

Оригінал від 19.03.2016

Переклад від 23.04.2019

Виконано ДП «ДержавтотрансНДІпроект»

Регламент Комісії (ЄС) 2016/403

від 18 березня 2016 року

**про доповнення Регламенту (ЄС) № 1071/2009 Європейського Парламенту та Ради ЄС з урахуванням класифікації тяжких порушень правил ЄС, які можуть призвести до втрати бездоганної ділової репутації оператором автомобільних перевезень, та про внесення змін до додатка III Директиви Європейського Парламенту та Ради ЄС 2006/22/ЄС
(Текст стосується ЄЕП)**

**ЗМІСТ**

РЕГЛАМЕНТ КОМІСІЇ (ЄС) 2016/403	3
Стаття 1	6
Стаття 2	6
Стаття 3	6
Додаток I Категоризація тяжких порушень.....	7
1. Порушення положень Регламенту (ЄС) № 561/2006 Європейського Парламенту та Ради ЄС (Час керування та відпочинку)	7
2. Порушення положень Регламенту (ЄС) № 165/2014 Європейського Парламенту та Ради (Тахограф)	10
3. Порушення положень Директиви Європейського Парламенту та Ради 2002/15/ЄС (Правила щодо робочого часу)	12
4. Порушення положень Директиви Ради 96/53/ЄС (Правила щодо маси та розмірів)	14
5. Порушення положень Директиви 2014/45/ЄС (Обов'язкова перевірка придатності до експлуатації) та Директиви 2014/47/ЄС (Придорожня перевірка придатності до експлуатації).....	15
6. Порушення положень Директиви Ради 92/6/ЄЕС (Пристрої обмеження швидкості).....	16
7. Групи порушень положень Директиви Європейського Парламенту та Ради 2003/59/ЄС (Початкова кваліфікаційна атестація та періодичне підвищення кваліфікації водіїв).....	17
8. Групи порушень положень Директиви Європейського Парламенту та Ради 2006/126/ЄС (Вимоги до посвідчень водіїв)	17
9. Групи порушень положень Директиви Європейського Парламенту та Ради 2008/68/ЄС (Перевезення небезпечних вантажів автомобільними дорогами)	18
10. Порушення положень Регламенту (ЄС) № 1072/2009 Європейського Парламенту та Ради (Доступ до міжнародного ринку вантажних перевезень)	20
11. Порушення положень Регламенту (ЄС) № 1073/2009 Європейського Парламенту та Ради (Доступ до ринку автобусних перевезень)	21
12. Порушення положень Регламенту Ради (ЄС) № 1/2005 Європейського Парламенту та Ради (Перевезення тварин)	22
Додаток II Частота тяжких порушень	24
Додаток III.....	25
1. Порушення положень Регламенту (ЄС) № 561/2006	25
2. Порушення положень Регламенту (ЄС) № 165/2014 Європейського Парламенту та Ради (Тахограф)	28

РЕГЛАМЕНТ КОМІСІЇ (ЄС) 2016/403

від 18 березня 2016 року

про доповнення Регламенту (ЄС) № 1071/2009 Європейського Парламенту та Ради ЄС з урахуванням класифікації тяжких порушень правил ЄС, які можуть призвести до втрати бездоганної ділової репутації* оператором автомобільних перевезень, та про внесення змін до додатка III Директиви Європейського Парламенту та Ради ЄС 2006/22/ЄС

(Текст стосується ЄЕП)

Європейська Комісія,

Беручи до уваги Договір про функціонування Європейського Союзу,

Беручи до уваги Регламент (ЄС) № 1071/2009 Європейського Парламенту та Ради ЄС 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⁽¹⁾, зокрема частини 2 статті 6,

Беручи до уваги Директиву Європейського Парламенту та Ради ЄС 2006/22/ЄС від 15 березня 2006 року про мінімальні умови для імплементації Регламентів Ради (ЄЕС) № 3820/85 та (ЄЕС) № 3821/85 стосовно соціального законодавства щодо діяльності з автомобільних перевезень і про визнання такою, що втратила чинність, Директиви Ради 88/599/ЄЕС⁽²⁾, зокрема частини 3 статті 9,

Оскільки:

(1) Комісія відповідно до пункту b) частини 2 статті 6 Регламенту (ЄС) № 1071/2009 зобов'язана скласти список категорій, типів і вагомості тяжких порушень правил ЄС, які, на додаток до порушень, наведених у Додатку IV до згаданого Регламенту, можуть призвести до втрати бездоганної репутації автотранспортним підприємством або менеджером з перевезень.

* Бездоганна ділова репутація – сукупність підтвердженої інформації про фізичну особу, що дає можливість зробити висновок про відповідність її діяльності вимогам законодавства, а також про відсутність судимості, яка не знята або не погашена в установленому законом порядку. (Закон України "Про запобігання та протидію легалізації (відмиванню) доходів, одержаних злочинним шляхом, фінансуванню тероризму та фінансуванню розповсюдження зброї масового знищення"). В оригіналі – "good repute" – «хороша репутація». – прим. перекладача

¹ ОВ L 300, 14.11.2009, с. 51.

² ОВ L 102, 11.4.2006, с. 35.

(2) З цією метою Комісія повинна визначити вагомість порушення з урахуванням ризику заподіяння смерті або серйозних травм, а також визначити частоту виявлення порушення, вище якої його розглядають як більш вагоме.

(3) Перелік категорій, типів та вагомості тяжких порушень, які будуть встановлені, повинен охоплювати порушення правил ЄС, що стосуються сфер, про які йдеться в пункті b) частини 1 статті 6 Регламенту (ЄС) № 1071/2009.

(4) Відповідно до вимог частини 1 статті 12 Регламенту (ЄС) № 1071/2009 держави-члени повинні брати до уваги інформацію про ці порушення, коли визначають пріоритетні для контролю підприємства, які класифікують як компанії з більш високим ризиком.

(5) Заходи, які можуть бути вжиті, мають важливе значення для забезпечення прозорості, справедливості та правової визначеності в оцінці вагомості порушень та їх наслідків для репутації транспортного підприємства або менеджера з перевезень.

(6) Обов'язком компетентних органів держави-члена є виконання всіх національних адміністративних процедур з метою визначити, чи втрата бездоганної репутації буде являти собою пропорційну реакцію в кожному конкретному випадку. Така національна процедура контролю повинна включати в себе, в разі необхідності, перевірки службових приміщень відповідного підприємства. Під час оцінювання бездоганної ділової репутації автоперевізника держави-члени повинні розглядати діяльність підприємства, його керівників та будь-яких інших пов'язаних осіб.

(7) Узгоджена категоризація тяжких порушень повинна стати основою для розширення національної системи оцінки ризиків, створюваної кожною державою-членом відповідно до статті 9 Директиви 2006/22/ЄС для того, щоб охопити всі тяжкі порушення правил ЄС у галузі автомобільного транспорту, про які йдеться в пункті b) частини 1 статті 6 Регламенту (ЄС) № 1071/2009, що можуть вплинути на репутацію транспортного підприємства або менеджера з перевезень.

(8) Частина 2 статті 16 Регламенту (ЄС) № 1071/2009 також передбачає, що держави-члени повинні включати ці тяжкі порушення до національного електронного реєстру автотранспортних підприємств не пізніше ніж з 1 січня 2016 року. Таким чином, узгоджена категоризація порушень є важливим кроком вперед, що забезпечує справедливу конкуренцію між підприємствами, більш згармонізоване впровадження і ефективне функціонування Європейського реєстру системи обміну інформацією автотранспортних підприємств.

(9) В інтересах прозорості та чесної конкуренції необхідно створити загальний метод розрахунку частоти виявлення порушень, за якої компетентні органи держави створення такого методу вважатимуть повторювані порушення більш вагомими. Такі повторювані порушення можуть призводити до початку провадження національних адміністративних процедур, які, відповідно до ініціативного рішення компетентного органу, можуть призвести до втрати бездоганної ділової репутації автотранспортним підприємством.

(10) Як правило, частота виявлення порушень повинна визначатися з урахуванням вагомості порушення, часу і середнього числа водіїв. Її можливо трактувати як максимальний поріг, в результаті чого держави-члени мають можливість використовувати більш низькі порогові значення, відповідно до їх національної адміністративної процедури щодо оцінки репутації.

(11) Для того, щоб забезпечити правову послідовність і прозорість необхідно також внести поправку в додаток III до Директиви 2006/22/ЄС, змінивши ступінь вагомості деяких порушень, зазначених там відповідно до переліку найбільш тяжких порушень, наведених у Додатку IV до Регламенту (ЄС) № 1071/2009.

(12) Список категорій, типів і вагомості тяжких порушень було встановлено після консультацій з державами-членами та зацікавленими учасниками ринку ЄС, а також після оцінки рівня вагомості порушення на базі передової практики і досвіду в області правозастосування відповідного законодавства в державах-членах. Найбільш тяжкі порушення, згадані в Додатку IV до Регламенту (ЄС) № 1071/2009, є верхньою межею відліку для оцінки рівня вагомості інших відповідних порушень.

(13) Заходи, передбачені в цьому Регламенті, узгоджено з думкою Комітету з питань автомобільного транспорту, організованого відповідно до частини 1 статті 18 Регламенту (ЄЕС) № 3821/85 ⁽³⁾,

ПРИЙНЯЛА ТАКИЙ РЕГЛАМЕНТ:

³ Регламент Ради (ЄЕС) № 3821/85 від 20 грудня 1985 року про записуюче обладнання на дорожньому транспорті ([OБ L 370, 31.12.1985, с. 8](#))

Стаття 1

1. Цей Регламент встановлює загальний список категорій, типів та ступенів тяжких порушень правил ЄС для комерційних автомобільних транспортних засобів, як це визначено в додатку I до цих Правил, які, крім порушень, наведених у Додатку IV до Регламенту (ЄС) № 1071/2009, можуть призвести до втрати бездоганної ділової репутації оператором автомобільних перевезень.

2. Цей Регламент передбачає максимальну частоту виявлення порушень, за якої повторювані тяжкі порушення розглядають як більш вагомі, беручи до уваги кількість водіїв, задіяних для транспортної діяльності менеджера з перевезень, як це визначено в Додатку II.

3. Держави-члени повинні враховувати інформацію про тяжкі порушення, зазначені в частинах 1 та 2, під час виконання національних адміністративних процедур з оцінки репутації.

Стаття 2

У Додаток III до Директиви 2006/22/ЄС вносяться зміни згідно з Додатком III до цього Регламенту.

Стаття 3

Цей Регламент набирає чинності на двадцятий день після його опублікування в Офіційному віснику Європейського Союзу.

Він повинен застосовуватися з 1 січня 2017 року.

Цей Регламент є обов'язковим у повному обсязі та підлягає прямому застосуванню в державах-членах.

Вчинено в Брюсселі, 18 березня 2016.

Від імені Комісії

Жан-Клод ЮНКЕР

Голова

Додаток I
Категоризація тяжких порушень
(відповідно до статті 1)

У таблицях нижче наведено категорії та типи тяжких порушень правил ЄС у сфері комерційного автомобільного транспорту, які підрозділяються на три категорії вагомості відповідно до ризику смерті або серйозних травм.

1. Порушення положень Регламенту (ЄС) № 561/2006 Європейського Парламенту та Ради ЄС ⁽¹⁾ (Час керування та відпочинку)

№	Правова підстава	Тип порушення	Рівень вагомості ⁽²⁾		
			НТП	ІТП	ТП
Екіпаж					
1.	Стаття 5.1	Недотримання вікових обмежень щодо водіїв			X
Періоди керування					
2.	Стаття 6.1	Перевищення щоденного періоду керування у 9 год, якщо можливості продовжити тривалість до 10 год не передбачено	10 год ≤ ... < 11 год		X
3.			11 год ≤ ...	X	
4.		Перевищення змінного періоду керування у 9 год на 50% або більше без перерви чи без будь-якого відпочинку впродовж щонайменше 4,5 годин	13 год 30 хв. ≤ ... і без перерви/ відпочинку	X	
5.		Перевищення щоденного періоду керування у 10 год, якщо продовження тривалості передбачено	11 год ≤ ... < 12 год		X
6.			12 год ≤ ...	X	
7.		Перевищення щоденного періоду керування у 10 год на і без	15 год ≤ ... і без	X	

¹ Регламент (ЄС) № 561/2006 Європейського Парламенту та Ради ЄС від 15 березня 2006 року про гармонізацію окремого соціального законодавства, пов'язаного з дорожнім транспортом, та про внесення змін у Регламенти Ради (ЄЕС) № 3821/85 та (ЄС) № 2135/98 і припинення дії Регламенту Ради (ЄЕС) № 3820/85 ([OJ L 60, 28.2.2014, p. 1](#))

² НТП – найбільш тяжкі порушення; ІТП – істотні тяжкі порушення; ТП – тяжкі порушення.

		50% або більше без перерви чи без будь-якого відпочинку впродовж щонайменше 4,5 годин	перерви/ відпочинку			
8.	Стаття 6.2	Перевищення щотижневого періоду керування	60 год ≤ ... < 65 год			X
9.			65 год ≤ ... < 70 год		X	
10.		Перевищення щотижневого періоду керування на 25% або більше	70 год ≤ ...	X		
11.	Стаття 6.3	Перевищення максимального загального періоду керування впродовж 2 послідовних тижнів	100 год ≤ ... < 105 год			X
12.			105 год ≤ ... < 112 год 30 хв.		X	
13.		Перевищення максимального загального періоду керування впродовж 2 послідовних тижнів на 25% або більше	112 год 30 хв. ≤ ...	X		
Перерви						
14.	Стаття 7	Перевищення безперервного періоду керування у 4,5 год перед перервою	5 год ≤ ... < 6 год			X
15.			6 год ≤ ...		X	
Періоди відпочинку						
16.	Стаття 8.2	Недостатній щоденний відпочинок менше ніж 11 год, якщо скорочений щоденний відпочинок не передбачено	8 год 30 хв. ≤ ... < 10 год			X
17.			... < 8 год		X	
18.		Недостатній скорочений щоденний відпочинок менше ніж 9 год, якщо скорочення тривалості передбачено	7 год ≤ ... < 8 год			X
19.			... < 7 год		X	
20.			Недостатній розподілений щоденний відпочинок менше ніж 3 год + 9 год	3 год + [7 год ≤ ... < 8 год]		

21.			3 год + [...< 7 год]		X	
22.	Стаття 8.5	Недостатній щоденний відпочинок менше ніж 9 год для екіпажу	7 год ≤ ... < 8 год			X
23.			...< 7 год		X	
24.	Стаття 8.6	Недостатній скорочений щотижневий відпочинок менше ніж 24 год	20 год ≤ ... < 22 год			X
25.			...< 20 год		X	
26.			Недостатній щотижневий відпочинок менше ніж 45 год, якщо скорочений щотижневий відпочинок не передбачено	36 год ≤ ... < 42 год		
27.	...< 36 год			X		
28.	Стаття 8.6	Запізнення початку 6 послідовних 24-годинних періодів відпочинку після попереднього щотижневого відпочинку	3 год ≤ ... < 12 год			X
			12 год ≤ ...		X	
Часткове порушення правила 12 днів						
29.	Стаття 8.6a	Перевищення 12 послідовних 24-годинних періодів після попереднього регулярного щотижневого відпочинку	3 год ≤ ... < 12 год			X
			12 год ≤ ...		X	
30.	Стаття 8.6a(b)(ii)	Щотижневий період відпочинку після 12 послідовних 24-годинних періодів	65 год < ... ≤ 67 год			X
			...≤ 65 год		X	
31.	Стаття 8.6a(d)	Період керування, між 22.00 та 6.00, більше ніж 3 год перед перервою, якщо транспортний засіб не укомплектовано екіпажем	3 год < ... < 4,5 год			X
			4,5 год ≤ ...		X	
Організація роботи						
32.	Стаття 10.1	Зв'язок між заробітною платою та відстанню або кількістю перевезеного вантажу			X	
33.	Стаття 10.2	Відсутня або недостатня організація роботи водія, відсутні або недостатні інструкції, надані водію, що дають йому можливість			X	

		виконувати закон			
--	--	------------------	--	--	--

2. Порухення положень Регламенту (ЄС) № 165/2014 Європейського Парламенту та Ради ⁽³⁾ (Тахограф)

№	Правова підстава	Тип порушення	Рівень вагомості		
			НТП	ІТП	ТП
Екіпаж					
1.	Стаття 3.1	Відсутність встановлення або застосування тахографа затвердженого типу (<i>наприклад, відсутність тахографа, встановленого механіками, майстернями або виробниками транспортних засобів, уповноважених на це компетентними органами держав-членів; застосування тахографа без необхідних пломб, накладених або повторно накладених уповноваженими механіком, майстернею або виробником транспортних засобів чи застосування тахографа без калібрувальної таблички</i>)	X		
Застосування тахографа, особистої картки водія або тахокарти					
2.	Стаття 23.1	Застосування тахографа, не перевіреного уповноваженою майстернею		X	
3.	Стаття 27	Водій має та/або використовує більше ніж одну особисту картку водія		X	
4.		Керування з карткою водія, що була підроблена (<i>вважається керуванням без картки водія</i>)	X		
5.		Керування з карткою водія, власником якої водій не є (<i>вважається керуванням без картки водія</i>)	X		
6.		Керування з карткою водія, яка була отримана на підставі підроблених декларацій та/або фальшивих документів	X		

³ Регламент (ЄС) № 165/2014 Європейського Парламенту та Ради від 4 лютого 2014 року про тахографи на дорожньому транспорті, що припиняє дію Регламенту Ради (ЄЕС) № 3821/85 про записуюче обладнання на дорожньому транспорті та доповнює Регламент (ЄС) № 561/2006 Європейського Парламенту та Ради про гармонізацію окремих положень соціального законодавства, пов'язаного з дорожнім транспортом (ОВ L 60, 28.2.2014, с. 1).

		<i>(вважається керуванням без картки водія)</i>			
7.	Стаття 32.1	Тахограф, що функціонує некоректно <i>(наприклад, тахограф невідповідно перевірено, відкалібровано або опломбовано)</i>		X	
8.	Стаття 32.1 та стаття 33.1	Тахограф, що застосовується невідповідно <i>(наприклад, навмисне, випадкове або примусове невідповідне застосування, відсутність інструкцій щодо коректного застосування тощо)</i>		X	
9.	Стаття 32.3	Застосування незаконного пристрою, що здатний змінювати записи тахографа	X		
10.		Підроблення, приховування, придушення чи знищення інформації, записаної на тахокартах або завантаженої з тахографа та/або картки водія	X		
11.	Стаття 33.2	Підприємство, що не зберігає тахокарти, роздруковані та завантажені дані		X	
12.		Дані, що записані та зберігаються, не доступні впродовж щонайменше року		X	
13.	Стаття 34.1	Невідповідне застосування тахокарт/картки водія		X	
14.		Неавторизоване виймання тахокарт або картки водія, що має негативний вплив на запис відповідних даних		X	
15.		Тахокарта або картка водія, застосовані для покриття довшого періоду, ніж розрахунковий, дані втрачено		X	
16.	Стаття 34.2	Застосування брудних або пошкоджених тахокарт або карток водія, при чому дані не зчитуються		X	
17.	Стаття 34.3	Незастосування ручного вводу, якщо це вимагається		X	
18.	Стаття 34.4	Незастосування відповідної тахокарти або застосування картки водія не у відповідному слоті (стосується екіпажей)			X
19.	Стаття 34.5	Невідповідне застосування механізму перемикання		X	

Створення інформації					
20.	Стаття 36	Відмова від перевірки		X	
21.	Стаття 36	Нездатність опрацьовувати записи щодо поточного дня та попередніх 28 днів		X	
22.		Нездатність опрацьовувати записи щодо картки водія, якщо водій її має		X	
23.	Стаття 36	Нездатність опрацьовувати записи вручну та роздруковувати дані, отримані за поточний день та попередні 28 днів		X	
24.	Стаття 36	Нездатність опрацьовувати картку водія, якщо водій її має		X	
Невідповідна дія					
25.	Стаття 37.1 та стаття 22.1	Тахограф не відремонтовано уповноваженим механіком або майстернею		X	
26.	Стаття 37.2	Водій не записує всю потрібну інформацію за періоди часу, коли тахограф непридатний до експлуатування або невідповідно діє		X	

3. Порухення положень Директиви Європейського Парламенту та Ради 2002/15/ЄС⁽⁴⁾ (Правила щодо робочого часу)

№	Правова підстава	Тип порушення	Рівень вагомості			
			НТП	ІТП	ТП	
Максимальний щотижневий робочий час						
1.	Стаття 4	Перебільшення максимального щотижневого робочого часу у 48 год, якщо можливість збільшити час до 60 годин уже використано	56 год ≤ ... 60 год			X
2.			60 год ≤ ...		X	
3.		Перебільшення максимального щотижневого робочого часу у 60 год, якщо не дозволено відступити від	65 год ≤ ... < 70 год			X
4.			70 год ≤		X	

⁴ Директива Європейського Парламенту та Ради 2002/15/ЄС від 11 березня 2002 року про організацію робочого часу осіб, що виконують роботи на пересувному дорожньому транспорті (ОВ L 80, 23.3.2002, с. 35).

		положень статті 8	...			
Перерви						
5.	Стаття 5.1	Недостатня обов'язкова перерва, коли тривалість робочого часу від 6 до 9 годин	10 хв. < ... ≤ 20 хв.			X
6.			... ≤ 10 хв.		X	
7.		Недостатня обов'язкова перерва, коли тривалість робочого часу більше 9 годин	20 хв. < ... ≤ 30 хв.			X
8.			... ≤ 20 хв.		X	
Нічна робота						
9.	Стаття 7.1	Щоденний робочий час кожні 24 год у нічний час, якщо не дозволено відступи від положень статті 8	11 год ≤ ... < 13 год			X
10.			13 год ≤ ...		X	
Записи						
11.	Стаття 9	Працівники фальсифікують записи щодо робочого часу або відмовляються передати записи технічному експерту			X	
12.		Наймани/ самозайняті водії фальсифікують записи або відмовляються передати записи технічному експерту			X	

4. Порухення положень Директиви Ради 96/53/ЄС ⁽⁵⁾ (Правила щодо маси та розмірів)

№	Правова підстава	Тип порушення	Рівень вагомості			
			НТП	ІТП	ТП	
Маса						
1.	Стаття 1	Перевищення максимально дозвоненої маси для транспортних засобів категорії N ₃	5% ≤ ... < 10%			X
2.			10% ≤ ... < 20%		X	
3.			20% ≤ ...	X		
4.		Перевищення максимально дозвоненої маси для транспортних засобів категорії N ₂	5% ≤ ... < 15%			X
5.			15% ≤ ... < 25%		X	
6.			25% ≤ ...	X		
Довжина						
7.	Стаття 1	Перевищення максимально допустимої довжини	2% < ... < 20%			X
8.			20% ≤ ...		X	
Ширина						
9.	Стаття 1	Перевищення максимально допустимої ширини	5% ≤ ... < 10%			X
10.			20% ≤ ...		X	

⁵ Директива Ради 96/53/ЄС від 25 липня 1996 року про встановлення для окремих дорожніх транспортних засобів, що пересуваються дорогами Співтовариства, максимально дозволених розмірів у національному та міжнародному русі та максимально дозвоненої маси у міжнародному русі (ОВ L 235, 17.9.1996, с. 59). Ця Директива була змінена Директивою (ЄС) Європейського Парламенту та Ради 2015/719 (ОВ L 115, 6.5.2015, с. 1), яку держави-члени повинні транспонувати до 7 травня 2017 року.

5. Порухення положень Директиви 2014/45/ЄС ⁽⁶⁾ (Обов'язкова перевірка придатності до експлуатації) та Директиви 2014/47/ЄС ⁽⁷⁾ (Придорожня перевірка придатності до експлуатації)

№	Правова підстава	Тип порушення	Рівень вагомості		
			НТП	ІТП	ТП
Придатність до експлуатації					
1.	Статті 8 і 10 Директиви 2014/45/ЄС і частини 1 статті 7 Директиви 2014/47/ЄС	Керування транспортним засобом без сертифіката придатності транспортного засобу до експлуатації відповідно до законодавства ЄС	X		
2.	Частина 2 статті 12 Директиви 2014/47/ЄС	Утримування транспортного засобу у непридатному для безпечного руху стані, що спричиняє серйозні збої гальмової системи, системи керування, коліс/пневматичних шин, підвіски чи шасі або іншого обладнання, що може спричинити безпосередню загрозу безпеці дорожнього руху, призводить до прийняття рішення про знерухомилення транспортного засобу	X		

Директива 2014/47/ЄС про придорожню перевірку придатності до експлуатації комерційних транспортних засобів в Додатку II містить детальну класифікацію технічних несправностей, які, відповідно до ступеня їх небезпеки, розподілено на невідповідності незначні, істотні та небезпечні. У частині 2 статті 12 Директиви наведено такі визначення:

а) незначні недоліки без значного впливу на безпечність транспортного засобу або на навколишнє середовище та інші незначні невідповідності;

⁶ Директива Європейського Парламенту та Ради 2014/45/ЄС від 3 квітня 2014 року про періодичні перевірки придатності до експлуатації колісних транспортних засобів та їхніх причепів, визнання Директиви 2009/40/ЄС такою, що втратила чинність (ОВ L 127, 29.4.2014, с. 51).

⁷ Директива Європейського Парламенту та Ради 2014/47/ЄС від 3 квітня 2014 року про придорожні перевірки придатності до експлуатації комерційних транспортних засобів, які пересуваються дорогами Союзу, і визнання Директиви 2000/30/ЄС такою, що втратила чинність (ОВ L 127, 29.4.2014, с. 134).

b) істотні недоліки, які можуть поставити під загрозу безпечність транспортного засобу або навколишнє середовище, або становлять небезпеку для інших учасників дорожнього руху та також інші істотні невідповідності;

c) небезпечні недоліки становлять пряму і безпосередню загрозу для безпеки дорожнього руху або навколишнього середовища.

Рівень порушень положень директив про придатність до експлуатації повинен відповідати класифікації недоліків, наведеній у додатку II до Директиви 2014/47/ЄС, а саме: ТП – як незначні недоліки; ІТП – як істотні недоліки; НТП – як керування з недоліками, що створюють пряму загрозу безпеці дорожнього руху.

6. Порушення положень Директиви Ради 92/6/ЄЕС⁽⁸⁾ (Пристрої обмеження швидкості)

№	Правова підстава	Тип порушення	Рівень вагомості		
			НТП	ІТП	ТП
1.	Стаття 2 та 3	Пристрій обмеження швидкості не встановлено	X		
2.	Стаття 5	Пристрій обмеження швидкості не відповідає застосовним технічним вимогам		X	
3.	Стаття 5	Пристрій обмеження швидкості не встановлено уповноваженою майстернею			X
4.		Застосування незаконного приладу, що може фальсифікувати дані про пристрій обмеження швидкості або застосування шахрайського пристрою обмеження швидкості	X		

⁸ Директива Ради 92/6/ЄЕС від 10 лютого 1992 року про встановлення та застосування обмежувачів швидкості на окремих категоріях колісних транспортних засобів у Співтоваристві (ОВ L 57, 2.3.1992, с. 27).

7. Групи порушень положень Директиви Європейського Парламенту та Ради 2003/59/ЄС ⁽⁹⁾ (Початкова кваліфікаційна атестація та періодичне підвищення кваліфікації водіїв)

№	Правова підстава	Тип порушення	Рівень вагомості		
			НТП	ІТП	ТП
Навчання та ліцензія					
1.	Стаття 3	Перевезення пасажирів або вантажів без обов'язкової початкової кваліфікаційної атестації та/або обов'язкового періодичного підвищення кваліфікації		X	
2.	Стаття 10 та Додаток II	Водій не може надати дійсну картку кваліфікаційної атестації або посвідчення водія з маркуванням відповідно до вимог національного законодавства (<i>наприклад, документ втрачено, забуто, пошкоджено, неможливо прочитати</i>)			X

8. Групи порушень положень Директиви Європейського Парламенту та Ради 2006/126/ЄС ⁽¹⁰⁾ (Вимоги до посвідчень водіїв)

№	Правова підстава	Тип порушення	Рівень вагомості		
			НТП	ІТП	ТП
1.	Статті 1 та 4 Директиви 2006/126/ЄС	Перевезення пасажирів або вантажів без чинного посвідчення водія	X		
2.	Стаття 1 Додаток I	Застосування посвідчення водія, яке пошкоджено або неможливо прочитати, або не відповідає загальноприйнятій моделі			X

⁹ Директива 2003/59/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 15 липня 2003 року про початкову кваліфікаційну атестацію та періодичне підвищення кваліфікації водіїв окремих колісних транспортних засобів для перевезення вантажів або пасажирів, що доповнює Регламент Ради (ЄЕС) № 3820/85 та Директиву Ради 91/439/ЄЕС та припиняє дію Директиви Ради 76/914/ЄЕС ([ОБ L 226, 10.9.2003, с. 4](#)).

¹⁰ Директива Європейського Парламенту та Ради 2006/126/ЄС від 20 грудня 2006 року про посвідчення водіїв ([ОБ L 403, 30.12.2006, с. 18](#)).

9. Групи порушень положень Директиви Європейського Парламенту та Ради 2008/68/ЄС ⁽¹¹⁾ (Перевезення небезпечних вантажів автомобільними дорогами)

№	Правова підстава	Тип порушення	Рівень вагомості		
			НТП	ІТП	ТП
1.	Розділ I.1 Додатка I до Директиви 2008/68/ЄС	Перевезення небезпечних вантажів, заборонене для транспортування	X		
2.		Перевезення небезпечних вантажів у заборонених або незатверджених засобах упакування, що створює небезпеку для життя чи навколишнього середовища такого ступеня, що призводить до рішення знерухомити транспортний засіб	X		
3.		Перевезення небезпечних вантажів без відповідної позначки на транспортному засобі, що створює небезпеку для життя або навколишнього середовища такого ступеня, що призводить до рішення знерухомити транспортний засіб	X		
4.		Витікання небезпечних речовин		X	
5.		Перевезення насипом в контейнері, конструкція якого в непридатному до експлуатації технічному стані		X	
6.		Перевезення у транспортному засобі без відповідного сертифіката затвердження конструкції		X	
7.		Транспортний засіб більше не відповідає стандартам щодо затвердження типу та створює нагальну небезпеку		X	
8.		Невідповідність правилам, що регулюють убезпечення та пакування вантажу		X	
9.		Невідповідність правилам, що регулюють сумісне завантаження пакування		X	
10.		Невідповідність положенням, що		X	

¹¹ Директива Європейського Парламенту та Ради 2008/68/ЄС від 24 вересня 2008 року про внутрішні перевезення небезпечних вантажів (ОВ L 260, 30.9.2008, с. 13).

	обмежують кількість вантажу в одній транспортній одиниці, включаючи допустимі рівні наповнення цистерн чи контейнерів			
11.	Відсутність інформації стосовно речовини, яку перевозять, що унеможлиблює визначення рівня вагомості правопорушення (<i>наприклад, серійний номер ООН, власна транспортна назва, група пакування</i>)		X	
12.	Водій не має чинного сертифіката про професійно-технічне навчання		X	
13.	Застосовується вогонь незахищений чи освітлювальний пристрій		X	
14.	Не дотримується заборона паління		X	
15.	Транспортний засіб невідповідно контролюється або запарковано			X
16.	Транспортна одиниця містить більше одного причепа/напівпричепа			X
17.	Транспортний засіб більше не відповідає стандартам щодо затвердження типу, але не являє собою безпосередньої небезпеки			X
18.	На транспортному засобі відсутні діючі вогнегасники відповідно до вимог			X
19.	На транспортному засобі відсутнє обладнання, що вимагається згідно з ДОПНВ або письмовими інструкціями			X
20.	Перевезення пакування з пошкодженою тарою, контейнерами середньої вантажності для масових вантажів (КСВМВ) або крупногабаритною тарою чи пошкодженою пустою неочищеною тарою			X
21.	Перевезення запованих вантажів у контейнері, конструкція якого непридатна для експлуатації			X
22.	Невідповідно закриті цистерни (зокрема пусті та неочищені)			X

23.	Невідповідні знаки безпеки, маркування або знаки-табло на транспортному засобі та/або контейнері			X
24.	Відсутні письмові інструкції відповідно до вимог ДОПНВ або письмові інструкції не відповідають вантажу, що перевозиться			X

Директива Комісії ЄС 2004/112/ЄС ⁽¹²⁾, що адаптує Директиву Ради ЄС 95/50/ЄС ⁽¹³⁾ про єдині процедури перевірки транспортування небезпечних вантажів автомобільними дорогами, містить у додатку II детальну класифікацію порушень щодо відповідних положень, які, відповідно до рівня їхньої небезпечності, розділено на три категорії ризику: категорія ризику I, категорія ризику II, категорія ризику III.

Рівень порушень щодо цих положень повинен відображати категорії ризику, наведені у Додатку II до Директиви 2004/112/ЄС, таким чином, що **категорія ризику I = ІТП** (крім тих порушень, які вже позначено як НТП у додатку IV до Регламенту (ЄС) № 1071/2009); **категорія ризику II = ТП**. Категорія ризику III відповідає рівню неістотного порушення.

Наведена таблиця охоплює тільки ті порушення, за які перевізник повинен нести повну або частку відповідальності. Рівень відповідальності перевізника за окреме порушення визначається згідно з національною процедурою оцінювання у державі-члені.

10. Порушення положень Регламенту (ЄС) № 1072/2009 Європейського Парламенту та Ради ⁽¹⁴⁾ (Доступ до міжнародного ринку вантажних перевезень)

№	Правова підстава	Тип порушення	Рівень вагомості		
			СТП	ІТП	ТП
Ліцензія Співтовариства					

¹² Директива Комісії 2004/112/ЄС від 13 грудня 2004 року про адаптацію до технічного прогресу Директиву Ради 95/50/ЄС про єдині процедури з перевірки транспорту з перевезення небезпечних вантажів дорогами (ОВ L 367, 14.12.2004, с. 23).

¹³ Директива Ради 95/50/ЄС від 6 жовтня 1995 року про єдині процедури з перевірки транспорту з перевезення небезпечних вантажів дорогами (ОВ L 249, 17.10.1995, с.35).

¹⁴ Регламент (ЄС) № 1072/2009 Європейського Парламенту та Ради від 21 жовтня 2009 року про загальні правила для доступу на ринок міжнародних вантажних перевезень (ОВ L 300, 14.11.2009, с.72).

1.	Стаття 3	Перевезення вантажів без чинної ліцензії Співтовариства (наприклад, ліцензія не існує, підроблена, відізнана, прострочена тощо)	X		
2.	Стаття 4	Підприємство-перевізник або водій не можуть надати чинну ліцензію Співтовариства або чинну завірену копію ліцензії Співтовариства технічному експерту (наприклад, ліцензія Співтовариства або завірена копія ліцензії Співтовариства втрачена, забута, пошкоджена тощо)		X	
Атестація водія					
3.	Статті 3 і 5	Перевезення вантажів без чинної атестації водія (наприклад, атестація водія не існує, підроблена, відізнана, прострочена тощо)		X	
4.		Водій або підприємство-перевізник не можуть надати чинну атестацію водія або чинну завірену копію атестації водія технічному експерту (наприклад, атестація водія або завірена копія атестації водія втрачена, забута, пошкоджена тощо)			X

11. Порушення положень Регламенту (ЄС) № 1073/2009 Європейського Парламенту та Ради ⁽¹⁵⁾ (Доступ до ринку автобусних перевезень)

№	Правова підстава	Тип порушення	Рівень вагомості		
			СТП	ІТП	ТП
Ліцензія Співтовариства					
1.	Стаття 4	Перевезення пасажирів без чинної ліцензії Співтовариства (наприклад, ліцензія не існує, підроблена, відізнана, прострочена тощо)	X		

¹⁵ Регламент (ЄС) № 1073/2009 Європейського Парламенту та Ради від 21 жовтня 2009 року про спільні правила доступу до міжнародного ринку автобусних перевезень, та про внесення змін до Регламенту (ЄС) № 561/2006 (ОВ L 300, 14.11.2009, с. 88).

2.	Стаття 4.3	Перевізник або водій не можуть надати чинну ліцензію Співтовариства або чинну засвідчену копію ліцензії Співтовариства технічному експерту (<i>наприклад, ліцензія або засвідчена копія ліцензії втрачена, забута, пошкоджена тощо</i>)		X	
Дозвіл для надання регулярних послуг					
3.	Статті 5 і 6	Надання регулярних послуг без чинного дозволу (<i>наприклад, дозвіл не існує, підроблений, відізваний, прострочений, невідповідно застосовується тощо</i>)		X	
4.	Стаття 19	Водій не може надати дозвіл технічному експерту (<i>наприклад, дозвіл втрачений, забутий, пошкоджений тощо</i>)			X
5.	Статті 5 і 6	Зупинки на існуючих регулярних маршрутах у державі-члені не відповідають вказаним у чинному дозволі			X
Форма рейсу для нерегулярних послуг та інших послуг, що не вимагають отримання дозволу					
6.	Стаття 12	Керування транспортним засобом без відповідного маршрутного листа (<i>наприклад, маршрутний лист не існує, підроблений, не містить інформації, що вимагається, тощо</i>)			X

12. Порухення положень Регламенту Ради (ЄС) № 1/2005 Європейського Парламенту та Ради ⁽¹⁶⁾ (Перевезення тварин)

№	Правова підстава	Тип порушення	Рівень вагомості		
			СТП	ІТП	ТП

¹⁶ Регламент Ради (ЄС) № 1/2005 від 22 грудня 2004 року про захист тварин під час транспортування та пов'язаних з цим операцій, що доповнює Директиви 64/432/ЄЕС та 93/119/ЄС і Регламент (ЄС) № 1255/97 (ОБ L 3, 5.1.2005, с. 1).

1.	Глава II Додатка I	Перегородки недостатньо міцні, щоб витримати вагу тварин		X	
2.		Застосування вантажно-розвантажувальних пристроїв, що мають слизьку поверхню, у яких відсутні бічні захисні засоби або які занадто круті			X
3.	Глава III Додатка I	Застосування підйомної платформи або верхніх ярусів, які не мають бар'єрів безпеки для запобігання падінню тварин чи їх втечі під час завантаження та розвантаження			X
4.	Стаття 7	Засоби транспортування не затверджені для довгих переїздів або не затверджені для перевезення тварин цього виду			X
5.	Стаття 4, 5 та 6	Перевезення без чинної документації відповідно до вимог, дорожнього журналу руху або дозволу перевізника чи кваліфікаційного свідоцтва			X

Додаток II

Частота тяжких порушень

1. Тяжкі порушення (ТП) та найтяжчі порушення (НТП), перераховані в Додатку I, якщо вони вчинені багаторазово, вважаються більш вагомими компетентним органом держави-члена місцезнаходження підприємства. Розраховуючи частоту багаторазових порушень, держави-члени повинні брати до уваги такі фактори:

- a) вагомість порушення (ТП або НТП);
- b) час (принаймні, один неперервний рік з дати попереднього контролю);
- c) кількість водіїв, залучених до діяльності на транспорті, якою управляє менеджер з перевезень (середня за рік).

2. З урахуванням потенціального ризику для дорожньої безпеки, максимальну частоту тяжких порушень, більше якої їх слід розглядати як більш вагомими, визначають таким чином:

$$3 \text{ ТП} / \text{водії} / \text{роки} = 1 \text{ НТП}$$

3 НТП / водії / роки = початок національної процедури оцінювання бездоганної ділової репутації.

3. Кількість порушень у перерахунку на водія в рік становить середнє значення, яке розраховують діленням загальної кількості всіх порушень одного і того ж рівня вагомості (ТП або НТП) на середнє число водіїв, зайнятих протягом року. Формула для розрахунку частоти порушень передбачає максимальне граничне значення для виникнення тяжких порушень, у разі перевищення якого вони будуть розглядатися як більш вагомими. Держави-члени можуть застосовувати більш суворі граничні значення, якщо вони передбачені в національних адміністративних процедурах оцінювання бездоганної ділової репутації.

Додаток III

Додаток III до Директиви 2006/22/ЄС замінити таким:

‘Додаток III

1. Порухення положень Регламенту (ЄС) № 561/2006

№	ПРАВОВА ПІДСТАВА	ТИП ПОРУШЕННЯ	РІВЕНЬ ВАГОМОСТІ ⁽¹⁾			
			НТП	ІТП	ТП	НП
A	Екіпаж					
A1	Стаття 5.1	Недотримання вікових обмежень щодо водіїв			X	
B	Періоди керування					
B1	Стаття 6.1	Перевищення щоденного періоду керування у 9 год, якщо можливості продовжити тривалість до 10 год не передбачено	9 год < ... < 10 год			X
B2			10 год ≤ ... < 11 год		X	
B3			11 год ≤ ...	X		
B4		Перевищення щоденного періоду керування у 9 год на 50% або більше без перерви чи без будь-якого відпочинку впродовж щонайменше 4,5 годин	13 год 30 хв. ≤ ... і без перерви/ відпочинку	X		
B5			10 год < ... < 11 год			X
B6			11 год ≤ ... < 12 год		X	
B7			12 год ≤ ...	X		
B8		Перевищення щоденного періоду керування у 10 год на 50% або більше без перерви чи без будь-якого відпочинку впродовж щонайменше	15 год ≤ ... і без перерви/ відпочинку	X		

¹ НТП – найбільш тяжкі порушення; ІТП – істотні тяжкі порушення; ТП- тяжкі порушення; НП – незначні порушення.

		4,5 годин					
B9	Стаття 6.2	Перевищення щотижневого періоду керування	56 год < ... < 60 год				X
B10			60 год ≤ ... < 65 год			X	
B11			65 год ≤ ... < 70 год		X		
B12		Перевищення щотижневого періоду керування на 25% або більше	70 год ≤ ...	X			
B13	Стаття 6.3	Перевищення максимального загального періоду керування впродовж 2 послідовних тижнів	90 год < ... < 100 год				X
B14			100 год ≤ ... < 105 год			X	
B15			105 год ≤ ... < 112 год 30 хв.		X		
B16		Перевищення максимального загального періоду керування впродовж 2 послідовних тижнів на 25% або більше	112 год 30 хв. ≤ ...	X			
C	Перерви						
C1	Стаття 7	Перевищення безперервного періоду керування у 4,5 год перед перервою	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 відпочинок менше ніж 11 год, якщо скорочений щоденний відпочинок не	10 год ≤ ... < 11 год				X
D2			8 год 30 хв. ≤ ... <			X	

		передбачено	10 год				
D3			... < 8 год 30 хв.		X		
D4		Недостатній щоденний скорочений відпочинок менше ніж 9 год, якщо скорочення тривалості передбачено	8 год ≤ ... < 9 год				X
D5			7 год ≤ ... < 8 год			X	
D6			... < 7 год		X		
D7		Недостатній щоденний розподілений відпочинок менше 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 відпочинок менше ніж 9 год для екіпажу	8 год ≤ ... < 9 год				X
D11			7 год ≤ ... < 8 год			X	
D12			... < 7 год		X		
D13	Стаття 8.6	Недостатній скорочений щотижневий відпочинок менше ніж 24 год	22 год ≤ ... < 24 год				X
D14			20 год ≤ ... < 22 год			X	
D15			... < 20 год		X		
D16		Недостатній щотижневий відпочинок менше ніж 45 год, якщо скорочений щотижневий відпочинок не передбачено	42 год ≤ ... < 45 год				X
D17			36 год ≤ ... < 42 год			X	
D18			... < 36 год		X		
D19	Стаття 8.6	Запізнення початку 6 послідовних 24-годинних періодів відпочинку	... < 3 год				X
D20			3 год ≤ ... < 12 год			X	

D21		після попереднього щотижневого відпочинку	12 год ≤ ...		X		
E	Часткове порушення правила 12 днів						
E1	Стаття 8.6a	Перевищення 12 послідовних 24-годинних періодів після попереднього регулярного щотижневого відпочинку	... < 3 год				X
E2			3 год ≤ ... < 12 год			X	
E3			12 год ≤ ...		X		
E4	Стаття 8.6a(b)(ii)	Щотижневий період відпочинку після 12 послідовних 24-годинних періодів	65 год < ... ≤ 67 год			X	
E5			... ≤ 65 год		X		
E6	Стаття 8.6a(d)	Період керування, між 22.00 та 6.00, більше ніж 3 год перед перервою, якщо транспортний засіб не укомплектовано екіпажем	3 год < ... < 4,5 год			X	
E7			4,5 год ≤ ...		X		
F	Організація роботи						
F1	Стаття 10.1	Зв'язок між заробітною платою та відстанню або кількістю перевезеного вантажу			X		
F2	Стаття 10.2	Відсутня або недостатня організація роботи водія, відсутні або недостатні інструкції, надані водію, що дають йому можливість виконувати закон			X		

2. Порушення положень Регламенту (ЄС) № 165/2014 Європейського Парламенту та Ради (²) (Тахограф)

№	ПРАВОВА ПІДСТАВА	ТИП ПОРУШЕННЯ	РІВЕНЬ ВАГОМОСТІ			
			НТП	ІТП	ТП	НП

² Регламент (ЄС) № 165/2014 Європейського Парламенту та Ради від 4 лютого 2014 року про тахографи на дорожньому транспорті, що припиняє дію Регламенту Ради (ЄЕС) № 3821/85 про записуюче обладнання на дорожньому транспорті та доповнює Регламент (ЄС) № 561/2006 Європейського Парламенту та Ради про гармонізацію окремих положень соціального законодавства, пов'язаного з дорожнім транспортом (ОВ L 60, 28.2.2014, с. 1).

G	Екіпаж					
G1	Стаття 3.1	Відсутність встановлення або застосування тахографа затвердженого типу (<i>наприклад, відсутність тахографа, встановленого механіками, майстернями або виробниками транспортних засобів, уповноважених на це компетентними органами держав-членів; застосування тахографа без необхідних пломб, накладених або повторно накладених уповноваженими механіком, майстернею або виробником транспортних засобів чи застосування тахографу без калібрувальної таблички</i>)	X			
H	Застосування тахографа, особистої картки водія або тахокарти					
H1	Стаття 23.1	Застосування тахографа, не перевіреного уповноваженою майстернею		X		
H2	Стаття 27	Водій має та/або використовує більше ніж одну особисту картку водія		X		
H3		Керування з карткою водія, що була підроблена (<i>вважається керуванням без картки водія</i>)	X			
H4		Керування з карткою водія, власником якої водій не є (<i>вважається керуванням без картки водія</i>)	X			
H5		Керування з карткою водія, яка була отримана на підставі підроблених декларацій та/або фальшивих документів (<i>вважається керуванням без картки водія</i>)	X			
H6	Стаття 32.1	Тахограф, що функціонує некоректно (<i>наприклад, тахограф невідповідно перевірено, відкалібровано або</i>		X		

		<i>опломбовано)</i>				
H7	Стаття 32.1 та стаття 33.1	Тахограф, що застосовується невідповідно (<i>наприклад, навмисне, випадкове або примусове невідповідне застосування, відсутність інструкцій щодо коректного застосування тощо</i>)		X		
H8	Стаття 32.3	Застосування незаконного пристрою, що здатний змінювати записи тахографа	X			
H9		Підроблення, приховування, придушення чи знищення інформації, записаної на тахокартах або завантаженої з тахографа та/або картки водія	X			
H10	Стаття 33.2	Підприємство, що не зберігає тахокарти, роздруковані та завантажені дані		X		
H11		Дані, що записані та зберігаються, не доступні впродовж щонайменше року		X		
H12	Стаття 34.1	Невідповідне застосування тахокарт/картки водія		X		
H13		Неавторизоване виймання тахокарт або картки водія, що має негативний вплив на запис відповідних даних		X		
H14		Тахокарта або картка водія, застосовані для покриття довшого періоду, ніж розрахунковий, при чому дані втрачено		X		
H15	Стаття 34.2	Застосування брудних або пошкоджених тахокарт або карток водія, при чому дані не зчитуються		X		
H16	Стаття 34.3	Незастосування ручного вводу, якщо це вимагається		X		
H17	Стаття 34.4	Незастосування відповідної тахокарти або застосування картки водія не у відповідному слоті (стосується екіпажів)			X	

N18	Стаття 34.5	Невідповідне застосування механізму перемикачів		X		
I	Створення інформації					
I1	Стаття 36	Відмова від перевірки		X		
I2	Стаття 36	Нездатність опрацювати записи щодо поточного дня та попередніх 28 днів		X		
I3		Нездатність опрацювати записи щодо картки водія, якщо водій її має		X		
I4	Стаття 36	Нездатність опрацювати записи вручну та роздруковувати дані, отримані за поточний день та попередні 28 днів		X		
I5	Стаття 36	Нездатність опрацювати картку водія, якщо водій її має		X		
J	Невідповідна дія					
J1	Стаття 37.1 та стаття 22.1	Тахограф не відремонтовано уповноваженим механіком або майстернею		X		
J2	Стаття 37.2	Водій не записує всю потрібну інформацію за періоди часу, коли тахограф непридатний до експлуатування або невідповідно діє		X		