

REGLUGERÐ FRAMKVÆMDASTJÓRNARINNAR (ESB) 2016/403

2017/EES/40/05

frá 18. mars 2016

um viðbætur við reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1071/2009 að því er varðar flokkun alvarlegra brota á reglum Sambandsins, sem geta leitt til þess að óflekkað mannorð flutningsaðila á vegum skaðast, og um breytingu á III. viðauka við tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2006/22/EB (*)

FRAMKVÆMDASTJÓRN EVRÓPUSAMBANDSINS HEFUR,

með hliðsjón af sáttmálanum um starfshætti Evrópusambandsins,

með hliðsjón af reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1071/2009 frá 21. október 2009 um sameiginlegar reglur varðandi skilyrði sem uppfylla þarf til þess að mega starfa sem flutningsaðili á vegum og um niðurfellingu á tilskipun ráðsins 96/26/EB ⁽¹⁾, einkum 2. mgr. 6. gr.,

með hliðsjón af tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2006/22/EB frá 15. mars 2006 um lágmarksskilyrði fyrir framkvæmd reglugerða ráðsins (EBE) nr. 3820/85 og (EBE) nr. 3821/85 varðandi félagsmálalöggjöf er varðar flutningastarfsemi á vegum og um niðurfellingu á tilskipun ráðsins 88/599/EBE ⁽²⁾, einkum 3. mgr. 9. gr.,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

- 1) Samkvæmt b-lið 2. mgr. 6. gr. reglugerðar (EB) nr. 1071/2009 er þess krafist að framkvæmdastjórnin taki saman skrá yfir flokka, tegundir og alvarleika alvarlegra brota á reglum Sambandsins sem geta, til viðbótar við þau sem sett eru fram í IV. viðauka við þá reglugerð, leitt til þess að óflekkað mannorð flutningafyrirtækis eða flutningastjóra skaðast.
- 2) Í þessu skyni ætti framkvæmdastjórnin að skilgreina alvarleika brotanna með vísun í hættu á dauðsföllum eða alvarlegu líkamstjóni og ákvarða þann fjölda atvika þar sem, ef farið er yfir þann fjölda, verði endurtekin brot talin enn alvarlegri.
- 3) Skráin, sem taka á saman yfir flokka, tegundir og alvarleika alvarlegra brota, ætti að innihalda brot á reglum Sambandsins á sviðum sem tilgreind eru í b-lið 1. mgr. 6. gr. reglugerðar (EB) nr. 1071/2009.
- 4) Aðildarríki ættu að taka tillit til upplýsinga um þessi brot við ákvörðun forgangsröðunar við eftirlit sem beinist einkum að fyrirtækjum sem flokkast sem fyrirtæki sem skapa aukna áhættu, eins og krafist er í 1. mgr. 12. gr. reglugerðar (EB) nr. 1071/2009.
- 5) Ráðstafanirnar, sem á að samþykkja, eru nauðsynlegar til að tryggja gagnsæi, sanngirni og réttarvissu við mat á alvarleika brota og afleiðingar þeirra á óflekkað mannorð flutningafyrirtækis eða flutningastjóra.
- 6) Hins vegar er það á ábyrgð lögbærs yfirvalds aðildarríkisins að framkvæma fullgerða landsbundna stjórnslu meðferð til að ákvarða hvort missir á óflekkuðu mannorði séu hófleg viðbrögð í einstöku tilviki. Slík landsbundin rannsóknarmálsmeðferð ætti að innihalda, eftir því sem við á, eftirlit með athafnasvæði hlutaðeigandi fyrirtækis. Við mat á óflekkuðu mannorði ættu aðildarríkin að líta til framferðis fyrirtækisins, stjórnenda þess og annarra hlutaðeigandi einstaklinga.

(*) Þessi ESB-gerð birtist í Stjttíð. ESB L 74, 19.3.2016, bls. 8. Hennar var getið í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 106/2017 frá 13. júní 2017 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn, biður birtingar.

⁽¹⁾ Stjttíð. ESB L 300, 14.11.2009, bls. 51.

⁽²⁾ Stjttíð. ESB L 102, 11.4.2006, bls. 35.

- 7) Samræmd flokkun alvarlegra brota ætti að vera grundvöllur að útvíkkun á landsbundna áhættumatskerfinu, sem hvert aðildarríki hefur komið á fót skv. 9. gr. tilskipunar 2006/22/EB, þannig að það nái yfir öll alvarleg brot á reglum Sambandsins um flutninga á vegum, sbr. b-lið 1. mgr. 6. gr. reglugerðar (EB) nr. 1071/2009, sem gæti haft áhrif á óflekkað mannorð flutningafyrirtækisins eða flutningastjórans.
- 8) Í 2. mgr. 16. gr. reglugerðar (EB) nr. 1071/2009 er einnig kveðið á um að aðildarríkin ættu, eigi síðar en 1. janúar 2016, að bæta þessum alvarlegu brotum við í rafrænu landsskrána yfir flutningafyrirtæki. Samræmd flokkun brota er því mikilvægt skref í átt að því að tryggja sanngjarna samkeppni milli fyrirtækja, samræmdari framfylgd og að kerfið fyrir upplýsingaskipti, sem fellur undir Evrópsku skrána yfir flutningafyrirtæki á vegum, virki með skilvirkum hætti.
- 9) Í þágu gagnsæis og sanngjarnrar samkeppni ætti að koma á fót sameiginlegri aðferð við útreikninga á fjölda atvika þar sem, ef farið er yfir þann fjölda, muni lögbært yfirvald staðfestuaðildarríkis telja endurtekin brot enn alvarlegri. Lögbæra yfirvaldið getur að eigin ákvörðun hafið landsbundna stjórnarsýslumeðferð vegna slíkra endurtekinna brota, sem getur leitt til þess að óflekkað mannorð flutningsaðila skaðast.
- 10) Almenna reglan er sú að tíðnina ætti að ákvarða með tilliti til alvarleika brotanna, tímasetningu þeirra og fjölda ökumanna að meðaltali. Líta skal á þetta sem hámarksviðmiðunarmörk, en á sama tíma skulu aðildarríkin hafa möguleika á því að beita lægri viðmiðunarmörkum í samræmi við landsbundna stjórnarsýslumeðferð þeirra við mat á óflekkuðu mannorði.
- 11) Til að tryggja samræmi laga og gagnsæi er einnig nauðsynlegt að breyta III. viðauka við tilskipun 2006/22/EB með því að breyta alvarleika tiltekinna brota sem tilgreind eru þar í samræmi við skrána yfir allra alvarlegustu brotin, sem tilgreind eru í IV. viðauka við reglugerð (EB) nr. 1071/2009.
- 12) Skráin yfir flokka, tegundir og alvarleika alvarlegra brota hefur verið ákveðin í samráði við aðildarríkin og hagsmunaaðila Sambandsins þar sem alvarleiki hefur verið metinn á grundvelli bestu starfsvenja og reynslu í tengslum við framfylgd viðeigandi lagaákvæða í aðildarríkjunum. Allra alvarlegustu brotin sem finna má í IV. viðauka reglugerðar (EB) nr. 1071/2009 hafa verið efri viðmiðunarmörkin fyrir mat á alvarleika fyrir önnur viðeigandi brot.
- 13) Ráðstafanirnar, sem kveðið er á um í þessari reglugerð, eru í samræmi við álit nefndarinnar um flutninga á vegum, sem komið var á fót skv. 1. mgr. 18. gr. reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 3821/85 ⁽¹⁾.

SAMÞYKKT REGLUGERÐ ÞESSA:

1. gr.

1. Með þessari reglugerð er komið á sameiginlegri skrá yfir flokka, tegundir og alvarleika alvarlegra brota á reglum Sambandsins á sviði vöruflutninga á vegum, eins og mælt er fyrir um í I. viðauka við þessa reglugerð, sem til viðbótar við þau brot sem sett eru fram í IV. viðauka við reglugerð (EB) nr. 1071/2009, geta leitt til þess að óflekkað mannorð flutningsaðila á vegum skaðast.

2. Í þessari reglugerð er kveðið á um hámarksfjölda þeirra atvika þar sem, ef farið er yfir þann fjölda, verði endurtekin alvarleg brot talin enn alvarlegri, að teknu tilliti til fjölda þeirra ökumanna sem vinna við flutningastarfsemi undir stjórn flutningastjóra, eins og mælt er fyrir um í II. viðauka.

3. Aðildarríkin skulu taka tillit til upplýsinga um alvarleg brot, sem um getur í 1. og 2. mgr., þegar þau framkvæma landsbundna stjórnarsýslumeðferð sína við mat á óflekkuðu mannorði.

2. gr.

Ákvæðum III. viðauka við tilskipun 2006/22/EB er breytt í samræmi við III. viðauka við þessa reglugerð.

⁽¹⁾ Reglugerð ráðsins (EBE) nr. 3821/85 frá 20. desember 1985 um að taka upp skráningarbúnað í ökutækjum í flutningum á vegum (Stjttíð. EB L 370, 31.12.1985, bls. 8).

3. gr.

Reglugerð þessi öðlast gildi á tuttugasta degi eftir að hún birtist í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins*.

Hún kemur til framkvæmda frá og með 1. janúar 2017.

Reglugerð þessi er bindandi í heild sinni og gildir í öllum aðildarríkjunum án frekari lögfestingar.

Gjört í Brussel 18. mars 2016.

Fyrir hönd framkvæmdastjórnarinnar,

Jean-Claude JUNCKER

forseti.

I. VIÐAUKI

Flokkun alvarlegra brota

(sem um getur í 1. gr.)

Í eftirfarandi töflum er að finna flokka og tegundir alvarlegra brota á reglum Sambandsins á sviði vöruflutninga á vegum, skipt upp í þrjá alvarleikaflokka miðað við þá hættu á dauðsföllum eða alvarlegu líkamstjóni sem þau gætu haft í för með sér.

1. Flokkar fyrir brot á reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 561/2006 ⁽¹⁾ (aksturs- og hvíldartími)

Nr.	LAGAGRUNDVÖLLUR	TEGUND BROTS	ALVARLEIKASTIG ⁽¹⁾		
			AAB	MAB	AB
Áhöfn					
1.	1. mgr. 5. gr.	Lágmarksaldur umsjónarmanna (e. <i>conductors</i>) ekki virtur			X
Aksturstími					
2.	1. mgr. 6. gr.	Farið yfir daglegan 9 klst. aksturstíma ef framlenging í 10 klst. er ekki leyfð	10 klst. ≤ ... < 11 klst.		X
3.			11 klst. ≤ ...		X
4.		Farið yfir daglegan 9 klst. aksturstíma sem nemur 50% eða meira án hlés eða án nokkurrar hvíldar í a.m.k. 4,5 klst.	13 klst. og 30 mín. ≤ ... og ekkert hlé/hvíld	X	
5.		Farið yfir framlengdan daglegan 10 klst. aksturstíma ef framlenging er leyfð	11 klst. ≤ ... < 12 klst.		X
6.			12 klst. ≤ ...		X
7.		Farið yfir daglegan 10 klst. aksturstíma sem nemur 50% eða meira án hlés eða án nokkurrar hvíldar í a.m.k. 4,5 klst.	15 klst. ≤ ... og ekkert hlé/hvíld	X	
8.		2. mgr. 6. gr.	Farið yfir vikulegan aksturstíma	60 klst. ≤ ... < 65 klst.	
9.	65 klst. ≤ ... < 70 klst.				X
10.	Farið yfir vikulegan aksturtíma sem nemur 25% eða meira		70 klst. ≤ ...	X	
11.	3. mgr. 6. gr.	Farið yfir hámarksheildaraksturstíma á tveimur samfelldum vikum	100 klst. ≤ ... < 105 klst.		X
12.			105 klst. ≤ ... < 112 klst. og 30 mín.		X
13.		Farið yfir hámarksheildaraksturstíma á tveimur samfelldum vikum sem nemur 25% eða meira	112 klst. og 30 mín. ≤ ...	X	

⁽¹⁾ Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 561/2006 frá 15. mars 2006 um samþæfingu tiltekinna ákvæða félagsmálaggjafarinnar er varða flutninga á vegum og um breytingu á reglugerðum ráðsins (EBE) nr. 3821/85 og (EB) nr. 2135/98 og niðurfellingu á reglugerð ráðsins (EBE) nr. 3820/85 (Stjtið. ESB L 102, 11.4.2006, bls. 1).

Nr.	LAGAGRUNDVÖLLUR	TEGUND BROTS	ALVARLEIKASTIG (1)			
			AAB	MAB	AB	
Hlé						
14.	7. gr.	Farið yfir 4,5 klst. óslitinn akstur tíma áður en tekið er hlé	5 klst. ≤ ... < 6 klst.			X
15.			6 klst. ≤ ...		X	
Hvíldartími						
16.	2. mgr. 8. gr.	Ófullnægjandi daglegur hvíldartími, styttri en 11 klst. ef stytur daglegur hvíldartími er ekki leyfður	8 klst. og 30 mín ≤ ... < 10 klst.			X
17.			... < 8 klst. og 30 mín.		X	
18.		Ófullnægjandi stytur daglegur hvíldartími, styttri en 9 klst. ef stytur hvíldartími er leyfður	7 klst. ≤ ... < 8 klst.			X
19.			... < 7 klst.		X	
20.		Ófullnægjandi skiptur daglegur hvíldartími, styttri en 3 klst. + 9 klst.	3 klst. + [7 klst. ≤ ... < 8 klst.]			X
21.			3 klst. + [... < 7 klst.]		X	
22.	5. mgr. 8. gr.	Ófullnægjandi daglegur hvíldartími, styttri en 9 klst. vegna fjölmönnunar	7 klst. ≤ ... < 8 klst.			X
23.			... < 7 klst.		X	
24.	6. mgr. 8. gr.	Ófullnægjandi stytur vikulegur hvíldartími, styttri en 24 klst.	20 klst. ≤ ... < 22 klst.			X
25.			... < 20 klst.		X	
26.		Ófullnægjandi vikulegur hvíldartími, styttri en 45 klst. ef stytur vikulegur hvíldartími er ekki leyfður	36 klst. ≤ ... < 42 klst.			X
27.	... < 36 klst.			X		
28.	6. mgr. 8. gr.	Farið yfir sex samfelld 24 klukkustunda tímabil frá síðasta vikulega hvíldartíma	3 klst. ≤ ... < 12 klst.			X
			12 klst. ≤ ...		X	
Undanþágur frá 12 daga reglunni						
29.	6. mgr. a í 8. gr.	Farið yfir tólf samfelld 24 klukkustunda tímabil frá síðasta reglubundna, vikulega hvíldartíma	3 klst. ≤ ... < 12 klst.			X
			12 klst. ≤ ...		X	
30.	ii. liður b-liðar í 6. gr. a í 8. gr.	Vikulegur hvíldartími tekinn eftir tólf samfelld 24 klukkustunda tímabil	65 klst. < ... ≤ 67 klst.			X
			... ≤ 65 klst.		X	

Nr.	LAGAGRUNDVÖLLUR	TEGUND BROTS	ALVARLEIKASTIG ⁽¹⁾		
			AAB	MAB	AB
31.	d-liður í 6 mgr. a í 8. gr.	Akstur tími á tímabilinu milli 22:00 og 6:00 í meira en þrjár klukkustundir fyrir hlé, ef ökutækið er ekki fjölmannað	3 klst. < ... < 4,5 klst.		X
			4,5 klst. ≤ ...		X
Vinnuskipulag					
32.	1. mgr. 10. gr.	Tengsl á milli launa og vegalengdar sem farin er eða magns fluttrar vöru		X	
33.	2. mgr. 10. gr.	Ekkert eða óviðunandi skipulag á vinnu ökumanns, engar eða ófullnægjandi leiðbeiningar veittar ökumanni sem gera honum kleift að fara að lögum		X	

⁽¹⁾ AAB = allra alvarlegustu brotin/MAB = mjög alvarleg brot/AB = alvarleg brot/SB = smávægileg brot

2. Flokkar fyrir brot á reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 165/2014 ⁽¹⁾ (ökuriti)

Nr.	LAGAGRUNDVÖLLUR	TEGUND BROTS	ALVARLEIKASTIG		
			AAB	MAB	AB
Uppsetning ökurita					
1.	1. mgr. 3. gr. og 22. gr.	Enginn gerðarviðurkenndur ökuriti hefur verið uppsettur og notaður (<i>t.d.: ökuritinn hefur ekki verið settur upp af ísetningarstofum, verkstæðum eða framleiðendum ökutækja, sem hafa verið viðurkenndir af lögbærum yfirvöldum aðildarríkjanna, ökuriti er notaður án nauðsynlegra innsigla, eða viðurkennd ísetningarstofa, verkstæði eða framleiðandi ökutækja hefur ekki endurnýjað innsiglin, eða ökuriti er notaður án uppsetningarplötu</i>)	X		
Notkun ökurita, ökumanskorta eða ökuritaskífa					
2.	1. mgr. 23. gr.	Notkun ökurita sem hefur ekki farið í gegnum skoðun á viðurkenndu verkstæði		X	
3.	27. gr.	Ökumaður hefur og/eða notar fleiri en eitt ökumanskort		X	
4.		Ekið með ökumanskort sem hefur verið falsað (<i>telst vera akstur án ökumanskorts</i>)	X		
5.		Ekið með ökumanskort þar sem ökumaður er ekki handhafi (<i>telst vera akstur án ökumanskorts</i>)	X		
6.		Ekið með ökumanskort sem hefur verið fengið með röngum upplýsingum og/eða breytifalsaðra skilríkja (<i>telst vera akstur án ökumanskorts</i>)	X		
7.	1. mgr. 32. gr.	Ökuriti starfar ekki rétt (<i>t.d.: ökuriti hefur ekki verið skoðaður á tillýðilegan hátt eða kvarðaður og innsiglaður</i>)		X	

⁽¹⁾ Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 165/2014 frá 4. febrúar 2014 um ökurita í flutningum á vegum, niðurfellingu reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 3821/85 um að taka upp skráningarbúnað í ökutækjum í flutningum á vegum og breytingu á reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 561/2006 um samhæfingu tiltekinnar ákvæða félagsmálalöggjafarinnar er varða flutninga á vegum (Stjtið. ESB L 60, 28.2.2014, bls. 1).

Nr.	LAGAGRUNDVÖLLUR	TEGUND BROTS	ALVARLEIKASTIG		
			AAB	MAB	AB
8.	1. mgr. 32. gr. og 1. mgr. 33. gr.	Ökuríti er notaður rangt (<i>t.d.: viljandi, vísitandi eða þvinguð misnotkun, skortur á leiðbeiningum um rétta notkun, o.s.frv.</i>)		X	
9.	3. mgr. 32. gr.	Notkun sviksamlegs búnaðar sem getur breytt færslum úr ökuritanum	X		
10.		Að falska, fela, fjarlægja eða eyðileggja gögn, sem skráð hafa verið á ökuritaskífu, eða sem eru vistuð og hefur verið halað niður frá ökurita og/eða ökumanskorti	X		
11.	2. mgr. 33. gr.	Fyrirtæki geymir ekki ökuritaskífur, útprent og niðurbólguð gögn		X	
12.		Skráð og vistuð gögn eru ekki tiltæk í a.m.k. eitt ár		X	
13.	1. mgr. 34. gr.	Röng notkun á ökuritaskífum/ökumanskortum		X	
14.		Ökuritaskífur eða ökumanskort fjarlægð án heimildar sem hefur áhrif á skráningu viðeigandi gagna		X	
15.		Ökuritaskífa eða ökumanskort er notað fyrir lengra tímabil en ætlað var og gögn tapast		X	
16.	2. mgr. 34. gr.	Notaðar eru óhreinar eða skemmdar ökuritaskífur eða ökumanskort og gögn eru ekki læsileg		X	
17.	3. mgr. 34. gr.	Handvirk færsla ekki notuð þegar þess er krafist		X	
18.	4. mgr. 34. gr.	Ekki er notuð rétt ökuritaskífa eða ökumanskort er ekki sett á réttan hátt í raufina (fjölmönnun)			X
19.	5. mgr. 34. gr.	Röng notkun á rofabúnaði		X	

Framvísun upplýsinga

20.	36. gr.	Neitar að gangast undir eftirlit		X	
21.	36. gr.	Ófær um að framvísa skráningum fyrir yfirstandandi dag eða næstliðna 28 daga		X	
22.		Ófær um að framvísa skráningum ökumanskorts ef ökumaður er handhafi slíks korts		X	
23.	36. gr.	Ófær um að framvísa handvirkum skráningum og útprentum fyrir yfirstandandi dag eða næstliðna 28 daga		X	
24.	36. gr.	Ófær um að framvísa ökumanskorti, ef ökumaður er handhafi slíks korts		X	

Nr.	LAGAGRUNDVÖLLUR	TEGUND BROTS	ALVARLEIKASTIG		
			AAB	MAB	AB
Bilun búnaðar					
25.	1. mgr. 37 gr. og 1. mgr. 22. gr.	Viðgerð ökurita ekki framkvæmd hjá viðurkenndri ísetningarstofu eða á viðurkenndu verkstæði		X	
26.	2. mgr. 37. gr.	Ökumaður færir ekki inn allar tilskildar upplýsingar sem ekki tekst að skrá fyrir tímabil þegar ökuriti er óstarfhæfur eða bilaður		X	

3. Flokkar fyrir brot á tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2002/15/EB ⁽¹⁾ (reglur um vinnutíma)

Nr.	LAGAGRUNDVÖLLUR	TEGUND BROTS	ALVARLEIKASTIG		
			AAB	MAB	AB
Hámarksfjöldi vinnustunda á viku					
1.	4. gr.	Farið yfir hámarksfjölda vinnustunda á viku (48 klst.) ef möguleikinn á framlengingu í 60 klst. hefur þegar verið notaður	56 klst. ≤ ... < 60 klst.		X
2.			60 klst. ≤ ...		X
3.		Farið yfir hámarksfjölda vinnustunda á viku (60 klst.) ef undanþága hefur ekki verið veitt skv. 8. gr.	65 klst. ≤ ... < 70 klst.		X
4.			70 klst. ≤ ...		X
Hlé					
5.	1. mgr. 5. gr.	Ófullnægjandi skyldubundin hlé tekin þegar vinnutími er milli 6 og 9 klst.	10 mín. < ... ≤ 20 mín.		X
6.			... ≤ 10 mín		X
7.		Ófullnægjandi skyldubundin hlé tekin þegar vinnutími er yfir 9 klst.	20 mín. < ... ≤ 30 mín.		X
8.			... ≤ 20 mín		X
Næturvinna					
9.	1. mgr. 7. gr.	Daglegur vinnutími á sólarhring ef unnin er næturvinna, ef undanþága hefur ekki verið veitt skv. 8. gr.	11 klst. ≤ ... < 13 klst.		X
10.			13 klst. ≤ ...		X
Skrár					
11.	9. gr.	Vinnuveitendur falsa skrár um vinnutíma eða neita að sýna eftirlitsmanni skrár		X	
12.		Vinnuveitendur/sjálfstætt starfandi ökumenn falsa skrár um vinnutíma eða neita að sýna eftirlitsmanni skrár		X	

(¹) Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2002/15/EB frá 11. mars 2002 um skipulag á vinnutíma farstarfsmanna sem sjá um flutninga á vegum (Stjútíð. EB L 80, 23.3.2002, bls. 35).

4. Flokkar fyrir brot á tilskipun ráðsins 96/53/EB ⁽¹⁾ (reglur um þyngd og stærðir)

Nr.	LAGAGRUNDVÖLLUR	TEGUND BROTS	ALVARLEIKASTIG			
			AAB	MAB	AB	
Þyngd						
1.	1. gr.	Farið yfir leyfilegan heildarþunga fyrir ökutæki í flokki N3	5% ≤ ... < 10%			X
2.			10% ≤ ... < 20%		X	
3.			20% ≤ ...	X		
4.	1. gr.	Farið yfir leyfilegan heildarþunga fyrir ökutæki í flokki N2	5% ≤ ... < 15%			X
5.			15% ≤ ... < 25%		X	
6.			25% ≤ ...	X		
Lengd						
7.	1. gr.	Farið yfir leyfilega hámarks lengd	2% < ... < 20%			X
8.			20% ≤ ...		X	
Breidd						
9.	1. gr.	Farið yfir leyfilega hámarksbreidd	2,65 metrar ≤ ... < 3,10 metrar			X
10.			3,10 metrar ≤ ...		X	

5. Flokkar fyrir brot á tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2014/45/ESB ⁽²⁾ (reglubundnar prófanir á aksturshæfni) og á tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2014/47/ESB ⁽³⁾ (tæknilegt eftirlit á vegum)

Nr.	LAGAGRUNDVÖLLUR	TEGUND BROTS	ALVARLEIKASTIG			
			AAB	MAB	AB	
Aksturshæfni						
1.	8. og 10. gr. tilskipunar 2014/45/ESB og 1. mgr. 7. gr. tilskipunar 2014/47/ESB	Ekið án þess að hafa gilda sönnun um að hafa staðist prófun á aksturshæfni, eins og krafist er samkvæmt lögum ESB	X			
2.	2. mgr. 12. gr. tilskipunar 2014/47/ESB	Ökutækinu ekki haldið í öruggu og aksturshæfu ástandi sem leiðir til þess að mjög alvarlegir annmarkar eru á hemlakerfi, liða- og armabúnaði, hjólum/hjólborðum, fjöðrun eða undirvagni eða öðrum búnaði, sem getur skapað tafarlausa hættu fyrir umferðaröryggi, sem verður til þess að ákveðið er að kyrrsetja ökutækið	X			

(1) Tilskipun ráðsins 96/53/EB frá 25. júlí 1996 um að ákveða leyfileg hámarksmál vegna umferðar innan aðildarríkja og milli landa og leyfilega hámarksþyngd vegna umferðar milli landa fyrir tiltekin ökutæki sem eru í notkun í Bandalaginu (Stjttíð. EB L 235, 17.9.1996, bls. 59) Tilskipuninni hefur verið breytt með tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2015/719 (Stjttíð. ESB L 115, 6.5.2015, bls. 1), sem aðildarríki eiga að lögleiða fyrir 7. maí 2017.

(2) Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2014/45/ESB frá 3. apríl 2014 um reglubundnar prófanir á aksturshæfni vélknúinna ökutækja og efturvagna þeirra og um niðurfellingu á tilskipun 2009/40/EB (Stjttíð. ESB L 127, 29.4.2014, bls. 51).

(3) Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2014/47/ESB frá 3. apríl 2014 um tæknilegt eftirlit á vegum með aksturshæfni atvinnuökutækja í Sambandinu og um niðurfellingu á tilskipun 2000/30/EB (Stjttíð. ESB L 127, 29.4.2014, bls. 134).

Í II. viðauka við tilskipun 2014/47/ESB um tæknilegt eftirlit á vegum með aksturshæfni atvinnuökutækja er ítarleg flokkun tæknilegra annmarka, sem er skipt upp í minniháttar, meiriháttar og hættulega annmarka, eftir alvarleika þeirra. Í 2. mgr. 12. gr. þessarar tilskipunar er kveðið á um eftirfarandi skilgreiningar:

- minniháttar** annmarkar, sem hafa ekki marktæk áhrif á öryggi ökutækisins eða á umhverfið, ásamt öðrum minniháttar frávikum,
- meiriháttar** annmarkar, sem geta haft áhrif á öryggi ökutækis eða á umhverfið eða stofnað öðrum vegfarendum í hættu eða önnur alvarlegri frávik,
- hættulegir** annmarkar sem skapa beina og tafarlausa hættu fyrir umferðaröryggi eða hafa áhrif á umhverfið.

Umfang brotanna gegn ákvæðum tilskipana um aksturshæfni skal endurspeglar flokkun annmarka í II. viðauka tilskipunar 2014/47/ESB, þ.e.: AB = meiriháttar annmarkar, MBA = hættulegir annmarkar, AAB= ekið með annmarka, sem skapar tafarlausa hættu fyrir umferðaröryggi. Minniháttar annmarkar samsvara minniháttar broti.

6. Flokkar fyrir brot á tilskipun ráðsins 92/6/EBE ⁽¹⁾ (hraðatakörkunarbúnaður)

Nr.	LAGAGRUNDVÖLLUR	TEGUND BROTS	ALVARLEIKASTIG		
			AAB	MAB	AB
1.	2. og 3. gr.	Hraðatakörkunarbúnaði hefur ekki verið komið fyrir	X		
2.	5. gr.	Hraðatakörkunarbúnaður uppfyllir ekki gildandi tæknilegar kröfur		X	
3.	5. gr.	Hraðatakörkunarbúnaði hefur ekki verið komið fyrir af viðurkenndu verkstæði			X
4.		Notkun sviksamlegs búnaðar sem getur falsað gögn frá hraðatakörkunarbúnaði eða notkun sviksamlegs hraðatakörkunarbúnaðar	X		

7. Flokkar fyrir brot á tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2003/59/EB ⁽²⁾ (um grunnþjálfun og reglubundna þjálfun öikumanna)

Nr.	LAGAGRUNDVÖLLUR	TEGUND BROTS	ALVARLEIKASTIG		
			AAB	MAB	AB
Þjálfun og skírteini					
1.	3. gr.	Flutningur á vörum eða farþegum án skyldubundinnar grunnþjálfunar og/eða reglubundinnar skylduþjálfunar		X	
2.	10. gr. og II. viðauki	Ökumaður getur ekki lagt fram gilt atvinnuskírteini eða ökuskírteini með merkingu, eins og krafist er í landslögum (<i>t.d. hefur glatast, gleymst, skemmst eða er ólæsilegt</i>)			X

(1) Tilskipun ráðsins 92/6/EBE frá 10. febrúar 1992 um uppsetningu og notkun búnaðar sem takmarkar hraða í tilteknum flokkum vélknúinna ökutækja innan Bandalagsins (Stjútíð. EB L 57, 2.3.1992, bls. 27).

(2) Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2003/59/EB frá 15. júlí 2003 um grunnþjálfun og reglubundna þjálfun öikumanna tiltekinna ökutækja til vöru- eða farþegaflutninga, um breytingu á reglugerð ráðsins (EBE) nr. 3820/85 og tilskipun ráðsins 91/439/EBE og um niðurfellingu á tilskipun ráðsins 76/914/EBE (Stjútíð. ESB L 226, 10.9.2003, bls. 4).

8. Flokkar fyrir brot á tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2006/126/EB ⁽¹⁾ (kröfur um ökuskírteini)

Nr.	LAGAGRUNDVÖLLUR	TEGUND BROTS	ALVARLEIKASTIG		
			AAB	MAB	AB
1.	1. og 4. gr. tilskipunar 2006/126/EB	Flutningar á farþegum eða varningi án þess að fyrir hendi sé gilt ökuskírteini	X		
2.	1. gr. I. viðauki	Notkun ökuskírteinis sem er skemmt eða ólæsilegt eða samræmist ekki sameiginlegri fyrirmynd			X

9. Flokkar fyrir brot á tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2008/68/EB ⁽²⁾ (flutningur á hættulegum farmi á vegum)

Nr.	LAGAGRUNDVÖLLUR	TEGUND BROTS	ALVARLEIKASTIG		
			AAB	MAB	AB
1.	Þáttur I.1 í I. viðauka tilskipunar 2008/68/EB	Flutningur á hættulegum farmi sem bannað er að flytja	X		
2.		Fluttur er hættulegur farmur í umbúðum sem hafa verið bannaðar eða sem hafa ekki verið viðurkenndar, sem stofnar þar með lífi fólks og umhverfinu í hættu og leiðir til ákvörðunar um að kyrrsetja ökutækið	X		
3.		Fluttur er hættulegur farmur án þess að á ökutækinu sé merking um hættulegan farm, sem stofnar þar með lífi fólks og umhverfinu í hættu og leiðir til ákvörðunar um að kyrrsetja ökutækið	X		
4.		Leki á hættulegum efnum		X	
5.		Búlkaflutningur í óhentugum gámi		X	
6.		Flutningur með ökutæki án viðeigandi viðurkenningarvottorðs		X	
7.		Ökutæki samræmist ekki lengur gerðarviðurkenningarstöðlum og er beinlínis hættulegt		X	
8.		Ekki er farið að reglum um að festa farminn tryggilega eða um hleðslu hans		X	
9.		Ekki er farið að reglum um farmblöndun pakka		X	
10.		Ekki er farið að ákvæðum um takmörkun magns sem er flutt í einni flutningseiningu, þ.m.t. er fyllt meira á tanka eða sett í pakka en leyfilegt er		X	

(1) Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2006/126/EB frá 20. desember 2006 um ökuskírteini (Stjttíð. ESB L 403, 30.12.2006, bls. 18).

(2) Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2008/68/EB frá 24. september 2008 um flutning á hættulegum farmi á landi og skipgengum vatnaleiðum (Stjttíð. ESB L 260, 30.9.2008, bls. 13).

Nr.	LAGAGRUNDVÖLLUR	TEGUND BROTS	ALVARLEIKASTIG		
			AAB	MAB	AB
11.		Upplýsingar um efnið sem verið er að flytja, sem gerir kleift að ákvarða alvarleikastig brotsins, eru ekki fyrir hendi (<i>t.d. SP-númer, rétt sendingarheiti, þökkunarhóp</i>)		X	
12.		Ökumaður hefur ekki gilt starfsþjálfunarskírteini		X	
13.		Notast er við opinn eld eða óvarða glóðarlampa		X	
14.		Reykingabann er ekki virt		X	
15.		Ökutækið er ekki undir viðeigandi eftirliti eða því er ekki lagt á réttan hátt			X
16.		Flutningseining samanstendur af fleiri en einum eftirvagni/festivagni			X
17.		Ökutæki samræmist ekki lengur gerðarviðurkenningarstöðlum en er ekki beinlínis hættulegt			X
18.		Í ökutæki eru ekki lengur nothæf slökkvitæki eins og krafist er			X
19.		Í ökutæki vantar búnað sem krafist er samkvæmt ADR-samningnum eða skriflegu fyrirmælunum			X
20.		Fluttir eru pakkar með skemmdum umbúðum, IBC-gámum eða stórum pakkningum eða fluttar eru skemmdar, óhreinar, tómar umbúðir			X
21.		Flutningur á pökkuðum vörum í óhentugum gámi			X
22.		Tankar/tankgámar (þ.m.t. tómir og óhreinsaðir) eru ekki vandlega lokaðir			X
23.		Rangir merkimiðar, merkingar eða viðvörunarmerkingar á ökutækinu og/eða umbúðum			X
24.		Skrifleg fyrirmæli, sem samræmast ADR-samningnum, eru ekki fyrir hendi eða skriflegu fyrirmælin varða ekki þær vörur sem fluttar eru			X

Í II. viðauka tilskipunar framkvæmdastjórnarinnar 2004/112/EB ⁽¹⁾, um aðlögun á tilskipun ráðsins 95/50/EB ⁽²⁾ um samræmt eftirlit með flutningi á hættulegum farmi á vegum, er að finna ítarlega flokkun brota á viðeigandi ákvæðum sem er skipt upp, í samræmi við alvarleika þeirra, í þrjá áhættuflokka: áhættuflokk I, áhættuflokk II, áhættuflokk III.

Umfang brotanna gegn ákvæðunum skal endurspeglja áhættuflokkana sem kveðið er á um í II. viðauka við tilskipun 2004/112/EB með slíkum hætti að **áhættuflokkur I = MAB** (nema þau brot sem eru þegar skilgreind sem AAB í IV. viðauka við reglugerð (EB) nr. 1071/2009) og **áhættuflokkur II = AB**. Áhættuflokkur III samsvarar minniháttar broti.

Í þessari töflu er aðeins fjallað um þau brot sem flutningsaðili telst að öllu leyti eða að hluta til ábyrgur fyrir. Umfang ábyrgðar flutningsaðila á brotinu skal metið í samræmi við landsbundna fullnustumeðferð aðildarríkisins.

⁽¹⁾ Tilskipun framkvæmdastjórnarinnar 2004/112/EB frá 13. desember 2004 um aðlögun að tækniáframförum á tilskipun ráðsins 95/50/EB um samræmt eftirlit með flutningi á hættulegum farmi á vegum (Stjtið. ESB L 367, 14.12.2004, bls. 23).

⁽²⁾ Tilskipun ráðsins 95/50/EB frá 6. október 1995 um samræmt eftirlit með flutningi á hættulegum farmi á vegum (Stjtið. EB L 249, 17.10.1995, bls. 35).

10. Flokkar fyrir brot á reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1072/2009 ⁽¹⁾ (aðgangur að mörkuðum fyrir farmflutninga á vegum milli landa)

Nr.	LAGAGRUNDVÖLLUR	TEGUND BROTS	ALVARLEIKASTIG		
			AAB	MAB	AB
Bandalagsleyfi					
1.	3. gr.	Vöruflutningar án þess að hafa gilt Bandalagsleyfi (<i>p.e.a.s.: leyfið er ekki til, er falsað, hefur verið afturkallað eða er útrunnið, o.s.frv.</i>)	X		
2.	4. gr.	Farmflytjandinn eða ökumaðurinn getur ekki lagt fram gilt Bandalagsleyfi eða gilt, staðfest eintak af Bandalagsleyfinu fyrir eftirlitsmanninn (<i>p.e.a.s. Bandalagsleyfið eða staðfest eintak af Bandalagsleyfinu hefur glatast, gleymst eða skemmst, o.s.frv.</i>)		X	

Ökumannsvottorð

3.	3.	Vöruflutningar án þess að hafa gilt ökumannsvottorð (<i>p.e.a.s.: ökumannsvottorðið er ekki til, er falsað, hefur verið afturkallað eða er útrunnið, o.s.frv.</i>)		X	
4.	og 5. gr.	Ökumaðurinn eða farmflytjandinn getur ekki lagt fram gilt ökumannsvottorð eða gilt, staðfest eintak af ökumannsvottorðinu fyrir eftirlitsmanninn (<i>p.e.a.s. ökumannsvottorðið eða staðfest eintak af ökumannsvottorðinu hefur glatast, gleymst eða skemmst, o.s.frv.</i>)			X

11. Flokkar fyrir brot á reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1073/2009 ⁽²⁾ (aðgangur að mörkuðum fyrir flutninga með hópbifreiðum)

Nr.	LAGAGRUNDVÖLLUR	TEGUND BROTS	ALVARLEIKASTIG		
			AAB	MAB	AB
Bandalagsleyfi					
1.	4. gr.	Farþegaflutningar án þess að hafa gilt Bandalagsleyfi (<i>p.e.a.s.: leyfið er ekki til, er falsað, hefur verið afturkallað eða er útrunnið, o.s.frv.</i>)	X		
2.	3. mgr. 4. gr.	Flutningafyrirtækið eða ökumaðurinn getur ekki lagt fram gilt Bandalagsleyfi eða gilt, staðfest eintak af Bandalagsleyfinu fyrir eftirlitsmanninn (<i>p.e.a.s. leyfið eða staðfest eintak af leyfinu hefur glatast, gleymst eða skemmst, o.s.frv.</i>)		X	

Leyfi fyrir áætlunarferðum

3.	5. og 6. gr.	Áætlunarferðir án þess að hafa gilt leyfi (<i>p.e. leyfið er ekki til, er falsað, hefur verið afturkallað, er útrunnið eða hefur verið misnotað, o.s.frv.</i>)		X	
4.	19. gr.	Ökumaður getur ekki lagt leyfi fram fyrir eftirlitsmann (<i>p.e.a.s. leyfið hefur glatast, gleymst, skemmst, o.s.frv.</i>)			X
5.	5. og 6. gr.	Biðstöðvar í áætlunarferðum í aðildarríki samsvara ekki útgefnu leyfi			X

⁽¹⁾ Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1072/2009 frá 21. október 2009 um sameiginlegar reglur um aðgang að mörkuðum fyrir farmflutninga á vegum milli landa (Stjtið. ESB L 300, 14.11.2009, bls. 72).

⁽²⁾ Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1073/2009 frá 21. október 2009 um sameiginlegar reglur um aðgang að mörkuðum fyrir flutninga með hópbifreiðum milli landa og um breytingu á reglugerð (EB) nr. 561/2006 (Stjtið. ESB L 300, 14.11.2009, bls. 88).

Nr.	LAGAGRUNDVÖLLUR	TEGUND BROTS	ALVARLEIKASTIG		
			AAB	MAB	AB
Akstursskrá fyrir óreglubundna flutninga og aðra þjónustu sem er undanþegin leyfum					
6.	12. gr.	Akstur án þess að hafa tilskilda akstursskrá (<i>þ.e. akstursskrá er ekki til, er fölsuð eða inniheldur ekki tilskildar upplýsingar, o.s.frv.</i>)			X

12. Flokkar fyrir brot á reglugerð ráðsins (EB) nr. 1/2005 ⁽¹⁾ (flutningur á dýrum)

Nr.	LAGAGRUNDVÖLLUR	TEGUND BROTS	ALVARLEIKASTIG ⁽¹⁾		
			AAB	MAB	AB
1.	II. kafli I. viðauka	Milliveggir eru ekki nógu sterkir til að þola þyngd dýranna		X	
2.	III. kafli I. viðauka	Skábrautir, sem eru notaðar til fermingar eða affermingar, eru með hált yfirborð, eru ekki með hliðarvörn eða eru of brattar			X
3.		Á lyftupalli eða efri gólfum, sem notuð eru, eru ekki öryggisskilrúm til að koma í veg fyrir að dýrin falli niður eða sleppi meðan á fermingu og affermingu stendur			X
4.	7. gr.	Flutningatæki sem eru ekki samþykkt til notkunar fyrir langar ferðir eða ekki samþykkt fyrir flutning á þeim tegundum dýra sem verið er að flytja			X
5.	4., 5. og 6. gr.	Flutningur án þess að hafa gild gögn, sem krafist er, leiðarþók, flutningsheimild eða hæfisskírteini			X

⁽¹⁾ Reglugerð ráðsins (EB) nr. 1/2005 frá 22. desember 2004 um vernd dýra í flutningi og tengdar aðgerðir og um breytingu á tilskipunum 64/432/EBE og 93/119/EB og reglugerð (EB) nr. 1255/97 (Stjtið. ESB L 3, 5.1.2005, bls. 1).

*II. VIÐAUKI***Fjöldi alvarlegra brota**

1. Ef um er að ræða endurtekin, alvarleg brot (AB) og mjög alvarleg brot (MAB), sem skráð eru í I. viðauka, skal lögbært yfirvald aðildarríkis telja þau brot enn alvarlegri. Við útreikning á fjölda endurtekinna brota skulu aðildarríkin taka tillit til eftirfarandi þátta:
 - a) alvarleika brotsins (AB eða MAB),
 - b) tímalengd (a.m.k. tólf mánuði frá dagsetningu eftirlits),
 - c) fjölda ökumanna sem notaðir eru við flutninga undir stjórn flutningastjóra (meðaltal á ári).
2. Með tilliti til þess að umferðaröryggi kunni að vera stofnað í hættu skal ákvarða með eftirfarandi hætti þann hámarksfjölda alvarlegra brota þar sem, ef farið er yfir þann fjölda, verði þau talin enn alvarlegri:

$$3 \text{ AB/fyrir hvern ökumann/á ári} = 1 \text{ MAB}$$

$$3 \text{ MAB/fyrir hvern ökumann/á ári} = \text{hefja landsbundna málsmeðferð um óflekkað mannorð}$$

3. Fjöldi brota fyrir hvern ökumann á ári er meðaltal sem reiknað er út með því að deila heildarfjölda allra brota á sama alvarleikastigi (AB eða MAB) með meðaltali starfandi ökumanna á árinu. Í formúlunni til að reikna út fjöldann er kveðið á um hámarksviðmiðunarmörk fyrir atvik alvarlegra brota þar sem, ef farið er yfir þann fjölda, verði þau talin enn alvarlegri. Aðildarríkin geta sett strangari viðmiðunarmörk ef það er gert ráð fyrir því í landsbundinni stjórnsýslumeðferð þeirra til að meta óflekkað mannorð.

III. VIÐAUKI

Í stað III. viðauka við tilskipun 2006/22/EB komi eftirfarandi:

„III. VIÐAUKI

1. Flokkar fyrir brot á reglugerð (EB) nr. 561/2006

Nr.	LAGAGRUND- VÖLLUR	TEGUND BROTS	ALVARLEIKASTIG (!)			
			AAB	MAB	AB	SB
A	Áhöfn					
A1	1. mgr. 5. gr.	Lágmarksaldur umsjónarmanna (e. <i>conductors</i>) ekki virtur			X	
B	Aksturstími					
B1	1. mgr. 6. gr.	Farið yfir daglegan 9 klst. aksturstíma ef framlenging í 10 klst. er ekki leyfð	9 klst. < ... < 10 klst.			X
B2			10 klst. ≤ ... < 11 klst.			X
B3			11 klst. ≤ ...		X	
B4		Farið yfir daglegan 9 klst. aksturstíma sem nemur 50% eða meira án hlés eða án nokkurrar hvíldar í a.m.k. 4,5 klst.	13 klst. og 30 mín. ≤ ... og ekkert hlé/hvíld	X		
B5	1. mgr. 6. gr.	Farið yfir framlengdan daglegan 10 klst. aksturstíma ef framlenging er leyfð	10 klst. < ... < 11 klst.			X
B6			11 klst. ≤ ... < 12 klst.			X
B7			12 klst. ≤ ...		X	
B8			Farið yfir daglegan 10 klst. aksturstíma sem nemur 50% eða meira án hlés eða án nokkurrar hvíldar í a.m.k. 4,5 klst.	15 klst. ≤ ... og ekkert hlé/hvíld	X	
B9	2. mgr. 6. gr.	Farið yfir vikulegan aksturstíma	56 klst. < ... < 60 klst.			X
B10			60 klst. ≤ ... < 65 klst.			X
B11			65 klst. ≤ ... < 70 klst.		X	
B12		Farið yfir vikulegan aksturstíma sem nemur 25% eða meira	70 klst. ≤ ...	X		
B13	3. mgr. 6. gr.	Farið yfir hámarksheildaraksturstíma á tveimur samfelldum vikum	90 klst. < ... < 100 klst.			X
B14			100 klst. ≤ ... < 105 klst.			X
B15			105 klst. ≤ ... < 112 klst. og 30 mín.		X	
B16		Farið yfir hámarksheildaraksturstíma á tveimur samfelldum vikum sem nemur 25% eða meira	112 klst. og 30 mín. ≤ ...	X		

Nr.	LAGAGRUND-VÖLLUR	TEGUND BROTS	ALVARLEIKASTIG (1)			
			AAB	MAB	AB	SB
C	Hlé					
C1	7. gr.	Farið yfir 4,5 klst. óslitinn aksturstíma áður en tekið er hlé	4 klst. og 30 mín. < ... < 5 klst.			X
C2			5 klst. ≤ ... < 6 klst.		X	
C3			6 klst. ≤ ...		X	
D	Hvíldartími					
D1	2. mgr. 8. gr.	Ófullnægjandi daglegur hvíldartími, styttri en 11 klst. ef stytur daglegur hvíldartími er ekki leyfður	10 klst. ≤ ... < 11 klst.			X
D2			8 klst. og 30 mín ≤ ... < 10 klst.		X	
D3			... < 8 klst. og 30 mín.		X	
D4		Ófullnægjandi stytur daglegur hvíldartími, styttri en 9 klst. ef stytur hvíldartími er leyfður	8 klst. ≤ ... < 9 klst.			X
D5			7 klst. ≤ ... < 8 klst.		X	
D6			... < 7 klst.		X	
D7		Ófullnægjandi skiptur daglegur hvíldartími, styttri en 3 klst.+ 9 klst.	3 klst. + [8 klst. ≤ ... < 9 klst.]			X
D8			3 klst. + [7 klst. ≤ ... < 8 klst.]		X	
D9			3 klst. + [... < 7 klst.]		X	
D10	5. mgr. 8. gr.	Ófullnægjandi daglegur hvíldartími, styttri en 9 klst. vegna fjölmönnunar	8 klst. ≤ ... < 9 klst.			X
D11			7 klst. ≤ ... < 8 klst.		X	
D12			... < 7 klst.		X	
D13	6. mgr. 8. gr.	Ófullnægjandi stytur vikulegur hvíldartími, styttri en 24 klst.	22 klst. ≤ ... < 24 klst.			X
D14			20 klst. ≤ ... < 22 klst.		X	
D15			... < 20 klst.		X	
D16		Ófullnægjandi vikulegur hvíldartími, styttri en 45 klst. ef stytur vikulegur hvíldartími er ekki leyfður	42 klst. ≤ ... < 45 klst.			X
D17			36 klst. ≤ ... < 42 klst.		X	
D18			... < 36 klst.		X	
D19	6. mgr. 8. gr.	Farið yfir sex samfelld 24 klukkustunda tímabil frá síðasta vikulega hvíldartíma	... < 3 klst.			X
D20			3 klst. ≤ ... < 12 klst.		X	
D21			12 klst. ≤ ...		X	

Nr.	LAGAGRUND-VÖLLUR	TEGUND BROTS	ALVARLEIKASTIG ⁽¹⁾			
			AAB	MAB	AB	SB
E	Undanþágur frá 12 daga reglunni					
E1	6. mgr. a í 8. gr.	Farið yfir tólf samfelld 24 klukkustunda tímabil frá síðasta reglubundna, vikulega hvíldartíma	... < 3 klst.			X
E2			3 klst. ≤ ... < 12 klst.		X	
E3			12 klst. ≤ ...	X		
E4	ii. liður b-liðar í 6. gr. a í 8. gr.	Vikulegur hvíldartími tekinn eftir tólf samfelld 24 klukkustunda tímabil	65 klst. < ... ≤ 67 klst.		X	
E5			... ≤ 65 klst.	X		
E6	d-liður í 6 gr. a í 8. gr.	Akurstími á tímabilinu milli 22:00 og 6:00 í meira en þrjár klukkustundir fyrir hlé, ef ökutækið er ekki fjölmannað	3 klst. < ... < 4,5 klst.		X	
E7			4,5 klst. ≤ ...	X		
F	Vinnuskipulag					
F1	1. mgr. 10. gr.	Tengsl á milli launa og vegalengdar sem farin er eða magns fluttrar vöru		X		
F2	2. mgr. 10. gr.	Ekkert eða óviðunandi skipulag á vinnu ökumanns, engar eða ófullnægjandi leiðbeiningar veittar ökumanni sem gera honum kleift að fara að lögum		X		

⁽¹⁾ AAB = allra alvarlegustu brotin/MAB = mjög alvarleg brot/AB = alvarleg brot/SB = smávægileg brot

2. Flokkar fyrir brot á reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 165/2014 ⁽¹⁾ (ökuriti)

Nr.	LAGAGRUND-VÖLLUR	TEGUND BROTS	ALVARLEIKASTIG			
			AAB	MAB	AB	SB
G	Uppsetning ökurita					
G1	1. mgr. 3. gr. og 2. mgr. 22. gr.	Enginn gerðarviðurkenndur ökuriti hefur verið uppsettur og notaður (<i>t.d.: ökuritinn hefur ekki verið settur upp af ísetningarstofum, verkstæðum eða framleiðendum ökutækja, sem hafa verið viðurkenndir af lögbærum yfirvöldum aðildarríkjanna, ökuriti er notaður án nauðsynlegra innsigla, eða viðurkennd ísetningarstofa, verkstæði eða framleiðandi ökutækja hefur ekki endurnýjað innsiglin, eða ökuriti er notaður án uppsetningarplötu</i>)	X			
H	Notkun ökurita, ökumannskorta eða ökuritaskífa					
H1	1. mgr. 23. gr.	Notkun ökurita sem hefur ekki farið í gegnum skoðun á viðurkenndu verkstæði		X		

⁽¹⁾ Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 165/2014 frá 4. febrúar 2014 um ökurita í flutningum á vegum, niðurfellingu reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 3821/85 um að taka upp skráningarbúnað í ökutækjum í flutningum á vegum og breytingu á reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 561/2006 um samþæfingu tiltekinnna ákvæða félagsmálalöggjafarinnar er varða flutninga á vegum (Stjtd. ESB L 60, 28.2.2014, bls. 1).

Nr.	LAGAGRUND-VÖLLUR	TEGUND BROTS	ALVARLEIKASTIG			
			AAB	MAB	AB	SB
H2	27. gr.	Ökumaður hefur og/eða notar fleiri en eitt ökumannskort		X		
H3		Ekið með ökumannskort sem hefur verið falsað (<i>telst vera akstur án ökumannskorts</i>)	X			
H4		Ekið með ökumannskort þar sem ökumaður er ekki handhafi (<i>telst vera akstur án ökumannskorts</i>)	X			
H5		Ekið með ökumannskort sem hefur verið fengið með röngum upplýsingum og/eða breytifalsaðra skilríkja (<i>telst vera akstur án ökumannskorts</i>)	X			
H6	1. mgr. 32. gr.	Ökuriti starfar ekki rétt (<i>t.d.: ökuriti hefur ekki verið skoðaður á tilhlýðilegan hátt eða kvarðaður og innsiglaður</i>)		X		
H7	1. mgr. 32. gr. og 1. mgr. 33. gr.	Ökuriti er notaður rangt (<i>t.d.: viljandi, vísvitandi eða þvinguð misnotkun, skortur á leiðbeiningum um rétta notkun, o.s.frv.</i>)		X		
H8	3. mgr. 32. gr.	Notkun sviksamlegs búnaðar sem getur breytt færslum úr ökuritanum	X			
H9		Að falska, fela, fjarlægja eða eyðileggja gögn, sem skráð hafa verið á ökuritaskífu, eða sem eru vistuð og hefur verið halað niður frá ökurita og/eða ökumannskorti	X			
H10	2. mgr. 33. gr.	Fyrirtæki geymir ekki ökuritaskífur, útprent og niðurhöluð gögn		X		
H11		Skráð og vistuð gögn eru ekki tiltæk í a.m.k. eitt ár		X		
H12	1. mgr. 34. gr.	Röng notkun á ökuritaskífum/ökumannskortum		X		
H13		Ökuritaskífur eða ökumannskort fjarlægð án heimildar sem hefur áhrif á skráningu viðeigandi gagna		X		
H14		Ökuritaskífa eða ökumannskort er notað fyrir lengra tímabil en ætlað var og gögn tapast		X		
H15	2. mgr. 34. gr.	Notaðar eru óhreinar eða skemmdar ökuritaskífur eða ökumannskort og gögn eru ekki læsileg		X		
H16	3. mgr. 34. gr.	Handvirk færsla ekki notuð þegar þess er krafist		X		
H17	4. mgr. 34. gr.	Ekki er notuð rétt ökuritaskífa eða ökumannskort er ekki sett á réttan hátt í raufina (fjölönnun)			X	
H18	5. mgr. 34. gr.	Röng notkun á rofabúnaði		X		

Nr.	LAGAGRUND- VÖLLUR	TEGUND BROTS	ALVARLEIKASTIG			
			AAB	MAB	AB	SB
I	Framvísun upplýsinga					
I1	36. gr.	Neitar að gangast undir eftirlit		X		
I2	36. gr.	Ófær um að framvísa skráningum fyrir yfirstandandi dag eða næstliðna 28 daga		X		
I3		Ófær um að framvísa skráningum ökumanskorts ef ökumaður er handhafi slíks korts		X		
I4	36. gr.	Ófær um að framvísa handvirkum skráningum og útprentum fyrir yfirstandandi dag eða næstliðna 28 daga		X		
I5	36. gr.	Ófær um að framvísa ökumanskorti, ef ökumaður er handhafi slíks korts		X		
J	Bilun búnaðar					
J1	1. mgr. 37 gr. og 1. mgr. 22. gr.	Viðgerð ökurita ekki framkvæmd hjá viðurkenndri ísetningarstofu eða á viðurkenndu verkstæði		X		
J2	2. mgr. 37. gr.	Ökumaður færir ekki inn allar tilskildar upplýsingar sem ekki tekst að skrá fyrir tímabil þegar ökuriti er óstarfhæfur eða bilaður		X		