РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2022/694 НА КОМИСИЯТА

от 2 май 2022 година

за изменение на Регламент (ЕС) 2016/403 по отношение на нови тежки нарушения на правилата на Съюза, които могат да доведат до загуба на добрата репутация на автомобилния превозвач

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 1071/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. за установяване на общи правила относно условията, които трябва да бъдат спазени за упражняване на професията автомобилен превозвач и за отмяна на Директива 96/26/ЕО на Съвета ([1]), и по-специално член 6, параграф 2а от него,

като има предвид, че:

(1) Регламент (ЕО) № 1071/2009 беше изменен с Регламент (ЕС) 2020/1055 на Европейския парламент и на Съвета ([2]), с който към списъка на нарушенията, които могат да доведат до загуба на добрата репутация, посочени в член 3, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕО) № 1071/2009, бяха добавени нови тежки нарушения по отношение на приложимото право към договорните задължения, каботажния превоз и командироването на работници в автомобилния транспорт.

(2) С Регламент (ЕС) 2020/1055 също така беше въведен допълнителен критерий, който да бъде вземан предвид от Комисията при определяне на степента на тежест на тежките нарушения, като добави позоваване на риска от нарушаване на конкуренцията на пазара на автомобилни превози.

(3) С Регламент (ЕС) 2020/1055 също така беше изменен Регламент (ЕО) № 1071/2009, за да се предвиди, че при определянето на честотата на възникване, над която повторните нарушения се квалифицират като по-тежки, Комисията следва да взема предвид броя на превозните средства, а не броя на водачите, използвани за транспортните дейности.

(4) С Регламент (ЕС) 2020/1054 на Европейския парламент и на Съвета ([3]) бяха въведени нови разпоредби по отношение на нарушенията, водещи до риск от тежки наранявания, смъртни случаи или нарушаване на конкуренцията на пазара на автомобилни превози. Тези нарушения следва да бъдат добавени към списъка на тежките нарушения на правилата на Съюза, посочени в член 6, параграф 1, трета алинея, буква б) от Регламент (ЕО) № 1071/2009, които могат да засегнат добрата репутация на предприятието за автомобилни превози или на ръководителя на транспортната дейност.

(5) Поради това Регламент (ЕС) 2016/403 на Комисията ([4]) следва да бъде изменен, за да се включат новите нарушения и да се вземат предвид новите критерии за определяне на тяхната тежест и честота.

(6) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Комитета по автомобилен транспорт,

([1]) ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 51.

([2]) Регламент (ЕС) 2020/1055 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 г. за изменение на регламенти (ЕО) № 1071/2009, (ЕО) № 1072/2009 и (ЕС) № 1024/2012 с оглед на адаптирането им към развитието в сектора на автомобилния транспорт (ОВ L 249, 31.7.2020 г., стр. 17).

([3]) Регламент (ЕС) 2020/1054 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 по отношение на минималните изисквания за максималното дневно и седмично време на управление, минималните прекъсвания и дневните и седмичните почивки, и на Регламент (ЕС) № 165/2014 по отношение на установяването на местоположението чрез тахографи (ОВ L 249, 31.7.2020 г., стр. 1).

([4]) Регламент (ЕС) 2016/403 на Комисията от 18 март 2016 г. за допълнение на Регламент (ЕО) № 1071/2009 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на класификацията на тежките нарушения на правилата на Съюза, които могат да доведат до загуба на добрата репутация на автомобилния превозвач, и за изменение на приложение III към Директива 2006/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 74, 19.3.2016 г., стр. 8).

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Регламент (ЕС) 2016/403 се изменя, както следва:

1) приложение I се изменя в съответствие с приложение I към настоящия регламент;

2) приложение II се заменя с текста в приложение II към настоящия регламент.

Член 2

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 2 май 2022 година.

За Комисията
Председател
Ursula VON DER LEYEN

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Приложение I към Регламент (ЕС) 2016/403 се изменя, както следва:

1) уводните изречения и раздел 1 се заменят със следното:

„**Категоризация на тежките нарушения**

(посочени в член 1)

Следните таблици съдържат категориите и видовете тежки нарушения на правилата на ЕС в областта на търговския автомобилен транспорт, разделени в три категории на тежест в зависимост от вероятността да предизвикат опасност от смърт или тежки наранявания и/или от нарушаване на конкуренцията на пазара на автомобилни превози.

1. **Групи нарушения на Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета** (*) **(Време на управление и време за почивка)**

№	ПРАВНО ОСНОВАНИЕ	ВИД НАРУШЕНИЕ		ТЕЖЕСТ НА НАРУШЕНИЕТО (1)		
				НТН	МТН	ТН
	Екипаж					
1.	Член 5, параграф 1	Неспазване на минималната възраст на водачите на превозни средства				X
Периоди на управление						
2.	Член 6, параграф 1	Превишаване на дневните часове на управление от 9 часа, ако не е позволено удължаване до 10 часа	10 ч. ≤ … < 11 ч.			X
3.			11 ч. ≤ …		X	
4.		Превишаване на дневното време на управление от 9 часа с 50 % или повече	13,5 ч. ≤ …	X		
5.		Превишаване на удълженото дневно време на управление от 10 часа, ако е позволено удължаване	11 ч. ≤ … < 12 ч.			X
6.			12 ч. ≤ …		X	
7.		Превишаване на дневното време на управление от 10 часа с 50 % или повече	15 ч. ≤ …	X		
8.	Член 6, параграф 2	Превишаване на седмичните часове на управление	60 ч. ≤ … < 65 ч.			X
9.			65 ч. ≤ … < 70 ч.		X	
10.		Превишаване на седмичното време на управление с 25 % или повече	70 ч. ≤ …	X		
11.	Член 6, параграф 3	Превишаване на максималното общо време на управление през 2 последователни седмици	100 ч. ≤ … < 105 ч.			X
12.			105 ч. ≤ … < 112,5 ч.		X	
13.		Превишаване на максималното общо време на управление през 2 последователни седмици с 25 % или повече	112,5 ч. ≤ …	X		
Прекъсвания						
14.	Член 7	Превишаване на непрекъснатото време на управление от 4,5 часа преди ползването на прекъсване	5 ч. ≤ … < 6 ч.			X
15.			6 ч. ≤ …		X	

		Периоди на почивка				
16.	Член 8, параграф 2	Недостатъчен дневен период на почивка от по-малко от 11 часа, ако не е разрешен намален дневен период на почивка	8,30 ч. ≤ … < 10 ч.			X
17.			… < 8,50 ч.		X	
18.		Недостатъчен намален дневен период на почивка от по-малко от 9 часа, ако е разрешена намалена дневна почивка	7 ч. ≤ … < 8 ч.			X
19.			… < 7 ч.		X	
20.		Недостатъчен разделен дневен период на почивка от по-малко от 3 ч. + 9 ч.	3 ч. + [7ч. ≤ … < 8 ч.]			X
21.			3 ч. + [… < 7 ч.]		X	
22.	Член 8, параграф 5	Недостатъчен дневен период на почивка от по-малко от 9 часа при управление от екипно управление	7 ч. ≤ … < 8 ч.			X
23.			… < 7 ч.		X	
24.	Член 8, параграф 6	Недостатъчна намалена седмична почивка от по-малко от 24 часа	20 ч. ≤ … < 22 ч.			X
25.			… < 20 ч.		X	
26.		Недостатъчна седмична почивка от по-малко от 45 часа, при условие че не се допуска намалена седмична почивка	36 ч. ≤ … < 42 ч.			X
27.			… < 36 ч.		X	
28.	Член 8, параграф 6	Надвишаване на 6 последователни 24-часови периода от края на предишния седмичен период на почивка	3 ч. ≤ … < 12 ч.			X
29.			12 ч. ≤ …		X	
30.	Член 8, параграф 6б	Липса на компенсационна почивка за две последователни намалени седмични почивки			X	
31.	Член 8, параграф 8	Редовна седмична почивка или всяка седмична почивка от повече от 45 часа, ползвана в превозното средство			X	
32.	Член 8, параграф 8	Работодателят не покрива разходите за настаняване извън превозното средство				X
	Дерогация от 12-дневното правило					
33.	Член 8, параграф 6а	Надвишаване на 12 последователни 24-часови периода от края на предишната редовна седмична почивка	3 ч. ≤ … < 12 ч.			X
34.			12 ч. ≤ …		X	
35.	Член 8, параграф 6а, буква б), подточка ii)	Седмичен период на почивка, използван след 12 последователни 24-часови периода	65 ч. < … ≤ 67 ч.			X
36.			… ≤ 65 ч.		X	
37.	Член 8, параграф 6а, буква г)	Период на управление между 22:00 ч. и 6:00 ч., по-дълъг от 3 часа преди почивката по време на работа, ако превозното средство не се управлява от екипно управление	3 ч. < … < 4,5 ч.			X
38.			4,5 ч. ≤ …		X	
		Организация на труда				
39.	Член 8, параграф 8а	Транспортното предприятие не организира работата на водачите по такъв начин, че те да могат да се върнат в експлоатационния център на работодателя или да се върнат в мястото на пребиваване			X	

40.	Член 10, параграф 1	Връзка между възнаграждението/заплатата и пропътуваното разстояние, скоростта на доставката и/или количеството превозени товари		X	
41.	Член 10, параграф 2	Липсваща или неправилна организация на работата на водача, непредоставени или неправилни инструкции на водача, които да му позволят да спази закона		X	

([1]) НТН = най-тежки нарушения/МТН = много тежко нарушение/ТН = тежко нарушение.

(*) Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. 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).“

2) Раздел 2 се заменя със следния текст:

„2. **Групи нарушения на Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета** (*) **(Тахограф)**

№	ПРАВНО ОСНОВАНИЕ	ВИД НАРУШЕНИЕ	ТЕЖЕСТ НА НАРУШЕНИЕТО		
			НТН	МТН	ТН
Монтиране на тахограф					
1.	Член 3, параграфи 1, 4, 4а и член 22	Липса на монтиран и използван тахограф от одобрен тип	X		
Използване на тахограф, карта на водача или тахографски лист					
2.	Член 23, параграф 1	Използване на тахограф, който не е проверен от одобрен сервиз		X	
3.	Член 27	Водачът притежава и/или използва повече от една собствена карта на водача		X	
4.		Управление на превозно средство с подправена карта на водача (*счита се за управление на превозно средство без карта на водача*)	X		
5.		Управление на превозно средство с чужда карта на водача (*счита се за управление на превозно средство без карта на водача*)	X		
6.		Управление на превозно средство с карта на водача, която е била получена въз основа на неверни декларации и/или подправени документи (*счита се за управление на превозно средство без карта на водача*)	X		
7.	Член 32, параграф 1	Неправилно функциониращ тахограф (*напр.: тахограф, който неправилно е проверен, калибриран или пломбиран*)		X	
8.	Член 32, параграф 1 и член 33, параграф 1	Тахограф, използван неправилно (*напр.: умишлена, съзнателна или принудителна злоупотреба, липса на инструкции за правилна употреба и др.*)		X	
9.	Член 32, параграф 3	Наличие в превозното средство и/или използване на незаконно устройство, което може да променя регистрираното от тахографа	X		

10.		Фалшифициране, прикриване, спиране или унищожаването на данни, регистрирани върху тахографския лист или запаметени и извлечени от тахографа и/или картата на водача	X		
11.	Член 33, параграф 2	Предприятието не съхранява тахографските листове, разпечатките и регистрираните данни		X	
12.		Не са на разположение регистрирани и съхранени данни за поне една година		X	
13.	Член 34, параграф 1	Неправилно използване на тахографски листове/карта на водача		X	
14.		Непозволено изваждане на тахографските листове или на картата на водача, което се отразява на регистрирането на съответните данни		X	
15.	Член 34, параграф 1а	Тахографските листове или картата на водача са използвани за по-дълъг от предвидения период, което е довело до загуба на данни		X	
16.	Член 34, параграф 2	Използване на замърсени или повредени тахографски листове или карта на водача, като данните не могат да бъдат разчетени		X	
17.	Член 34, параграф 3	Не е използвано ръчно въвеждане на данни, когато е било необходимо		X	
18.	Член 34, параграф 4	Използване на неправилни тахографски листове или поставяне на картата на водача в погрешния процеп на тахографа (управление от екипно управление)			X
19.	Член 34, параграф 5	Неправилно използване на превключвателя		X	
		Предоставяне на информация			
20.	Член 34, параграф 5, буква б), подточка v)	Неправилно използване или неизползване на символа за „ферибот/влак“			X
21.	Член 34, параграф 6	Изисквана информация, която не е вписана в тахографския лист		X	
22.	Член 34, параграф 7	Записи, които не показват символите на държавите, чиито граници са били пресечени от водача по време на дневното работно време			X
23.	Член 34, параграф 7	Записи, които не показват символите на държавите, в които е започнал и приключил дневният работен период на водача			X
24.	Член 36	Отказ на водача да бъде проверен		X	
25.	Член 36	Водачът не е в състояние да представи разпечатките, направени през текущия ден и предходните 28 дни (до 30 декември 2024 г.) Водачът не е в състояние да представи разпечатките, направени през текущия ден и предходните 56 дни (от 31 декември 2024 г. нататък)		X	
26.	Член 36	Водачът не е в състояние да представи карта на водача, ако притежава такава		X	

Неизправности					
27.	Член 37, параграф 1 и член 22, параграф 1	Поправката на тахографа не е извършена от одобрен техник или одобрен сервиз		X	
28.	Член 37, параграф 2	Водачът не е записал всички необходими данни за периодите, през които тахографът е бил неизправен или не е бил годен за експлоатация, и в резултат на това данните не са били регистрирани		X	

(*) Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 4 февруари 2014 г. относно тахографите в автомобилния транспорт, за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт и за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт (ОВ L 60, 28.2.2014 г., стр. 1).“

3) раздел 6 се заменя със следното:

„6. **Групи нарушения на Директива 92/6/ЕИО на Съвета** (*) **(Устройства за ограничаване на скоростта)**

№	ПРАВНО ОСНОВАНИЕ	ВИД НАРУШЕНИЕ	ТЕЖЕСТ НА НАРУШЕНИЕТО		
			НТН	МТН	ТН
1.	Членове 2 и 3	Няма монтирано устройство за ограничаване на скоростта	X		
2.	Член 5	Устройство за ограничаване на скоростта, което не отговаря на действащите технически изисквания		X	
3.	Член 5	Устройството за ограничаване на скоростта не е монтирано от одобрен сервиз			X
4.		Наличие и/или използване на незаконно устройство за подправяне на данни на устройството за ограничаване на скоростта или наличие и/или използване на незаконно устройство за ограничаване на скоростта	X		

(*) Директива 92/6/ЕИО на Съвета от 10 февруари 1992 г. относно монтирането и използването на устройства за ограничаване на скоростта за някои категории моторни превозни средства в Общността (ОВ L 57, 2.3.1992 г., стр. 27).“

4) раздел 10 се заменя със следното:

„10. **Групи нарушения на Регламент (ЕО) № 1072/2009 на Европейския парламент и на Съвета** (*) **(Достъп до пазара на международни автомобилни превози на товари)**

№	ПРАВНО ОСНОВАНИЕ	ВИД НАРУШЕНИЕ	ТЕЖЕСТ НА НАРУШЕНИЕТО		
			НТН	МТН	ТН
Лиценз на Общността					
1.	Член 3 и член 8, параграф 1	Превоз на товари без притежаване на валиден лиценз на Общността (т.е.: лицензът е несъществуващ, фалшифициран, отнет, изтекъл и др.)	X		

2.	Член 4	Предприятието превозвач или водачът не могат да представят валиден лиценз на Общността или валидно заверено копие на лиценз на Общността на инспектиращия служител (т.е.: лиценз на Общността или заверено копие на лиценза на Общността, които са загубени, забравени, повредени и др.)		X	
		Атестация за водач			
3.	Член 3 и член 8, параграф 1	Превоз на товари без притежаване на валидна атестация за водач на моторно превозно средство (т.е. удостоверението на водача е несъществуващо, фалшифицирано, отнето, изтекло и др.)		X	
4.	Член 5	Предприятието превозвач или водачът не са в състояние да представят валидна атестация за водач или валидно заверено копие на атестацията за водач на моторно превозно средство на инспектиращия служител (т.е. атестацията за водач или завереното копие на атестацията за водач са загубени, забравени, повредени и др.)			X
		Каботажни превози			
5.	Член 8, параграф 2	Извършване на каботажен превоз, който не съответства на действащите законови, подзаконови и административни разпоредби в приемащата държава членка		X	
6.	Член 8, параграф 2а	Извършване на каботажни превози в същата държава членка в рамките на 4 дни след края на последния законен каботажен превоз във въпросната държава членка		X	
7.	Член 8, параграфи 3 и 4	Превозвачът не е в състояние да представи ясни доказателства за предшестващ международен превоз и/или за всеки следващ каботажен превоз и/или за всички превози, извършени в случаите, когато превозното средство се намира в приемащата държава членка в рамките на 4 дни, предшестващи международния превоз, и да представи тези доказателства в рамките на продължителността на пътната проверка.		X	

(*) Регламент (ЕО) № 1072/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. относно общите правила за достъп до пазара на международни автомобилни превози на товари (ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 72).“

5) раздел 11 се заменя със следното:

„11. **Групи нарушения на Регламент (ЕО) № 1073/2009 на Европейския парламент и на Съвета** (*) **(Достъп до пазара на автобусни превози)**

№	ПРАВНО ОСНОВАНИЕ	ВИД НАРУШЕНИЕ	ТЕЖЕСТ НА НАРУШЕНИЕТО		
			НТН	МТН	ТН
		Лиценз на Общността			
1.	Член 4	Превоз на пътници без притежаване на валиден лиценз на Общността (т.е.: лицензът е несъществуващ, фалшифициран, отнет, изтекъл и др.)	X		

2.	Член 4, параграф 3	Превозвачът или водачът не са в състояние да представят валиден лиценз на Общността или валидно заверено копие на лиценза на Общността на инспектиращия служител (т.е. лицензът на Общността или заверението му копие са загубени, забравени, повредени и др.)		X	
Разрешително за редовни услуги за превози					
3.	Членове 5 и 6	Редовни услуги за превози без валидно разрешително (т.е.: разрешителното е несъществуващо, фалшифицирано, отнето, изтекло и др.)		X	
4.	Член 19	Водачът не е в състояние да представи разрешително на инспектиращия служител (т.е. разрешителното е изгубено, забравено, повредено и др.)			X
5.	Членове 5 и 6	Спирките при редовните услуги за превози в държавата членка не съответстват на издаденото разрешително			X
Пътен формуляр за случаен превоз и други услуги, за които не се изисква разрешително					
6.	Член 12	Управление на превозното средство без необходимия пътен формуляр (т.е. пътният формуляр е несъществуващ, фалшифициран, не съдържа необходимата информация и др.)			X
Правила, приложими за каботажните превози					
7.	Член 16	Извършване на каботажен превоз, който не съответства на действащите законови, подзаконови и административни разпоредби в приемащата държава членка		X	
8.	Член 17	Липса на борда на превозното средство или неспособност при поискване от упълномощен инспектор да представи контролните документи за каботажните превози (пътен формуляр за случаен превоз или договор, сключен между превозвача и организатора на превоза, или заверено копие от тях в случай на специализирани редовни превози)		X	

(*) Регламент (ЕО) № 1073/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. относно общите правила за достъп до международния пазар на автобусни превози и за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 (ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 88).“;

6) добавят се следните раздели 13 и 14:

„13. **Нарушения на Регламент (ЕО) № 593/2008 на Европейския парламент и на Съвета** (*) **(Рим I) (приложимо право към договорните задължения)**

№	ПРАВНО ОСНОВАНИЕ	ВИД НАРУШЕНИЕ	ТЕЖЕСТ НА НАРУШЕНИЕТО		
			НТН	МТН	ТН
1.	Рим I	Нарушение на приложимото право към договорните задължения		X	

14. **Групи нарушения на Директива (ЕС) 2020/1057 на Европейския парламент и на Съвета** (**) **(командироване на работници в автомобилния транспорт**

№	ПРАВНО ОСНОВАНИЕ	ВИД НАРУШЕНИЕ	ТЕЖЕСТ НА НАРУШЕНИЕТО		
			НТН	МТН	ТН
1.	Член 1, параграф 11, буква а)	Непълна информация относно декларацията за командироване			X
2.	Член 1, параграф 11, буква а)	Неподаване на декларация за командироване до държавата членка, в която е командирован водачът, не по-късно от началото на командироването		X	
3.	Член 1, параграф 11, буква б)	Фалшифицирана декларация за командироване на водачи		X	
4.	Член 1, параграф 11, буква б)	Водачът не може да представи валидна декларация за командироване		X	
5.	Член 1, параграф 11, буква б)	На водача не е предоставена валидна декларация за командироване		X	
6.	Член 1, параграф 11, буква в)	Непредставяне на поисканите документи пред приемащата държава членка в срок от осем седмици от датата на искането		X	
7.	Член 1, параграф 12	Неактуализиране от страна на оператора на декларациите за командироване в публичния интерфейс, свързан с Информационната система за вътрешния пазар (ИСВП)			X

(*) Регламент (ЕО) № 593/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 2008 г. относно приложимото право към договорни задължения (Рим I) (ОВ L 177, 4.7.2008 г., стр. 6).

(**) Директива (ЕС) 2020/1057 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 г. за определяне на специфични правила във връзка с Директива 96/71/ЕО и Директива 2014/67/ЕС за командироването на водачи в сектора на автомобилния транспорт и за изменение на Директива 2006/22/ЕО по отношение на изискванията за изпълнение и Регламент (ЕС) № 1024/2012 (ОВ L 249, 31.7.2020 г., стр. 49).“

ПРИЛОЖЕНИЕ II

„*ПРИЛОЖЕНИЕ II*

Честота на възникване на тежки нарушения

1. Тежките (ТН) и много тежките нарушения (МТН), изброени в приложение I, се разглеждат от компетентния орган на съответната държава членка на установяването като по-тежки, ако са извършени повече от един път. При изчисляване на честотата на възникване на повторни нарушения държавите членки следва да вземат предвид следните фактори:

   а) тежест на нарушението (ТН или МТН);

   б) дата (най-малко една година от датата на контрол);

   в) брой на водачите, използвани за транспортните дейности, ръководени от ръководителя на транспортна дейност (средно на година).

2. Като се вземе предвид потенциалът за създаване на риск за пътната безопасност, максималната честота на тежките нарушения, отвъд които те следва да се разглеждат като по-тежки, се определя, както следва:

   3 ТН/на превозно средство/годишно = 1 МТН

   3 МТН/на превозно средство/годишно = започване на национална процедура по отношение на добрата репутация

3. Броят нарушения на превозно средство годишно е усреднена величина, която се изчислява, като се раздели общият брой на всички нарушения със същото ниво на тежест (ТН или МТН) на средния брой на превозните средства, използвани през годината. Формулата за честотата предвижда максимален праг за възникването на тежки нарушения, отвъд който те се разглеждат като по-тежки. Държавите членки могат да въведат по-строги прагове, ако това е предвидено в националните им административни процедури за оценка на добрата репутация.“