

**BG**

**BG**

**BG**



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 15.5.2009  
COM(2009) 225 окончателен

## **ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА**

**Анализ на наказанията за сериозни нарушения на социалните разпоредби в автомобилния транспорт, предвидени в законодателството на държавите-членки**

## ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА

### Анализ на наказанията за сериозни нарушения на социалните разпоредби в автомобилния транспорт, предвидени в законодателството на държавите-членки

(текст от значение за ЕИП)

#### 1. ВЪВЕДЕНИЕ

Настоящият доклад съдържа анализ на наказанията за сериозни нарушения на социалните разпоредби в автомобилния транспорт, предвидени в законодателството на държавите-членки, съгласно член 10 от Директива 2006/22/ЕО<sup>1</sup> относно минималните условия за изпълнение на социалното законодателство, свързано с дейностите по автомобилния транспорт.

Нарушенията засягат два регламента. Регламент (ЕО) № 561/2006<sup>2</sup> за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, съдържа много прецизни разпоредби относно максималното време на управление, минималния период на почивка и минималните прекъсвания за професионални водачи. Регламент (ЕИО) № 3821/85<sup>3</sup> относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт касае монтирането и използването на тахографа.

Регламент (ЕО) № 561/2006 задължава държавите-членки да определят правила относно санкциите, приложими при нарушения на двата регламента. Тези санкции следва да бъдат ефективни, съразмерни, възпиращи и недискриминационни<sup>4</sup>. Освен това в съображение 26 от посочения регламент се казва, че възможността за спиране от движение на превозно средство в случай на установяване на сериозни нарушения следва да бъде включена в общия обхват на мерките, с които разполагат държавите-членки. Регламентът обаче не съдържа точно определение на термина „сериозно нарушение“.

Първоначално Директива 2006/22/ЕО включваше приложение III, което съдържаше неизчерпателен списък с евентуални нарушения. Това приложение III бе наскоро

---

<sup>1</sup> 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, ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 35.

<sup>2</sup> Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 година за хармонизиране 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 на Съвета, ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 1.

<sup>3</sup> Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета от 20 декември 1985 г. относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт, ОВ L 370, 31.12.1985 г., стр. 8.

<sup>4</sup> Член 19, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 561/2006.

заменено с ново приложение с Директива 2009/5/ЕО на Комисията<sup>5</sup>. Новото приложение III съдържа насоки за категоризиране на нарушенията на двата регламента.

Държавите-членки трябваше да уведомят Комисията за правилата, които те са определили относно санкциите, приложими при нарушения на двата регламента<sup>6</sup>. До момента на изготвянето на настоящия доклад 26 държави-членки са уведомили Комисията за правилата. Португалия все още не е изпълнила това задължение и е следователно обект на процедура за нарушение.

## **2. ВИДОВЕ САНКЦИИ**

В националните законодателства и регламенти съществуват различни видове санкции: парични санкции, спиране от движение на превозното средство, забрана за управление на превозно средство и лишаване от свобода. Санкциите може да се различават за водачи и за предприятия.

### **2.1. Парични санкции**

Всички държави-членки предвиждат парични санкции за нарушения. Максималният размер на глобите значително варира в отделните държави-членки — от фиксирана глоба в размер на 58,23 EUR в Малта до 5 000 EUR и повече в Австрия, Кипър, Германия и Ирландия. Това означава, че максималният размер на глобата може да бъде няколко пъти по-висок в една държава спрямо друга държава.

Това несъответствие отчасти се дължи на социоикономическите разлики между държавите-членки, поради които една глоба може да бъде възпираща и съразмерна в дадена държава, докато в друга държава същата глоба може и да не постига този ефект. Тази логика обаче не е приложима в случая на Испания или Унгария, например, където санкциите са относително високи.

Финландия има уникален подход в това отношение, тъй като санкцията се изчислява въз основа на „дневни ставки“. Тези „дневни ставки“ отчитат, между другото, дневния доход и броя на децата на извършилия нарушението.

### **2.2. Спиране от движение на превозното средство**

Както бе отбелязано по-горе, съображение 26 от Регламент (ЕО) № 561/2006 ясно определя спирането от движение на превозното средство като една от мерките, които се прилагат при сериозни нарушения. Тази мярка може да принуди, например, водача на превозното средство да се възползва от достатъчен период на почивка в съответствие с разпоредбите на Регламент (ЕО) № 561/2006. Тя може също така да предотврати случаите, в които предприятията печелят конкурентно предимство като не спазват регламента, а вместо това просто плащат глоби.

---

<sup>5</sup> Директива 2009/5/ЕО на Комисията от 30 януари 2009 година за изменение на приложение III към Директива 2006/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета 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, ОВ L 29, 31.1.2009 г., стр. 45.

<sup>6</sup> Съгласно Член 19, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 561/2006:

Само 15 държави-членки обаче уведомиха Комисията, че предвиждат в своите законодателства възможността за спиране от движение на превозното средство (България, Чешката република, Дания, Германия, Ирландия, Гърция, Испания, Италия, Кипър, Литва, Люксембург, Полша, Румъния, Швеция и Обединеното кралство).

### **2.3. Други санкции**

Седем държави-членки предвиждат лишаване от свобода в случаи на сериозни нарушения, въпреки че някои от тях само в случаите, когато глобата не е платена (Дания, Ирландия, Франция, Кипър, Люксембург, Австрия и Обединеното кралство).

В някои държави законодателството предвижда и временно отнемане на свидетелството за управление на МПС (България, Дания, Гърция, Италия и Обединеното кралство) или на картата на водача (Словакия).

Няколко държави-членки прилагат и по-големи или по-строги санкции в случай на повторни нарушения (България, Франция, Италия, Австрия, Словакия и Обединеното кралство). Австрийското законодателство например предвижда възможността за лишаване от свобода, когато лицето вече е било санкционирано за подобно нарушение.

### **2.4. Санкции за предприятия**

Съгласно член 10, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 561/2006 предприятията отговарят за нарушения, извършени от техните водачи, дори ако нарушението е било извършено на територията на друга държава-членка или трета страна. В повечето държави-членки (Белгия, България, Дания, Германия, Естония, Ирландия, Гърция, Италия, Латвия, Литва, Унгария, Полша, Румъния, Словения, Словакия, Финландия, Швеция и Обединеното кралство) законодателството предвижда различни санкции за водачите и за предприятията, като тези за предприятията за по-големи и по-строги от тези за водачите.

Съгласно член 10, параграф 4 от Регламент (ЕО) № 561/2006 изпращачите, спедиторите, туроператорите, основните изпълнители, подизпълнителите и агенциите за наемане на водачи трябва да осигуряват, че договореният транспортен график е съобразен с разпоредбите относно времето на управление и периодите на почивка. Само в няколко държави-членки обаче законодателството относно санкциите касае тези оператори по транспортната верига (Дания, Естония, Полша, Финландия и Швеция). За съжаление анализът на съответните законодателства не показва как тези санкции се прилагат на практика.

### **2.5. Принцип на екстратериториалност**

С член 19, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 561/2006 се въвежда и принципа на екстратериториалност: ако компетентните органи установят нарушение, извършено в дадена държава-членка, за което не е била наложена санкция, компетентните органи са оправомощени да налагат санкции, дори когато нарушението е било извършено на територията на друга държава-членка или на трета страна. Съгласно принципа на недискриминация санкцията трябва да бъде същата като в случая на нарушение, извършено на територията на държавата-членка, която е установила нарушението.

Въпреки че този принцип позволява по-голям обхват на прилагане на социалното законодателство в автомобилния транспорт, той може да има и негативен страничен ефект, тъй като санкциите, които държавите-членки прилагат за едно и също нарушение, могат силно да се различават. Превозвачите, извършили нарушение, може да предпочетат да заплатят санкцията за това нарушение в държава-членка, която прилага много ниски глоби, вместо да рискуват много висока глоба в друга държава-членка. Това би могло да им даде конкурентно предимство пред други предприятия, които спазват регламентите.

### **3. НАЦИОНАЛНИ СИСТЕМИ ЗА САНКЦИИ**

Съгласно информацията, предоставена от държавите-членки на Комисията, националните системи за санкции силно се различават. Съществува принципна разлика между държави-членки, чието законодателство не прави разлика между отделните нарушения, и държави-членки, чието законодателство различава отделните специфични нарушения и прилага различна тежест на наказания на тези нарушения.

#### **3.1. Системи, които не правят разлика между отделните санкции**

Законодателството на някои държави-членки определя максимална и понякога минимална тежест на наказанията, приложими при нарушения по принцип. По този начин не е възможно да се анализират санкциите за сериозни нарушения. Някои държави-членки уведомиха Комисията само за тези максимални и понякога минимални тежести (Чешката република, Ирландия, Люксембург, Австрия и Обединеното кралство). Малта прилага фиксирана глоба за нарушения (58,23 EUR).

#### **3.2. Системи, които правят разлика между отделните санкции**

В останалите държави-членки в законодателството се предвиждат поне няколко различни вида нарушения, за които се прилагат различни санкции. Трябва да се отбележи, че не всички държави-членки, които прилагат различни санкции за различни нарушения, имат различни размери на глобите за същите видове нарушения.

##### *3.2.1. Нарушения на разпоредбите относно времето на управление и периодите на почивка съгласно Регламент (ЕО) № 561/2006*

Законодателството на някои държави-членки, които правят разлика между отделните санкции, съдържа подробна система за категоризиране на нарушенията по отношение на времето на управление и периодите на почивка, предвидени в Регламент (ЕО) № 561/2006. Различават се две или повече тежести за същия вид нарушение, като на всяка тежест съответстват специфични глоби. Разпоредбите предвиждат например по-големи санкции при превишаване на дневното време на управление с два часа в сравнение с превишаването му със само един час.

Таблицата в приложение I е изготвена въз основа на информацията, предоставена на Комисията. В нея се прави сравнение на глобите в държавите-членки с диференцирани санкции, които се прилагат при нарушенията на членове 6—8 от Регламент (ЕО) № 561/2006, определени в новото приложение III към Директива 2006/22/ЕО.

В таблицата се показват и разликите в размера на глобите, прилагани в отделните държави-членки. В някои крайни случаи максималният размер за някои специфични

нарушения в дадена държава може да бъде повече от десет пъти по-голям отколкото в друга. Надвишаването на дневното време на управление с повече от два часа може да доведе до глоба в размер на максимум 4 600 EUR в Испания, докато максималната глоба в Гърция е 400 EUR.

Начинът, по който се определят тежестите в отделните държави-членки, също се различава. Ограниченията се изразяват или в минути или часове, или в проценти. Някои държави-членки предвиждат само две различни тежести, например Естония, Франция и Словакия. Други използват повече тежести, например Унгария, която има 5 степени на превишаване на дневното време на управление: с 5 %, с 5—10 %, с 10—15 %, с 15—20 % или с повече от 20 %.

Испанското законодателство например предвижда конкретна сума за всеки час надвишаване на двуседмичното време на управление, което е ограничено до 90 часа съгласно Регламент (ЕО) № 561/2006: време на управление над 110 часа води до санкция от 1 580 EUR, а време на управление над 111 часа води до санкция от 1 620 EUR, като и в двата случая превозното средство се спира от движение.

Когато дадена разпоредба предвижда повече от две тежести, увеличението на санкциите може да бъде линейно или прогресивно. В Нидерландия например санкцията за надвишаване на седмичното време на управление е 110 EUR на час, докато в Гърция санкцията за надвишаване на дневното време на управление с два часа е повече от два пъти по-голяма от санкцията за надвишаване с един час.

Белгия прилага специфична система за определяне на санкциите за надвишаване на дневното време на управление и на непрекъснатия период на управление, която взема предвид два параметъра. В случая на дневно време на управление тежестта на наказанието се определя от най-дългия период на почивка по време на периода на управление. По този начин ако водачът е имал непрекъснат период на почивка в продължение на по-малко от три часа, надвишаването на дневното време на управление с четири часа води до по-голяма санкция (450 EUR), отколкото ако водачът е имал непрекъснат период на почивка в продължение на шест часа (310 EUR).

Когато държавите-членки предвиждат подобни разлики между отделните нарушения, е възможно да се установи кои нарушения се смятат за по-сериозни. Следователно може да се заключи, че когато става въпрос кои нарушения се смятат за по-сериозни, разпоредбите относно нарушенията по отношение на времето на управление и периодите на почивка не се различават много в отделните държави-членки, дори и да съществуват някои малки разлики. Например едно нарушение по отношение на прекъсванията, категоризирано като леко нарушение в новото приложение III към Директива 2006/22/ЕО, в Белгия води до по-малка санкция отколкото незначително нарушение по отношение на дневната почивка; в Нидерландия за тези две нарушения се прилага същата санкция, докато в Полша нарушението по отношение на прекъсванията води до по-голяма санкция.

По принцип от само себе си се разбира, че колкото повече е надвишено максималното време на управление или колкото по-малко се спазва минималният период на почивка, толкова по-сериозно е нарушението.

Разликите се състоят предимно в два аспекта: различните тежести на различните наказания и размерите на глобите, определени за нарушенията. Както бе посочено по-

горе броят на тежестите варира и тяхното определяне значително се различава според това дали се основават на часове/минути или на проценти. По отношение на размера на санкциите разликите са очевидни, както става ясно от приложение I.

### *3.2.2. Нарушения на Регламент (ЕИО) № 3821/85 (регламентът относно тахографа)*

Докато разпоредбите относно нарушенията на Регламент (ЕО) № 561/2006 до голяма степен си приличат в отделните държави-членки по отношение на кое нарушение се смята за по-сериозно, положението с нарушенията на Регламент (ЕИО) № 3821/85 е различно.

Когато в законодателствата на държавите-членки се съдържат различни категории нарушения, те обикновено значително се различават както между отделните държави-членки, така и от категоризирането в новото приложение към Директива 2006/22/ЕО. От допълнителната информация, предоставена от държавите-членки, става ясно, че съществуват значителни разлики не само по отношение на размера на приложимите глоби, но и по отношение на начина на категоризиране на нарушенията.

Тези разлики в категоризирането са показани в таблицата в приложение II. За някои нарушения, които се смятат за „много сериозни“ според Директива 2006/22/ЕО, някои държави-членки прилагат най-ниския размер на наказание за нарушения на Регламент (ЕИО) № 3821/85. Такъв е случаят например, когато водачът разполага с повече от една валидна карта на водача (нарушение G7 в приложение III към Директива 2006/22/ЕО). В този случай България, Естония и Литва прилагат най-ниската тежест на наказание. Други примери са неправилното използване на превключвателя на тахографа или когато водачът не е в състояние да представи записите от картата на водача, ако той или тя притежава такава (нарушения G22 или I4).

От друга страна, за повечето нарушения, които се смятат за леки нарушения съгласно Директива 2006/22/ЕО, повечето държави-членки не прилагат своите най-ниски тежести на наказание. Например в случай на водач, който не разполага с достатъчно хартия за разпечатки — нарушение, категоризирано като леко нарушение според Директива 2006/22/ЕО (нарушение G5) — Унгария прилага най-високата тежест на глоба.

Единствено нарушенията, свързани с измами с тахографа (нарушения J1—J3), и случаите, в които предприятията не съхраняват тахографските листове (нарушения G6 и G10), са категоризирани по подобен начин в повечето държави-членки, като за тези много сериозни нарушения се прилага най-големият размер на наказание.

Подобно на Регламент (ЕО) № 561/2006 размерите на глобите за нарушения на Регламент (ЕИО) № 3821/85, в това число и максималните размери на приложимите глоби, силно се различават. Манипулирането на тахографа например се наказва с глоба до 586 EUR в Литва и с 2 460 EUR в Полша, въпреки че и в двата случая се налага максималната глоба. В други държави глобата може да бъде дори и по-висока: в Испания глобата за такива нарушения е 4 601 EUR, в Италия до 6 232 EUR, а във Франция до 30 000 EUR (като освен това има възможност за лишаване от свобода до 1 година).



Следователно може да се обобщи, че за нарушения на Регламент (ЕИО) № 3821/85 не само размерът на приложимата глоба за сериозни нарушения, но и категоризирането, по-конкретно определението кое нарушение се смята за сериозно, също се различава значително в отделните държави-членки.

#### 4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Разпоредбите относно наказанията за сериозни нарушения на социалното законодателство значително се различават в отделните държави-членки по отношение на видовете санкции, размера на глобите и категоризирането на нарушенията.

Докато всички държави-членки използват глоби като санкция, не всички предвиждат спиране от движение на превозното средство или лишаване от свобода например. В някои държави-членки е възможно отнемане на свидетелството за управление на МПС или на картата на водача.

Проблемът е още по-сложен, ако се вземат предвид начините, по които държавите-членки категоризират различните видове или тежести на нарушения. Размерът на глобите силно варира между отделните държави-членки, като в крайни случаи съотношението достига 1:10. Тези разлики се дължат само отчасти на социоикономическите разлики, поради които една и съща глоба може да бъде пропорционална и възпираща в една държава, но не непременно в друга.

Докато за нарушенията по отношение на времето на управление и периодите на почивка е по-скоро ясно кои нарушения трябва да се смятат за по-сериозни от други, категоризирането на нарушения на Регламент (ЕИО) № 3821/85 силно се различава в отделните държави-членки. Някои нарушения се смятат за сериозни в дадена държава, но не непременно в друга.

Освен това в много държави-членки приложимите санкции за нарушения на разпоредбите на Регламент (ЕИО) № 3821/85 не съответстват на общностните насоки по отношение на категоризирането на нарушенията, които се съдържат в Директива 2009/5/ЕО на Комисията за изменение на приложение III към Директива 2006/22/ЕО.

Следователно водачите и предприятията, които осъществяват дейност в международния транспорт, срещат големи затруднения ясно да определят тежестта на евентуалните нарушения, когато не спазват някои разпоредби на Регламент (ЕО) № 561/2006 и Регламент (ЕИО) № 3821/85, тъй като санкциите, на които са изложени в различните държави-членки, водят до противоречиви интерпретации.

Комисията смята създалата се в резултат на решенията на законодателите ситуация за незадоволителна по отношение на равнопоставеността на водачите и на предприятията. Новото приложение към Директива 2006/22/ЕО, въведено с Директива 2009/5/ЕО на Комисията, представлява основа за постигане на общо разбиране кое нарушение следва да бъде смятано за сериозно и кое не. Държавите-членки се насърчават да предприемат необходимите стъпки за осигуряване на по-хармонизирано прилагане на социалните разпоредби в автомобилния транспорт, като по този начин подобрят тяхното спазване.

Комисията ще продължи да работи в тази насока, по-конкретно като подкрепя диалога между държавите-членки относно националното тълкуване и прилагане на социалните

разпоредби в автомобилния транспорт чрез комитета, посочен в Регламент (ЕО) № 561/2006, като има предвид ограниченията на компетенциите, които държавите-членки и законодателите са решили да наложат на Комисията.

## ПРИЛОЖЕНИЕ I

**Преглед на приложимите глоби за нарушения на членове 6—9 от Регламент (ЕО) № 561/2006 в държавите-членки, които предвиждат в своите законодателства различни глоби за различни тежести на нарушения**

| №  | ПРАВНО<br>ОСНОВАНИЕ             | ВИД<br>НАРУШЕНИЕ                                                                                                             | MCH<br>7    | CH<br>7 | ЛН<br>7 | BE | EE            | EL   | ES  | FR            | HU <sup>8</sup>            | NL           | PL           | RO          | SL <sup>9</sup> | SK  |       |
|----|---------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|---------|---------|----|---------------|------|-----|---------------|----------------------------|--------------|--------------|-------------|-----------------|-----|-------|
| B  | Периоди<br>на<br>управлен<br>ие |                                                                                                                              |             |         |         |    |               |      |     |               |                            |              |              |             |                 |     |       |
| B1 | Член 6,<br>параграф<br>1.       | Превишаване на<br>дневното време на<br>управление от 9<br>часа, при условие<br>че не е позволено<br>удължаване до 10<br>часа | 9h<...<10h  |         |         | X  | 40-<br>120*   | <383 | 80  | 301-<br>350   | 135 <sup>‡</sup>           | 209-<br>419  | -            | 46          | 294-<br>441     | 150 | <991  |
| B2 |                                 |                                                                                                                              | 10h<...<11h |         | X       |    | 80-<br>180*   | <383 | 200 | 400           | 135 <sup>‡</sup>           | 838-<br>1258 | 110          | 46<br>+61/h | 441-<br>588     | 150 | <991  |
| B3 |                                 |                                                                                                                              | 11h<        | X       |         |    | 140-<br>1600* | <766 | 400 | 1501-<br>4600 | <1500                      | 1677         | 220-<br>1320 |             | 588-<br>1470    | 150 | <1652 |
| B4 |                                 | Превишаване на<br>удълженото дневно<br>време на<br>управление от 10<br>часа, при условие<br>че удължаването е<br>позволено   | 10h<...<11h |         |         | X  | 40-<br>120*   | <383 | 80  | 301-<br>325   | 135 <sup>‡</sup>           | 209-<br>419  | 110          | 46          | 294-<br>441     | 150 | <991  |
| B5 |                                 |                                                                                                                              | 11h<...<12h |         | X       |    | 80-<br>180*   | <383 | 200 | 350-<br>400   | 135 <sup>‡</sup>           | 838-<br>1258 | 220          | 46<br>+61/h | 441-<br>588     | 150 | <991  |
| B6 |                                 |                                                                                                                              | 12h <       | X       |         |    | 140-<br>1600* | <766 | 400 | 1501-<br>4600 | <1500                      | 1677         | 330-<br>1320 |             | 588-<br>1470    | 150 | <1652 |
| B7 | Член 6,<br>параграф<br>2        | Превишаване на<br>седмичното време<br>на управление                                                                          | 56h<...<60h |         |         | X  | 100/h         | <383 | /   | 301-<br>330   | 135 <sup>‡</sup>           | 209-<br>419  | 110/h        | /           | /               | 150 | <991  |
| B8 |                                 |                                                                                                                              | 60h<...<70h |         | X       |    | 100/h         | <383 | /   | 330-<br>1580  | 135 <sup>‡</sup> -<br>1500 | 838-<br>1258 | 110/h        | /           | /               | 150 | <991  |

<sup>7</sup> Съгласно Директива 2009/5/ЕО на Комисията за изменение на приложение III към Директива 2006/22/ЕО; МСН = много сериозно нарушение, СН= сериозно нарушение, ЛН = леко нарушение

<sup>8</sup> Унгария: тъй като категоризирането се извършва въз основа на проценти, категориите не съответстват изцяло на хармонизираното категоризиране.

<sup>9</sup> Словения: предвидени глоби за водачи на МПС.

| №   | ПРАВНО<br>ОСНОВАНИЕ   | ВИД<br>НАРУШЕНИЕ                                                                                         |                 | MCH<br>7 | CH<br>7 | ЛН<br>7 | BE                     | EE   | EL  | ES        | FR                           | HU <sup>8</sup> | NL              | PL                         | RO       | SL <sup>9</sup> | SK    |
|-----|-----------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|----------|---------|---------|------------------------|------|-----|-----------|------------------------------|-----------------|-----------------|----------------------------|----------|-----------------|-------|
| B9  |                       |                                                                                                          | 70h<            | X        |         |         | 100/h                  | <383 | /   | 1620-4600 | <1500                        | 1677            | 110/h,<br><1100 | /                          | /        | 150             | <1652 |
| B10 | Член 6,<br>параграф 3 | Превишаване на общото време на управление през две последователни седмици                                | 90h<...<100h    |          |         | X       | /                      | <383 | /   | 301-350   | 135 <sup>‡</sup>             | 209-419         | 110/h           | 30 за <92, след това +30/h | 294-441  | 150             | <991  |
| B11 |                       |                                                                                                          | 100h<...<112h30 |          | X       |         | /                      | <383 | /   | 350-1700  | 135 <sup>‡</sup> -1500       | 838-1258        | 110/h,<br><1100 |                            | 294-441  | 150             | <991  |
| B12 |                       |                                                                                                          | 112h30<         | X        |         |         | /                      | <383 | /   | 1700-4600 | <1500                        | 1677            | 110/h,<br><1100 |                            | 294-441  | 150             | <1652 |
| C   | Прекъсвания           |                                                                                                          |                 |          |         |         |                        |      |     |           |                              |                 |                 |                            |          |                 |       |
| C1  | Член 7                | Превишаване на непрекъснатото време на управление                                                        | 4h30<...<5h     |          |         | X       | 20-80 <sup>\$</sup>    | <383 | 200 | /         | 135 <sup>‡</sup>             | 209-838         | 110             | 46                         | 294-441  | 40              | <991  |
| C2  |                       |                                                                                                          | 5h<...<6h       |          | X       |         | 60-400 <sup>\$</sup>   | <383 | 200 | 301-1501  | 135 <sup>‡</sup> -1500       | 838-1258        | 110-220         | 46<br>+61/<br>30min        | 441-588  | 120-250         | <991  |
| C3  |                       |                                                                                                          | 6h<             | X        |         |         | 120-2000 <sup>\$</sup> | <383 | 200 | 1501-3301 | <1500                        | 1677            | 220-1980        |                            | 588-1470 | 250-600         | <1652 |
| D   | Почивки               |                                                                                                          |                 |          |         |         |                        |      |     |           |                              |                 |                 |                            |          |                 |       |
| D1  | Член 8,<br>параграф 2 | Недостатъчна дневна почивка от по-малко от 11 часа, при условие че не се допуска намалена дневна почивка | 10h<...<11h     |          |         | X       | 50/30min               | <383 | /   | 301       | 135 <sup>‡</sup>             | 209-838         | 110             | 30                         | 294-441  | 150             | <991  |
| D2  |                       |                                                                                                          | 8h30<...<10h    |          | X       |         | 50/30min               | <383 | /   | 400       | 135 <sup>‡</sup>             | 838-1258        | 110             | 30<br>+61/h                | 441-735  | 150             | <991  |
| D3  |                       |                                                                                                          | <8h30           | X        |         |         | 50/30min               | <766 | /   | 1501-4600 | 135 <sup>‡</sup> ; <6h: 1500 | 1677            | <8h: 220-1980   |                            | 588-1470 | 150             | <1652 |
| D4  |                       | Недостатъчна дневна почивка от по-малко от 9 часа, при условие че се допуска намалена дневна почивка     | 8h<...<9h       |          |         | X       | 50/30min               | <383 | /   | 301       | 135 <sup>‡</sup>             | 209-838         | 110             | 30                         | 294-441  | 150             | <991  |
| D5  |                       |                                                                                                          | 7h<...<8h       |          | X       |         | 50/30min               | <383 | /   | 400-1501  | 135 <sup>‡</sup>             | 838-1258        | 220             | 30<br>+61/h                | 441-735  | 150             | <991  |
| D6  |                       |                                                                                                          | ...<7h          | X        |         |         | 50/30min               | <766 | /   | 1501-4600 | 135 <sup>‡</sup> ; <6h: 1500 | 1677            | 440-1980        |                            | 735-1470 | 150             | <1652 |

| №   | ПРАВНО<br>ОСНОВАНИЕ | ВИД<br>НАРУШЕНИЕ                                                                                             |              | MCH <sub>7</sub> | CH <sub>7</sub> | LH <sub>7</sub> | BE           | EE   | EL | ES        | FR                           | HU <sup>8</sup> | NL           | PL                              | RO       | SL <sup>9</sup> | SK    |
|-----|---------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|------------------|-----------------|-----------------|--------------|------|----|-----------|------------------------------|-----------------|--------------|---------------------------------|----------|-----------------|-------|
| D7  |                     | Недостатъчна разделена дневна почивка от по-малко от 3+9 часа                                                | 3h+8h<..<<9h |                  |                 | X               | 50/<br>30min | <383 | /  | /         | 135 <sup>‡</sup>             | 209-838         | 110          | 30                              | 294-441  | 150             | <991  |
| D8  |                     |                                                                                                              | 3h+7h<..<<8h |                  | X               |                 | 50/<br>30min | <383 | /  | /         | 135 <sup>‡</sup>             | 838-1258        | 220          | 30<br>+61/h                     | 441-735  | 150             | <991  |
| D9  |                     |                                                                                                              | 3h+[...<7h]  | X                |                 |                 | 50/<br>30min | <766 | /  | /         | 135 <sup>‡</sup> ; <6h: 1500 | 1677            | 440-1980     |                                 | 735-1470 | 150             | <1652 |
| D10 | Член 8, параграф 5  | Недостатъчна дневна почивка от по-малко от 9 часа при екипно управление                                      | 8h<..<<9h    |                  |                 | X               | /            | /    | /  | 301       | 135 <sup>‡</sup>             | 209-838         | -            | 30                              | /        | 150             | <991  |
| D11 |                     |                                                                                                              | 7h<..<<8h    |                  | X               |                 | /            | /    | /  | 400-1501  | 135 <sup>‡</sup>             | 838-1258        | 110          | 30<br>+ 61/h                    | /        | 150             | <991  |
| D12 |                     |                                                                                                              | ...<7h       | X                |                 |                 | /            | /    | /  | 1501-4600 | 135 <sup>‡</sup> ; <6h: 1500 | 1677            | 220-1760     |                                 | /        | 150             | <1652 |
| D13 | Член 8, параграф 6  | Недостатъчна намалена седмична почивка от по-малко от 24 часа                                                | 22h<..<<24h  |                  |                 | X               | 100/<br>1h   | <383 | /  | /         | 135 <sup>‡</sup>             | 209-838         | 110/h        | 15 за > 23h, за по-малко +30/h  | 294-441  | 150             | <991  |
| D14 |                     |                                                                                                              | 20h<..<<22h  |                  | X               |                 | 100/<br>1h   | <383 | /  | /         | 135 <sup>‡</sup>             | 838-1258        | 110/h        |                                 | 294-441  | 150             | <991  |
| D15 |                     |                                                                                                              | ...<20h      | X                |                 |                 | 100/<br>1h   | <383 | /  | /         | <1500                        | 1677            | 110/h, <1100 |                                 | 294-441  | 150             | <1652 |
| D16 |                     | Недостатъчна седмична почивка от по-малко от 45 часа, при условие че не се допуска намалена седмична почивка | 42h<..<<45h  |                  |                 | X               | 100/<br>1h   | <383 | /  | 301-400   | 135 <sup>‡</sup>             | 209-838         | 110/h        | 15 за > 44h, за по-малко + 30/h | 294-441  | 150             | <991  |
| D17 |                     |                                                                                                              | 36h<..<<42h  |                  | X               |                 | 100/<br>1h   | <383 | /  | 301-400   | 135 <sup>‡</sup>             | 838-1258        | 110/h        |                                 | 294-441  | 150             | <991  |
| D18 |                     |                                                                                                              | ...<36h      | X                |                 |                 | 100/<br>1h   | <383 | /  | 1501-4600 | <20h: <1500                  | 1677            | 110/h, <1100 |                                 | 294-441  | 150             | <1652 |

\*: В зависимост от периода на почивка

§: В зависимост от направеното прекъсване

‡: В случай на съдебно производство максималният размер е 750 EUR

## ПРИЛОЖЕНИЕ II

### Преглед на категоризирането на нарушенията на Регламент (ЕИО) № 3821/85 в държавите-членки, които са предоставили допълнителна информация относно приложимите санкции за тези нарушения

| №         | Член | ВИД НАРУШЕНИЕ                                                                                                                                                                                                                                   | EU <sup>10</sup> | HU | SK | LV | EE | CY | BG | ES | NL | IT | BE | PL | LT | DK |
|-----------|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
|           |      | Брой предвидени категории                                                                                                                                                                                                                       | 3                | 2  | 2  | 2  | 3  | 3  | 3  | >3 | >3 | >3 | >3 | >3 | >3 |    |
| <b>F</b>  |      | <b>Инсталиране на контролните уреди за регистриране на данните за движението на автомобили</b>                                                                                                                                                  |                  |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| <b>F1</b> | 3.1  | Не е инсталиран и не е използван никакъв одобрен контролен уред за регистриране на данните за движението на автомобили                                                                                                                          | <b>MCH</b>       |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| <b>G</b>  |      | Използване на контролните уреди за регистриране на данните за движението на автомобили, на картата на водача или на тахографските листове                                                                                                       |                  |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| G1        | 13   | Неправилно функциониране на контролните уреди за регистриране на данните за движението на автомобили (например: неправилно проверяване, приспособяване и запечатване на контролния уред за регистриране на данните за движението на автомобили) | <b>MCH</b>       |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| G2        |      | Неправилна употреба на контролния уред за регистриране на данните за движението на автомобили (използване на невалидна карта на водача, преднамерена злоупотреба, ...)                                                                          | <b>MCH</b>       |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| G3        | 14.1 | Недостатъчен брой тахографски листове                                                                                                                                                                                                           | <b>CH</b>        |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| G4        |      | Неодобрен модел тахографски лист                                                                                                                                                                                                                | <b>CH</b>        |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| G5        |      | Недостатъчно хартия за разпечатки                                                                                                                                                                                                               | <b>ЛН</b>        |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| G6        | 14.2 | Предприятието не съхранява тахографските листове, разпечатките и регистрираните данни                                                                                                                                                           | <b>MCH</b>       |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| G7        | 14.4 | Водачът притежава повече от една валидна карта на водача                                                                                                                                                                                        | <b>MCH</b>       |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| G8        | 14.4 | Използване на чужда карта на водача                                                                                                                                                                                                             | <b>MCH</b>       |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| G9        | 14.4 | Използване на карта на водача, която е дефектна или е с изтекъл срок.                                                                                                                                                                           | <b>MCH</b>       |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| G10       | 14.5 | Регистрираните и съхранени данни не са на разположение за поне 365 дни                                                                                                                                                                          | <b>MCH</b>       |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| G11       | 15.1 | Използване на замърсени или повредени листове или карти на водача, като данните се четат                                                                                                                                                        | <b>ЛН</b>        |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| G12       |      | Използване на замърсени или повредени листове или карти на водача, като данните не се четат                                                                                                                                                     | <b>MCH</b>       |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| G13       |      | Водачът не е подал в срок от седем календарни дни заявление за подмяна на картата, в случай че тя е повредена, неизправна, изгубена или открадната.                                                                                             | <b>CH</b>        |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| G14       | 15.2 | Неправилна употреба на тахографските листове/картата на водача                                                                                                                                                                                  | <b>MCH</b>       |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| G15       |      | Непозволено изваждане на листовите или на картата на водача, което се отразява на регистрирането на данните                                                                                                                                     | <b>MCH</b>       |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| G16       |      | Непозволено изваждане на листовите или на картата на водача, което не се отразява на регистрирането на данните                                                                                                                                  | <b>ЛН</b>        |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| G17       |      | Тахографските листове или картата на водача са използвани за по-дълъг от предвидения период, но това не е довело до загуба на данни                                                                                                             | <b>ЛН</b>        |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| G18       |      | Тахографските листове или картата на водача са използвани за по-дълъг от предвидения период, което е довело до загуба на данни                                                                                                                  | <b>MCH</b>       |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| G19       |      | Не е използвано ръчно въвеждане на данни, когато е било необходимо                                                                                                                                                                              | <b>MCH</b>       |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |

<sup>10</sup>

Съгласно Директива 2009/5/ЕО на Комисията за изменение на приложение III към Директива 2006/22/ЕО; MCH = много сериозно нарушение, CH= сериозно нарушение, ЛН = леко нарушение

| №        | Член   | ВИД НАРУШЕНИЕ                                                                                                                                                                                                                                                                            | EU <sup>10</sup> | HU | SK | LV | EE | CY | BG | ES | NL | IT | BE | PL | LT | DK |
|----------|--------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| G20      |        | Поставяне на изправни листове или карти в погрешния вход на тахографа (екипно управление)                                                                                                                                                                                                | MCH              |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| G21      | 15.3   | Часовото време, записано върху листа, не съпада с официалното време в страната на регистрация на превозното средство                                                                                                                                                                     | CH               |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| G22      |        | Неправилно използване на превключвателя                                                                                                                                                                                                                                                  | MCH              |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| <b>H</b> |        | <b>Информация за попълване</b>                                                                                                                                                                                                                                                           |                  |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| H1       | 15.5   | Липсващо фамилно име на тахографския лист                                                                                                                                                                                                                                                | MCH              |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| H2       |        | Липсващо име на тахографския лист                                                                                                                                                                                                                                                        | MCH              |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| H3       |        | Липсваща дата на начало на използването на листа или липсваща дата на завършване на използването на листа                                                                                                                                                                                | CH               |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| H4       |        | Липсващо място на начало на използването на листа или липсващо място на завършване на използването на листа                                                                                                                                                                              | ЛН               |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| H5       |        | Липсващ регистрационен номер на превозното средство на тахографския лист                                                                                                                                                                                                                 | ЛН               |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| H6       |        | Липсващо показание на километража (начало на пътуването) на тахографския лист                                                                                                                                                                                                            | CH               |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| H7       |        | Липсващо показание на километража (край на пътуването) на тахографския лист                                                                                                                                                                                                              | ЛН               |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| H8       |        | Липсващ час на смяната на превозното средство на тахографския лист                                                                                                                                                                                                                       | ЛН               |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| H9       | 15.5 а | Знаците на държавите не са въведени в контролните уреди за регистриране на данните за движението на автомобили                                                                                                                                                                           | ЛН               |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| <b>I</b> |        | <b>Предоставяне на информация</b>                                                                                                                                                                                                                                                        |                  |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| I1       | 15.7   | Отказ на водача да бъде проверен                                                                                                                                                                                                                                                         | MCH              |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| I2       | 15.7   | Водачът не е в състояние да представи тахографските листове от текущия ден                                                                                                                                                                                                               | MCH              |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| I3       |        | Водачът не е в състояние да представи тахографските листове от предходните 28 дни                                                                                                                                                                                                        | MCH              |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| I4       |        | Водачът не е в състояние да представи записите от картата на водача, ако той има такава                                                                                                                                                                                                  | MCH              |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| I5       |        | Водачът не е в състояние да представи ръчните записи и разпечатките, направени през текущия ден и предходните 28 дни                                                                                                                                                                     | MCH              |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| I6       |        | Водачът не е в състояние да представи карта на водача                                                                                                                                                                                                                                    | MCH              |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| I7       |        | Водачът не е в състояние да представи разпечатките, направени през текущия ден и предходните 28 дни                                                                                                                                                                                      | MCH              |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| <b>J</b> |        | <b>Измами</b>                                                                                                                                                                                                                                                                            |                  |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| J1       | 15.8   | Подправяне, укриване или унищожаване на данни, записани в тахографския лист, съхранени в контролния уред за регистриране на данните за движението на автомобили или върху картата на водача, или на разпечатки от контролния уред за регистриране на данните за движението на автомобили | MCH              |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| J2       |        | Манипулиране на контролния уред за регистриране на данните за движението на автомобили, на тахографския лист или на картата на водача, което може да доведе до подправяне на данни и/или разпечатки                                                                                      | MCH              |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| J3       |        | Наличие в превозното средство на уред, който може да бъде използван за подправяне на данни и/или разпечатки (превключвател/кабел ...)                                                                                                                                                    | MCH              |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| <b>K</b> |        | <b>Повреда</b>                                                                                                                                                                                                                                                                           |                  |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| K1       | 16.1   | Поправката не е извършена от одобрен техник или от одобрен сервиз                                                                                                                                                                                                                        | MCH              |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| K2       |        | Поправката не е извършена по пътя                                                                                                                                                                                                                                                        | CH               |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |

| №        | Член | ВИД НАРУШЕНИЕ                                                                                                                                                                                                                                 | EU <sup>10</sup> | HU | SK | LV | EE | CY | BG | ES | NL | IT | BE | PL | LT | DK |
|----------|------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| <b>L</b> |      | <b>Ръчно въвеждане на данни на разпечатките</b>                                                                                                                                                                                               |                  |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| L1       | 16.2 | Водачът не е въвел всички данни за периода от време, в който контролният уред за регистриране на данните за движението на автомобили е бил неизправен или не е бил годен за експлоатация и в резултат на това данните не са били регистрирани | MCH              |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| L2       |      | Липсващ номер на картата на водача и/или липсващо име и/или липсващ номер на свидетелството за управление на МПС на временния тахографски лист                                                                                                | MCH              |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| L3       |      | Липсващ подпис на временния тахографски лист                                                                                                                                                                                                  | CH               |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| L4       | 16.3 | В случай на загуба или кражба на картата на водача той не е подал официална декларация до компетентните органи в държавата-членка, в която е извършена кражбата.                                                                              | MCH              |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |

|  |                          |
|--|--------------------------|
|  | Много сериозно нарушение |
|  | Сериозно нарушение       |
|  | Леко нарушение           |



### ПРИЛОЖЕНИЕ III

#### Преглед на правните актове в държавите-членки

| ДЪРЖАВА<br>-ЧЛЕНКА | ЗАКОНОДАТЕЛНИ АКТОВЕ                                                                                                                                                                                     |
|--------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Австрия            | 57. Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrgesetz 1967 geändert wird (28. KFG Novelle)                                                                                                                       |
| Белгия             | Arrêté royal du 27 Avril 2007, Moniteur Belge du 7 Mai 2007                                                                                                                                              |
| България           | Глава осма от Закона за автомобилните превози                                                                                                                                                            |
| Кипър              | Закон за наблюдение на часовете на управление и на почивка на водачите на някои видове превозни средства от 2007 г. (Закон 86(I)/2007)                                                                   |
| Чешка република    | §35 от Закон № 111/1994 сб. относно автомобилния транспорт (с измененията) и Закон № 200/1990 сб. относно нарушенията (с измененията)                                                                    |
| Германия           | Fahrpersonalgesetz (изменен на 6.7.2007 г.)                                                                                                                                                              |
| Дания              | Наредба, съдържаща разпоредби относно времето на управление и на почивка в автомобилния транспорт, ВЕК № 328 от 28.3.2007 г., Консолидиран закон № 1100 от 8.11.2006 г.                                  |
| Естония            | Изменения на Закона за транспорта, приет от парламента на Естония на 20 септември 2007 г.                                                                                                                |
| Гърция             | Закон 3446/2006 относно организацията и дейността на органите за контрол на движението на превозните средства — реформи по отношение на пътническия транспорт и други разпоредби (Държавен вестник 49/A) |
| Испания            | Решение от 19 април 2007 г. (BOE 10-05-2007) и Ley 16/1987 de 30 de Julio, de ordenacion de los transportes terrestres                                                                                   |
| Финландия          | Закон за пътният транспорт и Закон за превозните средства                                                                                                                                                |
| Франция            | Contraventions: Article R48-0 du code de procédure pénale et le décret n° 86/1130 du 17 octobre modifié<br><br>Délits: Ordonnance 58/1310 du 23 décembre 1958 modifié                                    |
| Унгария            | §20 (1) от Закон № 1/1988 (с последните изменения) и §1 от правителствено постановление 557/2007 (III.31)                                                                                                |
| Ирландия           | European Communities (Road Transport)(Working Conditions and Road Safety)                                                                                                                                |

|                    |                                                                                                                                                                                                                 |
|--------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                    | Regulations 2008 (S.I. No. 62 of 2008)                                                                                                                                                                          |
| Италия             | Правилник за движение по пътищата и Закон 286/2006 от 29.11.2006 г.                                                                                                                                             |
| Литва              | Член 142 и 1424 от Закона за административни нарушения на Литва                                                                                                                                                 |
| Люксембург         | Règlement grand-ducal du 23 mars 2007                                                                                                                                                                           |
| Латвия             | Закон за административни нарушения                                                                                                                                                                              |
| Малта              | Регламенти (65.19) относно моторните превозни средства (автомобилен превоз на товари)                                                                                                                           |
| Нидерландия        | Политически правила по отношение на налагането на глоби съгласно Закона за работното време и постановлението (автомобилен транспорт) за работното време (работници в областта на транспорта)                    |
| Полша              | Закон за автомобилните превози от 6 септември 2001 г.<br>Закон относно цифровата тахографска система от 29 юли 2005 г.                                                                                          |
| Португалия         | Все още не е приет законодателен акт                                                                                                                                                                            |
| Румъния            | Ordonanta de govern Nr 37/2007                                                                                                                                                                                  |
| Словения           | Закон за работното време и задължителните периоди на почивка на лица, осъществяващи дейност в автомобилния транспорт, и за контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт |
| Словакия           | Закон за работното време в областта на транспорта                                                                                                                                                               |
| Швеция             | Наредба (2004:865) относно времето на управление, периодите на почивка и тахографите, и т.н.                                                                                                                    |
| Обединено кралство | Part VI of the Transport Act 1968 (с измененията)                                                                                                                                                               |