

Переклад затверджений

Генеральний директор
Урядового офісу координації європейської та
євроатлантичної інтеграції
Секретаріату Кабінету Міністрів України
(найменування посади)



(підпис)

Н. В. Форсюк
(ініціали та прізвище)

23 вересня 2021 р.

2006L0022 — UA — 01.01.2017 — 002.001

Цей текст слугує суто засобом документування і не має юридичної сили. Установи Союзу не несуть жодної відповідальності за його зміст. Автентичні версії відповідних актів, включно з їхніми преамбулами, опубліковані в Офіційному віснику Європейського Союзу і доступні на EUR-Lex. Зазначені офіційні тексти безпосередньо доступні за покликаннями, вставленими в цей документ

► В ДИРЕКТИВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ 2006/22/ЄС

від 15 березня 2006 року

про мінімальні умови імплементації регламентів Ради (ЄЕС) № 3820/85 та (ЄЕС) № 3821/85 стосовно соціального законодавства щодо дорожньо-транспортної діяльності та скасування Директиви Ради 88/599/ЄЕС

(Текст стосується СЕП)

(ОБ L 102 11.04.2006, с. 35)

Зі змінами, внесеними:

		Офіційний вісник		
		№	сторінка	дата
► M1	ДИРЕКТИВОЮ КОМІСІЇ 2009/4/ЄС Текст стосується СЕП від 23 січня 2009 року	L 21	39	24.01.2009
M2	ДИРЕКТИВОЮ КОМІСІЇ 2009/5/ЄС Текст стосується СЕП від 30 січня 2009 року	L 29	45	31.01.2009
► M3	РЕГЛАМЕНТОМ КОМІСІЇ (ЄС) 2016/403 від 18 березня 2016 року	L 74	8	19.03.2016

Із виправленнями, внесеними:

C1 Виправленням, ОБ L 256, 29.09.2009, с. 38 (2009/5/ЄС)

▼ В

ДИРЕКТИВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ 2006/22/ЄС

Цей текст слугує суто засобом документування і не має юридичної сили. Установи Союзу не несуть жодної відповідальності за його зміст. Автентичні версії відповідних актів, включно з їхніми преамбулами, опубліковані в Офіційному віснику Європейського Союзу і доступні на EUR-Lex. Зазначені офіційні тексти безпосередньо доступні за покликаннями, вставленими в цей документ

► **В ДИРЕКТИВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ 2006/22/ЄС**

від 15 березня 2006 року

про мінімальні умови імплементації регламентів Ради (ЄЕС) № 3820/85 та (ЄЕС) № 3821/85 стосовно соціального законодавства щодо дорожньо-транспортної діяльності та скасування Директиви Ради 88/599/ЄЕС

(Текст стосується ЄЄП)

(ОБ L 102 11.04.2006, с. 35)

Зі змінами, внесеними:

		Офіційний вісник		
		№	сторінка	дата
► M1	ДИРЕКТИВОЮ КОМІСІЇ 2009/4/ЄС Текст стосується ЄЄП від 23 січня 2009 року	L 21	39	24.01.2009
M2	ДИРЕКТИВОЮ КОМІСІЇ 2009/5/ЄС Текст стосується ЄЄП від 30 січня 2009 року	L 29	45	31.01.2009
► M3	РЕГЛАМЕНТОМ КОМІСІЇ (ЄС) 2016/403 від 18 березня 2016 року	L 74	8	19.03.2016

Із виправленнями, внесеними:

C1 Виправленням, ОБ L 256, 29.09.2009, с. 38 (2009/5/ЄС)

▼ **В**

ДИРЕКТИВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ 2006/22/ЄС

від 15 березня 2006 року

про мінімальні умови імплементації регламентів Ради (ЄЕС) № 3820/85 та (ЄЕС) № 3821/85 стосовно соціального законодавства щодо дорожньо-транспортної діяльності та скасування Директиви Ради 88/599/ЄЕС

(Текст стосується ЄЄП)

Стаття 1

Предмет

Ця Директива визначає мінімальні умови імплементації регламентів (ЄЕС) № 3820/85 та (ЄЕС) № 3821/85.

Стаття 2

Системи перевірки

1. Держави-члени повинні організувати системи належної та регулярної перевірки коректності та послідовності імплементації, згаданої в статті 1, як на дорозі, так і на підприємствах усіх категорій перевезень.

Така перевірка повинна щороку охоплювати широкий та репрезентативний поперечний переріз мобільних працівників, водіїв, підприємств та транспортних засобів усіх категорій перевезень, на які поширюється сфера застосування регламентів (ЄЕС) № 3820/85 та (ЄЕС) № 3821/85.

Держави-члени повинні забезпечити застосування на їхніх територіях узгодженої національної стратегії правозастосування. З цією метою держави-члени можуть призначити орган для координування заходів, вжитих відповідно до статей 4 та 6; про таке призначення необхідно поінформувати Комісію та інші держави-члени.

2. Не пізніше ніж 01 травня 2007 року держави-члени повинні передати посадовим особам, уповноваженим проводити інспектування, відповідні правові повноваження для коректного надання їм можливості виконувати обов'язки з інспектування відповідно до вимог, встановлених цією Директивою, якщо такі повноваження ще не були передані.

3. Кожна держава-член повинна організувати перевірку таким чином, щоб від 01 травня 2006 року перевірка охоплювала 1% робочих днів водіїв транспортних засобів, на які поширюється сфера застосування регламентів (ЄЕС) № 3820/85 та (ЄЕС) № 3821/85. Цю частку буде збільшено щонайменше до 2% від 01 січня 2008 року та щонайменше до 3% від 01 січня 2010 року.

Від 01 січня 2012 року Комісія може збільшити таку мінімальну частку до 4% відповідно до процедури, зазначеної в статті 12(2), за умови, якщо статистичні дані, зібрані відповідно до статті 3, продемонструють, що в середньому понад 90% усіх перевірених транспортних засобів обладнані цифровими тахографами. Під час ухвалення зазначеного рішення Комісія повинна також брати до уваги ефективність наявних інструментів правозастосування, зокрема наявність даних цифрових тахографів на підприємствах.

Перевірка на дорозі повинна охоплювати не менше ніж 15% від загальної кількості робочих днів, а перевірка на підприємствах — не менше ніж 30%. Від 01 січня 2008 року перевірка на дорозі повинна охоплювати не менше ніж 30% від загальної кількості робочих днів, а перевірка на підприємствах — не менше ніж 50%.

4. Інформація, яку надають Комісії відповідно до статті 16(2) Регламенту (ЄЕС) № 3820/85, повинна охоплювати кількість водіїв, перевірених на дорозі, кількість перевірок, проведених на підприємствах, кількість перевірених робочих днів та кількість і тип задокументованих порушень, а також записи щодо перевезення пасажирів або вантажів.

Стаття 3

Статистичні дані

Держави-члени повинні забезпечувати розподіл статистичних даних, зібраних у ході перевірки, організованої відповідно до статті 2(1) та (3), на такі категорії:

- (a) для перевірки на дорозі:
 - (i) тип дороги (автомагістраль, автомобільна дорога державного або місцевого значення) та країна реєстрації проінспектованого транспортного засобу, задля уникнення дискримінації;
 - (ii) тип тахографа: аналоговий чи цифровий;
- (b) для перевірки на підприємствах:
 - (i) тип транспортної діяльності: міжнародні або внутрішні перевезення, пасажирські чи вантажні, власним коштом чи за наймом або на комерційній основі;
 - (ii) розмір автопарку компанії;
 - (iii) тип тахографа: аналоговий чи цифровий.

Кожні два роки такі статистичні дані необхідно подавати Комісії та публікувати у вигляді звіту.

Компетентні органи в державах-членах повинні вести облік даних, зібраних за попередній рік.

Підприємства, відповідальні за водіїв, повинні зберігати упродовж одного року документи, записи результатів та інші відповідні дані, передані їм правозастосовчими органами стосовно перевірки самих підприємств,

проведених на їхній території, та водіїв підприємств, проведених на дорозі.

Будь-яку подальшу обов'язкову класифікацію означень категорій, згаданих у пунктах (а) та (б), встановлює Комісія відповідно до процедури, зазначеної в статті 12(2).

Стаття 4

Перевірка на дорозі

1. Перевірку на дорозі необхідно організувати у будь-який час у різних місцях; така перевірка повинна охоплювати достатньо велику частину дорожньої мережі задля ускладнення уникнення пунктів перевірки.
2. Держави-члени повинні забезпечувати:
 - (а) достатню кількість пунктів перевірки на наявних та запланованих дорогах або поблизу них та можливість, у разі необхідності, використовувати як пункти перевірки об'єкти дорожнього сервісу та інші безпечні місця поряд із автомагістралями;
 - (б) проведення перевірки за системою випадкової ротації із дотриманням належного географічного балансу.
3. Перелік пунктів, за якими проводиться перевірка на дорозі, визначено в частині А додатка І. Перевірка може зосереджуватися на окремому пункті, якщо цього вимагає ситуація.
4. Без обмеження статті 9(2), перевірку на дорозі необхідно проводити у недискримінаційний спосіб. Зокрема, посадові особи правозастосовчих органів не повинні припускатися дискримінації на жодній із наведених нижче підстав:
 - (а) країна реєстрації транспортного засобу;
 - (б) країна проживання водія;
 - (с) країна осідку підприємства;
 - (d) пункт відправлення та пункт призначення;
 - (e) тип тахографа: аналоговий або цифровий.
5. Посадовим особам правозастосовчих органів необхідно надати:
 - (а) перелік ключових пунктів, за якими проводиться перевірка, визначений у частині А додатка І;
 - (б) стандартне обладнання для проведення перевірки, визначене у додатку ІІ.
6. Якщо результати проведеної у державі-члені перевірки на дорозі транспортного засобу, зареєстрованого в іншій державі-члені, дають підстави вважати, що було вчинено порушення, які неможливо виявити в ході такої перевірки через відсутність необхідних даних, компетентні органи відповідних держав-членів повинні надавати одне одному допомогу для з'ясування ситуації.

Стаття 5

Узгоджена перевірка

Держави-члени повинні щонайменше шість разів на рік проводити узгоджену перевірку на дорозі водіїв та транспортних засобів, на які поширюється сфера застосування регламентів (ЄЕС) № 3820/85 та (ЄЕС) № 3821/85. Таку перевірку одночасно проводять правозастосовчі органи двох або більше держав-членів, кожна з яких діє на власній території.

Стаття 6

Перевірка на підприємствах

1. Перевірку на підприємстві необхідно планувати з урахуванням набутого досвіду стосовно різних типів перевезень та підприємств. Також її необхідно проводити у разі фіксації серйозних порушень регламентів (ЄЕС) № 3820/85 або (ЄЕС) № 3821/85 під час перевірки на дорозі.
2. Перевірка на підприємстві повинна охоплювати пункти, перелік яких подано в частинах А і В додатка І.

3. Посадовим особам правозастосовчих органів необхідно надати:

- (a) перелік основних пунктів, за якими проводиться перевірка, визначений у частинах А і В додатка I;
- (b) стандартне обладнання для проведення перевірки, визначене у додатку II.

4. Посадові особи правозастосовчих органів у державі-члені повинні в ході перевірки враховувати будь-яку інформацію, надану призначеним органом зв'язку іншої держави-члена, як зазначено в статті 7(1), стосовно діяльності відповідного підприємства в зазначеній іншій державі-члені.

5. Для цілей параграфів 1–4, перевірка, проведена в компетентних органах на основі відповідних документів або даних, переданих підприємствами на вимогу зазначених органів, має такий самий статус, як і перевірка, проведена на підприємстві.

Стаття 7

Зв'язок у межах Співтовариства

1. Держави-члени повинні призначити орган для виконання таких завдань:

- (a) забезпечувати координацію з еквівалентними органами в інших державах-членах стосовно заходів, яких вживають відповідно до статті 5;
- (b) кожні два роки передавати Комісії статистичну звітність відповідно до статті 16(2) Регламенту (ЄЕС) № 3820/85;
- (c) нести первинну відповідальність за надання допомоги компетентним органам інших держав-членів відповідно до статті 4(6).

Такий орган повинен бути представлений у Комітеті, згаданому в статті 12(1).

2. Держави-члени повинні повідомляти Комісію про призначення такого органа, а Комісія повинна поінформувати про це інші держави-члени відповідно.

3. Необхідно активно сприяти обміну інформацією, досвідом та оперативними даними між державами-членами, передусім, але не винятково, через Комітет, згаданий у статті 12(1), та будь-який орган, який Комісія може призначити відповідно до процедури, зазначеної в статті 12(2).

Стаття 8

Обмін інформацією

1. Органи, про призначення яких повідомляють Комісію відповідно до статті 7(2), повинні обмінюватися між собою інформацією, яка підлягає оприлюдненню обома сторонами відповідно до статей 17(3) Регламенту (ЄЕС) № 3820/85 або статті 19(3) Регламенту (ЄЕС) № 3821/85:

- (a) щонайменше кожні шість місяців після набуття чинності цією Директивою;
- (b) в окремих випадках, на конкретну вимогу держави-члена.

2. Держави-члени повинні вживати заходів для запровадження системи електронного обміну інформацією. Відповідно до процедури, зазначеної в статті 12(2), Комісія повинна визначити спільну методологію для ефективного обміну інформацією.

Стаття 9

Системи оцінювання ризиків

1. Держави-члени повинні впровадити систему оцінювання ризиків для підприємств, яка ґрунтуватиметься на відносній кількості та серйозності будь-яких порушень регламентів (ЄЕС) № 3820/85 та (ЄЕС) № 3821/85, вчинених окремим підприємством. Комісія повинна підтримувати діалог між державами-членами для сприяння узгодженості між зазначеними системами оцінювання ризиків.

2. Підприємства із високою оцінкою ризику необхідно перевіряти ретельніше та частіше. Критерії та детальні правила впровадження такої системи повинні бути обговорені з Комітетом, згаданим у статті 12, з метою

впровадження системи обміну інформацією на основі найкращих практик.

3. Початковий перелік порушень регламентів (ЄЕС) № 3820/85 та (ЄЕС) № 3821/85 визначено в додатку III.

З метою надання настанов щодо визначення вагомості порушень регламентів (ЄЕС) № 3820/85 та (ЄЕС) № 3821/85, Комісія може, у відповідних випадках, відповідно до процедури, зазначеної в статті 12(2), адаптувати додаток III задля запровадження настанов щодо спільного діапазону порушень, розділених на категорії відповідно до їх ступеня серйозності.

До категорії надзвичайно серйозних порушень повинні входити ті порушення, у випадку яких недотримання відповідних положень регламентів (ЄЕС) № 3820/85 та (ЄЕС) № 3821/85 створюють серйозний ризик смерті або тяжких тілесних ушкоджень.

Стаття 10

Звіт

До 01 травня 2009 року Комісія повинна подати Європейському Парламенту і Раді звіт із аналізом санкцій за серйозні порушення, передбачених законодавством держав-членів.

Стаття 11

Найкращі практики

1. Відповідно до процедури, зазначеної в статті 12(2), Комісія повинна запровадити настанови щодо найкращих практик правозастосування.

Такі настанови необхідно публікувати кожні два роки у звіті Комісії.

2. Держави-члени повинні запровадити програми спільних навчань щодо найкращих практик, які необхідно проводити щонайменше один раз на рік, а також повинні сприяти обміну, щонайменше один раз на рік, персоналу їхніх відповідних органів зв'язку у межах Співтовариства із персоналом таких органів в інших державах-членах.

3. Комісія повинна створити електронну та доступну для друку анкету відповідно до процедури, зазначеної в статті 12(2), для її подальшого використання у випадках, коли водій був відсутній на роботі через захворювання або перебував у щорічній відпустці, або коли такий водій керував іншим транспортним засобом, на який не поширюється сфера застосування Регламенту (ЄЕС) № 3820/85, під час періоду, зазначеного у першому абзаці першого підпараграфу статті 15(7) Регламенту (ЄЕС) № 3821/85.

4. Держави-члени повинні забезпечувати належну підготовку посадових осіб правозастосовчих органів для виконання їх завдань.

Стаття 12

Процедура комітету

1. Комісії повинен надавати допомогу Комітет, створений згідно зі статтею 18(1) Регламенту (ЄЕС) № 3821/85.

2. У випадку покликання на цей параграф необхідно застосовувати статті 5 і 7 Рішення 1999/468/ЄС, беручи до уваги положення статті 8 зазначеного Рішення.

Період, встановлений у статті 5(6) Рішення 1999/468/ЄС, повинен становити три місяці.

3. Комітет повинен ухвалити власний внутрішній регламент.

Стаття 13

Імплементційні інструменти

На запит держави-члена або за власною ініціативою Комісія повинна, згідно з процедурою, зазначеною в статті 12(2), ухвалювати імплементційні інструменти, зокрема задля досягнення однієї з наведених нижче цілей:

(а) сприяння спільному підходу до імплементції цієї Директиви;

- (b) заохочення узгодженості підходів серед правозастосовчих органів та гармонізованого тлумачення Регламенту (ЄЕС) № 3820/85 правозастосовчими органами;
- (c) сприяння діалогу між транспортним сектором та правозастосовчими органами.

Стаття 14

Переговори з третіми країнами

Після набуття чинності цією директивою, Співтовариство повинне розпочати переговори з відповідними третіми країнами щодо застосування правил, еквівалентних до встановлених цією Директивою.

До завершення таких переговорів, держави-члени повинні включати дані щодо здійсненої перевірки транспортних засобів із третіх країн у своїй звітності Комісії, як визначено у статті 16(2) Регламенту (ЄЕС) № 3820/85.

Стаття 15

Оновлення додатків

Зміни до додатків, необхідні для їх адаптації до змін найкращих практик, ухвалюють згідно з процедурою, зазначеною у статті 12 (2).

Стаття 16

Транспозиція

1. Держави-члени повинні ввести в дію закони, підзаконні нормативно-правові акти та адміністративні положення, необхідні для дотримання вимог цієї Директиви, до 01 квітня 2007 року. Вони повинні негайно надіслати Комісії текст таких положень та кореляційну таблицю між такими положеннями та цією Директивою.

Якщо держави-члени ухвалюють такі інструменти, вони повинні містити покликання на цю Директиву або супроводжуватися таким покликанням у разі їх офіційної публікації. Методи здійснення такого покликання визначають держави-члени.

2. Держави-члени повинні передавати Комісії тексти основних положень національного права, які вони ухвалюють у межах сфери застосування цієї Директиви.

Стаття 17

Скасування

1. Директиву 88/599/ЄС скасовано.

2. Покликання на скасовану Директиву слід тлумачити як покликання на цю Директиву.

Стаття 18

Набуття чинності

Ця Директива набуває чинності на 20-й день після її публікації в *Офіційному віснику Європейського Союзу*.

Стаття 19

Адресати

Цю Директиву адресовано державам-членам.

ЧАСТИНА А

ПЕРЕВІРКА НА ДОРОЗІ

Перевірка на дорозі повинна загалом охоплювати такі пункти:

- (1) час керування транспортним засобом на день та на тиждень, перерви на щоденні та щотижневі періоди відпочинку; також тахокарти за попередній день, які необхідно перевозити на транспортному засобі відповідно до статті 15(7) Регламенту (ЄЕС) № 3821/85, та/або дані за той самий період, зазначені у картці водія та/або збережені в пам'яті реєструвального обладнання відповідно до додатка II до цієї Директиви та/або на роздруківках;
- (2) у межах періоду, зазначеного у статті 15(7) Регламенту (ЄЕС) № 3821/85, будь-які випадки перевищення дозволеної швидкості транспортного засобу, які необхідно розуміти як будь-які періоди тривалістю понад одну хвилину, упродовж яких швидкість транспортного засобу перевищує 90 км/год для транспортних засобів категорії N₃ або 105 км/год для транспортних засобів категорії M₃ (визначення категорій N₃ та M₃ надано в частині А додатка II Директиви Ради 70/156/ЄЕС від 06 лютого 1970 року про наближення законодавств держав-членів стосовно схвалення типу моторних транспортних засобів та причепів до них ⁽¹⁾);
- (3) у відповідних випадках, короточасні швидкості, розвинуті транспортним засобом та зафіксовані реєструвальним обладнанням не більше, ніж за попередні 24 години використання транспортного засобу;
- (4) коректність функціонування реєструвального обладнання (визначення неналежного використання обладнання та/або картки водія та/або тахокарти) або, залежно від випадку, наявності документів, зазначених у статті 14(5) Регламенту (ЄЕС) № 3820/85;

▼ M1

- (5) у відповідних випадках, та з урахуванням міркувань безпеки, верифікація реєструвального обладнання, встановленого на транспортних засобах, з метою виявлення встановлення та/або використання будь-якого пристрою чи пристроїв для знищення, приховування, маніпулювання або змінення будь-яких даних, втручання в будь-яку частину електронного обміну даними між складовими частинами реєструвального обладнання, або приховування чи змінення даних у такий спосіб до кодування.

▼ В

ЧАСТИНА В

ПЕРЕВІРКА НА ПІДПРИЄМСТВАХ

На додаток до пунктів, визначених у частині А, перевірка на підприємствах повинна охоплювати такі пункти:

- (1) щотижневий період відпочинку та час керування транспортним засобом між такими періодами;
- (2) дотримання обмежень часу керування транспортним засобом на два тижні;
- (3) дані та роздруківки з тахокарт, бортового блоку та картки водія.

У відповідних випадках держави-члени можуть перевіряти спільну відповідальність інших ініціаторів або учасників транспортного ланцюга, таких як вантажовідправники, експедитори або підрядники, у разі виявлення порушення, зокрема верифікувати відповідність договорів про надання транспортних послуг регламентам (ЄЕС) № 3820/85 та (ЄЕС) № 3821/85.

ДОДАТОК II

Стандартне обладнання, яке повинне бути в наявності у працівників правозастосовчих органів

Держави-члени повинні забезпечувати наявність у працівників правозастосовчих органів, які виконують обов'язки, визначені в додатку I:

(1) обладнання для завантажування даних із бортового блоку та картки водія цифрового тахографа, зчитування даних, а також аналізу даних та/або передавання зібраних даних до центральної бази даних для аналізу;

(2) обладнання для перевірки тахокарт;

▼ M1

(3) спеціальне аналітичне обладнання із належним програмним забезпеченням для верифікації та підтвердження електронного підпису, закріпленого за даними, а також спеціальне аналітичне обладнання для створення детального профілю швидкості транспортних засобів до інспектування їхнього реєстрального обладнання.

▼ M3

ДОДАТОК III

1. Групи порушень Регламенту (ЄС) № 561/2006

№	ПРАВОВА ОСНОВА	ТИП ПОРУШЕННЯ	РІВЕНЬ СЕРЬОЗНОСТІ ПОРУШЕННЯ (4)			
			НСП	ДСП	СПНП	
A Члени екіпажу						
A1	Стаття 5.1	Недотримання мінімального віку для провідників			X	
B Періоди керування транспортним засобом						
B1	Стаття 6.1	Перевищення часу керування транспортним засобом на день у 9 год, якщо продовжувати цей період до 10 год не дозволено	9 год < ... < 10 год			X
B2			10 год ≤ ... < 11 год			X
B3			11 год ≤ ...	X		
B4			Перевищення часу керування транспортним засобом на день у 9 год на 50% або більше без перерви або без відпочинку упродовж щонайменше 4,5 годин	13 год 30 хв ≤ ... без перерви/відпочинку	X	
B5	Стаття 6.1	Перевищення продовженого часу керування транспортним засобом на день у 10 год, якщо продовження дозволено	10 год < ... < 11 год			X
B6			11 год ≤ ... < 12 год			X
B7			12 год ≤ ...	X		
B8	Стаття 6.1	Перевищення часу керування транспортним засобом на день у 10 год на 50% або більше без перерви або без відпочинку упродовж щонайменше 4,5 годин	15 год ≤ ... без перерви/відпочинку	X		
B9	Стаття 6.2	Перевищення тривалості керування	56 год < ...			X

		транспортним засобом на тиждень	< 60 год				
B10			60 год ≤ ... < 65 год			X	
B11			65 год ≤ ... < 70 год	X			
B12		Перевищення тривалості керування транспортним засобом на тиждень на 25% і більше	70 год ≤ ...	X			
B13	Стаття 6.3	Перевищення максимального загального часу керування транспортним засобом упродовж двох тижнів поспіль	90 год < ... < 100 год				X
B14			100 год ≤ ... < 105 год			X	
B15			105 год ≤ ... < 112 год 30 хв	X			
B16		Перевищення максимального загального часу керування транспортним засобом упродовж двох тижнів поспіль на 25% і більше	112 год 30 хв ≤ ...	X			
C Перерви							
C1	Стаття 7	Перевищення часу безперервного керування транспортним засобом у 4,5 год	4 год 30 хв < ... < 5 год				X
C2			5 год ≤ ... < 6 год			X	
C3			6 год ≤ ...	X			
D Періоди відпочинку							
D1	Стаття 8.2	Недостатній щоденний період відпочинку тривалістю менш ніж 11 год, якщо скорочувати щоденний період відпочинку не дозволено	10 год ≤ ... < 11 год				X
D2			8 год 30 хв ≤ ... < 10 год			X	
D3			... < 8 год 30 хв	X			
D4		Недостатній щоденний період відпочинку тривалістю менш ніж 9 год, якщо дозволено скорочувати щоденний період відпочинку	8 год ≤ ... < 9 год				X
D5			7 год ≤ ... < 8 год			X	
D6			... < 7 год	X			
D7		Недостатній розділений щоденний період відпочинку тривалістю менш ніж 3 год + 9 год	3 год + [8 год ≤ ... < 9 год]				X
D8			3 год + [7 год ≤ ... < 8 год]			X	
D9			3 год + [... < 7 год]	X			
D10	Стаття 8.5	Недостатній щоденний період відпочинку	8 год ≤ ...				X

		тривалістю менш ніж 9 год для керування транспортним засобом в екіпажі	< 9 год				
D11			7 год ≤ ... < 8 год			X	
D12			... < 7 год	X			
D13	Стаття 8.6	Недостатній скорочений щотижневий період відпочинку тривалістю менш ніж 24 год	22 год ≤ ... < 24 год				X
D14			20 год ≤ ... < 22 год			X	
D15			... < 20 год	X			
D16		Недостатній щотижневий період відпочинку тривалістю менш ніж 45 год, якщо скорочення щотижневого періоду відпочинку не дозволено	42 год ≤ ... < 45 год				X
D17			36 год ≤ ... < 42 год			X	
D18			... < 36 год	X			
D19	Стаття 8.6	Перевищення 6 періодів у 24 години поспіль після попереднього щотижневого періоду відпочинку	... < 3 год				X
D20			3 год ≤ ... < 12 год			X	
D21			12 год ≤ ...	X			
E	Відступи від правила 12 днів						
E1	Стаття 8.6a.	Перевищення 12 періодів у 24 години поспіль після попереднього звичайного щотижневого періоду відпочинку	... < 3 год				X
E2			3 год ≤ ... < 12 год			X	
E3			12 год ≤ ...	X			
E4	Стаття 8.6a. (b)(ii)	Використання щотижневого періоду відпочинку після 12 періодів у 24 години поспіль	65 год < ... < 67 год			X	
E5			... ≤ 65 год	X			
E6	Стаття 8.6a. (d)	Керування транспортним засобом між 22:00 та 6:00 упродовж більш ніж 3-х годин до перерви, якщо транспортним засобом не керує екіпаж	3 год < ... < 4,5 год			X	
E7			4,5 год ≤ ...	X			
F	Організація праці						
F1	Стаття 10.1	Існування зв'язку між заробітною платою та пройденою відстанню чи кількістю перевезених вантажів			X		
F2	Стаття 10.2	Відсутність організації праці водія або неналежна її організація, відсутність наданих водію вказівок, у межах яких він може дотримуватися закону, або неналежні вказівки			X		
<p>(d) НСП — надзвичайно серйозне порушення/ДСП — дуже серйозне порушення/СП — серйозне порушення/НП — незначне порушення.</p>							

2. Групи порушень Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 165/2014 (2)(Тахограф)

№	ПРАВОВА ОСНОВА	ТИП ПОРУШЕННЯ	РІВЕНЬ СЕРЙОЗНОСТІ ПОРУШЕННЯ			
			Н	СП	СП	НН
G Встановлення тахографа						
G1	Стаття 3.1 та стаття 22.2	Невстановлення та невикористання тахографа затвердженого типу (наприклад: встановлення тахографа механіками, майстернями та виробниками транспортних засобів, не затвердженими компетентними органами держав-членів, використання тахографа без необхідних пломб, які ставить чи знімає затверджений механік, майстерня чи виробник транспортних засобів, або використання тахографа без установчої таблички)	X			
Н Використання тахографа, картки водія або тахокарти						
H1	Стаття 23.1	Використання тахографа, неперевіреного затвердженою майстернею	X			
H2	Стаття 27	Перебування у власності водія та/або використання ним більш ніж однієї картки водія	X			
H3		Керування транспортним засобом із підробленою карткою водія (розглядають як керування транспортним засобом без картки водія)	X			
H4		Керування транспортним засобом із карткою водія, власником якої водій не є (розглядають як керування транспортним засобом без картки водія)	X			
H5		Керування транспортним засобом із карткою водія, отриманою на підставі неправдивих заяв та/або підроблених документів (розглядають як керування транспортним засобом без картки водія)	X			
H6	Стаття 32.1	Тахограф функціонує некоректно (наприклад: тахограф не перевірено, не відкалібровано й не опломбовано належним чином)	X			
H7	Стаття 32.1 та стаття 33.1	Тахограф використовують неналежним чином (наприклад: зумисне, добровільне або примусове неналежне використання, ненадання вказівок щодо коректного використання тощо)	X			
H8	Стаття 32.3	Використання незаконних пристроїв, здатних змінювати записи тахографа	X			
H9		Підроблення, приховування, блокування або знищення даних, записаних на тахокарті або збережених на тахографі чи картці водія та завантажених із них	X			
H10	Стаття 33.2	Незберігання підприємством тахокарт, роздруківок та завантажених даних	X			
H11		Недоступність записаних та збережених даних за період тривалістю щонайменше в один рік	X			
H12	Стаття 34.1	Некоректне використання тахокарт/карток водія	X			
H13		Несанкціоноване вилучення тахокарт або карток водія, яке	X			

		має вплив на запис відповідних даних			
H14		Втрата даних внаслідок використання тахокарти або картки водія після закінчення їх терміну дії	X		
H15	Стаття 34.2	Використання брудних або пошкоджених тахокарт або карток водія, дані з яких неможливо зчитати	X		
H16	Стаття 34.3	Невикористання введення даних вручну у випадках, коли це необхідно	X		
H17	Стаття 34.4	Використання тахокарти чи картки водія у невідповідному слоті (керування транспортним засобом в екіпажі)		X	
H18	Стаття 34.5	Некоректне використання механізму перемикачів	X		
I Надання інформації					
I1	Стаття 36	Відмова від проходження перевірки	X		
I2	Стаття 36	Неспроможність надати записи за поточний день та попередніх 28 днів	X		
I3		Неспроможність надати записи картки водія, якщо водій власник такої картки	X		
I4	Стаття 36	Неспроможність надати записи, здійснені вручну, та роздруківки, зроблені впродовж поточного дня та за попередні 28 днів	X		
I5	Стаття 36	Неспроможність надати картку водія, якщо водій власник такої картки	X		
J Несправності					
J1	Стаття 37.1 та стаття 22.1	Тахограф не відремонтований затвердженим механіком або майстернею	X		
J2	Стаття 37.2	Водій не зазначає усієї необхідної інформації за нефіксовані періоди часу, коли тахограф не функціонує або функціонує з несправностями	X		

(¹) ОВ L 42, 23.02.1970, с. 1. Директива з останніми змінами, внесеними Директивою Комісії 2006/28/ЄС (ОВ L 65, 07.03.2006, с. 27).

(²) Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 165/2014 від 04 лютого 2014 року про тахографи на дорожньому транспорті, про скасування Регламенту Ради (ЄС) № 3821/85 про реєструвальне обладнання на дорожньому транспорті та внесення змін до Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 561/2006 про гармонізацію певного соціального законодавства стосовно дорожнього транспорту (ОВ L 60, 28.02.2014, с. 1).