

Սույն փաստաթուղթը միայն փաստաթղթային գործիք է, եւ հաստատությունները դրա բովանդակության համար որեւէ պատասխանատվություն չեն կրում

**►B**

**ԵՎՐՈՊԱԿԱՆ ՊԱՌԼԱՄԵՆՏԻ ԵՎ ԽՈՐՀՐԴԻ 2006 թվականի մարտի 15-ի  
Խորհրդի 2006/22/ԵՀ հրահանգ**

**Ավտոճանապարհային տրանսպորտի գործունեությանը վերաբերող սոցիալական  
օրենսդրության խորհրդի թիվ 3820/85 (ԵՏՀ) եւ թիվ 3821/85 (ԵՏՀ)  
կանոնակարգերի իրականացման համար նվազագույն պայմանների վերաբերյալ  
ու խորհրդի 88/599/ (ԵՏՀ) հրահանգը ուժը կորցրած ճանաչող**

(Եվրոպական տնտեսական տարածքին առնչվող տեքստ)

(ՊՏ L 102, 11.04.2006թ., էջ 35)

Փոփոխված՝

		Պաշտոնական տեղեկագիր		
		թիվ	էջ	ամսաթիվ
<b>"M1</b>	Հանձնաժողովի 2009 թվականի հունվարի 23-ի L 21 2009/4/ԵՀ հրահանգ (Եվրոպական տնտեսական տարածքին առնչվող տեքստ)		39	24.01.2009թ.
<b>▼M2</b>	Հանձնաժողովի 2009 թվականի հունվարի 30-ի L 29 2009/5/ԵՀ հրահանգ (Եվրոպական տնտեսական տարածքին առնչվող տեքստ)		45	31.01.2009

Ուղղված՝

**"C1**

**▼B**

**Ճանապարհային տրանսպորտի ոլորտի գործունեությանն առնչվող սոցիալական օրենսդրության վերաբերյալ թիվ 3820/85 (ԵՏՀ) եւ թիվ 3821/85 (ԵՏՀ) կանոնակարգերի իրականացման նվազագույն պայմանները սահմանող եւ Խորհրդի թիվ 88/599/ ԵՏՀ հրահանգը ուժը կորցրած ճանաչող՝ ԵՎՐՈՊԱԿԱՆ ՊԱՌԼԱՄԵՆՏԻ ԵՎ ԽՈՐՀՐԴԻ 2006 թվականի մարտի 15-ի թիվ 2006/22/ԵՀ ՀՐԱՀԱՆԳ (Եվրոպական տնտեսական տարածքին առնչվող տեքստ)**

ԵՎՐՈՊԱԿԱՆ ՊԱՌԼԱՄԵՆՏԸ ԵՎ ԵՎՐՈՊԱԿԱՆ ՄԻՈՒԹՅԱՆ ԽՈՐՀՈՒՐԴԸ,

հաշվի առնելով «Եվրոպական համայնքի հիմնադրման մասին» համաձայնագիրը եւ, մասնավորապես, դրա 71(1) հոդվածը,

հաշվի առնելով Հանձնաժողովից ստացված առաջարկը,

հաշվի առնելով Տնտեսական եւ սոցիալական հարցերով եվրոպական կոմիտեի եզրակացությունը (1),

Տարածաշրջանների կոմիտեի հետ խորհրդակցելուց հետո,

գործելով Պայմանագրի 251-րդ հոդվածով սահմանված ընթացակարգի համաձայն<sup>(2)</sup>,

2005թ. դեկտեմբերի 8-ին Հաշտեցման կոմիտեի կողմից ընդունված համատեղ տեքստի լույսի ներքո,

Քանի որ

- 1) 1985թ. դեկտեմբերի 20-ի ճանապարհային տրանսպորտին վերաբերող որոշակի սոցիալական օրենսդրության ներդաշնակեցման վերաբերյալ՝ Խորհրդի՝ թիվ 3820/85 (ԵՏՀ) կանոնակարգը (ԵՏՀ) եւ 1985թ. դեկտեմբերի 20-ի ճանապարհային տրանսպորտի գրանցող սարքավորումներին վերաբերող՝ Խորհրդի թիվ 3821/85 (ԵՏՀ) կանոնակարգը, ինչպես նաեւ Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 2002 թվականի

մարտի 11-ի ավտոմեքենաների ճանապարհային տրանսպորտի գործողությունները կատարող մարդկանց աշխատանքային ժամերի կազմակերպման վերաբերյալ թիվ 2002/15/ԵՀ հրահանգը կարելու է ներքին տրանսպորտային ծառայությունների ընդհանուր շուկայի ստեղծման, ինչպես նաև ճանապարհային անվտանգության եւ աշխատանքային պայմանների համար,

- 2) «Եվրոպական 2010 թվականի տրանսպորտային քաղաքականությունը. ժամանակն է որոշել» սպիտակ փաստաթղթում Հանձնաժողովը մատնանշել է մասնավորապես ճանապարհային տրանսպորտի գործողությունների վերաբերյալ սոցիալական օրենսդրության ստուգումներն ու սանկցիաներն ամրապնդելու անհրաժեշտությունը, մասնավորապես՝ ստուգումների թիվն ավելացնելու, անդամ պետությունների միջև տեղեկատվության համակարգված փոխանակումը խրախուսելու, ստուգման գործողությունները համակարգելու եւ կատարողների վերապատրաստումը խթանելու անհրաժեշտությունը,
- 3) այդ պատճառով, հարկավոր է անդամ պետությունների համապատասխան դրույթների համապատասխանելիության միասնական եւ արդյունավետ ստուգման նվազագույն պահանջների հաստատման միջոցով ապահովել ճանապարհային տրանսպորտի սոցիալական կանոնների պատշաճ կիրարկումն ու ներդաշնակեցված մեկնաբանումը: Այդ ստուգումները պետք է ծառայեն խախտումների նվազեցմանն ու կանխարգելմանը: Ավելին, հարկավոր է ներկայացնել մի մեխանիզմ, որը կապահովի ավելի շատ եւ ավելի հաճախ անցկացվող ստուգումներ բարձր ռիսկ ունեցող ձեռնարկությունների նկատմամբ,
- 4) վարորդի հոգնածությունից առաջացած ռիսկերով պետք է զբաղվել թիվ 2002/15/ԵՀ հրահանգի կիրարկմամբ,
- 5) սույն Հրահանգով նախատեսված միջոցառումները ոչ միայն պետք է ավելի բարելավեն ճանապարհային անվտանգությունը, այլև պետք է նպաստեն Համայնքում

աշխատանքային պայմանների ներդաշնակեցմանը եւ խթանեն հավասար մրցակցային պայմանները,

- 6) թվային պտուտաչափերով անալոգ պտուտաչափերի փոխարինումը աստիճանաբար թույլ կտա ավելի արագ եւ ավելի ճշգրտորեն ստուգել ավելի մեծ չափի տեղեկատվություն, եւ այդ պատճառով, անդամ պետություններն աստիճանաբար կկարողանան ավելի շատ ստուգումներ ձեռնարկել: Այդ պատճառով, ստուգումների առումով, սոցիալական օրենսդրության շրջանակում ընկնող ստուգվող ավտոմեքենաների վարորդների կողմից աշխատած օրերի տոկոսայնությունը պետք է աստիճանաբար բարձրացվի մինչեւ 4 տոկոս,
- 7) ինչ վերաբերում է ստուգման համակարգերին, ապա նպատակը պետք է լինի ազգային համակարգերից դեպի եվրոպական փոխգործունեություն եւ կիրառելիություն անցումը,
- 8) բավարար ստանդարտ սարքավորումներն ու համապատասխան իրավական լիազորությունները պետք է հասանելի լինեն կատարման բոլոր միավորներին՝ իրենց պարտականություններն արագորեն եւ արդյունավետորեն կատարել կարողանալու համար,
- 9) չհակասելով սույն Հրահանգով նշանակված գործողությունների պատշաճ իրագործմանը՝ անդամ պետությունները պետք է փորձեն ապահովել, որ ճանապարհային ստուգումներն իրականացվեն արագորեն եւ արդյունավետորեն՝ ամենակարճ ժամանակում ստուգումը կատարելու նպատակով, եւ վարորդի համար հնարավորինս արագ,
- 10) յուրաքանչյուր անդամ պետությունում պետք է լինի մեկ մարմին՝ համապատասխան իրավասու իշխանությունների հետ միջհամայնքային փոխգործակցության համար: Այդ մարմինը նաեւ պետք է կազմի համապատասխան վիճակագրություն: Անդամ պետությունները նաեւ պետք է կիրառեն իրենց համապատասխան տարածքների

վերաբերյալ կատարման ազգային ռազմավարություններ, իսկ իրականացման համակարգման համար կարող են մեկ մարմին նշանակել,

- 11) համաձայնեցված ստուգումների, համատեղ վերապատրաստման նախաձեռնությունների, տեղեկատվության էլեկտրոնային փոխանակման, ինչպես նաև հետախուզական տվյալների եւ փորձի փոխանակման միջոցով պետք է առավել խթանել անդամ պետությունների իրավապահ մարմինների միջեւ համագործակցությունը,
- 12) ճանապարհային տրանսպորտի կիրարկման գործողությունների լավագույն փորձը, մասնավորապես՝ վարորդի ամենամյա արձակուրդի կամ հիվանդության ապացույցի հարցին ներդաշնակեցված մոտեցումն ապահովելու համար, պետք է հեշտացվի եւ խթանվի անդամ պետությունների իրավապահ մարմինների համար ֆորումի միջոցով,
- 13) Սույն Հրահանգի իրագործման համար անհրաժեշտ միջոցառումները պետք է ընդունվեն Խորհրդի՝ 1999 թվականի հունիսի 28-ի թիվ 1999/468/ԵՀ որոշման համաձայն, որով սահմանված են Հանձնաժողովին վերապահված լիազորությունների իրականացման ընթացակարգերը,
- 14) քանի որ սույն Հրահանգի նպատակը, մասնավորապես՝ թիվ 3820/85 (ԵՏՀ) եւ թիվ 3821/85 (ԵՏՀ) կանոնակարգերի, ճանապարհային տրանսպորտին վերաբերող որոշակի սոցիալական օրենսդրության ներդաշնակեցման վերաբերյալ Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի՝ 2006 թվականի մարտի 15-ի թիվ 561/2006 (ԵՀ) կանոնակարգման, ինչպես նաև Խորհրդի փոփոխվող թիվ 3821/85 (ԵՏՀ) եւ թիվ 2135/98 (ԵՀ) կանոնակարգերի եւ Խորհրդի՝ թիվ 3820/85 ուժը կորցրած կանոնակարգման ստույգ եւ միասնական ստուգման համար նվազագույն պայմանների հստակ եւ ընդհանուր կանոնների սահմանումը, չի կարող բավարար չափով իրականացվել անդամ պետությունների կողմից, եւ համակարգված անդրազգային գործողության անհրաժեշտության պատճառով կարող է ավելի լավ իրականացվել Համայնքի մակարդակում, Համայնքը կարող է միջոցներ ձեռնարկել՝ Համաձայնագրի

հինգերորդ հոդվածում նշված սուբսիդիարության սկզբունքի համաձայն: Համաձայն համաչափության սկզբունքի, ինչպես նշվում է այդ հոդվածում, սույն Հրահանգով սահմանվում են միայն այն միջոցները, որոնք անհրաժեշտ են այդ նպատակի իրագործման համար,

15) այդ պատճառով, թիվ 3820/85 (ԵՏՀ) եւ թիվ 3821/85 (ԵՏՀ) կանոնակարգերի իրականացման համար ստուգման օրինաչափ ընթացակարգերի վերաբերյալ Խորհրդի՝ թիվ 88/599/ ԵՏՀ հրահանգը պետք է կորցնի ուժը,

ԸՆԴՈՒՆԵՑԻՆ ՍՈՒՅՆ ՀՐԱՀԱՆԳԸ.

#### *Հոդված 1*

##### **Կարգավորման առարկան**

Սույն Հրահանգով սահմանվում են թիվ 3820/85 (ԵՏՀ) եւ թիվ 3821/85 (ԵՏՀ) կանոնակարգերի իրականացման համար նվազագույն պայմանները:

#### *Հոդված 2*

##### **Ստուգման համակարգեր**

1. Անդամ պետությունները կազմում են ճանապարհին եւ տրանսպորտի բոլոր կատեգորիաների ձեռնարկություններում ստույգ եւ հետետողական իրականացման վրա հարմար եւ կանոնավոր ստուգումների համակարգ, ինչպես նշվում է 1-ին հոդվածում:

Այս ստուգումներով յուրաքանչյուր տարի հաշվի է առնվում թիվ 3820/85 (ԵՏՀ) եւ թիվ 3821/85 (ԵՏՀ) կանոնակարգերի շրջանակի մեջ ընկնող՝ շրջիկ բնույթի աշխատողների, վարորդների, ձեռնարկությունների եւ բոլոր կատեգորիաների ավտոմեքենաների մեծ ու ներկայացուցչական հատուկ խումբ:

Անդամ պետություններն իրենց տարածքներում ապահովում են համապարփակ կիրարկման ազգային ռազմավարության կիրառումը: Անդամ պետությունները կարող են նշանակել չորրորդ եւ վեցերորդ հոդվածներով սահմանված գործողությունների համակարգման

մարմին, որի դեպքում Հանձնաժողովին եւ մյուս անդամ պետություններին պետք է տեղեկացնել:

2. Այնքան ժամանակ, քանի դեռ քանի դեռ այդպես չէ, անդամ պետությունները լիազորված տեսչական պատասխանատուներին ապահովում են համապատասխան օրինական լիազորություններով, որոնք նրանց թույլ կտան կատարել սույն Հրահանգով պահանջվող ստուգման պարտականությունները:

3. Յուրաքանչյուր անդամ պետություն ստուգումներն այնպես է կազմակերպում, որ 2006 թվականի մայիսի 1-ից սկսած՝ թիվ 3820/85 (ԵՏՀ) եւ թիվ 3821/85 (ԵՏՀ) կանոնակարգերի շրջանակում ներառվող ավտոմեքենաների վարորդների աշխատած օրերի 1 տոկոսը ստուգվի: Այս տոկոսը կավելանա առնվազն 2 տոկոսով՝ 2008 թվականի հունվարի 1-ից եւ մինչեւ առնվազն 3 տոկոս՝ 2010 թվականի հունվարի 1-ից:

Հանձնաժողովի կողմից սույն տոկոսը կարող է 2012 թվականի հունվարի 1-ից ավելանա 4 տոկոսով, համաձայն 12 (2) հոդվածում նշված ընթացակարգի, պայմանով, որ 3-րդ հոդվածի համաձայն հավաքված վիճակագրությունը ցույց տա, որ միջին հաշվարկով բոլոր ստուգված ավտոմեքենաների ավելի քան 90 տոկոսը ապահովված են թվային պտուտաչափերով: Հանձնաժողովը որոշումը կայացնելիս հաշվի է առնում առկա կիրարկման միջոցառումների արդյունավետությունը, մասնավորապես՝ ձեռնարկություններում թվային պտուտաչափերի տեղեկատվության հասանելիությունը:

Ստուգված աշխատած օրերի ընդհանուր թվի ոչ պակաս, քան 15 տոկոսը ստուգվում է ճանապարհի վրա, իսկ ձեռնարկություններում ոչ պակաս, քան 30 տոկոսը: 2008 թվականի հունվարի 1-ից ստուգված աշխատանքային օրերի ընդհանուր թվից ոչ պակաս, քան 30 տոկոսը ստուգվում է ճանապարհին, իսկ ոչ պակաս, քան 50 տոկոսը, ստուգվում է ձեռնարկություններում:

4. Համաձայն թիվ 3820/85 (ԵՏՀ) կանոնակարգի 16 (2) հոդվածի՝ Հանձնաժողովին ներկայացվող տեղեկատվությունը ներառում է ճանապարհին ստուգված վարորդների թիվը, ձեռնարկություններում ստուգումների թիվը, ստուգված աշխատանքային օրերի թիվը, զեկուցված խախտումների թիվն ու տեսակները, ինչպես նաեւ ուղեւորների կամ ապրանքների տեղափոխման վերաբերյալ գրառումը:

### Հոդված 3

#### Վիճակագրություն

Անդամ պետություններն ապահովում են, որ 2 (1) եւ (3) հոդվածի համաձայն կազմակերպված ստուգումներից հավաքած վիճակագրական տվյալները բաժանվեն հետեւյալ կատեգորիաների.

ա) ճանապարհային ստուգումների համար.

i) ճանապարհի տեսակ, մասնավորապես՝ մայրուղի, պետական կամ երկրորդական ճանապարհ, խտրականությունից խուսափելու համար ստուգված ավտոմեքենան գրանցող երկիրը,

ii) պտուտաչափի տեսակը. անալոգ կամ թվային,

բ) տարածքներում ստուգման համար.

i) տրանսպորտի տեսակ, մասնավորապես՝ միջազգային կամ ներքին, ուղեւոր կամ բեռ, սեփական հաշվին, վարձակալություն կամ պարգեւատրում,

ii) ընկերության անձնակազմի չափը,

iii) պտուտաչափի տեսակը. անալոգ կամ թվային

Այս վիճակագրական տվյալները Հանձնաժողովին են հանձնվում երկու տարին մեկ անգամ եւ հրապարակվում են զեկոյցում:

Անդամ պետությունների իրավասու մարմինները պահում են նախորդ տարվա համար հավաքված տեղեկատվության գրառումը:

Վարորդների համար պատասխանատու ձեռնարկությունները մեկ տարով պահում են իրավապահ մարմինների կողմից իրենց հանձնված՝ ձեռնարկություններում եւ (կամ) իրենց վարորդների ճանապարհային ստուգումների վերաբերյալ փաստաթղթեր, արդյունքների մասին գրառումներ եւ այլ համապատասխան տվյալներ:

(ա)-ում եւ (բ)-ում նշված կատեգորիաների սահմանումների վերաբերյալ հարկավոր որեւէ ավելի մանրամասն պարզաբանում հաստատվում է Հանձնաժողովի կողմից՝ համաձայն 12 (2) հոդվածում նշված ընթացակարգի:



## Հոդված 4

### Ճանապարհային ստուգումներ

1. Ճանապարհային ստուգումները կազմակերպվում են տարբեր վայրերում, որեւէ պահին եւ ծածկում են ճանապարհային ցանցի բավականին լայնածավալ մասը՝ ստուգման կետերից խուսափումը դժվարացնելու նպատակով:

2. Անդամ պետություններն ապահովում են, որ՝

ա) առկա եւ նախատեսված ճանապարհների վրա կամ դրանց մոտ գտնվող ստուգման կետերի համար սահմանվի բավարար դրույթ եւ, եթե անհրաժեշտ է, անդամ պետություններն ապահովում են, որ ծառայությունների կայանները եւ ավտոմայրուղիների երկայնքով այլ ապահով վայրերը գործեն որպես ստուգման կետեր:

բ) ստուգումները կատարվեն ըստ համապատասխան երկրագիտական հավասարակշռությամբ ընտրանքային ռոտացիոն համակարգի:

3. Ճանապարհային ստուգումների ժամանակ ստուգվելիք կետերը սահմանվում են 1-ին հավելվածի Ա մասում: Իրավիճակից ելնելով՝ ստուգումները կարող են կենտրոնացվել հստակ կետի վրա:

4. Չհակասելով 9 (2) հոդվածին՝ ճանապարհային ստուգումները կատարվում են առանց խտրականության, մասնավորապես՝իրավապահ մարմինների պատասխանատուները խտրականություն չեն դնում հետեւյալ հիմքերից որեւէ մեկի վրա.

ա) ավտոմեքենան գրանցող երկիրը,

բ) վարորդի բնակության երկիրը,

գ) ձեռնարկության հաստատման երկիրը,

դ) ճանապարհորդության պատճառը եւ նշանակակետը,

ե) պտուտաչափի տեսակը. անալոգ կամ թվային

Իրավապահ մարմինների պատասխանատուներն ապահովվում են՝

ա) ստուգվելիք գլխավոր կետերի ցանկով, ինչպես սահմանվում է 1-ին հավելվածի Ա մասով,

բ) ստանդարտ ստուգման համար սարքավորումներով, ինչպես սահմանվում է 2-րդ հավելվածով:

6. Եթե անդամ պետությունում, այլ անդամ պետությունում գրանցված ավտոմեքենայի վարորդի ճանապարհային ստուգման արդյունքները հիմք են տալիս հավատալու, որ կատարված խախտումները չեն կարող հաստատվել ստուգման ժամանակ՝ անհրաժեշտ տվյալների պակասի պատճառով, ապա տվյալ անդամ պետությունների իրավասու մարմինները միմյանց օգնում են պարզաբանելու իրավիճակը:

#### *Հոդված 5*

### **Համաձայնեցված ստուգումներ**

Անդամ պետությունները տարին առնվազն վեց անգամ կատարում են թիվ 3820/85 (ԵՏՀ) եւ թիվ 3821/85 (ԵՏՀ) կանոնակարգերի շրջանակում ընկնող վարորդների եւ ավտոմեքենաների համաձայնեցված ճանապարհային ստուգումներ: Նման ստուգումները կատարվում են միաժամանակ անդամ պետությունների երկու կամ ավելի իրավապահ մարմինների կողմից, յուրաքանչյուրն իր սեփական տարածքում:

#### *Հոդված 6*

### **Ստուգումներ ձեռնարկություններում**

1. Ձեռնարկություններում ստուգումները նախատեսվում են տրանսպորտի եւ ձեռնարկությունների տարբեր տեսակներին վերաբերող անցած փորձի լույսի ներքո: Դրանք նաեւ կատարվում են, եթե ճանապարհին նկատվել են թիվ 3820/85 (ԵՏՀ) կամ թիվ 3821/85 (ԵՏՀ) կանոնակարգերի լուրջ խախտումներ:

2. Ձեռնարկություններում ստուգումները ներառում են 1-ին հավելվածի Ա եւ Բ մասերում նշված կետերը:

Իրավապահ մարմինների պատասխանատուներն ապահովվում են՝

ա) ստուգվելիք գլխավոր կետերի ցանկով, ինչպես սահմանվում է 1-ին հավելվածի Ա մասով,

բ) ստանդարտ ստուգման համար սարքավորումներով, ինչպես սահմանվում է 2-րդ հավելվածով:

4. Անդամ պետություններում իրավապահ մարմինների պատասխանատուները ստուգման ընթացքում հաշվի են առնում այլ անդամ պետության կողմից նշանակված փոխգործակցության մարմնի կողմից տրամադրված որեւէ տեղեկատվություն, ինչպես նշված է 7 (1) հոդվածում՝ այդ անդամ պետությունում տվյալ ձեռնարկության գործունեության վերաբերյալ:

5. 1-4-րդ պարբերությունների իմաստով, իրավասու մարմինների խնդրանքով ձեռնարկությունների կողմից հանձնված համապատասխան փաստաթղթերի կամ տվյալների հիման վրա իրավասու մարմինների տարածքներում կատարված ստուգումներն ունեն նույնպիսի կարգավիճակ, ինչպիսին ունեն ձեռնարկություններում կատարված ստուգումները:

### *Հոդված 7*

#### **Միջհամայնքային փոխգործակցություն**

1. Անդամ պետությունները նշանակում են մարմին, որն ունի հետևյալ գործառույթները.

ա) ապահովել այլ անդամ պետությունների հավասարազոր մարմինների հետ համակարգումը, հաշվի առնելով 5-րդ հոդվածում իրագործված գործողությունները,

բ) թիվ 3820/85 (ԵՏՀ) կանոնակարգի 16 (2) հոդվածով Հանձնաժողով ներկայացնել երկամյա վիճակագրության հաշվետվությունները,

գ) 4 (6) հոդվածի համաձայն՝ հիմնականում պատասխանատու լինել այլ անդամ պետությունների իրավասու մարմիններին օգնելու համար:

1. Մարմինը ներկայացվում է 12 (1) հոդվածում նշված Կոմիտե:

2. Անդամ պետությունները Հանձնաժողովին տեղեկացնում են սույն մարմնի նշանակման մասին, իսկ Հանձնաժողովը համապատասխանաբար այլ անդամ պետությունների տրամադրում է խորհրդատվություն:

3. Անդամ պետությունների միջև տվյալների, փորձի եւ հետախուզական տվյալների փոխանակումն ակտիվորեն խրախուսվում է, հիմնականում, բայց ոչ բացառապես 12 (1) հոդվածում նշված Կոմիտեի, ինչպես նաեւ 12 (2) հոդվածում նշված ընթացակարգի համաձայն, Հանձնաժողովի նշանակված մարմնի միջոցով:

## Հոդված 8

### Տեղեկատվության փոխանակումը

1. Թիվ 3820/85 (ԵՏՀ) կանոնակարգի 17 (3) հոդվածով եւ թիվ 3821/85 (ԵՏՀ) կանոնակարգի 19 (3) հոդվածով երկկողմանիորեն հասանելի տեղեկատվությունը փոխանակվում է, համաձայն 7 (2) հոդվածի Հանձնաժողովին տեղեկացված եւ նշանակված մարմինների միջեւ:

ա) գոնե մեկ անգամ յուրաքանչյուր վեց ամիս՝ սույն Հրահանգն ուժի մեջ մտնելուց հետո,

բ) առանձին դեպքերում՝ անդամ պետության հատուկ խնդրանքով,

2. Անդամ պետությունները փորձում են հաստատել համակարգեր՝ տեղեկատվության էլեկտրոնային փոխանակման համար: Համաձայն 12 (2) հոդվածում նշված ընթացակարգի՝ Հանձնաժողովը սահմանում է արդյունավետ տեղեկատվական փոխանակման ընդհանուր մեթոդաբանություն:

## Հոդված 9

### Ռիսկերի գնահատման համակարգ

1. Անդամ պետությունները ձեռնարկությունների համար ներկայացնում են յուրաքանչյուր ձեռնարկության կողմից թիվ 3820/85 (ԵՏՀ) եւ թիվ 3821/85 (ԵՏՀ) կանոնակարգերի որեւէ խախտումների հարաբերական թվի եւ ծանրության հիման վրա կազմված ռիսկերի գնահատման համակարգ: Հանձնաժողովն աջակցում է ռիսկերի գնահատման այս համակարգերի միջեւ հետեւողականության խթանման համար անդամ պետությունների միջեւ երկխոսությունը:

2. Բարձր ռիսկային գնահատական ունեցող ձեռնարկությունները ստուգվում են ավելի մոտիկից եւ ավելի հաճախ: Նման համակարգի իրագործման չափանիշները եւ կանոնների մանրամասները քննարկվում են 12-րդ հոդվածում նշված Կոմիտեի կողմից՝ լավագույն փորձի հիման վրա տեղեկատվության փոխանակման համակարգ ստեղծելու նպատակով:

3. III հավելվածով սահմանված է թիվ 3820/85 (ԵՏՀ) եւ թիվ 3821/85 (ԵՏՀ) կանոնակարգերի խախտումների նախնական ցանկը:

Թիվ 3820/85 (ԵՏՀ) եւ թիվ 3821/85 (ԵՏՀ) կանոնակարգերի խախտումների չափման ուղեցույցներ տալու նպատակով, Հանձնաժողովը, հարկ եղած դեպքում, եւ 12(2) հոդվածում նշված ընթացակարգի համաձայն, կարող է փոփոխել III հավելվածը՝ խախտումների ընդհանուր շրջանակի ուղեցույցներ հաստատելու նպատակով: Խախտումները բաժանվում են կատեգորիաների՝ ըստ իրենց ծանրության:

3. Ամենալուրջ խախտումների համար կատեգորիայում ներառվում են այն խախտումները, որոնցում թիվ 3820/85 (ԵՏՀ) եւ թիվ 3821/85 (ԵՏՀ) Կանոնակարգերի համապատասխան դրույթներին չհամապատասխանելն առաջացնում է մահացության կամ լուրջ անձնական վնասի ռիսկը:

#### *Հոդված 10*

##### **Ձեկույց**

Հանձնաժողովը մինչեւ 2009 թվականի մայիսի 1-ը անդամ պետությունների օրենսդրությամբ նախատեսված՝ լուրջ խախտումների համար պատժամիջոցները վերլուծող զեկույց է ներկայացնում Եվրոպական պառլամենտ եւ Խորհուրդ:

#### *Հոդված 11*

##### **Լավագույն փորձը**

1. Ըստ 12 (2) հոդվածում նշված ընթացակարգի՝ Հանձնաժողովը հաստատում է կիրարկման լավագույն փորձի ուղեցույցները:

1. Այդ ուղեցույցները հրապարակվում են Հանձնաժողովի երկամյա զեկույցում:

2. Անդամ պետությունները հաստատում են տարին առնվազն մեկ անգամ անցկացվող լավագույն փորձի վերաբերյալ համատեղ վերապատրաստման ծրագրեր եւ տարին առնվազն մեկ անգամ հեշտացնում են իրենց համապատասխան մարմինների անձնակազմերի փոխանակումը՝ այլ անդամ պետություններում իրենց գործընկերների միջհամայնքային գործընկերության համար:

3. Ըստ 12 (2) հոդվածում նշված ընթացակարգի՝ Հանձնաժողովի կողմից պատրաստվում են էլեկտրոնային եւ տպագիր տարբերակներով ձեւաթղթեր, որոնք օգտագործվում են, եթե

վարորդը հիվանդության պատճառով եղել է արձակուրդի մեջ կամ եղել է տարեկան արձակուրդի մեջ, կամ եթե վարորդը թիվ 3820/85 (ԵՏՀ) կանոնակարգի շրջանակից դուրս այլ ավտոմեքենա է վարել՝ թիվ 3821/85 (ԵՏՀ) կանոնակարգի 15 (7) հոդվածի առաջին ենթապարբերության առաջին պարբերությամ նշված ժամանակահատվածում:

4. Անդամ պետություններն ապահովում են, որ իրավապահ մարմինների ծառայողները լավ վերապատրաստված լինեն՝ իրենց գործառույթները կատարելու համար:

### *Հոդված 12*

#### **Կոմիտեի աշխատակարգը**

Հանձնաժողովին աջակցում է թիվ 3821/85/ ԵՏՀ կանոնակարգի 18(1) հոդվածով ստեղծված Կոմիտեն:

2. Եթե հղում է կատարվում սույն պարբերությանը, ապա կիրառվում են թիվ 1999 (468) ԵՀ որոշման 5-րդ եւ 7-րդ հոդվածները՝ հաշվի առնելով դրա 8-րդ հոդվածի դրույթները:

2. Թիվ 1999(468) ԵՀ որոշման 5(6) հոդվածով նախատեսված ժամկետը սահմանվում է երեք ամիս:

3. Կոմիտեն ընդունում է իր Ընթացակարգային կանոնները:

### *Հոդված 13*

#### **Կիրարկող միջոցները**

Անդամ պետության խնդրանքով կամ իր նախաձեռնությամբ, Հանձնաժողովը, ըստ 12 (2) հոդվածում նշված ընթացակարգի, ընդունում է հետեւյալ նպատակներից մեկի իրականացման համար միջոցները.

ա) խթանել սույն Հրահանգի իրականացման համար ընդհանուր մոտեցում,

բ) խրախուսել իրավապահ մարմինների միջեւ մոտեցումների համապատասխանությունը եւ իրավապահ մարմինների միջեւ թիվ 3820/85 (ԵՏՀ) կանոնակարգի ներդաշնակեցված մեկնաբանումը,

գ) հեշտացնել տրանսպորտի ոլորտի եւ իրավապահ մարմինների միջեւ երկխոսությունը:

#### Հոդված 14

### **Երրորդ երկրների հետ բանակցությունները**

Սույն Հրահանգն ուժի մեջ մտնելուց հետո Համայնքը բանակցություններ է սկսում համապատասխան երրորդ երկրների հետ՝ սույն Հրահանգով սահմանված հավասարազոր կանոնները կիրարկելու նպատակով:

Քանի դեռ չեն ավարտվել սույն բանակցությունները, անդամ պետությունները Հանձնաժողովին տրվող իրենց հաշվետվություններում երրորդ երկրների ավտոմեքենաների սուուգումների վերաբերյալ տվյալներ են ներառում, ինչպես սահմանվում է թիվ 3820/85 (ԵՏՀ) կանոնակարգի 16 (2) հոդվածով:

#### Հոդված 15

### **Հավելվածների արդիականացումը**

Լավագույն փորձի զարգացումներին համապատասխանելու համար հավելվածներում անհրաժեշտ փոփոխություններն ընդունվում են ըստ 12 (2) հոդվածում նշված ընթացակարգի:

#### Հոդված 16

### **Փոխատեղումը**

Անդամ պետությունները գործողության մեջ են դնում սույն Հրահանգին համապատասխանությունն ապահովելու համար անհրաժեշտ օրենքները, կանոնակարգերը եւ վարչական ակտերը նախքան 2010 թվականի հունիսի 30-ը: Նրանք անմիջապես Հանձնաժողովին են փոխանցում այդ դրույթների տեքստը, ինչպես նաեւ այդ դրույթների եւ սույն Հրահանգի միջեւ համեմատական աղյուսակը:

1. Երբ անդամ պետություններն ընդունում են այդ ակտերը, դրանք պետք է հղում պարունակեն սույն Հրահանգին կամ ուղեկցվեն նման հղումով՝ դրանց պաշտոնական հրապարակման դեպքում: Նման հղում կատարելու մեթոդները սահմանվում են անդամ պետությունների կողմից:

2. Անդամ պետությունները Հանձնաժողով են ուղարկում ազգային իրավունքի հիմնադրույթների տեքստերը, որոնք նրանք ընդունում են սույն Հրահանգով կարգավորվող ոլորտում:

#### *Հոդված 17*

#### **Ուժը կորցրած ճանաչելը**

Սույնով թիվ 88/599 ԵՏՀ հրահանգն ուժը կորցրած է ճանաչվում:

Ուժը կորցրած ճանաչված հրահանգին կատարվող հղումները համարվում են սույն Հրահանգին կատարվող հղումներ:

#### *Հոդված 18*

#### **Ուժի մեջ մտնելը**

Սույն Հրահանգն ուժի մեջ է մտնում Եվրոպական միության պաշտոնական տեղեկագրում հրապարակվելուն հաջորդող 20-րդ օրը:

#### *Հոդված 19*

#### **Հասցեատերերը**

Սույն Հրահանգը հասցեագրված է անդամ պետություններին:



ՄԱՍ Ա

ՃԱՆԱՊԱՐՀԱՅԻՆ ՍՏՈՒԳՈՒՄՆԵՐԸ

Հետեյալ կետերը, ընդհանուր առմամբ, կարգավորվում են ճանապարհային ստուգումներով.

1) վարելու օրական եւ շաբաթական ժամերը, ընդմիջումները, օրական եւ շաբաթական հանգստի ժամանակահատվածները, ինչպես նաեւ նախորդ օրերի գրանցման թերթիկները, որոնք պետք է լինեն ավտոմեքենայում՝ ըստ թիվ 3821/85 (ԵՏՀ) Կանոնակարգի 15 (7) հոդվածի, եւ (կամ) վարորդի քարտի վրա նույն ժամանակահատվածում պահված տվյալները եւ (կամ) պետք է լինեն գրանցող սարքավորման հիշողության մեջ՝ ըստ սույն Հրահանգի II հավելվածի, եւ (կամ) տպված օրինակների վրա,

2) թիվ 3821/85 (ԵՏՀ) կանոնակարգի 15 (7) հոդվածում նշված ժամանակահատվածի համար, այն դեպքերում, երբ ավտոմեքենան գերազանցում է թույլատրված արագությունը, սահմանվում է որպես ավելի քան մեկ րոպե ժամանակահատված, որի ընթացքում ավտոմեքենայի արագությունը գերազանցում է ժամը 90 կմ-ը՝ N կատեգորիայի կամ ժամը 105 կմ-ը՝ M կատեգորիայի ավտոմեքենաների համար (N եւ M կատեգորիաները սահմանվում են ավտոմեքենաների եւ իրենց կցասայլերի թույլատրությանը վերաբերող՝ անդամ պետությունների օրենքների մոտարկման վերաբերյալ 1970 թվականի փետրվարի 6-ի թիվ 70/156/ ԵՏՀ Խորհրդի հրահանգի II հավելվածի Ա մասով (9):

3) անհրաժեշտության դեպքում, ավտոմեքենայի կարճատեւ արագությունը, ինչպես այն գրանցում է գրանցող սարքավորումը՝ ավտոմեքենայի նախորդ 24 ժամից ոչ ավելի օգտագործման ընթացքում:

4) Գրանցող սարքավորման ճիշտ գործունեությունը (սարքավորման հնարավոր սխալ կիրառումը եւ (կամ) վարորդի քարտը եւ (կամ) գրանցող թերթիկները) կամ, անհրաժեշտության դեպքում, թիվ 3820/85 (ԵՏՀ) կանոնակարգի 14 (15) հոդվածում նշված փաստաթղթերի առկայությունը:

**"M1**

5) անհրաժեշտության դեպքում եւ, հաշվի առնելով անվտանգության դիտարկումները, ստուգել ավտոմեքենաներում տեղադրված գրանցող սարքավորումները, որոնք հայտնաբերում են որեւէ տեղեկատվության ոչնչացմանը, ճնշմանը, մշակմանը կամ

խեղաթյուրմանն ուղղված սարքավորման կամ սարքավորումների տեղադրումը եւ (կամ) օգտագործումը, կամ գրանցող սարքավորման բաղադրիչ մասերի միջեւ տեղեկատվության էլեկտրոնային փոխանակման որեւէ մասի միջամտմանը, կամ, որը ծածկագրումից առաջ նման ձեւերով խոչընդոտում կամ խեղաթյուրում է տեղեկատվությունը:

**"B**

## **Մ Ա Ս Բ**

### **ՁԵՌՆԱՐԿՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐՈՒՄ ԱՏՈՒԳՈՒՄՆԵՐԸ**

Ա մասով սահմանվող կետերից բացի՝ ձեռնարկություններում ստուգվում են հետեւյալ կետերը.

- 1) սույն հանգստյան ժամանակահատվածների ընթացքում շաբաթական հանգստյան ժամանակահատվածներն ու վարելու ժամերը,
- 2) վարելու ժամերի երկշաբաթյա սահմանափակման դիտարկումը,
- 3) գրանցման թերթիկները, ինչպես նաեւ ավտոմեքենայի միավորի եւ վարորդի քարտի վերաբերյալ տվյալներն ու տպագիր տարբերակները:

Անհրաժեշտության դեպքում, անդամ պետությունները կարող են ստուգել տրանսպորտի շղթայում այլ դրդողներին կամ ծառայություններ մատուցողներին, օրինակ՝ բեռնառաքողներին, բեռնափոխադրողներին կամ կատարողներին, եթե խախտում է հայտնաբերվում՝ ներառյալ թիվ 3820/85 (ԵՏՀ) եւ թիվ 3821/85 (ԵՏՀ) կանոնակարգերի հետ տրանսպորտի թույլտվության համապատասխանության ապահովման համար հավաստումը:

**Կատարող միավորներին հասանելի ստանդարտ սարքավորումները**

Անդամ պետություններն ապահովում են, որ հետեւյալ ստանդարտ սարքավորումները հասանելի լինեն I հավելվածով սահմանված պարտականությունները կատարող միավորների համար:

1) սարքավորում, որը կարող է թվային պտուտաչափի ավտոմեքենայի միավորից եւ վարորդի քարտից ներբեռնել տվյալները, կարդալ եւ վերլուծել տվյալները եւ (կամ) արդյունքները փոխանցել վերլուծման համար գլխավոր շտեմարան:

2) պտուտաչափ թերթիկների ստուգման համար սարքավորում:

**"M1**

3) համապատասխան ծրագրերով հատուկ վերլուծման համար սարքավորում, որը ստուգում եւ հաստատում է տվյալներին կցված թվային ստորագրությունը, ինչպես նաեւ հատուկ վերլուծման համար ծրագիր՝ գրանցող սարքավորման ստուգումից առաջ ավտոմեքենաների արագության վերաբերյալ մանրամասն տեղեկատվություն ապահովելու համար:

**"M2**

ՀԱՎԵԼՎԱԾ III

**Խախտումները**

Ըստ 9 (3) հոդվածի՝ հետեյալ աղյուսակը պարունակում է թիվ 561/2006 (ԵՀ) կանոնակարգի եւ թիվ 3821/85 (ԵՏՀ) կանոնակարգի դեմ խախտումների ընդհանուր շրջանակի վերաբերյալ ուղեցույցներ, որոնք բաժանվում են կատեգորիաների՝ ըստ իրենց ծանրության:

1. Թիվ 561/2006 (ԵՀ) Կանոնակարգում նշված խախտումների խմբեր

Թիվ	Իրավական հիմքը	Խախտման տեսակը	Լրջության աստիճանը (1)		
			ԼԽ	ԼԽ	ԹԽ
<b>Ա</b>	<b>Անձնակազմը</b>				
Ա1	Հոդ. 5.1	►C1 Հաշվի չառնելով վարորդների նվազագույն տարիքը ◀		X	
<b>Բ</b>	<b>Վարման տեղողությունը</b>				
Բ1	Հոդ. 6.1	Գերազանցել օրական 9-9 ժ<...<10 ժ			X

Բ2		ժամյա վարելու ժամանակը, եթե չեն ներում 10 ժամ երկարացնելու հնարավորությունները	10ժ<...<11ժ		X		
Բ3			11ժ<...	X			
Բ4			Գերազանցել օրական 10-ժամյա վարելու ժամանակը, եթե թույլատրվում է երկարաձգումը	10 ժ<...<11 ժ			X
Բ5			11 ժ<...<12 ժ		X		
Բ6			12 ժ<...	X			
Բ7	Հոդ. 6.2	Գերազանցել շաբաթական վարելու ժամանակը	56 ժ<...<60 ժ			X	
Բ8				60 ժ<...<70 ժ		X	
Բ9				70 ժ<...	X		
Բ10	Հոդ. 6.3	Երկու՝ իրար հաջորդող շաբաթների ընթացքում գերազանցել վարելու համար կուտակված ժամերը	90 ժ<...<100 ժ			X	
Բ11				100 ժ<...<112 ժ 30		X	
Բ12				112 ժ 30<...	X		

Գ	Ընդմիջումներ				
Գ1	Հոդ. 7	Գերազանցել վարելու անընդմեջ ժամանակը	4ժ 30<...<5 ժ		X
Գ2			5 ժ<...<6 ժ	X	
Գ3			6 ժ<...	X	
Դ	Հանգստի ժամանակահատվածներ				
Դ1	Հոդ. 8.2	11 ժամից պակաս օրական հանգստյան ոչ բավարար ժամանակահատված, եթե չի թույլատրվում նվազեցրած օրական հանգստի ժամանակահատվածը	10ժ<...<11ժ		X
D2			8ժ 30<...<10 ժ		X
Դ3			...<8 ժ 30	X	
Դ4			9 ժ<...<9 ժ		X
Դ5.			7 ժ<...<8 ժ		X
Դ6.			...<7ժ	X	

		ժամանակահատվածը					
Դ7		Երեք ժամ +9ժ-ից պակաս օրական հանգստի կիսված ոչ բավարար	3ժ + (8 ժ<...<9 ժ)			X	
Դ8		ժամանակահատված	3ժ + (7 ժ<...<8 ժ)		X		
Դ9			3 ժ+ (...<7 ժ)	X			
Դ10	Հոդ. 8.5	9 ժամից պակաս օրական անբավարար հանգստյան ժամանակահատված՝ հերթապահության դեպքում	8 ժ<...<9 ժ			X	
Դ11			7 ժ<...<8 ժ		X		
Դ11							
Դ12			...<7ժ	X			
Դ13	Հոդ. 8.6	24 ժամից պակաս շաբաթական անբավարար հանգստյան նվազեցրած ժամանակահատված	22 ժ<...<24 ժ			X	
Դ14			20 ժ<...<22 ժ		X		
Դ15			...<20ժ	X			

Դ16		45 ժամից պակաս	42 ժ<...<45 ժ			X
Դ17		շաբաթական անբավարար հանգստյան	36 ժ<...<42 ժ		X	
Դ18		ժամանակահատված, եթե չի թույլատրվում շաբաթական նվազեցրած հանգստյան ժամանակահատվածը	...<36 ժ	X		
<b>Ե</b>	<b>Վճարման տեսակներ</b>					
Ե1	Հոդ. 10.1	Դրույքաչափի ճանապարհորդած հեռավորության կամ ապրանքների չափի միջև հարաբերակցությունը	եւ X			
(*) VSI= Լրջագույն խախտում/ SI = Լուրջ խախտում/MI =Փոքր խախտում						

2. Թիվ 3821/85 (ԵՏՀ) Կանոնակարգի դեմ խախտումների խմբեր



Թիվ	Իրավական հիմքը	Խախտումների տեսակներ	Լրջության աստիճանը		
			ԼԽ	ԼԽ	ԹԽ
Զ	<b>Գրանցող սարքավորման տեղադրում</b>				
Զ1	Հոդ. 3.1	Որեւէ գրանցող սարքավորում չի ընդունվել, չի տեղադրվել եւ չի կիրառվել	X		
Է	<b>Գրանցող սարքավորման, վարորդի քարտի կամ գրանցման թերթիկի կիրառում</b>				
Է1	Հոդ. 13	Գրանցող սարքավորումը ճիշտ չի գործում. (օրինակ՝ գրանցող սարքավորումը ոչ պատշաճ կերպով է ստուգված, չափաբերված եւ կնքված)	X		
Է2		Ոչ պատշաճ ձեւով կիրառված գրանցող	X		

		սարքավորում (առանց վավերացված վարորդի քարտի, կամավոր չարաշահում, ...)			
Է3	Հոդ. 14.1	Գրանցման թերթիկների թիվը բավարար չէ		X	
Է4		Գրանցման թերթիկի մոդելն ընդունված չէ		X	
Է5		Տպագիր տարբերակների համար բավարար չափով թուղթ չկա.			X
Է6	Հոդ. 14.2	Ձեռնարկությունը չի պահում գրանցման թերթիկները, տպագիր տարբերակներն ու ներբեռնված տվյալները	X		
Է7	Հոդ. 14.4	Վարորդն ունի ավելի քան	X		

		մեկ վավերացված վարորդի քարտ			
Է8	Հոդ. 14.4	Վարորդն օգտագործում է վարորդի քարտ, որը նրա սեփական քարտը չէ	X		
Է9	Հոդ. 14.4	Խոտանված կամ ժամկետն անցած վարորդի քարտի օգտագործում	X		
Է10	Հոդ. 14.5	Առնվազն 365 օր հասանելի չեն գրանցված եւ պահված տվյալները	X		
Է11	Հոդ. 15.1	Կեղտոտ կամ վնասված թերթիկների կամ վարորդի քարտերի օգտագործում, եւ տվյալներն ընթեռնելի են			X
Է12		Կեղտոտ կամ վնասված թերթիկների կամ վարորդի քարտերի օգտագործում, եւ	X		

		տվյալներն ընթեռնելի են			
Է13		Չկարողանալ 7 օրվա ընթացքում դիմել վնասված, անսարք, կորած կամ գողացած վարորդի քարտի փոխարինման համար		X	
Է14	Հոդ. 15.2	Գրանցման թերթիկների/վարորդի քարտերի ոչ ճիշտ կիրառում	X		
Է15		Թերթիկների կամ վարորդի քարտի չթույլատրված դադարեցումը  որեւէ ազդեցություն չունի գրանցված տվյալների վրա	X		
Է16		Թերթիկների կամ վարորդի քարտի չթույլատրված դադարեցումը որեւէ ազդեցություն չունի			X

		գրանցված տվյալների վրա			
Է17		Գրանցման թերթիկը կամ վարորդի քարտն օգտագործվում է ավելի երկար ժամանակահատվածով, քան նախատեսված ժամանակահատվածը, բայց ոչ մի տվյալ չի կորչում			X
Է18		Գրանցման թերթիկը կամ վարորդի քարտն օգտագործվում է ավելի երկար ժամանակահատվածով, քան նախատեսված ժամանակահատվածը, բայց ոչ մի տվյալ չի կորչում	X		
Է19		Ձեռքով մուտք չի արվում,	X		

		երբ հարկավոր է			
Է20		Ճիշտ թերթիկը չի X օգտագործվում կամ վարորդի քարտը չի գտնվում ճիշտ տեղում (հերթապահություն)			
Է21	Հոդ. 15.3	Թերթիկի վրա գրանցված ժամը չի համապատասխանում ավտոմեքենան գրանցող երկրի պաշտոնական ժամին		X	
Է22		Փոփոխման մեխանիզմի ոչ X ճիշտ կիրառում			
<b>Ը</b>	<b>Լրացնել տվյալները</b>				
Ը1	Հոդ. 15.5	Գրանցման թերթիկում X ազգանունը լրացված չէ			

Ը2		Գրանցման թերթիկում անունը լրացված չէ	X		
Ը3		Թերթիկի օգտագործման սկզբի կամ ավարտի ամսաթիվը լրացված չէ		X	
Ը4		Թերթիկի օգտագործման սկզբի կամ ավարտի վայրը լրացված չէ			X
Ը5		Գրանցման թերթիկում գրանցման համարը լրացված չէ			X
Ը6		Գրանցման թերթիկում վազբաչափը (սկիզբը) լրացված չէ		X	
Ը7		Գրանցման թերթիկում վազբաչափը (ավարտը) լրացված չէ			X

Ը8		Գրանցման թերթիկում ավտոմեքենայի փոփոխման ժամանակը լրացված չէ			X
Ը9	Հոդ. 15.5ա	Գրանցող սարքավորման մեջ երկրի խորհրդանիշը մուտքագրված չէ			X
Թ	Ապահովել տեղեկատվությամբ				
Թ1	Հոդ. 15.7	Հրաժարվել ստուգվելուց	X		
Թ2	Հոդ. 15.7	Չկարողանալ ապահովել X տվյալ օրվա գրանցումները			
Թ3		Չկարողանալ ապահովել X նախորդ 28 օրվա գրանցումները			
Թ4		Չկարողանալ ապահովել X վարորդի քարտի գրանցումները, եթե վարորդն ունի.			



Թ5		Չկարողանալ ապահովել X տվյալ օրվա ընթացքում եւ նախորդ 28 օրվա ընթացքում ձեռքով արված կամ տպագիր տարբերակով գրանցումները			
Թ6		Չկարողանալ ապահովել X վարորդի քարտը			
Թ7		Չկարողանալ ապահովել X ընթացիկ օրվա եւ նախորդ 28 օրվա ընթացքում արված տպագիր տարբերակները			
Ժ	Խարդախություն				
Ժ1	Հոդ. 15.8	Կեղծել, թաքցնել եւ X ոչնչացնել գրանցման թերթիկներում գրանցված, եւ գրանցող սարքավորման մեջ կամ վարորդի քարտի			

		վրա պահված տվյալները, կամ գրանցող սարքավորումից ստացված տպագիր տարբերակները			
Ժ2		Գրանցող սարքավորման, X գրանցման թերթիկի կամ վարորդի քարտի մեքենայություն, որը կարող է առաջացնել տվյալների եւ (կամ) տպագիր տարբերակներում տեղեկատվության կեղծում			
Ժ3		Մեքենայությունների համար X սարքավորում, որը կարող է օգտագործվել մեքենայի վրա գտնվող տվյալները եւ (կամ) տպագիր տարբերակով տեղեկատվությունը կեղծելու			

		համար (միացում/լար...)			
<b>Ի</b>	<b>Խափանում</b>				
Ի1	Հոդ. 16.1	Հաստատված հավաքորդի կողմից արհեստանոցում վերանորոգված չէ	X		
Ի2		Ճանապարհին վերանորոգվել	չի	X	
<b>Լ</b>	<b>Տպագիր տարբերակներում ձեռքով մուտք արված</b>				
Լ1	Հոդ. 16.2	Վարորդը չի նշում բոլոր տվյալները, որոնք գրանցող սարքավորման անսարքության ընթացքում ժամերով չեն գրանցվել	X		
Լ2		Ժամանակավոր թերթիկում լրացված չեն վարորդի քարտի համարը եւ (կամ)	X		

		անունը, եւ (կամ) վարորդական իրավունքի համարը			
L3		Ժամանակավոր թերթիկում չկա ստորագրությունը		X	
L4	Հոդ. 16.3	Վարորդի քարտի կորուստը X կամ գողությունը ֆորմալ առումով չի հայտարարվում անդամ պետության իրավասու մարմիններին, որտեղ կատարվել է գողությունը			
(*) /ԼԽ = Լրջագույն խախտում/ / ԼԽ = Լուրջ խախտում/ ./ԹԽ = Թեթև խախտումներ/					

---

(1) ՊՏ C 241, 28.09.2004թ., էջ 65

(2) Եվրոպական պառլամենտի 2004 թվականի ապրիլի 20-ի եզրակացություն (ՊՏ C 104 E, 30.04.2004թ., էջ 385), Խորհրդի 2004 թվականի դեկտեմբերի 9-ի ընդհանուր դիրքորոշում (ՊՏ C 63 E, 15.03.2005թ., էջ 1) եւ Եվրոպական պառլամենտի 2005 թվականի ապրիլի 13-ի դիրքորոշում (ՊՏ C 33 E, 09.02.2006թ., էջ 415) Եվրոպական պառլամենտի 2006 թվականի փետրվարի 2-ի օրենսդրական որոշում եւ Խորհրդի 2006 թվականի փետրվարի 2-ի որոշում:

(3) ՊՏ L 370, 31.12.1985, էջ 1, Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի թիվ 2003/59/ԵՀ հրահանգով փոփոխված կանոնակարգ (ՊՏ L 226, 10.9.2003թ., էջ4)

(4) ՊՏ L 370, 31.12.1985թ., էջ 8: Հանձնաժողովի թիվ 432/2004 կանոնակարգով վերջին անգամ փոփոխված կանոնակարգ (ԵՀ) (ՊՏ L 71, 10.03.2004թ., էջ 3)

(5) ՊՏ L 80, 23.03.2002 թ., էջ 35

(6) ՊՏ L 184, 17.07.1999 թ., էջ 23

(7) Տե՛ս ՊՏ L 102, 11.04.2006 թ., էջ 1

(8) ՊՏ L 325, 29.11.1988թ., էջ 55: Թիվ 2135/98 կանոնակարգով վերջին անգամ փոփոխված հրահանգ (ՊՏ L 274, 09.10.1998թ., էջ 1):

(9) ՊՏ L 42, 23.02.1970թ., էջ 1: Վերջին անգամ Հանձնաժողովի թիվ 2006/28/ԵՀ հրահանգով փոփոխված հրահանգ (ՊՏ L 65, 07.03.2006թ., էջ 27)