

Робочий переклад. Не є офіційним документом.

ІМПЛЕМЕНТАЦІЙНИЙ РЕГЛАМЕНТ КОМІСІЇ (ЄС) 2022/695

від 2 травня 2022 року

**що встановлює правила для застосування Директиви 2006/22/ЄС
Європейського Парламенту та Ради стосовно спільної формули для
розрахунку рейтингу ризику автотранспортних підприємств**

ЄВРОПЕЙСЬКА КОМІСІЯ,

Беручи до уваги Договір про функціонування Європейського Союзу,

Беручи до уваги Директиву 2006/22/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 15 березня 2006 року про мінімальні умови імплементації Регламентів (ЄС) № 561/2006 та (ЄС) № 165/2014 та Директиви 2002/15/ЄС щодо соціального законодавства щодо діяльності автомобільного транспорту та скасування Директиви Ради 88/599/ЄЕС [\(1\)](#), і, зокрема, статті 9(1), другого абзацу,

Оскільки:

- (1) Ефективне та рентабельне застосування законодавства Союзу про автомобільний транспорт має першорядне значення для покращення безпеки дорожнього руху, умов праці та соціального захисту водіїв, а також для забезпечення чесної конкуренції між автотранспортними підприємствами.
- (2) Національні системи рейтингу ризику, запроваджені державами-членами для кращого цілеспрямованого контролю на підприємствах з рейтингом високого ризику, базуються на різних національних методах розрахунку. Це перешкоджає порівнянню та обміну інформацією про показники ризику в контексті транскордонного правозастосування.
- (3) Стаття 9(1), другий абзац Директиви 2006/22/ЄС вимагає від Комісії встановити, за допомогою імплементаційних актів, загальну формулу для розрахунку рейтингу ризику підприємства.
- (4) Встановлюючи цю формулу, Комісія повинна брати до уваги всі порушення, які можуть вплинути на рейтинг ризику підприємств, включаючи порушення Регламенту (ЄС) № 561/2006 Європейського Парламенту та Ради (2) [Регламенту](#) (ЄС) № 165/2014 Європейського Парламенту та Ради [\(3\)](#), національних положень, що транспонують Директиву 2002/15/ЄС Європейського Парламенту та Ради [\(4\)](#), а також порушень, зазначених у статті 6 Регламенту (ЄС) № 1071/2009 Європейського Парламенту та Ради [\(5\)](#).
- (5) Загальна формула повинна брати до уваги кількість, серйозність і частоту виникнення порушень, результати перевірок, у яких не було виявлено жодних порушень, і те, чи

використовувало автотранспортне підприємство смарт-тахограф відповідно до розділу II Регламенту (ЄС). № 165/2014, на всі його транспортні засоби.

(6) Загальна формула для розрахунку рейтингу ризику підприємства має суттєво сприяти гармонізації практики правозастосування в усьому Союзі, забезпечуючи однакове ставлення до всіх водіїв і транспортних підприємств щодо перевірок і санкцій відповідно до застосованих правил Союзу.

(7) Якщо заходи, передбачені цим Регламентом, передбачають обробку персональних даних, вони повинні здійснюватися відповідно до законодавства Союзу про захист персональних даних і конфіденційності, зокрема Регламенту (ЄС) 2016/679 Європейського Парламенту та Рада ⁽⁶⁾ та, якщо це застосовано, Директива 2002/58/ЄС Європейського Парламенту та Ради ⁽⁷⁾.

(8) Заходи, передбачені цим Регламентом, відповідають висновку комітету, заснованого статтею 42(1) Регламенту (ЄС) № 165/2014,

ПРИЙНЯЛА ЦЮ РЕГЛАМЕНТУ:

Стаття 1

Загальна формула для розрахунку рейтингу ризику транспортного підприємства та вимоги до її застосування викладені в Додатку.

Стаття 2

Цей Регламент набуває чинності на двадцятий день після його публікації в *Офіційному журналі Європейського Союзу*.

Цей Регламент є обов'язковим у повному обсязі та безпосередньо застосовується в усіх державах-членах.

Вчинено в Брюсселі 2 травня 2022 року.

Для комісії

Президент

Урсула ФОН ДЕР ЛАЙЄН

⁽¹⁾ [ОБ L 91, 29.03.2019, с. 45](#).

⁽²⁾ Регламент (ЄС) № 561/2006 Європейського Парламенту та Ради від 15 березня 2006 року про гармонізацію певного соціального законодавства щодо автомобільного транспорту та внесення змін до Регламентів Ради (ЄЕС) № 3821/85 та (ЄС) № 2135/98 та скасовує Регламент Ради (ЄЕС) № 3820/85 ([ОБ L 102, 11.4.2006, С. 1](#)).

⁽³⁾ Регламент (ЄС) № 165/2014 Європейського Парламенту та Ради від 4 лютого 2014 року про тахографи в автомобільному транспорті, який скасовує Регламент Ради (ЄЕС) № 3821/85 щодо записуючого обладнання в автомобільному транспорті та вносить зміни до Регламенту (ЄС)) № 561/2006 Європейського Парламенту та Ради про гармонізацію певного соціального законодавства, що стосується автомобільного транспорту ([ОБ L 60, 28.2.2014, С. 1](#)).

⁽⁴⁾ Директива 2002/15/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 11 березня 2002 року про організацію робочого часу осіб, які займаються пересувним автомобільним транспортом (ОБ L 80, 23.3.2002, С. 35).

(5) Регламент (ЄС) № 1071/2009 Європейського Парламенту та Ради від 21 жовтня 2009 року про встановлення спільних правил стосовно умов, яких потрібно дотримуватись для заняття діяльністю оператора автомобільних перевезень і про припинення дії Директиви Ради 96/26/ЄС ([ОБ L 300, 14.11.2009, С. 51](#)).

(6) Регламент (ЄС) 2016/679 Європейського Парламенту та Ради від 27 квітня 2016 року про захист фізичних осіб щодо обробки персональних даних і про вільний рух таких даних, а також про скасування Директиви 95/46/ЄС ([ОБ L 119, 4.5.2016, С. 1](#)).

(7) Директива 2002/58/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 12 липня 2002 року щодо обробки персональних даних і захисту приватності в секторі електронних комунікацій ([ОБ L 201, 31.7.2002, С. 37](#)).

ДОДАТОК

ЄДИНА ФОРМУЛА РОЗРАХУНКУ РЕЙТИНГУ РИЗИКУ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ ТА ВИМОГИ ДО ЇЇ ЗАСТОСУВАННЯ

(1) Загальний рейтинг ризику транспортного підприємства розраховується за такою загальною формулою:

$$R = \left(\frac{\sum_i \frac{n_{i_{MSI}} \times v_{MSI} + n_{i_{VSI}} \times v_{VSI} + n_{i_{SI}} \times v_{SI} + n_{i_{MI}} \times v_{MI}}{N_i}}{r} \right) \times g$$

Де:

R — загальний рейтинг підприємства

n — кількість порушень певного виду на окрему перевірку (всі види контролю).

i — індивідуальна перевірка

v — зважений бал відповідно до типу/серйозності порушення (MI/SI/VSI/MSI)

MSI—найтяжче порушення

VSI—істотно тяжке порушення

SI —тяжке порушення

MI —незначне порушення

N —кількість транспортних засобів, перевірених під час індивідуальної перевірки

r —загальна кількість перевірок підприємства

g —зважування за використання смарт-тахографів відповідно до глави II Регламенту (ЄС) № 165/2014

(2) При застосуванні загальної формули слід використовувати наступні принципи та елементи:

(3) Період часу, протягом якого враховується порушення у формулі, становить 2 роки.

(4) Транспортні оператори класифікуються за такими групами ризику на основі їх оцінки:

— оператори, щодо яких не проводилися перевірки (сіра смуга)

— 0-100 балів: оператори з низьким рівнем ризику (зелена смуга)

- 101-200 балів: оператори середнього ризику (жовта смуга)
- 201 бал або більше: оператори високого ризику (червона смуга)

(5) Зважений бал індивідуальної перевірки ('i') розраховується шляхом застосування наступних вагових коефіцієнтів ('v') відповідно до типу порушення:

$$MI = 1$$

$$SI = 10$$

$$VSI = 30$$

$$MSI = 90$$

- (6) Остаточний рейтинг ризику підприємства враховує загальну кількість проведених перевірок («r») як на узбіччі дороги, так і на його території, включаючи перевірки, під час яких не було виявлено жодних порушень.
- (7) Перевірки, у яких не виявлено порушень, фіксуються нульовими балами.
- (8) Зважена оцінка окремої перевірки враховує всі перевірені транспортні засоби («N»).
- (9) Дата порушення, яка враховується у загальній формулі, вважається датою, коли порушення стало остаточним, тобто більше не підлягає перегляду. Порушення враховуються у формулі тільки один раз.
- (10) Якщо перевірка в приміщеннях транспортного підприємства встановлює, що весь його автопарк обладнано смарт тахографом відповідно до глави II Регламенту (ЄС) № 165/2014, його остаточний бал слід помножити на коефіцієнт 0,9 («g»).
-