

**Цей документ має суто в документацій не призначення, та установи не несуть
відповідальності за його зміст**

ДИРЕКТИВА 2006/126/ЄС ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ

**від 20 грудня 2006 року
про посвідчення водія (зі змінами)
(Текст має значення для ЄЄП)
(ОВ L 403, 30.12.2006, с. 18)**

Зі змінами, внесеними:

Офіційний вісник

		№	сторінка	дата
► M1	Директивою Комісії 2009/113/ЄС від 25 серпня 2009 року	L 223	31	26.8.2009
► M2	Директивою Комісії 2011/94/ ЄС від 28 листопада 2011 року	L 314	31	29.11.2011

▼В

**ДИРЕКТИВА 2006/126/ЄС ЄВРОПЕЙСЬКОГО
ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ**

**від 20 грудня 2006 року
про посвідчення водія (перероблена)**

(Текст має значення для ЄЄП)

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПАРЛАМЕНТ І РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО
СПІВТОВАРИСТВА,

Беручи до уваги Договір про заснування Європейського Співтовариства, та зокрема, його статтю 71,

Беручи до уваги пропозицію Комісії,

Беручи до уваги висновок Економічно-соціального комітету [\[1¹\]](#),

Після консультування з Комітетом регіонів,

Діючи відповідно до процедури, зазначеної у статті 251 Договору [\[1²\]](#),

Оскільки:

- (1) Директиву Ради 91/439/ЄЕС від 29 липня 1991 про посвідчення водія [\[3\]](#) було з різних причин істотно змінено. Наразі, коли до зазначеної Директиви мають бути внесені нові зміни, бажано, щоб з метою уточнення питань відповідні положення були перероблені.
- (2) Правила щодо посвідчення водія є суттєвим елементом спільної транспортної політики, вони сприяють покращенню дорожньої безпеки і вільному пересуванню осіб, які оселяються в державі-члені, іншій від тієї, в якій було оформлено посвідчення водія. З огляду на важливість приватних транспортних засобів, володіння посвідченням водія, належним чином визнане приймаючою державою-членом, сприяє вільному пересуванню і свободі заснування осіб. Незважаючи на досягнення у гармонізації правил щодо посвідчення водія, в правилах держав-членів ще зберігаються значні відмінності стосовно періодичності відновлення посвідчень і підкатегорій транспортних засобів, які для втілення в життя політики Співтовариства потребують повнішої гармонізації.
- (3) Можливість впровадження національних положень щодо строку дійсності посвідчень, передбаченого Директивою 91/439/ЄЕС, призводить до паралельного існування в державах-членах більше 110 різних типів дійсних посвідчень водія. Це заважає прозорості сприйняття правил з боку громадян, поліції і органів, які відповідають за роботу з посвідченнями водія, і призводить до підроблення документів, датованих в окремих випадках декілька десятиріччями потому.

- (4) З метою запобігання тому, щоб типова форма єдиного європейського посвідчення водія стала додатковою до 110 форм, вже існуючих в обігу, держави-члени повинні вжити усіх належних заходів для видачі усім власникам єдиного європейського типового посвідчення водія.
- (5) Ця Директива не завдає шкоди існуючим дозволам на водіння, наданим або отриманим до дати її застосування.
- (6) Посвідчення водія взаємно визнаються. Держави-члени повинні мати спроможність застосовувати строк дійсності, передбачений цією Директивою, до посвідчення, виданого в іншій державі-члені, незважаючи на обмеження адміністративної дійсності посвідчення, у разі, коли його власник проживає на їхній території більше двох років.
- (7) Запровадження строку адміністративної дійсності нового посвідчення водія повинно уможливити застосування найновіших засобів виявлення фальсифікацій і проведення медичних обстежень або інших засобів, передбачених державами-членами, під час періодичного відновлення посвідчень.
- (8) З підстав безпеки руху повинні бути встановлені мінімальні вимоги до видачі посвідчень водія. Мають бути гармонізовані стандарти іспитів з керування і видачі дозволу на керування. З цією метою повинні бути визначені знання, навички і поведінка, пов'язані з керуванням механічними транспортними засобами, а іспит з керування повинен ґрунтуватися на цих поняттях; тоді як мають бути визначені мінімальні стандарти фізичної і розумової придатності для керування такими транспортними засобами;
- (9) Під час видачі посвідчення водія і надалі з встановленню періодичністю водії мають надавати підтвердження дотримання ними мінімальних стандартів фізичної і розумової придатності для керування транспортними засобами, призначеними для перевезення людей або вантажів. Такий періодичний контроль згідно з національними правилами дотримання мінімальних стандартів сприятиме вільному переміщенню осіб, усуватиме спотворення

конкуренції і кращим чином враховуватиме конкретну відповідальність водіїв таких транспортних засобів. Державам-членам має бути дозволено запроваджувати медичне обстеження з метою гарантування дотримання мінімальних стандартів фізичної і розумової придатності щодо керування іншими автотранспортними засобами. З метою забезпечення прозорості такі обстеження мають здійснюватися при відновленні посвідчення водія і тому їх регулярність має визначатися терміном дійсності посвідчення.

- (10) Треба додатково посилити принцип поступового доступу до категорій двохколісних транспортних засобів і категорій транспортних засобів, що використовуються для перевезення пасажирів і вантажів.
- (11) Тим не менш, державам-членам має бути дозволено встановлювати підвищенні мінімальні вікові обмеження для керування певними категоріями транспортних засобів з метою додаткового сприяння безпеці руху, держави-члени за виняткових обставин повинні мати право встановлювати знижений віковий ценз з метою врахування національних особливостей.

▼B

- (12) Визначення категорій має максимально відображати технічні характеристики відповідних транспортних засобів і навички, необхідні для керування транспортним засобом.
- (13) Запровадження категорії посвідчення водія для мопедів, зокрема, підвищить безпеку молодих водіїв, на яких відповідно до статистичних даних, припадає найбільша кількість дорожньо-транспортних пригод.
- (14) Мають бути прийняті конкретні положення для сприяння особам з обмеженими можливостями керувати транспортними засобами.
- (15) З причин, пов'язаних з безпекою на дорозі, держави-члени повинні мати змогу застосовувати свої національні положення про вилучення, призупинення дії і скасування посвідчень водія до

всіх власників посвідчень, які набули звичайного місця проживання на їхній території.

- (16) Типове посвідчення водія, зазначене в Директиві 91/439/ЄЕС, має бути замінено єдиним типовим посвідченням у формі пластикової карти. У той саме час таке типове посвідчення водія потребує певної адаптації з огляду на впровадження нових категорій посвідчень водіїв для мопедів і нових категорій посвідчень для мотоциклів.
 - (17) Запровадження в якості одного з варіантів мікрочипів на нових пластикових картах типового посвідчення водія має надавати право державам-членам додатково підвищувати рівень захисту проти підробок. Держави-члени повинні мати можливість гнучкості щодо внесення до чипу національних даних, за умови, що це не завдасть шкоди загально доступним даним. Технічні вимоги щодо мікрочипів визначатимуться Комісією за допомогою комітету з питань посвідчень водіїв.
 - (18) З метою підвищення знань і навичок екзаменаторів мають бути встановлені мінімальні стандарти щодо отримання спеціальності екзаменатора і щодо вимог до навчання екзаменаторів, забезпечуючи таким чином більш об'єктивну оцінку знань заявників щодо отримання посвідчення водія і більшу гармонізацію водійських іспитів.
 - (19) Комісія повинна мати право на здійснення адаптації Додатків I - VI до нових наукового-технічних досягнень.
 - (20) Заходи, необхідні для імплементації цієї Директиви, мають прийматися відповідно до Рішення Ради 1999/468/ЄС від 28 червня 1999 року, яке закладає процедури імплементаційних повноважень, наданих Комісії [\[1\]](#).
- ▼B
- (21) Зокрема, Комісія повинна мати право встановлювати критерії, необхідні для застосування цієї Директиви. Оскільки такі заходи мають загальний характер і призначені для

внесення змін до несуттєвих елементів цієї Директиви, вони мають прийматися відповідно до підконтрольної регуляторної процедури у порядку, передбаченому у статті 5а Рішення 1999/468/ЄС.

- (22) Оскільки завдання цієї Директиви не може бути в достатній мірі вирішене державами-членами, але зважаючи на його масштаб і мету, може бути краще вирішене на рівні Співтовариства, то саме Співтовариство в змозі вжити заходів, відповідно до принципу субсидіарності, як це передбачено статтею статті 5 Договору. Відповідно до принципу пропорційності, як зазначено у вищезазначеній статті, ця Директива не виходить за рамки того, що є необхідним для досягнення цієї мети.
- (23) Ця Директива не завдає шкоди зобов'язанням держав-членів щодо граничних термінів перенесення до національного законодавства і застосування Директив, перелічених у Частині В Додатку VII.

УХВАЛИЛИ ЦЮ ДИРЕКТИВУ:

Стаття 1

Типове посвідчення водія

1. Відповідно до положень цієї Директиви держави-члени запроваджують національні посвідчення водія, засновані на типовій моделі Співтовариства, описаній в Додатку I. Емблема на сторінці 1 типових посвідчень водія Співтовариства повинна містити розпізнавальний знак держави-члена, яка видає посвідчення.
2. Без шкоди для правил захисту даних держави-члени можуть запроваджувати засоби збереження даних (мікрочипи) як складову частину посвідчення водія, як тільки вимоги щодо мікрочипів, зазначені в Додатку I, розроблені для внесення змін несуттєвих елементів цієї Директиви шляхом її доповнення, викладаються Комісією відповідно до процедури, зазначеної у частині 2 статті 9. Такі вимоги передбачаються затвердженням ЄС типового зразку, яке надаватиметься тільки у тому разі, коли доведено спроможність протистояти намаганням підробки або зміни даних.

3. Мікрочипи включатимуть дані гармонізованого посвідчення водія, зазначені у Додатку I.

Після консультування з Комісією держави-члени можуть зберігати додаткові дані, за умови, що це у жодному разі не заважатиме виконанню цієї Директиви.

Відповідно до процедури, зазначеної у частині 2 статті 9, Комісія може вносити зміни до Додатку I з метою гарантування можливості майбутньої сумісності.

1. За згодою Комісії, держави-члени можуть вносити до типової моделі, представленої в Додатку I, такі корективи, які є необхідними для комп'ютерної обробки посвідчень водія.

▼B

Стаття 2

Взаємне визнання

1. Посвідчення водія, видані державами-членами, взаємно визнаються.
2. Якщо власник дійсного національного посвідчення водія без зазначення терміну адміністративної дійсності, передбаченого частиною 2 статті 7, набуває звичайного проживання в державі-члені, іншій ніж та, в якій видано посвідчення водія, приймаюча держава-член може поширювати на таке посвідчення терміни адміністративної дійсності, зазначені у вищенаведеній статті, шляхом відновлення посвідчення водія після спливу двох років від дати набуття власником звичайного проживання на її території.

Стаття 3

Заходи проти підробок

1. Держави-члени вживатимуть всіх необхідних заходів з метою уникнення будь-якого ризику підробки посвідчень водія, в тому числі тих, що стосуються типових посвідчень водія, виданих перед набуттям чинності цією Директивою. Держави-члени повідомляють про це Комісію.
2. Матеріали, зазначені в Додатку I, які використовуються для виготовлення посвідчення водія, мають бути надійно захищені проти підробок шляхом застосування специфікацій, розроблених

для внесення змін до несуттєвих елементів цієї Директиви шляхом її доповнення, які визначаються Комісією згідно з процедурою, наведеною в частині 2 статті 9. Держави-члени можуть запроваджувати додаткові захисні засоби.

3. Держави-члени вживуть заходів, щоб до 19 січня 2033 року усі посвідчення водія, які видані або перебувають в обігу, відповідали усім вимогам цієї Директиви.

Стаття 4

Категорії, визначення і мінімальний вік

1. Посвідчення водія, передбачене статтею 1, надає право на керування механічними транспортними засобами зазначених нижче категорій. Воно може видаватися після досягнення мінімального віку, визначеного для кожної категорії. «Механічний транспортний засіб» означає будь-який самохідний транспортний засіб, що пересувається дорогою завдяки власній потужності, за винятком рейкового транспортного засобу;

1. мопеди:

Категорія AM:

- двоколісні або триколісні транспортні засоби з максимальною дозволеною швидкістю не більше 45 км/год., зазначені в пункті (а) частини 2 статті 1 Директиви 2002/24/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 18 березня 2002 року щодо типового затвердження дво- або триколісних механічних транспортних засобів([1](#)) (за винятком засобів, максимальна дозволена швидкість яких є нижчою за 25 км/год. або дорівнює цій величині), і легкі чотирьохколісні автомобілі, зазначені в пункті (а) частини 3 Директиви 2002/24/ЄС;

▼B

- мінімальний вік для категорії AM є 16 років;

1. мотоцикли з боковою коляскою або без неї і трьохколісні автомобілі:

- «мотоцикл» означає двоколісний транспортний засіб з боковою коляскою або без неї, як зазначено в пункті (b) частини 2 статті 1 Директиви 2002/24/ЄС,

- «триколісний транспортний засіб» означає транспортний засіб з трьома симетрично

розташованими колесами, як зазначено в пункті (с) частини 2 статті 1 Директиви 2002/24/ЄС;

(a) Категорія A1:

- мотоцикли, які мають двигун з робочим об'ємом циліндра до 125 см³ і потужність яких не перевищує 11 кВт, а співвідношення потужність/вага не перевищує 0,1 кВт/кг,
- трицикли, потужність яких не перевищує 15 кВт,
- мінімальний вік для категорії A1 - 16 років;

(b) Категорія A2:

- мотоцикли, потужність яких не перевищує 35 кВт, а співвідношення потужність/вага не перевищує 0,2 кВт/кг, і які не походять з транспортних засобів, що перевищують свою потужність більше ніж удвічі,
- мінімальний вік для категорії A2 - 18 років;

(c) Категорія A:

(i) мотоцикли

- мінімальний вік для категорії A - 20 років. Проте, доступ до керування мотоциклами цієї категорії обумовлюється мінімальним попереднім стажем 2 роки керування мотоциклами категорії A2. Ця вимога до попереднього стажу не застосовується, якщо заявник має вік щонайменше 24 роки;

(ii) трицикли з потужністю, що перевищує 15 кВт;

- мінімальний вік для трьохколісних транспортних засобів, потужність яких перевищує 15 кВт, - 21 рік

1. автомобілі:

- «автомобіль» означає будь-який транспортний засіб з механічним приводом, за винятком мотоциклу, який зазвичай використовується для перевезення людей чи товарів дорогою або для транспортування дорогою транспортних засобів, що використовуються для перевезення людей чи товарів. Це поняття включає тролейбуси, тобто

транспортні засоби, поєднані з електричним проводом, які не є рейковими. Воно не включає сільськогосподарські або лісogосподарські трактори;

▼B

- сільськогосподарський або лісogосподарський трактор” означає будь-який транспортний засіб з механічним приводом, який пересувається на колесах або гусеницях і має щонайменше дві осі, головна функція якого полягає в тяговій потужності, який спеціально розроблений для того, щоб тягнути, штовхати, перевозити або керувати певними інструментами, машинами чи причіпним приладдям, що використовуються в сільськогосподарській або лісogосподарській діяльності, і використання якого для перевезення людей чи товарів дорогою або для транспортування дорогою транспортних засобів, що використовуються для перевезення людей чи товарів, є лише другорядною функцією.

(a) Категорія B1:

- чотирьохколісні надмалолітражні автомобілі зазначені у пункті (b) частини 3 статті 1 Директиви 2002/24/ЄС,
- мінімальний вік для категорії B1 -16 років;
- категорія B1 є довільною; у державах-членах, в яких не запроваджено цю категорію посвідчення водія, для керування такими транспортними засобами вимагається посвідчення водія категорії B;

(b) Категорія B:

автомобілі з дозволеною максимальною масою до 3500 кг з кількістю місць не більше восьми, крім місця водія; автомобілі цієї категорії можуть бути поєднані з причепом з дозволеною максимальною масою до 750 кг;

Без шкоди положенням правил щодо сертифікатів відповідності транспортних засобів, про які ідеться, автомобілі цієї категорії можуть бути поєднані з причепом з максимальною дозволеною масою до 750 кг, за умови, що максимальна дозволена маса цього поєднання не перевищуватиме 4250 кг. У випадку, коли таке поєднання перевищує

3500 кг, держави-члени відповідно до положень Додатку V вимагають надання можливості для керування таким поєднанням тільки після:

- завершення навчання, або
- проведення іспитів на навички і поведінку.

Держави-члени можуть також вимагати застосування навчання та іспитів на навички і поведінку разом.

Держави-члени зазначають в посвідченні водія право на керування таким поєднанням шляхом застосування відповідного коду Співтовариства;

Мінімальний вік для категорії В складає 18 років;

(c) Категорія BE:

- без шкоди положенням правил щодо сертифікатів відповідності для транспортних засобів, про які ідеться, поєднання транспортних засобів, що складається з тягача категорії В і причепу або напівпричепу, якщо максимальна дозволена маса цього поєднання не перевищує 3500 кг;
- мінімальний вік для категорії BE складає 18 років;

▼ В

(b) Категорія C1:

автомобілі, крім категорій D1 або D, максимальна дозволена маса яких перевищує 3500 кг але не перевищує 7500 кг, і які спроектовані і сконструйовані для перевезення не більше восьми пасажирів, крім водія; автомобілі цієї категорії можуть бути поєднані з причепом з дозволеною максимальною масою не більше 750 кг;

(c) Категорія C1E:

- без шкоди положенням правил щодо сертифікатів відповідності для транспортних засобів, про які ідеться, поєднання транспортних засобів, що складається з тягача категорії C1 і причепу або напівпричепу з дозволеною масою понад 750 кг, за умови, що дозволена маса поєднання не перевищує 12000 кг;
- без шкоди положенням правил щодо сертифікатів відповідності для транспортних засобів, про які ідеться, поєднання транспортних засобів, що складається з тягача категорії В і причепу або напівпричепу з дозволеною масою

понад 3500кг, за умови, що дозволена маса поєднання не перевищує 12000кг;

- мінімальний вік для категорій C1 і C1E складає 18 років, без шкоди положенням щодо керування такими транспортними засобами Директиви 2003/59/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 15 липня 2003 року щодо початкової кваліфікації і періодичного навчання водіїв певних дорожніх транспортних засобів для перевезення товарів або пасажирів ([\[2\]](#));

(f) Категорія C:

автомобілі, крім категорій D1 або D, максимальна дозволена маса яких є понад 3500кг, і які спроектовані і сконструйовані для перевезення не більше восьми пасажирів, крім водія; автомобілі цієї категорії можуть бути поєднані з причепом, який має максимальну дозволenu масу до 750кг;

(g) Категорія CE:

- без шкоди положенням правил щодо сертифікатів відповідності для транспортних засобів, про які ідеться, поєднання транспортних засобів, що складаються з тягача категорії C і причепу або напівпричепу з максимальною дозвoленою масою понад 750 кг;
- мінімальний вік для категорій C і CE складає 21 рік без шкоди положенням щодо керування такими транспортними засобами Директиви 2003/59/ЄС;

(h) Категорія D1:

автомобілі, спроектовані і сконструйовані для перевезення не більше 16 пасажирів, крім водія, з максимальною довжиною не більше 8 м; автомобілі цієї категорії можуть бути поєднані з причепом, якій має максимально дозволenu масу, що не перевищує 750 кг;

▼B

(g) Категорія D1E:

- без шкоди положенням правил щодо сертифікатів відповідності для транспортних засобів, про які ідеться, поєднання транспортних

засобів, що складається з тягача категорії D1 і причепа з дозволеною масою понад 750 кг;

- мінімальний вік для категорій D1 і D1E складає 21 рік без шкоди положенням щодо керування такими транспортними засобами Директиви 2003/59/ЄС;

(j) Категорія D:

автомобілі, спроектовані і сконструйовані для перевезення більш як восьми пасажирів, крім водія; автомобілі, які можуть бути керовані за посвідченням категорії D можуть бути поєднані з причепом з максимальною дозволеною масою, що не перевищує 750 кг;

(k) Категорія DE:

- без шкоди положенням правил щодо сертифікатів відповідності для транспортних засобів, про які йдеться, поєднання транспортних засобів, що складається з тягача категорії D і причепа з максимальною дозволеною масою понад 750 кг,
- мінімальний вік для категорій D і DE складає 24 роки без шкоди положенням щодо керування такими транспортними засобами Директиви 2003/59/ЄС;

1. За згодою Комісії держави-члени можуть вилучити зі застосування цієї статті певні спеціальні види механічних транспортних засобів, таких як спеціальні транспортні засоби для інвалідів.

Держави-члени можуть вилучити зі застосування цієї Директиви транспортні засоби, що використовуються або управляються збройними силами і цивільною обороною.

1. Держави-члени можуть підвищити або знизити рівень мінімального віку для видачі посвідчення водія:

- (a) для категорії AM знизити до 14 років або підвищити до 18 років;
- (b) для категорії B1 підвищити до 18 років;
- (c) для категорії A1 підвищити до 17 або 18 років,

- якщо є два роки різниці між мінімальним віком для категорії A1 і мінімальним віком для категорії A2 та
 - якщо існує вимога щодо дворічного стажу керування мотоциклами категорії A2 для дозволу на керування мотоциклами категорії A, як зазначено в підпункті (i) пункту (с) частини 3 статті 4,
- (d) для категорій B і BE знизити до 17 років.

▼B

Держави-члени можуть знизити мінімальний вік для категорії C до 18 років, а для категорії D - до 21 років стосовно:

- (a) транспортних засобів, що використовуються пожежною службою і для підтримання громадського порядку;
- (b) транспортних засобів, що проходять дорожнє тестування з метою ремонту або технічного обслуговування.

Посвідчення водія, видане особам віком нижче зазначеного в пунктах 2-4, зберігають відповідно до цього пункту дійсність тільки на території держави-члена, в якій їх видано, до досягнення власником посвідчення мінімального віку, зазначеного в пунктах 2-4.

Держави-члени можуть визнавати на своїх територіях дійсність посвідчення водія, виданого водіям, вік яких менше зазначеного в пунктах 2-4.

Стаття 5

Умови й обмеження

1. У посвідченні водія зазначаються умови, за яких водій отримує дозвіл на керування транспортними засобами.
2. Якщо у зв'язку з інвалідністю дозволяється керування тільки певними видами транспортних засобів, проводиться тест на навички і поведінку при керуванні такими засобами, передбачений в статті 7.

Стаття 6

Поетапність і еквівалентні співвідношення між категоріями

1. Видача посвідчень водія здійснюється відповідно до таких умов:
 - (a) посвідчення категорій C1, C, D1 і D видаються лише водіям, які вже мають право на керування транспортними засобами категорії B
 - (b) посвідчення категорій BE, C1E, CE, D1E і DE видаються лише водіями, які вже мають право на керування транспортними засобами категорій B, C1, C, D1 і D відповідно.
2. Дійсність посвідчень водія визначається таким чином:
 - (a) посвідчення, видані для категорій C1E, CE, D1E або DE, є дійсними для поєднання транспортних засобів у категорії BE;
 - (b) посвідчення, видані для категорії CE, є дійсними для категорії DE, якщо їхні власники мають право на керування транспортними засобами категорії D;
 - (c) посвідчення, видані для категорій CE і DE, є дійсними для поєднань транспортних засобів категорій C1E і D1E відповідно;
 - (d) посвідчення, видані для будь-якої категорії, є дійсними для категорії AM. Однак, держава-член може обмежити еквіваленти категорії AM категоріями A1, A2 і A щодо посвідчень водія, виданих на її території, у разі запровадження нею практичних тестів як умови отримання посвідчення категорії AM;
 - (e) посвідчення, видані для категорії A2, є дійсними також для категорії A1;
 - (f) посвідчення, видані для категорій A, B, C або D є дійсними для категорій A1, A2, B1, C1або D1 відповідно.

▼B

1. Держави-члени можуть встановлювати такі еквівалентні співвідношення для керування транспортними засобами на своїх територіях:
 - (a) для трициклів при посвідченні категорії В, для трициклів потужністю понад 15 кВт, за умови, що вік власника посвідчення категорії В є не менше 21 року;
 - (b) для мотоциклів категорії А1 при посвідченні категорії В.

Держави-члени не зазначають у посвідченні водія, що його власник вправі керувати такими транспортними засобами, оскільки цей пункт є дійсним тільки на їхніх територіях.

1. Держави-члени можуть після консультування з Комісією дозволити керування на своїй території такими транспортними засобами:
 - (a) категорії D1 (з максимальною дозволеною масою 3500 кг, за винятком спеціального обладнання, призначеного для перевезення інвалідів), водії яких досягли віку 21 року і мають посвідчення категорії В, отримане щонайменше два роки до цього, за умови, що транспортний засіб використовується некомерційними органами для соціальних потреб, а водій надає свої послуги на добровільній основі;
 - (b) транспортними засобами з дозволеною максимальною масою більше

3500 кг власниками віком старше за 21 рік, що мають посвідчення водія категорії В, отримане щонайменше за два роки до цього, за умови, що головною метою транспортних засобів є їх використання як стаціонарних в учбових цілях або з метою відпочинку, що вони використовуються некомерційними органами для соціальних цілей і що ці транспортні засоби були модифіковані таким чином, щоб вони не могли використовуватися для перевезення більше дев'яти осіб або перевезення товарів, крім тих, що є вкрай необхідними для їхніх цілей.

Стаття 7

Видача, дійсність і відновлення

1. Посвідчення водія видається тільки заявникам, які:

- (а) пройшли тест на навички і поведінку і теоретичний тест, та які відповідають медичним вимогам відповідно до положень додатків II і III;

▼B

- (b) які склали іспити з теорії для категорії AM; держави-члени можуть вимагати від заявників проходження для отримання цих категорій тесту на навички і поведінку і медичного обстеження.

Для трициклів і чотирьохколісних надмалолітражних автомобілів цієї категорії держави-члени можуть запроваджувати різні тести на навички і поведінку. Для диференціації транспортних засобів у категорії AM в посвідченні водія можуть використовуватися національні коди;

- (c) які мають відповідно категорію A2 або категорію A за умов наявності мінімального стажу керування мотоциклом 2 роки в категорії A1 або в категорії A2 відповідно, пройшли тест на навички і поведінку або закінчили навчання згідно з Додатком VI;
- (d) які закінчили навчання або пройшли тест на навички і поведінку чи закінчили навчання і пройшли тест на навички і поведінку відповідно до Додатку V за категорією B для керування поєднаннями транспортних засобів, зазначених в пункті (b) частини 4 статті 4;
- (e) які звичайно проживають на території держави-члена, в якій видано посвідчення, або можуть довести, що навчались в ній упродовж щонайменше 6 місяців.

1. (а) Починаючи з 19 січня 2013 року, посвідчення, видані державами-членами для категорій AM, A1, A2, A, B, B1 і BE матимуть адміністративну дійсність 10 років,

Держави-члени вправі подовжити термін адміністративної дійсності таких посвідчень до 15 років;

- (b) починаючи з 19 січня 2013, посвідчення, видані державами-членами для категорій C, CE, C1,

C1E, D, DE, D1, D1E, матимуть адміністративну дійсність 5 років;

(с) відновлення посвідчення водія може покласти початок новому періоду адміністративній дійсності для іншої категорії або категорій посвідчень для транспортних засобів, якими власнику дозволено керувати, якщо це відповідає умовам, викладеним в цій Директиві;

(d) наявність мікрочипу згідно із статтею 1 не може бути передумовою дійсності посвідчення водія. Втрата посвідчення або його читабельності, або будь-яке його пошкодження не впливає на дійсність документу.

1. Відновлення посвідчень водія, коли їх адміністративну дійсність вичерпано, здійснюється за умови:

(a) подальшого підтвердження мінімальних стандартів фізичної і розумової придатності для керування транспортними засобами, зазначених в Додатку III щодо посвідчень водія категорій C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E, і

(b) звичайного проживання на території держави-члена, в якій видано посвідчення або підтвердження, що заявник навчається на її території протягом щонайменше шести місяців.

▼B

Держави-члени можуть під час відновлення посвідчення водія категорій AM, A, A1, A2, B, B1 і BE, вимагати обстеження на предмет дотримання стандартів фізичної і розумової придатності для керування транспортними засобами, зазначеного в Додатку III.

Держави-члени можуть обмежити строк адміністративної дійсності, зазначений в пункті 2, у випадку посвідчень водія, виданих водіям-початківцям будь-якої категорії, для застосування спеціальних заходів щодо таких водіїв, маючі на меті безпеку руху на дорогах.

Держави-члени можуть обмежити строк адміністративної дійсності посвідчень категорій C і D, виданих вперше водіям-початківцям, до 3 років з метою уможливлення

застосування спеціальних заходів щодо таких водіїв з тим, що підвищити їх безпеку руху на дорогах.

Держави-члени можуть обмежити строк адміністративної дійсності, зазначений в пункті 2, щодо окремих посвідчень водія будь-якої категорії у випадку, коли вона вважає за потрібне збільшити частоту медичних перевірок або інших спеціальних заходів, таких як обмеження для порушників транспортного руху.

Держави-члени можуть скоротити строк адміністративної дійсності, зазначений в пункті 2, у випадку посвідчень водія, власники яких проживають на їх територіях і досягли віку 50 років, з метою застосування щодо них більш частих медичних перевірок або інших спеціальних заходів, таких як курси підвищення кваліфікації. Таке скорочення терміну адміністративної дійсності може застосовуватися тільки у зв'язку з відновленням посвідчення водія.

1. Без шкоди для положень національного кримінального законодавства і поліцейського права держави-члени можуть після консультування з Комісією застосовувати під час видачі посвідчень водія положення національних правил, які передбачають інші умови, окрім тих, що зазначені в цій Директиві.
1. (a) Жодна особа не може мати більше одного посвідчення водія;
- (b) держава-член може відмовити у видачі посвідчення у разі встановлення, що заявник вже має посвідчення водія;
- (c) держави-члени вживають усіх необхідних заходів відповідно до пункту (b). Необхідні заходи щодо видачі, заміни, відновлення або обміну посвідчення водія мають бути спрямовані на перевірку в інших державах-членах наявності обґрунтованих підстав уважати, що заявник вже є власником іншого посвідчення водія;
- (d) з метою полегшення перевірок відповідно до пункту (b) держави-члени користуються мережею посвідчень водія ЄС, як тільки вона розпочне функціонування,

Без шкоди для положень статті 2 держави-члени, в яких видано посвідчення, докладають належних зусиль на забезпечення виконання особами вимог, зазначених у частині 1 цієї статті, і застосовують положення

національного законодавства щодо скасування або вилучення права на керування транспортним засобом, якщо буде встановлено, що посвідчення видано без виконання встановлених вимог.

▼В

Стаття 8

Адаптація до науково-технічного прогресу

Зміни, необхідні для адаптації Додатків I– VI до науково-технічного прогресу, приймаються відповідно до процедур, встановлених в частині 2 статті 9.

Стаття 9

Комітет

1. Комісії допомагає комітет з питань посвідчень водія.
2. При посиланні на цей пункт з огляду на статтю 8 цього Рішення, застосовується частини 1–4 статті 5а і стаття 7 Рішення 1999/468/ЄС.

Стаття 10

Екзаменатори

Після набрання чинності цією Директивою екзаменатори з керування транспортними засобами мають дотримуватися мінімальних стандартів, наведених в Додатку IV.

Екзаменатори з керування транспортними засобами, які працювали за цим фахом до 19 січня 2013 року, повинні відповідати вимогам тільки стосовно забезпечення якості і заходів систематичного періодичного навчання.

Стаття 11

Різні положення щодо обміну, вилучення, заміни і визнання посвідчень водія

1. Якщо власник дійсного національного посвідчення водія, виданого в одній державі-члені, набув звичайного місця проживання в іншій державі-члені, він може

клопотати про обмін свого посвідчення водія на еквівалентне посвідчення. Держава-член, яка здійснює такий обмін, перевіряє, у разі необхідності, на які категорії розповсюджується дійсність переданого їй посвідчення.

2. За умови дотримання територіального принципу кримінального і поліцейського законодавства держава-член звичайного місця проживання може застосовувати свої національні положення про обмеження, призупинення дії, вилучення або скасування права керування власника посвідчення водія, виданого іншою державою-членом і, у разі необхідності, обмінювати посвідчення з цією метою.

1. Держава-член, яка здійснює обмін, повинна повернути старе посвідчення органам держави-члена, яка його видала, і повідомити причини цього.
2. Держава-член може відмовити у видачі посвідчення водія заявнику, посвідчення якого було обмежено, призупинено або вилучено в іншій державі-члені.

▼B

Держава-член може відмовити у визнанні посвідчення водія, виданого в іншій державі-члені, особі, посвідчення якої було обмежено, призупинено або вилучено в попередній державі-члені.

Держава-член може також відмовити у видачі посвідчення водія заявнику, чиє посвідчення було скасовано в іншій державі-члені.

1. Заміна посвідчення водія, яке, наприклад, було загублене або вкрадене, може бути здійснена компетентними органами держави, в якій власник має звичайне місце проживання; ці органи забезпечують відновлення на основі інформації, якою вони володіють, або, якщо необхідно, на основі доказів від компетентних органів держав-членів, які видали оригінал посвідчення.
2. Якщо держава-член обмінює посвідчення водія, видане третьою державою, на типові посвідчення водія Співтовариства, такий обмін, а також будь-яке подальше відновлення або заміна реєструються в типовому посвідченні водія Співтовариства.

Такий обмін може мати місце, лише якщо посвідчення, видане третьою державою, було здано компетентним органам держави-члена, яка здійснює обмін. Якщо власник цього посвідчення змінює своє звичайне місце проживання

на іншу державу-член, остання не зобов'язана застосовувати статтю 2.

Стаття 12

Звичайне місце проживання

Для цілей цієї Директиви «звичайне місце проживання» означає місце, де особа зазвичай проживає, а саме, щонайменше 185 днів впродовж кожного календарного року через свої особисті і професійні зв'язки або, у випадку відсутності професійних зв'язків, – через особисті зв'язки, які тісно пов'язують цю особу з місцем, в якому вона проживає.

Проте, звичайне місце проживання особи, професійні зв'язки якої пов'язують її з іншим місцем, ніж особисті зв'язки, і яка по черзі проживає в різних місцях, розміщених в двох або більшій кількості держав-членів, вважається місцем її особистих зв'язків, за умови, що така особа регулярно туди повертається. Дотримання цієї останньої умови не вимагається, якщо особа проживає в державі-члені з метою виконання завдання визначеної тривалості. Відвідання університету або школи не вважається зміною звичайного місця проживання.

Стаття 13

Еквівалентні співвідношення між типовими посвідченнями держав, що не є членами Співтовариства

1. За згодою Комісії держави-члени встановлюють еквівалентні співвідношення між категоріями посвідчень, виданих до імплементації цієї Директиви, і категоріями, визначеними в статті 4.

Після консультацій з Комісією держави-члени можуть вносити до свого національного законодавства такі корективи, які є необхідними для потреб імплементації положень частин 4, 5 і 6 статті 11.

▼B

2. Право на керування транспортними засобами, отримане до 19 січня 2013 року, у будь-якому-разі не звільняє від виконання положень цієї Директиви і не послаблює їх.

Стаття 14

Огляд

Комісія звітує про імплементацію цієї Директиви, в тому числі про її вплив на безпеку руху на дорогах не раніше 19 січня 2018 року.

Стаття 15

Взаємна допомога

Держави-члени надають допомогу одна одній в імплементації цієї Директиви і, у разі потреби, обмінюються інформацією стосовно посвідчень, які вони видали, обміняли, замінили, відновили або скасували. Вони користуються мережею посвідчень водія ЄС, як тільки вона розпочне своє функціонування.

Стаття 16

Транспонування

1. Держави-члени приймають і оприлюднюють не пізніше 19 січня 2011 року закони, правила і адміністративні положення, необхідні для виконання частини (1) статті 1, статті 3, частин (1), (2), (3) і пунктів (b) - (k) частини (4) статті 4, частини (1) пунктів (a), (c), (d) і (e) частини (2) статті 6, пунктів (b) (c) і (d) частини (1), частин (2), (3) і (5) статті 7, статті 8, статті 10, статті 13, стаття 14, статті 15, і пункту 2 Додатку I, пункт 5.2 Додатку II, стосовно категорій A1, A2 і A, Додатків IV, V і VI. Вони без затримки надають Комісії тексти зазначених положень.
2. Держави-члени застосовують ці положення, починаючи з 19 січня 2013 року.
3. У разі прийняття державами-членами цих положень, вони роблять посилання на цю Директиву або супроводжують їх таким посиланням в офіційних публікаціях. Вони також повинні містити в чинних законах, нормативних актах і адміністративних положеннях зазначення того, що посилання на скасовану Директиву повинні розумітися як посилання на цю Директиву. Способи здійснення такого посилання і його формулювання визначаються державами-членами.
4. Держави-члени надають Комісії тексти основних положень національного законодавства, прийнятих у сфері, що охоплюється цією Директивою.

Стаття 17

Скасування

319 січня 2013 року скасовується Директива 91/439/ЄЕС без шкоди для зобов'язань держав-членів щодо кінцевих термінів, зазначених в частині В Додатку VII щодо транспонування означеної Директиви до національного законодавства.

▼B

Частина 4 статті 2 Директиви 91/439/ЄЕС скасовується з 19 січня 2007 року.

Посилання, зроблені на скасовану Директиву, повинні розумітися як посилання на цю Директиву і мають читатися відповідно до кореляційної таблиці в Додатку VIII.

Стаття 18

Набуття чинності

Ця Директива набуває чинності на двадцятий день після її публікації в «*Офіційному вісник у Європейського Союзу*».

Частина 1 статті 2, стаття 5, пункт (b) частини 2 статті 6, пункт (a) частини 1 статті 7, стаття 9, частини 1, 3, 4 і 6 статті 11, стаття 12 і Додатки I, II і III застосовуються з 19 січня 2009 року.

Стаття 19

Адресування

Цю Директиву адресовано державам-членам.

▼B

ДОДАТОК I

▼M2

ПОЛОЖЕННЯ ПРО ТИПОВЕ ПОСВІДЧЕННЯ ВОДІЯ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ

▼B

1. Технічні характеристики карти для ►M2 типового посвідчення водія Європейського Союзу ◄ мають відповідати ISO 7810 і ISO 7816-1.

Ця карта виготовляється з полікарбонату.

Методи тестування технічних характеристик посвідчень водія з метою підтвердження дотримання міжнародних стандартів мають відповідати ISO 10373.

2. Фізичний захист безпеки посвідчень водія.

Загрозою для фізичної безпеки посвідчень водія є:

- виготовлення фальсифікованих карт: створення нового об'єкту, який має велику схожість з документом, як шляхом підроблення, так і копіювання оригінального документу;
- зміна змісту: зміна права власності на оригінальний документ, наприклад, підробка окремих даних, надрукованих на документі;

Загальний захист є повністю передбачений системою і складається з прикладного процесу, передачі даних, матеріалу, з якого виготовлено карту, техніки друку, мінімуму різних елементів захисту і процесу персоніфікації.

(a) Матеріал для виготовлення посвідчень водія повинен мати захист від підробок шляхом використання нижче зазначених технологій (обов'язкові елементи захисту):

- поверхня карти, що не є люмінесцентною в ультрафіолетових променях;
- структура захисного фону, розроблена так, щоб протистояти підробкам шляхом сканування, друкування або копіювання, за допомогою використання райдужного друку з багатоколірними захисними фарбами і позитивного і негативного гільйошного друкування. Основний фон не повинен мати основні кольори (СМҮК), він повинен мати складний дизайн, який складається щонайменше з двох особливих кольорів і містить мікро-тиснення;
- різні оптичні елементи, що забезпечують адекватний захист від копіювання і фотографічної підробки;
- лазерне гравірування;
- у зоні фотокартки дизайн захисного фону і фотокартки має частково перекривати, принаймні, облямівки (фон, що поступово слабшає) .

(b) Крім того, матеріал для виготовлення посвідчень водія повинен мати захист від підробок за допомогою використання, принаймні, трьох нижчезазначених технологій (додаткові елементи захисту):

- фарба зі зміною кольору *;

- термохромна фарба *;
- голограма, виготовлена на замовлення *;

▼B

- змінні лазерні зображення *;
- ультрафіолетові флуоресцентні чорнила, видимі і прозорі;
- переливчастий друк;
- цифровий водяний знак на фоні;
- інфрачервоні або фосфоресцентні пігменти;
- елементи, символи або візерунки, відчутні на дотик *.

(с) Держави-члени можуть використовувати додаткові елементи захисту. Технологіям, відзначеним зірочкою, має надаватися перевага як базовим, оскільки вони надають змогу особам, що контролюють виконання правил, перевіряти дійсність карт без застосування спеціальних засобів.

3. Посвідчення має два боки. Сторінка 1 містить:

- (a) слова «Посвідчення водія», надруковані великими літерами мовою або мовами держави-члена, в якій видано посвідчення;
- (b) назву держави-члена, в якій видано посвідчення (не обов'язково);

▼M2

(с) розпізнавальний знак держави-члена, яка видає посвідчення, надрукований в негативі на блакитному прямокутнику, оточеному дванадцятьма жовтими зірками; розпізнавальні знаки мають бути такими:

B:	Бельгія
BG:	Болгарія
CZ:	Чеська Республіка
DK:	Данія
D:	Німеччина
EST:	Естонія
GR:	Греція

E:	Іспанія
F:	Франція
IRL:	Ірландія
I:	Італія
CY:	Кіпр
LV:	Латвія
LT:	Литва
L:	Люксембург
H:	Угорщина
M:	Мальта
NL:	Нідерланди
A:	Австрія

▼M2

PL:	Польща
P:	Португалія
RO:	Румунія
SLO:	Словенія
SK:	Словаччина
FIN:	Фінляндія
S:	Швеція
UK:	Сполучене Королівство;

▼B

(d) інформація, яка конкретно стосується власника посвідчення є такою:

1. прізвище власника;
2. інші імена власника;
3. дата і місце народження власника;
4. (a) дата видачі посвідчення;
- (b) дата закінчення терміну дійсності посвідчення або тире, якщо посвідчення має необмежений термін дії відповідно до пункту (c) частини 2 статті 7;
- (c) назва органу, який видав посвідчення (може бути надрукований на сторінці 2);
- (d) інший номер, окрім номера за пунктом 5, для адміністративних потреб (необов'язково);

5. номер посвідчення;
6. фотокартка власника;
7. підпис власника;
8. постійне місце проживання або поштова адреса (не обов'язково);
9. категорія транспортного засобу(ів), якими власник вправі керувати (національні категорії мають друкуватися шрифтом, відмінним від шрифту гармонізованих категорій);

▼ M2

- (e) слова «типова модель Європейського Співтовариства» мовою(ами) держав-членів, в яких видано посвідчення і слова «Посвідчення водія» іншою мовою Співтовариства, надруковані рожевими чорнилами для створення фону посвідчення:

Свидетелство за управление на МПС

Permiso de Conducción

Řidičský průkaz

Kørekort

Führerschein

Juhiluba

A&ea Оьцццоч;

Driving licence

Permis de conduire

▼ M2

Ceadúas Tiomána

Patente di guida

Vadltāja apliecība

Vairuotojo pažymėjimas

Vezetői engedély

Liċenzja tas-Sewqan

Rijbewijs

Prawo Jazdy

Carta de Condução

Permis de conducere

Vodičský preukaz

Vozniško dovoljenje

Ajokortti

Körkort;

▼B

(f) Колірна ідентифікація:

- блакитний: Pantone Reflex Blue,
- жовтий: Pantone Yellow.

Сторінка 2 містить:

- (a) 9. категорії транспортного(их) засобу(ів), якими власник має право керувати (національні категорії друкуються у спосіб, відмінний від гармонізованих категорій);

▼M2

10. дату першого присвоєння кожної категорії (ця дата має бути перенесена на нове посвідчення у разі їх наступної заміни або обміну); кожне поле дати складається з двох цифр у наступній послідовності: день.місяць.рік (DD.MM.YY);
11. дату закінчення строку дійсності для кожної категорії; кожне поле дати складається з двох цифр у наступній послідовності: день.місяць.рік (DD.MM.YY);
12. додаткову інформацію./обмеження у формі кодів, що відповідають задіяної (під)категорії.

Коди є такими:

- коди 01 - 99: ► **M2** гармонізовані коди Європейського Союзу ◀

ВОДІЙ (медичні причини)

01. Корегування та/або захист зору
- 01.1 Окуляри
 - 01.2 Контактна(і) лінза(и)
 - 01.3 Захисне скло
 - 01.4 Непрозора лінза
 - 01.5 Захист очей
 - 01.6 Окуляри або контактні лінзи

▼B

02. Слуховий апарат / прилад для спілкування
- 02.1 Слуховий апарат для одного вуха
 - 02.2 Слуховий апарат для обох вух

03. Протез / ортопедичний апарат для кінцівок

03.1 Протез / ортопедичний апарат для верхніх кінцівок

03.2 Протез / ортопедичний апарат для нижніх кінцівок

05. Обмежене використання (обов'язкове використання підкоду, якщо до керування застосовуються обмеження з медичних причин)

05.1 Обмеження залежно від часу дня (наприклад: одна година після сходу сонця і одна година до заходу сонця)

05.2 Обмеження залежно від радіусу ... км від місця проживання власника або лише всередині міста / регіону

05.3 Керування без пасажирів

05.4 Обмеження швидкості не більше ... км/год.

05.5 Керування дозволене виключно при супроводі власника посвідчення водія

05.6 Без причепа

05.7 Заборона керування на автомагістралях

05.8 Заборона вживання алкоголю

МОДИФІКАЦІЯ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ

10. Модифікована коробка передач

10.1 Ручна коробка передач

10.2 Автоматична коробка передач

10.3 Електронна коробка передач

10.4 Пристосований важіль перемикання передач

10.5 Без допоміжної коробки передач

15. Модифіковане зчеплення

15.1 Пристосована педаль зчеплення

15.2 Ручне зчеплення

- 15.3 Автоматичне зчеплення
 - 15.4 Відгороджена /відігнута/
відокремлена педаль зчеплення
- 20. Модифіковані гальмові системи
 - 20.1 Пристосована гальмова педаль
 - 20.2 Збільшена гальмова педаль
 - 20.3 Гальмова педаль, пристосована для
лівої ноги
 - 20.4 Гальмова педаль для ступні
 - 20.5 Гальмова педаль під кутом
 - 20.6 Ручне (пристосоване) гальмо
 - 20.7 Максимальне використання основної
гальмової педалі з підсилювачем
 - 20.8 Максимальне використання
аварійного гальма, інтегрованого з
основною гальмовою педаллю
 - 20.9 Пристосоване стоянкове гальмо
 - 20.10 Електричне стоянкове гальмо
 - 20.11 (Пристосована) стоянкова гальмова
педаль
 - 20.12 Відгороджена /відігнута/ відокремлена
гальмова педаль
 - 20.13 Гальмова педаль, що приводиться в
дію коліном
 - 20.14 Електрична гальмова педаль
- 25. Модифіковані системи газування
 - 25.01 Пристосована педаль газу
 - 25.02 Педаль газу для ступні
 - 25.03 Педаль газу під кутом
 - 25.04 Ручна педаль газу
 - 25.05 Педаль газу, що приводиться в дію
коліном

▼В

- 25.06 Сервосистема газування
(електронна, пневматична тощо)
- 25.07 Педаль газу зліва від гальмової
педалі
- 25.08 Педаль газу зліва
- 25.09 Відгороджена / відігнута /
відокремлена педаль газу
- 30. Модифіковані поєднані системи
гальмування і газування
 - 30.01 Паралельні педалі
 - 30.02 Педалі на (або майже на) одному
рівні
 - 30.03 Педалі газу і гальмування з
декількома позиціями
 - 30.04 Педалі газу і гальмування з
декількома позиціями і ортопедичним
приладом
 - 30.05 Відігнуті / відокремлені педалі газу
і гальмування
 - 30.06 Підняте днище
 - 30.07 Перегородка з боку гальмової
педалі
 - 30.08 Перегородка для протезу з боку
гальмової педалі

▼В

- 30.09 Перегородка попереду педалей
газу і гальмування
- 30.10 Підставка для п'ятки / ноги
- 30.11 Електричні педалі газу і
гальмування
- 35. Модифіковане розташування пристроїв
керування
(перемикачі фар, склоочишувачі / мийка
вітрового скла, звуковий сигнал, індикатори
повороту тощо)
 - 35.1 Пристрої керування, що
приводяться в дію без негативного

впливу на рульове керування і управління

35.2 Пристрої керування, що приводяться в дію без необхідності відпускати кермо та допоміжні пристрої (рукоятка, вилка тощо)

35.3 Пристрої керування, що приводяться в дію лівою рукою без необхідності відпускати руль та допоміжні пристрої (рукоятку, вилку тощо)

35.4 Пристрої керування, що приводяться в дію правою рукою без необхідності відпускати руль та допоміжні пристрої (рукоятку, вилку тощо)

35.5 Пристрої керування, що приводяться в дію без необхідності відпускати руль та допоміжні пристрої (рукоятку, вилку тощо), а також поєднані механізми газування і гальмування

40. Модифіковане рульове керування

40.01 Стандартне рульове керування

40.02 Рульове керування з підсилювачем

40.03 Рульове керування з допоміжною системою

40.04 Витягнута рульова колонка

40.05 Пристосоване кермо (Більша та/або товща рульова секція, зменшений діаметр руля тощо)

40.06 Кермо під кутом

40.07 Вертикальне кермо

40.08 Горизонтальне кермо

40.09 Кермо, що приводиться в дію ногами

40.10 Альтернативне рульове керування (рукоятка тощо)

40.11 Рукоятка на кермі

40.12 Ручний ортопедичний апарат на кермі

42. Модифіковане(і) дзеркало(а) заднього виду

- 42.01 Зовнішнє дзеркало заднього виду з лівого або з правого боку
- 42.02 Зовнішнє дзеркало заднього виду, встановлене на крилі
- 42.03 Додаткове внутрішнє дзеркало заднього виду для слідкування за дорожнім рухом
- 42.04 Панорамне внутрішнє дзеркало заднього виду
- 42.05 Дзеркало заднього виду з обзором мертвої зони
- 42.06 Електрокероване(і) зовнішнє(і) дзеркало(а) заднього виду

▼B

- 43. Модифіковане сидіння водія
 - 43.01 Підвищене сидіння водія з нормальною відстанню від керма і педалей
 - 43.02 Сидіння водія, пристосоване до форми тіла
 - 43.03 Сидіння водія з боковою підтримкою для стійкості
 - 43.04 Сидіння водія з підлокітниками
 - 43.05 Подовження ковзання сидіння водія
 - 43.06 Пристосування ременів безпеки
 - 43.07 Безпечкові ремені-підпруга
- 44. Модифікації мотоциклів (обов'язкове використання підкоду)
 - 44.01 Одне гальмо
 - 44.02 (Пристосоване) ручне гальмо (переднє колесо)
 - 44.03 (Пристосована) гальмова педаль (заднє колесо)
 - 44.04 (Пристосована) рукоятка газу
 - 44.05 (Пристосовані) ручна коробка передач і ручне зчеплення
 - 44.06 (Пристосоване(і)) дзеркало(а) заднього виду

- 44.07 (Пристосовані) пристрої
(індикатори повороту, стоп-сигнал тощо)
- 44.08 Висота сидіння, що дозволяє
водію в сидячій позиції тримати
одночасно дві ноги на дорозі
45. Мотоцикл лише з боковою коляскою
50. Обмеження певним номером
транспортного засобу / ходової частини
(ідентифікаційний номер транспортного
засобу, ІНТЗ)
51. Обмеження певним номером
транспортного засобу / номерними
знаками (реєстраційний номер
транспортного засобу, РНТЗ).

АДМІНІСТРАТИВНІ ПИТАННЯ

1. Обмін посвідчення № ..., виданого ...
(розпізнавальний знак ЄС/ООН у випадку
третьої країни; наприклад:
70.0123456789.NL)
2. Дублікат посвідчення № ...
(розпізнавальний знак ЄС/ООН у випадку
третьої країни; наприклад:
71.987654321.HR)
3. Обмеження транспортними засобами
категорії А з двигуном з максимальним
робочим об'ємом 125 см³ і максимальною
потужністю 11 кВт (категорія А1)
4. Обмеження транспортними засобами
категорії В виду триколісних або
чотириколісних типів (В1)
5. Обмеження транспортними засобами
категорії С з дозволеною максимальною
масою до 7500 кг (С1)

▼В

1. Обмеження транспортними засобами
категорії D з кількістю місць не більше 16,
крім місця водія (D1)
2. Обмеження транспортними засобами
категорії С з дозволеною максимальною
масою до 7500 кілограмів (С1),
поєднаними з причепом з дозволеною
максимальною масою вище 750
кілограмів за умови, що дозволена
максимальна маса цього автопоїзду не
перевищує 12000 кілограмів, а дозволена

максимальна маса причепа не перевищує ненавантажену масу тягача (C1E)

3. Обмеження транспортними засобами категорії D з кількістю місць не більше 16, крім місця водія (D1), поєднаними з причепом з дозволеною максимальною масою вище 750 кілограмів, за умови, що (a) дозволена максимальна маса цього автопоїзду не перевищує 12000 кілограмів, а дозволена максимальна маса причепа не перевищує ненавантажену масу тягача і (b) причеп не використовується для перевезення пасажирів (D1E)
4. Обмеження транспортними засобами з автоматичною коробкою передач
5. (...) Обмеження транспортними засобами, які відповідають технічним вимогам, зазначеним в дужках, в контексті застосування частини 1 статті 10 Директиви 91/439/ЕЕС

90.01: наліво

90.02: направо

90.03: лівий

90.04: правий

90.05: рука

90.06: нога

90.07: придатний для експлуатації

▼M2

1. Водій, який має СПК, що відповідає зобов'язанню про професійну компетентність, зазначеному у Директиві 2003/59/ЄС, до ... (наприклад, 95.(01.01.2012))

▼B

1. Водій, який пройшов навчання або тест на навички і поведінку відповідно до Додатку V.

— коди 100 і вище:
національні
коди, дійсні
лише для
керування
на
території

держави,
яка видала
посвідченн
я.

Якщо код застосовується до усіх категорій, щодо яких видано посвідчення, він може бути надрукований згідно з позиціями 9, 10 і 11;

13. на виконання секції 4(а) цього Додатку, простір зарезервовано для можливого введення приймаючою державою-членом інформації, суттєвої для адміністративних цілей;

▼B

14. простір, зарезервований для можливого запису державою-членом, що видала посвідчення, інформації, необхідної для адміністративних цілей або такої, що стосується безпеки руху на дорогах (не обов'язкова). Якщо інформація стосується однієї з позицій, визначеної у цьому Додатку, їй має передувати номер позиції, про яку ідеться.

За особливим спеціальним погодженням з власником у цьому просторі може бути записано інформацію, яка не стосується адміністративних цілей або дорожньої безпеки; такий запис не повинен жодним чином змінювати використання типової моделі як посвідчення водія;.

▼M2

- (b) роз'яснення до пронумерованих пунктів, що містяться на сторінках 1 і 2 посвідчення водія: 1, 2, 3, 4 (a), 4 (b), 4 (c), 5, 10, 11 and 12)

Якщо держава-член бажає зробити такі записи іншими національними мовами, крім: болгарської, чеської, датської, голландської, англійської, естонської, фінської, французької, німецької, грецької, угорської, італійської, латвійської, литовської, мальтійської, польської, португальської, румунської, словацької, словенської, іспанської або шведської, вона повинна скласти двомовну версію посвідчення, використовуючи одну із зазначених вище мов без шкоди іншим положенням цього Додатку;

▼B

- (c) на ► **M2** типовому посвідченні водія Європейського Союзу ◀ має бути зарезервований

простір для уможливлення вбудовування мікро чипу або подібного комп'ютеризованого пристрою.

4. Спеціальні положення

(a) Якщо власник посвідчення водія, виданого однією державою-членом, набув звичайного місця проживання в іншій державі-члені, остання може зазначити в посвідченні водія таку інформацію, яка є суттєвою для адміністративних цілей, за умови, що вона також зазначає цей вид інформації в посвідченнях водія, які вона видає, і при цьому залишиться досить простору для таких потреб.

(b) Після консультування з Комісією держави-члени можуть додати кольори або маркування, таке як штрих-код, і національну символіку без шкоди для інших положень цього Додатку.

У контексті взаємного визнання посвідчень водія штрих-код не може містити інформацію, крім такої, яка вже може читатися з посвідчення водія, або яка є суттєвою для оформлення посвідчення.

▼ M2

(c) Інформація, що міститься на передній та задній сторонах катки має бути розбірливою та використовувати мінімальний розмір шрифту 5 пунктів для пунктів з 9 до 12 на зворотній стороні.

▼ M2

ТИПОВЕ ПОСВІДЧЕННЯ ВОДІЯ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ

Сторінка 1

Сторінка 2: 1.Прізвище 2. Перше ім'я 3. дата і місце народження 4а. Дата видачі посвідчення водія 4b. Офіційна дата закінчення строку дії 4с. Кім видано 5. Серійний номер посвідчення 10. Дата присвоєння категорії 11. Дата закінчення категорія 12. Коди

*ДОДАТОК II***I. МІНІМАЛЬНІ ВИМОГИ ДО ІСПИТІВ З КЕРУВАННЯ**

Держави-члени вживають необхідні заходи з метою забезпечити, щоб заявники на отримання посвідчень водія володіли знаннями і навичками, а також виявляли поведінку, необхідну для керування механічним транспортним засобом. Іспити, які вводяться з цією метою, повинні складатися з:

- теоретичного іспиту, а потім
- тесту на навички і поведінку.

Умови, згідно з якими ці тести повинні проводитися, викладені нижче.

A. ТЕОРЕТИЧНИЙ ІСПИТ**1. Форма**

Обрана форма повинна бути такою, щоб переконатися у тому, що заявник має відповідні знання з питань, перелічених в пунктах 2, 3 і 4.

До будь-якого заявника на отримання посвідчення певної категорії, який вже склав теоретичний іспит на посвідчення іншої категорії, можуть не застосовуватися загальні положення пунктів 2, 3 і 4.

2. Зміст теоретичного іспиту на всі категорії транспортних засобів

2.1. Щодо кожного з пунктів, наведених нижче, повинні задаватися питання. Визначення змісту і форми цих питань відноситься до повноважень кожної держави-члена:

2.1.1. Правила регулювання дорожнього руху:

- зокрема, що стосується дорожніх знаків, розмітки, сигналів, права пріоритетного проїзду і обмеження швидкостей;

2.1.2. Водій:

- важливість пильності і поваги до інших учасників дорожнього руху ,
- сприйняття, оцінка і прийняття рішення, особливо швидкість реакції, а також зміни в поведінці при керуванні через вплив алкоголю, наркотиків і медичних препаратів, психічного стану і втоми;

2.1.3. Дорога:

- найбільш важливі принципи, що стосуються дотримання безпечної дистанції між транспортними засобами, гальмового шляху і стійкості руху транспортного засобу при різних погодних і дорожніх умовах,
- фактори ризику, що стосуються різних дорожніх умов, зокрема, їх зміни під впливом погоди і від часу дня або ночі,
- характеристики різних видів доріг і відповідні вимоги закону;

2.1.4. Інші учасники дорожнього руху:

- особливі фактори ризику, що відносяться до недосвідченості інших учасників дорожнього руху і найбільш вразливих категорій учасників, таких як діти, пішоходи, велосипедисти і люди з обмеженою рухливістю,

▼В

- ризики, що стосуються руху і керування різними видами транспортних засобів і різного поля видимості їхніх водіїв;

2.1.5. Загальні правила та інші питання:

- правила, що стосуються адміністративних документів, необхідних для використання транспортних засобів,
- загальні правила, що визначають поведінку водія у випадку аварії (ввімкнення сигналу попередження і подача сигналів тривоги) і заходи, які він може вжити для допомоги постраждалим у дорожньо-транспортній події, якщо необхідно,
- фактори безпеки, що відносяться до транспортного засобу пасажирів і вантажу;

2.1.6. Запобіжні заходи, необхідні при висадці із транспортного засобу;

2.1.7. Механічні аспекти, що мають відношення до безпеки на дорозі; заявники повинні бути здатними виявити найбільш поширені несправності, зокрема, в рульовому керуванні, підвісній і гальмовій системах, шинах, фарах та індикаторах повороту, світловідбивачах, дзеркалах заднього виду, вітровому склі та двірниках, вихлопній системі, ременях безпеки і звуковому сигналі попередження;

2.1.8. Обладнання для безпеки транспортного засобу і, зокрема, використання ременів безпеки, підголівників і обладнання для дитячої безпеки;

2.1.9. Правила, що стосуються використання транспортного засобу по відношенню до навколишнього середовища (належне використання звукових сигналів попередження, помірне споживання палива, обмеження викидів забруднюючих речовин тощо).

3. Спеціальні положення стосовно категорій A1, A2 і A

3.1. Обов'язкова перевірка загальних знань з:

3.1.1. Використання захисного спорядження, такого як рукавиці, бутси, захисний одяг і шолом;

3.1.2. Видимості мотоциклістів для інших учасників дорожнього руху;

3.1.3. Факторів ризику, що стосуються різних дорожніх умов, викладених вище, з додатковою увагою до слизьких частин, таких як зливні кришки, дорожньої розмітки – лінії, стрілки, трамвайні колії;

3.1.4. Механічних аспектів, що мають відношення до безпеки на дорозі, викладених вище, з додатковою увагою до важеля аварійної зупинки, рівня масла і ланцюга.

4. Спеціальні положення стосовно категорій C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 і D1E

4.1. Обов'язкова перевірка загальних знань з:

4.1.1. Правил про години керування і періоди відпочинку, визначені в Регламенті Ради (ЄЕС) № 3820/85 від 20 грудня 1985 року щодо гармонізації певного соціального законодавства стосовно автотранспорту([3]); про використання записуючого обладнання, визначеного в Регламенті Ради (ЄЕС) № 3821/85 від 20 грудня 1985 року про записуюче обладнання в автотранспорті ([4]),

▼B

4.1.2. Правил стосовно виду відповідного перевезення: товарів або пасажирів;

4.1.3. Документів щодо транспортного засобу і транспортних документів, які вимагаються для

національного і міжнародного перевезення товарів і пасажирів;

- 4.1.4. Поведінки у випадку аварії; знання заходів, що повинні вживатися після аварії або подібного випадку, включаючи надання невідкладної допомоги, такої як евакуація пасажирів, і базові знання з надання першої допомоги;
 - 4.1.5. Запобіжних заходів, які повинні вживатися під час зняття і заміни коліс;
 - 4.1.6. Правил стосовно ваги і розмірів транспортного засобу; правил про обмежувачі швидкості;
 - 4.1.7. Загородження поля зору, спричинене характеристиками їхніх транспортних засобів
 - 4.1.8. Розуміння карти автомобільних доріг, схеми маршрутів, включаючи використання електронних навігаційних систем (не обов'язково);
 - 4.1.9. Факторів безпеки, що відносяться до завантаження транспортних засобів: контроль завантаження (розміщення і закріплення), труднощі з різними видами вантажів (наприклад, рідини, підвісні вантажі тощо), завантаження і розвантаження товарів та використання завантажувального обладнання (лише категорії C, CE, C1, C1E);
 - 4.1.10. Відповідальності водія стосовно перевезення пасажирів; комфорт і безпека пасажирів; перевезення дітей; необхідні перевірки перед від'їздом; частиною теоретичного тесту повинні бути різні види автобусів (громадські автобуси, міжміські автобуси, автобуси з особливими розмірами тощо) (лише категорії D, DE, D1, D1E).
- 4.2. Неодмінна перевірка загальних знань з таких додаткових положень щодо категорій C, CE, D і DE:
- 4.2.1. Принципи побудови і функціонування: двигунів внутрішнього згоряння, рідин (наприклад, моторного масла, охолоджувальної рідини, промивальної рідини), паливної системи, електричної системи, системи запалювання, системи передач (зчеплення, коробка передач тощо);
 - 4.2.2. Змазка та антифриз;
 - 4.2.3. Принципи побудови, насадження, правильного використання шин та догляд за ними;
 - 4.2.4. Принципи щодо типів, функціонування, головні вузли, поєднання, використання і щоденне

обслуговування гальмових пристроїв, регуляторів швидкості, а також використання антиблокувальної гальмової системи;

4.2.5. Принципи щодо типів, функціонування, основні вузли, поєднання, використання і щоденне обслуговування систем з'єднань (лише категорії CE, DE);

4.2.6. Методи визначення причин поломок;

4.2.7. Профілактичне технічне обслуговування транспортних засобів і необхідний поточний ремонт;

4.2.8. Відповідальність водія стосовно отримання, перевезення і доставки товарів відповідно до погоджених умов (лише категорії C, CE).

▼В

В. ТЕСТ НА НАВИЧКИ І ПОВЕДІНКУ

5. Транспортний засіб і його обладнання

5.1. Керування транспортним засобом з ручною коробкою передач можливе за умови проходження тесту на навички і поведінку на транспортному засобі з ручною коробкою передач.

Якщо заявник проходить тест на навички і поведінку на транспортному засобі з автоматичною коробкою передач, про це повинен робитися запис на будь-якому посвідченні, виданому на основі такого тесту. Посвідчення з таким записом повинні використовуватися лише для керування транспортними засобами з автоматичною коробкою передач.

«Транспортний засіб з автоматичною коробкою передач» означає транспортний засіб, в якому зміна передачі між двигуном і колесами може бути змінена лише з використанням педалі газу або гальм

5.2. Транспортні засоби, які використовуються для тестів на навички і поведінку, повинні відповідати мінімальним критеріям, наведеним нижче. Держави-члени можуть передбачати більш суворі критерії або додавати інші.

Категорія A1:

Категорія A1 мотоцикли без бокової коляски з робочим об'ємом двигуна більше 120 см^3 , і здатні розвивати швидкість щонайменше 90 км/год.

Категорія A2;

Мотоцикл без бокової коляски з робочим об'ємом двигуна щонайменше 400 см^3 , і потужністю двигуна щонайменше 25 кВт

Категорія А:

Мотоцикл без бокової коляски з робочим об'ємом двигуна щонайменше 600 см³, і потужністю двигуна щонайменше 40 кВт

Категорія В:

Чотириколісний транспортний засіб категорії В, здатний розвивати швидкість щонайменше 100 км/год.;

Категорія ВЕ:

Поєднання учбового транспортного засобу категорії В і причепа з дозволеною максимальною масою щонайменше 1000 кг, здатне розвивати швидкість щонайменше 100 км/год., яке не підпадає під категорію В; вантажний відсік причепа повинен складатися із закритого фургону щонайменше такої саме ширини і висоти, як і механічний транспортний засіб; закритий фургон може бути також дещо вузким, ніж автотransпортний засіб, за умови, що видимість позаду є можливою лише при використанні зовнішніх дзеркал заднього виду автотransпортного засобу; мінімальна фактична маса причепа повинна бути 800 кг;

Категорія В1:

Механічний надмалолітражний автомобіль, здібний розвивати швидкість щонайменше 60 км/год..

Категорія С

Транспортний засіб категорії С з дозволеною максимальною масою щонайменше 12000 кг, довжиною щонайменше вісім метрів, шириною щонайменше 2,40 м, здатний розвивати швидкість щонайменше 80 км/год.; обладнаний антиблокувальною гальмовою системою, коробкою передач, що має щонайменше вісім передаточних ступенів переднього ходу, і записуючим обладнанням, визначеним в Регламенті (ЄЕС) № 3821/85; вантажний відсік повинен складатися із закритого фургону щонайменше такої ж ширини і висоти, як і кабіна; мінімальна фактична маса транспортного засобу повинна бути 10000 кг;

▼В

Категорія СЕ:

Тягач з напівпричепом або поєднання учбового транспортного засобу категорії С і причепа довжиною щонайменше 7,5 м; як тягач з напівпричепом, так і поєднання повинні мати дозволenu максимальну масу щонайменше 20000 кг, довжину щонайменше 14 метрів і ширину щонайменше 2,40 м, бути здатними розвивати швидкість щонайменше 80 км/год., бути обладнаними антиблокувальною гальмовою системою, коробкою передач, що має щонайменше вісім передаточних ступенів переднього ходу, і

записуючим обладнанням, визначеним в Регламенті (ЄЕС)

№ 3821/85; вантажний відсік повинен складатися із закритого фургону щонайменше такої ж ширини і висоти, як і кабіна; мінімальна фактична маса як тягача з напівпричепом, так і поєднання повинна бути 15000 кг;

Категорія C1:

Транспортний засіб підкатегорії C1 з дозволеною максимальною масою щонайменше 4000 кг, щонайменше 5 м завдовжки, здатний розвивати швидкість щонайменше 80 км/год.; обладнаний антиблокувальною гальмовою системою і записуючим обладнанням, визначеним в Регламенті (ЄЕС) № 3821/85; вантажний відсік складається із закритого фургону щонайменше такої саме ширини і висоти, як і кабіна;

Категорія C1E:

Поєднання учбового транспортного засобу категорії C1 і причепа з дозволеною максимальною масою щонайменше 1250 кг; це поєднання повинно мати довжину щонайменше 8 м і бути здатним розвивати швидкість щонайменше 80 км/год.; вантажний відсік причепа повинен складатися із закритого фургону щонайменше такої саме ширини і висоти, як і кабіна; закритий фургон може бути також децю вужчим, ніж кабіна, за умови, що видимість позаду є можливою лише при використанні зовнішніх дзеркал заднього виду механічного транспортного засобу; мінімальна фактична маса причепа повинна бути 800 кг;

Категорія D:

Транспортні засіб категорії D щонайменше 10 м завдовжки, щонайменше 2,40 м завширшки, здатний розвивати швидкість щонайменше 80 км/год.; обладнаний антиблокувальною гальмовою системою і записуючим обладнанням, визначеним в Регламенті (ЄЕС) № 3821/85;

Категорія DE:

Поєднання учбового транспортного засобу категорії D і причепа з дозволеною максимальною масою щонайменше 1250 кг, шириною щонайменше 2,40 м, здатне розвивати швидкість щонайменше

80 км/год.; вантажний відсік причепа складається із закритого фургону щонайменше 2 м завширшки і щонайменше 2 м заввишки; мінімальна фактична маса причепа має бути 800 кг;

Категорія D1:

Транспортний засіб категорії D1 з дозволеною максимальною масою щонайменше 4000 кг, щонайменше 5 м завдовжки, здатний розвивати

швидкість щонайменше 80 км/год.; обладнаний антиблокувальною гальмовою системою і записуючим обладнанням, визначеним в Регламенті (ЄЕС) № 3821/85;

Категорія D1E:

Поєднання учбового транспортного засобу категорії D і причепа з дозволеною максимальною масою щонайменше 1250 кг, шириною щонайменше 2,40 м, здатне розвивати швидкість щонайменше

80 км/год; вантажний відсік причепа складається із закритого фургону щонайменше 2 м завширшки і щонайменше 2 м заввишки; мінімальна фактична маса причепа має бути 800 кг;

▼B

Учбові транспортні засоби категорій BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 і D1E які не відповідають мінімальним критеріям, наведеним вище, але які перебували в експлуатації на момент набрання чинності цією Директивою, можуть надалі використовуватися впродовж періоду, що не перевищує десять років після цієї дати. Вимоги, що стосуються завантаження цих транспортних засобів, можуть виконуватися державами-членами впродовж десяти років після моменту набрання чинності Директивою Комісії 2000/56/ЄС [\[5\]](#).

6. **Навички і поведінка, що перевіряються стосовно категорій A1, A2 і A**

6.1. *Підготовка і технічна перевірка транспортного засобу, що має відношення до безпеки руху на дорозі*

Заявники повинні продемонструвати, що вони здатні підготуватись до безпечного керування шляхом виконання таких вимог:

6.1.1. Пристосувати захисне спорядження, таке як рукавиці, бутси, захисний одяг і шолом;

6.1.2. Здійснити вибіркову перевірку стану шин, гальм, рульового керування, важеля аварійної зупинки (якщо є), ланцюга, рівня масла, фар, світловідбивачів, індикаторів повороту і звукових сигналів попередження.

6.2. *Спеціальні маневри, що перевіряються у зв'язку з безпекою руху*

- 6.2.1. Зняття і поставлення мотоцикла на його опору і рухання його без допомоги двигуна під час руху поряд з ним;
- 6.2.2. Паркування мотоциклу на його опору;
- 6.2.3. Щонайменше два маневри повинні бути виконані на низькій швидкості, включаючи слалом; це повинно дати можливість оцінити навички управління зчепленням у поєднанні з гальмом, рівновагою, областю видимості, позицією на мотоциклі і позицію ніг на упорах;
- 6.2.4. Щонайменше два маневри повинні бути виконані на високій швидкості, один з яких на другій або третій передачі при швидкості щонайменше 30 км/год., а інший – уникнення перешкоди на мінімальній швидкості 50 км/год.; це повинно дати можливість оцінити навички в позиції на мотоциклі, області видимості, триманні рівноваги, техніки керування і перемикання передач;
- 6.2.5. Гальмування: повинні бути виконані щонайменше дві вправи з гальмування, включаючи екстрене гальмування на мінімальній швидкості 50 км/год.; це повинно дати можливість оцінити навички управління переднім і заднім гальмом, області видимості і позиції на мотоциклі.

Впродовж п'яти років після набрання чинності Директивою 2000/56/ЄС повинні бути введені спеціальні маневри, зазначені в пунктах 6.2.3-6.2.5,.

▼B

6.3. *Поведінка на дорозі*

Заявники повинні виконати всі наступні дії при нормальних ситуаціях на дорозі в повній безпеці і з усіма необхідними запобіжними заходами:

- 6.3.1. Зрушення з місця: після паркування, після зупинки в дорожньому русі; виїзд з дороги;
- 6.3.2. Рух по прямих дорогах; проходження повз зустрічних транспортних засобів, в тому числі в обмежених просторах;
- 6.3.3. Рух на поворотах;
- 6.3.4. Перехрестя: наближення і переїзд перехрестя та поєднань доріг;

- 6.3.5. Зміна напрямку: ліві і праві повороти; зміна смуг;
- 6.3.6. Наближення/виїзд з автомагістралей або подібних доріг (якщо такі є): перехід зі смуги розгону; з'їзд на смугу гальмування;
- 6.3.7. Обгін/випередження: обгін інших транспортних засобів (якщо можливо); рух поряд з перешкодами, наприклад, припаркованими машинами; обгін іншими транспортними засобами (якщо доцільно);
- 6.3.8. Спеціальні дорожні особливості (якщо такі є): кільцеві розв'язки; залізничні переїзди; трамвайні / автобусні зупинки; пішохідні переходи; рух угору або на спуску на довгих ухилах;
- 6.3.9. Вжиття необхідних запобіжних заходів при сходженні з транспортного засобу.

7. Навички і поведінка, що перевіряються стосовно категорій В, В1 і ВЕ

7.1. Підготовка і технічна перевірка транспортного засобу, що має стосуватися безпеки руху на дорозі

Заявники повинні продемонструвати, що вони здатні підготуватись до безпечного керування шляхом виконання таких вимог:

- 7.1.1. Пристосування сидіння для отримання правильного положення;
- 7.1.2. Пристосування дзеркал заднього виду, ременів безпеки і підголівників, якщо такі є ;
- 7.1.3. Перевірка замикання дверей;
- 7.1.4. Вибіркова перевірка стану шин, рульового керування, гальм, рідин (наприклад, моторного масла, охолоджувальної рідини, промивальної рідини), фар, світловідбивачів, індикаторів повороту і звукових сигналів попередження;
- 7.1.5. Перевірка факторів безпеки, що стосуються завантаження транспортного засобу: кузов, листи, вантажні двері, замикання дверей кабіни, спосіб завантаження, закріплення вантажу (лише категорія ВЕ);
- 7.1.6. Перевірка механізму зчеплення і гальмових та електричних з'єднань (лише категорія ВЕ)

7.2. Категорії В і В1: спеціальні маневри, що перевіряються у зв'язку з безпекою руху на дорозі

Вибірково перевіряються наступні маневри (щонайменше два маневри на чотири пункти, один з яких на задній передачі):

7.2.1. Задній хід по прямій або з поворотом направо чи наліво при дотриманні правильної смуги розмітки;

▼В

7.2.2. Розвертання транспортного засобу в протилежному напрямі з використанням передньої і задньої передачі;

7.2.3. Паркування транспортного засобу і залишення місця паркування (паралельно, діагонально або поперечно, як передньою, так і задньою частиною на плоскій поверхні, підйомі або спуску);

7.2.4. Плавне гальмування до зупинки; проте, здійснення аварійної зупинки є не обов'язковим.

7.3. Категорія ВЕ: спеціальні маневри, що перевіряються у зв'язку з безпекою руху на дорозі

7.3.1. З'єднання і від'єднання або від'єднання і з'єднання причепа з автотранспортним засобом; цей маневр повинен включати тягач, припаркований поряд з причепом (тобто не на одній лінії);

7.3.2. Задній хід по кривій, визначення лінії якої відноситься до повноважень держав-членів;

7.3.3. Безпечне паркування для завантаження/розвантаження.

7.4. Поведінка на дорозі

Заявники повинні виконати всі наступні дії при нормальних ситуаціях на дорозі в повній безпеці і з усіма необхідними запобіжними заходами:

7.4.1. Зрушення з місця: після паркування, після зупинки в дорожньому русі; виїзд з дороги;

7.4.2. Рух по прямим дорогам; проходження повз зустрічних транспортних засобів, включаючи в обмежених просторах

7.4.3. Рух на поворотах;

7.4.4. Перехрестя: наближення і переїзд перехресть та поєднань доріг;

7.4.5. Зміна напрямку: ліві і праві повороти;

- 7.4.6. Наближення/виїзд з автомагістралей або подібних доріг (якщо такі є): сходження зі смуги розгону; з'їзд на смугу гальмування;
- 7.4.7. Обгін/випередження: обгін інших транспортних засобів (якщо можливо); рух поряд з перешкодами, наприклад, припаркованими машинами; обгін іншими транспортними засобами (якщо доцільно);
- 7.4.8. Спеціальні дорожні особливості (якщо такі є): кільцеві розв'язки; залізничні переїзди; трамвайні /автобусні зупинки; пішохідні переходи; рух угору або на спуску на довгих ухилах;
- 7.4.9. Вжиття необхідних запобіжних заходів при висадці з транспортного засобу.

8. Навички і поведінка, що перевіряються стосовно категорій C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 і D1E

8.1. Підготовка і технічна перевірка транспортного засобу, що має відношення до безпеки руху на дорозі

Заявники повинні продемонструвати, що вони здатні підготуватись до безпечного керування шляхом виконання таких вимог

- 8.1.1. Пристосування сидіння для отримання правильного положення;

▼B

- 8.1.2. Пристосування дзеркал заднього виду, ременів безпеки і підголівників, якщо такі є;
- 8.1.3. Вибіркова перевірка стану шин, рульового керування, гальм, фар, світловідбивачів, індикаторів повороту і звукових сигналів попередження;
- 8.1.4. Перевірка системи гальмування і рульового керування з підсилювачем; перевірка стану коліс, гайок кріплення коліс, брызговики, вітрового скла, вікон, склоочищувачів і рідин (наприклад, моторного масла, охолоджувальної рідини, промивальної рідини); перевірка і використання панелі керування, включаючи записуюче обладнання, визначеного в Регламенті (ЄЕС) № 3821/85;
- 8.1.5. Перевірка атмосферного тиску, повітряних балонів і підвіски;

- 8.1.6. Перевірка факторів безпеки, що стосуються завантаження транспортного засобу: кузов, листи, вантажні двері, механізм завантаження (якщо такий є), замикання кабіни (якщо можливо), спосіб завантаження, закріплення вантажу (лише категорії C, CE, C1, C1E);
- 8.1.7. Перевірка механізму зчеплення і гальмових та електричних з'єднань (лише категорії CE, C1E, DE, D1E);
- 8.1.8. Здатність вживати спеціальних заходів безпеки: перевірка кузова, дверей, аварійних виходів, аптечки, вогнегасників та іншого обладнання для безпеки (лише категорії D, DE, D1, D1E);
- 8.1.9. Розуміння карти автомобільних доріг, схеми маршрутів, включаючи використання електронних навігаційних систем (не обов'язково).

8.2. Спеціальні маневри, що перевіряються у зв'язку з безпекою руху на дорозі

- 8.2.1. З'єднання і від'єднання або від'єднання і з'єднання причепа з його автотранспортним засобом; цей маневр повинен включати тягач, припаркований поряд з причепом (тобто не на одній лінії) (лише категорії CE, C1E, DE, D1E);
- 8.2.2. Задній хід по кривій, визначення лінії якої відноситься до повноважень держав-членів;
- 8.2.3. Безпечне паркування для завантаження/розвантаження на завантажувальному трапі/платформі або подібній установці (лише категорії C, CE, C1, C1E);
- 8.2.4. Паркування, безпечне для посадки чи висадки пасажирів з автобуса (лише категорії D, DE, D1, D1E).

8.3. Поведінка на дорогах

Заявники повинні виконати всі наступні дії при нормальних ситуаціях на дорозі в повній безпеці і з усіма необхідними запобіжними заходами:

- 8.3.1. Зрушення з місця: після паркування, після зупинки в дорожньому русі; виїзд з дороги;
- 8.3.2. Рух по прямих дорогах; проходження повз зустрічних транспортних засобів, включаючи в обмежених просторах;
- 8.3.3. Рух на поворотах;
- 8.3.4. Перехрестя: наближення і переїзд перехрестя та поєднань доріг;

- 8.3.5. Зміна напрямку: ліві і праві повороти; зміна смуг;
- 8.3.6. Наближення/виїзд з автомагістралей або подібних доріг (якщо такі є): приєднання зі смуги розгону; з'їзд на смугу гальмування;
- 8.3.7. Обгін/випередження: обгін інших транспортних засобів (якщо можливо); рух поряд з перешкодами, наприклад, припаркованими машинами; обгін іншими транспортними засобами (якщо такі є);
- 8.3.8. Спеціальні дорожні особливості (якщо такі є): круговий рух; залізничні переїзди; трамвайні/ автобусні зупинки; пішохідні переходи; рух на підвищенні або на спуску на довгих ухилах;
- 8.3.9. Вжиття необхідних запобіжних заходів при висадці з транспортного засобу.

9. Оцінювання тесту на навички і поведінку

- 9.1. Щодо кожної з вищезазначених ситуацій керування система оцінювання повинна відображати ступінь легкості, з якою заявник поводить з пристроями керування транспортним засобом, і його продемонстрованої здатності керувати на дорозі в повній безпеці. Екзаменатор повинен почуватися в безпеці впродовж всього тесту. Помилки в керуванні або небезпечне керування, що безпосередньо створюють загрозу безпеці учбового транспортного засобу, його пасажирів або іншим учасникам дорожнього руху, караються незданим іспитом, незалежно від того, чи екзаменатор або супроводжуюча особа повинні втрутитися. Проте, екзаменатор на свій розсуд вирішує, чи необхідно завершити тест на навички і поведінку.

Екзаменатори з водіння повинні бути підготовлені для того, щоб правильно оцінити здатність заявника до безпечного керування. Робота екзаменаторів контролюється і надглядається органом, уповноваженим державою-членом з метою забезпечити правильне і послідовне застосування системи оцінювання помилок відповідно до стандартів, встановлених в цьому Додатку.

- 9.2. Під час оцінювання екзаменатори звертають особливу увагу на те, чи виявляє заявник захисну і соціальну поведінку при керуванні. Це повинно відображати загальний стиль керування, і екзаменатор повинен враховувати загальне враження про заявника. Воно включає

пристосоване і визначене (безпечне) керування із врахуванням дорожніх і погодних умов, інших транспортних засобів, інтересів інших учасників дорожнього руху (зокрема, найбільш вразливих), а також передбачення.

9.3. Екзаменатор також оцінює, чи заявник:

9.3.1. Контролює транспортний засіб, враховуючи: правильне використання ременів безпеки, дзеркал заднього виду, підголовників, сидіння; правильне використання фар та іншого обладнання; правильне використання зчеплення, коробки передач, педалі газу, гальмових систем (включаючи третю гальмову систему, якщо така є), рульового керування; контроль за транспортним засобом при різних обставинах і різних швидкостях; стійкість на дорозі; вагу, розміри і характеристики транспортного засобу; вагу і вид вантажу (лише категорії BE, C, CE, C1, C1E, DE, D1E); комфорт пасажирів (лише категорії D, DE, D1, D1E) (відсутність різкого газування, плавне керування і відсутність різкого гальмування);

9.3.2. Керує економно без завдання шкоди навколишньому середовищу із врахуванням обертів за хвилину, перемикання передач, гальмування і газування (лише категорії BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E);

▼B

9.3.3. Спостереження: кругове спостереження; правильне використання дзеркал; дальня, середня, близька видимість;

9.3.4. Пріоритетний проїзд/пропуск: пріоритетний проїзд на перехрестях та поєднаннях доріг; пропуск в інших випадках (наприклад, зміна напрямку, зміна смуг, спеціальні маневри);

9.3.5. Правильне розміщення на дорозі: правильне розміщення на дорозі, на смугах, на кільцевих розв'язках, на поворотах, що відповідає виду і характеристикам транспортного засобу; попереднє розміщення;

9.3.6. Дотримання дистанції та інтервалу: дотримання належної дистанції (попереду) та інтервалу (збоку); дотримання належного інтервалу по відношенню до інших учасників дорожнього руху;

9.3.7. Швидкість: неперевикнення максимальної дозволеної швидкості; пристосування швидкості до погодних / дорожніх умов і, де це необхідно, до національних обмежень швидкостей;

керування з такою швидкістю, при якій можлива зупинка на відстані вільної дороги в полі видимості; пристосування швидкості до загальної швидкості учасників дорожнього руху такого ж виду;

9.3.8. Світлофори, дорожні знаки та інші індикатори: правильна поведінка при проїзді світлофорів; виконання вказівок регулювальників; правильне виконання вказівок дорожніх знаків (заборони або приписи); належні дії, яких вимагає дорожня розмітка;

9.3.9. Сигнали: правильне і вчасне подання сигналів, коли це необхідно; правильне використання індикаторів повороту; належні дії при сигналах, що подаються іншими учасниками дорожнього руху;

9.3.10. Гальмування і зупинка: вчасне зниження швидкості, гальмування або зупинка відповідно до обставин; передбачення; використання різних гальмових систем (лише для категорій C, CE, D, DE); використання інших систем зниження швидкості, крім гальм (лише для категорій C, CE, D, DE).

10. **Тривалість тесту**

Тривалість тесту і дистанція повинні бути достатніми для того, щоб оцінити навички і поведінку, встановлені в частині В цього Додатку. У будь-якому випадку час керування на дорозі не повинен бути меншим 25 хвилин для категорій A, A1, B, B1 і BE та 45 хвилин для інших категорій. Це не включає прийом заявника, підготовку транспортного засобу, технічну перевірку транспортного засобу, що має відношення до безпеки руху на дорозі, спеціальні маневри і оголошення результатів практичного тесту.

11. **Місце проведення тесту**

Частина тесту для оцінки спеціальних маневрів може проводитися на спеціальній учбовій площадці. Коли це можливо, частина тесту для оцінки поведінки на дорозі повинна проводитися на дорогах поза забудованими територіями, автомагістралях і автострадах (або подібних дорогах), а також на всіх видах міських вулиць (жилі райони, зони з обмеженням максимальної швидкості 30 і 50 км/год., міські дороги), що повинні представляти різні види труднощів, з якими можуть зустрічатися водії. Є також бажаним, щоб тест відбувався в умовах різної інтенсивності дорожнього руху. Також бажано, щоб цей тест відбувався в умовах різної інтенсивності дорожнього руху. Час керування на дорозі повинен бути оптимально використаний для того, щоб оцінити заявника на всіх проїзних частинах, які можуть

зустрічатися, звертаючи особливу уваги на зміну між цими частинами.

▼В

II. ЗНАННЯ, НАВИЧКИ І ПОВЕДІНКА ДЛЯ КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ З МЕХАНІЧНИМ ПРИВОДОМ

Водії всіх транспортних засобів з механічним приводом повинні підтримувати рівень знань, навичок і поведінки, описаних в пунктах 1-9 вище, з тим, щоб бути здатними:

- розпізнавати небезпечні ситуації на дорозі і оцінювати ступінь їх серйозності;
- керувати своїм транспортним засобом таким чином, щоб не створювати небезпечних ситуацій і належно реагувати на виникнення таких ситуацій;
- виконувати правила дорожнього руху і, зокрема, правила, призначені для запобігання дорожньо-транспортним пригодам і регулювання транспортним потоком,
- виявляти будь-які значні технічні несправності у своїх транспортних засобах, зокрема, ті, що створюють ризик безпеці, і виправляти їх належним чином;
- урахувати всі фактори, що впливають на поведінку керування (наприклад, алкоголь, втома, поганий зір, тощо) з метою використовувати в повному об'ємі властивості, необхідні для безпечного керування;
- Допомогати забезпечувати безпеку усіх учасників дорожнього руху та, зокрема, найслабкіших та найбільш вразливих через демонстрацію належної поваги до інших.

Держави-члени можуть вживати необхідні заходи для забезпечення того, щоб водії, які втратили знання, навички і поведінку, описані в пунктах 1-9, могли відновити ці знання і навички та продовжувати виявляти поведінку, необхідну для керування механічним транспортним засобом.

2006L0126 — UA — 19.12.2011 — 002.001 —1

▼В

ДОДАТОК III

МІНІМАЛЬНІ СТАНДАРТИ ФІЗИЧНОЇ І РОЗУМОВОЇ ПРИДАТНОСТІ ДЛЯ КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ З МЕХАНІЧНИМ ПРИВОДОМ

ВИЗНАЧЕННЯ:

1. У цілях цього Додатку водії розбиваються на дві групи:

1.1. Група 1:

водії транспортних засобів категорій A, A1, A2, AM, B, B1 і BE.

1.2. Група 2:

водії транспортних засобів категорій C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 і D1E.

1.3. Національне законодавство може передбачати, що положення, викладені в цьому Додатку для водіїв групи 2, застосовуються до водіїв транспортних засобів категорії B, які використовують свої посвідчення водія для професійних цілей (таксі, швидка допомога тощо);

2. Таким самим чином заявники на отримання першого посвідчення водія або відновлення посвідчення водія класифікуються до групи, до якої вони належатимуть після того, як посвідчення буде видане або відновлене.

МЕДИЧНІ ОГЛЯДИ

3. Група 1:

Заявники повинні пройти медичний огляд, якщо при завершенні необхідних формальностей або під час тестів, які проводяться до отримання посвідчення водія, стає очевидним, що вони мають одне або більше медичних розладів, зазначених в цьому Додатку.

4. Група 2:

Заявники повинні пройти медичний огляд до отримання першого посвідчення водія, а потім водії повинні проходити періодичні огляди, визначені національним законодавством.

5. Стандарти, встановлені державами-членами для видачі або будь-якого подальшого відновлення посвідчень водія, можуть бути більш суворими, ніж ті, що викладені в цьому Додатку Додаток.

▼M1

3IP

6. Всі заявники на отримання посвідчення водія повинні пройти відповідне обстеження для отримання гарантії, що вони мають належну гостроту зору для керування транспортними засобами з механічним приводом. Якщо є причина сумніватися в належному зорі заявника, він/вона оглядається компетентним медичним органом. Під час цього огляду слід звернути увагу, зокрема, на гостроту зору, поле зору, зір у

сутінках, чутливість до яскравого світла або контрастну чутливість, диплопію та інші зорові функції, які можуть зашкодити безпечному керуванню.

Для водіїв групи 1 у «виключних випадках» може бути розглянуто отримання посвідчення водія, коли є невідповідність нормам поля та гостроти зору. У таких випадках водій повинен бути оглянутий компетентним медичним органом для того, щоб продемонструвати відсутність порушень інших зорових функцій, включаючи чутливість до яскравого світла або різких перепадів освітлення та зір у сутінках. Водій або заявник також повинні пройти позитивну практичну перевірку, що проводитиметься компетентним медичним органом.

▼M1

Група 1:

- 6.1. Заявники на отримання посвідчення водія або відновлення такого посвідчення повинні мати бінокулярну гостроту зору, якщо необхідно, з корегувальними лінзами, щонайменше 0,5 при використанні обох очей одночасно.

Крім того, горизонтальне поле зору повинно бути не менше за 120° , розтягнення має бути щонайменше 50° направо і наліво та 20° по згори та вниз. Жодних дефектів в радіусі центральних 20° не повинно бути.

Якщо виявляється або заявляється яка-небудь прогресуюча хвороба очей, посвідчення водія можуть видаватися або відновлюватися за умови, що заявник проходить регулярний огляд в компетентному медичному органі.

- 6.2. Заявники на отримання посвідчення водія або відновлення такого посвідчення, які мають повну функціональну втрату зору в одному оці або які використовують лише одне око (наприклад, у випадку диплопії), повинні мати гостроту зору щонайменше 0,6, якщо необхідно, з корегувальними лінзами. Компетентний медичний орган повинен підтвердити, що такий монокулярний зір існував достатньо довго для можливості адаптації, і що поле зору в цьому оці відповідає вимогам підпункту 6.1.

- 6.3. Після будь-якого випадку диплопії, що нещодавно розвинулась, або після втрати зору одним оком, повинен пройти певний адаптаційний період (наприклад, шість місяців), протягом якого водіння не дозволяється. Після спливу цього періоду водіння дозволяється тільки після сприятливого висновку з боку

окулістів та спеціалістів з водіння транспортних засобів.

Група 2:

- 6.4. Заявники на посвідчення водія або відновлення такого посвідчення повинні мати гостроту зору, якщо необхідно, з корегувальними лінзами, щонайменше 0,8 в оці з кращим зором і щонайменше 0,5 в оці з гіршим зором. Якщо корегувальні лінзи використовуються для досягнення значень 0,8 і 0,1, мінімальна гострота (0,8 і 0,5) повинна досягатися шляхом корегування окулярами, що не перевищують плюс вісім діоптрій, або контактними лінзами. Таке корегування повинно добре переноситись.

Крім того, горизонтальне поле зору повинно бути не менше за 160°, розтягнення має бути щонайменше 70° направо і наліво та 30° по згори та вниз. Жодних дефектів в радіусі центральних 30° не повинно бути.

Посвідчення водія не видаються і не відновлюються заявникам або водіям, які страждають на порушення контрастної чутливості або на диплопію.

Після значної втрати зору одним оком, повинен пройти певний адаптаційний період (наприклад, шість місяців), протягом якого водіння не дозволяється. Після спливу цього періоду водіння дозволяється тільки після сприятливого висновку з боку окулістів та спеціалістів з водіння транспортних засобів.

▼В

СЛУХ

7. Посвідчення водія можуть видаватися або відновлюватися заявникам або водіям групи 2 за умови отримання висновку компетентних медичних органів; при медичних оглядах особлива увага звертається на компенсаторні можливості водія.

▼В

ОСОБИ З ПОРУШЕННЯМИ ОПОРНО-РУХОВОГО АПАРАТУ

8. Посвідчення водія не видаються і не відновлюються заявникам або водіям, що страждають від хвороб або порушень опорно-рухового апарату, які створюють небезпеку керування транспортним засобом з механічним приводом.

Група 1:

- 8.1. Посвідчення водія, що підлягають певним обмеженням, якщо необхідно, можуть видаватися заявникам або водіям з фізичними недоліками після отримання висновку компетентного медичного органу. Цей висновок повинен базуватися на медичній оцінці

даної хвороби або порушення і, якщо необхідно, шляхом практичного тестування. Воно повинно також зазначати необхідні модифікації, що мають бути внесені до транспортного засобу і чи необхідний водію ортопедичний пристрій, якщо тест на навички і поведінку показує, що з таким пристроєм керування буде безпечним.

- 8.2. Посвідчення водія можуть видаватися або відновлюватися будь-яким заявникам, що страждають від прогресивної хвороби за умови, що особа-інвалід регулярно оглядається з метою перевірити, чи вона все ще здатна керувати транспортним засобом у повній безпеці.

Якщо порушення не прогресує, посвідчення водія можуть видаватися або відновлюватися за умови регулярного огляду заявника.

Група 2:

- 8.3. Компетентний медичний орган повинен звертати належну увагу на додаткові ризики і небезпеку, що виникають при керуванні транспортними засобами водіями цієї групи.

СЕРЦЕВО-СУДИННІ ХВОРОБИ

9. Будь-яка хвороба, що може спричинити раптовий розлад серцево-судинної системи заявника на отримання першого посвідчення або водія, який подає заяву на відновлення посвідчення, що призводить до раптового погіршення функціонування мозку, становить загрозу безпеці на дорозі.

Група 1:

- 9.1. Посвідчення водія не видаються і не відновлюються заявникам або водіям з серйозною аритмією.
- 9.2. Посвідчення водія можуть видаватися або відновлюватися заявникам або водіям, які користуються електронним стимулятором серця, за умови отримання медичного висновку і проведення регулярних медичних оглядів.
- 9.3. Питання, чи видавати або відновлювати посвідчення заявникам або водіям, що страждають від ненормального артеріального тиску, оцінюється із врахуванням інших результатів огляду і пов'язаних ускладнень, які можуть створювати загрозу безпеці руху на дорозі

- 9.4. Загалом, посвідчення водія не видається і не відновлюється заявникам або водіям, що страждають від стенокардії під час відпочинку або хвилювання. Видача або відновлення посвідчення водія будь-якому заявнику або водію, який переніс інфаркт міокарда можливі за умови отримання медичного висновку і, якщо необхідно, проведення регулярних медичних оглядів.

▼В

Група 2:

- 9.5. Компетентний медичний орган повинен звертати належну увагу на додаткові ризики і небезпеку, що виникають при керуванні транспортними засобами водіями цієї групи.

▼М1

ЦУКРОВИЙ ДІАБЕТ

10. У наступних пунктах тяжка гіпоглікемія означає, що потрібна допомога іншій особі, а рецидивна гіпоглікемія визначається наступною за тяжкістю після тяжкої гіпоглікемії протягом 12 місяців.

Група 1:

- 10.1. Посвідчення водія можуть видаватися або відновлюватися заявникам або водіям, які страждають на цукровий діабет, за умови отримання медичного висновку і проведення регулярних медичних оглядів в кожному конкретному випадку, але інтервали не повинні перевищувати п'яти років.
- 10.2. Посвідчення водія не видаються і не відновлюються заявникам або водіям, які мають рецидивну тяжку гіпоглікемію та/або викривлену уяву про гіпоглікемію. Водій з діабетом показати проявити своє розуміння ризику, який становить гіпоглікемія та адекватний контроль над своїм станом.

Група 2:

- 10.3. Видачі/відновленню посвідчень водія заявникам або водіям групи 2, які страждають від цукрового діабету, повинна приділятися увага. При лікуванні медичними препаратами, яке несе ризик виникнення гіпоглікемії (тобто інсуліном або деякими таблетками) повинні застосовуватися такі критерії:
- протягом попередніх 12 місяців не траплялося випадків рецидивів тяжкої гіпоглікемії,
 - водій повною мірою обізнаний про гіпоглікемію,

- водій повинен показати адекватний контроль за своїм станом через регулярне спостереження рівню глюкози в крові – щонайменше двічі на день та до того, як сяде за кермо,
- водій повинен продемонструвати розуміння ризиків, які становить гіпоглікемія,
- немає інших ускладнень діабету, які б могли запобігти отриманню або відновленню посвідчення.

Крім того, у цих випадках такі посвідчення повинні видаватися за умови отримання медичного висновку і проведення регулярних медичних оглядів з інтервалами, що не перевищують три роки.

- 10.4. Про рецидив тяжкої гіпоглікемії під час пішохідної прогулянки, навіть не пов'язаний з водінням, повинно бути повідомлено та з метою повторної оцінки придатності до водіння повинен бути проведений медичний огляд

▼В

НЕВРОЛОГІЧНІ ХВОРОБИ

11. Посвідчення водія не видаються і не відновлюються заявникам або водіям, які страждають від серйозної неврологічної хвороби, за винятком, якщо заява підтверджується затвердженням медичним висновком.

▼В

Неврологічні порушення, пов'язані з хворобами або хірургічним втручанням, які впливають на центральну або периферичну нервову систему, що призводить до сенсорних дефектів або порушень функції рухання і порушує рівновагу та координацію, повинні належним чином враховуватися у зв'язку з їх ефектами функціонального характеру і ризиками розвитку. В таких випадках видача або відновлення посвідчення може здійснюватися за умови періодичної оцінки у випадку ризику погіршення.

▼М1

ЕПІЛЕПСІЯ

12. Епілептичні приступи або інші раптові порушення стану свідомості створюють серйозну загрозу безпеці руху на дорозі, якщо вони трапляються з особою, яка керує транспортним засобом з механічним приводом.

Епілепсією визнаються два або більша кількість приступів, які трапилися з інтервалом у менш ніж п'ять років. Спровокований епілептичний припадок – це

припадок, який має причинний фактор, який можна встановити і якого можна уникнути.

Особі, яка мала перший або ізольований приступ або втрату свідомості, повинна бути надана порада не водити. Вимагається висновок спеціаліста, в якому зазначатиметься строк заборони на водіння та наступні заходи.

Дуже важливо встановлення конкретного епілептичного синдрому особи та тип випадків, що дозволить можливість здійснення належної оцінки безпеки водіння для особи (включаючи ризик існування подальших випадків) та призначення відповідної терапії. Це повинно робитися неврологом.

Група 1:

- 12.1. Водії з епілепсією, які оцінюються за групою 1, повинні знаходитися під дією перегляду дійсності посвідчення до тих пір, поки протягом щонайменше п'яти років в них не спостерігатиметься випадків.

Якщо особа страждає на епілепсію, це не відповідає критеріям безумовної видачі посвідчення. Орган, що видає посвідчення, повинен бути нотифікований.

- 12.2. Спровокований епілептичний випадок: заявник, в якого був спровокований епілептичний випадок внаслідок встановлюваного провокуючого фактору, повторення якого за кермом мало ймовірно, може бути визнаний здатним керувати транспортним засобом індивідуально за умови надання висновку невролога (висновок повинен, якщо доцільно, бути у відповідності з іншими відповідними розділами Додатку III (наприклад, у випадку алкоголізму або іншого супутнього захворювання)).

- 12.3. Перший або єдиний неспровокований випадок: заявник, в якого мав місце неспровокований епілептичний випадок, може бути визнаний здатним керувати автотранспортним засобом після шести місяців за відсутності випадків, за наявності проведеного медичного огляду. Національні органи можуть дозволити водіям з визнаними сприятливими прогнозами отримати право на керування скоріше.

- 12.4. Інша втрата свідомості: втрата свідомості повинна оцінюватися з огляду на загрозу рецидиву під час керування.

- 12.5. Епілепсія: водії або заявники можуть бути визнані здатними до керування після одного року без наступних випадків.

▼M1

- 12.6. Випадки виключно уві сні: заявник або водій, який ніколи не мав випадків, окрім випадків уві сні,

може бути визнаний здатним до водіння, якщо ця особливість спостерігається протягом строку, який повинен бути не менше за строк без випадків, що вимагається для епілепсії. Якщо спостерігається виникнення нападів/випадків у стані неспання, для отримання посвідчення вимагатиметься строк в один рік без подальших випадків (див. «Епілепсія»).

12.7. Припадки, які не впливають на свідомість або на дієздатність: заявник або водій, який ніколи не мав випадків, окрім випадків, які, як було доведено, не впливають ані на свідомість, ані спричиняють будь-який функціональний розлад, можуть бути визнані здатними до водіння, якщо ця особливість спостерігається протягом строку, який повинен бути не менше за строк без випадків, що вимагається для епілепсії. Якщо спостерігається виникнення нападів/випадків, для отримання посвідчення вимагатиметься строк в один рік без подальших випадків (див. «Епілепсія»).

12.8. Припадки, що виникають внаслідок приписаних лікарем зміни або скорочення анти епілептичної терапії: пацієнтові може бути рекомендовано не керувати транспортним засобом з початку періоду, в який відчувається синдром скасування, та потім – ще протягом шести місяців після припинення курсу лікування. Припадки, що трапляються протягом періоду рекомендованої лікарем зміни або припинення вживання ліків вимагають припинити керування транспортним засобом на строк три місяці, якщо відновлено попередній ефективний курс лікування.

12.9. Після лікувальної хірургічної операції на епілепсію: див. «Епілепсія».

Група 2:

12.10. Заявник повинен зачекати кінця належного строку, протягом якого він не приймає ліків та не спостерігаються приступи. Відповідні медичні заходи було вжито. При всебічному неврологічному огляді не було виявлено відповідних мозкових патологій та електроенцефалограмі (ЕЕГ) не спостерігається епілептиформна активність. ЕЕГ та відповідне неврологічне обстеження повинні бути проведені після випадку.

12.11. Спровокований епілептичний припадок: заявник, в якого був спровокований епілептичний припадок внаслідок встановлюваного провокуючого фактору, повторення якого за кермом мало ймовірно, може бути визнаний здатним керувати транспортним засобом індивідуально за умови надання висновку

невролога. ЕЕГ та відповідне неврологічне обстеження повинні бути проведені після припадку.

Особа, яка має структурні внутрічерепні ушкодження, а також підвищений ризик виникнення приступів, не може керувати автотранспортні засоби групи 2 до тих пір, поки ризик епілепсії не впаде до 2% на рік. Обстеження, якщо доцільно, повинно проводитися згідно з іншими відповідними секціями Додатку III (наприклад, у випадку вживання алкоголю)

12.12. Перший або єдиний неспровокований припадок: заявник, в якого мав місце перший неспровокований епілептичний припадок, може бути визнаний здатним керувати автотранспортним засобом після п'ятирічного строку за відсутності припадків без вживання антиепілептичних засобів, за наявності відповідного неврологічного огляду. Національні органи можуть дозволити водіям з визнаними сприятливими прогнозами отримати право на керування скоріше.

12.13. Інша втрата свідомості: втрата свідомості повинна оцінюватися з огляду на загрозу рецидиву під час керування. Ризик рецидиву не повинен перевищувати 2% на рік.

▼M1

12.14. Епілепсія: повинно минути 10 років відсутності припадків без вживання антиепілептичних засобів. Національні органи можуть дозволити водіям з визнаними сприятливими прогнозами отримати право на керування скоріше. Це також стосується випадків епілепсій у юному віці.

Певні розлади (наприклад, артеріовенозна мальформація або крововилив у головний мозок) включають у себе підвищений ризик виникнення припадків, навіть якщо припадки ще не траплялись. За такої ситуації компетентним медичним органом має бути проведене обстеження. Для отримання посвідчення ризик припадку повинен становити не більше 2% на рік.

▼B

ПСИХІЧНІ РОЗЛАДИ

Група 1:

13.1. Посвідчення водія не видаються і не відновлюються заявникам або водіям, які страждають від:

- серйозного психічного розладу, вродженого або внаслідок хвороби, травми чи нейрохірургічного втручання,

- серйозної затримки розумового розвитку,
- серйозних проблем поведінки внаслідок старіння; або дефектів особистості, що призводить до порушення оцінки, поведінки або здатності до адаптації,

за винятком, якщо їхня заява підтверджується медичним висновком і, якщо необхідно, за умови проведення регулярних медичних оглядів.

Група 2:

- 13.2. Компетентний медичний орган повинен звертати належну увагу на додаткові ризики і небезпеку, що виникають при керуванні транспортними засобами водіями цієї групи.

АЛКОГОЛЬ

14. Вживання алкоголю створює велику загрозу безпеці руху на дорозі. Враховуючи масштаб цієї проблеми, медичні працівники повинні бути дуже уважними.

Група 1:

- 14.1. Посвідчення водія не видаються і не відновлюються заявникам або водіям, які мають алкогольну залежність або не можуть утриматися від вживання алкоголю при керуванні.

Після перевіреного періоду відмови від вживання алкоголю і за умови отримання медичного висновку і проведення регулярних медичних оглядів посвідчення водію можуть видаватися або відновлюватися заявникам або водіям, які в минулому мали алкогольну залежність.

Група 2:

- 14.2. Компетентний медичний орган повинен звертати належну увагу на додаткові ризики і небезпеку, що виникають при керуванні транспортними засобами водіями цієї групи.

▼В

НАРКОТИКИ І МЕДИЧНІ ПРЕПАРАТИ

15. Зловживання:

Посвідчення водія не видаються і не відновлюються заявникам або водіям, які мають залежність від психотропних речовин або які не мають залежності від

таких речовин, але регулярно зловживають ними, незалежно від категорії посвідчення, на яку подається заява.

Регулярне вживання:

Група 1:

15.1. Посвідчення водія не видаються і не відновлюються заявникам або водіям, які мають залежність від психотропних речовин у будь-якій формі, що заважатиме безпечному керуванню транспортним засобом, якщо кількості, що вживаються, є такими, що матимуть негативний вплив на водіння. Це застосовується до усіх лікарських продуктів або комбінацій лікарських продуктів, які впливають на здатність до керування.

Група 2:

15.2. Компетентний медичний орган повинен звертати належну увагу на додаткові ризики і небезпеку, що виникають при керуванні транспортними засобами водіями цієї групи.

НИРКОВІ РОЗЛАДИ

Група 1:

16.1. Посвідчення водія можуть видаватися або відновлюватися заявникам або водіям, які страждають від серйозної ниркової недостатності за умови отримання медичного висновку і проведення регулярних медичних оглядів.

Група 2:

16.2. За винятком виключних випадків, належним чином підтверджених завіреним медичним висновком і за умови проведення регулярних медичних оглядів, посвідчення водія не видаються і не відновлюються заявникам або водіям, які страждають від серйозної та необоротної ниркової недостатності.

ІНШІ ПОЛОЖЕННЯ

Група 1:

17.1. За умови отримання завіреного медичного висновку і, якщо необхідно, проведення регулярних медичних оглядів, посвідчення водія можуть видаватися або відновлюватися заявникам або водіям, які мають трансплантований орган або штучний імплантат, що впливають на здатність керувати.

Група 2:

17.2. Компетентний медичний орган повинен звертати належну увагу на додаткові ризики і

небезпеку, що виникають при керуванні транспортними засобами водіями цієї групи.

18. Як загальне правило, якщо заявники або водії страждають від будь-якого розладу, не зазначеного в попередній частині, але який може бути функціональним порушенням або спричинити його, що впливає на безпеку керування, посвідчення водія не видаються і не відновлюються, за винятком, якщо заява підтверджується завіренням медичним висновком і, якщо необхідно, за умови проведення регулярних медичних оглядів.

▼В

ДОДАТОК IV

МІНІМАЛЬНІ СТАНДАРТИ ДЛЯ ОСІБ, ЯКІ ПРОВОДЯТЬ ПРАКТИЧНІ ІСПИТИ З КЕРУВАННЯ

1. Компетенція, необхідна для екзаменатора з керування

- 1.1. Особа, уповноважена на здійснення практичного оцінювання керування заявником транспортного засобу, повинна мати знання, навички і розуміння питань, наведених в пунктах 1.2-1.6.
- 1.2. Компетенція екзаменатора має бути достатньою для оцінювання виконання заявником, що претендує на категорію посвідчення водія, для отримання якої проводиться іспит на керування.
- 1.3. Знання і розуміння керування транспортним засобом, а також оцінювання:
- теорії поведінки при керуванні транспортним засобом,
 - сприйняття небезпеки і уникнення дорожньо-транспортних пригод,
 - плану занять з викладом стандартів іспитів на керування транспортним засобом,
 - вимог до іспитів на керування транспортним засобом,
 - відповідного дорожньо-транспортного законодавства, включаючи відповідне національне законодавство и законодавство ЄС та керівних принципів щодо тлумачення,

- оцінювання теорії і практики,
- обережного керування.

1.4. Навички щодо оцінювання:

- здібність обережно спостерігати, контролювати і оцінювати виконання завдань заявником в цілому, зокрема:
- вірне і повне впізнання небезпечних ситуацій,
- вірне визначення причин і можливих наслідків таких ситуацій,
- досягнення знань і визнання помилок,
- однаковість і послідовність оцінювання ,
- швидкість засвоєння інформації і виділення головних моментів,
- прагнення до нових знань, ідентифікація можливих проблем і розробка стратегії щодо їх вирішення,
- забезпечення своєчасного і конструктивного зворотного зв'язку.

1.5. Особисті навички керування:

- особа, уповноважена на проведення практичних іспитів на категорію посвідчення водія має бути здатною послідовно дотримуватися високого рівня керування цим видом транспортного засобу.

▼В

1.6. Якість екзаменаційного обслуговування:

- встановити і повідомити заявникові, що йому слід очікувати під час іспитів,
- чітко викладати думки, обираючи зміст, стиль і мову, прийнятну для слухачів і контексту та відповідати на запитання заявників,
- забезпечувати швидкий зворотний зв'язок щодо результатів іспитів,
- поводитися із заявниками поважно і неупереджено.

1.7. Знання технічних і фізичних характеристик транспортного засобу:

- знання технічних характеристик транспортного засобу, таких як рульовий механізм, шини, гальма, освітлення, зокрема, щодо мотоциклів і важких транспортних засобів ,
- безпека завантаження ,
- знання фізичних характеристик, таких як швидкість, тертя, динаміка, енергія.

1.8. Керування транспортним засобом у ефективний і екологічно безпечний спосіб.

2. **Загальні умови**

2.1. Екзаменатор категорії В:

- (а) повинен мати посвідчення водія щонайменше 3 роки ;
- (b) повинен мати вік щонайменше 23 роки;
- (с) повинен мати успішно завершену початкову підготовку, передбачену в пункті 3 цього Додатку, яка згодом постійно підтверджується оцінками якості і періодичними заходами з підвищення кваліфікації, як передбачено в пункті 4 цього Додатку;
- (d) повинен мати закінчену професійну освіту, яка відповідає виконанню рівня 3, як зазначено в Директиві Ради 85/368/ЕЕС від 16 липня 1985 року щодо відповідності кваліфікацій професійної освіти в державах-членах Європейського Співтовариства([\[6\]](#))
- (е) не може одночасно працювати в автошколі як комерційний інструктор з керування.

2.2. Екзаменатор з керування транспортними засобами інших категорій: і

- (а) повинен мати посвідчення водія відповідної категорії або володіти еквівалентними знаннями завдяки адекватній професійній кваліфікації.
- (b) Повинен мати успішно досягнуту початкову кваліфікацію, передбачену пунктом 3 цього Додатку, яка постійно підтверджується оцінками якості і періодичними заходами з підвищення кваліфікації, як передбачено в пункті 4 цього Додатку;
- (с) Повинен мати категорію екзаменатора з керування транспортними засобами категорії В

протягом щонайменш 3 років, причому цей період може варуватися, якщо екзаменатор може довести факт:

- керування транспортними засобами відповідної категорії щонайменше упродовж 5 років; або

▼B

- теоретичного і практичного оцінювання здібності керування транспортним засобом на більш високому рівні, ніж потрібний для отримання посвідчення водія, що робить цю вимогу непотрібною;

- (d) повинен мати професійну освіту, яка відповідає щонайменше 3 рівню, зазначеному в Рішенні 85/368/ЕЕС;
- (e) не може одночасно працювати в автошколі як комерційний інструктор з керування.

2.3. *Еквіваленти*

2.3.1. Держави-члени можуть дозволити екзаменаторові приймати іспити з керування транспортними засобами категорій АМ, А1, А2 і А після отримання ним початкової кваліфікації, зазначеної в пункті 3 для однієї з цих категорій

2.3.2. Держави-члени можуть дозволити екзаменаторові приймати іспити з керування транспортними засобами категорій С1, С, D1 і D після отримання ним початкової кваліфікації, зазначеної в пункті 3 для однієї з цих категорій.

2.3.3. Держави-члени можуть дозволити екзаменаторові приймати іспити з керування транспортними засобами категорій ВЕ, С1Е, СЕ, D1Е і DE після отримання ним початкової кваліфікації, зазначеної в пункті 3 для однієї з цих категорій

3. **Початкова кваліфікація**

3.1. *Початкове навчання*

3.1.1. Перед допуском особи до приймання іспитів з керування вона має задовільно закінчити таку програму навчання, яку можуть визначити держави-члени з метою досягнення компетенції, передбаченої в пункті 1.

3.1.2. Держави-члени визначають, чи пов'язувати зміст конкретної програми навчання з дозволом на приймання іспиту з керування за однією

категорією посвідчення водія в або більшою кількістю категорій.

3.2. *Іспити*

- 3.2.1. Перед допуском особи до приймання іспитів з керування транспортними засобами вона має показати задовільний рівень знань, розуміння, навичок і здібностей з предметів, перелічених в пункті 1.
- 3.2.2. Держави-члени організують екзаменаційний процес так, щоб оцінка знань, зазначених в пункті й і, особливо, в пункті 1.4, здійснювалася на належному педагогічному рівні. Екзаменаційний процес має включати як теоретичні, так і практичні елементи. В разі необхідності допускаються комп'ютеризовані іспити. Деталі, що стосується характеру і тривалості будь-яких тестів і оцінок відносяться на розсуд окремих держав-членів.
- 3.2.3. Держави-члени можуть визначати, чи може зміст якого-небудь конкретного іспиту пов'язуватися з наданням дозволу на прийняття іспитів з керування транспортним засобом з метою отримання посвідчення водія більше ніж однієї категорії

4. **Забезпечення якості і регулярності навчання**

4.1. *Забезпечення якості*

- 4.1.1. Держави-члени живають на місцях заходи щодо забезпечення якості щодо підтримання стандартів іспитів з керування транспортними засобами.

▼B

- 4.1.2. Заходи щодо забезпечення якості іспитів передбачають нагляд за роботою екзаменаторів, підвищенням і підтвердженням їхньої кваліфікації, постійним професійним ростом, а також регулярній огляд результатів іспитів з керування, прийнятих ними.
- 4.1.3. Держави-члени повинні забезпечити щорічний нагляд, за кожним екзаменатором з використанням заходів, перелічених в пункті 4.1.2. Крім того, держави-члени мають забезпечити спостереження за іспитами з керування, що приймаються кожним екзаменатором раз на п'ять років упродовж щонайменше півдня сукупно, що дозволяло б проконтролювати різні іспити. У разі визначення питань, повинні бути впроваджені коригувальні

заходи. Особа, яка здійснює нагляд має для таких цілей уповноважений державою-членом.

4.1.4. Держави-члени можуть передбачити, що якщо екзаменатор, уповноважений на прийняття іспитів з більш ніж однієї категорії, задовольняє вимоги нагляду за іспитами у зв'язку за однією категорією, він задовольнятиме вимоги до іспитів з більш, ніж однієї категорії.

4.1.5. З метою забезпечення вірного і послідовного оцінювання роботи екзаменаторів з керування транспортними засобами, вона має контролюватися і надглядатися з боку органу, уповноваженого державою-членом.

4.2. *Регулярне навчання*

4.2.1. З метою підтримання повноважень екзаменаторів з керування транспортними засобами держави-члени вживають заходів, щоб вони незалежно від отриманої ними категорій були зобов'язані :

- проходити мінімальне регулярне навчання протягом чотирьох днів у сумі упродовж дворічного періоду з метою:
- збереження і оновлення знань і екзаменаційних навичок,
- вдосконалення знань, важливих для роботи за їхнім фахом,
- забезпечення приймання іспитів згідно з чесними і уніфікованими нормами,
- мінімального періодичного навчання щонайменше упродовж 5 днів протягом п'ятирічного періоду
- вдосконалювати і підтримувати належній практичні навички з водіння.

4.2.2. Держави-члени вживають належних заходів для забезпечення своєчасного конкретного навчання тих екзаменаторів, які виявили серйозні недоліки, за допомогою системи забезпечення якості навчання на місцях.

4.2.3. Характер регулярного навчання може мати форму брифінгів, класних занять, традиційних або комп'ютеризованих, що проводяться на індивідуальному або груповому рівні. Вони можуть передбачати такі стандарти надання повноважень, які держава-член вважає за доцільні.

4.2.4. Держави-члени можуть забезпечити, щоб екзаменатор був вправі приймати іспити з керування транспортними засобами більш ніж однієї категорії, якщо ним задоволені вимоги щодо навчання для приймання іспитів з однієї категорії, він задовольнятиме вимоги щодо більше ніж однієї категорії за умови виконання умов пункту 4.2.5.

4.2.5. Якщо екзаменатор не склав іспиту, передбаченого для певної категорії протягом 24-місячного періоду, він підлягає відповідному переекзаменуванню перш ніж отримати дозвіл на приймання іспитів з цієї категорії. Переекзаменування може складати частину вимог, зазначених в пункті 4.2.1.

▼В

5. Отримані права

5.1. Держави-члени можуть дозволити особам, уповноваженими на прийняття іспитів з керування транспортними засобами до набрання чинності цими положеннями продовжувати приймати іспити з керування, незважаючи на те, що вони не мають повноважень згідно зі загальними умовами пункту 2 або початковим кваліфікаційним процесом, зазначеним в пункті 3.

5.2. Такі екзаменатори, тим не менш, підлягають регулярному нагляду і заходам забезпечення якості, зазначеним в пункті 4.

▼В

ДОДАТОК V

МІНІМАЛЬНІ ВИМОГИ ЩОДО НАВЧАННЯ ТА ІСПИТІВ ВОДІЇВ ПОЄДНАНЬ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ, ЗАЗНАЧЕНИХ В ПУНКТІ ДРУГОМУ ЧАСТИНИ 4 СТАТТІ 4(b)

1. Держави-члени вживатимуть необхідних засобів з метою:

- затвердження навчання, передбаченого в пункті (d) частини 1 статті 7, і здійснення нагляду за ним або
- організації тестів на навички і поведінку, передбачених в пункті (d) частини 1 статті 7.

2.1. Тривалість навчання водіїв:

- щонайменше 7 годин.

3. Зміст навчання водіїв:

Навчання водіїв охоплює знання, навички і поведінку, зазначені в пунктах 2-7 Додатку II. Особливу увагу має бути приділено:

- динаміці руху автотранспортного засобу, критеріям безпеки, тягловому транспортному засобу і причепу (механізму поєднання), правильному завантаженню і пристосуванням безпеки;

Практичний компонент навчання має передбачати такі тренування: прискорення, уповільнення, задній хід, гальмування, зупинку дистанцію, зміну полоси, гальмування/маневри з ухилення, радіус повороту причепа, відчеплення причепа, приєднання його до транспортного засобу, паркування;

- Кожний учасник навчання повинен виконати практичний компонент і показати свої навички і поведінку на дорогах загального користування,
- Поєднання транспортних засобів, що використовуються з метою навчання, мають відповідати тій категорії посвідчення водія, на отримання якої він звертається зі заявою.

4. Тривалість і зміст тестів на навички і поведінку.

Тривалість тестування і дистанція пробігу мають бути достатніми для оцінки навичок і поведінки, зазначених в пункті 3.

▼В

ДОДАТОК VI

**МІНІМАЛЬНІ ВИМОГИ ДЛЯ НАВЧАННЯ Й ІСПИТІВ ВОДІЇВ
МОТОЦІКЛІВ КАТЕГОРІЇ А (ПОСТУПОВИЙ ДОСТУП)**

1. Держави-члени вживатимуть необхідних засобів з метою:
 - затвердження навчання, передбаченого в пункті (с) частини 1 статті 7, і здійснення нагляду за ним або
 - організації тестів на навички і поведінку, передбачених в пункті (с) частини 1 статті 7.
2. Тривалість навчання водіїв

— щонайменше 7 годин.

3. Зміст навчання водіїв

— Навчання водія має містити усі аспекти , передбачені в пункті 6 Додатку II.

— Кожний учасник повинен виконати практичні компоненти навчання і показати свої навички і поведінку на дорогах загального користування.

— Мотоцикли для навчання мають відповідати категорії посвідчення водія, за отриманням якої він звернувся із заявою.

4. Тривалість і зміст тестів на навички і поведінку.

Тривалість тестування і дистанція пробігу мають бути достатніми для оцінки навичок і поведінки, зазначених в пункті 3.

2006L0126 — UA — 19.12.2011 — 002.001 —1

▼B

ДОДАТОК VII

Частина А

СКАСОВАНІ ДИРЕКТИВИ ЯК ПОСЛІДОВНО ЗМІНЕНІ

(зазначені у статті 17)

Директива Ради 91/439/ЄЕС ⁽¹⁾	(ОВ L 237, 24.8.1991, с.1)
Директива Ради 94/72/ЄС	(ОВ L 337, 24.12.1994, с.86)
Директива Ради 96/47/ЄС	(ОВ L 235, 17.9.1996, с.1)
Директива Ради 97/26/ЄС	(ОВ L 150, 7.6.1997, с.41)
Директива Комісії 2000/56/ЄС	(ОВ L 237, 21.9.2000,с .45)
Директива 2003/59/ЄС Європейського	(ОВ L 226, 10.9.2003, с.4)

Парламенту і Ради
тільки частина
2 статті 10

Регламент (ЄС) №
1882/2003
Європейського
Парламенту і Ради
тільки Додаток II,
пункт 24

(ОВ L 284,
31.10.2003, с. 1)

(¹) Директива 91/439/ЄЕС також була змінена наступним актом законодавства, який не був скасований: Акт про приєднання 1994 року.

Частина В

ГРАНИЧНІ ТЕРМІНИ ПЕРЕНЕСЕННЯ ДО НАЦІОНАЛЬНОГО ЗАКОНОДАВСТВА ДЛЯ ЗАСТОСУВАННЯ (зазначені у статті 17)

Директив а	Гранич ий термін перенес ення	Дата застосування
Директив а 91/439/Є ЕСДирек тива	1 липня 1994 липня - -	1 липня 1996 року 1 січня 1995 року 16 липня 1996 року 1 липня 1996 року
94/72/ЄС Рішення 96/427/Є СДиректи ва 96/47/ЄС Директив а 97/26/ЄС Директив а	1 липня 1996 року 1 січня 1998 року 30 вересня 2003 року	1 січня 1998 року 30 вересня 2003 року, 30 вересня 2008 року(Додаток II, пункт 6.2.5) і 30 вересня 2013 року(Додаток II пункт 5.2) 10 вересня 2008 року(перевезення пасажирів) і 10 вересня 2009 року

2000/56/ ЄС		(перевезення товарів)
Директив а 2003/59/ ЄС	10 вересня 2006 року	

2006L0126 — UA — 19.12.2011 — 002.001 — 1

▼В

ДОДАТОК VIII

КОРЕЛЯЦІЙНА ТАБЛИЦЯ

Директива 91/439/ЄЕС	Ця Директива
Стаття 1, частина 1, перше речення	Стаття 1(1) перше речення
Стаття 1(1), друге речення	—
-	Стаття 1(2)
Стаття 1(2)	Стаття 2(1)
-	Стаття 2(2)
Стаття 1(3)	-
Стаття 2(1)	Стаття 1(1), друге речення
Стаття 2(2)	Стаття 3(1)
	Стаття 3(2)
	Стаття 3(3)

Стаття 2(3)	-
Стаття 2(4)	-
Стаття 3(1), перший підпункт, ввідні слова	Стаття 4(1), перше речення
-	Стаття 4(2), перший абзац
-	Стаття 4(2), другий абзац
Стаття 3(1), перший підпункт, перший абзац	Стаття 4(3), перший абзац
Стаття 3(1), перший підпункт, другий абзац	Стаття 4(4)(b), перший підпункт
Стаття 3(1), перший підпункт, третій абзац	Стаття 4(4)(b), другий підпункт
Стаття 3(1), перший підпункт, четвертий абзац	Стаття 4(4)(c)
Стаття 3(1), перший підпункт, п'ятий абзац	Стаття 4(4)(f)
Стаття 3(1), перший підпункт, шостий абзац	Стаття 4(4)(g)
Стаття 3(1), перший підпункт, сьомий абзац	Стаття 4(4)(j)
Стаття 3(1), перший підпункт, восьмий абзац	Стаття 4(4)(k)
Стаття 3(2), перший підпункт, ввідні слова	-
Стаття 3(2), перший підпункт, перший абзац	Стаття 4(3)(a)
Стаття 3(2), перший підпункт, другий абзац	Стаття 4(4)(a)

▼B

Директива 91/439/ЕЕС	Ця Директива
Стаття 3(2), перший підпункт, третій абзац	Стаття 4(4)(d)

Стаття 3(2), перший підпункт ,четвертий абзац	Стаття 4(4)(е)
Стаття 3(2), перший підпункт, п'ятий абзац	Стаття 4(4)(h)
Стаття 3(2), перший підпункт, шостий абзац, ввідні слова	Стаття 4(4)(i)
Стаття 3(2), перший пункт, шостий підпункт, перший абзац	-
Стаття 3(2), перший підпункт, шостий підпункт, другий абзац	-
Стаття 3(3), ввідні слова	-
Стаття 3(3), перший абзац	Стаття 4(1), третє речення
Стаття 3(3), другий абзац, перший підпункт	Стаття 4(3), другий абзац
Стаття 3(3), другий абзац, другий підпункт	-
Стаття 3(3), третій абзац	Стаття 4(3), перший абзац
Стаття 3(3), четвертий абзац	Стаття 4(4), перший абзац
Стаття 3(3), п'ятий абзац	Стаття 4(4), другий абзац
-	Стаття 4(3)
Стаття 3(4)	-
Стаття 3(5)	-
Стаття 3(6)	Стаття 4(5), перше речення
-	Стаття 4(5), другий речення
Стаття 4	Стаття 5
Стаття 5(1)	Стаття 6(1)

Стаття 5(1)(a)	Стаття 6(1)(a)
Стаття 5(1)(b)	Стаття 6(1)(b)
Стаття 5(2), ввідні слова	Стаття 6(2), ввідні слова
Стаття 5(2)(a)	Стаття 6(2)(a)
Стаття 5(2)(b)	Стаття 6(2)(b)

▼В

Директива 91/439/ЕЕС	Ця Директива
-	Стаття 6(2)(c)
-	Стаття 6(2)(d)
-	Стаття 6(2)(e)
-	Стаття 6(2)(f)
Стаття 5(3)	-
Стаття 5(4)	Стаття 6(4)
Стаття 6(1), ввідні слова	Стаття 4(1), друге речення
Стаття 6(1)(a), перший абзац	Стаття 4(3)(a), третій абзац
Стаття 6(1)(a), другий абзац	Стаття 4(4)(a), другий абзац
Стаття 6(1)(b), перший абзац	Стаття 4(3)(b), другий абзац
	Стаття 4(3)(c), другий абзац
Стаття 6(1)(b), другий абзац перша альтернатива	Стаття 4(4)(b), п'ятий підпункт
Стаття 6(1)(b), другий абзац другаальтернатива	Стаття 4(4)(c), другий абзац

Стаття 6(1)(b), третій абзац перший і друга альтернатива	Стаття 4(4)(g), другий абзац
Стаття 6(1)(b), третій абзац третя і четверта альтернатива	Стаття 4(4)(e), третій абзац
Стаття 6(1)(c), перший абзац перша і друга альтернатива	Стаття 4(4)(k), другий абзац
Стаття 6(1)(c), перший абзац третя і четверта альтернатива	Стаття 4(4)(i), другий абзац
Стаття 6(2)	Стаття 4(6), перший підпункт
-	Стаття 4(6), другий підпункт
Стаття 6(3)	Стаття 4(6), третій і четвертий підпункти
Стаття 7(1), ввідні слова	Стаття 7(1), ввідні слова
Стаття 7(1)(a)	Стаття 7(1)(a)
-	Стаття 7(1)(b)
-	Стаття 7(1)(c)
-	Стаття 7(1)(d)
Стаття 7(1)(b)	Стаття 7(1)(e)

▼B

Директива 91/439/ЕЕС	Ця Директива
Стаття 7(2)	-
Стаття 7(3)	-

-	Стаття 7(2)
-	Стаття 7(3)
Стаття 7(4)	Стаття 7(4)
Стаття 7(5)	Стаття 7(5)(a)
-	Стаття 7(5)(b)
-	Стаття 7(5)(c)
-	Стаття 7(5)(d)
Стаття 7 а(1)	-
Стаття 7 а(2)	Стаття 8
Стаття 7 b	Стаття 9
-	Стаття 10
Стаття 8	Стаття 11
Стаття 9	Стаття 12
Стаття 10	Стаття 13(1)
-	Стаття 13(2)
Стаття 11	Стаття 14
Стаття 12(1)	-
Стаття 12(2)	-
Стаття 12(3)	Стаття 15
-	Стаття 16
Стаття 13	Стаття 17, перший підпункт
-	Стаття 17, другий підпункт
-	Стаття 18
Стаття 14	Стаття 19

Додаток I	-
Додаток Ia	Додаток I
Додаток II	Додаток II
Додаток III	Додаток III
-	Додаток IV
-	Додаток V
-	Додаток VI

[\[\(1\)\]](#) ОВ С 112, 30.4.2004, с. 34.

[\[\(2\)\]](#) Висновок Європейського Парламенту від 23 лютого 2005 (ОВ С 304 Е, 1.12.2005, с. 202), Спільна позиція Ради від 18 вересня 2006 року (ОВ С 295 Е, 5.12.2006, с. 1) і Позиція Європейського Парламенту від 14 грудня 2006 року (ще не оприлюднена в Офіційному віснику). Рішення Ради від 19 грудня 2006.

[\[\(3\)\]](#)⁽³⁾ ОВ L 237, 24.8.1991, с. 1. Директива, востаннє змінена Регламентом (ЄС) № 1882/2003 Європейського Парламенту і Ради (ОВ L 284, 31.10.2003, с. 1).

[\[\(1\)\]](#) ОВ L 184, 17.7.1999, с. 23. Рішення, востаннє змінене Рішеннями 2006/512/ЄС (ОВ L 200, 22.7.2006, с. 11).

[\[1\]](#)() ОВ L 124, 9.5.2002, с. 1. Директива востаннє змінена Директивою Комісії 2005/30/ЄС (ОВ L 106, 27.4.2005, с. 17).

[\[2\]](#)() ОВ L 226, 10.9.2003, с. 4. Директива, востаннє змінена Директивою Ради 2004/66/ЄС (ОВ L 168, 1.5.2004, с. 35).

[\[3\]](#)() ОВ L 370, 31.12.1985, с. 1. Регламент, скасований Регламентом (ЄС) № 561/2006 Європейського Парламенту і Ради (ОВ L 102, 11.4.2006, с. 1).

[\[4\]](#)() ОВ L 370, 31.12.1985, с. 8. Регламент, востаннє змінений Регламентом (ЄС) № 561/2006.

[\[5\]](#)() Директива Комісії 2000/56/ЄС від 14 вересня 2000, змінена Директивою Ради 91/439/ЄЕС про посвідчення водія (ОВ L 237, 21.9.2000, с. 45).

[\[6\]](#)() ОВ L 199, 31.7.1985, с. 56.