

32006L0022

L 102/35

ОФИЦИАЛЕН ВЕСТНИК НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ

11.4.2006

**ДИРЕКТИВА 2006/22/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**  
от 15 март 2006 година

**относно минималните условия за изпълнение на Регламенти (ЕИО) № 3820/85 и (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно социалното законодателство, свързано с дейностите по автомобилния транспорт, и за отмяна на Директива 88/559/ЕИО на Съвета**  
(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 71, параграф 1 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет <sup>(1)</sup>,

след консултации с Комитета на регионите,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора <sup>(2)</sup>, в светлината на съвместния текст, одобрен от Помирителния комитет на 8 декември 2005 г.,

като имат предвид, че:

(1) Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета от 20 декември 1985 г. относно хармонизирането на определени разпоредби от социалното законодателство, свързано с автомобилния транспорт <sup>(3)</sup>, Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета от 20 декември 1985 г. относно уредите за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт <sup>(4)</sup> и Директива 2002/15/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2002 г. за организацията на работното време на лицата, осъществяващи мобилни пътни транспортни дейности <sup>(5)</sup> са важни за създаването на общ пазар за транспорта по вътрешни води, за безопасността по пътищата и за работните условия.

(2) В своята Бяла книга „Европейска транспортна политика за 2010 г.: време да се решава“ Комисията показва

<sup>(1)</sup> ОВ С 241, 28.9.2004 г., стр. 65.

<sup>(2)</sup> Становище на Европейския парламент от 20 април 2004 г. (ОВ С 104 Е, 30.4.2004 г., стр. 385), Обща позиция на Съвета от 9 декември 2004 г. (ОВ С 63 Е, 15.3.2005 г., стр. 1) и Позиция на Европейския парламент от 13 април 2005 г. (ОВ С 33 Е, 9.2.2006 г., стр. 415). Законодателна резолюция на Европейския парламент от 2 февруари 2006 г. и Решение на Съвета от 2 февруари 2006 г.

<sup>(3)</sup> ОВ L 370, 31.12.1985 г., стр. 1. Регламент, изменен с Директива 2003/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 226, 10.9.2003 г., стр. 4).

<sup>(4)</sup> ОВ L 370, 31.12.1985 г., стр. 8. Регламент, последно изменен с Регламент (ЕО) № 432/2004 на Комисията (ОВ L 71, 10.3.2004 г., стр. 35).

<sup>(5)</sup> ОВ L 80, 23.3.2002 г., стр. 35.

необходимостта да се засилят проверките и санкциите особено за социалното законодателство относно дейностите, свързани с автомобилния транспорт, и по-специално да се увеличи броят на проверките, да се насърчи системният обмен на информация между държавите-членки, да се координират дейностите по инспектиране и да се подкрепи обучението на изпълнителните длъжностни лица.

(3) Следователно е необходимо да се осигури правилно прилагане и хармонизирано интерпретиране на социалните правила за автомобилния транспорт чрез установяване на минимални изисквания за унифицирани и ефективни проверки от държавите-членки на съответствието с приложимите разпоредби. Тези проверки трябва да служат за намаляване и предотвратяване на нарушения. Освен това трябва да се въведе механизъм, който да осигурява, че предприятията от категориите с висока степен на риск се проверяват по-обстойно и по-често.

(4) Трябва да се обърне внимание също така и на рисковете, възникващи от умора на водача, чрез въвеждане в сила на Директива 2002/15/ЕС.

(5) Мерките, предвидени в настоящата директива, не трябва да водят само до повишаване на безопасността по пътищата, а трябва също да допринасят за хармонизиране на работните условия в Общността и да насърчават равностепеността.

(6) Подмяната на аналоговите тахографи с цифрови прогресивно ще дава възможност по-голям обем от данни да се проверява по-бързо и по-точно и поради тази причина държавите-членки ще имат увеличени възможности да извършват повече проверки. По отношение на проверките процентът на работните дни, изработени от водачите на превозни средства, попадащи в обхвата на социалното законодателство, които се проверяват, трябва следователно постепенно да бъде увеличен до 4 %.

(7) По отношение на системите за проверяване целта трябва да бъде националните системи да се развият към постигане на европейско взаимодействие и практичност.

(8) За всички изпълнителни звена трябва да са налице достатъчно стандартно оборудване и съответни юридически правомощия, за да могат тези звена да изпълняват своите задължения ефективно и ефикасно.

- (9) Държавите-членки, без да нарушават правилното изпълнение на задачите, наложени с настоящата директива, трябва да търсят начини да осигурят, че пътните проверки се извършват ефективно и бързо с цел завършване на проверката във възможно най-кратък срок и при минимално забавяне за водача.
- (10) Във всяка държава-членка трябва да има единен орган за вътрешна в Общността връзка с други съответни компетентни изпълномощени органи. Този орган също така събира подходящите статистически данни. Държавите-членки трябва да прилагат съгласувана национална стратегия за изпълнение на тяхна територия и могат да определят един орган, който да координира прилагането на тази стратегия.
- (11) Сътрудничеството между изпълнителните изпълномощени органи на държавите-членки трябва да бъде подпомагано чрез съвместни задачи, инициативи за съвместно обучение, електронен обмен на информация и обмен на сведения и опит.
- (12) Най-добрите практики за изпълнителните операции в автомобилния транспорт, по-специално за осигуряване на хармонизиран подход към въпроса за осигуряване на годишен отпуск или отпуск по болест на водачите, трябва да бъдат подпомагани и насърчавани чрез форум на изпълнителните изпълномощени органи на държавите-членки.
- (13) Мерките, необходими за изпълнение на настоящата директива, трябва да бъдат приети в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. относно процедурите за упражняване на правомощията за прилагане, дадени на Комисията <sup>(1)</sup>.
- (14) Тъй като целта на настоящата директива, по-точно да установи ясни общи правила за минималните условия за проверка на правилното и унифицирано прилагане на Регламенти (ЕИО) № 3820/85 и (ЕИО) № 3821/85 и на Регламент (ЕО) № 561/2006 от 15 март 2006 г. на Европейския парламент и на Съвета относно хармонизирането на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, за изменение на Регламенти (ЕИО) № 3821/85 и (ЕО) № 2135/98 на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3820/85 <sup>(2)</sup> на Съвета, не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите-членки, а може, поради необходимостта от координирани международни действия, да бъде по-добре постигната на общностно равнище, Общността може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарността, посочен в

член 5 от Договора. В съответствие с принципа на пропорционалността, посочен в същия член, настоящата директива не излиза извън това, което е необходимо, за да се постигне целта ѝ.

- (15) Директива 88/559/ЕИО <sup>(3)</sup> на Съвета за стандартните процедури за проверка на прилагането на Регламенти (ЕИО) № 3820/85 и (ЕИО) № 3821/85 следователно следва да бъде отменена,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

### Предмет

Настоящата директива установява минималните условия за изпълнение на Регламенти (ЕИО) № 3820/85 и (ЕИО) № 3821/85.

Член 2

### Системи за проверки

1. Държавите-членки организират система от приложими и редовни проверки за правилното и последователно изпълнение, както е посочено в член 1, за всички транспортни категории както по пътищата, така и в помещението на предприятията.

Тези проверки включват ежегодно голяма и представителна извадка от мобилни работници, водачи на превозни средства, предприятия и превозни средства от всички транспортни категории, попадащи в обхвата на Регламенти (ЕИО) № 3820/85 и (ЕИО) № 3821/85.

Държавите-членки осигуряват, че на тяхна територия се прилага съгласувана национална стратегия за изпълнение. За тази цел държавите-членки могат да определят орган, който да координира действията, предприети по членове 4 и 6, като в такъв случай Комисията и другите държави-членки трябва да бъдат съответно информирани.

2. Въпреки че за момента това не се налага, до 1 май 2007 г. държавите-членки трябва да предоставят на изпълномощените инспектори съответните юридически правомощия, за да им дадат възможност коректно да изпълняват инспекторските си задължения, както се изисква по настоящата директива.

3. Всяка държава-членка организира проверки по такъв начин, че след 1 май 2006 г. се проверяват 1 % от изработените дни от водачите на превозни средства, които попадат в обхвата на Регламенти (ЕИО) № 3820/85 и (ЕИО) № 3821/85. Този процент ще се увеличава до най-малко 2 % след 1 януари 2008 г. и до най-малко 3 % след 1 януари 2010 г.

<sup>(1)</sup> ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23.

<sup>(2)</sup> ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 1.

<sup>(3)</sup> ОВ L 325, 29.11.1988 г., стр. 55. Директива, изменена с Регламент (ЕО) № 2135/98 (ОВ L 274, 9.10.1998 г., стр. 1).

От 1 януари 2012 г. този минимален процент може да бъде увеличен до 4 % от Комисията в съответствие с процедурата, посочена в член 12, параграф 2, при условие че събраните статистически данни съобразно член 3 покажат, че средно повече от 90 % от всички проверени превозни средства са оборудвани с цифрови тахографи. При вземане на решение Комисията ще отчете ефективността на съществуващите изпълнителни мерки и по-специално наличието на данни от цифрови тахографи в помещенията на предприятията.

Не по-малко от 15 % от общия брой на проверените работни дни се проверяват на пътя и не по-малко от 30 % в помещенията на предприятията. От 1 януари 2008 г. не по-малко от 30 % от общия брой на проверените работни дни се проверяват на пътя и не по-малко от 50 % в помещенията на предприятията.

4. Информацията, представена на Комисията в съответствие с член 16, параграф 2 от Регламент (ЕИО) № 3820/85, включва броя на водачите на превозни средства, проверени на пътя, броя на проверките в помещенията на предприятията, броя на проверените работни дни и броя и вида на докладваните нарушения, заедно с отметка дали са били превозвани хора или товари.

### Член 3

#### Статистика

Държавите-членки осигуряват, че статистическите данни, събрани от проверките, организирани в съответствие с член 2, параграф 1 и член 3, са разпределени в следните категории:

- а) за пътни проверки:
  - i) вид на пътя, а именно дали е магистрала, национален или второкласен път, и държава на регистрацията на инспектираното превозно средство, с цел да се избегне дискриминация;
  - ii) тип на тахографа: аналогов или цифров;
- б) за проверки в помещенията:
  - i) вид на транспортната дейност, а именно дали дейността е международна или вътрешна, за пътници или за товари, на собствена сметка или под наем или срещу възнаграждение;
  - ii) размер на транспортния парк на компанията;
  - iii) тип на тахографа: аналогов или цифров.

Тези статистически данни се предоставят на Комисията и се публикуват в доклад.

Компетентните упълномощени органи в държавите-членки съхраняват данните, събрани през предишната година.

Предприятията, отговорни за водачите на превозни средства, съхраняват за период от една година резултатите и други данни, предадени им от изпълнителните власти, във връзка с проверките, извършени от тях в помещенията на предприятията и/или на водачите на пътя.

Всички по-нататъшни пояснения, изисквани по дефинициите на категориите, упоменати в букви а) и в), се дават от Комисията в съответствие с процедурата, посочена в член 12, параграф 2.

### Член 4

#### Пътни проверки

1. Пътните проверки се организират на различни места и по всяко време и покриват достатъчно голяма част от пътната мрежа, за да се затрудни избягването на пунктовете за проверка.
2. Държавите-членки осигуряват, че:
  - а) е предвидено достатъчно обезпечаване за пунктове за проверки, които се намират върху или в близост до съществуващи или планирани пътища и че, ако е необходимо, сервизни станции и други безопасни обекти по магистралите могат да функционират като пунктове за проверки;
  - б) проверките се извършват, като се следва система за произволна ротация със съответен географски баланс.
3. Точките, които трябва да се проверят при пътните проверки, са дадени в част А от приложение I. Проверките могат да се съсредоточат върху специфична точка, ако това се налага от ситуацията.
4. Без да се нарушава член 9, параграф 2, пътните проверки се извършват без дискриминация. По-специално изпълнителните длъжностни лица няма да допускат дискриминация на някое от следните основания:
  - а) държава на регистрацията на превозното средство;
  - б) държава на местожителство на водача на превозното средство;
  - в) държава на създаване на предприятието;
  - г) произход и крайна точка на пътуването;
  - д) тип на тахографа: аналогов или цифров.

5. Изпълнителните длъжностни лица са снабдени със:

- а) списък на основните точки, които трябва да бъдат проверени, както е указано в част А от приложение I;
- б) стандартно оборудване за проверка, както е указано в приложение II.

6. Ако в дадена държава-членка констатациите от пътна проверка на водач на превозно средство, регистрирано в друга държава-членка, дават основание да се счита, че са били извършени нарушения, които не могат да бъдат установени по време на проверката поради липсата на необходими данни, компетентните власти на съответната държава-членка ще се подпомагат взаимно при изясняване на ситуацията.

#### Член 5

### Съвместни проверки

Най-малко шест пъти годишно държавите-членки предприемат съвместни проверки на водачи на превозни средства и на превозни средства, попадащи в обхвата на Регламенти (ЕИО) № 3820/85 и (ЕИО) № 3821/85. Тези проверки се предприемат по едно и също време от изпълнителните власти на две или повече държави-членки, като всяка работи на собствената си територия.

#### Член 6

### Проверки в помещенията на предприятията

1. Проверките в помещенията се планират в светлината на минал опит във връзка с различните видове транспорт и предприятия. Те се извършват също така, ако се установят сериозни нарушения на Регламенти (ЕИО) № 3820/85 и (ЕИО) № 3821/85 по пътищата.

2. Проверките в помещенията включват точките, изброени в част А и част Б от приложение I.

3. Изпълнителните длъжностни лица са снабдени с:

- а) списък на основните точки, които трябва да бъдат проверени, както е указано в част А и Б от приложение I;
- б) стандартно оборудване за проверка, както е указано в приложение II.

4. Изпълнителните длъжностни лица в дадена държава-членка при извършване на проверката вземат предвид всяка информация, предоставена от определения орган за връзка на друга държава-членка, както е посочено в член 7, параграф 1, във връзка с дейностите на съответното предприятие в тази друга държава-членка.

5. За целите на параграфи 1—4 проверките, извършени в помещенията на компетентните власти на базата на съответни

документи или данни, предадени от предприятията по искане на посочените власти, имат същия статут като проверките, извършени в помещенията на предприятието.

#### Член 7

### Взаимодействие в Общността

1. Държавите-членки определят орган, който има следните задачи:

- а) да осигурява координация с еквивалентните органи в други държави-членки, които са засегнати от действията, предприемани съгласно член 5;
- б) да предава статистическите доклади на Комисията според член 16, параграф 2 от Регламент (ЕИО) № 3820/85;
- в) да бъде основно отговорен за подпомагане на компетентните власти на други държави-членки в съответствие с член 4, параграф 6.

Органът има представители в Комитета, посочен в член 12, параграф 1.

2. Държавите-членки уведомяват Комисията за определянето на този орган и Комисията информира съответно другите държави-членки.

3. Обменът на данни, опит и сведения между държавите-членки активно се подпомага, основно, но не само чрез Комитета, посочен в член 12, параграф 1, а и чрез всеки такъв орган, който Комисията може да определи в съответствие с процедурата по член 12, параграф 2.

#### Член 8

### Обмен на информация

1. Информацията, която е налична двустранно по член 17, параграф 3 от Регламент (ЕИО) № 3820/85 или член 19, параграф 3 от Регламент (ЕИО) № 3821/85, се обменя между определените органи, съобщени на Комисията в съответствие с член 7, параграф 2:

- а) най-малко веднъж на всеки шест месеца след влизането в сила на настоящата директива;
- б) при специфично поискване от държава-членка в индивидуални случаи.

2. Държавите-членки се стремят да създадат системи за електронен обмен на информация. В съответствие с процедурата, посочена в член 12, параграф 2, Комисията дефинира обща методология за ефективен обмен на информация.

## Член 9

**Система за класифициране на риска**

1. Държавите-членки въвеждат система за класифициране на риска за предприятията на базата на относителния брой и степента на сериозност на всички нарушения на Регламенти (ЕИО) № 3820/85 и (ЕИО) № 3821/85, извършени от отделно предприятие. Комисията подкрепя диалога между държавите-членки, за да насърчи съгласуваността между тези системи за класифициране на риска.

2. Предприятията с висока степен на риск се проверяват по-щателно и по-често. Критериите и подробните правила за прилагане на такава система трябва да се обсъдят в Комитета, посочен в член 12, с цел да се създаде система за обмен на информация на основата на най-добрите практики.

3. Първоначален списък с нарушения на Регламенти (ЕИО) № 3820/85 и (ЕИО) № 3821/85 е даден в приложение III.

С цел осигуряване на насоки за тежестта на нарушенията на Регламенти (ЕИО) № 3820/85 и (ЕИО) № 3821/85 Комисията може, ако е подходящо, в съответствие с процедурата, посочена в член 12, параграф 2, да адаптира приложение III, за да разработи насоки за общия обхват на нарушенията, разделени в категории според тежестта им.

Категорията на най-сериозните нарушения трябва да включва тези, при които неизпълнението на съответните разпоредби от Регламенти (ЕИО) № 3820/85 и (ЕИО) № 3821/85 създава сериозен риск от смърт или тежки телесни повреди.

## Член 10

**Доклади**

До 1 май 2009 г. Комисията трябва да предаде на Европейския парламент и на Съвета доклад с анализ на наказанията за сериозни нарушения, предвидени в законодателството на държавите-членки.

## Член 11

**Най-добри практики**

1. В съответствие с процедурата, посочена в член 12, параграф 2, Комисията установява насоки за най-добрите практики на изпълнение.

Тези насоки се публикуват в доклад на Комисията.

2. Държавите-членки създават програми за съвместно обучение по най-добрите практики, което трябва да се провежда най-малко веднъж годишно, и улесняват обмена, най-малко веднъж годишно, на персонал от техните съответни органи за връзка в Общността с партньорите им в други държави-членки.

3. Електронен формуляр, който може да се разпечатва, се създава от Комисията в съответствие с процедурата, посочена в член 12, параграф 2, за да се използва, когато водачът на превозното средство е в отпуск по болест или в годишен отпуск или когато водачът е управлявал друго превозно средство, изключено от обхвата на Регламент (ЕИО) № 3820/85 за периода, посочен в член 15, параграф 7, първата алинея, първото тире от Регламент (ЕИО) № 3821/85.

4. Държавите-членки осигуряват, че изпълнителните длъжностни лица са добре обучени за изпълнение на техните задачи.

## Член 12

**Процедура на Комитета**

1. Комисията се подпомага от Комитета, създаден по член 18, параграф 1 от Регламент (ЕИО) № 3821/85.

2. Когато се правят препратки към настоящия параграф, се прилагат членове 5 и 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се отчитат разпоредбите на член 8 от него.

Периодът, посочен в член 5, параграф 6 от Решение 1999/468/ЕО, се установява на три месеца.

3. Комитетът приема свой процедурен правилник.

## Член 13

**Мерки за прилагане**

По искане на дадена държава-членка или по своя собствена инициатива Комисията, в съответствие с процедурата, посочена в член 12, параграф 2, приема мерки за прилагане, по-специално с една от следните цели:

- а) да насърчи общ подход към прилагането на настоящата директива;
- б) да окуражи съгласуван подход между изпълнителните власти и хармонизирано интерпретиране на Регламент (ЕИО) № 3820/85 между изпълнителните власти;
- в) да подпомогне диалога между транспортния сектор и изпълнителните власти.



**Член 14****Преговори с трети страни**

След като настоящата директива влезе в сила, Общността ще започне преговори със съответните трети страни с цел прилагане на правила, еквивалентни на тези, които са посочени в настоящата директива.

Докато се очакват заключенията от тези преговори, държавите-членки трябва да включват данни от проверките, извършени на превозни средства от трети страни, в своите доклади до Комисията, както е указано в член 16, параграф 2 от Регламент (ЕИО) № 3820/85.

**Член 15****Актуализиране на приложенията**

Измененията в приложенията, които са необходими за адаптирането им към разработките в най-добрите практики, се приемат в съответствие с процедурата, посочена в член 12, параграф 2.

**Член 16****Транспониране**

1. Държавите-членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими за да се съобразят с настоящата директива, най-късно до 1 април 2007 г. Държавите-членки незабавно съобщават на Комисията текстовете на тези разпоредби и таблицата за съответствие между тези разпоредби и настоящата директива.

Когато държавите-членки приемат тези мерки, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условието и редът на позоваване се определят от държавите-членки.

2. Държавите-членки съобщават на Комисията текстовете на основните разпоредби от националното законодателство, които те приемат в областта, уредена с настоящата директива.

**Член 17****Отмяна**

1. Директива 88/599/ЕИО се отменя.

2. Позоваванията на отменената директива се считат за позовавания на настоящата директива.

**Член 18****Влизане в сила**

Настоящата директива влиза в сила на двадесетия ден след публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

**Член 19****Адресати**

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Страсбург на 15 март 2006 година.

За Европейския парламент

Председател

J. BORRELL FONTELLES

За Съвета

Председател

H. WINKLER

## ПРИЛОЖЕНИЕ I

## ЧАСТ А

## ПЪТНИ ПРОВЕРКИ

В общия случай при пътните проверки се проверяват следните точки:

1. дневни и седмични часове на шофиране, почивки и дневни и седмични периоди на почивка; също така хартиени записи за предишните дни, които трябва да са налични в превозното средство в съответствие с член 15, параграф 7 от Регламент (ЕИО) № 3821/85 и/или данните за същия период, съхранени върху картата на водача и/или в паметта на записващото оборудване в съответствие с приложение II от настоящата директива и/или на разпечатки;
2. за периода, посочен в член 15, параграф 7 от Регламент (ЕИО) № 3821/85, да бъдат дефинирани всички случаи, когато разрешената скорост на превозното средство е била надвишавана, като се отчитат всички периоди от повече от една минута, през които скоростта е надвишавала 90 км/ч за превозно средство категория N3 или 105 км/ч за категория M3 (категории N3 и M3 са дефинирани в част А от приложение II към Директива 70/156/ЕИО на Съвета от 6 февруари 1970 г. за сближаването на законодателствата на държавите-членки във връзка с одобренията на вида на моторните превозни средства и техните ремаркета <sup>(1)</sup>);
3. когато е подходящо, моментните скорости, достигнати от превозното средство, както са записани от записващото оборудване за период, не по-дълъг от последните 24 часа от използването на превозното средство;
4. правилното функциониране на записващото устройство (определяне на възможна неправилна употреба на оборудването и/или на картата на водача и/или на хартиените записи) или, когато е подходящо, наличието на документите, посочени в член 14, параграф 5 от Регламент (ЕИО) № 3820/85.

## ЧАСТ Б

## ПРОВЕРКИ В ПОМЕЩЕНИЯТА НА ПРЕДПРИЯТИЯТА

В допълнение към посочените в част А точки в помещенията на предприятията се проверяват още:

1. седмичните периоди на почивка и часовете на шофиране между тези периоди на почивка;
2. спазването на двуседмичното ограничение за часовете на шофиране;
3. хартиените записи, записващото устройство на превозното средство, картата с данни на водача и разпечатките.

Държавите-членки могат, ако е подходящо, да проверят съвместната отговорност и на други участници в транспортната верига, като търговци, вносители, износители, изпълнители, ако се установи нарушение, включително проверка, че договорите за предоставяне на транспортни услуги позволяват съответствие с Регламент (ЕИО) № 3820/85 и Регламент (ЕИО) № 3821/85.

<sup>(1)</sup> ОВ L 42, 23.2.1970 г., стр. 1. Директива, последно изменена с Директива 2006/28/ЕО на Комисията (ОВ L 65, 7.3.2006 г., стр. 27).

## ПРИЛОЖЕНИЕ II

**Стандартно оборудване, което трябва да бъде налично за изпълнителните органи**

Държавите-членки осигуряват, че следното стандартно оборудване е налично за изпълнителните органи, които изпълняват задълженията, посочени в приложение I:

1. оборудване, което може да прехвърля данни от устройството на превозното средство и картата на водача за цифровия тахограф, да разчита данни, да анализира данни и/или да предава констатации до централната база данни за анализ;
  2. оборудване за проверка на тахографските хартиени записи.
-



## ПРИЛОЖЕНИЕ III

**Нарушения**

За целите на настоящата директива и в съответствие с член 9, параграф 3 следният неизчерпателен списък дава насоки какво трябва да се счита за нарушение:

1. превишаване на максималните дневни, седмични или двуседмични часове за шофиране;
  2. неспазване на минималния период за дневна или седмична почивка;
  3. неспазване на минималната почивка;
  4. липса на тахограф в съответствие с изискванията на Регламент (ЕИО) № 3821/85.
-