

წინამდებარე დოკუმენტს გააჩნია მხოლოდ დოკუმენტური დანიშნულება და შესაბამისი უწყებები არ კისრულობენ რაიმე პასუხისმგებლობას მის შინაარსთან დაკავშირებით

► **B** ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2006 წლის 15 მარტის
დირექტივა 2006/22/EC

ავტოსატრანსპორტო საშუალებების საქმიანობასთან დაკავშირებულ სოციალურ სფეროში
მოქმედი კანონმდებლობის შესახებ საბჭოს (EEC) №3820/85 და (EEC) №3821/85
რეგლამენტების სისრულეში მოყვანის მინიმალური პირობებისა და საბჭოს 88/599/EEC
დირექტივის გაუქმების შესახებ

(აღნიშნული ტექსტი ძალაშია ევროპის ეკონომიკური ზონის ფარგლებში)

(ოფიციალური ჟურნალი L 102, 11.4.2006, გვ. 35)

ცვლილება შეტანილია:

	ოფიციალური ჟურნალი		
	№	გვერდი	თარიღი
► M1 ევროკომისიის 2009 წლის 23 იანვრის დირექტივა 2009/4/EC	L21	39	24.1.2009
► M2 ევროკომისიის 2009 წლის 30 იანვრის დირექტივა 2009/5/EC	L29	45	31.1.2009

კორექტირებულია:

► **C1** შეცდომების შეწორება, ოფიციალური ჟურნალი L 256, 29.9.2009, გვ. 38 (2009/5/EC)

▼B

**ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2006 წლის 15 მარტის
დირექტივა 2006/22/EC**

**ავტოსატრანსპორტო საშუალებების საქმიანობასთან დაკავშირებულ სოციალურ სფეროში
მოქმედი კანონმდებლობის შესახებ საბჭოს (EEC) №3820/85 და (EEC) №3821/85
რეგლამენტების სისრულეში მოყვანის მინიმალური პირობებისა და საბჭოს 88/599/EEC
დირექტივის გაუქმების შესახებ
(აღნიშნული ტექსტი ძალაშია ევროპის ეკონომიკური ზონის ფარგლებში)**

ევროპარლამენტმა და ევროკავშირის საბჭომ,

ევროპული გაერთიანების დაფუძნების შესახებ შეთანხმების, კერძოდ მისი 71(1) მუხლის საფუძველზე,

ევროკომისიის მიერ წარმოდგენილი წინადადების საფუძველზე,

ევროპის ეკონომიკური და სოციალური კომიტეტის მოსაზრების საფუძველზე,¹

რეგიონების კომიტეტებთან კონსულტაციის გავლის შემდგომ,

მოქმედებენ რა შეთანხმების 251-ე მუხლით გათვალისწინებული პროცედურებისა² და შემათანხმებელი კომისიის მიერ 2005 წლის 8 დეკემბერს დამტკიცებული ერთობლივი ტექსტის თანახმად,

ვინაიდან,

(1) საბჭოს 1985 წლის 20 დეკემბრის (EEC) №3820/85 რეგლამენტი ავტოსატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებით ზოგიერთი სოციალური კანონმდებლობის ჰარმონიზაციის შესახებ³ და 1985 წლის 20 დეკემბრის (EEC) №3821/85 რეგლამენტი ავტოსატრანსპორტო საშუალებებში არსებული საკონტროლო მოწყობილობის შესახებ⁴ და ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2002 წლის 11 მარტის 2002/15/EC დირექტივა საავტომობილო გადაზიდვების მწარმოებელი პირების სამუშაო დროის

¹ ოფიციალური ჟურნალი C 241, 28.9.2004, გვ. 65.

² ევროპარლამენტის 2004 წლის 20 აპრილის მოსაზრება (ოფიციალური ჟურნალი C 104 E, 30.4.2004, გვ. 385), საბჭოს 2004 წლის 9 დეკემბრის საერთო პოზიცია (ოფიციალური ჟურნალი C 63 E, 15.3.2005, გვ. 1) და ევროპარლამენტის 2005 წლის 13 აპრილის პოზიცია (ოფიციალური ჟურნალი C 33 E, 9.2.2006, გვ. 415). ევროპარლამენტის 2006 წლის 2 თებერვლის საკანონმდებლო გადაწყვეტილება და საბჭოს 2006 წლის 2 თებერვლის გადაწყვეტილება.

³ ოფიციალური ჟურნალი L 370, 31.12.1985, გვ. 1. რეგლამენტში ცვლილება განხორციელდა ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2003/59/EC დირექტივის საფუძველზე (ოფიციალური ჟურნალი L 226, 10.9.2003, გვ. 4).

⁴ ოფიციალური ჟურნალი L 370, 31.12.1985, გვ. 8. რეგლამენტში ბოლო ცვლილება განხორციელდა ევროკომისიის (EC) № 432/2004 დირექტივის საფუძველზე (ოფიციალური ჟურნალი L 71, 10.3.2004, გვ. 3).

ორგანიზების შესახებ¹, ძალზედ მნიშვნელოვანია ქვეყნის შიდა სატრანსპორტო მომსახურებების საერთო ბაზრის შესაქმნელად, საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოებისა და სამუშაო პირობების გასაუმჯობესებლად.

- (2) მის ოფიციალურ გამოცემაში “ევროპული სატრანსპორტო პოლიტიკა 2010 წლისთვის: გადაწყვეტილების მიღების დრო“, კომისიამ ხაზი გაუსვა კონტროლისა და სანქციების სრულყოფის აუცილებლობას, განსაკუთრებით ავტოსატრანსპორტო საშუალებების საქმიანობასთან დაკავშირებული სოციალური კანონმდებლობის შემთხვევაში, კერძოდ: შემოწმებების რაოდენობის გაზრდის, წევრ სახელმწიფოებს შორის ინფორმაციის სისტემატიური გაცვლის ხელშეწყობის, საინსპექციო საქმიანობის კოორდინირებისა და სამართალდამცავი პირების სწავლების ხელშეწყობის აუცილებლობას.
- (3) აღნიშნულიდან გამომდინარე, აუცილებელია ავტოსატრანსპორტო საშუალებების შესახებ სოციალური წესების სათანადო განცხადებისა და ჰარმონიზებული ინტერპრეტაციის უზრუნველყოფა წევრი სახელმწიფოების მიერ ერთიანი და ეფექტიანი კონტროლის განხორციელებასთან დაკავშირებით მინიმალური მოთხოვნების განსაზღვრის გზით, შესაბამისი დებულებების დაცვით. აღნიშნული შემოწმებები უნდა ემსახურებოდეს დარღვევების ფაქტების შემცირებასა და პრევენციას. გარდა ამისა, უნდა დაინერგოს შესაბამისი მექანიზმი, რომელიც უზრუნველყოფს მაღალი რისკის მქონე საწარმოების უფრო ამომწურავ და ხშირ შემოწმებას.
- (4) მძღოლის დაღლილობის მიზეზით გამოწვეულ რისკებთან დაკავშირებული პრობლემები უნდა აღმოიფხვრას 2002/15/EC დირექტივის კანონიერ ძალაში შესვლის გზით.
- (5) აღნიშნული დირექტივით გათვალისწინებული ღონისძიებები უნდა უზრუნველყოფდეს არა მხოლოდ საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების მაღალ დონეს, არამედ აგრეთვე ხელი უნდა შეუწყოს ევროპული გაერთიანების ფარგლებში სამუშაო პირობების ჰარმონიზაციას და მოახდინოს საქმიანობის არეალის დაბალანსება.
- (6) ანალოგური ტაქოგრაფების შეცვლა ციფრული ტაქოგრაფებით იძლევა მონაცემების მოცულობის პროგრესულად ზრდის შესაძლებლობას, რომლის შემოწმებაც შესაძლებელი იქნება კიდევ უფრო სწრაფად და მეტი სიზუსტით და აღნიშნული მიზნით, წევრი სახელმწიფოები შეძლებენ შემოწმებების რაოდენობის ეტაპობრივ გაზრდას. შემოწმებების პირობებში, სოციალური კანონმდებლობის ფარგლებში შემოწმებას დაქვემდებარებული სატრანსპორტო საშუალებების მძღოლების მიერ ნამუშევარი დღეების პროცენტული თანაფარდობა ეტაპობრივად უნდა გაიზარდოს 4%-მდე.

¹ ოფიციალური ჟურნალი L 80, 23.3.2002, გვ. 35.

- (7) რაც შეეხება შემოწმების სისტემებს, მათი მიზანი იმაში მდგომარეობს, რომ განვითარდეს ეროვნული სისტემები ევროპის ფარგლებში ურთიერთქმედებისა და პრაქტიკული განხორციელების მიმართულებით.
- (8) შესაბამისი სტანდარტული მოწყობილობა და სათანადო სამართლებრივი უფლებამოსილება უნდა იყოს ხელმისაწვდომი ყოველი განმახორციელებელი ერთეულისთვის, რათა მათ ეფექტურად და რაციონალურად განახორციელონ მათზე დაკისრებული მოვალეობები.
- (9) წინამდებარე დირექტივით ნაკისრი ვალდებულებების შესრულების პირობის დაურღვევლად, წევრ სახელმწიფოებს შეუძლიათ განახორციელონ გზებზე შემოწმებები ეფექტიანად და სწრაფად, რათა სისრულეში მოიყვანონ შემოწმება შეძლებისდაგვარად უმოკლეს დროში და მძღოლის მიმართ ყოველგვარი ვადაგადაცილების გარეშე.
- (10) ყოველ წევრ სახელმწიფოში წარმოდგენილი უნდა იყოს შესაბამისი ორგანო ევროპული გაერთიანების ფარგლებში არსებულ სხვა კომპეტენტურ ორგანოებთან თანამშრომლობის მიზნით. გარდა ამისა, აღნიშნულმა ორგანომ უნდა აწარმოოს შესაბამისი სტატისტიკა. საკუთარ ტერიტორიაზე წევრმა სახელმწიფოებმა უნდა დანერგონ ეროვნული განმახორციელებელი სტრატეგია და დანიშნონ ერთი ორგანო აღნიშნულის სისრულეში მოყვანის კოორდინირებისთვის.
- (11) წევრი სახელმწიფოების შემსრულებელ ორგანოებს შორის თანამშრომლობა გამყარებული უნდა იქნას ერთობლივი შემოწმებების, ერთობლივი სწავლების ინიციატივის, ინფორმაციის ელექტრონული გაცვლისა და ინტელექტუალური რესურსებისა და გამოცდილების გაზიარების გზით.
- (12) ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მიერ შესაბამისი ოპერაციების განხორციელების საუკეთესო პრაქტიკა, განსაკუთრებით მძღოლის ყოველწლიურ შვებულებასა თუ ბიულეტენტან დაკავშირებული პრობლემების ჰარმონიზებული გადაჭრის მეთოდების უზრუნველყოფა, უნდა იქნას ხელშეწყობილი წევრი სახელმწიფოების კომპეტენტური ორგანოების ფორუმის საშუალებით.
- (13) წინამდებარე დირექტივის სისრულეში მოსაყვანად აუცილებელი ზომები მიღებულ უნდა იქნას საბჭოს 1999 წლის 28 ივნისის 1999/468/EC გადაწყვეტილების შესაბამისად, რომელიც განსაზღვრავს კომისიის მიმართ მინიჭებული უფლებების განხორციელების პროცედურებს¹.
- (14) ვინაიდან წევრ სახელმწიფოებს არ შეუძლიათ მიაღწიონ სრულად წინამდებარე დირექტივის მიზანს, კერძოდ ჩამოაყალიბონ გარკვეული საერთო წესები (EEC) №3820/85 და (EEC) №3821/85 რეგლამენტებისა და ავტოსატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებული ზოგიერთი სოციალური კანონმდებლობის შესახებ ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2006 წლის 15 მარტის (EC) №561/2006 რეგლამენტის, რომელიც უზრუნველყოფს შესწორებების შეტანას საბჭოს (EEC) №3821/85 და (EC)

¹ ოფიციალური ჟურნალი L 184, 17.7.1999, გვ. 23.

№2135/98 რეგლამენტებში და აუქმებს საბჭოს (EEC) №3820/85 რეგლამენტს¹, სწორი და ერთგვაროვანი განხორციელების შემოწმების მიზნით, და აღნიშნული მიზანი, კოორდინირებული საქმიანობის საჭიროების მიზეზით, შესაძლებელია უფრო უკეთ იქნას მიღწეული ევროპული გაერთიანების დონეზე, ევროპულ გაერთიანებას შეუძლია მიმართოს შესაბამის ზომებს, შეთანხმების მე-5 მუხლით გათვალისწინებული სუბსიდიარობის პრინციპის შესაბამისად. აღნიშნული მუხლით გათვალისწინებული პროპორციულობის პრინციპის შესაბამისად, დირექტივა არ სცდება იმ ფარგლებს, რაც აუცილებელია წარმოდგენილი მიზნის მისაღწევად.

- (15) აღნიშნულიდან გამომდინარე, უნდა გაუქმდეს საბჭოს 88/599/EEC დირექტივა² სტანდარტული შემოწმების პროცედურების შესახებ (EEC) №3820/85 და (EEC) №3821/85 რეგლამენტების სისრულეში მოყვანის მიზნით,

დაამტკიცეს წინამდებარე დირექტივა:

მუხლი 1

საგანი

წინამდებარე დირექტივაში წარმოდგენილია მინიმალური მოთხოვნები (EEC) №3820/85 და (EEC) №3821/85 რეგლამენტების სისრულეში მოყვანასთან დაკავშირებით.

მუხლი 2

შემოწმების სისტემები

1. როგორც პირველ მუხლშია მითითებული, წევრმა სახელმწიფოებმა უნდა უზრუნველყონ შესაბამისი და რეგულარული შემოწმებების სისტემის ორგანიზება და სათანადო განხორციელება როგორც გზებზე, ასევე საწარმოებში ყოველი კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალების შემოწმების უზრუნველყოფის მიზნით.

ყოველწლიურად აღნიშნული შემოწმებები უნდა ითვალისწინებდეს სატრანსპორტო გადაზიდვებში ჩართული პირების, მძღოლების, საწარმოებისა და ყოველი კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალების დიდ და წარმომადგენლობით პროფილს, რომლებიც გათვალისწინებულნი იქნებიან (EEC) №3820/85 და (EEC) №3821/85 რეგლამენტების ფარგლებში.

წევრმა სახელმწიფოებმა უნდა უზრუნველყონ მათ ტერიტორიებზე სათანადო ეროვნული უფლებამოსილების განხორციელების სტრატეგიის დანერგვა. აღნიშნული მიზნით, წევრ სახელმწიფოებს შეუძლიათ განსაზღვრონ ორგანო, რომელიც უზრუნველყოფს მე-4 და მე-6 მუხლებით განხორციელებული ღონისძიებების

¹ იხილეთ ოფიციალური ჟურნალი L 102, 11.4.2006, გვ. 1.

² ოფიციალური ჟურნალი L 325, 29.11.1988, გვ. 55. (EC) №2135/98 რეგლამენტით შეცვლილი დირექტივა (ოფიციალური ჟურნალი L 274, 9.10.1998, გვ. 1).

კოორდინირებას, რა შემთხვევაშიც უნდა მოხდეს შესაბამისი ინფორმაციის მიწოდება ევროკომისიისა და სხვა წევრი სახელმწიფოების მიმართ.

2. ვინაიდან აღნიშნულს ჯერ არ ჰქონია ადგილი, წევრი სახელმწიფოები არაუგვიანეს 2007 წლის 1 მაისისა მიანიჭებენ უფლებამოსილ ინსპექტორებს სათანადო უფლებამოსილებას, რათა მისცენ მათ ნაკისრი ვალდებულებების სწორად შესრულების შესაძლებლობა, რაც მოთხოვნილია წინამდებარე დირექტივით.
3. ყოველმა წევრმა სახელმწიფომ ისე უნდა უზრუნველყოს შემოწმებების ორგანიზება, რომ 2006 წლის 1 მაისიდან მოხდეს (EEC) №3820/85 და (EEC) №3821/85 რეგლამენტების ფარგლებში წარმოდგენილი სატრანსპორტო საშუალების მძღოლების შემოწმება. აღნიშნული პროცენტული თანაფარდობა გაიზრდება 2008 წლის 1 იანვრიდან მინიმუმ 2%-მდე, ხოლო 2010 წლის 1 იანვრიდან შეადგენს მინიმუმ 3%-ს.

2012 წლის 1 იანვრიდან აღნიშნული მინიმალური პროცენტული თანაფარდობა შესაძლებელია გაიზარდოს კომისიის მიერ 4%-მდე 12 მუხლის მე-2 პუნქტით გათვალისწინებული პროცედურის თანახმად იმ პირობით, რომ მე-3 მუხლის საფუძველზე შეგროვებული სტატისტიკით გამოვლინდება, რომ შემოწმებული სატრანსპორტო საშუალებების საშუალოდ 9%-ზე მეტი აღჭურვილია ციფრული ტაქოგრაფებით. გადაწყვეტილების მიღებისას, კომისია ასევე მიიღებს მხედველობაში არსებული ღონისძიებების ეფექტურობას, კერძოდ ციფრული ტაქოგრაფის მონაცემების ხელმისაწვდომობას საწარმოებში.

შემოწმებული სამუშაო დღეების საერთო რაოდენობის არანაკლებ 15% უნდა იყოს გათვალისწინებული გზებზე და არანაკლებ 30% - საწარმოებში შემოწმებაზე. 2008 წლის 1 იანვრიდან შემოწმებული სამუშაო დღეების საერთო რაოდენობის არანაკლებ 30% უნდა იყოს გათვალისწინებული გზებზე და არანაკლებ 50% - საწარმოებში შემოწმებაზე.

4. ევროკომისიის მიმართ (EEC) №3820/85 რეგლამენტის მე-16 მუხლის მე-2 პუნქტის თანახმად წარდგენილი ინფორმაცია უნდა ითვალისწინებდეს გზებზე შემოწმებული მძღოლების რაოდენობას, საწარმოებში განხორციელებული შემოწმებების რაოდენობას, შემოწმებული სამუშაო დღეების რაოდენობას და ანგარიშით წარმოდგენილი დარღვევების ტიპს, იმ ფაქტის შესახებ ანგარიშის ჩათვლით, მოხდა თუ არა მგზავრების გადაყვანა ან ტვირთის გადაზიდვა.

მუხლი 3

სტატისტიკა

წევრმა სახელმწიფოებმა უნდა უზრუნველყონ, რომ მე-2 მუხლის პირველი პუნქტისა და მე-3 მუხლის შესაბამისად ორგანიზებული შემოწმებების საფუძველზე შეგროვებული სტატისტიკური მონაცემები გადანაწილდეს შემდეგ კატეგორიებში:

- (ა) გზებზე შემოწმების შემთხვევაში:

- (i) გზის ტიპი, მაგალითად, ავტომაგისტრალი, ეროვნული ან მეორეხარისხოვანი გზა, და შემოწმებული სატრანსპორტო საშუალების რეგისტრაციის ქვეყანა, ყოველგვარი დისკრიმინაციის თავიდან არიდების მიზნით;
 - (ii) ტაქოგრაფის ტიპი: ანალოგური ან ციფრული;
- (ბ) საწარმოებში შემოწმების შემთხვევაში:
- (i) სატრანსპორტო საქმიანობის ტიპი, კერძოდ საერთაშორისო თუ შიდა, სამგზავრო თუ სატვირთო, საკუთარი ანგარიშით, დაქირავებით ან ანაზღაურებით.
 - (ii) კომპანიის ავტოპარკის მოცულობა;
 - (iii) ტაქოგრაფის ტიპი: ანალოგური ან ციფრული;

აღნიშნული სტატისტიკა წარედგინება კომისიას ყოველ ორ წელიწადში ერთხელ და ქვეყნდება ანგარიშში.

წვერი სახელმწიფოების კომპეტენტურმა ორგანოებმა უნდა აწარმოონ წინა წელს შეგროვებული მონაცემების შესახებ ჩანაწერი.

მძღოლებზე პასუხისმგებელი საწარმოები შეინახავენ ერთი წლის განმავლობაში უფლებამოსილი ორგანოების მიერ მათ მიმართ გადაცემულ დოკუმენტებს, შედეგების ამსახველ ჩანაწერებსა და სხვა შესაბამის მონაცემებს აღნიშნულ საწარმოებზე მათ საწარმოებზე განხორციელებული შემოწმებების ან გზებზე მათ მძღოლებზე განხორციელებული შემოწმებების შესახებ.

ნებისმიერი შემდგომი განმარტება, რაც აუცილებელია (ა) და (ბ) ქვეპუნქტებით გათვალისწინებული კატეგორიების განმარტებისთვის, განისაზღვრება კომისიის მიერ მე-12 მუხლის მე-2 პუნქტით გათვალისწინებული პროცედურების შესაბამისად.

მუხლი 4

გზებზე შემოწმება

1. გზებზე შემოწმების ორგანიზება უნდა მოხდეს სხვადასხვა ადგილებში და ნებისმიერ დროს და უნდა მოიცავდეს საგზაო ქსელის საკმაოდ დიდ ნაწილს, რათა შეუძლებელი იყოს შემოწმების პუნქტებისთვის თავის არიდება.
2. წევრმა სახელმწიფოებმა უნდა უზრუნველყონ:
 - (ა) შემოწმების პუნქტების საკმარისი რაოდენობა არსებულ და სამომავლო გზებზე ან მათ სიახლოვეს, ხოლო აუცილებლობის შემთხვევაში ავტომაგისტრალებთან განთავსებული მომსახურების სადგურები და სხვა დაცული შენობები გამოყენება შემოწმების პუნქტების სახით;
 - (ბ) შემოწმებების ჩატარება შემთხვევითი ბრუნვის სისტემით შესაბამისი გეოგრაფიული ბალანსის დაცვის გზით.
3. გზებზე შემოწმების დროს შესამოწმებელი დეტალები მითითებულია I დანართის ა ნაწილში. თუ ამას სიტუაცია მოითხოვს, შემოწმება შეიძლება განხორციელდეს განსაზღვრულ პუნქტში.

4. მე-9 მუხლის მე-2 პუნქტის ზიანის მიყენების გარეშე, გზებზე შემოწმება უნდა იქნას მოყვანილი სისრულეში ყოველგვარი დისკრიმინაციის გარეშე. კერძოდ კი, სამართალდამცავმა პირებმა არ უნდა მოახდინონ დისკრიმინაცია არცერთი შემდეგი ნიშნით:
- (ა) სატრანსპორტო საშუალების რეგისტრაციის ქვეყანა;
 - (ბ) მძღოლის საცხოვრებელი ქვეყანა;
 - (გ) საწარმოს დაფუძნების ქვეყანა;
 - (დ) მგზავრობის დაწყებისა და საბოლოო დანიშნულების ქვეყანა;
 - (ე) ტაქოგრაფების ტიპი: ანალოგური ან ციფრული.
5. სამართალდამცავი პირები უნდა იყვნენ უზრუნველყოფილნი:
- (ა) ძირითადი შემოწმების პუნქტების ჩამონათვალით, როგორც ეს აღნიშნულია I დანართის ა ნაწილში;
 - (ბ) შემოწმების განსახორციელებლად განკუთვნილი სტანდარტული მოწყობილობით, როგორც ეს აღნიშნულია II დანართში.
6. თუ სხვა წევრ სახელმწიფოში რეგისტრირებული სატრანსპორტო საშუალების მძღოლის გზებზე შემოწმება წევრ სახელმწიფოში იძლევა საფუძველს ჩაითვალოს, რომ ადგილი ჰქონდა ისეთ დარღვევებს, რომელთა დადგენაც შეუძლებელი იყო მოცემული შემოწმების დროს საჭირო ცნობების არარსებობის მიზეზით, წევრი სახელმწიფოების კომპეტენტურმა ორგანოებმა უნდა გაუწიონ ერთმანეთს დახმარება არსებული სიტუაციის გარკვევასთან დაკავშირებით.

მუხლი 5

ერთობლივი შემოწმებები

წელიწადში მინიმუმ ექვსჯერ წევრმა სახელმწიფოებმა უნდა ჩაატარონ იმ მძღოლებისა და სატრანსპორტო საშუალებების ერთობლივი შემოწმებები გზებზე, რომლებიც გათვალისწინებულია (EEC) №3820/85 ან (EEC) №3821/85 რეგლამენტებით. ასეთი შემოწმებები უნდა ჩატარდეს ერთდროულად ორი ან მეტი წევრი სახელმწიფოს სამართალდამცავი ორგანოების მიერ, რომლებიც მოქმედებენ საკუთარ ტერიტორიებზე.

თავი 6

საწარმოებში შემოწმება

1. წარსული გამოცდილების გათვალისწინებით, საწარმოებში შემოწმება უნდა დაიგეგმოს სხვადასხვა ტიპის ტრანსპორტისა და საწარმოს შესაბამისად. გარდა ამისა, ისინი სისრულეში უნდა იქნას მოყვანილი იმ შემთხვევაში, თუ გზებზე შემოწმების დროს გამოვლინდება (EEC) №3820/85 ან (EEC) №3821/85 რეგლამენტების სერიოზული დარღვევა.
2. საწარმოებში შემოწმებები უნდა ითვალისწინებდეს I დანართის ა და ბ ნაწილში წარმოდგენილი ჩამონათვალის პუნქტებს.
3. სამართალდამცავი პირები უნდა იყვნენ უზრუნველყოფილნი:

- (ა) ძირითადი შესამოწმებელი პუნქტების ჩამონათვალით, როგორც ეს აღნიშნულია I დანართის ა და ბ ნაწილში;
- (ბ) შემოწმების სისრულეში მოსაყვანად საჭირო სტანდარტული მოწყობილობით, როგორც ეს აღნიშნულია II დანართში.
4. წევრი სახელმწიფოს სამართალდამცავი პირები ვალდებული არიან გაითვალისწინონ შემოწმების პერიოდში მიღებული ნებისმიერი ინფორმაცია, რომელიც მომზადებულია სხვა წევრი სახელმწიფოს საშუამავლო ორგანოს მიერ, როგორც ეს გათვალისწინებულია მე-7 მუხლის პირველი პუნქტით, სხვა წევრ სახელმწიფოში შესამოწმებელი საწარმოს საქმიანობასთან დაკავშირებით.
5. 1-4 პუნქტების მიზნებისთვის, კომპეტენტური ორგანოს საწარმოებში განხორციელებულ შემოწმებებს, აღნიშნული ორგანოს მიერ გაკეთებული მოთხოვნით საწარმოების მიერ გადაცემული შესაბამისი დოკუმენტების ან მონაცემების საფუძველზე, ექნება იგივე სტატუსი, რაც საწარმოებში ჩატარებულ შემოწმებებს.

მუხლი 7

თანამშრომლობა ევროპული გაერთიანების ფარგლებში

1. წევრი სახელმწიფოები შეარჩევენ შესაბამის ორგანოს, რომელსაც დაეკისრება შემდეგი ვალდებულებები:
- (ა) კოორდინაციის უზრუნველყოფა სხვა დაინტერესებულ წევრ სახელმწიფოებში მოქმედ მსგავს ორგანოებთან, მე-5 მუხლით გათვალისწინებულ ქმედებებთან დაკავშირებით;
- (ბ) ორწლიანი სტატისტიკური დასკვნის გაგზავნა კომისიის მიმართ (EEC) №3820/85 რეგლამენტის მე-16 მუხლის მე-2 პუნქტის თანახმად;
- (გ) ძირითადი პასუხისმგებლობის აღება სხვა წევრი სახელმწიფოების კომპეტენტური ორგანოების მიმართ დახმარების გაწევაზე, მე-4 მუხლის თანახმად.
- აღნიშნული ორგანო უნდა იქნას წარმოდგენილი კომიტეტზე, რომელიც გათვალისწინებულია მე-12 მუხლის პირველ პუნქტში.
2. წევრმა სახელმწიფოებმა უნდა აცნობონ კომისიას ზემოაღნიშნული ორგანოს დანიშვნის შესახებ და კომისია, თავის მხრივ, შეატყობინებს ამ ინფორმაციას, სხვა წევრ სახელმწიფოებს.
3. წევრ სახელმწიფოებს შორის ინფორმაციის, გამოცდილებისა და მონაცემების გაცვლა მოხდება, უპირველეს ყოვლისა და არამხოლოდ, მე-12 მუხლის პირველ პუნქტში აღნიშნული კომიტეტის და მე-12 მუხლის მე-2 პუნქტით გათვალისწინებული კომისიის მიერ დანიშნული ნებისმიერი მსგავსი ორგანოს მეშვეობით.

მუხლი 8

ინფორმაციის გაცვლა

1. კომისიის მიერ მე-7 მუხლის მე-2 პუნქტის შესაბამისად შერჩეული ორგანოები ვალდებული არიან გაცვალონ ინფორმაცია, რომელიც ხელმისაწვდომი იქნება ორივე

მხარის მიმართ (EEC) №3820/85 რეგლამენტის მე-17(3) მუხლის ან (EEC) №3821/85 რეგლამენტის მე-19(3) მუხლის თანახმად:

- (ა) წინამდებარე დირექტივის კანონიერ ძალაში შესვლიდან მინიმუმ ერთხელ ყოველ ექვს თვეში;
- (ბ) კონკრეტულ შემთხვევაში, წევრი სახელმწიფოს განსაკუთრებული მოთხოვნის საფუძველზე.

2. წევრი სახელმწიფოები უნდა ისწრაფვოდნენ ინფორმაციის ელექტრონული გაცვლის სისტემის დანერგვისკენ. მე-12 მუხლის მე-2 პუნქტში გათვალისწინებული პროცედურის შესაბამისად, კომისიამ უნდა განსაზღვროს ინფორმაციის ეფექტური გაცვლის ზოგადი მეთოდოლოგია.

მუხლი 9

რისკების შეფასების სისტემა

1. წევრმა სახელმწიფოებმა უნდა დანერგონ საწარმოების რისკების შეფასების სისტემა, ცალკეული საწარმოს მიერ (EEC) №3820/85 ან (EEC) №3821/85 რეგლამენტების ნებისმიერი დარღვევის შესაბამისი ოდენობისა და სერიოზულობის გათვალისწინებით. კომისიამ ხელი უნდა შეუწყოს დიალოგს წევრ სახელმწიფოებს შორის, საკუთარ რისკების შეფასების სისტემებს შორის ურთიერთქმედების სტიმულირების მიზნით.
2. მაღალი რისკის მქონე საწარმოების შემოწმება უნდა განხორციელდეს უფრო მკაცრად და მეტი სიხშირით. ასეთი სისტემის გამოყენების კრიტერიუმები და დეტალური წესები განიხილება მე-12 მუხლით გათვალისწინებული კომიტეტის მიერ, საუკეთესო მეთოდების შესახებ ინფორმაციის გაცვლის სისტემის დანერგვის მიზნით.
3. (EEC) №3820/85 ან (EEC) №3821/85 რეგლამენტების დარღვევების საწყისი ჩამონათვალი წარმოდგენილია III დანართში.
(EEC) №3820/85 ან (EEC) №3821/85 რეგლამენტების დარღვევების შეფასების სახელმძღვანელო პრინციპების წარმოდგენის მიზნით, კომისიას აუცილებლობის შემთხვევაში შეუძლია გაამარტივოს III დანართი მე-12 მუხლის მე-2 პუნქტში გათვალისწინებული პროცედურის შესაბამისად იმისათვის, რომ სახელმძღვანელო პრინციპების გამოყენება შესაძლებელი იყოს სერიოზულობის მიხედვით კატეგორიებად დაყოფილი დარღვევების სრული დიაპაზონის მიმართ.
ყველაზე სერიოზული დარღვევების კატეგორია უნდა ითვალისწინებდეს ისეთ დარღვევებს, როდესაც (EEC) №3820/85 ან (EEC) №3821/85 რეგლამენტების შესაბამისი დებულებების შეუსრულებლობა ქმნის ადამიანის გარდაცვალების ან სხეულის დაზიანების სერიოზულ რისკს.

თავი 10

ანგარიში

2009 წლის 1 მაისს კომისიამ უნდა წარუდგინოს ევროპარლამენტს და საბჭოს ანგარიში წევრი სახელმწიფოების კანონმდებლობით გათვალისწინებული სერიოზული დარღვევების შესახებ სასჯელის ანალიზთან ერთად.

თავი 11

საუკეთესო პრაქტიკა

1. მე-12 მუხლის მე-2 პუნქტში გათვალისწინებული პროცედურების დაცვით, კომისიამ შეიმუშავებს სახელმძღვანელო პრინციპები სამართადაცვით სფეროში საუკეთესო პრაქტიკის დანერგვასთან დაკავშირებით.
აღნიშნული რეკომენდაციები უნდა გამოქვეყნდეს კომისიის ორწლიან მოხსენებაში.
2. წევრი სახელმწიფოები ვალდებული არიან, საუკეთესო პრაქტიკის შესაბამისად, შეიმუშაონ სწავლების ზოგადი პროგრამები, რომელიც უნდა ჩატარდეს მინიმუმ წელიწადში ერთხელ, და ხელი შეუწყოს შესაბამისი ორგანოების თანამშრომლების გაცვლებს ევროპული გაერთიანების ფარგლებში სხვა წევრი სახელმწიფოების კოლეგებთან თანამშრომლობის მიზნით წელიწადში ერთხელ მაინც.
3. კომისიამ უნდა შეადგინოს ელექტრონული ფორმა და ამონაბეჭდი მე-12 მუხლის მე-2 პუნქტში გათვალისწინებული პროცედურის შესაბამისად, რათა შესაძლებელი იყოს მათი გამოყენება იმ შემთხვევაში, როდესაც მძლოლი იმყოფება შვებულებაში ავადმყოფობის გამო ან ყოველწლიურ შვებულებაში, ან როდესაც მძლოლი მართავს სხვა სატრანსპორტო საშუალებას, რომელიც არ არის გათვალისწინებული (EEC) №3820/85 რეგლამენტით, (EEC) №3821/85 რეგლამენტის მე-15 მუხლის მე-7 პუნქტის პირველი ქვეპუნქტის პირველ აბზაცში აღნიშნული პერიოდის განმავლობაში.
4. წევრი სახელმწიფოები ვალდებული არიან უზრუნველყონ, რომ სამართალდამცავი პირები კარგად იცნობდნენ საკუთარი მოვალეობების შესრულების წესი.

თავი 12

კომიტეტის მუშაობის წესი

1. კომისიას უნდა გაუწიოს დახმარება (EEC) №3821/85 რეგლამენტის მე-18 მუხლის პირველ პუნქტში განსაზღვრულმა კომიტეტმა.
2. მოცემული პუნქტის მითითების შემთხვევაში, გამოიყენება მე-5 და მე-7 მუხლები 1999/468/EC გადაწყვეტილების მე-8 მუხლის დებულებების გათვალისწინებით. 1999/468/EC გადაწყვეტილების მე-5 მუხლის მე-6 პუნქტში მითითებული პერიოდი უნდა განისაზღვროს სამი თვით.
3. კომიტეტმა უნდა დაამტკიცოს საკუთარი მუშაობის წესები.

თავი 13

განხორციელების ზომები

წვერი სახელმწიფოს თხოვნით ან საკუთარი ინიციატივით კომისიამ, მე-12 მუხლის მე-2 პუნქტით განსაზღვრული პროცედურის შესაბამისად, უნდა მიიღოს აღმასრულებელი ზომები, კერძოდ, შემდეგი ერთ-ერთი მიზნით:

- (ა) მოცემული დირექტივის შესრულების ზოგადი მეთოდის ხელშეწყობის მიზნით;
- (ბ) ყოველი სამართალდამცავი ორგანოს მიერ (EEC) №3820/85 რეგლამენტის შეთანხმებული მეთოდისა და ჰარმონიზებული ინტერპრეტაციის ხელშეწყობის მიზნით;
- (გ) სატრანსპორტო სექტორსა და სამართალდამცავ ორგანოებს შორის დიალოგის გამარტივების მიზნით.

თავი 14

მოლაპარაკებები მესამე ქვეყნებთან

მოცემული დირექტივის ძალაში შესვლისთანავე, ევროპულმა გაერთიანებამ უნდა დაიწყოს მოლაპარაკებები დაინტერესებულ მესამე ქვეყნებთან აღნიშნული დირექტივით დადგენილი წესების ეკვივალენტური წესების გამოყენების მიზნით.

აღნიშნული მოლაპარაკებების შედეგების მიღებამდე მესამე ქვეყნების სატრანსპორტო საშუალებებზე განხორციელებული შემოწმების შესახებ ინფორმაცია უნდა იქნას გათვალისწინებული წვერი სახელმწიფოების მიერ კომისიის მიმართ წარსადგენ ანგარიშებში, (EEC) №3820/85 რეგლამენტის მე-16 მუხლის მე-2 პუნქტში მითითებული წესის შესაბამისად.

თავი 15

დანართების განახლება

დანართებში შესაბამისი ცვლილებები, რაც აუცილებელია მათი მოდიფიკაციისთვის საუკეთესო პრაქტიკის მიღწევების შესაბამისად, განხორციელდება მე-12 მუხლის მე-2 პუნქტით გათვალისწინებული პროცედურების შესაბამისად.

თავი 16

გარდამავალი დებულებები

1. წვერმა სახელმწიფოებმა უნდა მიიღონ კანონები, დადგენილებები და ადმინისტრაციული დებულებები წინამდებარე დებულების სისრულეში მოყვანის მიზნით 2007 წლის 1 აპრილისთვის. ისინი დაუყოვნებლივ აცნობებენ კომისიას ამ დებულებების ტექსტს და მოცემული დებულებებისა და დირექტივის შესაბამისობის ცხრილს.

წვერი სახელმწიფოების მიერ აღნიშნული ზომების მიღების შემთხვევაში, ისინი წარმოადგენენ მითითებას მოცემულ დირექტივაზე ან დაურთავენ ტექსტს ასეთ

მითითებას ოფიციალური პუბლიკაციის შემთხვევაში. ასეთი მითითების შექმნის მეთოდები განისაზღვრება წევრი სახელმწიფოების მიერ.

- წევრმა სახელმწიფოებმა უნდა გადასცენ კომისიას ეროვნული კანონის ძირითადი დებულებების ტექსტი, რომლებიც მიღებული იქნება მათ მიერ მოცემული დირექტივის მოქმედების სფეროში.

მუხლი 17

გაუქმება

- წინამდებარე დირექტივით უქმდება დირექტივა 88/599/EEC.
- გაუქმებულ დირექტივაზე გაკეთებული მითითება უნდა იქნას მიღებული, როგორც მოცემული დირექტივის მითითება.

მუხლი 18

კანონიერ ძალაში შესვლა

წინამდებარე დირექტივა კანონიერ ძალაში შედის *ევროკავშირის ოფიციალურ ჟურნალში* მისი გამოქვეყნების დღიდან მე-20 დღეს.

მუხლი 19

ადრესატები

დირექტივა ძალაშია წევრი სახელმწიფოების მიმართ.

▼B

დანართი I

ნაწილი ა

გზებზე შემოწმებები

შემდეგი პუნქტები ზოგადად ითვალისწინებს გზებზე შემოწმებებს:

- (1) ყოველდღიური და ყოველკვირეული მართვის დრო, შესვენებები და ყოველდღიური და ყოველკვირეული დასვენების პერიოდები; აგრეთვე განვლილი დღეების სარეგისტრაციო ფურცლები, რომლებიც წარმოდგენილი უნდა იყოს სატრანსპორტო საშუალების ბორტზე (EEC) №3821/85 რეგლამენტის მე-15 მუხლის მე-7 პუნქტის შესაბამისად და/ან მონაცემები იგივე პერიოდისთვის, რომლებიც ინახება მძღოლის ბარათზე და/ან საკონტროლო მოწყობილობის მეხსიერებაში, მოცემული დირექტივის II დანართის შესაბამისად, და/ან ამონაბეჭდებში;
- (2) (EEC) №3821/85 რეგლამენტის მე-15 მუხლის მე-7 პუნქტში მითითებული პერიოდისთვის, სატრანსპორტო საშუალების ნებადართული სიჩქარის გადაჭარბების ნებისმიერი შემთხვევა, რომელიც წარმოადგენს დარღვევას, თუ ნებისმიერ პერიოდში ერთ წუთზე მეტი ხანგრძლივობით სატრანსპორტო საშუალების სიჩქარე აღემატება 90 კმ/სთ N₃ კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებებისთვის ან აღემატება 105 კმ/სთ M₃ კატეგორიის სატრანსპორტო საშუალებებისთვის (N₃ და M₃ კატეგორიები განსაზღვრულია ძრავიანი სატრანსპორტო საშუალებებისა და მათი მისაბმელების ტიპის ოფიციალურ დამტკიცებასთან დაკავშირებით წვერი სახელმწიფოების კანონების ჰარმონიზაციის შესახებ საბჭოს 1970 წლის 6 თებერვლის 70/156/EEC დირექტივის II დანართში)¹;
- (3) აუცილებლობის შემთხვევაში წამიერი სიჩქარეები, რომლებსაც განავითარებს სატრანსპორტო საშუალება საკონტროლო მოწყობილობის ჩანაწერების თანახმად, სატრანსპორტო საშუალებით სარგებლობის არაუმეტეს წინა 24 საათის განმავლობაში;
- (4) საკონტროლო მოწყობილობის სწორად ფუნქციონირება (მოწყობილობის და/ან მძღოლის ბარათის და/ან სარეგისტრაციო ფურცლების არასწორი გამოყენების ალბათობის განსაზღვრა) ან აუცილებლობის შემთხვევაში (EEC) №3820/85 რეგლამენტის მე-14 მუხლის მე-5 პუნქტით გათვალისწინებული დოკუმენტების არსებობა.

M1

- (5) შესაბამისობის შემთხვევაში, უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული მოსაზრებების გათვალისწინებით, სატრანსპორტო საშუალებებში დამონტაჟებული საკონტროლო მოწყობილობის შემოწმება იმ მოწყობილობის ან მოწყობილობების მონტაჟისა და/ან ნებისმიერი სახით სარგებლობის ფაქტის გამოვლენის მიზნით, რაც გათვალისწინებულია ნებისმიერი სახის მონაცემების გასანადგურებლად, დაფარვისთვის, ფალსიფიკაციისა თუ შეცვლისთვის, ან რომელიც გათვალისწინებულია საკონტროლო მოწყობილობის კომპონენტების ნაწილებს შორის

¹ ოფიციალური ჟურნალი L 42, 23.2.1970, გვ. 1. დირექტივა კომისიის 2006/28/EC დირექტივით შეტანილი ბოლო ცვლილებებით.

ელექტრონული მონაცემების გაცვლის გარკვეული ნაწილის მიმართ დაბრკოლების შესაქმნელად, ან რომელიც ახშობს ან ცვლის მონაცემებს აღნიშნული გზით მათ დაშიფვრამდე.

▼B

ნაწილი ბ

შემოწმებები საწარმოებში

ა ნაწილში განსაზღვრული შემოწმებების გარდა, საწარმოებში უნდა ჩატარდეს შემდეგი დეტალების შემოწმება:

- (1) ყოველკვირეული დასვენების პერიოდები და მართვის დრო დასვენების მოცემულ პერიოდებს შორის;
- (2) მართვის დროის ორკვირიანი მაქსიმუმის დაცვა;
- (3) სატრანსპორტო საშუალების სარეგისტრაციო ფურცლები, მძღოლის ბარათისა და საკონტროლო მოწყობილობის მონაცემები და ამონაბეჭდი ეგზემპლარები.

აუცილებლობის შემთხვევაში, წევრ სახელმწიფოებს შეუძლიათ შეამოწმონ სატრანსპორტო ქსელში ჩართული სხვა ინიციატორების ან თანამონაწილეების, როგორცაა გადამზიდავები, ტვირთგამგზავნები ან კონტრაქტორები, ერთობლივი პასუხისმგებლობა იმ შემთხვევაში, თუ გამოვლინდება დარღვევა, (EEC) №3820/85 და (EEC) №3821/85 რეგლამენტებთან შესაბამისად სატრანსპორტო ნებართვების პირობებთან დაკავშირებით გაფორმებული ხელშეკრულებების შემოწმების ჩათვლით.

▼B

დანართი II

სტანდარტული მოწყობილობები, რომლებიც ხელმისაწვდომი უნდა იყოს სამართალდამცავი ერთეულებისთვის

წევრმა სახელმწიფოებმა უნდა უზრუნველყონ შემდეგი სტანდარტული მოწყობილობების ხელმისაწვდომობა სამართალდამცავი ერთეულების მიმართ, რომლებსაც ეკისრებათ I დანართში აღწერილი მოვალეობები:

- (1) სატრანსპორტო საშუალების და მძღოლის ბარათის ციფრული ტაქოგრაფის საკონტროლო მოწყობილობიდან ინფორმაციის ჩამოსატვირთი, მონაცემთა წაკითხვისა და ანალიზის და/ან ცენტრალურ ბაზაში ანალიზის მიზნით მიღებული მონაცემების გადამცემი მოწყობილობა;
- (2) ტაქოგრაფების ფურცლების შესამოწმებელი მოწყობილობა.

▼M1

- (3) კონკრეტული ანალიზის განმახორციელებელი მოწყობილობა, შესაბამის პროგრამულ უზრუნველყოფასთან ერთად, მონაცემებზე წარმოდგენილი ციფრული ხელმოწერის შესამოწმებლად და დასადასტურებლად, ასევე სპეციფიკური ანალიზის პროგრამული უზრუნველყოფა, დეტალური სიჩქარის პროფილის წარმოსადგენად მათი საკონტროლო მოწყობილობის შემოწმებამდე.

▼M2

დანართი III

დარღვევები

მე-9 მუხლის მე-3 პუნქტის თანახმად, შემდეგი ცხრილი ითვალისწინებს მითითებს ზოგად დარღვევებთან დაკავშირებით (EC) №561/2006 რეგლამენტისა და (EEC) №3821/85 რეგლამენტის საფუძველზე, რაც იყოფა შემდეგ კატეგორიებად მათი სერიოზულობის მიხედვით.

1. დარღვევების ჯგუფები (EC) № 561/2006 რეგლამენტის თანახმად

№	სამართლებრივი საფუძველი	დარღვევის ტიპი	სერიოზულობის დონე(*)		
			VSI	SI	MI
A	ეკიპაჟი				
A1	მუხლი 5.1.	►C1 არ შეესაბამება გამცილებლების მინიმალური ასაკს		X	
B	მართვის პერიოდები				
B1	მუხლი 6.1.	აღმატება ავტომობილის მართვის 9 საათიან დროს დღეში, თუ არ არის დაშვებული 10 საათამდე გაზრდის შესაძლებლობა	9 სთ < < 10 სთ		X
B2			10სთ < < 11 სთ		X
B3			11 სთ < ...	X	
B4		აღმატება ავტომობილის მართვის დღიურ გახანგრძლივებულ დროს, თუ დაშვებულია 10 საათამდე დროის გახანგრძლივების შესაძლებლობა	10 სთ < < 11 სთ		X
B5			11 სთ < < 12 სთ		X
B6			12 სთ < ...	X	
B7	მუხლი 6.2.	აღმატება ავტომობილის მართვისთვის განსაზღვრულ დროს კვირაში	56 სთ<..... <60 სთ		X
B8			60 სთ<..... 70 სთ		X
B9			70 სთ<.....	X	
B10	მუხლი 6.3.	აღმატება 2 თანმიმდევრული კვირის განმავლობაში დაგროვებულ ავტომობილის მართვის დროს	90 სთ<..... <100 სთ		X
B11			100სთ<..... <112სთ 30		X
B12			112 სთ 30<...	X	
C	შესვენებები				
C1	მუხლი 7	აღმატება ავტომობილის მართვის უწყვეტ დროს	4 სთ 30< < 5 სთ		X
C2			5 სთ < < 6 სთ		X
C3			6 სთ <	X	
D	დასვენების პერიოდები				
D1	მუხლი 8.2	1.1 საათზე ნაკლები არასაკმარისი დასვენების პერიოდი დღეში, თუ შემცირებული დღიური დასვენების პერიოდი არ არის ნებადართული	10 სთ<.... <11 სთ		X
D2			8 სთ 30<.... <10 სთ		X
D3		 <8 სთ 30	X	
D4		9 საათზე ნაკლები არასაკმარისი დასვენების პერიოდი დღეში, თუ შემცირება ნებადართულია	8 სთ<.... <9 სთ		X
D5			7 სთ<.... <8 სთ		X
D6		 <7 სთ	X	
D7		3 საათი + 9 საათზე ნაკლები დღიური დასვენების პერიოდის არასაკმარისი გაყოფა	3სთ+ (8სთ<.... <9 სთ)		X
D8			3სთ+ (7სთ<.... <9 სთ)		X
D9			3სთ+ (.... <7 სთ)	X	

№	სამართლებრივი საფუძველი	დარღვევის ტიპი	სერიოზულობის დონე(*)			
			VSI	SI	MI	
D10	მუხლი 8.5	9 საათზე ნაკლები არასაკმარისი დასვენების პერიოდი დღეში, რამდენიმეკაციანი ეკიპაჟის შემთხვევაში	8 სთ < <9 სთ		X	
D11			7 სთ < < 8 სთ		X	
D12		 < 7 სთ	X		
D13	მუხლი 8.6	24 საათზე ნაკლები არასაკმარისი შემცირებული დასვენების პერიოდი კვირაში	22 სთ < 24 სთ		X	
D14			20სთ < <22 სთ		X	
D15		 <20 სთ	X		
D16			45 საათზე ნაკლები არასაკმარისი დასვენების პერიოდი კვირაში, თუ შემცირებული ყოველკვირეული დასვენების პერიოდი არ არის ნებადართული	42სთ < 45 სთ		X
D17			36სთ < 42 სთ		X	
D18		 36 სთ	X		
E	ანგარიშსწორების ტიპები					
E1	მუხლი 10.1	კავშირი ანაზღაურებასა და განვლილ მანძილს შორის ან გადაზიდული საქონლის რაოდენობას შორის	X			

(*) VSI = ძალიან მძიმე დარღვევა / SI = მძიმე დარღვევა / MI = უმნიშვნელო დარღვევა.

1. დარღვევების ჯგუფები (EEC) № 3821/85 რეგლამენტის თანახმად

№	სამართლებრივი საფუძველი	დარღვევის ტიპი	სერიოზულობის დონე(*)		
			VSI	SI	MI
F	საკონტროლო მოწყობილობის მონტაჟი				
F1	მუხლი 3.1.	ოფიციალურად დამტკიცებული ტიპის საკონტროლო მოწყობილობა არ არის დამონტაჟებული ან არ იმყოფება ექსპლუატაციაში	X		
G	საკონტროლო მოწყობილობის, მძღოლის ბარათის ან სარეგისტრაციო ფურცლის გამოყენება				
G1	მუხლი 13.	საკონტროლო მოწყობილობა არ ფუნქციონირებს გამართულად (მაგალითად, საკონტროლო მოწყობილობა არ არის სათანადოდ შემოწმებული, დაკალიბრებული და დალუქული)	X		
G2		საკონტროლო მოწყობილობის გამოყენება არ ხდება სწორად (არ იყენებს მძღოლის მოქმედ ბარათს, განზრახ არის დაზიანებული....)	X		
G3	მუხლი 14.1	არ გააჩნია სარეგისტრაციო ფურცლის საკმარისი რაოდენობა		X	
G4		სარეგისტრაციო ფურცლის ნიმუში არ არის დამტკიცებული		X	
G5		არ უზრუნველყოფს საკმარის ფურცელს დასაბეჭდად			X
G6	მუხლი 14.2	საწარმო არ აწარმოებს სარეგისტრაციო ფურცელს, ამონაბეჭდებს და ჩამოტვირთულ მონაცემებს	X		
G7	მუხლი 14.4	მძღოლს გააჩნია ერთზე მეტი მოქმედი მძღოლის ბარათი	X		
G8	მუხლი 14.4	გამოიყენება მძღოლის ბარათი, რომელიც არ წარმოადგენს მძღოლის საკუთარ მოქმედ ბარათს	X		
G9	მუხლი 14.4	გამოიყენება მძღოლის წუნდებული ან ვადაგასული ბარათი	X		
G10	მუხლი 14.5	აღრიცხული და შენახული მონაცემები არ არის	X		

№	სამართლებრივი საფუძველი	დარღვევის ტიპი	სერიოზულობის დონე(*)		
			VSI	SI	MI
		ხელმისაწვდომი მინიმუმ 365 დღის განმავლობაში			
G11	მუხლი 15.1	გამოიყენება ჭუჭყიანი ან დაზიანებული ფურცლები და მძღოლის ბარათები და მონაცემები იკითხება			X
G12		გამოიყენება ჭუჭყიანი ან დაზიანებული ფურცლები და მძღოლის ბარათები და მონაცემები არ იკითხება	X		
G13		მძღოლის დაზიანებული, გაფუჭებული, დაკარგული ან მოპარული ბარათის შეცვლის მიზნით განცხადების წარდგენის შეუძლებლობა 7 კალენდარული დღის განმავლობაში		X	
G14	მუხლი 15.2	სარეგისტრაციო ფურცლების/ მძღოლის ბარათების არასწორი გამოყენება	X		
G15		სარეგისტრაციო ფურცლების ან მძღოლის ბარათის არავტორიზებული გამოთხოვა, რაც უარყოფითად აისახება შესაბამისი მონაცემების აღრიცხვაზე	X		
G16		სარეგისტრაციო ფურცლების თუ მძღოლის ბარათის არავტორიზებული გამოთხოვა აღრიცხულ მონაცემებზე რაიმე გავლენის გარეშე			X
G17		სარეგისტრაციო ფურცლები ან მძღოლის ბარათი გამოიყენება იმ პერიოდში, რომელიც აღემატება მისთვის განსაზღვრულ ვადას, თუმცა არავითარი მონაცემები არ არის დაკარგული			X
G18		სარეგისტრაციო ფურცლების ან მძღოლის ბარათი გამოიყენება იმ პერიოდში, რომელიც აღემატება მისთვის განსაზღვრულ ვადას, მონაცემები დაკარგულია	X		
G19		არ ახდენს მონაცემების მექანიკური გზით შეყვანას, აუცილებლობის შემთხვევაში	X		
G20		არ იყენებს სათანადო სარეგისტრაციო ფურცელს ან მძღოლის ბარათს სწორ წამკითხველ მოწყობილობაში (რამდენიმეკაციანი ეკიპაჟის შემთხვევაში)	X		
G21		მუხლი 15.3	სარეგისტრაციო ფურცელზე ასახული დრო არ შეესაბამება სატრანსპორტო საშუალების რეგისტრაციის ქვეყნის ოფიციალურ დროს		X
G22	გადართვის მექანიზმების არასწორი გამოყენება		X		
H	ინფორმაციის შეყვანა				
H1	მუხლი 15.5	გვარი არ არის მითითებული სარეგისტრაციო ფურცელზე	X		
H2		სახელი არ არის მითითებული სარეგისტრაციო ფურცელზე	X		
H3		სარეგისტრაციო ფურცლის გამოყენების დაწყებისა და დასრულების თარიღი არ არის მითითებული		X	
H4		სარეგისტრაციო ფურცლის გამოყენების დაწყებისა და დასრულების ადგილი არ არის მითითებული			X
H5		სარეგისტრაციო ნომერი არ არის მითითებული სარეგისტრაციო ფურცელზე			X
H6		ოდომეტრის მონაცემები (დაწყება) არ არის მითითებული სარეგისტრაციო ფურცელზე		X	
H7		ოდომეტრის მონაცემები (დასრულება) არ არის მითითებული სარეგისტრაციო ფურცელზე			X
H8		სატრანსპორტო საშუალების შეცვლის დრო არ არის			X

№	სამართლებრივი საფუძველი	დარღვევის ტიპი	სერიოზულობის დონე(*)		
			VSI	SI	MI
		მითითებული ჩანაწერების ბლანკზე			
H9	მუხლი 15.5ა	ქვეყნის აღმნიშნელი სიმბოლო არ არის მითითებული სარეგისტრაციო ფურცელზე			X
I	ინფორმაციის შექმნა				
I1	მუხლი 15.7	შემოწმების უარყოფა	X		
I2	მუხლი 15.7	მიმდინარე დღის განმავლობაში ჩანაწერების შექმნის შეუძლებლობა	X		
I3		წინა 28 დღის განმავლობაში ჩანაწერების შექმნის შეუძლებლობა	X		
I4		მძღოლის ბარათის ჩანაწერების შექმნის შეუძლებლობა, თუ მძღოლს გააჩნია ერთი ბარათი	X		
I5		► C1 იმ მექანიკური ჩანაწერებისა და ამონაბეჭდების წარმოება შეუძლებლობა, რომლებიც შედგენილია მიმდინარე დღეს და წინა 28 დღის განმავლობაში ◀	X		
I6		მძღოლის ბარათის წარმოების შეუძლებლობა	X		
I7		► C1 იმ ამონაბეჭდების შესულების შეუძლებლობა, რომლებიც შედგენილია მიმდინარე დღეს და წინა 28 დღის განმავლობაში ◀	X		
J	თაღლითობა				
J1	მუხლი 15.8	სარეგისტრაციო ფურცლებზე აღრიცხული, საკონტროლო მოწყობილობაში შენახული ან საკონტროლო მოწყობილობიდან მძღოლის ბარათსა თუ ამონაბეჭდზე წარმოდგენილი მონაცემების ფალსიფიკაცია, აკრძალვა, განადგურება	X		
J2		საკონტროლო მოწყობილობის, სარეგისტრაციო ფურცლის ან მძღოლის ბარათის ფალსიფიკაცია, რამაც შესაძლებელია გამოიწვიოს მონაცემების და/ან ამონაბეჭდის შესახებ ინფორმაციის გაყალბება	X		
J3		მანიპულაციის მოწყობილობა, რომელიც შესაძლებელია გამოყენებულ იქნას სატრანსპორტო საშუალებაზე არსებული მონაცემების ან ამონაბეჭდი ინფორმაციის გასაყალბებლად (გადამრთველი/სადენი...)	X		
K	განფასება				
K1	მუხლი 16.1	არ არის შეკეთებული ოფიციალურად დამტკიცებული მექანიკოსის ან სახელოსნოს მიერ	X		
K2		არ არის შეკეთებული მარშრუტზე		X	
L	მონაცემების ხელით შეყვანა ამონაბეჭდზე				
L1	მუხლი 16.2	მძღოლი არ ფლობს აღნიშნულ ინფორმაციას იმ ვადების განმავლობაში, რომლებიც აღარ არის აღრიცხული, ვინაიდან საკონტროლო მოწყობილობა გამოსულია მწყობრიდან ან არ ფუნქციონირებს	X		
L2		მძღოლის ბარათის ნომერი და/ან სახელი და/ან მძღოლის ლიცენზიის ნომერი არ არის წარმოდგენილი დროებით სარეგისტრაციო ფურცელზე	X		
L3		ხელმოწერა არ არის წარმოდგენილი დროებით სარეგისტრაციო ფურცელზე		X	

№	სამართლებრივი საფუძველი	დარღვევის ტიპი	სერიოზულობის დონე(*)		
			VSI	SI	MI
L4	მუხლი 16.3	მძღოლის ბარათის დაკარგვის ან მოპარვის შემთხვევა არ არის ფორმალურად განცხადებული იმ წევრი სახელმწიფოს კომპეტენტური ორგანოს მიმართ, სადაც ადგილი ჰქონდა აღნიშნული ქურდობის ფაქტს.	X		

(*) VSI = ძალიან მძიმე დარღვევა / SI = მძიმე დარღვევა / MI = უმნიშვნელო დარღვევა.