

ДИРЕКТИВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ 2006/22/ЄС

від 15 березня 2006 року

про мінімальні вимоги до імплементації

Регламентів Ради (ЄЕС) № 3820/85 і (ЄЕС) № 3821/85

стосовно соціального законодавства у галузі автотранспортної діяльності, що припиняє дію Директиви Ради 88/599/ЄЕС

(Текст стосується ЄЕП)

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПАРЛАМЕНТ І РАДА
ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ,Беручи до уваги Договір про заснування
Європейського Співтовариства, і, зокрема, частину
його 1 статті 71,

Беручи до уваги пропозицію Комісії,

Беручи до уваги висновок Європейського
Економічно-соціального комітету ⁽¹⁾,

Після консультації з Комітетом регіонів,

Діючи відповідно до процедури, передбаченої
статтею 251 Договору ⁽²⁾, враховуючи спільний
текст, ухвалений Погоджувальним комітетом 8
грудня 2005 року,

Оскільки:

(1) Регламенти Ради (ЄЕС) № 3820/85 від 20 грудня 1985 року про гармонізацію певного соціального законодавства в деяких галузях, що стосуються дорожнього транспорту ⁽³⁾ і (ЄЕС) № 3821/85 від 20 грудня 1985 року про записуюче устаткування на автомобільному транспорті ⁽⁴⁾, а також Директива 2002/15/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 11 березня 2002 року про організацію робочого часу для осіб, що здійснюють мобільну автотранспортну діяльність ⁽⁵⁾ є важливими для створення спільного ринку в галузі послуг внутрішнього транспорту, безпеки на дорозі і умов праці.

⁽¹⁾ ОВ С 241, 28.9.2004, С. 65.

⁽²⁾ Висновок Європейського Парламенту від 20 квітня 2004 року (ОВ С 104 Е, 30.4.2004, С.385), Спільна позиція Ради від 9 грудня 2004 року (ОВ С 63 Е, 15.3.2005, С.1) і позиція Європейського Парламенту від 13 квітня 2005 року (ОВ С 33 Е, 9.2.2006, С.415). Законодавча резолюція Європейського Парламенту від 2 лютого 2006 року і Рішення Ради від 2 лютого 2006 року.

⁽³⁾ ОВ L 370, 31.12.1985, С.1. Регламент зі змінами, внесеними Директивою 2003/59/ЄС Європейського Парламенту і Ради (ОВ L 226, 10.9.2003, С. 4).

⁽⁴⁾ ОВ L 370, 31.12.1985, С. 8. Регламент з останніми змінами, внесеними Регламентом Комісії (ЄС) № 432/2004 (ОВ L 71, 10.3.2004, С. 3).

⁽⁵⁾ ОВ L 80, 23.3.2002, С. 35.

(2) У своїй Білій книзі “Європейська транспортна політика до 2010 року: час для рішень”, Комісія вказала потребу посилення перевірок та санкцій, зокрема, в галузі соціального законодавства, що стосується автотранспортної діяльності, з метою збільшення кількості перевірок, заохочення систематичного обміну інформацією між державами-членами, координації роботи служби технічного контролю і сприяння навчанню кадрів правоохоронних органів.

(3) Таким чином, необхідно забезпечити правильне застосування і гармонізовану інтерпретацію соціальних правил у сфері автотранспортної діяльності шляхом визначення мінімальних вимог для уніфікованих та ефективних перевірок державами-членами узгодженості з відповідними положеннями. Такі перевірки слугуватимуть для зменшення кількості порушень і запобігання ним. Крім того, потрібно впровадити механізм, що забезпечує більш ретельні і часті перевірки підприємств з високим показником небезпеки.

(4) Ризики, що виникають внаслідок втому водія, також повинні регулюватися шляхом впровадження Директиви 2002/15/ЄС.

(5) Заходи, передбачені в цій Директиві, не тільки повинні забезпечувати більший ступінь безпеки на дорозі, але й сприяти гармонізації умов праці у Співтоваристві і єдиному конкурентному середовищу.

(6) Заміна аналогових тахографів на цифрові тахографи значно сприятиме швидшій і ретельшій обробці більшого обсягу інформації і, таким чином, держави-члени зможуть збільшити кількість перевірок. Відсоток відпрацьованих робочих днів, що є об'єктом контролю водіїв транспортних засобів, які входять до сфери застосування соціального законодавства, повинен таким чином поступово збільшуватися щорічно до 4%.

(7) Щодо систем контролю, мета полягає в тому, щоб внутрішні системи розвивалися в напрямку європейської взаємодії і практичності.

(8) Необхідне стандартне обладнання та відповідні юридичні повноваження повинні бути надані усім правоохоронним органам, щоб надати їм змогу ефективно виконувати свої обов'язки.

(9) Держави-члени намагаються гарантувати, без шкоди належному виконанню поставлених в цій Директиві завдань, ефективно і швидко виконання перевірок транспортних засобів на дорозі з метою якнайшвидшого завершення перевірки і з найменшою затримкою для водія.

(10) В кожній державі-члені має бути окремий орган для зв'язку з іншими відповідними вповноваженими органами влади в межах Співтовариства. Цей орган також збирає відповідні статистичні дані. Держави-члени також застосовують узгоджену національну стратегію правозастосування на своїй території і можуть призначити орган для координації її імплементації.

(11) Надалі потрібно сприяти співробітництву між правоохоронними органами держав-членів шляхом здійснення узгоджених перевірок, спільних навчальних програм, електронного обміну інформацією і обміну даними та досвідом.

(12) Найкраща практика для здійснення операцій у галузі автомобільного транспорту, зокрема, для забезпечення гармонізованого до питання надання доказів щорічної відпустки водіїв або відпустки по хворобі, повинна отримувати підтримку і сприяння шляхом проведення форуму правоохоронних органів держав-членів.

(13) Заходи, необхідні для імплементації цієї Директиви, ухвалюються відповідно до Рішення Ради 1999/468/ЄС від 28 червня 1999 року, яким встановлюється порядок здійснення повноважень щодо імплементації, які покладено на Комісію ⁽¹⁾.

(14) Оскільки мета цієї Директиви, зокрема, полягає в чіткому визначенні спільних правил щодо мінімальних вимог для перевірки правильної і уніфікованої імплементації Регламентів (ЄС) № 3820/85 і (ЄС) № 3821/85 та Регламенту (ЄС) № 561/2006 від 15 березня 2006 року Європейського Парламенту і Ради про гармонізацію певного соціального законодавства в деяких галузях, що стосуються дорожнього транспорту, які вносять зміни до Регламентів Ради (ЄС) № 3821/85 і (ЄС) № 2135/98 і припиняють дію Регламенту Ради (ЄС) № 3820/85 ⁽²⁾, не може бути значною мірою досягнута державами-членами і може, з причини необхідності координації транснаціонального зв'язку, бути повністю реалізована на рівні Співтовариства, Співтовариство може вжити заходів відповідно до принципу субсидіарності, як зазначено в статті 5 Договору. Згідно з принципом пропорційності, як встановлено у зазначеній статті, ця Директива не виходить за межі того, що необхідно для досягнення цієї мети.

(15) Директива Ради 88/599/ЄС ⁽³⁾ про стандартні процедури перевірки для імплементації Регламентів (ЄС) № 3820/85 і (ЄС) № 3821/85, таким чином, припиняє свою дію,

УХВАЛИЛИ ЦЮ ДИРЕКТИВУ:

Стаття 1

Предмет

Ця Директива встановлює мінімальні умови для імплементації Регламентів (ЄС) № 3820/85 і (ЄС) № 3821/85.

Стаття 2

Системи контролю перевірки

1. Держави-члени організують систему належної і регулярної перевірки правильної і уніфікованої імплементації, як зазначено в статті 1, як на дорозі, так і на стоянках підприємств усіх транспортних категорій.

Ці перевірки також щорічно охоплюють значну частину мобільних працівників, водіїв, підприємств і транспортних засобів усіх категорій, які охоплює дія Регламентів (ЄС) №3820/85 і (ЄС) № 3821/85.

Держави-члени забезпечують застосування узгодженої національної стратегії правозастосування на своїй території. З цією метою, держави-члени можуть призначити орган для координації дій, що вживаються відповідно до статей 4 і 6, і у цьому випадку вони повідомляють Комісію та інших держав-членів.

2. Оскільки на даний момент ця норма поки що не діє, держави-члени не пізніше 1 травня 2007 року надають інспекторами правоохоронних органів відповідних законних повноважень для того, щоб сприяти правильному здійсненню їхніх інспекційних обов'язків, відповідно до вимог цієї Директиви.

3. Кожна держава-член організовує перевірки таким чином, щоб з 1 травня 2006 року 1% з робочих днів водіїв транспортних засобів, що належать до сфери, яка регулюється Регламентами (ЄС) № 3820/85 і (ЄС) № 3821/85, проходили перевірки. Цей відсоток буде збільшено принаймні до 2% з 1 січня 2008 року і до щонайменше 3% з 1 січня 2010 року.

⁽¹⁾ ОВ L 184, 17.7.1999, С. 23.

⁽²⁾ Дивитися ОВ L 102, 11.4.2006, С. 1.

⁽³⁾ ОВ L 325, 29.11.1988, С. 55. Директива зі змінами, внесеними Регламентом (ЄС) № 2135/98 (ОВ L 274, 9.10.1998, С. 1).

З 1 січня 2012 року цей мінімальний відсоток може бути збільшений Комісією до 4%, відповідно до процедури, зазначеної в частині 2 статті 12, за умови, що статистичні дані, зібрані згідно зі статтею 3, показують, що в середньому понад 90% усіх транспортних засобів, які пройшли перевірку, обладнані цифровим тахографом. Ухвалюючи таке рішення, Комісія також бере до уваги ефективність існуючих примусових заходів, зокрема, доступність даних на цифрових тахографах на стоянках підприємств.

Не менше, ніж у 15% від загальної кількості перевірених робочих днів, перевірки проходять на дорозі, і не менше, ніж у 30% від кількості перевірених робочих днів – на стоянках підприємств. З 1 січня 2008 року не менше, ніж у 30% від кількості перевірених робочих днів, перевірки проходять на дорозі, і не менше, ніж у 50% від кількості перевірених робочих днів - на стоянках підприємств.

4. Інформація, надана Комісії відповідно до частини 2 статті 16 Регламенту (ЄЕС) № 3820/85, повинна включати кількість водіїв, які пройшли перевірки на дорозі, число робочих днів, під час яких були здійснені перевірки, а також кількість і вид вчинених порушень, з доданням протоколом про те, чи здійснювалось перевезення пасажирів чи товарів

Стаття 3

Статистика

Держави-члени забезпечують поділ статистичних даних, зібраних під час перевірок, організованих відповідно до частин 1 і 3 статті 2, на наступні категорії:

- (а) для перевірок на дорозі:
 - (i) вид дороги, а саме: автомагістраль, автошлях державного значення чи дорога місцевого значення, і країна реєстрації транспортного засобу, з метою уникнення дискримінації;
 - (ii) вид тахографу: аналоговий чи цифровий;
- (б) для перевірки на стоянках:
 - (i) вид транспортного перевезення, а саме: міжнародне воно чи внутрішнє, з пасажирами чи багажем, за власний рахунок, на замовлення чи оплачений третьою особою;
 - (ii) число транспортних засобів компанії;
 - (iii) вид тахографу: аналоговий чи цифровий.

Ці статистичні дані раз на два роки надаються Комісії і публікуються у звіті.

Компетентні органи влади держав-членів записують і зберігають дані, зібрані за попередній рік.

Підприємства відповідальні за водіїв, зберігають протягом року документи, протоколи про висновки та іншу важливу інформацію, передану їм правоохоронними органами, про контроль їхніх водіїв на їх стоянках і/або на дорогах.

Будь-яка інша необхідна класифікація категорій, зазначених в пунктах (а) і (б), встановлюється Комісією відповідно до процедури, зазначеної в частині 2 статті 12.

Стаття 4

Перевірки на дорогах

1. Перевірки на дорогах повинні бути організовані в різних місцях і проводитися в будь-який час та охоплювати достатньо велику частину дороги, щоб перешкодити об'їзду пунктів перевірки.

2. Держави-члени гарантують, що:

(а) передбачено достатнє забезпечення пунктів перевірки на існуючих або запланованих дорогах чи біля них і що, у разі необхідності, сервісні станції та інші безпечні місця вздовж автомагістралей можуть діяти як пункти перевірки;

(б) перевірки проводяться за системою довільної ротації, зберігаючи відповідний географічний розподіл.

3. Пункти, які потрібно перевірити під час дорожніх перевірок, встановлені в частині А Додатку I. Перевірки можуть зосереджуватись на окремих пунктах, якщо цього вимагає ситуація.

4. Без шкоди частині 2 статті 9, перевірки на дорогах проводяться без дискримінації. Зокрема, правоохоронні органи не повинні дискримінувати за жодною з перелічених нижче підстав:

- (а) країна реєстрації транспортного засобу;
- (б) країна проживання водія;
- (в) країна, де засновано підприємство;
- (г) пункт відправлення і місце призначення поїздки;
- (е) вид тахографу: аналоговий чи цифровий.

5. Правоохоронні органи повинні мати:

- (а) перелік основних пунктів, які мають бути перевірені, як встановлено в частині А Додатку I;
- (б) стандартне обладнання для перевірки, як встановлено в Додатку II.

6. Якщо в одній державі-члені водій транспортного засобу, зареєстрованого в іншій державі-члені, проходить перевірку на дорозі, в результаті якої знайдено підстави для підозри в здійсненні порушень, які не можуть бути доведені внаслідок відсутності необхідної інформації, уповноважені органи влади зацікавлених держав-членів допомагають один одному в роз'ясненні ситуації.

Стаття 5

Спільні перевірки

Держави-члени щонайменше шість разів на рік здійснюють спільні перевірки на дорогах водіїв і транспортних засобів, які підпадають під дію Регламентів (ЄЕС) № 3820/85 і (ЄЕС) № 3821/85. Такі перевірки здійснюються одночасно правоохоронними органами двох або більше держав-членів, кожен з яких діятиме на своїй території.

Стаття 6

Перевірки на стоянках підприємств

1. Перевірки на стоянках повинні бути сплановані зважаючи на минулий досвід щодо різних видів транспорту і підприємств. Вони також повинні здійснюватися у тому випадку, якщо серйозні порушення Регламентів (ЄЕС) № 3820/85 і (ЄЕС) № 3821/85 були виявлені при проходженні перевірки на дорозі.

2. Перевірки на стоянках охоплюють пункти, перелічені в частинах А і В Додатку I.

3. Правоохоронні органи повинні мати:

- (а) перелік основних пунктів, які мають бути перевірені, як встановлено в частинах А і В Додатку I;
- (б) стандартне обладнання для перевірки, як встановлено в Додатку II.

4. Правоохоронні органи держави-члена під час здійснення перевірки беруть до уваги будь-яку інформацію, надану органом взаємодії іншої держави-члена, як зазначено в частині 1 статті 7, щодо діяльності зазначеного підприємства в цій іншій державі-члені.

5. Для цілей пунктів від 1 до 4, перевірки, що здійснюються на стоянках підприємств компетентних органів влади, на основі відповідних документів чи даних, наданих підприємствами на вимогу зазначених органів влади, мають той самий статус, що і перевірки, які виконуються на стоянках підприємств.

Стаття 7

Взаємодія в межах Співтовариства

1. Держави-члени призначають орган, який виконуватиме наступні завдання:

(а) забезпечувати координацію з подібними органами інших зацікавлених держав-членів, стосовно вжитих дій відповідно до статті 5;

(б) передавати Комісії статистичні звіти раз на два роки, згідно з частиною 2 статті 16 Регламенту (ЄЕС) № 3820/85;

(с) нести першочергову відповідальність за допомогу компетентним органам влади інших держав-членів відповідно до частини 6 статті 4.

Орган має бути представлений в Комітеті, зазначеному в частині 1 статті 12.

2. Держави-члени повідомляють Комісію про призначення цього органу, а Комісія відповідно сповіщає інші держави-члени.

3. Потрібно активно сприяти обміну інформацією, досвідом і даними між державами-членами, перш за все, але не виключно, через Комітет зазначений в частині 1 статті 12, і будь-який інший орган, який призначить Комісія згідно з процедурою, зазначеною в частині 2 статті 12.

Стаття 8

Обмін інформацією

1. Інформацією, доступною для обох сторін відповідно до частини 3 статті 17 Регламенту (ЄЕС) № 3820/85 або частини 3 статті 19 Регламенту (ЄЕС) № 3821/85, потрібно обмінюватися між призначеними органами, про які повідомлено Комісії відповідно до частини 2 статті 7:

(а) принаймні раз на шість місяців після набуття чинності цією Директивою;

(б) на особливу вимогу держави-члени в окремих випадках.

2. Держави-члени повинні працювати над встановленням електронних систем обміну інформацією. Відповідно до процедури, зазначеної в частині 2 статті 12, Комісія визначає загальну методологію для ефективного обміну інформацією.

*Стаття 9***Система класифікації ризику**

1. Держави-члени запроваджують систему класифікації ризику для підприємств, засновану на числі і ступені серйозності порушень Регламентів (ЄЕС) № 3820/85 або (ЄЕС) № 3821/85, які були вчинені окремим підприємством. Комісія підтримує діалог між державами-членами з метою забезпечення узгодженості між цими системами класифікації ризику.

2. Підприємства з високим ступенем ризику повинні перевірятися ретельніше і частіше. Критерії і детальні правила для імплементації такої системи обговорюються в Комітеті, зазначеному в статті 12, з метою встановлення системи обміну інформацією на основі найкращої практики.

3. Початковий перелік порушень Регламенту (ЄЕС) № 3820/85 і (ЄЕС) № 3821/85 встановлений в Додатку III.

З метою надання настанов для визначення тяжкості порушень Регламентів (ЄЕС) № 3820/85 і (ЄЕС) № 3821/85, Комісія може, за необхідності, відповідно до процедури, зазначеної в частині 2 статті 12, адаптувати Додаток III з метою визначення настанов щодо загального ряду порушень, поділених на категорії відповідно до ступеню їхньої тяжкості.

Категорія найбільш серйозних порушень включає ті, які не відповідають основним положенням Регламентів (ЄЕС) № 3820/85 і (ЄЕС) № 3821/85 та спричиняють ризик смерті або серйозного індивідуального травмування.

*Стаття 10***Звіт**

До 1 травня 2009 року Комісія надає Європейському Парламенту і Раді звіт, в якому проаналізовано покарання за серйозні порушення, передбачені в законодавстві держав-членів.

*Стаття 11***Найкраща практика**

1. Відповідно до процедури, зазначеної в частині 2 статті 12, Комісія визначає настанови з практики застосування найкращого досвіду.

Ці настанови публікуються у звіті Комісії раз на два роки.

2. Держави-члени запроваджують спільні навчальні програми з найкращої практики, які проводимуться, принаймні, раз на рік, і сприятимуть обміну персоналу їхніх відповідних органів, принаймні, раз на рік, для встановлення зв'язку в межах Співтовариства з їхніми партнерами в інших державах-членах.

3. Електронна і друкована версії готуються Комісією відповідно до процедури, зазначеної в частині 2 статті 12, для використання їх у випадку відсутності водія з причини хвороби чи щорічної відпустки, або якщо водій вів інший транспортний засіб, який не охоплюється дією Регламенту (ЄЕС) № 3820/85, протягом періоду часу, зазначеного в першому абзаці першого підпункту частини 7 статті 15 Регламенту (ЄЕС) № 3821/85.

4. Держави-члени забезпечують повноцінне навчання правоохоронців для виконання їхніх завдань.

*Стаття 12***Процедура комітету**

1. Комісії допомагає Комітет, заснований відповідно до частини 1 статті 18 Регламенту (ЄЕС) № 3821/85.

2. Якщо зроблено посилання на цю частину, застосовуються статті 5 і 7 Рішення 1999/468/ЄС, беручи до уваги положення його статті 8.

Період часу, визначений в частині 6 статті 5 Рішення 1999/468/ЄС, встановлюється на три місяці.

3. Комітет ухвалює свої правила процедури.

*Стаття 13***Заходи з імплементації**

На вимогу держави-члена або з її власної ініціативи Комісія, відповідно до процедури, передбаченої частиною 2 статті 12, ухвалює заходи з імплементації, зокрема, з метою:

(а) сприяння спільного підходу до імплементації цієї Директиви;

(б) заохочення послідовності підходу між правоохоронними органами щодо гармонізованого тлумачення Регламенту (ЄЕС) № 3820/85;

(с) сприяння діалогу між транспортною галуззю і правоохоронними органами.

*Стаття 14***Переговори з третіми країнами**

Після набуття чинності цією Директивою, Співтовариство розпочинає переговори з відповідними третіми країнами з метою застосування правил, еквівалентних до тих, що встановлені в цій Директиві.

До завершення цих переговорів держави-члени передають дані з проходження перевірок транспортними засобами з третіх країн до Комісії, як зазначено в частині 2 статті 16 Регламенту (ЄЕС) № 3820/85.

*Стаття 15***Оновлення Додатків**

Поправки до Додатків, які необхідно адаптувати до досягнень найкращої практики, ухвалюються згідно з процедурою, зазначеною в частині 2 статті 12.

*Стаття 16***Транспонування**

1. Держави-члени ухвалюють закони, підзаконні акти та адміністративні положення, необхідні для виконання цієї Директиви, до 1 квітня 2007 року. Вони негайно повідомляють Комісії текст цих положень і кореляційну таблицю між тими положеннями і цією Директивою.

Вчинено в Страсбурзі, 15 березня 2006 року.

За Європейський Парламент

Голова

J. BORRELL FONTELLES

Якщо держави-члени ухвалюють такі положення, то вони повинні містити посилання на цю Директиву або супроводжуватись таким посиланням у разі їхньої офіційної публікації. Методи розробки зазначеного посилання визначаються державами-членами.

2. Держави-члени повідомляють Комісії про тексти основних положень національного права, що вони ухвалюють в сфері, яка регулюється цією Директивою.

*Стаття 17***Припинення дії**

1. Директива 88/599/ЄЕС цим припиняє свою дію.

2. Посилання, зроблені на Директиви, що припинили свою дію, повинні тлумачитись як посилання на цю Директиву.

*Стаття 18***Набуття чинності**

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

*Стаття 19***Адресати**

Цю Директиву адресовано державам-членам.

За Раду

Голова

H. WINKLER

ДОДАТОК I

ЧАСТИНА А

ПЕРЕВІРКИ НА ДОРОЗІ

Наступні пункти повинні загалом бути включені до перевірок на дорозі:

- (1) щоденні і щотижневі поїздки, відпочинок і щоденні та щотижневі години відпочинку; також записи про відомості за попередні дні, які повинні виконуватися на борту транспортного засобу відповідно до частини 7 статті 15 Регламенту (ЄЕС) № 3821/85 і/або дані, записані протягом такого ж терміну часу, на посвідченні водія і/або завантажені в пам'ять записуючого обладнання згідно з Додатком II до цієї Директиви і/або в роздрукованому вигляді;
- (2) період часу, зазначений в частині 7 статті 15 Регламенту (ЄЕС) № 3821/85, в будь-яких випадках коли перевищується дозволена швидкість транспортного засобу, визначається як термін більше однієї хвилини, протягом якої транспортний засіб перевищує швидкість 90км/год для категорій транспортних засобів N₃ або 105км/год для категорій транспортних засобів M₃ (категорії N₃ і M₃, визначені в частині А Додатку II до Директиви Ради 70/156/ЄЕС від 6 лютого 1970 року щодо наближення законів держав-членів стосовно відповідності транспортних засобів і їх причепів ⁽¹⁾);
- (3) за необхідності, короточасна швидкість транспортного засобу, зафіксована записуючим приладом не більше, ніж за 24 попередні години користування транспортним засобом;
- (4) правильне функціонування записуючого обладнання (визначення можливих помилок приладу і/або неточностей посвідчення водія і/або записів швидкості) або, за необхідності, наявність документів, зазначених в частині 5 статті 14 регламенту (ЄЕС) № 3820/85.

ЧАСТИНА В

ПЕРЕВІРКИ НА СТОЯНКАХ ПІДПРИЄМСТВ

Наступні пункти перевіряються на стоянках підприємств, на додаток до тих пунктів, що зазначені в частині А:

- (1) щотижневі години відпочинку і робочі години між цими годинами відпочинку;
- (2) дотримання двотижневих обмежень робочих годин;
- (3) реєстраційний листок, записуючий пристрій у транспортному засобі та дані і друковані позначки у картці водія.

Держави-члени можуть, у разі необхідності, перевіряти на засадах взаємовідповідальності інших учасників транспортного ланцюгу, таких як відправники морського вантажу, транспортні компанії або підрядчики, якщо виявлено порушення, включаючи перевірку відповідності того, що договори про надання транспортних послуг дозволяють задовольняти вимоги Регламентів (ЄЕС) № 3820/85 і (ЄЕС) № 3821/85.

⁽¹⁾ ОВ L 42, 23.2.1970, С. 1. Директива з останніми змінами, внесеними Директивою Комісії 2006/28/ЄС (ОВ L 65, 7.3.2006, С. 27).

*ДОДАТОК II***Стандартне обладнання, яке має бути доступним для правоохоронних органів**

Держави-члени гарантують, що наступне стандартне обладнання доступне правоохоронним органам які виконують їхні обов'язки, зазначені в Додатку I:

- (1) обладнання, здатне завантажувати інформацію з транспортної одиниці і карти водія цифрового тахографу та аналізувати інформацію і/або передавати інформацію до центральної бази даних для аналізу;
- (2) обладнання для перевірки записів тахографу.

*ДОДАТОК III***Порушення**

Відповідно до частини 3 статті 9, для цілей цієї Директиви, наступний невичерпний перелік надає настанови стосовно того, що вважається порушенням:

- (1) перевищення максимальної кількості щоденних, щотижневих і двотижневих робочих годин;
- (2) нехтування мінімальними щоденними і щотижневими періодами відпочинку;
- (3) нехтування мінімальним відпочинком;
- (4) встановлення тахографу, яке не відповідає вимогам Регламенту (ЄЕС) № 3821/85