



2026/907

29.4.2026

DECIZIA DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2026/907 A COMISIEI

din 27 aprilie 2026

de stabilire a normelor de aplicare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește formularul tip și de abrogare a Deciziei de punere în aplicare (UE) 2017/1013 a Comisiei

[notificată cu numărul C(2026) 2284]

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului ⁽¹⁾, în special articolul 25 alineatul (2),

întrucât:

- (1) Formularul tip menționat la articolul 17 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 este menit a fi utilizat de statele membre pentru comunicarea către Comisie, la fiecare doi ani, a informațiilor necesare elaborării unui raport privind aplicarea regulamentului menționat și a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽²⁾, precum și privind evoluțiile din domeniile acoperite de regulamentele respective.
- (2) Articolul 26 alineatul (4) primul paragraf din Regulamentul (UE) nr. 165/2014 permite statelor membre, în cazuri excepționale și justificate în mod corespunzător, să elibereze carduri temporare de conducător auto conducătorilor auto care nu au reședința obișnuită într-un stat membru sau într-un stat care este parte contractantă la Acordul european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale (AETR) ⁽³⁾. În temeiul articolului 26 alineatul (4) al doilea paragraf din regulamentul respectiv, pe baza datelor furnizate de statele membre, Comisia are obligația să raporteze Parlamentului European și Consiliului, o dată la doi ani, constatările sale cu privire la cardurile de conducere. Prin urmare, din motive de comoditate administrativă și de monitorizare eficace a normelor Uniunii, este oportun ca statele membre să furnizeze datele respective utilizând formularul tip menționat la articolul 17 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006.
- (3) Dispozițiile privind timpul de conducere, pauzele și perioadele de repaus prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 561/2006 sunt completate de Directiva 2002/15/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽⁴⁾, astfel cum se prevede la articolul 2 alineatul (4) din aceasta, care stabilește norme privind alte aspecte ale timpului de lucru. Articolul 13 alineatul (1) din Directiva 2002/15/CE impune statelor membre să comunice Comisiei, o dată la doi ani, informațiile privind punerea în aplicare a directivei respective. Această perioadă de raportare de doi ani acoperă aceeași perioadă prevăzută la articolul 17 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006. Prin urmare, din motive de comoditate administrativă și de monitorizare eficace a normelor Uniunii în domeniul transportului rutier, și în vederea promovării unei abordări comune, este oportun să se raporteze informațiile relevante utilizând formularul tip în temeiul articolului 17 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006.

⁽¹⁾ JO L 102, 11.4.2006, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj>.

⁽²⁾ Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 februarie 2014 privind tahografele în transportul rutier, de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului privind aparatura de înregistrare în transportul rutier și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere (JO L 60, 28.2.2014, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).

⁽³⁾ JO L 95, 8.4.1978, p. 1.

⁽⁴⁾ Directiva 2002/15/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2002 privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier (JO L 80, 23.3.2002, p. 35, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2002/15/oj>).

- (4) Regulamentul (UE) 2020/1054 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽⁵⁾ a modificat Regulamentul (CE) nr. 561/2006 prin introducerea, la articolele 8 și 8a, a unor obligații pentru întreprinderile de transport de a acoperi orice costuri de cazare în afara vehiculului și de a organiza activitatea conducătorilor auto astfel încât aceștia să se poată întoarce la centrul operațional al angajatorului sau la locul de reședință al conducătorilor auto, în fiecare perioadă de patru săptămâni consecutive, pentru a efectua perioade de repaus săptămânal. Controalele referitoare la conducătorii auto sau efectuate la sediile întreprinderilor de către statele membre trebuie să verifice și ele respectarea acestor noi obligații. Pentru a promova o abordare comună, rezultatele acestor controale ar trebui raportate în formularul tip menționat la articolul 17 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006.
- (5) Directiva (UE) 2020/1057 a Parlamentului European și a Consiliului ⁽⁶⁾ a modificat Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽⁷⁾ prin extinderea domeniului de aplicare al controalelor în trafic și al controalelor la sediile întreprinderilor de transport pentru a include controalele privind respectarea normelor referitoare la timpul de lucru prevăzute în Directiva 2002/15/CE. Este oportun ca rezultatele acestor controale să fie raportate Comisiei utilizând formularul tip menționat la articolul 17 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006.
- (6) Conform articolului 9 din Directiva 2006/22/CE, clasificarea întreprinderilor în funcție de gradul de risc – efectuată pe baza numărului și a gravității relative a oricărei încălcări a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 sau a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 sau a dispozițiilor naționale de transpunere a Directivei 2002/15/CE – este luată în considerare în cadrul unor controale mai selective. Prin urmare, controalele la întreprinderi, declanșate de clasificarea lor în funcție de gradul de risc în ceea ce privește aplicarea Regulamentului (CE) nr. 561/2006, a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 și a Directivei 2002/15/CE, și numărul de încălcări ale acestor acte trebuie raportate în formularul tip menționat la articolul 17 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006.
- (7) Prin urmare, formularul tip menționat la articolul 17 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006, stabilit prin Decizia de punere în aplicare (UE) 2017/1013 a Comisiei ⁽⁸⁾, trebuie să fie actualizat pentru a se ține cont de noile cerințe menționate în considerentele 2-6.
- (8) Prin urmare, Decizia de punere în aplicare (UE) 2017/1013 trebuie să fie abrogată.
- (9) Pentru a facilita și a spori coerența obligațiilor de raportare, Comisia trebuie să examineze și să dezvolte un instrument digital adecvat care să permită statelor membre să transmită informațiile prevăzute în formularul tip de raportare stabilit prin prezenta decizie.
- (10) Măsurile prevăzute de prezenta decizie sunt conforme cu avizul comitetului instituit prin articolul 42 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014,

⁽⁵⁾ Regulamentul (UE) 2020/1054 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 în ceea ce privește cerințele minime referitoare la duratele de conducere zilnice și săptămânale maxime, pauzele minime și perioadele de repaus zilnic și săptămânal și a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 în ceea ce privește poziționarea prin intermediul tahografelor (JO L 249, 31.7.2020, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1054/oj>).

⁽⁶⁾ Directiva (UE) 2020/1057 a Parlamentului European și a Consiliului din 15 iulie 2020 de stabilire a unor norme specifice cu privire la Directiva 96/71/CE și la Directiva 2014/67/UE privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier și de modificare a Directivei 2006/22/CE în ceea ce privește cerințele de control și a Regulamentului (UE) nr. 1024/2012 (JO L 249, 31.7.2020, p. 49, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2020/1057/oj>).

⁽⁷⁾ Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 martie 2006 privind condițiile minime pentru punerea în aplicare a Regulamentelor (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014 și a Directivei 2002/15/CE în ceea ce privește legislația socială referitoare la activitățile de transport rutier și de abrogare a Directivei 88/599/CEE a Consiliului (JO L 102, 11.4.2006, p. 35, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2006/22/oj>).

⁽⁸⁾ Decizia de punere în aplicare (UE) 2017/1013 a Comisiei din 30 martie 2017 de stabilire a formularului tip de raportare menționat la articolul 17 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 153, 16.6.2017, p. 28, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2017/1013/oj).

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Formatul tip prevăzut la articolul 17 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 este stabilit în anexa la prezenta decizie.

Articolul 2

Decizia de punere în aplicare (UE) 2017/1013 se abrogă.

Trimiterile la decizia abrogată se interpretează ca trimiteri la prezenta decizie.

Articolul 3

Prezenta decizie se adresează statelor membre. Prezenta decizie va începe să se aplice începând cu perioada de raportare referitoare la anii 2027-2028.

Adoptată la Bruxelles, 27 aprilie 2026.

Pentru Comisie
Apostolos TZITZIKOSTAS
Membru al Comisiei

ANEXĂ

1. STATUL MEMBRU

2. PERIOADA DE REFERINȚĂ

De la (data): 1.1. Până la (data): 31.12.

3. CALCULUL CONTROALELOR MINIME CARE URMEAZĂ SĂ FIE EFECTUATE

(Articolul 2 din Directiva 2006/22/CE)

- (a) Numărul total de zile lucrate per conducător auto în perioada de referință:
- (b) Numărul total de vehicule care intră sub incidența Regulamentului (CE) nr. 561/2006:
- (b1) Numărul total de vehicule de marfă ⁽¹⁾
- (b2) Numărul total de vehicule de pasageri ⁽²⁾
- (c) Numărul total de zile lucrate [(a) * (b)]:
- (d) Controale minime [3 % din ianuarie 2010]:

4. CONTROALE ÎN TRAFIC

4.1. Numărul de conducători auto controlați în trafic, în funcție de țara de înmatriculare și de principalul tip de transport

Tipul principal de transport	UE/SEE/Elveția		Țări terțe
	Resortisanți	Resortisanți străini	
Transport de pasageri			
Transport de mărfuri			
Total			

4.2. Numărul de vehicule oprite pentru control în trafic, în funcție de țara de înmatriculare

A	B	BG	CY	CZ	D	DK	E	EST	F	FIN	GR	H	HR	I	IRL	
L	LT	LV	M	NL	P	PL	RO	S	SK	SLO	FL	IS	N	CH	Țări terțe	Total

⁽¹⁾ Începând cu 1 iulie 2026, Regulamentul (CE) nr. 561/2006 se aplică, de asemenea, transportului de mărfuri în cadrul operațiunilor de transport internațional sau al operațiunilor de cabotaj, unde masa maximă autorizată, inclusiv eventuala remorcă sau semiremorcă, depășește 2,5 tone, dar nu depășește 3.5 tone.

⁽²⁾ Vehiculele care sunt construite sau amenajate în mod permanent pentru a transporta mai mult de nouă persoane, inclusiv conducătorul auto și care sunt destinate acestui scop.

4.3. Numărul de vehicule oprite pentru control în trafic, în funcție de tipul tahografului

Tipul tahografului	UE/SEE/Elveția		Țări terțe
	Resortisanți	Resortisanți străini	
Analogic			
Digital (neinteligent) ⁽¹⁾			
Inteligent ⁽²⁾			
Total			

⁽¹⁾ Vehicul echipat cu:

- un tahograf digital conform cu specificațiile din anexa IB la Regulamentul (CEE) nr. 3821/85, aplicabile până la 30 septembrie 2011;
- un tahograf digital conform cu specificațiile din anexa IB la Regulamentul (CEE) nr. 3821/85, aplicabile de la 1 octombrie 2011;
- un tahograf digital conform cu specificațiile din anexa IB la Regulamentul (CEE) nr. 3821/85, aplicabile de la 1 octombrie 2012.

⁽²⁾ Vehicule echipate cu un tahograf inteligent versiunea 1 conform cu anexa IC la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/799 al Comisiei, aplicabil până la 20 august 2023 (JO L 139, 26.5.2016, p. 1). Vehicule echipate cu un tahograf inteligent versiunea 2 conforme cu anexa IC la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/799 al Comisiei, astfel cum a fost modificat prin Regulamentele (UE) 2021/1228 și (UE) 2023/980.

4.4. Numărul de zile lucrătoare controlate în trafic în funcție de principalul tip de transport și de țara de înmatriculare

Tipul principal de transport	UE/SEE/Elveția		Țări terțe
	Resortisanți	Resortisanți străini	
Transport de pasageri			
Transport de mărfuri			
Total			

4.5. Infrațiuni – numărul și tipul infrajeciunilor depistate în cadrul controalelor în trafic

[R – infrajeciune prin nerespectarea Regulamentului (CE) nr. 561/2006, T – infrajeciune prin nerespectarea Regulamentului (UE) No 165/2014, D – infrajeciune prin nerespectarea Directivei 2002/15/CE]

Articolul	Tipul infrajeciunii	Transport de pasageri			Transport de mărfuri		
		UE/SEE/Elveția		Țări terțe	UE/SEE/Elveția		Țări terțe
		Resortisanți	Resortisanți străini		Resortisanți	Resortisanți străini	
R 6(1), (2) și (3)	Depășirea duratei de conducere:						
	— limita zilnică						
	— limita săptămânală						
	— limita bilunară						

Articolul	Tipul infracțiunii	Transport de pasageri			Transport de mărfuri		
		UE/SEE/Elveția		Țări terțe	UE/SEE/Elveția		Țări terțe
		Resortisanți	Resortisanți străini		Resortisanți	Resortisanți străini	
R 7	Pauze insuficiente						
R 8(2), (5) și (6)	Perioade de odihnă insuficiente:						
	— minima zilnică						
	— minima săptămânală						
R 8(6b)	Nicio perioadă de repaus compensatorie pentru două perioade de repaus săptămânal reduse consecutive						
R 8(6a)	Depășirea a 12 perioade consecutive de 24 de ore după o perioadă precedentă de repaus săptămânal normală						
T 32(1) T 33(1) T 3(1), (4), (4a) și T(22)	Aparatura de înregistrare:						
	— funcționare incorectă						
	— utilizare abuzivă sau manipulare						
	— utilizarea unei versiuni incorecte a tahografului ⁽¹⁾						
D 4(a)	Depășirea timpului de lucru maxim săptămânal de 60 de ore						

(¹) Trebuie să fie echipate cu tahografe inteligente v.2 [articolul 34 alineatul (7) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014]:

- vehiculele nou înmatriculate începând cu 21 august 2023;
- vehiculele echipate anterior cu un tahograf analogic sau digital neinteligent care funcționează într-un alt stat membru decât cel de înmatriculare, până la 31 decembrie 2024;
- vehiculele echipate anterior cu un tahograf inteligent v.1 care funcționează într-un alt stat membru decât cel de înmatriculare, până la 18 august 2025;
- Vehicule utilitare ușoare angajate în operațiuni internaționale sau de cabotaj până la 1 iulie 2026.

5. **CONTROALE LA SEDIUL UNEI ÎNTRERINDERI**5.1. **Numărul de conducători auto controlați și numărul de zile lucrătoare controlate la sediul unei întreprinderi**

Tipul de transport	Numărul de conducători auto controlați	Număr de zile lucrătoare controlate
I. Tipologie		
Transport de pasageri		
Transport de mărfuri		
II. Tipologie		
Transport contra cost în numele unui terț		
Transport în cont propriu		

5.2. **Infrațiuni – numărul și tipul infraunilor depistate la sediile întreprinderilor**

[R – infraunione prin nerespectarea Regulamentului (CE) nr. 561/2006, T – infraunione prin nerespectarea Regulamentului (UE) No 165/2014, D – infraunione prin nerespectarea Directivei 2002/15/CE]

Articolul	Tipul infraunilor	Transport de pasageri	Transport de mărfuri
R 6(1), (2) și (3)	Depășirea duratei de conducere:		
	— limita zilnică		
	— limita săptămânală		
	— limita bilunară		
R 7	Pauze insuficiente		
R 8(2), (5) și (6)	Perioade de odihnă insuficiente:		
	— minima zilnică		
	— minima săptămânală		
R 8(6b)	Nicio perioadă de repaus compensatorie pentru două perioade de repaus săptămânal reduse consecutive		
R 8(8) (*)	Perioada de repaus săptămânal normală sau orice perioadă de repaus săptămânal de mai mult de 45 de ore efectuată la bordul unui vehicul sau neacoperirea costurilor de cazare ale conducătorului auto		
R 8(8a) (*)	Neorganizarea activității conducătorilor auto pentru a le permite să se întoarcă la centrul operațional al angajatorului sau la locul de reședință al conducătorului auto		

Articolul	Tipul infracțiunii	Transport de pasageri	Transport de mărfuri
R 8(6a)	Depășirea a 12 perioade consecutive de 24 de ore după o perioadă precedentă de repaus săptămânal normală		
T 33(2) (*)	Lipsa evidențelor ținute de întreprindere		
T 32(1) T 33(1) T 3(1), (4), (4a) și T(22)	Aparatura de înregistrare:		
	— funcționare incorectă		
	— utilizare abuzivă sau manipulare		
	— utilizarea unei versiuni incorecte a tahografului ⁽¹⁾		
D 4, 5 și 7	Nerespectarea:		
	— timpului mediu de lucru maxim săptămânal de 48 de ore (*)		
	— timpului de lucru maxim de 60 de ore		
	— pauzelor minime (*)		
	— cerințelor privind munca de noapte (*)		

(*) Infracțiuni care, în principiu, pot fi verificate numai la sediu.

(1) Vehiculele trebuie să fie echipate cu tahografe inteligente v.2:

- vehicule nou înmatriculate începând cu 21 august 2023;
- vehiculele echipate anterior cu tahografe analogice și digitale neinteligente angajate în operațiuni internaționale până la 31 decembrie 2024;
- vehiculelor echipate cu tahografe inteligente v.1 angajate în operațiuni internaționale până la 18 august 2025;
- vehicule utilitare ușoare angajate în operațiuni internaționale până la 1 iulie 2026.

5.3. Numărul întreprinderilor și al conducătorilor auto controlați la sediile întreprinderilor, în funcție de dimensiunea parcului de vehicule de care dispune întreprinderea

Dimensiunea parcului de vehicule	Numărul de întreprinderi controlate	Numărul de conducători auto controlați	Numărul de infracțiuni depistate
1-50			
51-500			
Peste 500			

NOTĂ: Numărul total de infracțiuni detectate raportate în tabelele 5.1 și 5.2, pe de o parte, și în tabelul 5.3, pe de altă parte, trebuie să fie identic.

6. **CARDURI TEMPORARE DE CONDUCĂTOR AUTO EMISE ÎN TEMEIUL ARTICOLULUI 26 ALINEATUL (4) DIN REGULAMENTUL (UE) NR. 165/2014**

6.1 **Informații generale despre cardurile temporare de conducător auto emise**

	În cursul primului an al perioadei de raportare	În cursul celui de-al doilea an al perioadei de raportare
Numărul total de carduri temporare de conducător auto emise		
Ponderea cardurilor temporare de conducător auto din totalul cardurilor de conducător auto emise în același an: $\left(\frac{\text{Numărul de carduri temporare de conducător auto emise}}{\text{Numărul total de carduri de conducător auto emise}} \right)$		

6.2 **Țări de reședință obișnuită ale conducătorilor auto cărora le-au fost emise carduri temporare de conducător auto**

	În cursul primului an al perioadei de raportare	În cursul celui de-al doilea an al perioadei de raportare
Țara de reședință obișnuită a conducătorilor auto aflată pe 1-ul loc ca număr de carduri temporare de conducător auto emise (și numărul de carduri emise)		
Țara de reședință obișnuită a conducătorilor auto aflată pe locul al 2-lea ca număr de carduri temporare de conducător auto emise (și numărul de carduri emise)		
Țara de reședință curentă a conducătorilor auto aflată pe locul al 3-lea ca număr de carduri temporare de conducător auto emise (și numărul de carduri emise)		
[oricâte rânduri sunt necesare] Țara de reședință obișnuită a conducătorilor auto aflată pe locul al X-lea ca număr de carduri temporare de conducător auto emise (și numărul de carduri emise)		

6.3 **Impacturi potențiale ale emiterii cardurilor temporare de conducător auto asupra pieței forței de muncă**

- Condiții specifice prevăzute de legislația națională pentru eliberarea unui card temporar de conducător auto, în plus față de cele specificate la articolul 26 alineatul (4) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014: ...
- Legislația națională permite emiterea unui card temporar de conducător auto aceluiași conducător auto de mai multe ori? (Da/Nu)
- A observat statul dumneavoastră membru vreun impact asupra pieței naționale a forței de muncă rezultat în urma emiterii unor astfel de carduri temporare de conducător auto?

7. **CONTROALE DECLANȘATE DE CLASIFICAREA ÎNTREPRINDERII ÎN FUNCȚIE DE GRADUL DE RISC ÎN SISTEMUL DE CLASIFICARE ÎN FUNCȚIE DE GRADUL DE RISC (RRS) ⁽³⁾**

(Articolul 9 din Directiva 2006/22/CE)

Numărul de controale selective declanșate de RRS, efectuate în trafic	
Numărul de controale selective declanșate de RRS, efectuate la sedii	
Totalul numărului de controale bazate pe RRS	

8. **CONTROALE CURATE ⁽⁴⁾**

Numărul de controale curate în trafic	
Numărul de controale curate la sedii	
Total număr de controale curate	

9. **CAPACITATEA NAȚIONALĂ DE CONTROL**

(a) Numărul agenților de control implicați în controale în trafic și la sediile întreprinderilor:	
(b) Numărul agenților de control formați pentru a analiza datele provenite de la tahografele inteligente	
(c) Numărul unităților de echipamente furnizate agenților de control pentru a descărca, citi și analiza datele provenite de la tahografele inteligente.	
(d) Numărul de echipamente de detectare timpurie la distanță furnizate agenților de control pentru a permite comunicarea datelor și pentru a facilita efectuarea de controale selective în trafic ⁽⁵⁾	

10. **INIȚIATIVE NAȚIONALE ȘI INTERNAȚIONALE**

10.1. **La nivel național**

- (a) De reglementare [inclusiv utilizarea excepțiilor prevăzute la articolul 13 alineatul (1) și alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006]
- (b) Administrative
- (c) Altele [inclusiv utilizarea excepțiilor prevăzute la articolul 14 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006]

⁽³⁾ Conform articolului 9 din Directiva 2006/22/CE, statele membre introduc un sistem de clasificare a întreprinderilor în funcție de gradul de risc, bazat pe numărul și gravitatea relativă a oricăror încălcări ale Regulamentului (CE) nr. 561/2006 sau ale Regulamentului (UE) nr. 165/2014 sau ale dispozițiilor naționale de transpunere a Directivei 2002/15/CE comise de o întreprindere.

⁽⁴⁾ Controale unde nu au fost detectate încălcări.

⁽⁵⁾ În conformitate cu articolul 9 alineatul (2) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014, până în august 2024, statele membre își dotează autoritățile de control cu echipamentele de detectare timpurie la distanță necesare pentru a permite comunicarea datelor și pentru a facilita efectuarea de controale selective în trafic.

10.2. **La nivel internațional**

	În cursul primului an al perioadei de raportare	În cursul celui de-al doilea an al perioadei de raportare
Date ale controalelor concertate, țările care colaborează și subiecții controalelor		

11. **SANȚIUNI**

[Articolul 19 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006]

(8.1) *Limite în anul de referință*(8.2) *Modificări ale sancțiunilor în cursul perioadei de referință*

- (a) *Data și natura celor mai recente modificări (pe baza anului de referință)*
- (b) *Trimiteri administrative sau juridice*

12. **CONCLUZII ȘI COMENTARI, INCLUSIV EVENTUALELE EVOLUȚII ÎN DOMENIILE RESPECTIVE**

Motive ale modificărilor semnificative; indicați motivul, dacă există modificări notabile ale numerelor categoriilor.

13. **RAPORT PRIVIND PUNEREA ÎN APLICARE A DIRECTIVEI 2002/15/CE**

- (a) Modul în care a fost elaborat raportul și care au fost părțile interesate consultate;
- (b) Monitorizarea punerii în aplicare":

<i>Organisme responsabile cu monitorizarea conformării la norme</i>	
<i>Metode utilizate pentru monitorizare</i>	
<i>Probleme întâlnite și soluții aplicate</i>	
<i>Dacă este disponibil, numărul de controale efectuate:</i>	
<ul style="list-style-type: none"> a) în trafic b) la sediu <i>făcând distincție între transportul de pasageri și cel de mărfuri</i>	

- (c) Interpretarea judiciară:

<i>Hotărâri judecătorești la nivel național care interpretează sau aplică directiva cu privire la orice aspect semnificativ</i>	
<i>Principalele aspecte juridice legate de chestiunea respectivă</i>	

14. PERSOANA RESPONSABILĂ CU REDACTAREA PREZENTULUI RAPORT

Nume:

Funcție:

Organizație:

Adresa administrativă:

Tel./fax:

E-mail:

Data:
