) Autoritățile competente mențin un registru electronic național al întreprinderilor de transport rutier care au fost autorizate să exercite ocupația de operator de transport rutier de mărfuri.

(2) Datele conținute în registrele naționale ale întreprinderilor de transport rutier și condițiile de acces la aceste date sunt stabilite în apendicele 27-A-1-5.

ARTICOLUL 14

Cooperarea administrativă între autoritățile competente

(1) Autoritățile competente din fiecare parte desemnează un punct național de contact responsabil cu schimbul de informații cu autoritățile competente ale celeilalte părți în ceea ce privește aplicarea prezentei părți.

(2) Autoritățile competente ale fiecărei părți cooperează îndeaproape și își oferă asistență reciprocă rapidă și orice alte informații relevante pentru a facilita punerea în aplicare și asigurarea respectării prezentei părți.

(3) Autoritățile competente ale fiecărei părți efectuează controale individuale pentru a verifica dacă o întreprindere îndeplinește condițiile care reglementează accesul la ocupația de operator de transport rutier de mărfuri ori de câte ori o autoritate competentă a celeilalte părți solicită acest lucru în cazuri justificate în mod corespunzător. Aceasta informează autoritatea competentă a celeilalte părți cu privire la rezultatele acestor controale și la măsurile care trebuie întreprinse în cazul în care se constată că întreprinderea nu mai îndeplinește cerințele prevăzute în prezenta parte.

(4) Autoritățile competente ale fiecărei părți fac schimb de informații cu privire la condamnările și la sancțiunile aplicate pentru încălcările grave menționate la articolul 6 alineatul (2).

(5) Normele detaliate privind modalitățile de realizare a schimburilor de informații menționate la alineatele (3) și (4) sunt prevăzute în apendicele 27-A-1-5.

CELE MAI GRAVE ÎNCĂLCĂRI
ÎN SENSUL ARTICOLULUI 6 ALINEATUL (2) DIN PARTEA A PREZENTEI ANEXE

1. Depășirea limitelor de timp, după cum urmează:
 - (a) depășirea cu 25 % sau mai mult a limitelor maxime pentru timpul de conducere de șase zile sau de două săptămâni;
 - (b) depășirea cu 50 % sau mai mult, pe perioada unei zile de lucru, a duratei zilnice maxime de conducere.
2. Lipsa tahografului și/sau a unui dispozitiv de limitare a vitezei instalat sau prezența în vehicul și/sau utilizarea unui echipament fraudulos capabil să modifice înregistrările aparatului de înregistrare și/sau ale dispozitivului de limitare a vitezei sau falsificarea foilor de înregistrare sau a datelor descărcate de pe tahograf și/sau de pe cartela conducătorului auto.
3. Conducerea vehiculului fără ca acesta să aibă un certificat valabil de control tehnic rutier și/sau conducerea în cazul în care vehiculul prezintă un defect foarte grav la, între altele, sistemul de frânare, sistemul de direcție, roți/anvelope, suspensii sau șasiu, care ar prezenta un risc imediat pentru siguranța rutieră și care duce la decizia de imobilizare a vehiculului.

4. Transportarea de mărfuri periculoase al căror transport este interzis sau care sunt transportate în mijloace de retenție interzise sau neaprobate sau fără identificarea acestora ca mărfuri periculoase marcată pe vehicul, punând astfel în pericol viețile omenești sau mediul într-o asemenea măsură încât acest lucru determină o decizie de imobilizare a vehiculului.
5. Transportul de mărfuri fără a deține un permis de conducere valabil sau transportul de către o întreprindere care nu deține o licență valabilă de operator, așa cum se menționează la articolul 278 din prezentul acord.
6. Conducerea, de către un conducător auto care folosește un card de conducător auto falsificat, al cărui titular nu este el sau care a fost obținut pe baza unor declarații false și/sau a unor documente falsificate.
7. Transportul de mărfuri cu depășirea cu cel puțin 20 % a masei totale maxime admisibile pentru vehicule cu o încărcătură utilă admisibilă care depășește 12 tone sau cu cel puțin 25 % pentru vehicule cu o încărcătură utilă admisibilă care nu depășește 12 tone.

LISTA ÎNCĂLCĂRILOR GRAVE
ÎN SENSUL ARTICOLULUI 6 ALINEATUL (2) DIN PARTEA A A PREZENTEI ANEXE

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

1. Grupe de încălcări ale părții B secțiunea 2 din prezenta anexă, cu excepția cazului în care se prevede altfel

	TEMEI JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	NIVEL DE GRAVITATE			
			CMGI	IFG	IG	
Perioadele de conducere						
1.	Articolul 4 alineatul (1) și apendicele 27-A-1-1	Depășirea perioadei de conducere zilnice de 9 ore dacă posibilitatea de prelungire la 10 ore nu este permisă	10 h ≤ ... < 11 h			X
2.			11 h ≤ ...		X	
3.		Depășirea perioadei de conducere zilnice de 9 ore cu 50 % sau mai mult	13 h30 ≤ ...	X		
4.		Depășirea perioadei de conducere zilnice prelungite de 10 ore, dacă este permisă prelungirea	11 h ≤ ... < 12 h			X
5.			12 h ≤ ...		X	
6.		Depășirea duratei de conducere zilnice de 10 ore cu 50 % sau mai mult	15 h ≤ ...	X		

	TEMEI JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE		NIVEL DE GRAVITATE		
				CMGI	IFG	IG
7.	Articolul 4 alineatul (2) și apendicele 27-A-1-1	Depășirea duratei de conducere săptămânale	$60\text{ h} \leq \dots < 65\text{ h}$			X
8.			$65\text{ h} \leq \dots < 70\text{ h}$		X	
9.		Depășirea duratei de conducere săptămânale cu 25 % sau mai mult	$70\text{ h} \leq \dots$	X		
10.	Articolul 4 alineatul (3) și apendicele 27-A-1-1	Depășirea duratei maxime totale de conducere în 2 săptămâni consecutive	$100\text{ h} \leq \dots < 105\text{ h}$			X
11.			$105\text{ h} \leq \dots < 112\text{ h}30$		X	
12.		Depășirea duratei maxime totale de conducere în 2 săptămâni consecutive cu 25 % sau mai mult	$112\text{ h}30 \leq \dots$	X		
Pauze						
13.	Articolul 5	Depășirea duratei neîntrerupte de conducere de 4,5 ore înainte de a face o pauză	$5\text{ h} \leq \dots < 6\text{ h}$			X
14.			$6\text{ h} \leq \dots$		X	
Perioade de repaus						
15.	Articolul 6 alineatul (2)	Perioadă de repaus zilnic insuficientă, de mai puțin de 11 ore, dacă perioada redusă de repaus zilnic nu este permisă	$8\text{ h}30 \leq \dots < 10\text{ h}$			X
16.			$\dots < 8\text{ h}30$		X	
17.		Perioadă de repaus zilnic redusă insuficientă, de mai puțin de 9 ore, dacă reducerea este permisă	$7\text{ h} \leq \dots < 8\text{ h}$			X
18.			$\dots < 7\text{ h}$		X	
19.		Perioadă de repaus zilnic împărțită, insuficientă, de mai puțin de 3 ore + 9 ore	$3\text{ h} + [7\text{ h} \leq \dots < 8\text{ h}]$			X
20.			$3\text{ h} + [\dots < 7\text{ h}]$		X	

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

2. Grupe de încălcări ale părții B secțiunea 4 și ale părții C secțiunea 2 din prezenta anexă

	TEMEI JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	NIVEL DE GRAVITATE		
			CMGI	IFG	IG
Instalarea tahografului					
1.	Partea C secțiunea 2 articolele 3 și 5 și apendicele 27-A-1-1	Lipsa unui tahograf cu omologare de tip care să fie instalat și utilizat	X		
Utilizarea tahografului, a cardului de conducător auto sau a foii de înregistrare					
2.	Partea C secțiunea 2 articolul 6 alineatul (1)	Utilizarea unui tahograf care nu a fost inspectat de un atelier aprobat		X	
3.	Partea B secțiunea 4 articolul 3 și apendicele 27-A-1-1	Deținerea și/sau utilizarea de către conducătorul auto a mai mult de un singur card de conducător auto propriu		X	
4.		Conducerea cu un card de conducător auto care a fost falsificat (considerată a fi conducere fără card de conducător auto)	X		
5.		Conducerea cu un card de conducător auto fără a fi titularul acestuia (considerată a fi conducere fără card de conducător auto)	X		
6.		Conducerea cu un card de conducător auto care a fost obținut pe baza unor declarații false și/sau documente falsificate (considerată a fi conducere fără card de conducător auto)	X		
7.	Partea B secțiunea 4 articolul 7 alineatul (1) și partea C secțiunea 2 articolul 15 alineatul (1)	Funcționarea incorectă a tahografului (de exemplu: tahograful nu a fost controlat, calibrat și sigilat corespunzător)		X	
8.		Utilizarea improprie a tahografului (de exemplu: utilizare abuzivă deliberată, voluntară sau impusă, lipsa instrucțiunilor privind utilizarea corectă etc.)		X	

	TEMEI JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	NIVEL DE GRAVITATE		
			CMGI	IFG	IG
9.	Partea B secțiunea 4 articolul 7 alineatul (2) și apendicele 27-A-1-1	Existența la bordul vehiculului și/sau utilizarea unui echipament fraudulos capabil să modifice înregistrările tahografului	X		
10.		Falsificarea, disimularea, ștergerea sau distrugerea datelor înregistrate pe foile de înregistrare sau stocate pe tahograf și/sau pe cardul conducătorului auto și descărcate de pe acestea	X		
11.	Partea C secțiunea 2 articolul 15 alineatul (2)	Întreprinderea nu ține evidența foilor de înregistrare, a documentelor imprimate și a datelor descărcate		X	
12.		Datele înregistrate și stocate nu sunt disponibile timp de cel puțin un an		X	
13.	Partea B secțiunea 4 articolul 6 alineatul (1)	Utilizarea incorectă a foilor de înregistrare/cardului de conducător auto		X	
14.		Retragerea neautorizată a foilor de înregistrare sau a cardului de conducător auto, care are un impact asupra înregistrării datelor relevante		X	
15.		Utilizarea foii de înregistrare sau a cardului de conducător auto pentru acoperirea unei perioade mai lungi decât cea prevăzută și pierderea datelor		X	
16.	Partea B secțiunea 4 articolul 6 alineatul (2)	Utilizarea unor foi de înregistrare sau a unui card de conducător auto murdare ori deteriorate, cu datele ilizibile		X	
17.	Partea B secțiunea 4 articolul 6 alineatul (3)	Neutilizarea introducerii manuale când acest lucru este necesar		X	
18.	Partea B secțiunea 4 articolul 6 alineatul (4)	Nu se utilizează foaia de înregistrare corectă sau cardul de conducător auto nu se află în deschiderea corectă a tahografului (conducere în echipaj)			X

	TEMEI JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	NIVEL DE GRAVITATE		
			CMGI	IFG	IG
19.	Partea B secțiunea 4 articolul 6 alineatul (5)	Utilizarea incorectă a funcției de selecție a activităților		X	
Punerea la dispoziție a informațiilor					
20.	Partea B secțiunea 4 articolul 6 alineatul (5) litera (b) punctul (v)	Utilizarea incorectă sau neutilizarea semnului pentru feribot/tren			X
21.	Partea B secțiunea 4 articolul 6 alineatul (6)	Informațiile obligatorii nu sunt înscrise în foaia de înregistrare		X	
22.	Partea B secțiunea 4 articolul 6 alineatul (7)	Înregistrările nu arată simbolurile țărilor ale căror frontiere au fost traversate de conducătorul auto în timpul perioadei de lucru zilnice			X
23.	Partea B secțiunea 4 articolul 6 alineatul (7)	Înregistrările nu arată simbolurile țărilor în care a început și s-a încheiat perioada de lucru zilnică a conducătorului auto			X
24.	Partea B secțiunea 4 articolul 10	Refuzarea controlului		X	
25.		Incapacitatea de a prezenta înregistrările manuale și documentele imprimate din ziua curentă și din ultimele 56 de zile		X	
26.		Incapacitatea de a prezenta cardul de conducător auto, în cazul în care conducătorul auto deține unul		X	
Funcționarea defectuoasă					
27.	Partea C secțiunea 2 articolul 16 alineatul (1) și articolul 5 alineatul (1)	Reparația tahografului nu este efectuată de un montator sau de un atelier aprobat		X	
28.	Partea B secțiunea 4 articolul 11	Conducătorul auto nu marchează toate informațiile necesare pentru perioadele de timp care nu mai sunt înregistrate atunci când tahograful este în pană sau funcționează defectuos		X	

3. Grupe de încălcări ale părții B secțiunea 3 din prezenta anexă

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

4. Grupe de încălcări ale părții C secțiunea 1 din prezenta anexă

	TEMEI JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	NIVEL DE GRAVITATE		
			CMGI	IFG	IG
Greutate					
1.	Articolul 1 și apendicele 27-A-1-1	Depășirea masei maxime admisibile în cazul vehiculelor din categoria N3	$5 \% \leq \dots < 10 \%$		X
2.			$10 \% \leq \dots < 20 \%$	X	
3.			$20 \% \leq \dots$	X	
4.		Depășirea masei maxime admisibile în cazul vehiculelor din categoria N2	$5 \% \leq \dots < 15 \%$		X
5.			$15 \% \leq \dots < 25 \%$	X	
6.			$25 \% \leq \dots$	X	
Lungime					
7.	Articolul 1	Depășirea lungimii maxime admisibile	$2 \% < \dots < 20 \%$		X
8.			$20 \% \leq \dots$	X	
Lățime					
9.	Articolul 1	Depășirea lățimii maxime admisibile	$2,65 \leq \dots$ $< 3,10$ metri		X
10.			$3,10$ metri $\leq \dots$	X	

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

	TEMEI JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	NIVEL DE GRAVITATE		
			CMGI	IFG	IG
Inspekția tehnică					
1.	Anexa 27 partea A articolul 6 alineatul (1)	Conducere fără dovada valabilă a efectuării inspekției tehnice prevăzute de dreptul UE și al Regatului Unit, în ceea ce privește Gibraltarul	X		
2.	litera (b) punctul (iv) și apendicele 27-A-1-1	Nemenținerea unui vehicul într-o stare de siguranță și de conformitate cu normele tehnice aferente circulației pe drumurile publice, conducând la deficiențe foarte grave ale sistemului de frânare, ale sistemului de direcție, ale jantelor/anvelopelor, ale suspensiilor sau ale șasiului sau ale altor echipamente, care ar crea un risc atât de imediat pentru siguranța rutieră încât determină o decizie de imobilizare a vehiculului	X		

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

	TEMEI JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	NIVEL DE GRAVITATE		
			CMGI	IFG	IG
1.	Anexa 27 partea A articolul 6 alineatul (1) litera (b) punctul (vii)	Dispozitivul limitator de viteză nu este montat	X		
2.		Dispozitivul limitator de viteză nu corespunde cerințelor tehnice aplicabile		X	
3.		Dispozitivul limitator de viteză nu este montat de un atelier autorizat			X
4.		Deținerea și/sau utilizarea unui echipament fraudulos capabil să falsifice datele dispozitivului limitator de viteză și/sau utilizarea unui limitator de viteză fraudulos	X		

7. Grupe de încălcări ale secțiunii 1 din partea B din prezenta anexă

	TEMEI JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	NIVEL DE GRAVITATE		
			CMGI	IFG	IG
Formarea profesională și permisul de conducere					
1.	Articolul 3	Transportul de mărfuri sau de pasageri fără calificarea inițială obligatorie și/sau fără formarea periodică obligatorie		X	
2.	Articolul 9 și apendicele 27-B-1-2	Conducătorul auto nu poate să prezinte o carte de calificare sau un permis de conducere cu marcajul prevăzut de dreptul intern (de exemplu: pierdut, uitat, deteriorat, ilizibil)			X

8. Grupe de încălcări ale cerințelor privind permisele de conducere

	TEMEI JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	NIVEL DE GRAVITATE		
			CMGI	IFG	IG
1.	Anexa 27 partea A articolul 6 alineatul (1) litera (b) punctul (viii) și apendicele 27-A-1-1	Transportul de mărfuri fără a deține un permis de conducere valabil	X		
2.		Utilizarea unui permis de conducere deteriorat sau ilizibil sau care nu respectă modelul comun			X

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

	TEMEI JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	NIVEL DE GRAVITATE		
			CMGI	IFG	IG
1.	Anexa 27 partea A articolul 6 alineatul (1) litera (b) punctul (vi) și apendicele 27-A-1-1	Transportul mărfurilor periculoase interzise la transport	X		
2.		Transportul mărfurilor periculoase în condiții de izolare interzise sau neaprobat, 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 într-o stare bună 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	

	TEMEI JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	NIVEL DE GRAVITATE		
			CMGI	IFG	IG
8.		Nerespectarea normelor care reglementează fixarea și stivuirea încărcăturii		X	
9.		Nerespectarea normelor care reglementează încărcarea mixtă a ambalajelor		X	
10.		Nerespectarea dispozițiilor care limitează cantitățile transportate cu o unitate de transport, inclusiv limitele admise de umplere a cisternelor sau a ambalajelor		X	
11.		Absența informațiilor referitoare la substanța transportată care să permită determinarea nivelului de gravitate a încălcării (de exemplu, numărul ONU, denumirea corespunzătoare a încărcăturii, grupa de ambalare)		X	
12.		Conducătorul auto nu deține un certificat de formare profesională valabil		X	
13.		Utilizarea focului sau a unei lămpi neprotejate		X	
14.		Nerespectarea interdicției de a fuma		X	
15.		Supravegherea sau parcare 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 extintoare funcționale conform cerințelor			X

	TEMEI JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	NIVEL DE GRAVITATE		
			CMGI	IFG	IG
19.		La bordul vehiculului nu există echipamentele prevăzute în ADR sau în instrucțiunile scrise			X
20.		Transportul de mărfuri în ambalaje, IBC-uri sau ambalaje mari deteriorate sau de ambalaje goale, necurățate și deteriorate			X
21.		Transportul de mărfuri ambalate într-un container care nu este în bună stare din punct de vedere structural			X
22.		Cisternele/containerele cisternă (inclusiv cele goale și necurățate) nu au fost închise în mod corespunzător			X
23.		Etichetarea, marcarea sau placardarea incorectă a vehiculului și/sau a containerului			X
24.		Lipsa instrucțiunilor scrise în conformitate cu ADR sau instrucțiuni scrise care nu corespund mărfurilor transportate			X

10. Grupe de încălcări ale părții a treia titlul III capitolul 2 din prezentul acord, cu excepția cazului în care se prevede altfel

	TEMEI JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	NIVEL DE GRAVITATE		
			CMGI	IFG	IG
Licență					
1.	Articolul 278 alineatul (1) și apendicele 27-A-1-1	Transport de mărfuri fără a deține o licență valabilă (și anume: licența este inexistentă, falsificată, retrasă, expirată etc.)	X		
2.	Articolul 278 alineatul (3)	Întreprinderea de transport sau conducătorul auto nu poate prezenta agentului de control o licență valabilă sau o copie conformă valabilă a licenței (și anume: licența sau copia conformă a licenței este pierdută, uitată, deteriorată etc.)		X	
Atestatul de conducător auto					
3.	Anexa 27 partea A articolul 6 alineatul (1) litera (b) punctul (v)	Transportul de mărfuri fără deținerea unui atestat de conducător auto valabil (și anume atestatul de conducător auto este inexistent, falsificat, retras, expirat etc.)		X	
4.	Anexa 27 partea A articolul 6 alineatul (1) litera (b) punctul (v)	Conducătorul auto sau întreprinderea de transport rutier nu poate prezenta agentului de control un atestat de conducător auto valabil sau o copie conformă valabilă a atestatului de conducător auto [și anume atestatul de conducător auto sau copia conformă a atestatului de conducător auto este pierdut(ă), uitat(ă), deteriorat(ă) etc.]			X
Operațiuni de transport specifice permise în temeiul prezentului acord					
5.	Articolul 277	Efectuarea unei operațiuni de cabotaj sau a altor operațiuni de transport care nu respectă actele cu putere de lege și actele administrative, inclusiv limitările numărului de curse, în vigoare în partea gazdă		X	

(11) Grupe de încălcări ale normelor privind transportul animalelor

	TEMEI JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	NIVEL DE GRAVITATE		
			CMGI	IFG	IG
1.	Anexa 27 partea A articolul 6 alineatul (1) litera (b) punctul (x)	Pereții despărțitori nu sunt suficient de solizi pentru a suporta greutatea animalelor		X	
2.		Utilizarea de rampe de încărcare sau de descărcare care au suprafețe alunecoase, care nu au protecții laterale sau care sunt prea înclinate			X
3.		Utilizarea de platforme-ascensor sau de pardoseli superioare care nu sunt dotate cu bariere de siguranță pentru a preveni căderea sau evadarea animalelor în timpul operațiunilor de încărcare și descărcare			X
4.		Mijloace de transport care nu sunt aprobate pentru distanțe lungi sau care nu sunt aprobate pentru tipul de animale transportate			X
5.		Transportul fără documentația necesară, fără jurnalul de călătorie sau fără autorizația transportatorului sau fără certificatul de competență profesională valabile			X

(12) Grupe de încălcări ale actelor cu putere de lege aplicabile obligațiilor contractuale

	TEMEI JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	NIVEL DE GRAVITATE		
			CMGI	IFG	IG
1.	Anexa 27 partea A articolul 6 alineatul (1) litera (b) punctul (xii)	Încălcarea dreptului aplicabil obligațiilor contractuale		X	

Gradele de gravitate ale încălcărilor grave

1. Gradele de gravitate ale încălcărilor sunt grave (IG), foarte grave (IFG) și cele mai grave (CMGI).
2. Încălcările grave și foarte grave, atunci când sunt comise în mod repetat de către același operator, trebuie considerate ca fiind mai grave de către autoritatea competentă a părții de stabilire. La calcularea frecvenței de apariție a încălcărilor repetate, autoritățile competente ale părții respective țin seama de următorii factori:
 - Gravitatea încălcării (IG sau IFG);
 - Perioada (cel puțin un an de la data unui control);
 - Numărul de vehicule utilizate pentru activitățile de transport gestionate de managerul de transport (în medie pe an).
3. Luând în considerare potențialul de creare a unui risc pentru siguranța rutieră, frecvența maximă a încălcărilor grave dincolo de care acestea sunt considerate ca fiind mai grave se stabilește după cum urmează:
 - 3 IG/conducător auto/an = 1 IFG;
 - 3 IFG/conducător auto/an = lansarea procedurii naționale privind buna reputație.

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

PARTEA I

LISTA SUBIECTELOR

MENTIONATE LA ARTICOLUL 8 DIN PARTEA A DIN PREZENTA ANEXĂ

Cunoștințele ce trebuie luate în considerație pentru recunoașterea oficială a competenței profesionale de către părți trebuie să acopere cel puțin subiectele prezentate mai jos. Solicitanții care doresc să devină operatori de transport rutier de mărfuri trebuie să dețină nivelurile de cunoștințe cu privire la aceste subiecte, precum și aptitudinile practice necesare pentru gestionarea unei întreprinderi de transport.

Nivelul minim de cunoștințe, așa cum este indicat mai jos, trebuie să corespundă cel puțin nivelului cunoștințelor dobândite în timpul învățământului obligatoriu, care este completat fie prin formare profesională și formare tehnică suplimentară, fie prin învățământ secundar sau o altă formă de învățământ tehnic.

A. Drept civil

Solicitantul trebuie, în special:

- (a) să cunoască principalele tipuri de contracte utilizate în activitățile de transport rutier, precum și drepturile și obligațiile care decurg din acestea;
- (b) să fie capabil să negocieze un contract de transport cu valabilitate juridică, îndeosebi în ceea ce privește condițiile de transport;

- (c) să poată să analizeze o reclamație din partea mandantului său privind compensația pentru prejudicii sau daune cauzate mărfurilor în cursul transportului sau pentru livrarea cu întârziere, precum și să înțeleagă cum afectează această reclamație răspunderea sa contractuală; și
- (d) să cunoască normele și obligațiile care decurg din Convenția referitoare la contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele (CMR), încheiată la Geneva la 19 mai 1956.

B. Drept comercial

Solicitantul trebuie, în special:

- (a) să cunoască condițiile și formalitățile prevăzute pentru exercitarea activității și obligațiile generale ale operatorilor de transport (înmatriculare, registre comerciale etc.), precum și consecințele falimentului; și
- (b) să aibă cunoștințe corespunzătoare cu privire la diversele forme de societate comercială, precum și cu privire la normele care reglementează constituirea și funcționarea acestora.

C. Elemente de drept social

Solicitantul trebuie să fie familiarizat, în special, cu următoarele aspecte:

- (a) rolul și funcționarea diferitelor instituții sociale care intervin în sectorul transportului rutier (sindicate, comitete de întreprindere, delegați ai personalului, inspectori ai muncii etc.);

- (b) obligațiile angajatorilor în ceea ce privește securitatea socială;
- (c) normele aplicabile contractelor de muncă pentru diferitele categorii de muncitori angajați ai întreprinderilor de transport rutier (forma contractelor, obligațiile părților, condițiile de muncă și programul de lucru, concediile plătite, remunerația, încălcarea contractului etc.);
- (d) normele aplicabile duratei de conducere, perioadelor de odihnă și timpului de lucru, precum și măsurile practice de aplicare a acestor dispoziții; și
- (e) normele aplicabile calificării inițiale și formării continue a conducătorilor auto prevăzute în partea B secțiunea 1 din prezenta anexă.

D. Elemente de drept fiscal

Solicitantul trebuie să cunoască, în special, regulile referitoare la:

- (a) taxa pe valoarea adăugată (TVA) pe serviciile de transport;
- (b) taxa de circulație a vehiculelor;
- (c) taxele asupra anumitor vehicule utilizate pentru transportul rutier de mărfuri, precum și la taxele de trecere și taxele de utilizare pentru folosirea anumitor infrastructuri; și
- (d) impozitele pe venit.

E. Administrarea afacerilor și gestiunea financiară

Solicitantul trebuie, în special:

- (a) să cunoască dispozițiile legale și practicile privind utilizarea cecurilor, a cambiiilor, biletelor la ordin, cărților de credit și alte mijloace sau metode de plată;
- (b) să cunoască diferitele forme de credit (bancare, documentare, depozite de garantare, ipoteci, leasing, de închiriere, factoring etc.), precum și sarcinile și obligațiile care decurg din acestea;
- (c) să știe ce este un bilanț, cum se prezintă acesta și cum să îl interpreteze;
- (d) să poată citi și interpreta un cont de profit și pierderi;
- (e) să poată analiza situația financiară și rentabilitatea întreprinderii, mai ales pe baza indicatorilor financiari;
- (f) să poată elabora un buget;
- (g) să cunoască diferitele elemente ale prețului de cost al întreprinderii (costuri fixe, costuri variabile, fonduri de exploatare, amortismente etc.) și să le poată calcula pentru fiecare vehicul, kilometru, călătorie sau tonă;
- (h) să poată elabora o organigramă referitoare la tot personalul întreprinderii și să organizeze planuri de lucru etc.;

- (i) să cunoască principiile marketingului, ale publicității și ale relațiilor publice, inclusiv ale serviciilor de transport, ale promovării vânzărilor și ale elaborării fișierelor de clienți etc.;
- (j) să cunoască diferitele tipuri de asigurări proprii transporturilor rutiere (asigurări de răspundere, de viață, asigurarea bunurilor, a bagajelor), precum și garanțiile și obligațiile care decurg din acestea;
- (k) să cunoască aplicațiile electronice de transmitere de date în domeniul transportului rutier;
- (l) să poată aplica regulile referitoare la facturarea serviciilor de transport rutier de marfă, precum și să cunoască semnificația și implicațiile Incoterms; și
- (m) să cunoască diferitele categorii de auxiliari ai transportului, rolul, funcțiile și, eventual, statutul acestora.

F. Accesul pe piață

Solicitantul trebuie să fie familiarizat, în special, cu următoarele aspecte:

- (a) reglementările profesionale pentru transporturile rutiere, închirierea și subcontractarea vehiculelor industriale și, în special, normele care reglementează organizarea oficială a ocupației, accesul la ocupație, autorizațiile pentru operațiunile de transport rutier, inspecțiile și sancțiunile;
- (b) normele referitoare la înființarea unei întreprinderi de transport rutier;

- (c) diferitele documente necesare pentru executarea serviciilor de transport rutier și aplicarea procedurilor de verificare pentru a asigura prezența, atât la sediul întreprinderii, cât și la bordul vehiculelor, a documentelor corespunzătoare privind fiecare transport efectuat, și în special a documentelor referitoare la vehicul, la conducătorul auto, la marfă și la bagaje;
- (d) normele referitoare la organizarea pieței transporturilor rutiere de mărfuri, la casele de expediție, la logistică; și
- (e) formalitățile la frontieră, rolul și sfera de acțiune a documentelor T și carnetelor TIR, precum și obligațiile și responsabilitățile care decurg din utilizarea acestora.

G. Standarde tehnice și aspecte tehnice ale funcționării

Solicitantul trebuie, în special:

- (a) să cunoască regulile referitoare la masa și la dimensiunile vehiculelor de pe teritoriile părților, precum și procedurile referitoare la transporturile excepționale care derogă de la aceste reguli;
- (b) să poată alege în funcție de nevoile întreprinderii vehiculele, precum și elementele acestora (șasiu, motor, organe de transmisie, sisteme de frânare etc.);
- (c) să cunoască formalitățile referitoare la omologarea de tip, înmatricularea și inspecția tehnică a acestor vehicule;

- (d) să înțeleagă măsurile care trebuie luate pentru reducerea nivelului de zgomot și pentru a combate poluarea aerului cu emisiile eșapamentelor autovehiculelor;
- (e) să poată elabora planuri de întreținere periodică a vehiculelor și a echipamentelor acestora.
- (f) să cunoască diferitele tipuri de dispozitive de manevrare și de încărcare (haioane, containere, paleți etc.) și să poată aplica procedee și dispoziții referitoare la operațiunile de încărcare și descărcare a mărfurilor (repartizarea încărcăturii, stivuire, legare, fixare, calare etc.);
- (g) să cunoască diferitele tehnici de transport combinat rutier-feroviar;
- (h) să poată pune în aplicare procedurile necesare pentru respectarea regulamentelor privind transporturile de mărfuri periculoase și deșeuri;
- (i) să poată pune în aplicare proceduri vizând respectarea normelor privind transportul de alimente perisabile, și anume cele care decurg din Acordul referitor la transporturile internaționale de alimente perisabile cu mașini speciale destinate acestor transporturi (ATP), întocmit la Geneva la 1 septembrie 1970; și
- (j) să poată pune în aplicare procedurile referitoare la respectarea normelor privind transporturile de animale vii.

H. Siguranță rutieră

Solicitantul trebuie, în special:

- (a) să cunoască calificările cerute pentru conducătorii auto (permis de conducere, certificate medicale, atestări ale competenței etc.);
- (b) să poată adopta măsurile necesare pentru a se asigura că toți conducătorii auto respectă regulile, interdicțiile și restricțiile de circulație în vigoare pe teritoriile părților (limitări de viteză, acordarea priorității, oprire și staționare, folosirea farurilor, semnalizarea rutieră etc.);
- (c) să poată elabora dispoziții destinate conducătorilor auto privind verificarea normelor de securitate referitoare, pe de o parte, la starea materialului de transport și a echipamentului său și a încărcăturii și, pe de altă parte, la conducerea preventivă;
- (d) să poată stabili proceduri de conduită în caz de accident și să pună în aplicare proceduri corespunzătoare pentru a evita repetarea accidentelor sau a încălcărilor rutiere grave; și
- (e) să poată pune în aplicare procedurile necesare pentru arimarea în siguranță a mărfii și să cunoască tehnicile corespunzătoare.

PARTEA II

ORGANIZAREA EXAMINĂRII

1. Părțile vor organiza o examinare scrisă obligatorie pe care o pot completa cu o examinare orală pentru a verifica dacă solicitanții pentru ocupația de operatori de transport rutier de mărfuri posedă nivelul de cunoștințe cerut pentru materiile indicate în partea I și, mai ales, capacitatea de a utiliza instrumentele și tehnicile legate de aceste subiecte și de a îndeplini sarcinile de execuție și de coordonare corespunzătoare.
 - (a) Examinarea scrisă obligatorie va consta din două probe, și anume:
 - (i) întrebări scrise constând fie în întrebări cu mai multe variante de răspuns (patru răspunsuri posibile), fie în întrebări cu răspuns direct, fie într-o combinație a celor două sisteme; și
 - (ii) exerciții scrise/studii de caz.
 - Durata minimă a fiecărei probe va fi de două ore.
 - (b) În cazul în care se organizează o examinare orală, părțile pot condiționa participarea la această examinare de reușita la examinarea scrisă.

2. În cazul în care părțile organizează și o examinare orală, aceasta trebuie să prevadă pentru fiecare dintre cele trei probe o pondere a punctajului de minim 25 % și de maximum 40 % din totalul punctelor posibile.

În măsura în care părțile organizează numai o examinare scrisă, ele trebuie să prevadă, pentru fiecare probă, o proporție a punctajului care nu poate fi mai mică de 40 % și nici mai mare de 60 % din totalul punctelor acordate.

3. Pentru toate probele, solicitanții trebuie să obțină o medie de cel puțin 60 % din punctajul total posibil, procentul punctelor obținute la fiecare probă trebuind să fie de cel puțin 50 % din punctajul total posibil. O parte poate să reducă procentajul de la 50 % la 40 % numai pentru o singură probă.

PARTEA A
MODEL DE LICENȚĂ PENTRU UNIUNE
COMUNITATEA EUROPEANĂ

(a)

(Culoare Pantone albastru deschis 290 sau cât mai apropiată de această culoare,
format DIN A4 hârtie din celuloză de 100 g/m² sau mai mult)

(Prima pagină a licenței)

[Text în limba (limbile) oficială (oficiale) sau una dintre limbile oficiale ale statului membru care
eliberează licența]

Simbolul distinctiv al
statului membru⁽¹⁾ care emite licența

Denumirea autorității sau a organului
competent

LICENȚA NR. ...

sau

COPIE CONFORMĂ NR. ...

pentru transportul rutier internațional de mărfuri contra cost în numele unui terț

Prezenta licență autorizează
titularul⁽²⁾

.....
.....
să efectueze transporturi rutiere internaționale de mărfuri contra cost în numele unui terț pe orice
traseu, pentru deplasări sau secțiuni ale deplasării efectuate contra cost în numele unui terț pe
teritoriul Comunității, astfel cum se prevede în 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 UE L 300, 14.11.2009, p. 72,
ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1072/oj>) și în conformitate cu dispozițiile generale ale
prezentei licențe.

Observații speciale:.....	
.....	
Prezenta licență este valabilă de la	până la
Eliberată în,	la data de
..... ⁽³⁾	

- (1) Semnele distinctive ale statelor membre sunt: (B) Belgia, (BG) Bulgaria, (CZ) Republica Cehă, (DK) Danemarca, (D) Germania, (EST) Estonia, (IRL) Irlanda, (GR) Grecia, (E) Spania, (F) Franța, (HR) Croația, (I) Italia, (CY) Cipru, (LV) Letonia, (LT) Lituania, (L) Luxemburg, (H) Ungaria, (MT) Malta, (NL) Țările de Jos, (A) Austria, (PL) Polonia, (P) Portugalia, (RO) România, (SLO) Slovenia, (SK) Slovacia, (FIN) Finlanda, (S) Suedia.
- (2) Numele sau denumirea comercială și adresa completă a operatorului de transport.
- (3) Semnătura și ștampila autorității sau a organului emitent competent.

(b)
(A doua pagină a licenței)

[Text în limba (limbile) oficială (oficiale) sau una dintre limbile oficiale ale statului membru care eliberează licența]

DISPOZIȚII GENERALE

Prezenta licență este emisă în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1072/2009.

Aceasta acordă titularului dreptul să efectueze transporturi rutiere internaționale de mărfuri contra cost în numele unui terț pe orice traseu, pentru deplasări sau secțiuni ale deplasării efectuate pe teritoriul Comunității și, unde este cazul, în condițiile stabilite prin prezenta licență:

- în cazul în care punctul de plecare și punctul de destinație sunt situate în două state membre diferite, cu sau fără tranzitarea unuia sau mai multor state membre sau țări terțe;
- dintr-un stat membru către o țară terță sau invers, cu sau fără tranzitarea unuia sau mai multor state membre sau țări terțe;
- între țări terțe, cu tranzitarea teritoriului unuia sau mai multor state membre, și deplasări fără încărcătură efectuate în legătură cu astfel de transporturi.

În cazul unui transport dintr-un stat membru către o țară terță sau invers, prezenta licență este valabilă pentru acea secțiune a deplasării efectuată pe teritoriul Comunității. Aceasta este valabilă în statul membru de încărcare sau de descărcare doar după încheierea acordului necesar între Comunitate și țara terță în cauză în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1072/2009.

Licența este eliberată personal titularului și este netransmisibilă.

Aceasta poate fi retrasă de către autoritatea competentă a statului membru care a eliberat-o, în special în cazul în care titularul:

- nu s-a conformat tuturor condițiilor privind utilizarea licenței;
- a furnizat informații incorecte în legătură cu datele necesare pentru emiterea sau prelungirea licenței.

Originalul licenței trebuie păstrat de întreprinderea de transport rutier.

O copie conformă a licenței trebuie păstrată la bordul vehiculului⁽¹⁾. În cazul unei combinații cuplate de vehicule, aceasta trebuie să însoțească autovehiculul. Licența acoperă combinația de vehicule chiar în cazul în care remorca sau semiremorca nu este înmatriculată sau autorizată pentru a circula pe numele titularului licenței sau în cazul în care este înmatriculată sau autorizată să circule într-un alt stat.

Licența trebuie prezentată, la cerere, oricărui agent autorizat de control.

Pe teritoriul fiecărui stat membru, titularul trebuie să respecte actele cu putere de lege și actele administrative în vigoare în statul respectiv, în special în ceea ce privește transporturile și traficul.

⁽¹⁾ „Vehicul” înseamnă un autovehicul înmatriculat într-un stat membru sau un ansamblu de vehicule cuplate care au cel puțin autovehiculul înmatriculat într-un stat membru, utilizate exclusiv pentru transportul de mărfuri.

PARTEA B

MODEL DE LICENȚĂ PENTRU REGATUL UNIT, ÎN CEEA CE PRIVEȘTE GIBRALTARUL

Licență emisă de Regatul Unit, în ceea ce privește Gibraltarul, pentru Comunitate

(a)

(Culoare Pantone albastru deschis, format DIN A4, hârtie din celuloză cu o densitate de 100 g/m²

sau mai mare)

(Prima pagină a licenței)

(Text în engleză)

REGATUL UNIT, ÎN CEEA CE PRIVEȘTE GIBRALTARUL	NUMELE AUTORITĂȚII COMPETENTE A REGATULUI UNIT, ÎN CEE A CE PRIVEȘTE GIBRALTARUL ⁽¹⁾
--	--

LICENȚA NR.:

sau

COPIE CONFORMĂ NR.

pentru transportul rutier internațional de mărfuri contra cost în numele unui terț

Prezenta licență
autorizează titularul⁽²⁾

să efectueze transporturi rutiere internaționale de mărfuri contra cost în numele unui terț pe orice traseu, pentru deplasări sau secțiuni ale deplasării efectuate contra cost în numele unui terț pe teritoriul unui stat membru, astfel cum sunt definite în Regulamentul (CE) nr. 1072/2009⁽³⁾.

Observații speciale:	
.....	
Prezenta licență este valabilă de la	până la
Eliberată în	la data de
	

- (1) Autoritatea competentă pentru teritoriul relevant pentru care se eliberează certificatul.
- (2) Numele sau denumirea comercială și adresa completă a operatorului de transport.
- (3) Regulamentul (CE) nr. 1072/2009, astfel cum a fost reținut în dreptul Regatului Unit, în ceea ce privește Gibraltarul, prin secțiunea 6 din Gibraltar European Union (Withdrawal) Act 2019 [Legea din 2019 privind (retragerea) Gibraltarului din Uniunea Europeană] și astfel cum a fost modificat prin reglementările adoptate în temeiul secțiunii 11 din legea respectivă.

(b)

(A doua pagină a licenței)

(Text în engleză)

DISPOZIȚII GENERALE

Prezenta licență este eliberată în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1072/2009⁽¹⁾.

Aceasta acordă titularului dreptul să efectueze transporturi rutiere internaționale de mărfuri contra cost în numele unui terț pe orice traseu, pentru deplasări sau secțiuni ale deplasării efectuate pe teritoriul unui stat membru, permise de toate acordurile internaționale dintre Regatul Unit, în ceea ce privește Gibraltarul, și Uniunea Europeană sau un stat membru.

Licența este eliberată personal titularului și este netransmisibilă.

Licența poate fi retrasă de către Departamentul pentru permise de conducere și înmatricularea vehiculelor (Ministerul Transporturilor, Traficului și Serviciilor Tehnice din cadrul Guvernului Gibraltarului), de exemplu, atunci când titularul:

- nu s-a conformat tuturor condițiilor privind utilizarea licenței;
- a furnizat informații incorecte în legătură cu datele necesare pentru emiterea sau prelungirea licenței.

Originalul licenței trebuie păstrat de întreprinderea de transport rutier.

O copie conformă a licenței trebuie păstrată la bordul vehiculului⁽²⁾. În cazul unei combinații cuplate de vehicule, aceasta trebuie să însoțească autovehiculul. Licența acoperă combinația de vehicule chiar în cazul în care remorca sau semiremorca nu este înmatriculată sau autorizată pentru a circula pe numele titularului licenței sau în cazul în care este înmatriculată sau autorizată să circule într-un alt stat.

Licența trebuie prezentată, la cerere, oricărui agent autorizat de control.

Pe teritoriul Gibraltarului și al fiecărui stat membru, titularul trebuie să respecte actele cu putere de lege și actele administrative în vigoare în statul respectiv, în special în ceea ce privește transporturile și traficul.

⁽¹⁾ Regulamentul (CE) nr. 1072/2009, astfel cum a fost reținut în dreptul Regatului Unit, în ceea ce privește Gibraltarul, prin secțiunea 6 din Gibraltar European Union (Withdrawal) Act 2019 [Legea din 2019 privind retragerea) Gibraltarului din Uniunea Europeană] și astfel cum a fost modificat prin reglementările adoptate în temeiul secțiunii 11 din legea respectivă.

⁽²⁾ „Vehicul” înseamnă un autovehicul înmatriculat în Gibraltar sau într-un stat membru sau un ansamblu de vehicule cuplate care au cel puțin autovehiculul înmatriculat în Gibraltar sau într-un stat membru, utilizate exclusiv pentru transportul de mărfuri.

ELEMENTELE DE SECURITATE ALE LICENȚEI

Licența trebuie să includă cel puțin două dintre următoarele elemente de siguranță:

- o hologramă;
- fibre speciale în hârtie care devin vizibile prin expunere la lumina ultravioletă;
- cel puțin o linie microimprimată (imprimare vizibilă numai cu o lupă și care nu poate fi reprodusă de mașinile de fotocopiat);
- caractere, simboluri sau modele tactile;
- dublă numerotare: număr de serie al licenței, al copiei conforme a acesteia, precum și numărul de eliberare în fiecare caz;
- un fond de securitate cu ghioșe și irizat.

Partea 1

Datele conținute în registrele electronice naționale ale întreprinderilor de transport rutier
și condițiile de acces la aceste date

1. Registrele electronice naționale menționate la articolul 13 alineatul (1) din partea A a prezentei anexe conțin cel puțin următoarele date:
 - (a) denumirea și forma juridică a întreprinderii de transport rutier;
 - (b) adresa sediului acesteia;
 - (c) numele managerilor de transport desemnați ca îndeplinind cerințele prevăzute la articolul 3 din partea A a prezentei anexe referitoare la buna reputație și la competența profesională sau, după caz, numele unui reprezentant legal;
 - (d) tipul de autorizație, numărul de vehicule acoperite de aceasta și, după caz, numărul de serie al licenței menționate la articolul 278 alineatul (1) din prezentul acord și al copiilor conforme ale acesteia;
 - (e) numărul, categoria și tipul de încălcări grave, astfel cum se menționează la articolul 6 alineatul (2) din partea A a prezentei anexe, care au condus la o condamnare sau la o sancțiune în ultimii doi ani;

- (f) numele persoanelor care au fost declarate ca fiind neadecvate pentru coordonarea activității de transport a unei întreprinderi, atât timp cât buna reputație a persoanei respective nu a fost restabilită, în conformitate cu articolul 6 alineatul (4) din partea A a prezentei anexe, precum și măsurile de reabilitare aplicabile;
- (g) numerele de înmatriculare ale vehiculelor aflate la dispoziția întreprinderilor în conformitate cu articolul 5 litera (f) din partea A a prezentei anexe; și
- (h) intervalul ratingului de risc al întreprinderii în conformitate cu dreptul și/sau procedurile aplicabile la nivelul fiecărei părți.

2. Datele menționate la alineatul (1) literele (a)-(d) sunt accesibile publicului, în conformitate cu dispozițiile relevante ale legislației privind protecția datelor cu caracter personal aplicabile la nivelul fiecărei părți.

Autoritățile competente ale fiecărei părți pot opta pentru păstrarea datelor menționate la alineatul (1) literele (e)-(h) în registre separate. În aceste cazuri, datele menționate la literele (e) și (f) de la alineatul (1) sunt puse la dispoziție la cerere sau sunt accesibile în mod direct tuturor autorităților competente ale părții în cauză. Informațiile solicitate sunt furnizate în termen de cinci zile lucrătoare de la primirea cererii.

Datele menționate la alineatul (1) literele (g) și (h) sunt puse la dispoziția autorităților competente în timpul controalelor în trafic.

Datele menționate la alineatul (1) literele (e)-(h) sunt accesibile altor autorități decât autoritățile competente numai dacă respectivele autorități au competențe oficiale de supraveghere și impunere de sancțiuni în sectorul transportului rutier și dacă funcționarii lor s-au angajat să păstreze confidențialitatea sau, în lipsa acestui angajament, se supun unei obligații formale de confidențialitate.

3. Datele referitoare la o întreprindere a cărei autorizație a fost suspendată sau retrasă sunt păstrate în registrul electronic național timp de doi ani începând cu data la care a expirat suspendarea sau retragerea licenței și sunt eliminate imediat după expirarea acestui termen.

Datele referitoare la persoanele declarate ca fiind neadecvate pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier se păstrează în registrul electronic național atât timp cât buna reputație a persoanelor respective nu este restabilită în temeiul articolului 6 alineatul (4) din partea A a prezentei anexe. Datele sunt eliminate atunci când a fost luată o măsură de reabilitare sau o altă măsură cu efect echivalent.

Datele menționate la primul și la al doilea paragraf indică motivele care au stat la baza suspendării sau retragerii autorizațiilor ori a declarației de neadecvare și, după caz, durata acestor măsuri.

4. Părțile iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că toate datele conținute în registrul electronic național sunt actualizate și corecte.

Partea 2

Cerințele minime pentru datele care trebuie introduse în registrul electronic național al întreprinderilor de transport rutier

1. Cerințele minime pentru datele care trebuie introduse în registrele electronice naționale înființate de autoritățile competente ale fiecărei părți în conformitate cu articolul 13 din partea A a prezentei anexă sunt cele prevăzute în anexa la Decizia 2009/992/UE a Comisiei¹ și la articolul 1 din Decizia de punere în aplicare (UE) 2024/2164 a Comisiei², astfel cum au fost adaptate prin următoarele alineate.
2. În sensul prezentului appendice, se aplică următoarele adaptări ale anexei la Decizia 2009/992/UE:
 - (a) trimiterea la „stat membru” se înlocuiește cu „țară”³;
 - (b) trimiterile la „licența comunitară”, oriunde apar, se înlocuiesc cu „licența menționată la articolul 278 alineatul (1) din Acordul cu privire la Gibraltar dintre Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice, pe de o parte, și Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, pe de altă parte”;

¹ Decizia 2009/992/UE a Comisiei din 17 decembrie 2009 privind cerințele minime pentru datele care trebuie introduse în registrul electronic național al întreprinderilor de transport rutier (JO UE L 339, 22.12.2009, p. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2009/992/oj>).

² Decizia de punere în aplicare (UE) 2024/2164 a Comisiei din 11 iulie 2024 privind cerințele minime referitoare la datele vehiculelor închiriate care trebuie introduse în registrele electronice naționale ale întreprinderilor de transport rutier (JO UE L, 2024/2164, 20.8.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/2164/oj).

³ Țară înseamnă un stat membru pentru Uniune și teritoriul Gibraltarului pentru Regatul Unit, în ceea ce privește Gibraltarul.

- (c) în cazul Regatului Unit, în ceea ce privește Gibraltarul, nu sunt necesare următoarele câmpuri: „Numărul de persoane angajate” și „Ratingul de risc”;
- (d) „Articolul 16 alineatul (2) litera (c) din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009” se înlocuiește cu „partea 1 litera (c) din apendicele 27-A-1-5 la anexa 27 la Acordul cu privire la Gibraltar dintre Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice, pe de o parte, și Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, pe de altă parte”.
3. În sensul prezentului apendice, elementul de date „Țara în care a fost înmatriculat vehiculul” menționat la articolul 1 din Decizia de punere în aplicare (UE) 2024/2164 este stabilit în mod implicit, în cazul Regatului Unit, în ceea ce privește Gibraltarul, ca fiind „GP”.

Partea 3

Modalitățile de realizare a schimburilor de informații
menționate la articolul 14 alineatele (3) și (4) din partea A a prezentei anexe

1. Regatul Unit, în ceea ce privește Gibraltarul, și statele membre ale Uniunii utilizează Registrul european al întreprinderilor de transport rutier (ERRU), înființat prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/480 al Comisiei⁴, pentru realizarea schimbului de informații menționate la articolul 14 alineatele (3) și (4) din partea A a prezentei anexe.
2. Regatul Unit, în ceea ce privește Gibraltarul, realizează interconectarea la ERRU a registrului său electronic național în conformitate cu procedurile și cerințele tehnice prevăzute în Regulamentul (UE) 2016/480, astfel cum a fost adaptat în partea 4 din prezentul apendice.

⁴ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/480 al Comisiei din 1 aprilie 2016 de stabilire a unor norme comune privind interconectarea registrelor electronice naționale ale întreprinderilor de transport rutier și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 1213/2010 (JO UE L 87, 2.4.2016, p. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/480/oj).

3. Fiecare parte se asigură că prelucrarea datelor cu caracter personal în contextul prezentului apendice se efectuează exclusiv în scopul verificării conformității cu partea a treia titlul III capitolul 2 din prezentul acord și cu prezenta anexă.
4. Regatul Unit, în ceea ce privește Gibraltarul, și fiecare stat membru al Uniunii desemnează un punct de contact ERRU responsabil cu schimbul de informații cu cealaltă parte în ceea ce privește aplicarea prezentului apendice.

Partea 4

Adaptări ale specificațiilor tehnice pentru ERRU

În sensul prezentului apendice, se aplică următoarele adaptări ale Regulamentului (UE) 2016/480:

1. Trimiterile la „stat membru”, oriunde apar, se interpretează ca trimiteri la „țară”⁵, iar trimiterile la „state membre”, oriunde apar, se interpretează ca trimiteri la „țări”⁶.
2. Trimiterile la „prezentul regulament”, oriunde apar, la „anexele I-VII la prezentul regulament” și la „anexa VIII la prezentul regulament” se interpretează ca trimiteri la „apendicele 27-A-1-5 din anexa 27 la Acordul cu privire la Gibraltar dintre Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice, pe de o parte, și Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, pe de altă parte”.

⁵ Țară înseamnă un stat membru pentru Uniune și teritoriul Gibraltarului pentru Regatul Unit, în ceea ce privește Gibraltarul.

⁶ Țările înseamnă atât statele membre, cât și, în cazul Regatului Unit, în ceea ce privește Gibraltarul, teritoriul Gibraltarului.

3. Trimiterile la „licența comunitară”, oriunde apar, se interpretează ca trimiteri la „licența menționată la articolul 278 alineatul (1) din Acordul cu privire la Gibraltar dintre Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice, pe de o parte, și Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, pe de altă parte”.
4. La articolele 1-3, „articolul 16 din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009” și „articolul 16 alineatul (5) din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009” se înlocuiesc cu „apendicele 27-A-1-5 din anexa 27 la Acordul cu privire la Gibraltar dintre Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice, pe de o parte, și Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, pe de altă parte”.
5. La articolul 2, „articolul 2 din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009” se înlocuiește cu „partea A articolul 2 din anexa 27 la Acordul cu privire la Gibraltar dintre Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice, pe de o parte, și Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, pe de altă parte”.
6. La articolul 2 litera (e), „articolul 8 alineatul (8) din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009” se înlocuiește cu „articolul 280 din Acordul cu privire la Gibraltar dintre Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice, pe de o parte, și Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, pe de altă parte”.
7. Articolele 6 și 7 nu se aplică în sensul prezentului apendice.
8. La punctul 1.3 din anexa II,
 - (a) „ratingul de risc și intervalul ratingului de risc” se înlocuiește cu „intervalul ratingului de risc”;
 - (b) trimiterea la „numărul de angajați” se elimină.

9. În apendicele la anexa III,
- (a) în mesajul de răspuns la verificarea datelor întreprinderii de transport nu se includ următoarele câmpuri: „Numărul de persoane angajate”, „Ratingul de risc”;
 - (b) „anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 și anexa I la Regulamentul (UE) 2016/403 al Comisiei” se înlocuiește cu „apendicele 27-A-1-1 și apendicele 27-A-1-1a din anexa 27 la Acordul cu privire la Gibraltar dintre Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice, pe de o parte, și Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, pe de altă parte”.
10. În secțiunea 1 din anexa VIII, „articolul 11 alineatul (4) din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009” se înlocuiește cu „partea A articolul 12 alineatul (2) din anexa 27 la Acordul cu privire la Gibraltar dintre Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice, pe de o parte, și Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, pe de altă parte”.

11. În secțiunea 2.1 din anexa VIII, „Directiva 2006/22/CE sau în Regulamentul (CE) nr. 1071/2009” se înlocuiește cu „Apendicele 27-A-1-1 și apendicele 27-A-1-1a din anexa 27 la Acordul cu privire la Gibraltar dintre Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice, pe de o parte, și Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, pe de altă parte”.

Partea 5

Suspendarea conectării la ERRU a Regatului Unit, în ceea ce privește Gibraltarul

Uniunea poate suspenda accesul la ERRU a Regatului Unit, în ceea ce privește Gibraltarul, în cazul în care Regatul Unit, în ceea ce privește Gibraltarul, nu mai îndeplinește condițiile prevăzute în prezentul apendice.

PARTEA B

CERINȚE APLICABILE CONDUCĂTORILOR AUTO IMPLICAȚI ÎN TRANSPORTUL DE MĂRFURI ÎN CONFORMITATE CU ARTICOLUL 280 DIN PREZENTUL ACORD

SECȚIUNEA 1

CERTIFICAT DE COMPETENȚĂ PROFESIONALĂ

ARTICOLUL 1

Domeniul de aplicare

Prezenta secțiune se aplică desfășurării activității de conducere auto de către orice persoană angajată sau utilizată de un operator de transport rutier de mărfuri al unei părți care efectuează călătoriile menționate la articolul 276 sau 277 din prezentul acord și care utilizează vehicule pentru care este necesar un permis de conducere de categoriile C1, C1+E, C sau C+E sau un permis de conducere recunoscut ca fiind echivalent de către Comitetul specializat privind economia și comerțul.

ARTICOLUL 2

Derogări

Nu se solicită un certificat de competență profesională (CCP) conducătorilor vehiculelor:

- (a) cu o viteză maximă autorizată care nu depășește 45 km/h;
- (b) utilizate de sau aflate sub controlul forțelor armate, apărării civile, serviciului de pompieri, forțelor care răspund de menținerea ordinii publice și serviciilor de ambulanță de urgență, atunci când transportul este efectuat ca o consecință a atribuțiilor acestor servicii;
- (c) care efectuează teste rutiere în vederea unor dezvoltări tehnice, reparații sau pentru întreținere ori vehicule noi sau reconstruite care nu au fost încă puse în funcțiune;
- (d) utilizate în situații de urgență sau desemnate pentru misiuni de recuperare;
- (e) care transportă materiale, echipamente sau utilaje care urmează să fie utilizate de conducătorii auto în cursul activității lor, cu condiția ca activitatea de conducere a vehiculelor să nu reprezinte principala activitate a conducătorilor auto; sau
- (f) utilizate sau închiriate fără conducător auto de către întreprinderi agricole, horticole, forestiere, ferme sau întreprinderi piscicole pentru transportul de mărfuri în cadrul propriei activități antreprenoriale, cu excepția cazului în care condusul este parte a activității principale a conducătorului auto sau conducerea se face pe o distanță care depășește o distanță stabilită în dreptul intern de la baza întreprinderii care deține, închiriază sau ia în leasing vehiculul.

ARTICOLUL 3

Calificare și formare

(1) Pentru desfășurarea activității de conducere auto, așa cum este definită la articolul 1, este obligatorie o calificare inițială obligatorie și formarea periodică obligatorie. În acest scop, părțile stabilesc:

(a) un sistem de calificare inițială corespunzător uneia dintre următoarele două opțiuni:

(i) opțiunea care combină atât participarea la cursuri, cât și un test

În conformitate cu apendicele 27-B-1-1 secțiunea 2 punctul 2.1, acest tip de calificare inițială implică participarea obligatorie la curs pentru o perioadă determinată de timp. Aceasta se încheie cu un test. După finalizarea cu succes a testului, calificarea este certificată printr-un CCP, conform articolului 6 alineatul (1) litera (a);

(ii) o opțiune care implică numai teste

În conformitate cu apendicele 27-B-1-1 secțiunea 2 punctul 2.2, acest tip de calificare inițială nu implică participarea obligatorie la curs, ci doar teste teoretice și practice. După finalizarea cu succes a testelor, calificarea este certificată printr-un CCP, conform articolului 6 alineatul (1) litera (b).

Cu toate acestea, un stat membru poate autoriza un conducător auto să conducă pe teritoriul său înainte de obținerea unui CCP, în cazul în care conducătorul auto urmează un curs național de formare profesională cu durata de cel puțin șase luni, în cursul unei perioade de timp de maximum trei ani. În contextul acestui curs de formare profesională, testele menționate la punctele (i) și (ii) pot fi trecute în etape; și

(b) un sistem de formare periodică.

În conformitate cu apendicele 27-B-1-1 secțiunea 4, formarea periodică presupune participarea obligatorie la curs. Aceasta este certificată de un CCP, conform articolului 8 alineatul (1).

(2) O parte poate, de asemenea, să prevadă un sistem de calificare inițială accelerată astfel încât un conducător auto să poată conduce în cazurile menționate la articolul 5 alineatul (2) litera (a) punctul (ii) și litera (b).

În conformitate cu apendicele 27-B-1-1 secțiunea 3, calificarea inițială accelerată presupune urmarea obligatorie a cursului. Aceasta se încheie cu un test. După finalizarea cu succes a testului, calificarea este certificată printr-un CCP, conform articolului 6 alineatul (2).

3. O parte poate excepta conducătorii auto care au obținut certificatul de competență profesională prevăzut în partea A de la testele menționate la alineatul (1) litera (a) punctele (i) și (ii) și la alineatul (2) de la prezentul articol pentru subiectele cuprinse în testul specificat în respectiva parte a prezentei anexe și, dacă este cazul, de la participarea la acea parte a cursului care corespunde respectivelor subiecte.

ARTICOLUL 4

Drepturi dobândite

Conducătorii auto care dețin un permis de conducere de categoria C1, C1+E, C sau C+E sau un permis de conducere recunoscut ca fiind echivalent de către Comitetul specializat privind economia și comerțul, eliberat nu mai târziu de 10 septembrie 2009, sunt scutiți de obligația de a obține o calificare inițială.

ARTICOLUL 5

Calificarea inițială

- (1) Accesul la o calificare inițială nu necesită obținerea în prealabil a permisului de conducere corespunzător.
- (2) Conducătorii unui vehicul destinat transportului de mărfuri pot conduce:
- (a) de la vârsta de 18 ani:
- (i) un vehicul care se încadrează în categoriile de permis C și C+E, cu condiția ca aceștia să dețină un CCP, după cum se menționează la articolul 6 alineatul (1); și
- (ii) un vehicul care se încadrează în categoriile de permis de conducere C1 și C1+E, cu condiția ca aceștia să dețină un CCP, după cum se menționează la articolul 6 alineatul (2);
- (b) de la vârsta de 21 de ani, un vehicul care se încadrează în categoriile de permis C și C+E, cu condiția ca aceștia să dețină un CCP, după cum se menționează la articolul 6 alineatul (2).
- (3) Fără a aduce atingere limitelor de vârstă specificate la alineatul (2), conducătorii auto care efectuează transport de mărfuri și dețin un CCP menționat la articolul 6 pentru una dintre categoriile prevăzute la alineatul (2) din prezentul articol sunt exceptați de la obținerea unui astfel de CCP pentru oricare dintre celelalte categorii de vehicule prevăzute la respectivul alineat.

(4) Conducătorilor auto care efectuează transport de mărfuri și își extind sau își modifică activitățile în vederea transportului de persoane sau invers și care dețin un CCP menționat la articolul 6 nu li se mai impune obligația de a repeta părțile comune ale calificării inițiale, ci numai părțile specifice noii calificări.

ARTICOLUL 6

CCP pentru atestarea unei calificări inițiale

- (1) CCP pentru atestarea unei calificări inițiale
 - (a) CCP acordat pe baza participării la curs și a unui test

În conformitate cu articolul 3 alineatul (1) litera (a) punctul (i), părțile le impun conducătorilor auto cursanți obligația de a participa la cursuri într-un centru de formare autorizat de către autoritățile competente, conform apendicelui 27-B-1-1 secțiunea 5, denumit în continuare „centru de formare autorizat”. Aceste cursuri cuprind toate subiectele menționate în apendicele 27-B-1-1 secțiunea 1.

Formarea respectivă se termină odată cu trecerea cu succes a testului prevăzut în apendicele 27-B-1-1 secțiunea 2 punctul 2.1. Testul respectiv este organizat de autoritățile competente ale părților sau de către o entitate desemnată de acestea și servește la verificarea faptului dacă, pentru toate subiectele menționate anterior, conducătorul auto cursant are nivelul de cunoștințe cerut în apendicele 27-B-1-1 secțiunea 1. Respectivul autorități sau entități supraveghează testele și, după finalizarea cu succes a acestora, eliberează conducătorilor auto un CCP care atestă o calificare inițială.

(b) CCP acordat pe baza testelor

În conformitate cu articolul 3 alineatul (1) litera (a) punctul (ii), părțile le impun conducătorilor auto cursanți obligația de a trece testele teoretice și practice menționate în apendicele 27-B-1-1 secțiunea 2 punctul 2.2. Testele respective sunt organizate de autoritățile competente ale părților sau de către o entitate desemnată de acestea și servesc la verificarea faptului dacă, pentru toate subiectele menționate mai sus, conducătorul auto cursant are nivelul de cunoștințe cerut în apendicele 27-B-1-1 secțiunea 1. Respectiv autoritățile sau entitățile supraveghează testele și, după finalizarea cu succes a acestora, eliberează conducătorilor auto un CCP care atestă o calificare inițială.

(2) CCP care atestă o calificare inițială accelerată

În conformitate cu articolul 3 alineatul (2), părțile le impun conducătorilor auto cursanți obligația de a urma cursurile într-un centru de formare autorizat. Aceste cursuri trebuie să cuprindă toate subiectele menționate în apendicele 27-B-1-1 secțiunea 1.

Formarea respectivă se încheie cu testul prevăzut în apendicele 27-B-1-1 secțiunea 3. Testul respectiv este organizat de autoritățile competente ale părților sau de către o entitate desemnată de acestea și servește la verificarea faptului dacă, pentru toate subiectele menționate anterior, conducătorul auto cursant are nivelul de cunoștințe cerut în apendicele 27-B-1-1 secțiunea 1. Respectiv autoritățile sau entitățile supraveghează testele și, după finalizarea cu succes a acestora, eliberează conducătorilor auto un CCP care atestă o calificare inițială accelerată.

ARTICOLUL 7

Formarea periodică

Formarea periodică constă dintr-un stagiul de formare care să permită titularilor unui CCP să își actualizeze cunoștințele esențiale pentru activitatea lor, punându-se accentul în mod special pe siguranța rutieră, pe sănătatea și siguranța la locul de muncă și pe reducerea impactului asupra mediului pe care îl are condusul.

Această formare este organizată de un centru de formare autorizat, în conformitate cu apendicele 27-B-1-1 secțiunea 5. Formarea constă în predare în clasă, instruire practică și, dacă este disponibilă, formare prin intermediul instrumentelor tehnologiei informației și comunicațiilor sau pe simulatoare de ultimă generație. Dacă un conducător auto se mută la o altă întreprindere, formarea periodică deja efectuată trebuie luată în considerare.

Formarea periodică trebuie să aibă rolul de a extinde și de a revizui unele dintre subiectele menționate în apendicele 27-B-1-1 secțiunea 1. Aceasta acoperă o gamă largă de subiecte și include întotdeauna cel puțin un subiect legat de siguranța rutieră. Subiectele de formare iau în considerare evoluțiile legislative și tehnologice relevante și, pe cât posibil, nevoile de formare specifice ale conducătorului auto.

ARTICOLUL 8

CCP care atestă formarea periodică

- (1) La finalizarea de către un conducător auto a stagiului de formare periodică menționat la articolul 7, autoritățile competente ale părților sau centrul de formare autorizat îi eliberează un CCP care atestă formarea periodică.
 - (2) Următoarele categorii de conducători auto urmează un prim curs de formare periodică:
 - (a) titularii unui CCP menționat la articolul 6, în termen de cinci ani de la eliberarea respectivului CCP; și
 - (b) conducătorii auto menționați la articolul 4, în termen de cinci ani de la 10 septembrie 2009.
- O parte poate să reducă sau să prelungească cu maximum doi ani termenele menționate la litera (a) sau (b).
- (3) Un conducător auto care a finalizat un prim curs de formare periodică menționat la alineatul (2) din prezentul articol trebuie să participe la formări periodice din cinci în cinci ani, înainte de sfârșitul perioadei de valabilitate a CCP care atestă formarea periodică.
 - (4) Titularii de CCP menționat la articolul 6 sau ai CCP menționat la alineatul (1) din prezentul articol și conducătorii auto menționați la articolul 4 care au încetat să practice această profesie și nu îndeplinesc cerințele alineatelor (1), (2) și (3) din prezentul articol trebuie să urmeze un curs de formare periodică înainte de a-și relua practicarea profesiei.

(5) Conducătorii auto care efectuează transporturi rutiere de mărfuri care au terminat cursuri de formare periodică pentru una dintre categoriile de permis menționate la articolul 5 alineatul (2) sunt exceptați de la obligația de a participa la noi formări periodice pentru o altă categorie dintre cele menționate la respectivul alineat.

ARTICOLUL 9

Asigurarea respectării legii

Autoritățile competente ale unei părți fie aplică direct pe permisul de conducere al conducătorului auto (licență), pe lângă categoriile de permise corespunzătoare, un semn distinctiv care atestă deținerea unui CCP și indică data expirării acestuia, fie introduc un card special privind calificarea conducătorului auto care trebuie conceput în conformitate cu modelul reprodus în apendicele 27-B-1-2. Orice alt model poate fi acceptat cu condiția să fie recunoscut ca fiind echivalent de către Comitetul specializat privind economia și comerțul. Cardul privind calificarea conducătorului auto sau orice alt document echivalent, astfel cum este menționat anterior, eliberat de autoritățile competente ale unei părți este recunoscut de către cealaltă parte în scopul prezentei secțiuni.

Conducătorii auto trebuie să poată prezenta, la solicitarea oricărui agent de control autorizat, un permis de conducere (licență) sau un card specific privind calificare a conducătorului auto sau un document echivalent care să conțină semnul distinctiv care confirmă posesia unui CCP.

CERINȚE MINIME PRIVIND CALIFICAREA ȘI FORMAREA

Pentru a se asigura faptul că normele care reglementează transportul rutier de mărfuri reglementat de articolele 276 și 277 din prezentul acord sunt cât mai armonizate posibil, cerințele minime pentru calificarea și formarea conducătorului auto, precum și pentru autorizarea centrelor de formare sunt stabilite în secțiunile 1-5 din prezentul apendice. Poate fi acceptat orice alt conținut pentru această calificare sau formare cu condiția să fie recunoscut ca fiind echivalent de către Comitetul specializat privind economia și comerțul.

SECȚIUNEA 1

LISTA SUBIECTELOR

Cunoștințele care urmează să fie luate în considerare de către părți la stabilirea calificării inițiale și a formării periodice a conducătorului auto trebuie să includă cel puțin subiectele din prezenta listă. Conducătorii auto cursanți trebuie să atingă nivelul de cunoștințe și competență practică necesar pentru a conduce în deplină siguranță vehicule care se încadrează în categoria respectivă a permisului de conducere. Nivelul minim de cunoștințe nu poate fi inferior nivelului atins în timpul învățământului obligatoriu, completat de formare profesională.

1. Formare avansată în conducere auto rațională pe baza reglementărilor de siguranță
 - 1.1. Obiectiv: cunoașterea caracteristicilor sistemului de transmisie în scopul de a-l utiliza în mod optim:

curbele de cuplu, puterea și consumul specific al motorului, zona de utilizare optimă a turometrului, diagramele rapoartelor de angrenare ale cutiei de viteze.

- 1.2. Obiectiv: cunoașterea caracteristicilor tehnice și a funcționării dispozitivelor de control al siguranței, în vederea controlării vehiculului, reducerii uzurii și prevenirii disfuncționalităților:

limitele utilizării frânelor și dispozitivului de încetinire, utilizarea combinată a frânelor și a dispozitivului de încetinire, utilizarea optimă a turației și a raporturilor vitezelor, utilizarea inerției vehiculului, utilizarea modurilor de reducere a vitezei și de frânare la coborârea pantelor, modalitatea de acțiune în cazul unei defecțiuni, utilizarea dispozitivelor electronice și mecanice cum ar fi sistemul de control electronic al stabilității (ESP – *Electronic Stability Program*), sistemele avansate de frânare de urgență (AEBS – *Advanced Emergency Braking Systems*), sistemul antiblocare (ABS – *Anti-Lock Braking System*), sistemele de control al tracțiunii (TCS – *traction control systems*) și sistemele de monitorizare montate pe vehicul (IVMS – *In Vehicle Monitoring System*), precum și a altor dispozitive, autorizate pentru utilizare, de asistență a conducătorului auto sau de automatizare.

- 1.3. Obiectiv: capacitatea de optimizare a consumului de carburant:

optimizarea consumului de carburant prin aplicarea know-how-ului în ceea ce privește punctele 1.1 și 1.2, importanța anticipării fluxului de trafic, a distanței corespunzătoare față de alte vehicule, a utilizării impulsului vehiculului, a vitezei constante, a stilului de conducere lină și a presiunii corespunzătoare în pneuri, precum și familiarizarea cu sistemele de transport inteligente, care contribuie la creșterea eficienței în timpul condusului și la o mai bună planificare a rutelor.

1.4. Obiectiv: capacitatea de anticipare, de evaluare și adaptare la riscurile din trafic:

conștientizarea diferitelor condiții rutiere, de trafic și meteorologice și adaptarea la acestea, anticiparea evenimentelor viitoare; înțelegerea modului în care trebuie să se pregătească și să se planifice o călătorie în condiții meteorologice anormale; familiarizarea cu utilizarea echipamentelor de siguranță conexe și dobândirea capacității de a înțelege când trebuie amânată sau anulată o călătorie din cauza condițiilor meteorologice extreme; adaptarea la riscurile de trafic, inclusiv la comportamentul periculos în trafic sau la conducerea neatență (de exemplu, din cauza utilizării dispozitivelor electronice sau din cauza mâncatului sau a băutului etc.); recunoașterea și adaptarea la situațiile periculoase și dobândirea capacității de a face față stresului generat de acestea, în special în ceea ce privește dimensiunile și greutatea vehiculelor și utilizatorii vulnerabili ai drumurilor, cum ar fi pietonii, bicicliștii și conducătorii de vehicule motorizate cu două roți;

identificarea posibilelor situații periculoase și interpretarea corespunzătoare a modului în care aceste situații care pot fi periculoase se pot transforma în situații în care accidentele rutiere nu mai pot fi evitate, precum și selectarea și punerea în aplicare a unor măsuri de sporire a marjelor de siguranță în asemenea măsură încât un accident să poată fi încă evitat în cazul în care intervin potențiale pericole.

1.5. Obiectiv: capacitatea de încărcare a vehiculului, acordându-se grija cuvenită reglementărilor de siguranță și utilizării adecvate a vehiculului:

forțele care afectează vehiculele aflate în mișcare, utilizarea rapoartelor de angrenare ale cutiei de viteze în funcție de sarcina vehiculului și profilul drumului, utilizarea sistemelor de transmisie automată, calcularea încărcăturii utile a vehiculului sau a ansamblului, calcularea volumului total, distribuția sarcinii, consecințele supraîncărcării osiei, stabilitatea vehiculului și centrul de greutate, tipurile de ambalaje și paleți;

principalele categorii de mărfuri care necesită asigurare, tehnici de fixare și asigurare, utilizarea chingilor de asigurare, utilizarea echipamentului de manipulare, punerea și scoaterea prelatelor.

2. Aplicarea reglementărilor

2.1. Obiectiv: cunoașterea mediului social al transportului rutier și a reglementărilor din domeniu:

perioadele maxime de lucru specifice industriei transporturilor; principiile, aplicarea și consecințele normelor referitoare la timpul de conducere și perioadele de repaus, precum și a celor legate de tahograf; sancțiuni pentru neutilizarea, utilizarea inadecvată și falsificarea tahografului; cunoașterea mediului social al transportului rutier: drepturile și îndatoririle conducătorilor auto privind calificarea inițială și formarea periodică.

2.2. Obiectiv: cunoașterea reglementărilor din domeniul transportului de mărfuri:

licențele de operare pentru transport, documentele care trebuie să se afle la bordul vehiculului, interdicțiile de utilizare a anumitor drumuri, taxele de utilizare a drumurilor, obligațiile din cadrul contractelor standard pentru transportul de mărfuri, redactarea documentelor care formează contractul de transport, permisele de transport internațional, obligațiile din cadrul Convenției referitoare la contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele (CMR), încheiată la Geneva la 19 mai 1956, redactarea scrisorii de trăsură internațională, trecerea frontierelor, expedierea încărcăturii, documentele speciale de însoțire a mărfii.

3. Sănătatea, siguranța rutieră și siguranța mediului, serviciile, logistica

3.1. Obiectiv: sensibilizarea conducătorilor auto cu privire la riscurile rutiere și accidentele de muncă:

tipuri de accidente de muncă în sectorul transporturilor, statistica accidentelor rutiere, implicarea camioanelor/autocarelor, consecințe umane, materiale și financiare.

3.2. Obiectiv: capacitatea de a preveni criminalitatea și traficul de imigranți ilegali:

informații generale, implicațiile pentru conducătorii auto, măsuri de prevenire, lista de verificare, legislația privind răspunderea transportatorilor.

3.3. Obiectiv: capacitatea de a preveni riscurile fizice:

principiile ergonomice; mișcările și posturile care prezintă riscuri, forma fizică, exerciții de manevrare, protecția personală.

3.4. Obiectiv: sensibilizarea cu privire la importanța capacității fizice și mentale:

principiile unei alimentații sănătoase, echilibrate, efectele alcoolului, ale drogurilor sau ale altor substanțe care pot afecta comportamentul, simptomele, cauzele, efectele oboselii și stresului, rolul fundamental al ciclului de bază activitate-odihnă.

3.5. Obiectiv: capacitatea de a evalua situațiile de urgență:

comportamentul într-o situație de urgență: evaluarea situației, evitarea complicațiilor unui accident, solicitarea de asistență, acordarea de asistență victimelor accidentelor și acordarea primului ajutor, reacții în caz de incendiu; evacuarea ocupanților unui camion, reacții în caz de agresiune; principii de bază pentru elaborarea unui raport de accident.

3.6. Obiectiv: capacitatea de a adopta un comportament pentru îmbunătățirea imaginii întreprinderii:

comportamentul conducătorului auto și imaginea întreprinderii: importanța pentru companie a standardului serviciilor prestate de către conducătorul auto, rolurile conducătorului auto, persoanele cu care intră în contact conducătorul auto, întreținerea vehiculului, organizarea activității, efectele comerciale și financiare ale unei dispute.

3.7. Obiectiv: cunoașterea mediului economic al transportului de mărfuri și a organizării pieței:

relația dintre transportul rutier și alte moduri de transport (concurența, expeditorii de mărfuri), diferite activități ale transportului rutier (transportul contra cost în numele unui terț, transportul în nume propriu, activități auxiliare de transport), organizarea principalelor tipuri de companii de transport și a activităților auxiliare de transport, diferitele specializări de transport (autocisternă, temperatură controlată, mărfuri periculoase, transportul animalelor etc.), modificări apărute în această ramură economică (diversificarea serviciilor furnizate, calea ferată, subcontractarea etc.).

SECȚIUNEA 2

CALIFICAREA ÎNȚIALĂ OBLIGATORIE PREVĂZUTĂ LA ARTICOLUL 3 ALINEATUL (1) LITERA (a) DIN SECȚIUNEA 1 DIN PARTEA B A PREZENTEI ANEXE

O parte poate lua în calcul alte tipuri de formare specifice legate de transportul rutier de mărfuri necesare în temeiul legislației sale ca parte a formării în temeiul prezentei secțiuni și în temeiul secțiunii 3 din prezentul apendice.

2.1. opțiunea care combină atât participarea la cursuri, cât și un test

Calificarea inițială trebuie să includă predarea tuturor subiectelor incluse în lista din secțiunea 1 din prezentul apendice. Durata acestei calificări inițiale trebuie să fie de 280 de ore.

Fiecare conducător auto cursant trebuie să conducă în mod individual cel puțin 20 de ore pe un vehicul din categoria în cauză care îndeplinește cel puțin cerințele pentru vehicule de testare.

În timpul conducerii individuale, conducătorul auto cursant trebuie să fie însoțit de un instructor angajat de un centru de formare autorizat. Fiecare conducător auto cursant poate să conducă maximum opt ore din cele 20 de ore de conducere individuală, pe teren special sau pe un simulator de ultimă generație, astfel încât să se testeze formarea în domeniul conducerii raționale pe baza reglementărilor de siguranță, în special cu privire la manevrarea vehiculului în diferite condiții de drum și la modul în care acestea se schimbă în funcție de diferitele condiții atmosferice, de perioada de zi sau de noapte, precum și la capacitatea de optimizare a consumului de carburant.

O parte sau, în cazul Uniunii, un stat membru poate permite ca o parte dintre cursurile de formare să fie furnizate de centrul de formare autorizat prin intermediul instrumentelor tehnologiei informației și comunicațiilor, precum e-learning, asigurând, totodată, menținerea unei bune calități și eficacități a formării și selectând subiecte în cazul cărora instrumentele tehnologiei informației și comunicațiilor pot fi aplicate de o manieră cât mai eficace. În astfel de caz sunt necesare un sistem fiabil de identificare a utilizatorului și mijloace adecvate de control.

Pentru conducătorii auto menționați în partea B secțiunea 1 articolul 5 alineatul (4), durata calificării inițiale trebuie să fie de 70 de ore, inclusiv 5 ore de conducere individuală.

La sfârșitul acestei perioade de formare, autoritățile competente ale părților sau entitatea desemnată de acestea supun conducătorul auto unui test scris sau oral. Testul trebuie să includă cel puțin o întrebare referitoare la fiecare dintre obiectivele din lista de subiecte menționată în secțiunea 1 din prezentul apendice.

2.2. Opțiunea care implică un test

Autoritățile competente ale părților sau entitatea desemnată de acestea organizează testele teoretice și practice menționate anterior pentru a verifica dacă conducătorul auto cursant posedă nivelul de cunoștințe cerut în conformitate cu secțiunea 1 din prezentul apendice pentru obiectivele și subiectele menționate.

(a) Testul teoretic constă din cel puțin două părți:

- (i) întrebări care includ întrebări cu răspunsuri multiple, întrebări cu răspuns direct sau o combinație a acestor tipuri de întrebări; și

- (ii) studii de caz.

Durata minimă a testelor teoretice trebuie să fie de cel puțin patru ore.

- (b) Testul practic constă din două părți:

- (i) un test de conducere având drept scop evaluarea formării privind conducerea rațională pe baza reglementărilor de siguranță. Testul trebuie aibă loc, ori de câte ori este posibil, pe drumuri aflate în afara localităților, pe drumuri pe care este permisă viteza mare a vehiculelor sau pe autostrăzi (ori pe drumuri similare) și pe toate tipurile de magistrale urbane care prezintă diferite tipuri de dificultăți pe care le poate întâlni un conducător auto. Ar fi de dorit ca acest test să aibă loc în diferite condiții de densitate a traficului. Perioada de timp afectată conducerii trebuie folosită în mod optim pentru evaluarea candidatului în toate zonele de trafic pe care le-ar putea întâlni. Durata minimă a acestui test trebuie să fie de 90 de minute;
- (ii) un test practic care să cuprindă cel puțin punctele 1.5, 3.2, 3.3 și 3.5 din secțiunea 1 din prezentul apendice.

Durata minimă a acestui test trebuie să fie de 30 de minute.

Vehiculul utilizat pentru testul practic trebuie să îndeplinească cel puțin cerințele pentru vehiculele de testare.

Testul practic poate fi suplimentat cu un al treilea test care să aibă loc pe un teren special sau pe un simulator de ultimă generație, astfel încât să se testeze formarea în domeniul conducerii raționale pe baza reglementărilor de siguranță, în special cu privire la manevrarea vehiculului în diferite condiții de drum și la modul în care acestea se schimbă în funcție de diferitele condiții atmosferice și de perioada de zi sau de noapte.

Durata acestui test opțional nu este fixă. În cazul în care conducătorul auto participă la un astfel de test, durata sa poate fi scăzută din cele 90 de minute ale testului de conducere menționat la punctul (i), dar timpul scăzut nu poate depăși 30 de minute.

Pentru conducătorii auto menționați în partea B secțiunea 1 articolul 5 alineatul (4), testul teoretic trebuie limitat la subiectele, menționate în secțiunea 1 din prezentul apendice, care sunt relevante pentru vehiculele cărora li se aplică noua calificare inițială. Cu toate acestea, acești conducători auto trebuie să efectueze întregul test practic.

SECȚIUNEA 3

CALIFICAREA ÎNIȚIALĂ ACCELERATĂ PREVĂZUTĂ LA ARTICOLUL 3 ALINEATUL (2) DIN SECȚIUNEA 1 DIN PARTEA B A PREZENTEI ANEXE

Calificarea inițială accelerată trebuie să includă predarea tuturor subiectelor incluse în lista din secțiunea 1 din prezentul apendice. Durata acesteia trebuie să fie de 140 de ore.

Fiecare conducător auto cursant trebuie să conducă în mod individual cel puțin 10 ore pe un vehicul din categoria în cauză care îndeplinește cel puțin cerințele pentru vehicule de testare.

În timpul conducerii individuale, conducătorul auto cursant trebuie să fie însoțit de un instructor angajat de un centru de formare autorizat. Fiecare conducător auto cursant poate să conducă maximum patru ore, din cele 10 ore de conducere individuală, pe teren special sau pe un simulator de ultimă generație, astfel încât să se testeze formarea în domeniul conducerii raționale pe baza reglementărilor de siguranță, în special cu privire la manevrarea vehiculului în diferite condiții de drum și la modul în care aceste condiții de drum se schimbă în funcție de diferitele condiții atmosferice, de perioada de zi sau de noapte, precum și capacitatea de optimizare a consumului de carburant.

Dispozițiile din secțiunea 2 punctul 2.1 al patrulea paragraf din prezentul apendice se aplică, de asemenea, calificării inițiale accelerate.

Pentru conducătorii auto menționați în partea B secțiunea 1 articolul 5 alineatul (4), durata calificării inițiale accelerate trebuie să fie de 35 de ore, inclusiv două ore și jumătate de conducere individuală.

La sfârșitul acestei perioade de formare, autoritățile competente ale părților sau entitatea desemnată de acestea supun conducătorul auto unui test scris sau oral. Testul trebuie să includă cel puțin o întrebare referitoare la fiecare dintre obiectivele din lista de subiecte menționată în secțiunea 1 din prezentul apendice.

O parte poate lua în calcul alte tipuri de formare specifice legate de transportul rutier de mărfuri necesare în temeiul legislației sale ca parte a formării în temeiul prezentei secțiuni.

SECȚIUNEA 4

FORMAREA PERIODICĂ OBLIGATORIE PREVĂZUTĂ LA ARTICOLUL 3 ALINEATUL (1) LITERA (b) DIN SECȚIUNEA 1 DIN PARTEA B A PREZENTEI ANEXE

Cursurile de formare periodică obligatorie trebuie organizate de către un centru de formare autorizat. Durata lor trebuie să fie de 35 de ore din cinci în cinci ani, defalcate în perioade de cel puțin șapte ore, care pot fi împărțite pe o perioadă de două zile consecutive. Atunci când se recurge la e-learning, centrul de formare autorizat se asigură că este menținută o calitate corespunzătoare a formării, inclusiv prin selectarea subiectelor în cazul cărora instrumentele tehnologiei informației și comunicațiilor pot fi aplicate de maniera cea mai eficientă. În special, părțile impun o identificare fiabilă a utilizatorului și mijloace adecvate de control. Durata maximă a formării de tip e-learning nu poate depăși 12 ore. Cel puțin una dintre perioadele cursurilor de formare include un subiect privind siguranța rutieră. Conținutul formării profesionale ținând cont de nevoile de formare specifice pentru operațiunile de transport efectuate de conducătorul auto, precum și de evoluțiile juridice și tehnologice relevante și, în măsura posibilului, ar trebui să ia în considerare nevoile de formare specifice ale conducătorului auto. În perioada de 35 de ore ar trebui să fie abordate o serie de teme diferite, inclusiv să se repete formarea în cazul în care se demonstrează că conducătorul auto are nevoie de formare corectivă specifică.

O parte și, în cazul Uniunii, un stat membru poate lua în calcul alte tipuri de formare specifice legate de transportul rutier de mărfuri necesare în temeiul legislației sale ca parte a formării în temeiul prezentei secțiuni.

SECȚIUNEA 5

APROBAREA CALIFICĂRII ÎNȚIALE ȘI FORMAREA PERIODICĂ

- 5.1. Centrele de formare care participă la calificarea inițială și formarea periodică trebuie autorizate de către autoritățile competente ale părților. Autorizarea trebuie acordată doar ca răspuns la o solicitare scrisă. Solicitarea trebuie însoțită de documentele care conțin:
- 5.1.1. o calificare adecvată și programul de formare care precizează subiectele predate și stabilește planul propus de punere în aplicare și metodele de predare avute în vedere;
 - 5.1.2. calificarea instructorilor și domeniile de activitate ale acestora;
 - 5.1.3. informații referitoare la locul desfășurării cursului, materialele didactice, resursele puse la dispoziție pentru lucrările practice și parcul de vehicule utilizat; și
 - 5.1.4. condițiile de participare la curs (numărul de participanți).
- 5.2. Autoritatea competentă trebuie să dea autorizarea în scris, pe baza următoarelor condiții:
- 5.2.1. formarea trebuie să se desfășoare în conformitate cu documentele care însoțesc cererea;

- 5.2.2. autoritatea competentă trebuie să aibă dreptul de a trimite persoane autorizate pentru a asista la cursurile de formare ale centrelor autorizate și trebuie să aibă dreptul de a monitoriza aceste centre, cu privire la resursele utilizate și la desfășurarea corespunzătoare a cursurilor de formare și a testelor;
- 5.2.3. autorizarea poate fi retrasă sau suspendată în cazul în care condițiile de autorizare nu mai sunt îndeplinite.

Centrul autorizat trebuie să garanteze că instructorii au cunoștințe temeinice privind cele mai recente reglementări și criterii de formare. Ca o parte a procedurii de selecție specifice, instructorii trebuie să prezinte documente care să certifice atât cunoașterea materiei predate, cât și cunoașterea metodelor de predare. În ceea ce privește partea practică a instruirii, instructorii trebuie să prezinte documente care să certifice experiența lor de conducători auto profesioniști sau o experiență de conducere similară, cum ar fi cea de instructori de conducere pentru vehicule grele.

Programul de instruire trebuie să fie conform cu autorizarea și trebuie să cuprindă subiectele din lista din secțiunea 1.

MODEL DE CARTE DE CALIFICARE A CONDUCĂTORULUI AUTO MENȚIONATĂ LA
ARTICOLUL 9 DIN SECȚIUNEA 1 DIN PARTEA B A PREZENTEI ANEXE

Side 1

DRIVER QUALIFICATION CARD (MEMBER STATE/UK)

6. PHOTO

1.
2.
3.
4a. 4b.
4c. (4d.)
5a. 5b.
7.
(8.)

9.

Side 2

11.

1. Surname
2. First name
3. Date and place of birth
4a. Date of issue
4b. Administrative expiry date
4c. Issued by
5a. Licence No
5b. Serial No
10. Union code¹

9.	10.
C1	
C	
D1	
D	
C1E	
CE	
D1E	
DE	

¹ If applicable

SECȚIUNEA 2

PERIOADELE DE CONDUCERE, PAUZELE ȘI PERIOADELE DE REPAUS

ARTICOLUL 1

Domeniul de aplicare

- (1) Prezenta secțiune stabilește normele privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de repaus pentru conducătorii auto menționați la articolul 280 litera (b) din prezentul acord care efectuează deplasările menționate la articolele 276 și 277 din prezentul acord.
- (2) În cazul în care un conducător auto efectuează o călătorie menționată la articolul 276 sau 277 din prezentul acord, normele din prezenta secțiune se aplică oricărei operațiuni de transport rutier efectuate de conducătorul auto respectiv.
- (3) Prezenta secțiune se aplică:
- (a) dacă masa maximă admisibilă a vehiculului, inclusiv eventuala remorcă sau semiremorcă, depășește 3,5 tone; sau
 - (b) de la 1 iulie 2026, dacă masa maximă admisibilă a vehiculului, inclusiv eventuala remorcă sau semiremorcă, depășește 2,5 tone.

- (4) Prezenta secțiune nu se aplică transportului de către:
- (a) vehicule sau combinații de vehicule cu o masă maximă autorizată de 7,5 tone, utilizate pentru:
 - (i) transportul materialelor, al echipamentelor sau al mașinilor care sunt destinate conducătorului auto în exercitarea profesiei sale; sau
 - (ii) livrarea de mărfuri produse în mod artizanal,numai pe o rază de 100 km de la sediul întreprinderii și cu condiția ca principală activitate a conducătorului auto să nu fie cea de conducere a vehiculului, iar transportul să nu se efectueze contra cost în numele unui terț;
 - (b) vehicule cu o viteză maximă autorizată care nu depășește 40 km/h;
 - (c) vehicule deținute de serviciile forțelor armate, de serviciile protecției civile, de pompieri și forțele responsabile cu menținerea ordinii publice sau închiriate de acestea fără conducător auto, atunci când transportul intră în atribuțiile acestor servicii și se efectuează sub controlul acestora;
 - (d) vehicule utilizate în situații de urgență sau în operațiuni de salvare;
 - (e) vehicule specializate folosite în misiuni medicale;
 - (f) vehicule specializate pentru depanări care acționează pe o rază de 100 km de la baza de staționare;
 - (g) vehicule de încercări rutiere pentru îmbunătățire tehnologică, reparații sau întreținere, precum și vehicule noi sau transformate care nu au fost încă puse în circulație;

- (h) vehicule a căror masă maximă autorizată, care include remorca sau semiremorca, este mai mare de 2,5 tone, dar mai mică de 3,5 tone, care sunt utilizate pentru transportul de mărfuri, în cazul în care transportul nu se efectuează contra cost în numele unui terț, ci în contul propriu al societății sau al conducătorului auto, și cu condiția ca principala activitate a persoanei care conduce vehiculul să nu fie cea de conducere; sau
- (i) vehicule comerciale, care au caracter istoric, în conformitate cu legislația statului membru în care sunt conduse, și care sunt utilizate pentru transportul de mărfuri în scopuri necomerciale.

ARTICOLUL 2

Definiții

În sensul prezentei secțiuni, se aplică următoarele definiții:

- (a) „transport rutier” înseamnă orice călătorie efectuată în întregime sau parțial pe drumuri deschise publicului de către un vehicul, indiferent dacă este încărcat sau nu;
- (b) „pauză” înseamnă orice perioadă în care conducătorul auto nu are dreptul să conducă sau să efectueze alte munci și care trebuie să-i permită numai să se odihnească;
- (c) „altă muncă” înseamnă orice activitate definită ca timp de lucru în partea B secțiunea 3 articolul 2 alineatul (1) litera (a), în afară de conducerea auto, inclusiv orice activitate desfășurată pentru același sau un alt angajator din sectorul transporturilor sau din alt sector;

- (d) „repaus” înseamnă orice perioadă neîntreruptă pe parcursul căreia conducătorul auto poate dispune liber de timpul său;
- (e) „perioadă de repaus zilnic” înseamnă perioada zilnică în timpul căreia conducătorul auto poate dispune liber de timpul său și care acoperă o „perioadă de repaus zilnic normală” sau o „perioadă de repaus zilnic redusă”:
- (i) „perioadă de repaus zilnic normală” înseamnă orice perioadă de repaus de cel puțin 11 ore, care poate fi luată în două tranșe, din care prima trebuie să fie o perioadă neîntreruptă de cel puțin trei ore, iar a doua, o perioadă neîntreruptă de cel puțin nouă ore; și
 - (ii) „perioadă de repaus zilnic redusă” înseamnă orice perioadă de repaus de cel puțin nouă ore, dar mai mică de 11 ore;
- (f) „perioadă de repaus săptămânal” înseamnă o perioadă săptămânală în timpul căreia un conducător auto poate dispune liber de timpul său și care poate fi o „perioadă de repaus săptămânal normală” sau o „perioadă de repaus săptămânal redusă”:
- (i) „perioadă de repaus săptămânal normală” înseamnă orice perioadă de odihnă de cel puțin 45 de ore; și
 - (ii) „perioadă de repaus săptămânal redusă” înseamnă orice perioadă de repaus de mai puțin de 45 de ore, care poate fi redusă la minimum 24 de ore consecutive, sub rezerva condițiilor prevăzute la articolul 6 alineatele (6) și (7);
- (g) „săptămână” înseamnă perioada cuprinsă între ora 00.00 a zilei de luni și ora 24.00 a zilei de duminică;

- (h) „durată de conducere” înseamnă durata activității de conducere înregistrată:
- (i) în mod automat sau semiautomat de tahograf, așa cum este definit în partea B secțiunea 4 articolul 2 alineatul (2) literele (e), (f), (g) și (h) din prezenta anexă; sau
 - (ii) manual, astfel cum se prevede la articolul 9 alineatul (2) și la articolul 11 din secțiunea 4 din partea B din prezenta anexă;
- (i) „durată zilnică de conducere” înseamnă durata totală de conducere acumulată între sfârșitul unei perioade de repaus zilnic și începutul următoarei perioade de repaus zilnic sau între o perioadă de repaus zilnic și o perioadă de repaus săptămânal;
- (j) „durată de conducere săptămânală” înseamnă durata de conducere totală, acumulată în timpul unei săptămâni;
- (k) „masă maximă admisibilă” înseamnă masa maximă autorizată de exploatare a unui vehicul complet încărcat;
- (l) „conducere în echipaj” înseamnă situația în care, pe parcursul unei perioade de conducere cuprinsă între două perioade de repaus zilnice consecutive sau între o perioadă de repaus zilnic și o perioadă de repaus săptămânal, se află cel puțin doi conducători auto la bordul vehiculului pentru a asigura conducerea; pentru prima oră a conducerii în echipaj prezența unui alt conducător sau a unor alți conducători auto este opțională, dar pentru restul perioadei, aceasta este obligatorie;
- (m) „perioadă de conducere” înseamnă durata de conducere cumulată între momentul în care conducătorul auto începe să conducă după o perioadă de repaus sau o pauză și momentul în care acesta începe o perioadă de repaus sau o pauză; perioada de conducere poate fi continuă sau fragmentată.

ARTICOLUL 3

Cerință privind colegii conducătorului auto

Vârsta minimă a celui de-al doilea conducător auto trebuie să fie de 18 ani. Cu toate acestea, fiecare parte și, în cazul Uniunii, un stat membru, poate reduce vârsta minimă a celui de-al doilea conducător auto la 16 ani, cu condiția ca reducerea să se facă în scopul formării profesionale și să se respecte limitele impuse de Regatul Unit, în ceea ce privește Gibraltarul, și, în cazul Uniunii, de normele naționale ale statului membru în materie de ocupare a forței de muncă.

ARTICOLUL 4

Durata de conducere

(1) Durata de conducere zilnică nu depășește nouă ore.

Cu toate acestea, durata de conducere zilnică poate fi prelungită la maximum 10 ore, dar nu mai mult de două ori pe parcursul săptămânii.

(2) Durata de conducere săptămânală nu poate depăși 56 de ore și nu poate avea ca rezultat depășirea timpului de lucru maxim săptămânal de 60 de ore.

(3) Durata de conducere totală acumulată nu trebuie să depășească 90 de ore pe parcursul oricăror două săptămâni consecutive.

(4) Durata de conducere zilnică și săptămânală includ tot timpul de conducere pe teritoriul părților.

(5) Un conducător auto înregistrează ca „altă muncă” orice timp petrecut așa cum se descrie la litera (c) de la articolul 2 din prezenta secțiune, precum și orice timp petrecut pentru conducerea unui vehicul utilizat pentru operațiuni comerciale, caz în care conducătorul auto nu este obligat să înregistreze timpul de conducere, și înregistrează orice perioadă de disponibilitate, așa cum este definită la punctul 2 de la articolul 2 din secțiunea 3 partea B, în conformitate cu litera (b) punctul (iii) de la articolul 6 alineatul (5) din secțiunea 4 partea B. Această înregistrare se face manual pe o foaie de înregistrare ori pe un document imprimat, sau cu ajutorul funcției de introducere manuală de date oferită de aparatul de înregistrare.

ARTICOLUL 5

Pauze

După o perioadă de patru ore și jumătate de conducere, conducătorul auto trebuie să facă o pauză neîntreruptă de cel puțin 45 de minute, exceptând cazul în care începe o perioadă de repaus.

Această pauză poate fi înlocuită cu o pauză de cel puțin 15 minute urmată de o pauză de cel puțin 30 de minute, pauze intercalate pe parcursul perioadei de conducere astfel încât să se respecte dispozițiile primului paragraf.

Un conducător auto care face parte dintr-un echipaj poate să ia o pauză de 45 de minute la bordul unui vehicul condus de un alt conducător auto, cu condiția ca persoana care face pauză să nu fie implicată în asistarea celei care conduce vehiculul.

ARTICOLUL 6

Repausuri

- (1) Conducătorul auto respectă perioadele de repaus zilnic și săptămânal.
- (2) Pe parcursul fiecărei perioade de 24 de ore de după perioada de repaus zilnic sau săptămânal anterioară, conducătorul auto trebuie să efectueze o nouă perioadă de repaus zilnic.

În cazul în care perioada de repaus zilnic care intră în respectiva perioadă de 24 de ore este de cel puțin nouă ore, dar este mai mică de 11 ore, perioada respectivă de repaus zilnic este considerată perioadă de repaus zilnic redusă.
- (3) O perioadă de repaus zilnic se poate prelungi pentru a deveni perioadă de repaus săptămânal normală sau perioadă de repaus săptămânal redusă.
- (4) Un conducător auto nu poate efectua mai mult de trei perioade de repaus zilnic reduse între două perioade de repaus săptămânal.
- (5) Prin derogare de la alineatul (2), atunci când vehiculul este condus de un echipaj, un conducător auto trebuie să fi efectuat o nouă perioadă de repaus zilnic de cel puțin nouă ore pe parcursul celor 30 de ore de după perioada de repaus zilnic sau săptămânal.
- (6) Pe parcursul a două săptămâni consecutive, un conducător auto trebuie să efectueze cel puțin:
 - (a) două perioade de repaus săptămânal normale; sau

- (b) o perioadă de repaus săptămânal normală și o perioadă de repaus săptămânal redusă de cel puțin 24 de ore.

O perioadă de repaus săptămânal începe nu mai târziu de sfârșitul a șase perioade de 24 de ore de la încheierea perioadei de repaus săptămânal precedente.

(7) Prin derogare de la alineatul (6), un conducător auto care efectuează transporturi internaționale de mărfuri, în afara teritoriului părții operatorului de transport sau, pentru conducătorii auto ai operatorului de transport rutier de mărfuri din Uniune, în afara teritoriului statului membru al operatorului de transport rutier de mărfuri, poate efectua două perioade consecutive de repaus săptămânal reduse, cu condiția ca respectivul conducător auto să efectueze, în orice perioadă de patru săptămâni consecutive, cel puțin patru perioade de repaus săptămânal, dintre care cel puțin două să fie perioade de repaus săptămânal normale.

În sensul prezentului alineat, un conducător auto este considerat angajat în transport internațional atunci când acesta începe cele două perioade consecutive de repaus săptămânal reduse în afara teritoriului părții operatorului de transport rutier de mărfuri și al locului de reședință al conducătorului auto sau, în cazul Uniunii, în afara teritoriului statului membru al operatorului de transport de mărfuri și a țării în care se află locul de reședință al conducătorului auto.

Orice reducere a perioadei de repaus săptămânal se compensează cu o perioadă de repaus echivalentă efectuată în bloc, înainte de sfârșitul celei de a treia săptămâni care urmează săptămânii în cauză.

În cazul în care au fost efectuate consecutiv două perioade de repaus săptămânal reduse în conformitate cu al treilea paragraf, următoarea perioadă de repaus săptămânal este precedată de o perioadă de repaus efectuată drept compensație pentru cele două perioade de repaus săptămânal reduse.

(8) Orice perioadă de repaus efectuată în compensație pentru reducerea unei perioade de repaus săptămânal trebuie alipită unei alte perioade de repaus de cel puțin nouă ore.

(9) Perioadele de repaus săptămânal normale și orice perioadă de repaus săptămânal de mai mult de 45 de ore efectuată în compensație pentru perioade de repaus săptămânal reduse anterioare nu pot fi efectuate la bordul unui vehicul. Ele se efectuează într-un spațiu de cazare corespunzător și adaptat atât pentru bărbați, cât și pentru femei, cu spații de dormit și instalații sanitare adecvate.

Eventualele costuri de cazare în exteriorul vehiculului sunt suportate de către angajator.

(10) Întreprinderile de transport organizează activitatea conducătorilor auto în așa fel încât aceștia să poată, în fiecare perioadă de patru săptămâni consecutive, să se întoarcă la centrul operațional al angajatorului unde se află locul normal de staționare al conducătorului auto și unde începe perioada de repaus săptămânal a conducătorului auto, în Gibraltar, și, în cazul Uniunii, în statul membru de stabilire al angajatorului, sau să se întoarcă la locul de reședință al conducătorului auto, pentru a petrece cel puțin o perioadă de repaus săptămânal normală sau o perioadă de repaus săptămânal de peste 45 de ore luată în compensație pentru perioade de repaus săptămânal reduse.

Cu toate acestea, în cazul în care conducătorul auto a efectuat două perioade de repaus săptămânal reduse consecutive în conformitate cu alineatul (7), întreprinderea de transport organizează activitatea conducătorului auto de așa manieră încât acesta să poată să se întoarcă înainte de începutul perioadei de repaus săptămânal normale de peste 45 de ore luată în compensație.

Întreprinderea de transport documentează modul în care își îndeplinește această obligație și păstrează documentația la sediu pentru a o prezenta la cererea autorităților de control.

(11) O perioadă de repaus săptămânal care începe pe parcursul unei săptămâni și se continuă în săptămâna următoare poate fi contabilizată în oricare dintre aceste săptămâni, dar nu în ambele.

(12) Prin derogare, atunci când un conducător auto însoțește un vehicul transportat cu feribotul sau cu trenul și efectuează în același timp o perioadă de repaus zilnic normală sau o perioadă de repaus săptămânal redusă, această perioadă poate fi întreruptă cel mult de două ori de alte activități a căror durată totală nu depășește o oră. Pe parcursul acestei perioade de repaus zilnic normale sau perioade de repaus săptămânal reduse, conducătorul auto are acces la o cabină de dormit sau la o cușetă aflată la dispoziția sa.

În ceea ce privește perioadele de repaus săptămânal normale, derogarea respectivă se aplică deplasărilor cu feribotul sau cu trenul numai în cazul în care:

(a) durata programată a deplasării este de minimum opt ore; și

(b) conducătorul auto are acces la o cabină de dormit pe feribot sau în tren.

(13) Perioada de timp necesară conducătorului auto pentru a se deplasa la locul de îmbarcare într-un vehicul care intră în domeniul de aplicare al prezentei secțiuni sau pentru a se întoarce din acel loc, atunci când vehiculul nu se află nici la locul de reședință al conducătorului auto, nici la centrul operațional al angajatorului unde se află locul normal de staționare al conducătorului auto, nu se consideră repaus sau pauză, cu excepția cazului în care conducătorul auto se află pe un feribot sau în tren și are acces la o cabină de dormit sau la o cușetă.

(14) Perioada de timp necesară conducătorului auto ce conduce un vehicul care nu intră în domeniul de aplicare al prezentei secțiuni pentru a se deplasa la locul de îmbarcare într-un vehicul care intră în domeniul de aplicare al prezentei secțiuni sau pentru a se întoarce din acel loc, atunci când acesta nu se află nici la locul de reședință al conducătorului auto, nici la sediul angajatorului unde se află locul normal de staționare al conducătorului auto, se consideră altă muncă.

ARTICOLUL 7

Răspunderea operatorilor de transport rutier de mărfuri

(1) Se interzice operatorilor de transport rutier de mărfuri ai părților să remunereze conducătorii auto salariați sau care sunt puși la dispoziția lor în funcție de distanța parcursă, de rapiditatea livrării și/sau de cantitatea de mărfuri transportată, chiar și sub formă de prime sau majorări salariale, în cazul în care o asemenea remunerare este de natură să pericliteze siguranța rutieră și/sau să încurajeze încălcarea prezentei secțiuni.

(2) Operatorul de transport rutier de mărfuri al unei părți organizează operațiunile de transport rutier și instruește în mod corespunzător membrii echipajului astfel încât aceștia să fie în măsură să respecte dispozițiile prezentei secțiuni.

(3) Operatorul de transport rutier de mărfuri al unei părți este răspunzător pentru încălcările comise de conducătorii săi auto, chiar dacă încălcarea a fost comisă pe teritoriul celeilalte părți.

Fără a duce atingere dreptului părților de a impune răspunderea integrală a operatorilor de transport rutier de mărfuri, părțile pot să condiționeze această răspundere de nerespectarea de către operator a alineatelor (1) și (2). Părțile pot lua în considerare orice dovadă care stabilește că operatorul de transport rutier de mărfuri nu poate fi în mod rezonabil obligat să răspundă pentru încălcarea comisă.

(4) Operatorii de transport rutier de mărfuri, expeditorii, agenții de expediție, contractanții principali, subcontractanții și agenții care utilizează conducători auto se asigură că orarele de transport convenite prin contract sunt conforme cu prezenta secțiune.

(5) Un operator de transport rutier de mărfuri care folosește vehicule prevăzute cu un aparat de înregistrare care respectă partea B secțiunea 4 articolul 2 litera (f), (g) sau (h) și care intră în domeniul de aplicare al prezentei secțiuni:

- (i) se asigură că toate datele sunt descărcate din unitatea montată pe vehicul și din cardul conducătorului auto cu frecvența stabilită de parte și că informațiile relevante sunt descărcate mai frecvent astfel încât toate datele referitoare la activitățile efectuate de sau pentru acest operator de transport rutier de mărfuri să fie descărcate; și
- (ii) se asigură că toate informațiile descărcate din unitatea montată pe vehicul și din cardul conducătorului auto sunt păstrate cel puțin 12 luni după înregistrare și că, în cazul în care un agent de control le solicită, aceste informații pot fi consultate, direct sau de la distanță, în localurile operatorului de transport rutier de mărfuri.

În sensul prezentului alineat, termenul „descărcate” se interpretează în conformitate cu definiția prevăzută în partea C secțiunea 2 articolul 2 alineatul (2) litera (g).

Termenul maxim pentru descărcarea datelor relevante în conformitate cu punctul (i) de la prezentul alineat este de 90 de zile pentru datele din unitatea montată pe vehicul și de 28 de zile pentru datele de pe cardul conducătorului auto.

ARTICOLUL 8

Excepții

(1) Pentru a da posibilitatea vehiculului să ajungă la un loc de oprire corespunzător, conducătorul auto poate deroga de la articolele 4, 5 și 6 în măsura necesară pentru a se garanta siguranța persoanelor, a vehiculului sau a încărcăturii acestuia, cu condiția să nu se pericliteze astfel siguranța rutieră. Conducătorul auto indică manual cauza derogării în foaia de înregistrare sau pe un document imprimat scos din aparatul de înregistrare sau în registrul de sarcini, cel târziu la sosirea la destinație sau la locul de oprire corespunzător.

(2) De asemenea, în circumstanțe excepționale, conducătorul auto poate deroga de la articolul 4 alineatele (1) și (2) și de la articolul 6 alineatul (2) prin depășirea duratei de conducere zilnice și săptămânale cu până la o oră pentru a ajunge la centrul operațional al angajatorului sau la locul de reședință al conducătorului auto în vederea efectuării perioadei de repaus săptămânal, cu condiția să nu se pericliteze astfel siguranța rutieră.

În aceleași condiții, conducătorul auto poate depăși durata de conducere zilnică și săptămânală cu până la două ore, cu condiția să facă o pauză neîntreruptă de 30 de minute imediat înainte de timpul de conducere suplimentar necesar pentru a ajunge la centrul operațional al angajatorului sau la locul de reședință al conducătorului auto în vederea efectuării perioadei de repaus săptămânal normale.

Conducătorul auto indică manual cauza derogării în foaia de înregistrare sau pe un document imprimat scos din aparatul de înregistrare sau în registrul de sarcini, cel târziu la sosirea la destinație sau la locul de oprire corespunzător.

Orice perioadă de prelungire se compensează cu o perioadă de repaus echivalentă luată în bloc cu orice perioadă de repaus, înainte de sfârșitul celei de a treia săptămâni care urmează săptămânii în cauză.

(3) Cu condiția să nu se periclitaze prin aceasta siguranța rutieră, fiecare parte și, în cazul Uniunii, un stat membru poate să stabilească derogări de la articolele 3-6 și să supună respectivele derogări unor condiții individuale pe teritoriul său sau, cu acordul celeilalte părți, pe teritoriul celeilalte părți, aplicabile transporturilor efectuate cu următoarele vehicule:

- (a) vehiculele aparținând autorităților publice sau închiriate de acestea fără conducător auto pentru efectuarea de transporturi rutiere care nu concurează cu operatorii privați de transport rutier de mărfuri;
- (b) vehiculele utilizate sau închiriate fără conducător auto de către întreprinderi agricole, horticole, forestiere, de creștere a animalelor sau piscicole, pentru transportul de mărfuri în cadrul activității profesionale proprii pe o rază de până la 100 km de la sediul întreprinderii;
- (c) tractoarele agricole și forestiere utilizate pentru activități agricole sau forestiere, pe o rază de până la 100 km de la sediul întreprinderii care deține vehiculul sau care l-a închiriat ori l-a luat în leasing;
- (d) vehiculele sau combinațiile de vehicule a căror masă maximă admisibilă nu depășește 7,5 tone, utilizate de furnizorii de servicii universale pentru livrarea de articole în cadrul serviciului universal. Aceste vehicule trebuie utilizate doar pe o rază de 100 km de la sediul întreprinderii și cu condiția ca principala activitate a conducătorului auto să nu fie cea de conducere a vehiculului;
- (e) vehiculele care circulă exclusiv pe insule a căror suprafață nu depășește 2 300 de kilometri pătrați și care nu sunt legate de restul teritoriului național de un pod, vad sau tunel deschis circulației autovehiculelor;

- (f) vehiculele utilizate pentru transportul de mărfuri pe o rază de 100 km de la sediul întreprinderii, propulsate de gaze naturale, gaze lichefiate sau de electricitate, a căror masă maximă admisibilă, inclusiv greutatea remorcilor sau a semiremorcilor, nu depășește 7,5 tone;
- (g) vehiculele utilizate în legătură cu serviciile de canalizare, protecția împotriva inundațiilor, serviciile de întreținere în domeniul apei, gazelor și energiei electrice, întreținerea și controlul drumurilor, colectarea și depozitarea deșeurilor menajere, de serviciile de telegraf și telefon, pentru transmisiuni de radio și televiziune și pentru detectarea emițătorilor sau a receptorilor de radio sau televiziune;
- (h) vehiculele pentru transportul echipamentelor de circ și pentru parcuri de distracții;
- (i) vehiculele de proiecte mobile special echipate, destinate în principal să fie utilizate în scopuri didactice atunci când staționează;
- (j) vehicule utilizate pentru colectarea laptelui de la ferme și/sau pentru returnarea la ferme a bidoanelor de lapte sau a produselor lactate destinate hrănirii animalelor;
- (k) vehiculele specializate care transportă bani și/sau obiecte de valoare;
- (l) vehiculele utilizate pentru transportul de deșeuri de origine animală sau carcase care nu sunt destinate consumului uman;
- (m) vehiculele utilizate exclusiv pe uscat în instalații de platforme precum porturile, porturile intermodale de transbordare și terminalele feroviare;

- (n) vehicule utilizate pentru transportul de animale vii de la ferme la piețele locale și viceversa sau de la piețe la abatoarele locale pe o rază de cel mult 100 km;
 - (o) vehiculele sau combinațiile de vehicule care transportă utilaje de construcții pentru o întreprindere de construcții pe o rază de cel mult 100 km de la sediul întreprinderii, cu condiția ca principală activitate a conducătorului auto să nu fie cea de conducere a vehiculului; și
 - (p) vehicule utilizate pentru livrarea de beton gata de utilizare.
- (4) Cu condiția să nu se pericliteze prin aceasta condițiile de lucru ale conducătorilor auto și siguranța rutieră și să se respecte limitele stabilite în partea B secțiunea 3 articolul 3, o parte sau, în cazul Uniunii, un stat membru poate să stabilească derogări temporare de la aplicarea articolelor 4, 5 și 6 din prezenta secțiune operațiunilor de transport efectuate în circumstanțe excepționale, în conformitate cu procedura aplicabilă pe teritoriul părții respective.

Derogările temporare trebuie motivate și notificate imediat celeilalte părți. Comitetul specializat privind economia și comerțul specifică modalitățile de notificare. Fiecare parte publică imediat aceste informații pe un site web public și se asigură că măsurile sale de asigurare a respectării legii țin seama de o derogare acordată de cealaltă parte.

SECȚIUNEA 3

TIMPUL DE LUCRU AL LUCRĂTORILOR MOBILI

ARTICOLUL 1

Domeniul de aplicare

(1) Prezenta secțiune se aplică lucrătorilor mobili angajați de operatorii de transport rutier de mărfuri ai părților care efectuează călătoriile prevăzute la articolele 276 și 277 din prezentul acord.

Prezenta secțiune se aplică, de asemenea, conducătorilor auto independenți.

(2) Prezenta secțiune completează dispozițiile din partea B secțiunea 2, care prevalează asupra dispozițiilor prezentei secțiuni.

(3) O parte poate să nu aplice prezenta secțiune lucrătorilor mobili și conducătorilor auto independenți.

(4) În cazul în care o parte nu aplică prezenta secțiune în temeiul alineatului (3), partea respectivă notifică cealaltă parte în acest sens.

ARTICOLUL 2

Definiții

În sensul prezentei secțiuni, se aplică următoarele definiții:

1. „timp de lucru” înseamnă:

(a) în cazul lucrătorilor mobili: perioada de la începutul până la sfârșitul timpului de lucru, în cursul căreia lucrătorul mobil se află la postul său de lucru, la dispoziția angajatorului și în exercițiul funcțiilor sau activităților sale, adică:

— perioada dedicată tuturor activităților de transport rutier, în special următoarele:

(i) conducerea vehiculului;

(ii) încărcarea și descărcarea;

(iii) ajutorul acordat pasagerilor la urcarea și coborârea din vehicul;

(iv) curățenia și întreținerea tehnică; și

(v) toate celelalte activități ce vizează asigurarea siguranței vehiculului și a încărcăturii sale sau îndeplinirea obligațiilor legale sau de reglementare legate direct de operațiunea de transport specifică aflată în desfășurare, inclusiv supravegherea încărcării și descărcării, formalitățile administrative legate de poliție, vamă, serviciul de imigrare etc.; și

- perioadele de timp în care acesta nu poate dispune liber de timpul său și i se cere să fie la postul său de lucru, gata să întreprindă activitatea sa normală, îndeplinind anumite sarcini asociate serviciului, în special în timpul perioadelor când așteaptă să se facă încărcarea sau descărcarea, dacă durata previzibilă a acestora nu este cunoscută dinainte, și anume fie înaintea plecării fie chiar înaintea începerii efective a perioadei în chestiune, sau în condițiile generale negociate între partenerii sociali și/sau în condițiile legislației părților;
- (b) în cazul conducătorilor auto independenți, aceeași definiție se aplică perioadei cuprinse între începutul și sfârșitul lucrului, în timpul căreia conducătorul auto independent se află la postul său de lucru, la dispoziția clientului sau exercitându-și funcțiile sau activitățile altele decât activitatea administrativă generală care nu este legată direct de operațiunea de transport specifică aflată în desfășurare.

Perioadele de pauză la care se face referire la articolul 4, perioadele de repaus la care se face referire la articolul 5 și, fără a aduce atingere legislației părților sau acordurilor dintre partenerii sociali care prevăd că aceste perioade ar trebui compensate sau limitate, perioadele de disponibilitate menționate la punctul 2 din prezentul articol, sunt excluse din timpul de lucru;

2. „perioade de disponibilitate” înseamnă:

- perioadele, altele decât cele de pauză sau de repaus, în timpul cărora lucrătorului mobil nu i se cere să rămână la postul său de lucru, dar trebuie să fie disponibil să răspundă la orice solicitare de a întreprinde o călătorie sau a relua conducerea vehiculului sau de a efectua o altă muncă. În special, aceste perioade de disponibilitate includ perioadele în timpul cărora lucrătorul mobil însoțește un vehicul care este transportat cu feribotul sau cu trenul, precum și perioadele de așteptare la graniță și cele impuse de interdicțiile de circulație.

Aceste perioade și durata lor previzibilă trebuie să fie cunoscute în avans de către lucrătorul mobil, adică fie înainte de plecare, fie înainte de începerea efectivă a perioadei în cauză, sau conform condițiilor generale negociate între partenerii sociali și/sau conform condițiilor prevăzute de legislația părților;

- pentru lucrătorii mobili care conduc vehiculul în echipă, perioada petrecută stând lângă șofer sau în cușetă în timp ce vehiculul este în mișcare;

3. „post de lucru” înseamnă:

- locul unde se află sediul principal al operatorului de transport rutier de mărfuri pentru care persoana respectivă care efectuează activități mobile de transport rutier îndeplinește sarcini, împreună cu diversele sucursale ale întreprinderii, indiferent dacă acestea sunt situate în același loc cu sediul social sau sediul principal;
- vehiculul utilizat la îndeplinirea sarcinilor de către persoana care efectuează activități mobile de transport rutier; și
- orice alt loc în care se desfășoară activități legate de transport;

4. „lucrător mobil” înseamnă, în sensul prezentei secțiuni, orice lucrător care face parte din personalul care efectuează deplasări, inclusiv stagiarii și ucenicii, aflat în serviciul unei întreprinderi care desfășoară servicii de transport rutier de pasageri sau mărfuri pe teritoriul celeilalte părți;

5. „conducător auto independent” înseamnă orice persoană a cărei principală ocupație constă în transportul rutier de mărfuri contra cost în numele unui terț, care are dreptul să lucreze pe cont propriu și care nu este legată de un angajator printr-un contract de muncă sau prin orice alt tip de relație ierarhică de muncă, care este liberă să organizeze activitățile de lucru relevante, al cărei venit depinde direct de profitul realizat și care dispune de libertatea de a întreține, individual sau pe bază de cooperare între conducători auto independenți, relații comerciale cu mai mulți clienți.

În sensul prezentei secțiuni, conducătorii auto care nu îndeplinesc aceste criterii sunt supuși aceluiași obligații și beneficiază de aceleași drepturi ca cele prevăzute în prezenta secțiune pentru lucrătorii mobili;

6. „persoană care efectuează activități mobile de transport rutier” înseamnă orice lucrător mobil sau conducător auto independent care efectuează astfel de activități;
7. „săptămână” înseamnă perioada cuprinsă între ora 00.00 a zilei de luni și ora 24.00 a zilei de duminică;
8. „pe timpul nopții” înseamnă o perioadă de cel puțin patru ore, după cum este definită în dreptul intern, cuprinsă între orele 00.00 și 07.00; și
9. „muncă de noapte” înseamnă orice muncă efectuată în timpul nopții.

ARTICOLUL 3

Timpul de lucru maxim săptămânal

- (1) Fiecare parte ia măsurile necesare pentru a se asigura că media timpului de lucru săptămânal nu depășește 48 de ore. Timpul de lucru maxim săptămânal poate fi prelungit la 60 de ore numai dacă media de 48 de ore pe săptămână nu este depășită pe parcursul a patru luni.
- (2) Fiecare parte ia măsurile necesare pentru a se asigura că timpul de lucru pentru diverși angajatori reprezintă suma orelor de lucru. Angajatorul solicită în scris lucrătorului mobil respectiv să prezinte o evidență a timpului în care a lucrat pentru un alt angajator. Lucrătorul mobil prezintă aceste informații în scris.

ARTICOLUL 4

Pauze

Fiecare parte ia măsurile necesare pentru a se asigura că, fără a aduce atingere dispozițiilor din partea B secțiunea 2 din prezenta anexă, persoanele care efectuează activități mobile de transport rutier nu lucrează în niciun caz mai mult de șase ore consecutive fără a face o pauză. Timpul de lucru se întrerupe cu o pauză de cel puțin 30 de minute, dacă orele de lucru totalizează între șase și nouă ore, și de cel puțin 45 de minute, dacă orele de lucru totalizează peste nouă ore.

Pauzele pot fi împărțite în perioade de cel puțin 15 minute fiecare.

ARTICOLUL 5

Perioade de repaus

În sensul prezentei secțiuni, ucenicii și stagiarii aflați în serviciul unei întreprinderi care desfășoară servicii de transport rutier de mărfuri pe teritoriul celeilalte părți intră sub incidența aceluiași dispoziții privind timpul de repaus ca ceilalți lucrători mobili în conformitate cu partea B secțiunea 2 din prezenta anexă.

ARTICOLUL 6

Munca de noapte

Fiecare parte ia măsurile necesare pentru a se asigura că:

- (a) dacă se efectuează muncă de noapte, timpul de lucru zilnic nu poate depăși 10 ore în fiecare perioadă de 24 de ore; și
- (b) se acordă o compensație pentru munca de noapte în conformitate cu dispozițiile legislative naționale, contractele colective de muncă, acordurile între partenerii sociali și/sau practica națională, cu condiția ca această compensație să nu fie de natură a periclita siguranța rutieră.

ARTICOLUL 7

Derogări

- (1) Pot fi adoptate derogări de la articolele 3 și 6, din rațiuni obiective sau tehnice ori din rațiuni care țin de organizarea muncii, prin intermediul contractelor colective de muncă, al acordurilor între partenerii sociali sau, dacă acest lucru nu este posibil, prin acte cu putere de lege și acte administrative, cu condiția consultării reprezentanților angajatorilor și ai lucrătorilor respectivi și a depunerii de eforturi pentru încurajarea tuturor formelor relevante de dialog social.
- (2) Posibilitatea de a deroga de la articolul 3 nu poate conduce la stabilirea unei perioade de referință care să depășească șase luni, pentru calculul mediei timpului de lucru maxim săptămânal de 48 de ore.
- (3) Comitetul specializat privind economia și comerțul este informat cu privire la derogările aplicate de o parte în conformitate cu alineatul (1).

ARTICOLUL 8

Informații și evidențe

Fiecare parte se asigură că:

- (a) lucrătorii mobili sunt informați cu privire la cerințele naționale în domeniu, regulamentul intern al operatorului de transport rutier de mărfuri și acordurile între partenerii sociali, în special contractele colective de muncă și orice acorduri de întreprindere, încheiate pe baza prezentei secțiuni; și
- (b) se ține evidența timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier. Evidențele se păstrează cel puțin doi ani după încheierea perioadei respective. Angajatorii poartă răspunderea pentru ținerea evidenței cu privire la timpul de lucru efectuat de lucrătorii mobili. La cerere, angajatorii remit lucrătorilor mobili copii ale evidenței cu privire la orele lucrate de aceștia.

ARTICOLUL 9

Dispoziții mai favorabile

Prezenta secțiune nu aduce atingere dreptului fiecărei părți de a aplica sau introduce acte cu putere de lege și acte administrative mai favorabile în ce privește protecția sănătății și siguranței persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier sau dreptului părților de a facilita sau permite aplicarea contractelor colective de muncă sau a altor acorduri încheiate între partenerii sociali care sunt mai favorabile protecției sănătății și siguranței lucrătorilor mobili. Normele respective se aplică în mod nediscriminatoriu.

SECȚIUNEA 4

UTILIZAREA TAHOGRAFELOR DE CĂTRE CONDUCĂTORII AUTO

ARTICOLUL 1

Obiect și principii

Prezenta secțiune stabilește cerințe pentru conducătorii auto care intră sub incidența părții B secțiunea 2 în ceea ce privește utilizarea tahografelor menționate la articolul 280 litera (b) din prezentul acord.

ARTICOLUL 2

Definiții

- (1) În sensul prezentei secțiuni, se aplică definițiile prevăzute în partea B secțiunea 2 articolul 2.
- (2) În plus față de definițiile menționate la alineatul (1), în sensul prezentei secțiuni se aplică următoarele definiții:
 - (a) „tahograf” sau „aparat de înregistrare” înseamnă echipamentele destinate a fi instalate la bordul vehiculelor rutiere pentru a afișa, a înregistra, a imprima, a stoca și a furniza în mod automat sau semiautomat detalii privind mișcarea acestor vehicule, inclusiv viteza, și detalii privind anumite perioade de activitate ale conducătorilor lor auto;

- (b) „foaie de înregistrare” înseamnă o foaie concepută pentru a accepta și păstra date înregistrate, amplasată într-un tahograf analogic și pe care dispozitivele de inscripționare ale tahografului analogic înscriu în mod continuu informațiile care trebuie înregistrate;
- (c) „card de tahograf” înseamnă un card inteligent destinat a fi utilizat împreună cu tahograful, care permite ca tahograful să identifice rolul posesorului cardului și permite transferul și stocarea de date;
- (d) „card de conducător auto” înseamnă un card de tahograf emis de autoritățile competente ale unei părți unui anumit conducător auto, care identifică conducătorul auto și permite stocarea datelor privind activitatea acestuia;
- (e) „tahograf analogic” înseamnă un tahograf conform cu specificațiile din anexa I la Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului⁷, astfel cum au fost adaptate în apendicele 27-B-4-1;
- (f) „tahograf digital” înseamnă un tahograf care îndeplinește unul dintre următoarele seturi de specificații, astfel cum au fost adaptate în apendicele 27-B-4-2:
- anexa IB la Regulamentul (CEE) nr. 3821/85, aplicabile până la 30 septembrie 2011;
 - anexa IB la Regulamentul (CEE) nr. 3821/85, aplicabile de la 1 octombrie 2011; sau
 - anexa IB la Regulamentul (CEE) nr. 3821/85, aplicabile de la 1 octombrie 2012;

⁷ 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 UE L 60, 28.2.2014, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).

- (g) „tahograf inteligent 1” înseamnă un tahograf conform cu anexa IC la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/799 al Comisiei⁸, aplicabilă de la 15 iunie 2019 și până la 20 august 2023, astfel cum a fost adaptată în apendicele 27-B-4-3;
- (h) „tahograf inteligent 2” înseamnă un tahograf conform cu anexa IC la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/799 al Comisiei, astfel cum a fost adaptată în apendicele 27-B-4-4.
- (i) „eveniment” înseamnă o operațiune anormală detectată de tahograful digital care poate decurge dintr-o tentativă de fraudă; și
- (j) „card nevalabil” înseamnă un card cu privire la care s-a detectat o anomalie sau a cărui autentificare inițială a eșuat sau a cărui dată de început a valabilității nu a fost încă atinsă sau a cărui dată de expirare a fost depășită.

ARTICOLUL 3

Utilizarea cardurilor de conducător auto

- (1) Cardul de conducător auto este eliberat personal titularului.
- (2) Un conducător auto nu poate deține mai mult de un card de conducător auto valabil și este autorizat să utilizeze doar propriul său card de conducător auto personalizat. Un conducător auto nu utilizează un card de conducător auto defect sau a cărui valabilitate a expirat.

⁸ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/799 al Comisiei din 18 martie 2016 de punere în aplicare a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a cerințelor pentru construirea, testarea, instalarea, operarea și repararea tahografelor și a componentelor acestora (JO UE L 139, 26.5.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/799/oj).

ARTICOLUL 4

Eliberarea cardurilor de conducător auto

- (1) Eliberarea cardurilor de conducător auto se solicită autorității competente a părții unde conducătorul auto are reședința sa obișnuită.
- (2) În sensul prezentului articol, „reședință obișnuită” înseamnă locul în care o persoană locuiește în mod curent, respectiv timp de cel puțin 185 de zile în fiecare an calendaristic, în virtutea unor legături de ordin personal și profesional sau, în cazul unei persoane care nu are legături de ordin profesional, în virtutea unor legături de ordin personal care indică o legătură strânsă între persoana respectivă și locul în care locuiește.

Cu toate acestea, reședința obișnuită a unei persoane ale cărei legături de ordin profesional se află într-un loc diferit de cel al legăturilor sale de ordin personal și care, drept urmare, locuiește alternativ în mai multe locuri situate pe teritoriul celor două părți se consideră a fi locul în care persoana respectivă are legături de ordin personal, cu condiția ca aceasta să se întoarcă acolo în mod regulat. Această ultimă condiție nu este necesară în cazul în care persoana locuiește pe teritoriul unei părți pentru a desfășura o activitate cu o durată determinată.
- (3) Conducătorii auto fac dovada reședinței obișnuite prin orice mijloc corespunzător, cum ar fi cartea lor de identitate sau alt document valabil.

ARTICOLUL 5

Reînnoirea cardurilor de conducător auto

Atunci când un conducător auto dorește reînnoirea cardului său de conducător auto, acesta trebuie să prezinte cererea respectivă autorităților competente ale părții în care își are reședința obișnuită cu cel puțin 15 zile lucrătoare înainte de data expirării cardului.

ARTICOLUL 6

Utilizarea cardurilor de conducător auto și a foilor de înregistrare

- (1) Conducătorii auto folosesc foi de înregistrare sau cardurile de conducător auto în fiecare zi în care conduc, începând din momentul în care preiau vehiculul. Foaia de înregistrare sau cardul de conducător auto nu se retrage înainte de sfârșitul zilei de lucru, în afara cazului în care retragerea foi sau a cardului respectiv este autorizată sau este necesară pentru a introduce simbolul țării după trecerea unei frontiere. Nicio foaie de înregistrare sau niciun card de conducător auto nu se folosește pentru a acoperi o perioadă mai lungă decât cea prevăzută.
- (2) Conducătorii auto protejează în mod adecvat foile de înregistrare sau cardurile de conducător auto și nu utilizează foi de înregistrare sau carduri de conducător auto murdare sau deteriorate. Conducătorul auto se asigură, ținând cont de durata perioadei de serviciu, că imprimarea datelor din tahograf la cererea unui agent de control se poate efectua corect în cazul unui control.

(3) Atunci când, din cauza îndepărtării de vehicul, un conducător auto este în imposibilitatea de a folosi tahograful montat la bordul vehiculului, perioadele de timp menționate la alineatul (5) litera (b) punctele (ii), (iii) și (iv):

- (a) dacă vehiculul este echipat cu un tahograf analogic, se înscriu pe foaia de înregistrare manual, automat sau în orice alt fel, lizibil și fără a murdări foaia de înregistrare; sau
- (b) dacă vehiculul este echipat cu un tahograf digital, un tahograf inteligent 1 sau un tahograf inteligent 2, se înscriu pe cardul de conducător auto cu ajutorul funcției de introducere manuală oferite de tahograf.

Părțile nu impun conducătorilor auto cerința de a prezenta formulare care să ateste activitățile lor în intervalul în care s-au aflat departe de vehicul.

(4) Atunci când la bordul unui vehicul echipat cu un tahograf digital, un tahograf inteligent 1 sau un tahograf inteligent 2 se află mai mulți conducători auto, fiecare conducător auto se asigură că propriul card de conducător auto este inserat în deschiderea corectă a tahografului.

Atunci când la bordul unui vehicul echipat cu un tahograf analogic se află mai mulți conducători auto, conducătorii auto operează modificările necesare în foile de înregistrare, astfel încât informațiile relevante să fie trecute pe foaia de înregistrare a conducătorului auto care conduce efectiv vehiculul.

(5) Conducătorii auto:

- (a) se asigură de faptul că ora înregistrată pe foaia de înregistrare corespunde cu ora oficială a țării de înmatriculare a vehiculului;

(b) utilizează funcția de selecție a activităților pentru a permite ca următoarele perioade de timp să fie înregistrate separat și distinct:

(i) cu semnul  : timpul de conducere,

(ii) cu semnul  : „altă muncă”, însemnând orice altă activitate în afară de cea de conducere, definită în partea B secțiunea 3 articolul 2 litera (a), precum și orice activitate desfășurată pentru același angajator sau pentru un alt angajator din sectorul transporturilor sau din afara acestui sector,

(iii) cu semnul  : „disponibilitate”, astfel cum este definită în partea B secțiunea 3 articolul 2 litera (b),

(iv) cu semnul  : pauzele, repausul, concediul anual sau concediul medical, și

(v) cu semnul „traseu parcurs pe feribot/în tren”: împreună cu semnul  : perioada de repaus pe feribot sau în tren, astfel cum se prevede în partea B secțiunea 2 articolul 6 alineatul (12).

(6) Fiecare conducător auto al unui vehicul echipat cu un tahograf analogic înregistrează următoarele informații în foaia sa de înregistrare:

(a) când începe să folosească foaia de înregistrare – numele și prenumele conducătorului auto;

(b) data și locul începerii folosirii foii de înregistrare și data și locul încetării acestei folosiri;

- (c) numărul de înmatriculare al fiecărui vehicul pe care conducătorul auto îl folosește, atât la începutul primei călătorii înregistrate în foaia de înregistrare, cât și mai târziu, în timpul folosirii foii de înregistrare, în eventualitatea schimbării vehiculului;
- (d) citirea contorului de kilometraj:
- (i) la începutul primei călătorii înregistrate în foaia de înregistrare;
 - (ii) la sfârșitul ultimei călătorii înregistrate în foaia de înregistrare; și
 - (iii) în eventualitatea schimbării vehiculelor în timpul zilei de lucru, citirea contorului kilometric al primului vehicul utilizat de conducătorul auto și citirea contorului kilometric al vehiculului următor;
- (e) ora la care a avut loc o schimbare a vehiculului; și
- (f) simbolul țării în care își începe și cel al țării în care își încheie ziua de lucru. De asemenea, conducătorul auto introduce simbolul țării sau al teritoriului în care intră după trecerea frontierei unui stat membru și a Gibraltarului, la începutul primei opriri a conducătorului auto în statul membru respectiv sau în Gibraltar. Această primă oprire se efectuează la cel mai apropiat posibil loc de oprire la frontieră sau după trecerea frontierei. În cazul în care trecerea frontierei are loc pe un feribot sau cu trenul, conducătorul auto introduce simbolul țării în portul sau în stația de sosire.

(7) Conducătorul auto introduce în tahograful digital simbolul țării în care își începe și cel al țării în care își încheie ziua de lucru.

De asemenea, conducătorul auto introduce simbolul țării sau al teritoriului în care intră după trecerea frontierei unei părți sau, în cazul Uniunii, a unui stat membru, la începutul primei opriri a conducătorului auto pe teritoriul părții respective sau, în cazul Uniunii, pe teritoriul statului membru respectiv. Această primă oprire se efectuează la cel mai apropiat posibil loc de oprire la frontieră sau după trecerea frontierei. În cazul în care trecerea frontierei are loc pe un feribot sau cu trenul, conducătorul auto introduce simbolul țării în portul sau în stația de sosire.

O parte sau, în cazul Uniunii, un stat membru, poate impune conducătorilor de vehicule care efectuează operațiuni de transport pe teritoriului său să adauge la simbolul țării specificații geografice mai detaliate, cu condiția ca fiecare parte să fi notificat în prealabil celeilalte părți acele specificații geografice detaliate.

Introducerea informațiilor menționate la primul paragraf prima teză de către conducătorii auto nu este necesară dacă tahograful înregistrează în mod automat aceste date de localizare.

ARTICOLUL 7

Utilizarea corectă a tahografelor

(1) Întreprinderile de transport și conducătorii auto asigură funcționarea corectă și utilizarea corespunzătoare a tahografelor digitale și a cardurilor de conducător auto. Întreprinderile de transport și conducătorii auto care utilizează tahografe analogice asigură funcționarea corectă și folosirea corespunzătoare a foilor de înregistrare.

(2) Se interzice falsificarea, disimularea, ștergerea sau distrugerea înregistrărilor făcute pe foaia de înregistrare sau a datelor stocate în tahograf sau pe cardul de conducător auto, precum și a documentelor imprimate de la tahograf. De asemenea, se interzice manipularea tahografului, a foii de înregistrare sau a cardului de conducător auto care ar putea avea drept rezultat falsificarea, ștergerea sau distrugerea datelor și/sau a informațiilor imprimate. În vehicul nu poate fi prezent niciun dispozitiv care ar putea fi utilizat în aceste scopuri.

ARTICOLUL 8

Cardurile de conducător auto furate, pierdute sau defecte

- (1) Autoritățile emitente ale părților țin evidența cardurilor de conducător auto eliberate, furate, pierdute sau defecte pentru o perioadă cel puțin egală cu durata valabilității.
- (2) În caz de deteriorare sau funcționare defectuoasă a cardului de conducător auto, conducătorul auto returnează cardul autorității competente a țării unde își are reședința obișnuită. Furtul cardului de conducător auto face obiectul unei declarații oficiale adresate autorităților competente ale statului unde s-a produs furtul.
- (3) Pierderea cardului de conducător auto face obiectul unei declarații oficiale adresate autorităților competente ale părții emitente și autorităților competente ale părții unde conducătorul auto își are reședința obișnuită, dacă aceasta este diferită.
- (4) În caz de deteriorare, funcționare defectuoasă, furt sau pierdere a cardului de conducător auto, conducătorul auto solicită înlocuirea acestuia, în termen de șapte zile, autorităților competente ale părții unde își are reședința obișnuită.

(5) În circumstanțele prevăzute la alineatul (4), conducătorul auto poate continua să conducă fără cardul de conducător auto timp de maximum 15 zile sau o perioadă mai lungă dacă acest lucru este necesar pentru întoarcerea vehiculului la locația sa de bază, cu condiția ca conducătorul auto să poată dovedi imposibilitatea de prezentare sau utilizare a cardului în perioada respectivă.

ARTICOLUL 9

Foile de înregistrare și cardurile de conducător auto deteriorate

(1) În cazul deteriorării unei foi de înregistrare ce conține date înregistrate sau a unui card de conducător auto, conducătorii auto păstrează foaia de înregistrare sau cardul de conducător auto deteriorat împreună cu foaia de înregistrare de rezervă utilizată pentru înlocuire.

(2) În caz de deteriorare, funcționare defectuoasă, pierdere sau furt al cardului de conducător auto, conducătorul auto:

(a) la începutul traseului, imprimă informațiile detaliate privind vehiculul pe care îl conduce și introduce pe documentul imprimat:

(i) informațiile detaliate care permit identificarea conducătorului auto (numele, numărul cardului de conducător auto sau al permisului de conducere), inclusiv semnătura sa; și

(ii) perioadele menționate la articolul 6 alineatul (5) litera (b) punctele (ii), (iii) și (iv); și

(b) la sfârșitul traseului, imprimă informațiile privind perioadele de timp înregistrate de tahograf, înregistrează toate perioadele consacrate altei munci, perioadele de disponibilitate și de repaus efectuate de la imprimarea informațiilor la începutul traseului, atunci când aceste informații nu au fost înregistrate de tahograf, și marchează pe document detaliile care permit identificarea conducătorului auto (numele, numărul cardului de conducător auto sau al permisului de conducere), inclusiv semnătura sa.

ARTICOLUL 10

Înregistrările care trebuie efectuate de către conducătorul auto

- (1) În cazul în care un conducător auto conduce un vehicul echipat cu un tahograf analogic, conducătorul auto este în măsură să prezinte, la cererea unui agent de control autorizat:
- (i) foile de înregistrare din ziua în curs și cele pe care conducătorul auto le-a utilizat pe parcursul celor 28 de zile precedente;
 - (ii) cardul de conducător auto, în cazul în care este titularul unui asemenea card; și
 - (iii) orice informații înregistrate manual și orice documente imprimate în timpul zilei în curs și pe parcursul celor 28 de zile precedente;
- (2) Atunci când conduce un vehicul echipat cu un tahograf digital, un tahograf inteligent 1 sau un tahograf inteligent 2, conducătorul auto trebuie să fie în măsură să prezinte, la cererea unui agent de control autorizat:
- (i) cardul său de conducător auto;
 - (ii) orice informații înregistrate manual și orice documente imprimate în timpul zilei în curs și pe parcursul celor 28 de zile precedente; și
 - (iii) foile de înregistrare corespunzătoare aceleiași perioade ca cea menționată la punctul (ii), pe parcursul căreia a condus un vehicul echipat cu un tahograf analogic.

De la 31 decembrie 2024, perioada de 28 de zile menționată la alineatul (1) punctele (i) și (iii) și la alineatul (2) punctul (ii) este înlocuită cu o perioadă de 56 de zile.

(3) Un agent de control autorizat poate verifica respectarea părții B secțiunea 2 prin analizarea foilor de înregistrare, a datelor afișate, imprimate sau descărcate care au fost înregistrate de tahograf sau de cardul de conducător auto sau, în lipsa acestora, a oricărui document care justifică nerespectarea unei dispoziții a secțiunii respective.

ARTICOLUL 11

Proceduri pentru conducătorii auto în caz de funcționare defectuoasă a aparaturii

Pe durata cât tahograful se află în pană sau funcționează defectuos, conducătorul auto marchează datele care permit identificarea sa (numele, numărul cardului de conducător auto sau al permisului de conducere), inclusiv semnătura sa, precum și informațiile privind perioadele de timp care nu au fost înregistrate sau imprimate corect de tahograf:

- (a) pe foaia sau foile de înregistrare; sau
- (b) pe o foaie temporară care se atașează foi de înregistrare sau se păstrează împreună cu cardul de conducător auto.

ARTICOLUL 12

Măsurile de asigurare a respectării legii

(1) Fiecare parte adoptă toate măsurile adecvate pentru a asigura respectarea părții B secțiunile 2, 3 și 4, în special prin asigurarea în fiecare an a unui nivel adecvat al controalelor în trafic și al controalelor la sediul întreprinderilor, acoperind o parte însemnată și reprezentativă a lucrătorilor mobili, conducătorilor auto, întreprinderilor și vehiculelor din toate categoriile de transport care intră sub incidența secțiunilor respective.

Autoritățile competente ale fiecărei părți organizează controalele astfel încât:

- (i) în fiecare an calendaristic, controalele să acopere minimum 3 % din zilele lucrate de conducătorii vehiculelor care intră sub incidența părții B secțiunea 2; și
- (ii) din numărul total de zile lucrătoare care fac obiectul controalelor, minimum 30 % să constituie controale în trafic și minimum 50 % controale la sediile întreprinderilor.

Controalele în trafic vizează următoarele elemente:

- (i) perioadele zilnice și săptămânale de conducere, întreruperile și perioadele zilnice și săptămânale de repaus;
- (ii) foile de înregistrare din zilele precedente, care trebuie să se afle la bordul vehiculului, și/sau datele stocate pentru perioada respectivă pe cardul de conducător auto și/sau în memoria tahografului și/sau documentele imprimare, când sunt solicitate; și

(iii) funcționarea corectă a tahografului.

Controalele se efectuează fără a face discriminări între vehicule, întreprinderi și șoferi pe motiv de rezidență și indiferent de originea sau destinația călătoriei sau de tipul de tahograf.

Controalele efectuate la sediul întreprinderilor vizează, pe lângă elementele care fac obiectul controalelor în trafic, următoarele elemente:

- (i) perioadele săptămânale de repaus și perioadele de conducere a vehiculului dintre aceste perioade de repaus;
- (ii) limitele de timp de conducere de două săptămâni;
- (iii) compensația pentru perioade de repaus săptămânal reduse în conformitate cu partea B secțiunea 2 articolul 6 alineatele (6) și (7); și
- (iv) utilizarea foilor de înregistrare și/sau a datelor și imprimărilor provenite de la unitatea montată pe vehicul și de pe cardul conducătorului auto și/sau organizarea timpului de lucru al conducătorului auto.

(2) În cazul în care constatările unui control în trafic al șoferului unui vehicul înregistrat pe teritoriul celeilalte părți oferă motive să se considere că s-au comis nereguli care nu pot fi identificate în timpul controlului, din lipsa datelor necesare, autoritățile competente ale fiecărei părți își acordă reciproc asistență pentru a clarifica situația. În cazurile în care, în acest scop, autoritățile competente ale unei părți efectuează un control la sediul întreprinderii, rezultatele controlului sunt comunicate autorităților competente ale celeilalte părți.

- (3) Autoritățile competente ale părților cooperează în vederea organizării unor controale concertate în trafic.
- (4) Fiecare parte introduce un sistem de clasificare a întreprinderilor în funcție de gradul de risc pe baza numărului relativ și a gravității încălcărilor prevăzute în apendicele 27-A-1-1 și ale încălcărilor incluse în lista prevăzută în apendicele 27-A-1-1a.
- (5) Întreprinderile clasificate ca prezentând un grad de risc ridicat fac obiectul unor controale mai riguroase și mai frecvente.
- (6) Fiecare parte și, în cazul Uniunii, fiecare stat membru permite autorităților sale competente să impună o sancțiune unui operator de transport rutier de mărfuri și/sau unui conducător auto în cazul detectării pe teritoriul său a unei încălcări a dispozițiilor aplicabile privind timpul de conducere și perioadele de pauză și de repaus pentru care nu a fost deja aplicată o sancțiune, chiar dacă încălcarea respectivă a fost săvârșită pe teritoriul celeilalte părți sau, în cazul Uniunii, pe teritoriul unui stat membru sau al unei țări terțe.

ADAPTĂRI ALE SPECIFICAȚIILOR TEHNICE
PENTRU TAHOGRAFUL ANALOGIC

Anexa I la Regulamentul (UE) nr. 165/2014 se adaptează în sensul prezentei secțiuni după cum urmează:

- (a) în secțiunea III (Cerințe de construcție pentru aparatura de înregistrare) subsecțiunea (c) (Instrumente de înregistrare), la punctul 4.1, „la articolul 34 alineatul (5) litera (b) punctele (ii), (iii) și (iv) din regulament” se înlocuiește cu „în partea B secțiunea 4 articolul 6 alineatul (5) litera (b) punctele (ii), (iii) și (iv) din anexa 27 la Acordul cu privire la Gibraltar dintre Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice, pe de o parte, și Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, pe de altă parte”;
- (b) în secțiunea III (Cerințe de construcție pentru aparatura de înregistrare) subsecțiunea (c) (Instrumente de înregistrare), la punctul 4.2, „la articolul 34 din regulament” se înlocuiește cu „în partea B secțiunea 4 articolul 6 alineatul (5) din anexa 27 la Acordul cu privire la Gibraltar dintre Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice, pe de o parte, și Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, pe de altă parte”;
- (c) în secțiunea IV (Foile de înregistrare) subsecțiunea (a) (Generalități), la punctul 1 al treilea paragraf, „la articolul 34 din prezentul regulament” se înlocuiește cu „în partea B secțiunea 4 articolul 6 alineatul (6) din anexa 27 la Acordul cu privire la Gibraltar dintre Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice, pe de o parte, și Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, pe de altă parte”;

- (d) în secțiunea V (Instalarea aparaturii de înregistrare) la punctul 5 primul paragraf, „prezentului regulament” se înlocuiește cu „părții B secțiunea 4 și părții C secțiunea 2 din anexa 27 Acordul cu privire la Gibraltar dintre Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice, pe de o parte, și Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, pe de altă parte”;
- (e) în secțiunea V (Instalarea aparaturii de înregistrare) la punctul 5 al treilea paragraf, „partea A din anexa II la Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului” se înlocuiește cu „Rezoluția consolidată privind construcția vehiculelor (R.E.3)”, iar „prezentul regulament” se înlocuiește cu „partea C secțiunea 2 din anexa 27 la Acordul cu privire la Gibraltar dintre Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice, pe de o parte, și Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, pe de altă parte”;
- (f) în secțiunea VI (Verificări și inspecții), în textul de dinaintea punctului 1, după „statele membre” se adaugă „și Regatul Unit, în ceea ce privește Gibraltarul”;
- (g) în secțiunea VI (Verificări și inspecții), la punctul 1 (Certificarea instrumentelor noi sau reparate) al doilea paragraf, după „statele membre” se adaugă „și Regatul Unit, în ceea ce privește Gibraltarul”, iar „prezentului regulament” se înlocuiește cu „părții B secțiunea 4 și părții C secțiunea 2 din anexa 27 la Acordul cu privire la Gibraltar dintre Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice, pe de o parte, și Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, pe de altă parte”;
- (h) în secțiunea VI (Verificări și inspecții), la punctul 3 (Inspecții periodice) litera (b), după „statele membre” se adaugă „și Regatul Unit, în ceea ce privește Gibraltarul”.

ADAPTĂRI ALE SPECIFICAȚIILOR TEHNICE
PENTRU TAHOGRAFUL DIGITAL

Anexa IB la Regulamentul (CEE) nr. 3821/85, inclusiv apendicele introduse prin Regulamentul (CE) nr. 2135/98 al Consiliului⁹, se adaptează în sensul prezentei secțiuni după cum urmează:

1. În cazul Regatului Unit, în ceea ce privește Gibraltarul, trimerile la „stat membru” se înlocuiesc cu „parte”, cu excepția trimerilor din subsecțiunea IV (Cerințe funcționale și de construcție pentru cardurile de tahograf) punctul 174 și din subsecțiunea VII (Emiterea cardurilor) punctul 268a;
2. „Regulamentul (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului” și „Regulamentul (CE) nr. 561/2006” se înlocuiesc cu „partea B secțiunea 2 din anexa 27 la Acordul cu privire la Gibraltar dintre Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice, pe de o parte, și Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, pe de altă parte”.

⁹ Regulamentul (CE) nr. 2135/98 al Consiliului din 24 septembrie 1998 de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 privind aparatura de înregistrare în transportul rutier și a Directivei 88/599/CEE privind aplicarea regulamentelor (CEE) nr. 3820/84 și (CEE) nr. 3821/85 (JO CE L 274, 9.10.1998, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1998/2135/oj>).

Secțiunea I (Definiții) din anexa IB la Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 se adaptează în sensul prezentei secțiuni după cum urmează:

3. Litera (u) se înlocuiește cu următorul text:

„(u) «circumferință efectivă a roților» înseamnă media distanțelor parcurse de fiecare dintre roțile care pun în mișcare vehiculul (roți motoare) în cursul unei rotații complete. Măsurarea acestor distanțe se realizează în condiții de testare standard, astfel cum sunt definite la cerința 414 și se exprimă ca « $l = \dots$ mm». Producătorii de vehicule pot înlocui măsurarea acestor distanțe cu un calcul teoretic care se bazează pe distribuția greutății pe osii când vehiculul este neîncărcat și în stare normală de funcționare, și anume cu lichid de răcire, lubrifianți, combustibil, scule, roată de rezervă și conducător auto. Metodele pe care se bazează aceste calcule teoretice trebuie aprobate de o autoritate competentă a unei părți și pot fi utilizate numai înainte de activarea tahografului;”.

4. La litera (bb), trimiterea la „Directiva 92/6/CEE a Consiliului” se înlocuiește cu „dreptul aplicabil al fiecărei părți”.

5. Litera (ii) se înlocuiește cu următorul text:

„«certificare a securității» înseamnă: un proces prin care un organism de certificare pe baza criteriilor comune certifică faptul că aparatul de înregistrare (sau o componentă) sau cardul de tahograf investigat îndeplinesc cerințele de securitate definite în appendicele 10 (Obiective generale de securitate);”;

6. La litera (mm), trimiterea la „Directiva 92/23/CEE” se înlocuiește cu „Regulamentul CEE-ONU nr. 54”.

7. La litera (nn), nota de subsol 17 se înlocuiește cu următorul text:

„«număr de identificare al vehiculului» înseamnă o combinație fixă de caractere atribuită fiecărui vehicul de către producător, constituită din două părți: prima, alcătuită din cel mult șase caractere (litere sau cifre), are ca scop indicarea caracteristicilor generale ale vehiculului, în special tipul și modelul; a doua, alcătuită din opt caractere din care primele patru pot fi litere sau cifre și celelalte patru doar cifre, este destinată să identifice fără echivoc, împreună cu prima parte, un anumit vehicul.”

8. La litera (rr), prima liniuță se înlocuiește cu următorul text:

„— este instalată și utilizată numai la vehiculele de tip M1 și N1 conform definiției din Rezoluția consolidată privind construcția vehiculelor (R.E.3);”.

Secțiunea II (Caracteristicile și funcțiile generale ale aparatului de înregistrare) din anexa IB la Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 se adaptează în sensul prezentei secțiuni după cum urmează:

9. La punctul 004, ultimul paragraf se elimină.

Secțiunea III (Cerințe de construcție și de funcționare pentru aparatul de înregistrare) din anexa IB la Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 se adaptează în sensul prezentei secțiuni după cum urmează:

10. La punctul 065, trimiterea la „Directiva 2007/46/CE” se înlocuiește cu „Rezoluția consolidată privind construcția vehiculelor (R.E.3).”

11. La punctul 162, trimiterea la „Directiva Comisiei 95/54/CE din 31 octombrie 1995 de adaptare la progresul tehnic a Directivei Consiliului 72/245/CEE” se înlocuiește cu „Regulamentul CEE-ONU nr. 10”.

Secțiunea IV (Cerințe funcționale și de construcție pentru cardurile de tahograf) din anexa IB la Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 se adaptează în sensul prezentei secțiuni după cum urmează:

12. La punctul 174, trimiterea la „UK: Regatul Unit” se înlocuiește cu „Pentru Regatul Unit, în ceea ce privește Gibraltarul, semnul distinctiv este GBZ”.
13. La punctul 185, trimiterea la „teritoriul Comunității” se înlocuiește cu „teritoriul Uniunii și al Gibraltarului”.
14. La punctul 188, trimiterea la „Directiva Comisiei 95/54/CE din 31 octombrie 1995” se înlocuiește cu „Regulamentul CEE-ONU nr. 10”.
15. La punctul 189, ultimul paragraf se elimină.

Secțiunea V (Instalarea aparaturii de înregistrare) din anexa IB la Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 se adaptează în sensul prezentei secțiuni după cum urmează:

16. La punctul 250a, trimiterea la „Regulamentul (CE) nr. 68/2009” se înlocuiește cu „apendicele 12 din prezenta anexă”.

Secțiunea IV (Cerințe funcționale și de construcție pentru cardurile de tahograf) din anexa IB la Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 se adaptează în sensul prezentei secțiuni după cum urmează:

17. Teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„Cerințele privind situațiile în care pot fi îndepărtate sigiliile, astfel cum se menționează în partea C secțiunea 2 articolul 5 alineatul (5) din anexa 27 la Acordul cu privire la Gibraltar dintre Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice, pe de o parte, și Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, pe de altă parte, sunt definite în capitolul V partea 3 din prezenta anexă.”

18. În subsecțiunea 1 (Omologarea secțiilor de montaj și a atelierelor), textul „articolului 12 alineatul (1) din prezentul regulament” se înlocuiește cu „părții C secțiunea 2 articolul 5 alineatul (1) și articolul 8 din anexa 27 la Acordul cu privire la Gibraltar dintre Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice, pe de o parte, și Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, pe de altă parte”.

Secțiunea VII (Emiterea cardurilor) din anexa IB la Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 se adaptează în sensul prezentei secțiuni după cum urmează:

19. La punctul 268a, după „statele membre” se inserează, ori de câte ori apare acest text, „și Regatul Unit, în ceea ce privește Gibraltarul”.

Secțiunea VIII (Omologarea aparatelor de înregistrare și a cardurilor de tahograf) din anexa IB la Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 se adaptează în sensul prezentei secțiuni după cum urmează:

20. La punctul 271, textul „în conformitate cu articolul 5 din prezentul regulament” se elimină.

Apendicele 1 (Dicționar de date) la anexa IB la Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 se adaptează în sensul prezentei secțiuni după cum urmează:

21. La punctul 2.111, trimiterea la „Directiva 92/23/CEE din 31.3.1992, JO L 129, p. 95” se înlocuiește cu „Regulamentul CEE-ONU nr. 54”.

Apendicele 9 (Omologare – lista testelor minime obligatorii) la anexa IB la Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 se adaptează în sensul prezentei secțiuni după cum urmează:

22. În secțiunea 2 (Teste de funcționare pentru unitatea montată pe vehicul), la subpunctul 5.1, textul „Directivei 95/54/CE” se înlocuiește cu „Regulamentului CEE-ONU nr. 10”.

23. În secțiunea 3 (Teste de funcționare pentru senzorul de mișcare), la subpunctul 5.1, textul „Directivei 95/54/CE” se înlocuiește cu „Regulamentului CEE-ONU nr. 10”.

Apendicele 12 (Adaptor pentru vehiculele de tip M1 și N1) la anexa IB la Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 se adaptează în sensul prezentei secțiuni după cum urmează:

24. În secțiunea 4 (Cerințe funcționale și de construcție pentru adaptor), la punctul 4.5 (Caracteristici de performanță), în ADA_023, „Directiva Comisiei 2006/28/CE de adaptare la progresul tehnic a Directivei Consiliului 72/245/CEE” se înlocuiește cu „Regulamentul CEE-ONU nr. 10”.
25. În subsecțiunea 7.2 (Certificatul de funcționare), la punctul 5.1 din tabel, „Directiva 2006/28/CE” se înlocuiește cu „Regulamentul CEE-ONU nr. 10”.

ADAPTĂRI ALE SPECIFICAȚIILOR TEHNICE
PENTRU TAHOGRAFUL INTELIGENT 1

Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/799, inclusiv anexele și apendicele la acesta, în versiunea aplicabilă până la 20 august 2023, se adaptează în sensul prezentei secțiuni după cum urmează:

1. În cazul Regatului Unit, în ceea ce privește Gibraltarul, trimiterile la „stat membru” se înlocuiesc cu „parte”, cu excepția trimiterilor din subsecțiunea 4.1 punctul 229 și din secțiunea 7 punctul 424;
2. „Regulamentul (CEE) nr. 3820/85” și „Regulamentul (CE) nr. 561/2006” se înlocuiesc cu „partea B secțiunea 2 din anexa 27 la Acordul cu privire la Gibraltar dintre Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice, pe de o parte, și Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, pe de altă parte”.
3. „Regulamentul (UE) nr. 165/2014” se înlocuiește cu „partea B secțiunea 4 și partea C secțiunea 2 din anexa 27 la Acordul cu privire la Gibraltar dintre Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice, pe de o parte, și Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, pe de altă parte”, cu excepția trimiterilor din subsecțiunea 5.3 punctul 402 și din secțiunea 7 punctul 424.
4. „Directiva (UE) 2015/719” și „Directiva 96/53/CE a Consiliului” se înlocuiesc cu „partea C secțiunea 1 din anexa 27 la Acordul cu privire la Gibraltar dintre Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice, pe de o parte, și Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, pe de altă parte”.

Secțiunea 1 (Definiții) din anexa IC la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/799 se adaptează în sensul prezentei secțiuni după cum urmează:

5. Litera (u) se înlocuiește cu următorul text:

„(u) «circumferință efectivă a roților» înseamnă:

media distanțelor parcurse de fiecare dintre roțile care pun în mișcare vehiculul (roți motoare) în cursul unei rotații complete. Măsurarea acestor distanțe se realizează în condiții de testare standard, astfel cum sunt definite la cerința 414 și se exprimă ca « $l = \dots$ mm». Producătorii de vehicule pot înlocui măsurarea acestor distanțe cu un calcul teoretic care se bazează pe distribuirea greutății pe osii când vehiculul este neîncărcat și în stare normală de funcționare, și anume cu lichid de răcire, lubrifianți, combustibil, scule, roată de rezervă și conducător auto. Metodele pe care se bazează aceste calcule teoretice trebuie aprobate de o autoritate competentă a unei părți și pot fi utilizate numai înainte de activarea tahografului;”.

6. La litera (hh), trimiterea la „Directiva 92/6/CEE a Consiliului” se înlocuiește cu „dreptul aplicabil al fiecărei părți”.

7. La litera (uu), trimiterea la „Directiva 92/23/CEE” se înlocuiește cu „Regulamentul CEE-ONU nr. 54”.

8. La litera (vv), nota de subsol 9 se înlocuiește cu următorul text:

„«număr de identificare al vehiculului» înseamnă o combinație fixă de caractere atribuită fiecărui vehicul de către producător, constituită din două părți: prima, alcătuită din cel mult șase caractere (litere sau cifre), are ca scop indicarea caracteristicilor generale ale vehiculului, în special tipul și modelul; a doua, alcătuită din opt caractere din care primele patru pot fi litere sau cifre și celelalte patru doar cifre, este destinată să identifice fără echivoc, împreună cu prima parte, un anumit vehicul.”

9. La litera (yy), prima liniuță se înlocuiește cu următorul text:

„— este instalată și utilizată numai la vehiculele de tip M1 și N1 conform definiției din Rezoluția consolidată privind construcția vehiculelor (R.E.3);”.

10. Litera (aaa) se elimină.

11. La litera (ccc), primul paragraf se înlocuiește cu „15 iunie 2019”.

Secțiunea 2 (Caracteristici și funcții generale ale aparaturii de înregistrare) din anexa IC la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/799 se adaptează în sensul prezentei secțiuni după cum urmează:

12. În subsecțiunea 2.1, ultimul paragraf de la punctul 7 se elimină.

Secțiunea 3 (Cerințe de construcție și de funcționare aplicabile aparaturii de înregistrare) din anexa IC la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/799 se adaptează în sensul prezentei secțiuni după cum urmează:

13. În subsecțiunea 3.20 la punctul 200, a doua teză de la al treilea paragraf se elimină.

14. Punctul 201 din subsecțiunea 3.20 se înlocuiește cu următorul text:

„Unitatea montată pe vehicul poate, de asemenea, transmite următoarele date printr-o legătură serială dedicată independentă din magistrala de conectare CAN (ISO 11898 Vehicule rutiere – Schimb de informații digitale – Dispozitiv de gestionare a rețelei de comunicații de mare viteză CAN), pentru a permite prelucrarea acestora de către alte unități electronice instalate pe vehicul:

- data și ora UTC în momentul respectiv;
- viteza vehiculului;
- distanța totală parcursă de vehicul (contor kilometric);
- activitatea selectată pentru conducătorul auto și copilot în momentul respectiv;
- informații privind existența unui card de tahograf introdus în lectorul pentru cardul conducătorului auto și în lectorul pentru cardul copilotului și (dacă este cazul) informații privind elementele de identificare ale cardurilor respective (numărul cardurilor și țara emitentă).

Mai pot fi transmise și alte date pe lângă cele care figurează pe această listă minimă.

Când motorul vehiculului este PORNIT, aceste date sunt transmise permanent. Când motorul vehiculului este OPRIT, transmisia este continuată cel puțin pentru toate modificările activității șoferului și/sau a copilotului și pentru orice introducere sau retragere a unui card de tahograf. Dacă aceste date nu au putut fi transmise în perioada în care motorul vehiculului a fost OPRIT, ele devin disponibile în momentul în care motorul vehiculului este din nou PORNIT.

Acordul conducătorului auto este necesar în cazul în care sunt transmise date cu caracter personal.”

Secțiunea 4 (Cerințe funcționale și de construcție pentru cardurile de tahograf) din anexa IC la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/799 se adaptează în sensul prezentei secțiuni după cum urmează:

15. La punctul 229 din subsecțiunea 4.1, se adaugă următorul paragraf:

„Pentru Regatul Unit, în ceea ce privește Gibraltarul, semnul distinctiv este GBZ.”

16. La punctul 237, „articolul 26 alineatul (4) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014” se înlocuiește cu „partea C secțiunea 2 articolul 9 alineatul (2) din anexa 27 la Acordul cu privire la Gibraltar dintre Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice, pe de o parte, și Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, pe de altă parte”.

17. În capitolul 4 subsecțiunea 4.4 din anexa respectivă, la punctul 241, termenii „teritoriul Comunității” se înlocuiesc cu termenii „teritoriul Uniunii și al Gibraltarului”.

18. Punctul 246 din subsecțiunea 4.5 se elimină.

Secțiunea 5 (Instalarea aparaturii de înregistrare) din anexa IC la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/799 se adaptează în sensul prezentei secțiuni după cum urmează:

19. În subsecțiunea 5.2, primul paragraf din punctul 397 se înlocuiește cu următorul text:

„(397) Folosirea unei a doua plăcuțe, suplimentare, este permisă numai în cazul vehiculelor M1 și N1 prevăzute cu un adaptor conform cu apendicele 16 din prezenta anexă și dacă nu este posibilă includerea tuturor informațiilor necesare prevăzute la cerința 396. În aceste cazuri, plăcuța suplimentară trebuie să conțină cel puțin ultimele patru linii de la cerința 396.”

20. În subsecțiunea 5.3 punctul 402, „articolul 22 alineatul (3) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014” se înlocuiește cu „partea C secțiunea 2 articolul 5 alineatul (3) din anexa 27 la Acordul cu privire la Gibraltar dintre Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice, pe de o parte, și Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, pe de altă parte”.

Secțiunea 6 (Controale, inspecții și reparații) din anexa IC la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/799 se adaptează în sensul prezentei secțiuni după cum urmează:

21. Teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„Cerințele privind situațiile în care pot fi îndepărtate sigiliile sunt definite în capitolul 5.3 din prezenta anexă.”

Secțiunea 7 (Emiterea cardurilor) din anexa IC la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/799 se adaptează în sensul prezentei secțiuni după cum urmează:

22. La punctul 424, după trimiterea la „statele membre” se introduce „Regatul Unit, în ceea ce privește Gibraltarul”, iar trimiterea la „articolul 31 din Regulamentul (UE) nr. 165/2014” se înlocuiește cu „partea C secțiunea 2 articolul 13 din anexa 27 la Acordul cu privire la Gibraltar dintre Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice, pe de o parte, și Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, pe de altă parte”.

Apendicele 1 (Dicționar de date) din anexa IC la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/799 se adaptează în sensul prezentei secțiuni după cum urmează:

23. La punctul 2.163, trimiterea la „Directiva 92/23/CEE” se înlocuiește cu „Regulamentul CEE-ONU nr. 54”.

Apendicele 11 (Mecanisme de securitate comune) din anexa IC la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/799 se adaptează în sensul prezentei secțiuni după cum urmează:

24. La punctul 9.1.4 (Nivelul echipamentului: Unități montate pe vehicule), în prima notă de sub CSM_78, „Regulamentul (UE) nr. 581/2010” se înlocuiește cu „partea B secțiunea 2 articolul 7 alineatul (5) din anexa 27 la Acordul cu privire la Gibraltar dintre Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice, pe de o parte, și Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, pe de altă parte”.
25. La punctul 9.1.5 (Nivelul echipamentului: Carduri de tahograf), în nota de sub CSM_89, „Regulamentul (UE) nr. 581/2010” se înlocuiește cu „partea B secțiunea 2 articolul 7 alineatul (5) din anexa 27 la Acordul cu privire la Gibraltar dintre Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice, pe de o parte, și Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, pe de altă parte”.

Apendicele 12 (Poziționarea bazată pe sistemul global de navigație prin satelit) din anexa IC la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/799 se adaptează în sensul prezentei secțiuni după cum urmează:

26. Al doilea paragraf din secțiunea 1 (Introducere) se elimină.
27. În secțiunea 2 (Specificația receptorului GNSS), trimiterea la „compatibilitatea acestuia cu serviciile furnizate de programele Galileo și Serviciul european geostaționar mixt de navigare (EGNOS), astfel cum sunt prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 1285/2013 al Parlamentului European și al Consiliului” se înlocuiește cu „compatibilitatea cu sistemele de augmentare cu ajutorul sateliților (SBAS)”.

Apendicele 16 (Adaptor pentru vehiculele din categoriile M1 și N1) la anexa IC la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/799 se adaptează în sensul prezentei secțiuni după cum urmează:

28. În secțiunea (7) (Omologarea de tip a aparaturii de înregistrare în cazul utilizării unui adaptor), la punctul 5.1 din tabel, trimiterea la „Directiva 2006/28/CE” se înlocuiește cu „Regulamentul CEE-ONU nr. 10”.

ADAPTĂRI ALE SPECIFICAȚIILOR TEHNICE
PENTRU TAHOGRAFUL INTELIGENT 2

Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/799, inclusiv anexele și apendicele, se adaptează în sensul prezentei secțiuni după cum urmează:

Următoarele adaptări se aplică întregii anexe I C, inclusiv apendicelor 1-17 ale acesteia:

- (a) în cazul Regatului Unit, în ceea ce privește Gibraltarul, trimiterile la „stat membru” sau „state membre”, oriunde apar, se înlocuiesc cu „parte”, cu excepția trimiterilor din subsecțiunea 4.1 punctul 229 și din secțiunea 7 punctul 424;
- (b) „Regulamentul (CE) nr. 561/2006” sau „Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului” se înlocuiește cu „partea B secțiunea 2 din anexa 27 la Acordul cu privire la Gibraltar dintre Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice, pe de o parte, și Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, pe de altă parte”;
- (c) „Regulamentul (UE) nr. 165/2014” se înlocuiește cu „partea B secțiunea 4 și partea C secțiunea 2 din anexa 27 la Acordul cu privire la Gibraltar dintre Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice, pe de o parte, și Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, pe de altă parte”, cu excepția trimiterilor de la punctele 226d, 237, 402, 424, ITS_01, MIG_025 și, în apendicele 14, de la secțiunea 1 primul paragraf, secțiunea 2 al doilea paragraf, secțiunea 3 și punctul DSC_26;

- (d) „Directiva (UE) 2015/719” și „Directiva 96/53/CE a Consiliului” se înlocuiesc cu „partea C secțiunea 1 din anexa 27 la Acordul cu privire la Gibraltar dintre Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice, pe de o parte, și Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, pe de altă parte”;
- (e) „anexa I B la Regulamentul (CEE) nr. 3821/85” se înlocuiește cu „anexa I B la Regulamentul (CEE) nr. 3821/85, astfel cum a fost adaptată de appendicele 27-B-4-2 la anexa 27 la Acordul cu privire la Gibraltar dintre Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice, pe de o parte, și Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, pe de altă parte”;
1. Secțiunea 1 (Definiții) din anexa I C la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/799 se adaptează în continuare după cum urmează:

- (f) litera (u) se înlocuiește cu următorul text:

„(u) «circumferință efectivă a roților» înseamnă: media distanțelor parcurse de fiecare dintre roțile care pun în mișcare vehiculul (roți motoare) în cursul unei rotații complete.

Măsurarea acestor distanțe se realizează în condiții de testare standard, astfel cum sunt definite la cerința 414 și se exprimă ca « $l = \dots$ mm». Producătorii de vehicule pot înlocui măsurarea acestor distanțe cu un calcul teoretic care se bazează pe distribuirea greutății pe osii când vehiculul este neîncărcat și în stare normală de funcționare, și anume cu lichid de răcire, lubrifianți, combustibil, scule, roată de rezervă și conducător auto. Metodele pe care se bazează aceste calcule teoretice trebuie aprobate de o autoritate competentă a unei părți și pot fi utilizate numai înainte de activarea tahografului;”.

- (g) la litera (hh), trimiterea la „Directiva 92/6/CEE a Consiliului, astfel cum a fost modificată ultima dată” se înlocuiește cu „dreptul aplicabil al fiecărei părți”;
- (h) la litera (uu), trimiterea la „Directiva 92/23/CEE, astfel cum a fost modificată ultima dată” se înlocuiește cu „Regulamentul CEE-ONU nr. 54”;
- (i) nota de subsol de la litera (vv) se înlocuiește cu următorul text:

„«număr de identificare al vehiculului» înseamnă o combinație fixă de caractere atribuită fiecărui vehicul de către producător, constituită din două părți: prima, alcătuită din cel mult șase caractere (litere sau cifre), are ca scop indicarea caracteristicilor generale ale vehiculului, în special tipul și modelul; a doua, alcătuită din opt caractere din care primele patru pot fi litere sau cifre și celelalte patru doar cifre, este destinată să identifice fără echivoc, împreună cu prima parte, un anumit vehicul.”;

- (j) la litera (yy), prima liniuță se înlocuiește cu următorul text:

„— este instalată și utilizată numai la vehiculele de tip M1 și N1 conform definiției din Rezoluția consolidată privind construcția vehiculelor (R.E.3);”;

- (k) litera (aaa) se elimină;

- (l) la litera (ccc), definiția pentru „data introducerii” se înlocuiește cu „21 februarie 2024”.

2. Secțiunea 2 (Caracteristici și funcții generale ale aparaturii de înregistrare) din anexa I C la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/799 se adaptează în continuare după cum urmează:

(m) în subsecțiunea 2.1, ultimul paragraf de la punctul 7 se înlocuiește după cum urmează:

„Acest lucru se face în conformitate cu partea C secțiunea 2 articolul 4 din anexa 27 la Acordul cu privire la Gibraltar dintre Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice, pe de o parte, și Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, pe de altă parte.”

3. Secțiunea 3 (Cerințe de construcție și de funcționare aplicabile aparaturii de înregistrare) din anexa I C la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/799 se adaptează în continuare după cum urmează:

(n) punctul 201 din subsecțiunea 3.20 se înlocuiește cu următorul text:

„Unitatea montată pe vehicul poate, de asemenea, transmite următoarele date printr-o legătură serială dedicată independentă din magistrala de conectare CAN (ISO 11898 Vehicule rutiere – Schimb de informații digitale – Dispozitiv de gestionare a rețelei de comunicații de mare viteză CAN), pentru a permite prelucrarea acestora de către alte unități electronice instalate pe vehicul:

- data și ora UTC în momentul respectiv;
- viteza vehiculului;
- distanța totală parcursă de vehicul (contor kilometric);

- activitatea selectată pentru conducătorul auto și copilot în momentul respectiv;
- informații privind existența unui card de tahograf introdus în lectorul pentru cardul conducătorului auto și în lectorul pentru cardul copilotului și (dacă este cazul) informații privind elementele de identificare ale cardurilor respective (numărul cardurilor și țara emitentă).

Mai pot fi transmise și alte date pe lângă cele care figurează pe această listă minimă.

Când motorul vehiculului este PORNIT, aceste date sunt transmise permanent. Când motorul vehiculului este OPRIT, transmisia este continuată cel puțin pentru toate modificările activității șoferului sau a copilotului și/sau pentru orice introducere sau retragere a unui card de tahograf. Dacă aceste date nu au putut fi transmise în perioada în care motorul vehiculului a fost OPRIT, ele devin disponibile în momentul în care motorul vehiculului este din nou PORNIT.

Acordul conducătorului auto este necesar în cazul în care sunt transmise date cu caracter personal.”;

- (o) la punctul 226d din secțiunea 3.28, textul „în conformitate cu articolul 12 alineatul (5) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014” se elimină.
- 4. Secțiunea 4 (Cerințe funcționale și de construcție pentru cardurile de tahograf) din anexa I C la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/799 se adaptează în continuare după cum urmează:
- (p) la punctul 229 din subsecțiunea 4.1, se adaugă următorul paragraf:

„Pentru Regatul Unit, în ceea ce privește Gibraltarul, semnul distinctiv este GBZ”;

- (q) la punctul 237, „articolul 26 alineatul (4) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014” se înlocuiește cu „partea C secțiunea 2 articolul 9 alineatul (2) din anexa 27 la Acordul cu privire la Gibraltar dintre Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice, pe de o parte, și Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, pe de altă parte”;
- (r) în subsecțiunea 4.4 punctul 241, trimiterea la „teritoriul Uniunii” se înlocuiește cu „teritoriul Uniunii și al Gibraltarului”.
5. Secțiunea 5 (Instalarea aparaturii de înregistrare) din anexa I C la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/799 se adaptează în continuare după cum urmează:
- (s) punctul 397 primul paragraf din subsecțiunea 5.2 se înlocuiește cu următorul text:
- „(397) Folosirea unei a doua plăcuțe, suplimentare, este permisă numai în cazul vehiculelor M1 și N1 prevăzute cu un adaptor conform cu apendicele 16 din prezenta anexă și dacă nu este posibilă includerea tuturor informațiilor necesare prevăzute la cerința 396. În aceste cazuri, plăcuța suplimentară trebuie să conțină cel puțin ultimele patru linii de la cerința 396.”;
- (t) în subsecțiunea 5.3 punctul 402, „articolul 22 alineatul (3) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014” se înlocuiește cu „partea C secțiunea 2 articolul 5 alineatul (3) din anexa 27 la Acordul cu privire la Gibraltar dintre Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice, pe de o parte, și Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, pe de altă parte”.

6. Secțiunea 6 (Controale, inspecții și reparații) din anexa I C la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/799 se adaptează în continuare după cum urmează:
- (u) teza introductivă se înlocuiește cu următorul text: „Cerințele privind situațiile în care pot fi îndepărtate sigiliile sunt definite în capitolul 5.3 din prezenta anexă”.
7. Secțiunea 7 (Emiterea cardurilor) din anexa I C la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/799 se adaptează în continuare după cum urmează:
- (v) la punctul 424, după trimiterea la „statele membre” se introduce „și Regatul Unit, în ceea ce privește Gibraltarul”, iar trimiterea la „articolul 31 din Regulamentul (UE) nr. 165/2014” se înlocuiește cu „partea C secțiunea 2 articolul 13 din anexa 27 la Acordul cu privire la Gibraltar dintre Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice, pe de o parte, și Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, pe de altă parte”.
8. Apendicele 1 (Dicționar de date) din anexa I C la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/799 se adaptează în continuare după cum urmează:
- (w) la punctul 2.163, „Directiva 92/23 (CEE) 31.3.92 JO L 129 p. 95” se înlocuiește cu „Regulamentul CEE-ONU nr. 54”.
9. Apendicele 11 (Mecanisme de securitate comune) din anexa I C la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/799 se adaptează în continuare după cum urmează:

- (x) la punctul 9.1.4 (Nivelul echipamentului: Unități montate pe vehicule), în prima notă de sub CSM_78, „Regulamentul (UE) nr. 581/2010” se înlocuiește cu „partea B secțiunea 2 articolul 7 alineatul (5) din anexa 27 la Acordul cu privire la Gibraltar dintre Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice, pe de o parte, și Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, pe de altă parte”;
- (y) la punctul 9.1.5 (Nivelul echipamentului: Carduri de tahograf), în nota de sub CSM_89, „Regulamentul (UE) nr. 581/2010” se înlocuiește cu „partea B secțiunea 2 articolul 7 alineatul (5) din anexa 27 la Acordul cu privire la Gibraltar dintre Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice, pe de o parte, și Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, pe de altă parte”.
10. Apendicele 12 [Poziționarea bazată pe sistemul global de navigație prin satelit (GNSS)] din anexa I C la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/799 se adaptează în continuare după cum urmează:
- (z) în secțiunea 2 (Specificația receptorului GNSS), trimiterea la „compatibilitatea acestuia cu serviciile furnizate de programele Galileo și Serviciul european geostaționar mixt de navigare (EGNOS), astfel cum sunt prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 1285/2013 al Parlamentului European și al Consiliului” se înlocuiește cu „compatibilitatea cu sistemele de augmentare cu ajutorul sateliților (SBAS)”.
11. Apendicele 13 (Interfața ITS) la anexa I C la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/799 se adaptează în continuare după cum urmează:
- (aa) în cerința ITS_01, textul „prevăzut la articolele 10 și 11 din Regulamentul (UE) nr. 165/2014” se elimină.

12. Apendicele 14 (Funcția de comunicare la distanță) din anexa IC la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/799 se adaptează în continuare după cum urmează:
- în secțiunea 1, din paragraful introductiv se elimină textul „astfel cum se prevede la articolul 9 din Regulamentul (UE) nr. 165/2014”;
 - în al doilea paragraf din secțiunea 2 se elimină textul „conform definiției de la articolul 9 din Regulamentul (UE) nr. 165/2014”;
 - la punctul DSC_26, se elimină textul „în conformitate cu articolul 9 din Regulamentul (UE) nr. 165/2014”.
13. Apendicele 15 (Migrație: Gestionarea coexistenței mai multor generații și versiuni de echipamente) din anexa I C la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/799 se adaptează în continuare după cum urmează:
- (bb) în subsecțiunea 2.2, „anexa I C la prezentul regulament” se înlocuiește cu „anexa I C la prezentul regulament, astfel cum a fost adaptată prin apendicele 27-B-4-4 la anexa 27 la Acordul cu privire la Gibraltar dintre Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice, pe de o parte, și Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, pe de altă parte.”;
- (cc) la cerința MIG_025 din subsecțiunea 5, „articolul 34 alineatul (7) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014” se înlocuiește cu „partea B secțiunea 4 articolul 6 alineatul (7) din anexa 27 la Acordul cu privire la Gibraltar dintre Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice, pe de o parte, și Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, pe de altă parte”.
14. Apendicele 16 (Adaptor pentru vehiculele din categoriile M1 și N1) la anexa I C la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/799 se adaptează în continuare după cum urmează:
- (dd) în secțiunea (7) (Omologarea de tip a aparaturii de înregistrare în cazul utilizării unui adaptor), la punctul 5.1 din tabel, trimiterea la „Directiva 2006/28/CE” se înlocuiește cu „Regulamentul CEE-ONU nr. 10”.

PARTEA C

CERINȚE APLICABILE VEHICULELOR UTILIZATE PENTRU TRANSPORTUL DE MĂRFURI ÎN CONFORMITATE CU ARTICOLUL 281 DIN PREZENTUL ACORD

SECȚIUNEA 1

GREUTATE ȘI DIMENSIUNI

ARTICOLUL 1

Obiect și principii

Greutatea și dimensiunile maxime ale vehiculelor care pot fi utilizate pentru călătoriile menționate la articolul 276 alineatul (1) și la articolul 277 din prezentul acord sunt stabilite în
apendicele 27-C-1-1.

ARTICOLUL 2

Definiții

În sensul prezentei secțiuni, se aplică următoarele definiții:

- (a) „autovehicul” înseamnă orice vehicul acționat de un motor care circulă pe drumuri prin propriile sale mijloace;
- (b) „remorcă” înseamnă orice vehicul destinat a fi cuplat la un autovehicul, excluzând semiremorcile, și care este construit și echipat pentru transportul de mărfuri;
- (c) „semiremorcă” înseamnă orice vehicul care este construit și echipat pentru transportul de mărfuri și care este destinat a fi cuplat la un autovehicul de așa manieră încât o parte a sa să se sprijine pe autovehicul, o parte substanțială a greutății sale și a greutății încărcăturii sale fiind suportată de autovehicul;
- (d) „ansamblu de vehicule” înseamnă fie:
 - un autotren constând dintr-un autovehicul cuplat la o remorcă; sau
 - un vehicul articulat constând dintr-un autovehicul cuplat la o semiremorcă;
- (e) „vehicul condiționat” înseamnă orice vehicul ale cărui structuri fixe sau mobile sunt special echipate pentru transportul de mărfuri la temperaturi controlate și ai cărui pereți laterali, inclusiv izolația, au fiecare o grosime de cel puțin 45 mm;

- (f) „dimensiuni maxime autorizate” înseamnă dimensiunile maxime de utilizare ale unui vehicul;
- (g) „greutatea maximă autorizată” înseamnă greutatea maximă de utilizare a unui vehicul încărcat;
- (h) „greutatea maximă autorizată pe osie” înseamnă greutatea maximă de utilizare a unei osii sub sarcină sau a unui grup de osii sub sarcină;
- (i) „tonă” înseamnă greutatea exercitată de o masă de o tonă și corespunde cu 9,8 kilonewtoni (kN);
- (j) „încărcătură indivizibilă” înseamnă o încărcătură care, în scopul transportului rutier, nu poate fi divizată în două sau mai multe încărcături fără a suporta costuri inutile sau fără risc de deteriorare și care, datorită dimensiunilor sau masei sale, nu poate fi transportată de un autovehicul, o remorcă, un autotren sau de un vehicul articulat în așa fel încât acesta să îndeplinească în toate privințele cerințele prezentei secțiuni;
- (k) „combustibili alternativi” înseamnă combustibilii sau sursele de energie care servesc, cel puțin parțial, drept substitut pentru sursele de petrol fosil în furnizarea de energie pentru transporturi și care au potențialul de a contribui la decarbonizarea acestora și de a îmbunătăți performanța de mediu a sectorului transporturilor și care constau în:
- (i) energia electrică consumată în toate tipurile de vehicule electrice;
 - (ii) hidrogenul;
 - (iii) gazul natural, inclusiv biometanul, în stare gazoasă (gaz natural comprimat – GNC) și lichidă (gaz natural lichefiat – GNL);

- (iv) gazul petrolier lichefiat (GPL); sau
- (v) energia mecanică provenită dintr-un sistem de stocare la bord/din surse aflate la bord, printre care se numără și căldura reziduală;
- (l) „vehicul care folosește combustibili alternativi” înseamnă un autovehicul alimentat în totalitate sau parțial cu un combustibil alternativ;
- (m) „vehicul cu emisii zero” înseamnă un vehicul greu de transport marfă fără motor cu ardere internă sau cu un motor cu ardere internă care emite sub 1 g CO₂/kWh; și
- (n) „operațiune de transport intermodal” înseamnă transportul unuia sau mai multor containere sau cutii mobile, cu o lungime maximă de 45 de picioare, pentru care camionul, remorca, semiremorca (cu sau fără vehicul tractor), cutia mobilă sau containerul utilizează transportul rutier pentru tronsonul inițial și/sau final al călătoriei și, pentru celălalt tronson, serviciile feroviare sau căile navigabile interne sau maritime.

ARTICOLUL 3

Permise speciale

Se poate permite circulația unui vehicul sau a unui ansamblu de vehicule care depășește greutatea sau dimensiunile maxime stabilite în apendicele 27-C-1-1 numai pe baza unui permis special eliberat fără discriminare de către autoritățile competente sau pe baza unor modalități nediscriminatorii similare convenite de la caz la caz cu respectivele autorități, atunci când aceste vehicule sau ansambluri de vehicule transportă sau sunt destinate transportului unor încărcături indivizibile.

ARTICOLUL 4

Restricții locale

Prezenta secțiune nu exclude aplicarea nediscriminatorie a dispozițiilor cu privire la traficul rutier în vigoare în fiecare parte care permit limitarea greutateii și/sau a dimensiunilor vehiculelor pe anumite drumuri sau structuri de construcții civile.

Aceasta include posibilitatea de a impune restricții locale asupra dimensiunilor și/sau a greutateii maxime admise pentru vehiculele care pot fi utilizate în anumite zone sau pe anumite drumuri unde infrastructura nu este adecvată pentru vehicule lungi sau grele, cum ar fi centrele orașelor, satele mici sau locurile de interes natural deosebit.

ARTICOLUL 5

Dispozitive aerodinamice atașate în spatele vehiculelor sau al ansamblurilor de vehicule

(1) Vehiculele sau ansamblurile de vehicule echipate cu dispozitive aerodinamice pot depăși lungimile maxime prevăzute la punctul 1.1 din apendicele 27-C-1-1, cu scopul de a permite atașarea acestor dispozitive în spatele vehiculelor sau al ansamblurilor de vehicule. Vehiculele sau ansamblurile de vehicule echipate cu dispozitivele respective trebuie să fie conforme cu punctul 1.5 din apendicele 27-C-1-1 și orice depășire a lungimilor maxime nu poate conduce la majorarea lungimii de încărcare a acestor vehicule sau ansambluri de vehicule.

- (2) Dispozitivele aerodinamice menționate la alineatul (1) trebuie să îndeplinească următoarele cerințe operaționale:
- (a) în situații în care siguranța altor participanți la trafic sau a conducătorului auto este periclitată, respectivele dispozitive sunt pliate, retractate sau demontate de către conducătorul auto;
 - (b) dacă dispozitivele și echipamentele aerodinamice au o lungime de peste 500 mm în poziție de funcționare, acestea trebuie să fie retractabile sau pliabile;
 - (c) utilizarea lor pe infrastructurile rutiere urbane și interurbane trebuie să țină seama de caracteristicile speciale ale zonelor în care limita de viteză este mai mică sau egală cu 50 km/h și în care este mai mare probabilitatea să fie prezenți participanți la trafic vulnerabili; și
 - (d) atunci când sunt retractate/pliate, acestea nu trebuie să depășească cu mai mult de 20 cm lungimea maximă autorizată.

ARTICOLUL 6

Cabine aerodinamice

Vehiculele sau ansamblurile de vehicule pot depăși lungimile maxime prevăzute la punctul 1.1 din apendicele 27-C-1-1 în cazul în care cabinele lor asigură un nivel îmbunătățit al performanțelor aerodinamice, al eficienței energetice și al performanțelor în materie de siguranță. Vehiculele sau ansamblurile de vehicule echipate cu astfel de cabine trebuie să fie conforme cu punctul 1.5 din apendicele 27-C-1-1, iar orice depășire a limitelor maxime de lungime nu poate conduce la majorarea capacității de încărcare a acestor vehicule.

ARTICOLUL 7

Operațiuni de transport intermodal

- (1) Lungimile maxime stabilite la punctul 1.1 din apendicele 27-C-1-1, după caz sub rezerva articolului 6, și distanța maximă stabilită la punctul 1.6 din apendicele 27-C-1-1 pot fi depășite cu 15 cm în cazul vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule care efectuează un transport de containere de 45 de picioare sau cutii mobile de 45 de picioare, descărcate sau încărcate, în cazul în care transportul rutier al containerului sau al cutiei mobile face parte dintr-o operațiune de transport intermodal desfășurată în conformitate cu condițiile stabilite de fiecare parte.
- (2) Pentru operațiunile de transport intermodal, greutatea maximă autorizată a vehiculelor articulate cu cinci sau șase osii poate fi depășită cu două tone pentru ansamblul prevăzut la punctul 2.2.2 litera (a) din apendicele 27-C-1-1 și cu patru tone pentru ansamblul prevăzut la punctul 2.2.2 litera (b) din apendicele 27-C-1-1. Greutatea maximă autorizată a acestor vehicule nu poate depăși 44 de tone.

ARTICOLUL 8

Dovada conformității

(1) Vehiculele care intră sub incidența prezentei secțiuni prezintă ca dovadă a conformității unul dintre următoarele elemente:

(a) o combinație a următoarelor două plăcuțe:

- plăcuța regulamentară a producătorului, care este o plăcuță sau o etichetă aplicată de producător pe un vehicul care conține principalele caracteristici tehnice necesare pentru identificarea vehiculului și furnizează autorităților competente informațiile relevante referitoare la masa maximă admisibilă a vehiculului încărcat; și
- o plăcuță privind dimensiunile, pe cât posibil aplicată lângă plăcuța regulamentară a producătorului, și care trebuie să conțină următoarele informații:
 - (i) denumirea producătorului;
 - (ii) numărul de identificare al vehiculului;
 - (iii) lungimea autovehiculului, remorcii sau semiremorcii (L);
 - (iv) lățimea autovehiculului, remorcii sau semiremorcii (W); și

(v) date pentru măsurarea lungimii ansamblului de vehicule:

- distanța (a) dintre partea frontală a autovehiculului și centrul dispozitivului de cuplare (cârlig de cuplare sau șa de cuplare); în cazul unei șei de cuplare cu mai multe puncte de cuplare, trebuie specificate valorile minime și maxime ($a_{\min}$ și $a_{\max}$);
- distanța (b) dintre centrul dispozitivului de cuplare al remorcii (inelul șei de cuplare) sau al semiremorcii (pivotal) și partea din spate a remorcii sau a semiremorcii; în cazul unui dispozitiv cu câteva puncte de cuplare, trebuie date valoarea minimă și cea maximă ($b_{\min}$ și $b_{\max}$);

lungimea ansamblului de vehicule este lungimea autovehiculului și a remorcii sau a semiremorcii puse în linie dreaptă, una în spatele celeilalte;

- (b) o plăcuță unică pe care să figureze informațiile de pe cele două plăcuțe menționate la litera (a); sau
 - (c) un document unic emis de autoritățile competente ale unei părți sau, în cazul Uniunii, ale statului membru în care vehiculul este înmatriculat sau pus în circulație, care trebuie să conțină aceleași informații ca plăcuțele menționate la litera (a). Acesta se păstrează într-un loc ușor accesibil pentru inspecție și este protejat în mod adecvat.
- (2) În cazul în care caracteristicile vehiculului nu mai corespund cu cele indicate pe dovada conformității, partea sau, în cazul Uniunii, statul membru în care vehiculul este înregistrat sau pus în circulație ia măsurile necesare pentru a asigura modificarea dovezii conformității.

(3) Plăcuțele și documentele menționate la alineatul (1) sunt recunoscute de părți ca dovezi ale faptului că vehiculul respectă cerințele prevăzute în prezenta secțiune.

ARTICOLUL 9

Asigurarea respectării legii

(1) Fiecare parte ia măsuri specifice în scopul identificării vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule în circulație asupra cărora există suspiciuni de depășire a greutății maxime autorizate și care, prin urmare, trebuie verificate de autoritățile competente ale părților în vederea asigurării conformității cu cerințele prevăzute de prezenta secțiune. Măsurile respective se pot lua cu ajutorul unor sisteme automate amplasate pe infrastructuri rutiere sau cu ajutorul unor echipamente de cântărire montate la bordul vehiculelor. Echipamentul de cântărire de la bord trebuie să fie precis și fiabil, complet interoperabil și compatibil cu toate tipurile de vehicule.

(2) Nicio parte nu impune instalarea de echipamente de cântărire la bord pe vehicule sau ansambluri de vehicule care sunt înmatriculate în cealaltă parte.

(3) Atunci când sunt utilizate sisteme automate pentru stabilirea încălcărilor prezentei secțiuni și pentru aplicarea de sancțiuni, aceste sisteme automate trebuie să fie certificate. În cazul în care sistemele automate sunt utilizate doar în scopuri de identificare, acestea nu necesită certificare.

(4) Părțile se asigură că, în conformitate cu partea A articolul 14, autoritățile lor competente fac schimb de informații cu privire la încălcările și sancțiunile aferente prezentului articol.

GREUTATEA MAXIMĂ, DIMENSIUNILE MAXIME
ȘI CARACTERISTICILE AFERENTE ALE VEHICULELOR

1. Dimensiuni maxime autorizate pentru vehicule (în metri, „m.”)

1.1 Lungimea maximă:

– autovehicul	12,00 m
– remorcă	12,00 m
– vehicul articulat	16,50 m
– autotren	18,75 m

1.2 Lățimea maximă:

(a) toate vehiculele cu excepția vehiculelor menționate la litera (b)	2,55 m
(b) suprastructuri de vehicule izoterme sau containere sau cutii mobile transportate de vehicule	2,60 m

1.3. Înălțimea maximă (orice vehicul) 4,00 m

- 1.4. Suprastructurile demontabile și componentele de transport standardizate, cum ar fi containerele, sunt incluse în dimensiunile specificate la punctele 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 și 4.4.
- 1.5. Orice autovehicul sau ansamblu de vehicule care este în mișcare trebuie să poată vira în limitele unui cerc cu raza exterioară de 12,50 m și raza interioară de 5,30 m
- 1.6. Distanța maximă dintre fuzeta caprei de cuplare și partea din spate a unei semiremorci 12,00 m
- 1.7. Distanța maximă măsurată paralel cu axa longitudinală a autotrenului de la punctul exterior cel mai din față al suprafeței de încărcare din spatele cabinei până la punctul exterior cel mai din spate al remorcii din cadrul ansamblului, minus distanța dintre partea din spate a vehiculului tractor și partea frontală a remorcii 15,65 m
- 1.8. Distanța maximă măsurată paralel cu axa longitudinală a autotrenului de la punctul exterior cel mai din față al suprafeței de încărcare din spatele cabinei până la punctul exterior cel mai din spate al remorcii din cadrul ansamblului 16,40 m
2. Greutatea maximă autorizată a vehiculului (în tone)
- 2.1 Vehicule care fac parte dintr-un ansamblu de vehicule
- 2.1.1 Remorcă cu două osii 18 tone
- 2.1.2 Remorcă cu trei osii 24 de tone

2.2 Ansambluri de vehicule

În cazul ansamblurilor de vehicule care includ vehicule alimentate cu combustibili alternativi sau vehicule cu emisii zero, greutatea maximă autorizată prevăzută în prezenta secțiune se măresc cu greutatea suplimentară a combustibilului alternativ sau a tehnologiei cu emisii zero cu maximum 1 tonă, respectiv 2 tone.

2.2.1 Autotrenuri cu cinci sau șase osii

- (a) autovehicul cu două osii cuplat cu remorcă cu trei osii 40 de tone
- (b) autovehicul cu trei osii cuplat cu remorcă cu două sau trei osii 40 de tone

2.2.2 Vehicule articulate cu cinci sau șase osii

- (a) autovehicul cu două osii cuplat cu semiremorcă cu trei osii 40 de tone
- (b) autovehicul cu trei osii cuplat cu semiremorcă cu două sau trei osii 40 de tone

2.2.3. Autotrenuri cu patru osii constând dintr-un autovehicul

- cu două osii și o remorcă cu două osii 36 de tone

2.2.4. Vehicule articulate cu patru osii constând dintr-un autovehicul cu două osii și o semiremorcă cu două osii, dacă distanța dintre osiile semiremorcii:

- este de 1,3 m sau mai mare, dar nu depășește 1,8 m 36 de tone
- este mai mare de 1,8 m 36 de tone

[+ o marjă de 2 tone când greutatea maximă autorizată (GMA) a autovehiculului (18 tone) și GMA a osiilor în tandem ale semiremorcii (20 de tone) sunt respectate, iar osia motoare are pneuri jumelate și suspensie pneumatică sau o suspensie echivalentă]

2.3 Autovehicule

În cazul autovehiculelor alimentate cu combustibili alternativi sau al autovehiculelor cu emisii zero, greutatea maximă autorizată prevăzută în subsecțiunile 2.3.1 și 2.3.2 se măresc cu greutatea suplimentară a combustibilului alternativ sau a tehnologiei cu emisii zero cu maximum 1 tonă, respectiv 2 tone.

2.3.1. Autovehicule cu două osii de 18 tone

2.3.2. Autovehicule cu trei osii: 25 de tone (26 de tone dacă osia motoare este echipată cu pneuri jumelate și suspensie pneumatică sau echivalentă sau dacă fiecare osie motoare este echipată cu pneuri jumelate și greutatea maximă pe fiecare osie nu depășește 9,5 tone)

2.3.3. Autovehicule cu patru osii cu două axe de direcție: 32 de tone dacă osia motoare este echipată cu pneuri jumelate și suspensie pneumatică sau echivalentă sau dacă fiecare osie motoare este echipată cu pneuri jumelate și greutatea maximă pe fiecare osie nu depășește 9,5 tone

3. Greutatea maximă autorizată pe osie a vehiculelor (în tone)

3.1. O singură osie

O singură osie nemotoare 10 tone

3.2. Tandem de osii ale remorcilor și semiremorcilor

Suma sarcinilor pe osie per tandem de osii nu trebuie să depășească, dacă distanța (d) dintre osii este:

- | | |
|--|------------|
| – mai mică de 1 m ($d < 1,0$) | 11 tone |
| – între 1,0 m și mai puțin de 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$) | 16 tone |
| – între 1,3 m și mai puțin de 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$) | 18 tone |
| – 1,8 m sau mai mare ($1,8 \leq d$) | 20 de tone |

3.3. Grupuri de trei osii ale remorcilor și semiremorcilor

Suma sarcinilor pe osie per grup de trei osii nu trebuie să depășească, dacă distanța (d) dintre osii este:

1,3 m sau mai puțin ($d \leq 1,3$)

21 de tone

peste 1,3 m și până la 1,4 m ($1,3 < d \leq 1,4$)

24 de tone

3.4. Osie motoare

Osia motoare a vehiculelor menționate la punctele 2.2 și 2.3

11,5 tone

3.5. Tandemul de osii ale autovehiculelor

Suma sarcinilor pe osie per tandem de osii nu trebuie să depășească, dacă distanța (d) dintre osii este:

- mai mică de 1 m ($d < 1,0$) 11,5 tone
- 1,0 m sau mai mare, dar mai mică de 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$) 16 tone
- 1,3 m sau mai mare, dar sub 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$) 18 tone (19 tone în cazul în care osia motoare este echipată cu pneuri jumelate și suspensie pneumatică sau suspensii recunoscute ca fiind echivalente sau în cazul în care fiecare osie motoare este echipată cu pneuri jumelate și greutatea maximă pe fiecare osie nu depășește 9,5 tone)

4. Alte caracteristici ale vehiculelor

4.1 Toate vehiculele

Greutatea suportată de osia motoare sau de osiile motoare ale unui vehicul sau ale unui ansamblu de vehicule trebuie să nu fie mai mică de 25 % din greutatea totală încărcată a vehiculului sau ansamblului de vehicule.

4.2. Autotrenuri

Distanța dintre osia din spate a unui autovehicul și osia din față a unei remorci nu trebuie să fie mai mică de 3,00 m.

4.3. Greutatea maximă autorizată în funcție de ampatament

Greutatea maximă autorizată, în tone, a unui autovehicul cu patru osii nu poate să depășească de cinci ori distanța în metri dintre axa cea mai din față și axa cea mai din spate a vehiculului.

4.4. Semiremorci

Distanța măsurată orizontal dintre axul pivotului de cuplare și orice punct din partea din față a semiremorcii nu trebuie să depășească 2,04 m.

SECȚIUNEA 2

CERINȚE PRIVIND TAHOGRAFELE, CARDURILE DE CONDUCĂTOR AUTO ȘI CARDURILE DE ATELIER

ARTICOLUL 1

Obiect și principii

Prezenta secțiune stabilește cerințele pentru vehiculele care intră sub incidența părții B secțiunea 2 din prezenta anexă în ceea ce privește instalarea, testarea și controlul tahografelor, astfel cum se menționează la articolul 281 alineatul (2) din prezentul acord.

ARTICOLUL 2

Definiții

(1) În sensul prezentei secțiuni, se aplică definițiile prevăzute în partea B secțiunea 2 articolul 2 și în partea B secțiunea 4 articolul 2 din prezenta anexă.

(2) În plus față de definițiile menționate la alineatul (1), în sensul prezentei secțiuni se aplică următoarele definiții:

- (a) „unitate montată pe vehicul” înseamnă tahograful, cu excepția senzorului de mișcare și a cablurilor cu care este conectat senzorul de mișcare. Unitatea montată pe vehicul poate fi o unitate unică sau mai multe unități distribuite în vehicul, cu condiția de a respecta cerințele de securitate prevăzute de prezenta secțiune; unitatea montată pe vehicul include, printre altele, o unitate de prelucrare, o memorie de date, o funcție de măsurare a timpului, două dispozitive de interfață pentru card inteligent pentru conducătorul auto și copilot, o imprimantă, un afișaj, conectori și dispozitive pentru înregistrarea de date de către utilizator;
- (b) „senzor de mișcare” înseamnă o parte a tahografului care furnizează un semnal reprezentând viteza vehiculului și/sau distanța parcursă;
- (c) „card de control” înseamnă un card de tahograf emis de autoritățile unei părți autorității naționale de control competente, care identifică organismul de control și, opțional, agentul de control și care permite accesul la datele stocate în memorie sau pe cardul de conducător auto și, opțional, pe cardurile de atelier în vederea citirii, a imprimării și/sau a descărcării acestora;
- (d) „card de atelier” înseamnă un card de tahograf emis de autoritățile unei părți personalului desemnat al unui producător de tahografe, montator, producător de vehicule sau atelier aprobat de partea respectivă, care identifică titularul cardului și permite testarea, calibrarea și activarea tahografelor și/sau descărcarea din acestea;
- (e) „activare” înseamnă etapa în care tahograful devine complet operațional și asigură toate funcțiile, inclusiv funcțiile de securitate, prin utilizarea unui card de atelier;

- (f) „calibrare” înseamnă, în ceea ce privește un tahograf digital, actualizarea sau confirmarea parametrilor vehiculului, inclusiv identificarea și caracteristicile vehiculului, care urmează să fie stocați în memoria de date prin utilizarea unui card de atelier;
- (g) „descărcare” dintr-un tahograf digital sau inteligent înseamnă copierea, împreună cu semnătura digitală, a unei părți sau a unui set complet de fișiere de date înregistrate în memoria de date a unității montate pe vehicul sau în memoria cardului de tahograf, cu condiția ca acest proces să nu modifice sau să șteargă datele stocate;
- (h) „anomalie” înseamnă o operațiune anormală detectată de tahograful digital care poate decurge dintr-un deranjament sau o defecțiune a aparatului;
- (i) „instalare” înseamnă montarea unui tahograf într-un vehicul;
- (j) „inspecție periodică” înseamnă un set de operațiuni efectuate pentru a verifica dacă tahograful funcționează corespunzător, dacă reglajele acestuia corespund parametrilor vehiculului și dacă nu au fost atașate dispozitive de manipulare la tahograf;
- (k) „reparație” înseamnă orice reparație efectuată la un senzor de mișcare sau la o unitate montată pe vehicul care impune deconectarea de la sursa de alimentare cu electricitate sau deconectarea de la alte componente ale tahografului sau deschiderea senzorului de mișcare sau a unității montate pe vehicul;
- (l) „interoperabilitate” înseamnă capacitatea sistemelor și a proceselor de lucru care se află la baza acestora de a face schimb de date și de a partaja informații;
- (m) „interfață” înseamnă un dispozitiv între sisteme care asigură mijlocul prin care acestea se pot conecta și pot interacționa;

- (n) „măsurarea timpului” înseamnă o înregistrare digitală permanentă a datei și orei UTC (timpul universal coordonat); și
- (o) „sistem de mesagerie TACHOnet” înseamnă sistemul de mesagerie care îndeplinește specificațiile tehnice prevăzute în anexele I-VII la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/68 al Comisiei¹⁰.

ARTICOLUL 3

Instalarea

- (1) Tahografele menționate la alineatul (2) se instalează pe vehicule:
 - (a) dacă masa maximă admisibilă a vehiculului, inclusiv eventuala remorcă sau semiremorcă, depășește 3,5 tone; sau
 - (b) de la 1 iulie 2026, dacă masa maximă admisibilă a vehiculului, inclusiv eventuala remorcă sau semiremorcă, depășește 2,5 tone.
- (2) Tahografele sunt:
 - (a) pentru vehiculele puse în circulație pentru prima dată înainte de 1 mai 2006, un tahograf analogic;

¹⁰ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/68 al Comisiei din 21 ianuarie 2016 privind procedurile și specificațiile comune necesare pentru interconectarea registrelor electronice ale cardurilor de conducător auto (JO UE L 15, 22.1.2016, p. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/68/oj).

- (b) pentru vehiculele puse în circulație pentru prima dată între 1 mai 2006 și 30 septembrie 2011, prima versiune a tahografului digital;
 - (c) pentru vehiculele puse în circulație pentru prima dată între 1 octombrie 2011 și 30 septembrie 2012, a doua versiune a tahografului digital;
 - (d) pentru vehiculele puse în circulație pentru prima dată între 1 octombrie 2012 și 14 iunie 2019, a treia versiune a tahografului digital;
 - (e) pentru vehiculele înmatriculate pentru prima dată între 15 iunie 2019 și până la doi ani de la intrarea în vigoare a specificațiilor detaliate menționate în partea B secțiunea 4 articolul 2 alineatul (2) litera (h), un tahograf inteligent 1; și
 - (f) pentru vehiculele înmatriculate pentru prima dată la peste 2 ani de la intrarea în vigoare a specificațiilor detaliate menționate în partea B secțiunea 4 articolul 2 alineatul (2) litera (h), un tahograf inteligent 2.
- (3) Fiecare parte poate scuti de la aplicarea prezentei secțiuni vehiculele menționate în partea B secțiunea 2 articolul 8 alineatul (3) din prezenta anexă.
- (4) Fiecare parte poate scuti de la aplicarea prezentei secțiuni vehiculele utilizate pentru operațiuni de transport pentru care s-a acordat o derogare în conformitate cu partea B secțiunea 2 articolul 8 alineatul (4) din prezenta anexă. Fiecare parte notifică imediat cealaltă parte în cazul în care aplică prezentul alineat.

(5) În termen de cel mult trei ani de la sfârșitul anului în care intră în vigoare specificațiile tehnice detaliate pentru tahograful inteligent 2, vehiculele menționate la alineatul (1) litera (a) care sunt echipate cu un tahograf analogic sau cu un tahograf digital trebuie echipate cu un tahograf inteligent 2 atunci când sunt utilizate pe teritoriul altei părți decât cea în care sunt înregistrate.

(6) În termen de cel mult patru ani de la intrarea în vigoare a specificațiilor tehnice detaliate pentru tahograful inteligent 2, vehiculele menționate la alineatul (1) litera (a) care sunt echipate cu un tahograf inteligent 1 trebuie echipate cu un tahograf inteligent 2 atunci când sunt utilizate pe teritoriul altei părți decât cea în care sunt înregistrate.

(7) De la 1 iulie 2026, vehiculele menționate la alineatul (1) litera (b) trebuie echipate cu un tahograf inteligent 2 atunci când sunt utilizate pe teritoriul altei părți decât cea în care sunt înregistrate.

(8) Nicio dispoziție a prezentei secțiuni nu aduce atingere aplicării pe teritoriul Uniunii a normelor Uniunii privind aparatura de înregistrare în transportul rutier în raport cu operatorii de transport rutier de mărfuri din Uniune.

ARTICOLUL 4

Protecția datelor

(1) Fiecare parte se asigură că prelucrarea datelor cu caracter personal în contextul prezentei secțiuni se efectuează exclusiv în scopul verificării respectării prezentei secțiuni.

- (2) În special, fiecare parte se asigură că datele cu caracter personal sunt protejate împotriva altor utilizări decât cea menționată în mod specific la alineatul (1) în ceea ce privește:
- (a) utilizarea unui sistem global de navigație prin satelit (GNSS) pentru înregistrarea datelor de localizare, astfel cum se prevede în specificațiile tehnice pentru tahograful inteligent 1 și tahograful inteligent 2;
 - (b) schimbul electronic de informații cu privire la cardurile de conducător auto, astfel cum se menționează la articolul 13, în special orice schimb transfrontalier de astfel de date cu părți terțe; și
 - (c) păstrarea unei evidențe de către operatorii de transport rutier de mărfuri, astfel cum se menționează la articolul 15.
- (3) Tahografele digitale se proiectează în așa fel încât să asigure protecția vieții private. Se prelucrează doar datele care sunt necesare pentru îndeplinirea scopurilor menționate la alineatul (1).
- (4) Proprietarii vehiculelor, operatorii de transport rutier de mărfuri și orice altă entitate vizată respectă dispozițiile relevante privind protecția datelor cu caracter personal.

ARTICOLUL 5

Instalarea și repararea

- (1) Tahografele pot fi instalate sau reparate doar de montatori, ateliere sau producători de vehicule aprobați în acest scop de autoritățile competente ale unei părți, în conformitate cu articolul 7.

- (2) Montatorii, atelierile sau producătorii de vehicule aprobați sigilează tahograful după ce au verificat funcționarea corectă a acestuia și, în special, astfel încât să garanteze că niciun dispozitiv de manipulare nu poate să falsifice sau să modifice datele înregistrate.
- (3) Montatorul, atelierul sau producătorul de vehicule aprobat aplică o marcă specială pe sigiliile pe care le atașează și, de asemenea, în ceea ce privește tahografele digitale, inteligente 1 și inteligente 2, introduce datele electronice de securitate pentru efectuarea verificărilor de autentificare. Fiecare parte menține și publică un registru al mărcilor și al datelor electronice de securitate utilizate, precum și informațiile necesare legate de datele electronice de securitate utilizate.
- (4) În scopul certificării faptului că instalarea tahografului s-a realizat în conformitate cu cerințele prezentei secțiuni, se aplică o plăcuță de instalare astfel încât să fie vizibilă în mod clar și ușor accesibilă.
- (5) Componentele tahografului se sigilează. Orice conectare la tahograf care este în mod potențial vulnerabilă la manipularea frauduloasă, inclusiv racordarea dintre senzorul de mișcare și cutia de viteze și, atunci când este relevant, plăcuța de instalare, se sigilează.

Un sigiliu se îndepărtează sau se rupe doar:

- de către montatori sau ateliere aprobate de autoritățile competente în temeiul articolului 7, în scopul reparării, mentenanței sau recalibrării tahografului, sau de către agenții de control formați în mod corespunzător și, atunci când este necesar, autorizați, în scopuri de control; sau
- în scopul unei reparări sau al unei modificări a vehiculului care afectează sigiliul. În astfel de cazuri, se păstrează la bordul vehiculului o declarație scrisă care menționează data și ora la care sigiliul a fost rupt și care prezintă motivele pentru îndepărtarea sigiliului.

Sigiliile îndepărtate sau rupte se înlocuiesc de către un montator sau un atelier aprobat, fără întârzieri nejustificate și cel târziu la șapte zile de la îndepărtarea sau ruperea acestora. În cazul în care sigiliile au fost îndepărtate sau rupte în scopul controlului, acestea pot fi înlocuite de un agent de control echipat cu aparatură de sigilare și cu o marcă specială unică, fără întârzieri nejustificate.

Atunci când un agent de control îndepărtează un sigiliu, cardul de control se introduce în tahograf din momentul îndepărtării sigiliului și până la încheierea inspecției, inclusiv în cazul aplicării unui nou sigiliu. Agentul de control emite o declarație scrisă care cuprinde cel puțin următoarele informații:

- numărul de identificare al vehiculului;
- numele agentului;
- autoritatea de control și țara;
- numărul cardului de control;
- numărul sigiliului îndepărtat;
- data și ora îndepărtării sigiliului; și
- numărul noului sigiliu, atunci când agentul de control a aplicat un nou sigiliu.

Înainte de înlocuirea sigiliilor, un atelier aprobat efectuează o verificare și calibrare a tahografului, cu excepția cazului în care un sigiliu a fost îndepărtat sau rupt în scopul controlului și înlocuit de un agent de control.

ARTICOLUL 6

Inspecțiile tahografelor

(1) Tahografele fac obiectul unei inspecții periodice efectuate de ateliere aprobate. Inspecțiile periodice se efectuează cel puțin la fiecare doi ani.

(2) Inspecțiile menționate la alineatul (1) verifică cel puțin următoarele aspecte:

- tahograful este corect instalat și este corespunzător pentru vehicul;
- tahograful funcționează în mod corespunzător;
- pe tahograf se regăsește marca de omologare de tip;
- plăcuța de instalare este aplicată;
- toate sigiliile sunt intacte și eficace;
- nu există dispozitive de manipulare atașate la tahograf sau urme ale utilizării unor astfel de dispozitive; și
- dimensiunea pneurilor și circumferința efectivă a pneurilor.

(3) Atelierele redactează un raport de inspecție în cazul în care a fost necesar să se remedieze perturbări în funcționarea tahografului, în urma unei inspecții periodice sau a unei inspecții efectuate la cererea expresă a autorității naționale competente. Acestea păstrează o listă a tuturor rapoartelor de inspecție întocmite.

(4) Rapoartele de inspecție se păstrează pentru o perioadă minimă de doi ani de la data întocmirii raportului. Fiecare parte decide dacă rapoartele de inspecție trebuie păstrate sau trimise autorității competente în cursul perioadei respective. În cazul în care rapoartele de inspecție sunt păstrate de atelier, la cererea autorității competente, atelierul pune la dispoziție rapoartele inspecțiilor și calibrărilor efectuate în perioada respectivă.

ARTICOLUL 7

Aprobarea montatorilor, a atelierelor și a producătorilor de vehicule

(1) Fiecare parte sau, în cazul Uniunii, fiecare stat membru aprobă, controlează în mod periodic și certifică montatorii, atelierelor și producătorii de vehicule care pot efectua instalări, controale, inspecții și reparații de tahografe.

(2) Fiecare parte sau, în cazul Uniunii, fiecare stat membru se asigură că montatorii, atelierelor și producătorii de autovehicule sunt competenți și de încredere. În acest scop, stabilesc și publică un set de proceduri naționale clare și se asigură că sunt îndeplinite următoarele criterii minime:

- (a) formarea corectă a personalului;
- (b) disponibilitatea echipamentului necesar pentru efectuarea testelor și a sarcinilor relevante; și
- (c) buna reputație a montatorilor, a atelierelor și a producătorilor de vehicule.

- (3) Auditurile montatorilor sau atelierelor aprobate se efectuează după cum urmează:
- (a) montatorii sau atelierele aprobate fac obiectul unui audit al procedurilor aplicate la intervențiile asupra tahografelor, desfășurat cel puțin o dată la doi ani. Auditul se concentrează în special asupra măsurilor de securitate luate și asupra gestionării cardurilor de atelier. Părțile sau, în cazul Uniunii, statele membre pot desfășura aceste audituri fără a efectua o vizită la fața locului; și
 - (b) de asemenea, se efectuează audituri tehnice inopinate ale montatorilor sau atelierelor aprobate, în scopul verificării calibrărilor, a inspecțiilor și a instalărilor realizate. Auditurile respective vizează anual cel puțin 10 % din montatorii și atelierele aprobate.
- (4) Fiecare parte și autoritățile competente ale acestora iau măsuri corespunzătoare pentru a preveni conflictele de interese dintre montatori sau ateliere și operatorii de transport rutier de mărfuri. În special, în cazul unui risc grav de conflict de interese, se iau măsuri suplimentare specifice pentru a asigura respectarea prezentei secțiuni de către montator sau atelier.
- (5) Autoritățile competente ale părților retrag, temporar sau definitiv, aprobările acordate montatorilor, atelierelor și producătorilor de vehicule care nu își îndeplinesc obligațiile ce le revin în temeiul prezentei secțiuni.

ARTICOLUL 8

Cardurile de atelier

- (1) Durata valabilității cardurilor de atelier nu poate depăși un an. Cu ocazia reînnoirii cardului de atelier, autoritatea competentă se asigură de respectarea de către montator, atelier sau de către producătorul de vehicule a criteriilor enumerate la articolul 7 alineatul (2).
- (2) Autoritatea competentă reînnoiește un card de atelier în termen de 15 zile lucrătoare de la primirea unei cereri de reînnoire valide și a întregii documentații necesare. În caz de deteriorare, funcționare defectuoasă sau de pierdere sau furt al unui card de atelier, autoritatea competentă furnizează un card de înlocuire în termen de cinci zile lucrătoare de la primirea unei cereri detaliate în acest scop. Autoritățile competente țin un registru al cardurilor pierdute, furate sau defecte.
- (3) Dacă o parte sau, în cazul Uniunii, un stat membru retrage aprobarea unui montator, atelier sau producător de vehicule în conformitate cu articolul 7, partea sau statul membru retrage, de asemenea, cardurile de atelier emise acestuia.
- (4) Fiecare parte ia toate măsurile necesare pentru a preveni falsificarea cardurilor de atelier emise montatorilor, atelierelor și producătorilor de vehicule aprobați.

ARTICOLUL 9

Eliberarea cardurilor de conducător auto

(1) Cardurile de conducător auto se eliberează, la cererea conducătorului auto, de către autoritatea competentă a părții în care conducătorul auto are reședința sa obișnuită. În cazul în care autoritățile competente ale părții care eliberează cardul de conducător auto au îndoieli privind validitatea declarației de reședință obișnuită sau în scopul unor controale specifice, acestea îi pot solicita conducătorului auto informații sau dovezi suplimentare.

În sensul prezentului articol, „reședință obișnuită” înseamnă locul în care o persoană locuiește de în mod curent, respectiv timp de cel puțin 185 de zile în fiecare an calendaristic, în virtutea unor legături de ordin personal și profesional sau, în cazul unei persoane care nu are legături de ordin profesional, în virtutea unor legături de ordin personal care indică o legătură strânsă între persoana respectivă și locul în care locuiește.

Cu toate acestea, reședința obișnuită a unei persoane ale cărei legături de ordin profesional se află într-un loc diferit de cel al legăturilor sale de ordin personal și care, drept urmare, locuiește alternativ în mai multe locuri situate pe teritoriul celor două părți se consideră a fi locul în care persoana respectivă are legături de ordin personal, cu condiția ca aceasta să se întoarcă acolo în mod regulat. Această ultimă condiție nu este necesară în cazul în care persoana locuiește pe teritoriul unei părți pentru a desfășura o activitate cu o durată determinată.

(2) În cazuri excepționale și justificate în mod corespunzător, fiecare parte sau, în cazul Uniunii, un stat membru poate elibera un card de conducător auto temporar care nu poate fi reînnoit, valabil pentru o perioadă maximă de 185 de zile, unui conducător auto care nu are reședința obișnuită într-o parte, cu condiția ca respectivul conducător auto să aibă un raport juridic de muncă cu o întreprindere stabilită pe teritoriul părții emitente și să prezinte un atestat de conducător auto, la cerere.

- (3) Autoritățile competente ale părții emitente iau măsurile corespunzătoare pentru a se asigura că solicitantul nu este deja titularul unui card de conducător auto valabil și personalizează cardul de conducător auto, asigurându-se că datele cardului sunt vizibile și securizate.
- (4) Durata de valabilitate a cardului de conducător auto nu depășește cinci ani.
- (5) Un card de conducător auto valabil nu poate face obiectul unei retrageri sau suspendări, exceptând cazul în care autoritatea competentă a unei părți constată că acesta a fost falsificat sau că, nefiind titular, conducătorul auto utilizează un asemenea card ori că acesta a fost obținut pe baza unor declarații false și/sau a unor documente falsificate. Dacă măsurile de suspendare sau retragere sunt adoptate de o parte diferită de partea emitentă sau, în cazul Uniunii, de un stat membru diferit de statul emitent, partea sau statul membru care adoptă măsurile respective restituie cât mai curând cardul autorităților părții care l-a emis sau, în cazul Uniunii, ale statului membru care l-a emis, indicând motivele retragerii sau suspendării. Dacă se preconizează că restituirea cardului se va face în termen de peste două săptămâni, partea sau, în cazul Uniunii, statul membru care l-a suspendat sau l-a retras informează partea emitentă sau, în cazul Uniunii, statul membru emitent, în termenul de două săptămâni respectiv, cu privire la motivele suspendării sau retragerii.
- (6) Autoritatea competentă a părții emitente poate impune unui conducător auto să preschimbe cardul de conducător auto cu unul nou dacă este necesar pentru a se conforma specificațiilor tehnice relevante.
- (7) Fiecare parte ia toate măsurile necesare pentru a preveni falsificarea cardurilor de conducător auto.

(8) Prezentul articol nu împiedică o parte sau, în cazul Uniunii, un stat membru să elibereze un card de conducător auto unui conducător auto care își are reședința obișnuită într-o parte a teritoriului respectivei părți căreia nu i se aplică prezenta anexă, cu condiția ca dispozițiile relevante ale prezentei secțiuni să se aplice în astfel de cazuri.

ARTICOLUL 10

Reînnoirea cardurilor de conducător auto

(1) În cazul reînnoirii, dacă partea unde conducătorul auto își are reședința obișnuită este diferită de cea care a eliberat cardul actual și dacă reînnoirea cardului de conducător auto se solicită autorităților primei părți menționate, acestea informează autoritățile care au eliberat cardul anterior cu privire la motivele reînnoirii cardului.

(2) În cazul unei cereri de reînnoire a unui card care urmează să expire în curând, autoritatea competentă furnizează un nou card înainte de data de expirare, cu condiția ca cererea să fi fost trimisă în termenele prevăzute în partea B secțiunea 4 articolul 5.

ARTICOLUL 11

Cardurile de conducător auto furate, pierdute sau defecte

(1) Autoritățile emitente păstrează evidența cardurilor de conducător auto emise, furate, pierdute sau defecte pentru o perioadă cel puțin egală cu durata valabilității.

(2) În caz de deteriorare, funcționare defectuoasă, de furt sau pierdere a cardului de conducător auto, autoritățile competente ale părții unde acesta își are reședința obișnuită furnizează un card de înlocuire în termen de opt zile lucrătoare de la data primirii unei cereri detaliate în acest sens.

ARTICOLUL 12

Acceptarea reciprocă a cardurilor de conducător auto

(1) Fiecare parte acceptă cardurile de conducător auto emise de cealaltă parte.

(2) Atunci când titularul unui card de conducător auto valabil eliberat de o parte și-a stabilit reședința obișnuită pe teritoriul celeilalte părți și a solicitat înlocuirea cardului său cu un card de conducător auto echivalent, este responsabilitatea părții sau, în cazul Uniunii, a statului membru care efectuează schimbarea să verifice valabilitatea cardului prezentat.

(3) Părțile sau, în cazul Uniunii, statele membre care efectuează schimbarea restituie vechiul card de conducător auto autorităților părții emitente sau, în cazul Uniunii, ale statului membru emitent și indică motivele acestei restituiri.

(4) Atunci când o parte sau, în cazul Uniunii, un stat membru înlocuiește sau schimbă un card de conducător auto, această înlocuire sau schimbare, precum și înlocuirile sau schimbările ulterioare, se înregistrează în acea parte sau, în cazul Uniunii, în acel stat membru.

ARTICOLUL 13

Schimbul electronic de informații cu privire la cardurile de conducător auto

(1) Pentru a se asigura că solicitantul nu este deja titularul unui card de conducător auto valabil, părțile sau, în cazul Uniunii, statele membre păstrează registre electronice naționale pentru o perioadă cel puțin egală cu durata valabilității cardurilor respective, conținând următoarele informații privind cardurile de conducător auto:

- numele și prenumele conducătorului auto;
- data nașterii și, dacă este disponibil, locul nașterii conducătorului auto;
- numărul permisului de conducere valabil și țara în care acesta a fost eliberat (dacă este cazul);
- statutul cardului de conducător auto; și
- numărul cardului de conducător auto.

(2) Registrele electronice ale părților sau, în cazul Uniunii, ale statelor membre sunt interconectate și accesibile pe întreg teritoriul părților, folosind sistemul de mesagerie TACHOnet sau un sistem compatibil. În cazul utilizării unui sistem compatibil, schimbul de date electronice cu cealaltă parte este posibil prin intermediul sistemului de mesagerie TACHOnet.

(3) La eliberarea, la înlocuirea sau, atunci când este necesar, la reînnoirea cardurilor de conducător auto, părțile sau, în cazul Uniunii, statele membre verifică prin intermediul schimbului electronic de date că respectivul conducător auto nu deține deja un alt card de conducător auto valabil. Datele care fac obiectul schimbului se limitează la datele necesare pentru efectuarea acestei verificări.

(4) Agenții de control pot avea acces la registrul electronic pentru a verifica statutul unui card de conducător auto.

ARTICOLUL 14

Reglajele tahografelor

(1) Tahografele digitale nu se reglează astfel încât acestea să se comute automat la o categorie specifică de activitate atunci când motorul vehiculului este oprit sau contactul este întrerupt, cu excepția cazului în care conducătorul auto poate în continuare să își aleagă manual categoria corespunzătoare de activitate.

(2) Vehiculele nu sunt echipate decât cu un tahograf, cu excepția cazului în care scopul este efectuarea testelor pe teren.

(3) Fiecare parte interzice producția, distribuția, promovarea și/sau comercializarea de dispozitive construite pentru manipularea și/sau destinate manipulării tahografelor.

ARTICOLUL 15

Răspunderea operatorilor de transport rutier de mărfuri

(1) Operatorii de transport rutier de mărfuri sunt responsabili de asigurarea formării și instruirii corespunzătoare a conducătorilor lor auto în ceea ce privește funcționarea corectă a tahografelor, fie digitale, inteligente sau analogice, efectuează verificări periodice pentru a se asigura de corecta utilizare a acestora de către conducătorii lor auto și nu le acordă conducătorilor lor auto niciun stimulent direct sau indirect care ar putea încuraja abuzurile în ceea ce privește utilizarea tahografelor.

Operatorii de transport rutier de mărfuri eliberează un număr suficient de foi de înregistrare conducătorilor de autovehicule echipate cu tahografe analogice, ținând cont de caracterul individual al foilor de înregistrare, de durata perioadei de serviciu și de eventualele necesități de a înlocui foile de înregistrare deteriorate sau cele luate de un agent de control autorizat. Operatorii de transport rutier de mărfuri eliberează conducătorilor auto doar foi de înregistrare cu model omologat, adecvate pentru utilizarea în aparatura instalată la bordul vehiculului.

Conducătorul auto se asigură, ținând cont de durata perioadei de serviciu, că imprimarea datelor din tahograf la cererea unui agent de control se poate efectua corect în cazul unui control.

(2) Operatorii de transport rutier de mărfuri păstrează, în ordine cronologică și într-o formă lizibilă, foile de înregistrare, precum și documentele imprimate, în măsura în care documentele imprimate sunt realizate în conformitate cu partea B secțiunea 4 articolul 9 din prezenta anexă, timp de cel puțin un an după ce au fost folosite și pun la dispoziția conducătorilor auto vizați o copie, la cererea acestora. De asemenea, operatorii de transport rutier de mărfuri pun la dispoziția conducătorilor auto vizați, la cererea acestora, copii ale datelor descărcate de pe cardurile de conducător auto, împreună cu versiunile imprimate ale acestor copii. Foile de înregistrare, documentele imprimate și datele descărcate se prezintă sau se înmânează agenților de control autorizați, la cerere.

(3) Operatorii de transport rutier de mărfuri răspund pentru încălcările dispozițiilor prevăzute în prezenta secțiune și în partea B secțiunea 4 din prezenta anexă comise de către conducătorii lor auto sau de către conducătorii auto aflați la dispoziția acestora. Cu toate acestea, fiecare parte poate să condiționeze această răspundere de nerespectarea de către operatorul de transport rutier de mărfuri a dispozițiilor prevăzute la alineatul (1) primul paragraf din prezentul articol și în partea B secțiunea 2 articolul 7 alineatele (1) și (2) din prezenta anexă.

ARTICOLUL 16

Proceduri pentru operatorii de transport rutier de mărfuri în caz de funcționare defectuoasă a aparaturii

(1) În eventualitatea defectării sau a unei funcționări defectuoase a unui tahograf, operatorul de transport rutier de mărfuri îl prezintă pentru a fi reparat de către un montator sau un atelier aprobat, de îndată ce circumstanțele permit acest lucru.

(2) Dacă vehiculul nu se poate întoarce la sediul operatorului de transport rutier de mărfuri în timp de o săptămână, calculată din ziua defectării sau din ziua în care s-a constatat funcționarea defectuoasă, reparația se realizează în cursul călătoriei.

(3) Fiecare parte sau, în cazul Uniunii, statele membre conferă autorităților competente competența de a interzice folosirea unui vehicul în cazul în care defecțiunea sau funcționarea defectuoasă nu a fost remediată după cum se prevede la alineatele (1) și (2), în măsura în care acest lucru este conform cu legislația națională a părții în cauză.

ARTICOLUL 17

Procedura pentru emiterea cardurilor de tahograf

Comisia Europeană furnizează autorităților competente ale Regatului Unit, în ceea ce privește Gibraltarul, materialul criptografic pentru emiterea cardurilor de tahograf pentru conducătorii auto, ateliere și autoritățile de control, în conformitate cu politica de certificare a Autorității Europene de Certificare a Originii (ERCA) și cu politica de certificare a Regatului Unit, în ceea ce privește Gibraltarul.
