

Переклад затверджений

Генеральний директор Урядового офісу  
координації європейської та  
євроатлантичної інтеграції  
Секретаріату Кабінету Міністрів України  
(найменування посади)

15 травня 2018 р.



О. В. Стефанішина  
(ініціали та прізвище)

2006L0126 — UA — 15.05.2015 — 007.001 — 1

Цей документ слугує суто засобом документування, і установи не несуть жодної відповідальності за його зміст

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

від 20 грудня 2006 року про посвідчення водія

(Нова редакція)

(Текст стосується ЄЄП)

(ОВ L 403, 30.12.2006, с. 18)

Зі змінами і доповненнями, внесеними:

Офіційний вісник

	№	сторінка	дата
► <b>M1</b> Директивою Комісії 2009/113/ЄС від 25 серпня 2009 року	L 223	31	26.08.2009
► <b>M2</b> Директивою Комісії 2011/94/ЄС від 28 листопада 2011 року	L 314	31	29.11.2011
► <b>M3</b> Директивою Комісії 2012/36/ЄС від 19 листопада 2012 року	L 321	54	20.11.2012
► <b>M4</b> Директивою Ради 2013/22/ЄС від 13 травня 2013 року	L 158	356	10.06.2013
► <b>M5</b> Директивою Комісії 2013/47/ЄС від 2 жовтня 2013 року	L 261	29	03.10.2013
► <b>M6</b> Директивою Комісії 2014/85/ЄС від 1 липня 2014 року	L 194	10	02.07.2014
► <b>M7</b> Директивою Комісії (ЄС) 2015/653 від 24 квітня 2015 року	L 107	68	25.04.2015

Цей документ слугує суто засобом документування, і установи не несуть жодної відповідальності за його зміст

**► В ДИРЕКТИВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ 2006/126/ЄС**  
**від 20 грудня 2006 року про посвідчення водія**  
**(Нова редакція)**  
**(Текст стосується ЄЄП)**  
 (ОВ L 403, 30.12.2006, с. 18)

Зі змінами і доповненнями, внесеними:

	Офіційний вісник		
	№	сторінка	дата
► <b><u>M1</u></b> Директивою Комісії 2009/113/ЄС від 25 серпня 2009 року	L 223	31	26.08.2009
► <b><u>M2</u></b> Директивою Комісії 2011/94/ЄС від 28 листопада 2011 року	L 314	31	29.11.2011
► <b><u>M3</u></b> Директивою Комісії 2012/36/ЄС від 19 листопада 2012 року	L 321	54	20.11.2012
► <b><u>M4</u></b> Директивою Ради 2013/22/ЄС від 13 травня 2013 року	L 158	356	10.06.2013
► <b><u>M5</u></b> Директивою Комісії 2013/47/ЄС від 2 жовтня 2013 року	L 261	29	03.10.2013
► <b><u>M6</u></b> Директивою Комісії 2014/85/ЄС від 1 липня 2014 року	L 194	10	02.07.2014
► <b><u>M7</u></b> Директивою Комісії (ЄС) 2015/653 від 24 квітня 2015 року	L 107	68	25.04.2015



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

**від 20 грудня 2006 року**

**про посвідчення водія (Нова редакція)**

**(Текст стосується ЄЄП)**

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПАРЛАМЕНТ І РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ,

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

Беручи до уваги пропозицію Комісії,

Беручи до уваги висновок Європейського економічно-соціального комітету <sup>(1)</sup>,

Після консультацій з Комітетом регіонів,

Діючи згідно з процедурою, установленою в статті 251 Договору <sup>(2)</sup>,

Оскільки:



(1) До Директиви Ради 91/439/ЄЕС від 29 липня 1991 року про посвідчення водія <sup>(3)</sup> неодноразово вносилися суттєві зміни і доповнення. У зв'язку з тим, що до згаданої Директиви наразі вносять нові зміни, для забезпечення ясності відповідні положення необхідно викласти в новій редакції.

(2) Правила щодо посвідчення водія є основним елементом спільної транспортної політики, вони сприяють покращенню безпеки дорожнього руху та спрощують вільний рух осіб, що оселяються в державі-члені, іншій ніж держава-член, яка видала посвідчення. З огляду на важливість індивідуальних транспортних засобів, наявність посвідчення водія, визнаного приймаючою державою-членом у встановленому порядку, сприяє вільному руху та свободі підприємницької діяльності осіб. Незважаючи на прогрес, досягнутий у гармонізації правил щодо посвідчень водія, між державами-членами залишилися значні розбіжності в правилах щодо періодичності поновлення посвідчень та щодо підкатегорій транспортних засобів, які потребували повнішої гармонізації для полегшення реалізації політик Співтовариства.

(3) Можливість розроблення нових національних норм щодо строку дійсності, передбачена в Директиві 91/439/ЄЕС, призводить до співіснування різних правил у різних державах-членах та понад 110 різних зразків посвідчення водія, дійсних у державах-членах. Це створює проблеми прозорості для громадян, органів поліції та адміністрацій, відповідальних за адміністрування посвідчень водія, та призводить до фальсифікації документів, що в деяких випадках були видані кілька десятків років тому.

(4) Щоб уникнути ситуації, коли єдиний європейський зразок посвідчення водія стане ще одним зразком на додачу до тих 110, які вже перебувають в обігу, держави-члени повинні вжити всіх необхідних заходів для видання цього єдиного зразка всім власникам посвідчень.

(5) Ця Директива не повинна обмежувати чинні права на керування транспортними засобами, надані або набуті до дати її застосування.

---

<sup>(1)</sup> ОВ С 112, 30.04.2004, с. 34.

<sup>(2)</sup> Висновок Європейського Парламенту від 23 лютого 2005 року (ОВ С 304 Е, 01.12.2005, с. 202), Спільна позиція Ради від 18 вересня 2006 року (ОВ С 295 Е, 05.12.2006, с. 1) та Позиція Європейського Парламенту від 14 грудня 2006 року (ще не опубліковано в Офіційному віснику). Рішення Ради від 19 грудня 2006 року.

<sup>(3)</sup> ОВ L 237, 24.08.1991, с. 1. Директива з останніми змінами і доповненнями, внесеними Регламентом Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 1882/2003 (ОВ L 284, 31.10.2003, с. 1).

(6) Посвідчення водія взаємно визнаються. Держави-члени повинні мати можливість застосовувати строк дійсності, передбачений цією Директивою, до посвідчення без обмеженого строку адміністративної дійсності, виданого іншою державою-членом, у разі, коли його власник проживає на їхній території понад два роки.

(7) Запровадження строку адміністративної дійсності для нових посвідчень водія повинне дати можливість застосовувати найновіші заходи захисту від підробок та медичні обстеження або інші заходи, передбачені державами-членами, під час періодичного поновлення посвідчень.

(8) З міркувань безпеки дорожнього руху, необхідно встановити мінімальні вимоги щодо видання посвідчень водія. Стандарти щодо іспитів на право керування транспортними засобами та щодо видання посвідчень потребують гармонізації. З цією метою необхідно визначити знання, навички та поведінку, пов'язані з керуванням транспортними засобами, іспит на право керування повинен базуватися на цих поняттях, а мінімальні стандарти фізичної та психічної придатності водія необхідно переглянути.

(9) Необхідно, щоб під час видання посвідчень водія та періодично після цього водії транспортних засобів, призначених для перевезення людей або вантажів, надавали підтвердження відповідності мінімальним стандартам фізичної та психічної придатності до керування. Такий регулярний контроль згідно з національними правилами відповідності мінімальним стандартам сприятиме вільному руху осіб, дозволить уникати порушень правил конкуренції та враховувати відповідальність водіїв таких транспортних засобів. Державам-членам повинно бути дозволено запроваджувати медичні обстеження, що гарантуватимуть відповідність мінімальним стандартам фізичної та психічної придатності до керування іншими транспортними засобами. Для забезпечення прозорості терміни таких обстежень повинні збігатися з термінами поновлення посвідчень водія, а отже визначатися строком дійсності посвідчення.

(10) Необхідно надалі посилювати принцип поступового доступу до категорій двоколісних транспортних засобів та до категорій транспортних засобів, що їх використовують для перевезення пасажирів і вантажів.

## **▼В**

(11) Тим не менше, державам-членам повинно бути дозволено встановлювати вищі вікові межі для керування певними категоріями транспортних засобів з метою додаткового підвищення безпеки дорожнього руху; державам-членам, за виняткових обставин, повинно бути дозволено встановлювати нижчі вікові межі з метою врахування національних обставин.

(12) Означення категорій повинні більшою мірою відображати технічні характеристики транспортних засобів, які вони охоплюють, та навички, необхідні для керування транспортним засобом.

(13) Запровадження категорії посвідчення водія для мопедів підвищить безпеку дорожнього руху, зокрема для наймолодших водіїв, які, згідно зі статистикою, найсильніше страждають від дорожньо-транспортних пригод.

(14) Необхідно ухвалити спеціальні положення, щоб спростити особам з фізичною інвалідністю керування транспортними засобами.

(15) З міркувань, пов'язаних з безпекою дорожнього руху, держави-члени повинні мати змогу застосовувати свої національні положення щодо вилучення, призупинення, поновлення та позбавлення посвідчень водія до всіх власників посвідчень після отримання ними звичайного місця проживання на їхній території.

(16) Зразок посвідчення водія, установлений у Директиві 91/439/ЄЕС, повинен бути замінений єдиним зразком у вигляді пластикової карти. У той же час зазначений зразок посвідчення водія необхідно змінити у зв'язку із запровадженням нової категорії посвідчень водія для мопедів та нової категорії посвідчень водія для мотоциклів.

(17) Запровадження мікрочіпа (що не є обов'язковим) у новому зразку посвідченні водія у вигляді пластикової карти повинно дати можливість державам-членам додатково підвищити рівень захисту від шахрайства. Держави-члени повинні мати змогу на свій розсуд вносити до чіпа національні дані за умови, що це не зашкодить загальнодоступним даним. Технічні вимоги щодо мікрочіпа повинні бути визначені Комісією, за сприяння комітету з питань посвідчень водія.

(18) Щоб покращити знання й уміння екзаменаторів і тим самим забезпечити об'єктивніше оцінювання кандидатів на отримання посвідчення водія та досягнути вищого рівня гармонізації іспитів на право керування транспортними засобами, необхідно встановити мінімальні критерії щодо доступу до професії екзаменатора та вимоги щодо підготовки екзаменаторів.

(19) Необхідно дозволити Комісії здійснювати адаптацію додатків I–VI до науково-технічного прогресу.

(20) Необхідні для імплементації цієї Директиви інструменти повинні бути ухвалені відповідно до Рішення Ради 1999/468/ЄС від 28 червня 1999 року про встановлення порядку здійснення виконавчих повноважень, наданих Комісії<sup>(1)</sup>.

(21) Зокрема, Комісія повинна мати повноваження встановлювати критерії, необхідні для застосування цієї Директиви. Оскільки такі інструменти мають загальний характер і призначені внести зміни до несуттєвих елементів цієї Директиви, їх повинно бути ухвалено відповідно до регуляторної процедури з ретельним вивченням, передбаченої в статті 5а Рішення 1999/468/ЄС.

(22) Оскільки цілі цієї Директиви не можуть бути достатньою мірою досягнуті державами-членами, проте, з огляду на їхній масштаб та наслідки, можуть бути успішніше досягнуті на рівні Співтовариства, Співтовариство може ухвалювати інструменти відповідно до принципу субсидіарності, встановленого у статті 5 Договору. Відповідно до принципу пропорційності, встановленого у згаданій статті, ця Директива не виходить за межі необхідного для досягнення таких цілей.

(23) Ця Директива не повинна обмежувати зобов'язання держав-членів щодо кінцевих термінів транспозиції до національного законодавства та застосування директив, зазначених у частині В додатка VII,

УХВАЛИЛИ ЦЮ ДИРЕКТИВУ:

## ▼В

### *Стаття 1*

#### **Зразок посвідчення водія**

1. Держави-члени запроваджують національне посвідчення водія на основі зразка Співтовариства, установленого в додатку I, згідно з положеннями цієї Директиви. Емблема на сторінці 1 зразка посвідчення водія Співтовариства містить розпізнавальний знак держави-члена, яка видає посвідчення.

2. Без обмеження правил захисту даних, держави-члени можуть запровадити носій інформації (мікрочіп) як складовий елемент посвідчення водія, як тільки вимоги стосовно мікрочіпа, зазначеного в додатку I, що призначені внести зміни до несуттєвих елементів цієї Директиви шляхом її доповнення, будуть установлені Комісією відповідно до процедури, зазначеної в статті 9(2). Ці вимоги передбачають затвердження типу ЄС, що повинно відбуватися тільки після демонстрації здатності протистояти спробам протизаконного втручання чи зміни даних.

---

<sup>(1)</sup> ОВ L 184, 17.07.1999, с. 23. Рішення зі змінами і доповненнями, внесеними Рішенням 2006/512/ЄС (ОВ L 200, 22.07.2006, с. 11).

3. Мікрочіп повинен містити гармонізовані дані посвідчення водія, зазначені в додатку I.

Після консультацій з Комісією держави-члени можуть зберігати додаткові дані за умови, що це жодним чином не перешкоджатиме імплементації цієї Директиви.

З дотриманням процедури, зазначеної в статті 9(2), Комісія може вносити зміни і доповнення до додатка I, щоб гарантувати майбутню операційну сумісність.

4. За згодою Комісії в зразок, викладений в додатку I, держави-члени можуть вносити поправки, що є необхідні для комп'ютерної обробки посвідчення водія.

## *Стаття 2*

### **Взаємне визнання**

1. Посвідчення водія, видані державами-членами, взаємно визнаються.

2. Якщо власник дійсного національного посвідчення водія, що не має строку адміністративної дійсності, встановленого в статті 7(2), переходить на звичайне місце проживання в державі-члені, іншій ніж та, що видала посвідчення водія, приймаюча держава-член може застосовувати до посвідчення строки адміністративної дійсності, установлені в згаданій статті, шляхом поновлення посвідчення водія через 2 роки після дати, на яку власник посвідчення водія перейшов на звичайне місце проживання на її території.

## *Стаття 3*

### **Заходи проти підробок**

1. Держави-члени вживають необхідних заходів, щоб уникнути будь-якого ризику підроблення посвідчень водія, у тому числі тих, що відповідають зразкам посвідчень водія, виданим до набуття цією Директивою чинності. Вони інформують про це Комісію.

2. Матеріал, що його використовують для виготовлення посвідчень водія, як це встановлено в додатку I, повинен бути захищений від підробок завдяки дотриманню технічних вимог, призначених внести зміни до несуттєвих елементів цієї Директиви шляхом її доповнення, які Комісія повинна встановити згідно з процедурою, зазначеною в статті 9(2). Держави-члени мають свободу запроваджувати додаткові елементи захисту.

3. Держави-члени повинні забезпечити, щоб не пізніше 19 січня 2033 року всі посвідчення водія, які було видано або які перебувають в обігу, відповідали вимогам цієї Директиви.

## *Стаття 4*

### **Категорії, означення та мінімальний вік**

#### **▼В**

1. Посвідчення водія, передбачене в статті 1, надає право керувати механічними транспортними засобами визначених нижче категорій. Його можуть видавати особам, що досягли мінімального віку, вказаного для кожної категорії. «Механічний транспортний засіб» означає будь-який самохідний транспортний засіб, що рухається дорогою під дією власної тяги, інший ніж рейковий транспортний засіб.

2. мопеди:

Категорія АМ:

— Двоколісні транспортні засоби або триколісні транспортні засоби з максимальною проектною швидкістю до 45 км/год, як це визначено в статті 1(2)(а) Директиви Європейського Парламенту і Ради 2002/24/ЄС від 18 березня 2002 року щодо затвердження типу дво- або

триколісних транспортних засобів <sup>(1)</sup> (за винятком тих, у яких максимальна проектна швидкість менш ніж або дорівнює 25 км/год) та легкі квадрицикли, визначені в статті 1(3)(а) Директиви 2002/24/ЄС,

— мінімальний вік для категорії АМ становить 16 років;

3. мотоцикли з боковим причепом або без нього та моторизовані трицикли:

— «мотоцикл» означає двоколісні транспортні засоби з боковим причепом або без нього, як це визначено в статті 1(2)(b) Директиви 2002/24/ЄС,

— «моторизований трицикл» означає транспортні засоби з трьома симетрично розташованими колесами, як це визначено в статті 1(2)(c) Директиви 2002/24/ЄС;

(a) Категорія А1:

— мотоцикли з робочим об'ємом циліндра не більш ніж 125 кубічних сантиметрів, потужністю не більш ніж 11 кВт та співвідношенням потужність/вага не більш ніж 0,1 кВт/кг,

— моторизовані трицикли, потужність яких не перевищує 15 кВт,

— мінімальний вік для категорії А1 становить 16 років;

(b) Категорія А2:

— мотоцикли, потужність яких не перевищує 35 кВт зі співвідношенням потужність/вага не більш ніж 0,2 кВт/кг, що не походять від транспортних засобів, потужність яких більш ніж удвічі перевищує їхню власну,

— мінімальний вік для категорії А2 становить 18 років;

(c) Категорія А:

(i) мотоцикли

— Мінімальний вік для категорії А становить 20 років. Однак для отримання дозволу на керування мотоциклами цієї категорії необхідний дворічний досвід керування мотоциклами за посвідченням категорії А2. Від цієї вимоги щодо попереднього досвіду можна відмовитися, якщо вік кандидата становить щонайменше 24 роки.

(ii) моторизовані трицикли, потужність яких перевищує 15 кВт

— Мінімальний вік для керування моторизованими трициклами, потужність яких перевищує 15 кВт, становить 21 рік.

4. автомобілі:

— «автомобіль» означає будь-який механічний транспортний засіб, який зазвичай використовують для перевезення по дорозі людей або вантажів або для буксирування по дорозі транспортних засобів, призначених для перевезення людей або вантажів. Цей термін включає в себе тролейбуси, тобто транспортні засоби, що під'єднані до електричного проводу, але не е рейковими. Він не включає в себе сільськогосподарські або лісогосподарські трактори,

## ▼В

— «Сільськогосподарський або лісогосподарський трактор» означає будь-який механічний транспортний засіб, який пересувається на колесах або гусеницях, має щонайменше дві осі, основна функція якого полягає в його тяговій потужності, спеціально розроблений, щоб тягнути, штовхати, переміщати або приводити в дію деякі механізми, машини або причепа, що їх використовують у сільськогосподарській та лісогосподарській діяльності, та використання якого для перевезення людей або вантажів по дорозі чи для буксирування по дорозі

---

<sup>(1)</sup> ОВ L 124, 09.05.2002, с. 1. Директива з останніми змінами і доповненнями, внесеними Директивою Комісії 2005/30/ЄС (ОВ L 106, 27.04.2005, с. 17).

транспортних засобів, призначених для перевезення людей або вантажів, є лише другорядною функцією;

(a) Категорія B1:

— квадрицикли, визначені в статті 1(3)(b) Директиви 2002/24/ЄС,

— мінімальний вік для категорії B1 становить 16 років,

— категорія B1 є необов'язковою; у державах-членах, що не запроваджують цю категорію посвідчень водія, для керування такими транспортними засобами необхідне посвідчення водія категорії B;

(b) Категорія B:

Автомобілі, дозволена максимальна маса яких не перевищує 3500 кг, що їх спроектовано та побудовано для перевезення не більш ніж 8 пасажирів, крім водія; автомобілі цієї категорії можна поєднувати з причепом, дозволена максимальна маса якого не перевищує 750 кг.

Без обмеження положень правил затвердження типу для відповідних транспортних засобів, автомобілі цієї категорії можна поєднувати з причепом, дозволена максимальна маса якого перевищує 750 кг, за умови що дозволена максимальна маса такого автопоїзда не перевищує 4250 кг. Якщо маса такого автопоїзда перевищує 3500 кг, держави-члени повинні, згідно з положеннями додатка V, вимагати, щоб таким автопоїздом можна було керувати лише після:

— проходження навчання або

— складення іспиту з навичок і поведінки.

Держави-члени також можуть вимагати як проходження навчання, так і складення іспиту з навичок і поведінки.

Держави-члени зазначають на посвідченні водія дозвіл на керування таким автопоїздом, використовуючи відповідний код Співтовариства.

Мінімальний вік для категорії B становить 18 років;

(c) Категорія BE:

— без обмеження положень правил затвердження типу для відповідних транспортних засобів, автопоїзд транспортних засобів, що складається з тягача категорії B та причепа або напівпричепа, у якому дозволена максимальна маса причепа або напівпричепа не перевищує 3500 кг,

— мінімальний вік для категорії BE становить 18 років;

(d) Категорія C1:

автомобілі, інші ніж ті, що належать до категорії D1 або D, дозволена максимальна маса яких перевищує 3500 кг, але не перевищує 7500 кг, і які спроектовано й побудовано для перевезення не більш ніж 8 пасажирів крім водія; автомобілі цієї категорії можна поєднувати з причепом, дозволена максимальна маса якого не перевищує 750 кг;

(e) Категорія C1E:

— без обмеження положень правил затвердження типу для таких транспортних засобів, автопоїзди транспортних засобів, що складаються з тягача категорії C1 та його причепа або напівпричепа, дозволена максимальна маса якого перевищує 750 кг, за умови що дозволена максимальна маса автопоїзда не перевищує 12 000 кг,

**▼В**

— без обмеження положень правил затвердження типу для таких транспортних засобів, автопоїзди транспортних засобів, що складаються з тягача категорії B та його причепа або



напівпричепа, дозволена максимальна маса якого перевищує 3500 кг, за умови що дозволена максимальна маса автопоїзда не перевищує 12 000 кг,

— мінімальний вік для категорій C1 та C1E становить 18 років, без порушення положень щодо керування такими транспортними засобами, Директиви Європейського Парламенту і Ради 2003/59/ЄС від 15 липня 2003 року про первинну кваліфікацію та періодичне навчання водіїв деяких дорожніх транспортних засобів для перевезення вантажів або пасажирів <sup>(1)</sup>;

(f) Категорія C:

автомобілі, крім тих, що належать до категорії D1 або D, дозволена максимальна маса яких перевищує 3500 кг, і які спроектовано й побудовано для перевезення не більш ніж 8 пасажирів крім водія; автомобілі цієї категорії можна поєднувати з причепом, дозволена максимальна маса якого не перевищує 750 кг;

(g) Категорія CE:

— без обмеження положень правил затвердження типу для таких транспортних засобів, автопоїзди транспортних засобів, що складаються з тягача категорії C та його причепа або напівпричепа, дозволена максимальна маса якого перевищує 750 кг,

— мінімальний вік для категорій C та CE становить 21 рік, без порушення положень Директиви 2003/59/ЄС, що стосуються керування такими транспортними засобами;

(h) Категорія D1:

автомобілі, спроектовані й побудовані для перевезення не більш ніж 16 пасажирів, крім водія, максимальна довжина яких не перевищує 8 м; автомобілі цієї категорії можуть бути поєднані з причепом, дозволена максимальна маса якого не перевищує 750 кг;

(i) Категорія D1E:

— без обмеження положень правил затвердження типу для відповідних транспортних засобів, автопоїзди транспортних засобів, що складаються з тягача категорії D1 та його причепа, дозволена максимальна маса якого перевищує 750 кг,

— мінімальний вік для категорій D1 та D1E становить 21 рік, без порушення положень Директиви 2003/59/ЄС, що стосуються керування такими транспортними засобами;

(j) Категорія D:

автомобілі, спроектовані й побудовані для перевезення більш ніж 8 пасажирів, крім водія; автомобілі, що ними можна керувати за посвідченням водія категорії D, можуть бути поєднані з причепом, дозволена максимальна маса якого не перевищує 750 кг;

(k) Категорія DE:

— без обмеження положень правил затвердження типу для таких транспортних засобів, автопоїзди транспортних засобів, що складаються з тягача категорії D та його причепа, дозволена максимальна маса якого перевищує 750 кг;

— мінімальний вік для категорій D та DE становить 24 роки, без порушення положень Директиви 2003/59/ЄС, що стосуються керування такими транспортними засобами;

5. За згодою Комісії держави-члени можуть виключити зі сфери застосування цієї статті окремі типи механічних транспортних засобів, такі як спеціальні транспортні засоби для осіб з інвалідністю.

Держави-члени можуть виключити зі сфери застосування цієї Директиви транспортні засоби, що використовуються збройними силами і цивільною обороною або перебувають під їхнім контролем.

---

<sup>(1)</sup> ОВ L 226, 10.09.2003, с. 4. Директива зі змінами і доповненнями, внесеними Директивою Ради 2004/66/ЄС (ОВ L 168, 01.05.2004, с. 35).

## ▼В

6. Держави-члени можуть підвищувати або знижувати мінімальний вік видання посвідчень водія:

(а) для категорії АМ — знизити до 14 років або підвищити до 18 років;

(b) для категорії В1 — підвищити до 18 років;

(с) для категорії А1 — підвищити до 17 або 18 років,

— якщо є різниця у два роки між мінімальним віком для категорії А1 і мінімальним віком для категорії А2, та

— існує вимога щодо наявності щонайменше двох років досвіду керування мотоциклами категорії А2 перед отриманням права керування мотоциклами категорії А, зазначеними в статті 4(3)(с)(і);

(d) для категорій В і ВЕ — знизити до 17 років.

Держави-члени можуть знизити мінімальний вік для категорії С до 18 років і для категорії D — до 21 року стосовно:

(а) транспортних засобів, що їх використовує пожежна служба, і транспортних засобів, що їх використовують для підтримання громадського порядку;

(b) транспортних засобів, що проходять дорожні випробування з метою ремонту або технічного обслуговування.

Посвідчення водія, видані особам, що не досягли віку, встановленого в параграфах 2 – 4 відповідно до цього параграфа, є дійсними лише на території держави-члена, яка його видає, доки власник посвідчення не досягне мінімального віку, встановленого в параграфах 2 – 4.

Держави-члени можуть визнавати дійсними на їхній території посвідчення водія, видані водіям, що не досягли мінімального віку, встановленого в параграфах 2 – 4.

## Стаття 5

### Умови та обмеження

1. У посвідченні водія повинні бути зазначені умови, за яких водію дозволено керувати транспортним засобом.

2. Якщо через фізичну інвалідність дозволено керувати лише певними типами транспортних засобів або переобладнаними транспортними засобами, іспит з навичок і поведінки, передбачений у статті 7, складають у такому транспортному засобі.

## Стаття 6

### Послідовність присвоєння та еквівалентність категорій

1. Видання посвідчень водія здійснюють з дотриманням таких умов:

(а) посвідчення для категорій С1, С, D1 і D видають лише водіям, які вже мають право керувати транспортними засобами категорії В;

(b) посвідчення для категорій ВЕ, С1Е, СЕ, D1Е і DE видають лише водіям, які вже мають право керувати транспортними засобами категорій В, С1, С, D1 і D відповідно.

2. Дійсність посвідчень водія встановлюють як зазначено нижче:

(а) посвідчення, видані для категорій С1Е, СЕ, D1Е або DE, є дійсними для автопоїздів

транспортних засобів категорії BE;

(b) посвідчення, видані для категорії CE, є дійсними для категорії DE, якщо власники таких посвідчень мають право керувати транспортними засобами категорії D;

(c) посвідчення, видані для категорій CE і DE, є дійсними для автопоїздів транспортних засобів категорій C1E і D1E відповідно;

## **▼В**

(d) посвідчення, видані для будь-якої категорії, є дійсними для транспортних засобів категорії AM. Однак держава-член може обмежити еквівалентність між категорією AM і категоріями A1, A2 і A для посвідчень водія, виданих на її території, якщо така держава-член установлює зобов'язання скласти відповідний практичний іспит як умову для отримання категорії AM;

(e) посвідчення категорії A2 також дійсні для категорії A1;

(f) посвідчення категорій A, B, C або D дійсні для категорій A1, A2, B1, C1, або D1 відповідно.

3. Для керування транспортним засобом на їхній території держави-члени можуть установлювати такі еквівалентності:

(a) право на керування моторизованими трициклами надають за посвідченням водія категорії B для моторизованих трициклів, потужність яких перевищує 15 кВт, за умови, що власник такого посвідчення категорії B досяг 21 року;

(b) право на керування мотоциклами категорії A1 надають за посвідченням категорії B.

Оскільки цей параграф має юридичну силу тільки на території держав-членів, вони повинні не зазначати в посвідченні водія, що його власник має право керувати такими транспортними засобами.

4. Держави-члени можуть, після консультацій з Комісією, надати право керування на своїй території:

(a) транспортними засобами категорії D1 (з дозволеною максимальною масою 3500 кг, за винятком будь-яких спеціалізованих транспортних засобів, призначених для перевезення пасажирів з інвалідністю) власникам посвідчення водія категорії B, які старші 21 року, і які є власниками такого посвідчення протягом щонайменше 2 років, за умови що транспортні засоби використовують некомерційні організації для соціальних цілей, і що водій надає послуги на добровільній основі;

(b) транспортними засобами з дозволеною максимальною масою 3500 кг власникам посвідчення водія категорії B, які старші 21 року і є власниками такого посвідчення протягом щонайменше 2 років, за умови що основним призначенням таких транспортних засобів є їх використання в стаціонарному стані як навчальних або рекреаційних об'єктів, і що їх використовують некомерційні організації для соціальних цілей, а також що такі транспортні засоби переобладнано так, що неможливо використовувати їх для перевезення більш ніж 9 пасажирів або будь-яких вантажів, крім тих, що є строго необхідними для їхніх цілей.

## *Стаття 7*

### **Видання, дійсність і поновлення**

1. Посвідчення водія видають тільки тим кандидатам:

(a) які склали іспит з навичок і поведінки та теоретичний іспит і відповідають медичним вимогам, згідно з положеннями додатків II і III;

(b) які склали тільки теоретичний іспит на категорію AM; для одержання цієї категорії держави-члени можуть вимагати від кандидатів скласти іспит з навичок і поведінки та пройти

медичне обстеження.

Для трициклів і квадрициклів цієї категорії держави-члени можуть установити окремий іспит з навичок і поведінки. Для розмежування транспортних засобів у категорії АМ, на посвідчення водія може бути нанесений національний код;

(с) які, у випадку категорії А2 або категорії А, за умови що кандидат набув мінімального 2-річного досвіду керування мотоциклом категорії А1 або категорії А2 відповідно, склали тільки іспит з навичок і поведінки або завершили навчання згідно з додатком VI;

(d) які завершили навчання або склали іспит з навичок і поведінки, або завершили навчання і склали іспит з навичок і поведінки згідно з додатком V, у випадку категорії В, для керування автопоїздом транспортних засобів, що його визначено в другому підпараграфі статті 4(4)(b);

(е) звичайне місце проживання яких знаходиться на території держави-члена, що видає посвідчення, або які можуть надати докази того, що вони навчаються там принаймні протягом останніх шести місяців.

## **▼В**

2. (а) Починаючи з 19 січня 2013 року строк адміністративної дійсності посвідчень категорії АМ, А1, А2, А, В, В1 і ВЕ, виданих державами-членами, становить 10 років.

Держава-член може вирішити видавати такі посвідчення зі строком адміністративної дійсності до 15 років;

(b) Починаючи з 19 січня 2013 року строк адміністративної дійсності посвідчень категорії С, СЕ, С1, С1Е, D, DE, D1, D1Е, виданих державами-членами, становить 5 років.

(с) Поновлення посвідчення водія може мати наслідком установлення нового строку адміністративної дійсності для іншої категорії або категорій транспортних засобів, що ними має право керувати власник посвідчення, якщо це відповідає умовам, установленим у цій Директиві;

(d) Наявність мікрочіпа згідно зі статтею 1 не повинна бути обов'язковою умовою дійсності посвідчення водія. Втрата або нечитабельність мікрочіпа, або будь-яке інше його пошкодження не повинні впливати на дійсність документа.

3. Поновлення посвідчень водія після закінчення строку їхньої адміністративної дійсності повинне залежати від виконання таких умов:

(а) безперервна відповідність мінімальним стандартам фізичної та психічної придатності до керування транспортним засобом, установленим у додатку III для посвідчень водія категорій С, СЕ, С1, С1Е, D, DE, D1, D1Е; і

(b) звичайне місце проживання на території держави-члена, що видає посвідчення, або наявність доказів того, що кандидати навчаються там принаймні протягом останніх шести місяців.

При поновленні посвідчення водія категорій АМ, А, А1, А2, В, В1 і ВЕ, держави-члени можуть вимагати обстеження із застосуванням мінімальних стандартів фізичної та психічної придатності до керування транспортним засобом, установлених у додатку III.

Держави-члени можуть обмежити зазначений у параграфі 2 строк адміністративної дійсності посвідчення водія, виданого водіям-початківцям будь-якої категорії, щоб застосувати до таких водіїв спеціальні заходи з метою підвищення безпеки дорожнього руху.

Держави-члени мають право обмежити строк адміністративної дійсності першого посвідчення, виданого водіям-початківцям категорій С і D, до 3 років, щоб мати можливість застосувати до таких водіїв спеціальні заходи з метою підвищення безпеки дорожнього руху.

Держави-члени мають право обмежити зазначений у параграфі 2 строк адміністративної

дійсності окремих посвідчень водія будь-якої категорії, якщо вважають за необхідне застосувати підвищену частоту медичних оглядів або інші спеціальні заходи, такі як обмеження для порушників правил дорожнього руху.

Держави-члени можуть обмежити зазначений у параграфі 2 строк адміністративної дійсності посвідчень водія, що належать особам, які проживають на їхній території і досягли 50-річного віку, щоб застосувати підвищену частоту медичних оглядів або інші спеціальні заходи, такі як курси перепідготовки. Цей скорочений строк адміністративної дійсності може бути застосовано лише після поновлення посвідчення водія.

4. Без обмеження національного кримінального і поліцейського права, після консультацій з Комісією держави-члени можуть застосовувати до видання посвідчень водія положення національних правил, пов'язаних з умовами, іншими ніж ті, на які покликаються в цій Директиві.

5. (а) Одній особі дозволено мати не більше одного посвідчення водія;

(б) Держава-член повинна відмовити кандидату у виданні посвідчення, якщо вона виявить, що він уже має посвідчення водія;

(с) Держави-члени повинні вжити необхідних заходів на виконання пункту (б). Необхідні заходи стосовно видання, заміни, поновлення або обміну посвідчення водія повинні мати на меті проведення разом з іншими державами-членами відповідних перевірок у тих випадках, коли існують достатні підстави підозрювати, що кандидат вже має інше посвідчення водія;

(д) Щоб полегшити перевірки на виконання пункту (б), держави-члени повинні використовувати мережу посвідчень водія ЄС з моменту введення її в дію.

## **▼В**

Без обмеження статті 2, держава-член, що видає посвідчення, застосовує комплексну перевірку для забезпечення того, щоб особа задовольняла вимоги, установлені в параграфі 1 цієї статті, і застосовує національні положення про скасування або позбавлення права керувати транспортним засобом, якщо встановлено, що посвідчення було видано з порушенням вимог.

### *Стаття 8*

#### **Адаптація до науково-технічного прогресу**

Зміни та доповнення, необхідні, щоб адаптувати додатки I–VI до науково-технічного прогресу, ухвалюють згідно з процедурою, зазначеною в статті 9(2).

### *Стаття 9*

#### **Комітет**

1. Комісії повинен допомагати комітет з питань посвідчень водія.

2. У випадках покликання на цей параграф, застосовують статтю 5а(1)–(4) і статтю 7 Рішення 1999/468/ЄС, беручи до уваги положення статті 8 Рішення.

### *Стаття 10*

#### **Екзаменатори**

З моменту набуття чинності цією Директивою екзаменатори з керування транспортними засобами повинні відповідати мінімальним стандартам, установленим у додатку IV.

Екзаменатори з керування транспортними засобами, які працювали на такій посаді ще до

19 січня 2013 року, повинні відповідати лише вимогам стосовно заходів щодо забезпечення якості та регулярного періодичного навчання.

### *Стаття 11*

#### **Різні положення стосовно обміну, вилучення, заміни й визнання посвідчень водія**

1. Якщо власник дійсного національного посвідчення водія, виданого державою-членом, змінив звичайне місце проживання на місце проживання в іншій державі-члені, він може подати заяву з проханням замінити його посвідчення водія еквівалентним посвідченням. Перевіряти, для якої категорії подане на розгляд посвідчення є фактично дійсним, повинна Держава-член, що здійснює обмін.

2. За умови дотримання принципу територіальності кримінального і поліцейського права держава-член, у якій власник посвідчення водія має звичайне місце проживання, може застосовувати свої національні положення щодо обмеження, призупинення, позбавлення або скасування права керувати транспортним засобом до власника посвідчення водія, виданого іншою державою-членом і, якщо необхідно, обмінювати таке посвідчення водія з цією метою.

3. Держава-член, що здійснює обмін, повертає старе посвідчення водія органам влади держави-члена, що його видала, і зазначає підстави для такого обміну.

4. Держава-член відмовляє у виданні посвідчення водія кандидату, чиє посвідчення водія було обмежено, призупинено або вилучено в іншій державі-члені.

Держава-член, на території якої посвідчення водія певної особи обмежено, призупинено або вилучено, відмовляє у визнанні дійсним будь-якого посвідчення водія такої особи, виданого їй іншою державою-членом.

#### **▼В**

Держава-член також має право відмовити у виданні посвідчення водія кандидату, чиє посвідчення скасовано в іншій державі-члені.

5. Отримати посвідчення водія замість посвідчення, що його було, наприклад, втрачено або вкрадено, можна лише в компетентних органах держави-члена, у якій його власник має звичайне місце проживання; зазначені органи повинні забезпечити видання нового посвідчення водія на підставі інформації, якою вони володіють, або, залежно від обставин, на підставі доказів від компетентних органів держави-члена, яка видала оригінал посвідчення водія.

6. Якщо держава-член обмінює посвідчення водія, видане третьою країною, на посвідчення водія зразка Співтовариства, на посвідченні водія зразка Співтовариства роблять позначку про такий обмін так само, як про будь-яке подальше поновлення або заміну.

Такий обмін може відбутись, тільки якщо посвідчення, видане третьою країною, буде передано компетентним органам держави-члена, що здійснює цей обмін. Якщо власник цього посвідчення, змінюючи своє звичайне місце проживання, переїжджає до іншої держави-члена, їй не потрібно застосовувати принцип взаємного визнання, установлений у статті 2.

### *Стаття 12*

#### **Звичайне місце проживання**

Для цілей цієї Директиви «звичайне місце проживання» означає місце, де особа зазвичай живе, тобто щонайменше 185 днів у кожному календарному році, через особисті та професійні зв'язки, або, у випадку коли в особі немає професійних зв'язків, через особисті зв'язки, які свідчать про тісні зв'язки між такою особою і місцем, де вона проживає.

Однак, якщо професійні й особисті зв'язки особи знаходяться в різних місцях, і вона, внаслідок

цього, живе по черзі в різних місцях, розташованих у двох і більше державах-членах, звичайним місцем проживання такої особи вважається місце особистих зв'язків, за умови що вона регулярно туди повертається. Цієї останньої умови не потрібно дотримуватись, якщо особа мешкає в державі-члені з метою виконання завдання протягом певного періоду часу. Відвідування університету або школи не повинно означати зміну звичайного місця проживання.

### *Стаття 13*

#### **Еквівалентність зразків посвідчень, що не відповідають зразку Співтовариства**

1. За згодою Комісії держави-члени встановлюють еквівалентність між правами, отриманими до імплементації цієї Директиви, і категоріями, визначеними в статті 4.

Після консультацій з Комісією держави-члени можуть внести до свого національного законодавства коригування, необхідні для виконання положень статті 11(4), (5) і (6).

2. Будь-яке право керувати транспортним засобом, надане до 19 січня 2013 року, не повинно бути скасоване або будь-яким чином обмежене положеннями цієї Директиви.

### *Стаття 14*

#### **Перегляд**

Комісія подає звіт про імплементацію цієї Директиви із зазначенням її впливу на безпеку дорожнього руху не раніше 19 січня 2018 року.

## **▼В**

### *Стаття 15*

#### **Взаємна допомога**

Держави-члени сприяють одна одній в імплементації цієї Директиви і обмінюються інформацією щодо посвідчень водія, які вони видали, обміняли, замінили, поновили або скасували. Вони використовують мережу посвідчень водія ЄС, створену для цих цілей, з моменту введення її в дію.

### *Стаття 16*

#### **Транспозиція**

1. Держави-члени ухвалюють і оприлюднюють, не пізніше 19 січня 2011 року, закони, підзаконні нормативно-правові акти та адміністративні положення, необхідні для виконання статті 1(1), статті 3, статті 4(1), (2), (3) і 4(b) – (k), статті 6(1), (2)(a), (c), (d) і (e), статті 7(1)(b), (c) і (d), (2), (3) і (5), статті 8, статті 10, статті 13, статті 14, статті 15, і пункту 2 додатка I, пункту 5.2 додатка I стосовно категорій A1, A2 і A, додатків IV, V і VI. Вони негайно повідомляють Комісії текст таких положень.

2. Вони застосовують ці положення з 19 січня 2013 року.

3. Коли держави-члени ухвалюють зазначені положення, вони повинні містити покликання на цю Директиву або супроводжуватися таким покликанням у разі їх офіційної публікації. Вони також повинні містити зазначення того, що покликання на скасовану Директиву в чинних законах, підзаконних нормативно-правових актах та адміністративних положеннях необхідно тлумачити як покликання на цю Директиву. Методи здійснення та формулювання такого покликання визначають держави-члени

4. Держави-члени передають Комісії текст основних положень національного законодавства, ухваленого у сфері регулювання цієї Директиви.

#### *Стаття 17*

##### **Скасування**

Скасувати Директиву 91/439/ЄЕС з 19 січня 2013 року без обмеження зобов'язань держав-членів щодо термінів транспонування згаданої директиви до національного законодавства, зазначених у частині В додатка VII.

Скасувати статтю 2(4) Директиви 91/439/ЄЕС 19 січня 2007 року.

Покликання на скасовану директиву необхідно тлумачити як покликання на цю Директиву та читати згідно з кореляційною таблицею, наведеною в додатку VIII.

#### *Стаття 18*

##### **Набуття чинності**

Ця Директива набуває чинності на двадцятий день після її публікації в *Офіційному віснику Європейського Союзу*.

Стаття 2(1), стаття 5, стаття 6(2)(b), стаття 7(1)(a), стаття 9, стаття 11(1), (3), (4), (5) і (6), стаття 12, і додатки I, II і III застосовуються з 19 січня 2009 року.

#### *Стаття 19*

##### **Адресати**

Цю Директиву адресовано державам-членам.



▼В

ДОДАТОК І

▼М2

ПОЛОЖЕННЯ СТОСОВНО ЗРАЗКА ПОСВІДЧЕННЯ ВОДІЯ ЄВРОПЕЙСЬКОГО  
СОЮЗУ

▼В

1. Фізичні характеристики картки ►М2 зразка посвідчення водія Європейського Союзу ◀ повинні відповідати стандартам ISO 7810 і ISO 7816-1.

Картку виготовляють з полікарбонату.

Методи тестування характеристик посвідчень водія з метою підтвердження відповідності їх міжнародним стандартам повинні відповідати стандарту ISO 10373.

2. Фізична безпека посвідчень водія

Існують такі загрози фізичній безпеці посвідчень водія:

— виготовлення фальшивих карток: створення нового об'єкта, дуже схожого на справжній документ, або наново, або шляхом копіювання оригіналу документа,

— істотна зміна: зміна властивостей оригіналу документа, наприклад, зміна деяких відомостей, надрукованих на документі;

Комплексний захист полягає в цілісності системи, що охоплює оформлення заявки, передачу даних, матеріал основи картки, техніку друку, мінімальний набір різних елементів захисту та процес персоналізації.

(а) Матеріал, з якого виготовляють посвідчення водія, повинен бути захищений від підробок шляхом застосування таких технік (обов'язкові елементи захисту):

— основа картки повинна не світитися під УФ-опроміненням,

— захисне фонове тло, призначене унеможливити підроблення шляхом сканування, друку або копіювання, виконане з використанням райдужного друку різнокольоровими захисними чорнилами та позитивного й негативного гільйошного тла. Зображення не повинне складатися з основних кольорів (СМУК), повинне містити складні орнаменти, виконані щонайменше у двох спеціальних кольорах, та мікротекст,

— оптично-змінні елементи, що забезпечують належний захист від копіювання та підроблення фотографії,

— лазерне гравіювання,

— на місці розташування фотографії фоновий захисний малюнок та фотографія повинні накладатися одне на одне принаймні по краях (ослаблення зображення).

(б) Крім цього, матеріал для посвідчень водія повинен бути захищений від підробок завдяки використанню принаймні трьох із наведених нижче технік (додаткових елементів захисту):

— чорнила, що змінюють колір\*,

— термохромні чорнила\*,

— спеціально розроблені голограми\*,

— змінні лазерні зображення\*,

— ультрафіолетові флуоресцентні чорнила, видимі та прозорі,

- райдужний друк,
- цифровий водяний знак на задньому плані;
- інфрачервоний або фосфоресцентний пігменти,

#### ▼ **V**

- тактильні знаки, символи або зображення\*.

(с) Держави-члени мають свободу запроваджувати додаткові елементи захисту. У першу чергу перевага віддається технікам, поміченим зірочкою, оскільки вони дозволяють співробітникам правоохоронних органів перевіряти дійсність картки без використання спеціальних засобів.

3. Посвідчення має дві сторони.

Сторінка 1 містить:

- (а) слова «Посвідчення водія», надруковані великим шрифтом мовою або мовами держави-члена, що видає посвідчення;
- (б) назву держави-члена, що видає посвідчення (необов'язково);

#### ▼ **M2**

(с) розпізнавальний знак держави-члена, що видає посвідчення, надрукований у негативі в синьому прямокутнику та оточений дванадцятьма жовтими зірками; розпізнавальні знаки повинні бути такими:

B: Бельгія

BG: Болгарія

CZ: Чеська Республіка

DK: Данія

D: Німеччина

EST: Естонія

GR: Греція

E: Іспанія

F: Франція

#### ▼ **M4**

HR: Хорватія

#### ▼ **M2**

IRL: Ірландія

I: Італія

CY: Кіпр

LV: Латвія

LT: Литва

L: Велике Герцогство Люксембург

H: Угорщина  
M: Мальта  
NL: Нідерланди  
A: Австрія  
PL: Польща  
P: Португалія  
RO: Румунія  
SLO: Словенія

▼ **M2**

SK: Словаччина  
FIN: Фінляндія  
S: Швеція  
UK: Сполучене Королівство;

▼ **B**

(d) інформацію, що є індивідуальною для виданого посвідчення, пронумеровану таким чином:

1. прізвище власника;
2. ім'я (імена) власника;
3. дату та місце народження;
4. (a) дату видання посвідчення;

(b) дату закінчення строку дійсності посвідчення або прочерк, якщо посвідчення має необмежений строк дійсності відповідно до положення статті 7(2)(с);

(с) найменування органу, що видав посвідчення (може бути надруковано на сторінці 2);

(d) номер, відмінний від номера під заголовком 5, що слугує для адміністративних цілей (необов'язково);

5. номер посвідчення;
6. фотографію власника;
7. підпис власника;
8. постійне місце проживання або поштову адресу (необов'язково);

9. категорію транспортного(-их) засобу(-ів), яким(-и) власник посвідчення має право керувати (національні категорії друкують шрифтом, відмінним від шрифту, яким надруковано гармонізовані категорії);

▼ **M2**

(е) слова «зразок Європейського Союзу» мовою (мовами) держави-члена, що видає посвідчення, та слова «Посвідчення водія» іншими мовами Європейського Союзу, надруковані рожевим кольором для утворення фону посвідчення:

Свидетелство за управление на МПС

Permiso de Conducción  
Řidický průkaz  
Kørekort  
Führerschein  
Juhiluba  
Άδεια Οδήγησης Driving Licence Permis de conduire  
Ceadúas Tiomána

▼ **M4**

Vozačka dozvola

▼ **M2**

Patente di guida  
Vadītāja apliecība  
Vairuotojo pažymėjimas

▼ **M2**

Vezetői engedély  
Licenzja tas-Sewqan  
Rijbewijs  
Prawo Jazdy  
Carta de Condução  
Permis de conducere  
Vodičský preukaz  
Vozniško dovoljenje  
Ajokortti Kørkort;

▼ **B**

(f) Використовувані кольори:  
— синій: Pantone Reflex Blue,  
— жовтий: Pantone Yellow.

Сторінка 2 містить:

(а) 9. категорію(-ї) транспортного(-их) засобу(-ів), яким(-и) власник посвідчення має право керувати (національні категорії друкують шрифтом, відмінним від шрифту, яким надруковано гармонізовані категорії);

▼ **M2**

10. дату першого видання для кожної категорії (цю дату повинно бути зазначено повторно на

новому посвідченні у випадку заміни або обміну); кожне поле дати заповнюють двома цифрами в такій послідовності: день.місяць.рік (ДД.ММ.РР);

11. дату закінчення строку дійсності для кожної категорії; кожне поле дати заповнюють двома цифрами в такій послідовності: день.місяць.рік (ДД.ММ.РР);

#### ▼ M7

12. додаткову інформацію/додаткове(-і) обмеження у формі коду навпроти відповідної категорії.

Коди є такими:

— коди від 01 до 99: гармонізовані коди Європейського Союзу

ВОДІЙ (медичні причини)

01. Засіб корекції та/або захисту зору

01.01. Окуляри

01.02. Контактна(-і) лінза(-и)

01.05. Пов'язка на око

01.06. Окуляри або контактні лінзи

01.07. Спеціальний оптичний пристрій

02. Слуховий апарат/засіб для спілкування

03. Протези кінцівок/ортези на кінцівки

03.01. Протез(-и) верхньої(-іх) кінцівки (-ок)/ортез(-и) на верхню(-і) кінцівку(-и)

03.02. Протез(-и) нижньої (-іх)/ортез(-и) на нижню(-і) кінцівку(-и)

ПРИСТОСУВАННЯ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ

#### ▼ M7

10. Модифікована трансмісія

10.02. Автоматичний вибір передатного числа

10.04. Пристосований пристрій управління трансмісією

15. Модифіковане зчеплення

15.01. Пристосована педаль зчеплення

15.02. Зчеплення, що приводиться в дію рукою

15.03. Автоматичне зчеплення

15.04. Засіб запобігання блокуванню чи спрацьовуванню педалі зчеплення

20. Модифіковані гальмові системи

20.01. Пристосована педаль гальма

20.03. Педаль гальма, пристосована до натискання лівою ногою

20.04. Ковзна педаль гальма

20.05. Педаль гальма, установлена під кутом

20.06. Гальмо, що приводиться в дію рукою

- 20.07. Максимальна сила дії на гальма... Н <sup>(1)</sup> (наприклад: '20.07(300 Н)')
- 20.09. Пристосоване стоянкове гальмо
- 20.12. Засіб запобігання блокуванню чи спрацьовуванню педалі гальма
- 20.13. Гальмо, що приводиться в дію коліном
- 20.14. Дія на гальмову систему забезпечується зовнішнім зусиллям 25. Модифікована система акселератора
- 25.01. Пристосована педаль акселератора
- 25.03. Педаль акселератора, встановлена під кутом
- 25.04. Акселератор, що приводиться в дію рукою
- 25.05. Акселератор, що приводиться в дію коліном
- 25.06. Дія на акселератор забезпечується зовнішнім зусиллям
- 25.08. Педаль акселератора зліва
- 25.09. Засіб запобігання блокуванню чи спрацьовуванню педалі акселератора
- 31. Пристосування педалі та обмежувач ходу педалі
- 31.01. Додатковий комплект паралельних педалей
- 31.02. Педалі на (або майже на) одному рівні
- 31.03. Засіб запобігання блокуванню чи спрацьовуванню педалей акселератора та гальма, коли на педалі діють не стопою
- 31.04. Піднята підлога
- 32. Комбіновані системи робочого гальма та акселератора
- 32.01. Акселератор та робоче гальмо у вигляді комбінованої системи, якою управляють однією рукою
- 32.02. Акселератор та робоче гальмо у вигляді комбінованої системи, якою управляють за допомогою зовнішнього зусилля

#### ▼ M7

- 33. Комбіновані системи робочого гальма, акселератора та рульового керування
- 33.01. Акселератор, робоче гальмо та рульове керування у вигляді комбінованої системи, якою управляють за допомогою зовнішнього зусилля однією рукою
- 33.02. Акселератор, робоче гальмо та рульове керування у вигляді комбінованої системи, якою управляють за допомогою зовнішнього зусилля двома руками
- 35. Модифіковане розташування важелів керування (вимикачі фар, склоочисники, склоомивач, звуковий сигнал, покажчики повороту тощо)
- 35.02. Пристрої керування, якими управляють, не відпускаючи пристрою рульового керування
- 35.03. Пристрої керування, якими управляють лівою рукою, не відпускаючи пристрою рульового керування
- 35.04. Пристрої керування, якими управляють правою рукою, не відпускаючи пристрою рульового керування
- 35.05. Пристрої керування, якими управляють, не відпускаючи пристрою рульового керування

---

<sup>(1)</sup> Ця сила позначає здатність водія подіяти на систему.

та механізмів акселератора і гальмування

40. Модифіковане рульове керування

40.01. Максимальна сила дії на рульове керування ... Н <sup>(1)</sup> (наприклад: '40.01(140 Н)')

40.05. Пристосоване кермо (ширша/товща секція керма, зменшений діаметр тощо)

40.06. Пристосоване положення керма

40.09. Рульове керування, яке приводять у дію стопою

40.11. Допоміжний пристрій біля керма

40.14. Альтернативна пристосована система рульового керування, яку приводять у дію однією кистю/рукою

40.15. Альтернативна пристосована система рульового керування, яку приводять у дію двома кистями/руками

42. Модифіковані пристрої заднього/бокового виду

42.01. Пристосований пристрій заднього виду

42.03. Додатковий внутрішній пристрій, що забезпечує боковий вид

42.05. Пристрій, що дозволяє бачити мертву зону

43. Положення сидіння водія

43.01. Висота сидіння водія для забезпечення нормального виду та на нормальній відстані від керма й педалей

43.02. Сидіння водія, пристосоване до форми тіла

43.03. Сидіння водія з боковими виступами для гарної стійкості

43.04. Сидіння водія з підлокітником

43.06. Пристосований ремінь безпеки

43.07. Тип ременя безпеки з підкладкою для гарної стійкості

44. Модифікації мотоциклів (обов'язкове використання підкоду)

44.01. Гальмо з однопоршневим суппортом / одним циліндром

44.02. Пристосоване гальмо переднього колеса

44.03. Пристосоване гальмо заднього колеса

44.04. Пристосований акселератор

#### ▼ M7

44.08. Висота сидіння, що дозволяє водію в положенні сидячі одночасно ставити обидві стопи на землю й утримувати мотоцикл у рівновазі під час зупинення та стояння.

44.09. Максимальна сила дії на гальмо переднього колеса ... Н <sup>(2)</sup> (наприклад: «44.09(140 Н)»)

44.10. Максимальна сила дії на гальма заднього колеса ... Н <sup>(3)</sup> (наприклад: «44.10(240 Н)»)

44.11. Пристосована підставка для ніг

44.12. Пристосована ручка

---

<sup>(1)</sup> Ця сила позначає здатність водія подіяти на систему.

<sup>(2)</sup> Ця сила позначає здатність водія подіяти на систему.

<sup>(3)</sup> Ця сила позначає здатність водія подіяти на систему.

- 45. Лише мотоцикл з боковим причепом
- 46. Лише триколісні мотоцикли
- 47. Лише для транспортних засобів, що мають більш ніж два колеса і не потребують урівноважування водієм для рушання, зупинення та стояння
- 50. Лише для визначеного номера транспортного засобу/шасі (ідентифікаційний номер транспортного засобу, VIN код)

Літери, що їх використовують у поєднанні з кодами від 01 до 44 з метою уточнення:

- a лівий
- b правий
- c рука (кисть)
- d стопа
- e середній
- f рука
- g великий палець руки

#### КОДИ НА ПОЗНАЧЕННЯ ОБМЕЖЕНЬ

- 61. Керування транспортним засобом лише в денні години (наприклад, починаючи через годину після сходу сонця і закінчуючи за годину до заходу сонця)
- 62. Керування транспортним засобом лише в радіусі ... км від місця проживання власника або лише в межах міста/регіону
- 63. Керування транспортним засобом без пасажирів
- 64. Тільки для їзди зі швидкістю не більш ніж ... км/год
- 65. Керування дозволено лише в супроводі власника посвідчення водія щонайменше еквівалентної категорії
- 66. Без причепа
- 67. Заборона керування транспортним засобом на автомагістралях
- 68. Заборона керування транспортним засобом під впливом алкоголю
- 69. Лише для керування транспортними засобами, обладнаними алкозамком, відповідно до норми EN 50436. Зазначення дати закінчення строку дійсності необов'язкове (наприклад «69» або «69(01.01.2016)»)

#### АДМІНІСТРАТИВНІ ПИТАННЯ

- 70. Обмін посвідчення № ... , виданого ... (Розпізнавальний знак ЄС/ООН, у випадку третьої країни; наприклад: «70.0123456789.NL»)
- 71. Дублікат посвідчення № ... (Розпізнавальний знак ЄС/ООН, у випадку третьої країни; наприклад: «71.987654321.HR»)

#### ▼ M7

- 73. Лише для транспортних засобів категорії В типу «квадрицикл з мотором» (B1)
- 78. Лише для транспортних засобів з автоматичною коробкою передач
- 79. (...) Лише для транспортних засобів, що відповідають технічним вимогам, зазначеним у дужках, для застосування статті 13 цієї Директиви
- 79.01. Лише для двоколісних транспортних засобів, з боковим причепом або без нього



- 79.02. Лише для транспортних засобів категорії АМ триколісного типу або типу «квадрицикл»
- 79.03. Лише для моторизованих трициклів
- 79.04. Лише для моторизованих трициклів, поєднаних з причепом, дозволена максимальна маса якого не перевищує 750 кг
- 79.05. Мотоцикл категорії А1 зі співвідношенням потужність/вага понад 0,1 кВт/кг
- 79.06. Транспортний засіб категорії ВЕ з дозволеною максимальною масою причепа понад 3500 кг.
80. Лише для власників посвідчення водія транспортного засобу категорії А типу «моторизований трицикл», яким не виповнилося 24 роки
81. Лише для власників посвідчення водія транспортного засобу категорії А типу «двоколісний мотоцикл», яким не виповнився 21 рік.
95. Водій, що є власником свідоцтва професійної компетентності і відповідає вимозі щодо професійної придатності, передбаченій Директивою 2003/59/ЄС, до ... (наприклад: «95(01.01.12)»)
96. Транспортні засоби категорії В в автопоїзді з причепом, дозволена максимальна маса якого перевищує 750 кг, при чому дозволена максимальна маса такого автопоїзда перевищує 3500 кг, але не перевищує 4250 кг
97. Не має права керування транспортним засобом категорії С1, що підпадає під дію Регламенту Ради (ЄЕС) № 3821/85 <sup>(1)</sup>
- коди 100 і вище: національні коди, дійсні лише для керування на території держави-члена, яка видала посвідчення.
- Якщо код застосовують до всіх категорій, для яких було видано посвідчення, він може бути надрукований під заголовками 9, 10 та 11;

#### **▼В**

13. у рамках імплементації положень секції4(а) цього додатка, місце, відведене для можливого внесення приймаючою державою-членом інформації, необхідної для адміністрування посвідчення;

#### **▼В**

14. місце, відведене для можливого внесення державою-членом, що видає посвідчення, інформації, необхідної для адміністрування посвідчення або пов'язаної з безпекою дорожнього руху (необов'язково). Якщо інформація має відношення до одного із заголовків, визначених у цьому додатку, перед нею необхідно зазначити номер такого заголовка.

За спеціальною письмовою згодою власника в цьому місці також може бути додано інформацію, не пов'язану з адмініструванням посвідчення водія або безпекою дорожнього руху; таке додавання жодним чином не впливає на використання зразка як посвідчення водія;

#### **▼M2**

(b) пояснення таких нумерованих пунктів, що містяться на сторінках 1 і 2 посвідчення: 1, 2, 3, 4(a), 4(b), 4(c), 5, 10, 11 та 12;

---

<sup>(1)</sup> Регламент Ради (ЄЕС) № 3821/85 від 20 грудня 1985 року про реєструвальну апаратуру, розміщену в дорожньому транспорті (ОВ L 370, 31.12.1985, с. 8).

#### ▼M4

Якщо держава-член бажає зробити записи національною мовою, іншою ніж одна з таких мов: англійська, болгарська, голландська, грецька, датська, естонська, іспанська, італійська, латвійська, литовська, мальтійська, німецька, польська, португальська, румунська, словацька, словенська, угорська, фінська, французька, хорватська, чеська або шведська, — вона повинна скласти двомовну версію посвідчення, використовуючи одну з вищезгаданих мов, без порушення інших положень цього додатка.

#### ▼B

(c) На ►M2 зразку посвідчення водія Європейського Союзу ◀необхідно залишити місце, щоб забезпечити можливе запровадження мікрочіпа або аналогічного комп'ютерного пристрою.

#### 4. Спеціальні положення

(a) Якщо власник посвідчення водія, виданого державою-членом відповідно до цього додатка, має звичайне місце проживання в іншій державі-члені, така держава-член може вносити до посвідчення інформацію, необхідну для його адміністрування, за умови, що вона також вносить інформацію цього типу до посвідчень, які вона видає, та за умови, що для цього залишається достатньо місця.

(b) Після консультацій з Комісією держави-члени можуть додавати кольори або позначки, такі як штрих-коди та національні символи, без порушення інших положень цього додатка.

З огляду на взаємне визнання посвідчень, забороняється розміщувати в штрих-кодї інформацію, крім тієї, яку вже можна прочитати на посвідченні водія, або інформацію, що є важливою для процесу видання посвідчень.


#### ▼M2

(c) Інформація, розміщена на лицьовій та зворотній сторонах картки, повинна легко читатися неозброєним оком; для пунктів 9 та 12, що знаходяться на зворотній стороні, застосовують шрифт висотою щонайменше 5 пунктів.
















▼M2

**ЗРАЗОК ПОСВІДЧЕННЯ ВОДІЯ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ**

Сторінка 1

	<b>DRIVING LICENCE</b>		<b>(MEMBER STATE)</b>
	1.		
	2.		
	3.		
6. PHOTO	4a.	4c.	
	4b.	(4d.)	
	5.		
	7.		
	(8.)		
	9.	_____	

Сторінка 2

13.	9.	10.	11.	12.	<small>1. Name 2. First name 3. Date and place of birth 4a. Date of issue 4b. Date of expiry 4c. Issued by 5. Licence number 10. Valid from 11. Valid to 12. Codes</small>
(14.)	AM 				
	A1 				
	A2 				
	A 				
	B1 				
	B 				
	C1 				
	C 				
	D1 				
	D 				
	BE 				
	CTE 				
	CE 				
	D1E 				
DE 					
12.					

## ▼В

### ДОДАТОК II

## I. МІНІМАЛЬНІ ВИМОГИ ДО ІСПИТІВ НА ПРАВО КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ

Держави-члени вживають необхідних заходів для забезпечення того, щоб кандидати на отримання посвідчення водія мали знання й навички і демонстрували поведінку, потрібні для керування механічним транспортним засобом. Іспити, запроваджені з цією метою, повинні включати:

- теоретичний іспит, після якого відбувається
- іспит з навичок і поведінки.

Умови, відповідно до яких ці іспити повинно бути проведено, визначено нижче.

### A. ТЕОРЕТИЧНИЙ ІСПИТ

#### 1. Форма

Обрана форма повинна дозволяти впевнитися в тому, що кандидат має необхідні знання з тем, зазначених у пунктах 2, 3 і 4.

Будь-який кандидат на отримання посвідчення однієї категорії, що склав іспит з для отримання посвідчення іншої категорії, може бути звільнений від загальних положень пунктів 2, 3 і 4.

#### 2. Зміст теоретичного іспиту для всіх категорій транспортних засобів

2.1. Питання повинно бути поставлено щодо кожного із зазначених нижче пунктів, при цьому зміст і форма питань залишаються на власний розсуд кожної держави-члена:

##### 2.1.1. Правила дорожнього руху:

— зокрема дорожні знаки, розмітка й сигнали, переважне право проїзду та обмеження швидкості;

##### 2.1.2. Водій:

— важливість пильності й поваги до інших учасників дорожнього руху,

— сприйняття, оцінка й прийняття рішення, особливо швидкість реакції, а також зміни в поведінці під час керування через вплив алкоголю, наркотиків і лікарських засобів, психічного стану й втоми;

## ►М6

##### 2.1.3. Дорога:

— найважливіші принципи, що стосуються дотримання безпечної дистанції між транспортними засобами, гальмівного шляху й курсової стійкості транспортного засобу за різних погодних і дорожніх умов,

— фактори ризику під час керування, пов'язані з різними дорожніми умовами, зокрема їх зміною залежно від погоди та від часу дня або ночі,

— характеристики різних видів доріг і пов'язані вимоги законодавства,

— безпечне керування в автомобільних тунелях;

## ▼В

##### 2.1.4. Інші учасники дорожнього руху:

— особливі фактори ризику, пов'язані з недосвідченістю інших учасників дорожнього руху і найбільш вразливими категоріями учасників, таких як діти, пішоходи, велосипедисти та люди з обмеженими можливостями пересування,

— ризики, пов'язані з рухом і керуванням різними видами транспортних засобів і з різними зонами видимості їхніх водіїв;

2.1.5. Загальні норми і правила та інші питання:

— правила стосовно адміністративних документів, необхідних для використання транспортних засобів,

## **▼В**

— загальні правила, що визначають поведінку водія у випадку аварії (ввімкнення пристроїв попереджувальної сигналізації і подача сигналів тривоги) і заходи, яких він може вжити для допомоги постраждалим у дорожньо-транспортній пригоді, якщо необхідно,

— фактори безпеки, пов'язані з транспортним засобом, пасажирами і вантажем, які він перевозить;

2.1.6. Запобіжні заходи під час висадки пасажирів з транспортного засобу;

2.1.7. Механічні аспекти, що є суттєвими для безпеки дорожнього руху; кандидати повинні бути здатними виявити найбільш поширені несправності, зокрема, рульового керування, підвіски й гальмової системи, шин, фар та показників повороту, світловідбивачів, дзеркал заднього виду, вітрового скла та склоочисників, випускної системи, ременів безпеки та звукового попереджувального сигналу;

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

2.1.9. Правила щодо використання транспортного засобу стосовно довілля (належне використання спеціальних звукових сигнальних пристроїв, помірне споживання палива, обмеження викидів забруднюючих речовин тощо).

## **3. Спеціальні положення стосовно категорій A1, A2 і A**

3.1. Обов'язкова перевірка загальних знань про:

3.1.1. Використання захисного спорядження, такого як рукавиці, спеціальне взуття, захисний одяг і шолом безпеки;

3.1.2. Видність мотоциклістів для інших учасників дорожнього руху;

3.1.3. Фактори ризику, що стосуються різних дорожніх умов, установлених вище, з додатковою увагою до слизьких частин, таких як кришки каналізаційних колодязів, дорожньої розмітки: ліній і стрілок, трамвайних рейок;

3.1.4. Механічні аспекти, що є суттєвими для безпеки дорожнього руху, викладені вище, з додатковою увагою до перемикача аварійної зупинки двигуна, рівня оливи й ланцюга.

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

4.1. Обов'язкова перевірка загальних знань про:

## **▼M3**

4.1.1. Правила щодо годин керування і періодів відпочинку, визначені в Регламенті Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 561/2006 від 15 березня 2006 року про гармонізацію

певного соціального законодавства стосовно дорожнього транспорту <sup>(1)</sup>; використання реєструвальної апаратури, як це визначено в Регламенті Ради (ЄЕС) № 3821/85 про реєструвальну апаратуру в дорожньому транспорті;

#### **▼В**

- 4.1.2. Правила щодо виду відповідного перевезення: вантажів або пасажирів;
- 4.1.3. Документи на транспортний засіб і транспортну документацію, що їх вимагають для внутрішньодержавного й міжнародного перевезення вантажів і пасажирів;
- 4.1.4. Поведінку у випадку аварії; знання заходів, яких повинно бути вжито після аварії або подібної події, у тому числі дії в надзвичайних ситуаціях, таких як евакуація пасажирів, а також базові знання про надання першої медичної допомоги;
- 4.1.5. Запобіжні заходи, яких повинно бути вжито під час зняття й заміни коліс;
- 4.1.6. Правила щодо мас та габаритів транспортних засобів; правила щодо обмежувачів швидкості;
- 4.1.7. Перешкоди, які обмежують зону видимості, спричинені характеристиками транспортних засобів;
- 4.1.8. Читання карти автомобільних доріг, планування маршрутів, у тому числі використання електронних навігаційних систем (не обов'язково);

#### **▼В**

- 4.1.9. Фактори безпеки, що відносяться до завантаження транспортних засобів: контроль (розміщення і закріплення вантажу), труднощі з різними видами вантажів (наприклад, рідини, підвісні вантажі тощо), завантаження та розвантаження і використання навантажувального обладнання (лише категорії C, CE, C1, C1E);
- 4.1.10. Відповідальність водія щодо перевезення пасажирів; комфорт і безпеку пасажирів; перевезення дітей; необхідні перевірки перед виїздом; теоретичний іспит повинен містити запитання про різні види автобусів (громадські автобуси, туристичні автобуси, автобуси з особливими габаритами, ...) (лише категорії D, DE, D1, D1E).

#### **▼МЗ**

4.1а. Держави-члени можуть звільнити кандидатів на отримання посвідчення водія транспортних засобів категорій C1 або C1E, що не входять до сфери застосування Регламенту № 3821/85, від демонстрування знань з питань, наведених у пунктах 4.1.1 – 4.1.3.

#### **▼В**

4.2. Обов'язкова перевірка загальних знань про наведені нижче додаткові положення стосовно категорій C, CE, D і DE:

- 4.2.1. Принципи побудови і функціонування: двигунів внутрішнього згоряння, рідини (наприклад, моторної оливи, охолоджувальної рідини, рідини склоомивача), паливної системи, електричної системи, системи запалювання, трансмісії (зчеплення, коробки передач тощо);
- 4.2.2. Змашування та захист від замерзання;

---

<sup>(1)</sup> ОВ L 102, 11.04.2006, с. 1.

- 4.2.3. Принципи конструкції, монтування, правильного використання шин та догляду за ними;
- 4.2.4. Основні типи, функціонування, основні деталі, з'єднання, використання й щоденне технічне обслуговування гальмівної арматури, регуляторів обертів двигуна, а також використання антиблокувальних пристроїв гальмової системи;
- 4.2.5. Принципи систем зчипки, їхні типи, функціонування, основні деталі, з'єднання, використання і щоденне технічне обслуговування (тільки для категорій CE та DE);
- 4.2.6. Методи знаходження причин поломок;
- 4.2.7. Профілактичне технічне обслуговування транспортних засобів і необхідний поточний ремонт;
- 4.2.8. Відповідальність водія щодо приймання, перевезення й доставки вантажів відповідно до погоджених умов (лише категорії C, CE).

## **В. ІСПИТ З НАВИЧОК І ПОВЕДІНКИ**

### **5. Транспортний засіб і його обладнання**

#### **▼ М3**

##### **5.1. Трансмсія транспортного засобу**

5.1.1. Керування транспортним засобом з механічною коробкою передач можливе за умови складення іспиту з навичок і поведінки, що проводився на транспортному засобі з механічною коробкою передач.

«Транспортний засіб з механічною коробкою передач» означає транспортний засіб, у якому є педаль зчеплення (або важіль, що його приводять у дію рукою для категорій A, A2 і A1), що її водій повинен приводити в дію під час зрушення з місця або зупинення транспортного засобу й перемикання передач.

5.1.2. Транспортні засоби, що не відповідають критеріям, установленим у пункті 5.1.1, уважаються такими, що мають автоматичну коробку передач.

Без обмеження положень пункту 5.1.3, якщо кандидат складає іспит з навичок і поведінки на транспортному засобі з автоматичною коробкою передач, це повинно бути записано в будь-якому посвідченні, виданому на підставі такого іспиту. Посвідчення з таким записом повинні використовуватись лише для керування транспортними засобами з автоматичною коробкою передач.

#### **► М6**

5.1.3. Особливі положення стосовно транспортних засобів категорій C, CE, D і DE:

Держави-члени можуть вирішити, що обмеження щодо транспортних засобів з автоматичною коробкою передач, зазначених у пункті 5.1.2, не записуватимуть у посвідченні водія для транспортного засобу категорії C, CE, D або DE якщо кандидат уже має посвідчення водія, отримане за результатами іспиту, складеному на транспортному засобі з механічною коробкою передач щонайменше однієї з наведених нижче категорій: B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 або D1E і виконав дії, описані в пункті 8.4 під час іспиту з навичок і поведінки.

#### **▼ М3**

5.2. Транспортні засоби, що їх використовують на іспитах з навичок і поведінки, повинні відповідати наведеним нижче мінімальним критеріям. Держави-члени можуть передбачити суворіші критерії або додати інші. До транспортних засобів категорії A1, A2 і A, що їх використовують на іспитах з навичок і поведінки, держави-члени можуть застосовувати

відхилення на 5 см<sup>3</sup> менше за необхідний мінімальний робочий об'єм циліндра.

Категорія A1:

Мотоцикли категорії A1 без бокового причепа з потужністю двигуна не більш ніж 11 кВт і зі співвідношенням потужність/вага не більш ніж 0,1 кВт/кг, які здатні розвивати швидкість щонайменше 90 км/год.

Якщо мотоцикл оснащений двигуном внутрішнього згоряння, мінімальний робочий об'єм циліндра двигуна повинен становити щонайменше 120 см<sup>3</sup>.

Якщо мотоцикл оснащений електричним двигуном, співвідношення потужність/вага транспортного засобу повинне бути щонайменше 0,08 кВт/кг;

Категорія A2:

Мотоцикл без бокового причепа з потужністю двигуна щонайменше 20 кВт, але не більш ніж 35 кВт, і зі співвідношенням потужність/вага не більш ніж 0,2 кВт/кг.

Якщо мотоцикл оснащений двигуном внутрішнього згоряння, робочий об'єм двигуна повинен бути щонайменше 400 см<sup>3</sup>.

Якщо мотоцикл оснащений електричним двигуном, співвідношення потужність/вага транспортного засобу повинне бути щонайменше 0,15 кВт/кг;

Категорія A:

Мотоцикл без бокового причепа, споряджена маса якого перевищує 180 кг, з потужністю двигуна щонайменше 50 кВт. Держави-члени можуть прийняти допустиме відхилення від необхідної мінімальної маси, яке становить 5 кг.

Якщо мотоцикл оснащений двигуном внутрішнього згоряння, робочий об'єм двигуна повинен бути щонайменше 600 см<sup>3</sup>.

Якщо мотоцикл оснащений електричним двигуном, співвідношення потужність/вага транспортного засобу повинне бути щонайменше 0,25 кВт/кг.

## ► **M5**

Держави-члени можуть дозволити використання мотоциклів категорії A, споряджена маса яких не перевищує 180 кг, з потужністю двигуна щонайменше 40 кВт і не більш ніж 50 кВт до 31 грудня 2018 року;

## ▼ **B**

Категорія B:

Чотириколісний транспортний засіб категорії B здатний розвивати швидкість щонайменше 100 км/год;

Категорія BE:

## ▼ **B**

Автопоїзд транспортних засобів із учебного автомобіля категорії B та причепа з дозволеною максимальною масою щонайменше 1000 кг, здатний розвивати швидкість щонайменше 100 км/год, який не підпадає під категорію B; вантажний відсік причепа повинен являти собою фургон щонайменше такої ж ширини й висоти, як і автомобіль; фургон може бути також дещо вужчим, ніж автомобіль, за умови, що видимість позаду є можливою лише завдяки використанню зовнішніх дзеркал заднього виду автомобіля; мінімальна фактична повна маса причепа повинна становити 800 кг;



Категорія B1:

Моторизований квадрицикл, здатний розвивати швидкість щонайменше 60 км/год;

### ▼M3

Категорія C:

Транспортний засіб категорії C з дозволеною максимальною масою щонайменше 12 000 кг, щонайменше 8 м завдовжки, щонайменше 2,40 м завширшки, здатний розвивати швидкість щонайменше 80 км/год; устаткований антиблокувальним пристроєм гальмової системи, коробкою передач, що дозволяє водію перемикає передачі в ручному режимі, і реєструвальною апаратурою, як це визначено Регламентом (ЄЕС) № 3821/85; вантажний відсік повинен являти собою фургон щонайменше такої ж ширини й висоти, як і кабіна; фактична повна маса транспортного засобу повинна становити мінімум 10 000 кг;

Категорія CE:

Зчеплений транспортний засіб або автопоїзд транспортних засобів з учбового тягача категорії C та причепа щонайменше 7,5 м завдовжки; як зчеплений транспортний засіб, так і автопоїзд повинні мати дозволена максимальну масу щонайменше 20 000 кг, мати довжину щонайменше 14 м і ширину щонайменше 2,40 м, бути здатними розвивати швидкість щонайменше 80 км/год, бути устаткованим антиблокувальним пристроєм гальмової системи, коробкою передач, що дозволяє водію перемикає передачі в ручному режимі, і реєструвальною апаратурою, як це визначено Регламентом (ЄЕС) № 3821/85; вантажний відсік повинен являти собою фургон щонайменше такої ж ширини й висоти, як і кабіна; фактична повна маса як зчленованого транспортного засобу, так і автопоїзду повинна становити мінімум 15 000 кг;

### ▼B

Категорія C1:

Транспортний засіб підкатегорії C1 з дозволеною максимальною масою щонайменше 4000 кг, щонайменше 5 м завдовжки, здатний розвивати швидкість щонайменше 80 км/год; устаткований антиблокувальним пристроєм гальмової системи і реєструвальною апаратурою, як це визначено Регламентом (ЄЕС) № 3821/85; вантажний відсік повинен являти собою фургон щонайменше такої ж ширини й висоти, як і кабіна;

Категорія C1E:

Автопоїзд транспортних засобів з учбового транспортного засобу підкатегорії C1 та причепа з дозволеною максимальною масою щонайменше 1250 кг, здатний розвивати швидкість щонайменше 80 км/год; вантажний відсік причепа повинен являти собою фургон щонайменше такої ж ширини й висоти, як і кабіна; фургон може бути також дещо вузким, ніж кабіна, за умови що видимість позаду є можливою лише завдяки використанню зовнішніх дзеркал заднього виду автомобіля; фактична повна маса причепа повинна становити мінімум 800 кг;

Категорія D:

Транспортний засіб категорії D щонайменше 10 м завдовжки, щонайменше 2,40 м завширшки, здатний розвивати швидкість щонайменше 80 км/год; устаткований антиблокувальним пристроєм гальмової системи і реєструвальним обладнанням, як визначено Регламентом (ЄЕС) № 3821/85;

Категорія DE:

### ▼B

Автопоїзд транспортних засобів з учбового тягача категорії D та причепа з дозволеною

максимальною масою щонайменше 1250 кг щонайменше 2,40 м завширшки, здатний розвивати швидкість щонайменше 80 км/год; вантажний відсік причепа повинен являти собою фургон щонайменше 2 м завширшки і щонайменше 2 м заввишки; фактична повна маса причепа повинна становити мінімум 800 кг;

Категорія D1:

Транспортний засіб підкатегорії D1 з дозволеною максимальною масою щонайменше 4000 кг щонайменше 5 м завдовжки, здатний розвивати швидкість щонайменше 80 км/год; устаткований антиблокувальним пристроєм гальмової системи і реєструвальною апаратурою, як це визначено Регламентом (ЄЕС) № 3821/85;

Категорія D1E:

Состав транспортних засобів з учбового тягача підкатегорії D1 і причепа з дозволеною максимальною масою щонайменше 1250 кг, здатний розвивати швидкість щонайменше 80 км/год; вантажний відсік причепа повинен являти собою фургон щонайменше 2 м завширшки і щонайменше 2 м заввишки; фактична повна маса причепа повинна становити мінімум 800 кг;

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 або до моменту набрання чинності цією Директивою, можуть надалі використовуватися протягом періоду, що не перевищує десять років після вказаної дати. Держави-члени можуть виконувати вимоги, що стосуються вантажопідйомності таких транспортних засобів, протягом десяти або менше років з моменту набрання чинності Директивою Комісії 2000/56/ЄС <sup>(1)</sup>.

## **6. Навички й поведінка, що їх необхідно перевірити стосовно категорій A1, A2 і A**

*6.1. Підготовка й технічна перевірка транспортного засобу, що є суттєвими для безпеки дорожнього руху*

Кандидати повинні продемонструвати, що вони здатні підготуватись до безпечної їзди, дотримуючись таких вимог:

6.1.1. Регулювати захисне спорядження, таке як рукавиці, спеціальне взуття, захисний одяг і шолом безпеки;

6.1.2. Вибірково перевіряти стан шин, гальм, рульового керування, перемикача аварійної зупинки двигуна (за наявності), ланцюга, рівень мастильної оливи, фари, світловідбивачі, покажчики повороту та звуковий попереджувальний сигнал.

*6.2. Особливі маневри, які необхідно перевірити з огляду на безпеку дорожнього руху*

6.2.1. Постановка мотоцикла на підставку й зняття з неї та переміщення його без допомоги двигуна, йдучи поряд;

6.2.2. Постановка мотоциклу на стоянку на підставці;

6.2.3. Виконання щонайменше двох маневрів на низькій швидкості, у том у числі змійки; це необхідно для оцінювання здатності користуватися зчепленням одночасно з гальмом, утримувати рівновагу, стежити за дорогою, контролювати положення на мотоциклі й положення стоп на упорах;

6.2.4. Виконання щонайменше двох маневрів на підвищеній швидкості, з яких один маневр — на другій або третій передачі зі швидкістю 30 км/год і один — уникнення перешкоди — зі швидкістю щонайменше 50 км/год; це необхідно для оцінювання здатності контролювати положення на мотоциклі, утримувати рівновагу, стежити за дорогою, а також техніки керування і перемикання передач;

---

<sup>(1)</sup> Директива Комісії 2000/56/ЄС від 14 вересня 2000 року про внесення змін до Директиви Ради 91/439/ЄЕС про посвідчення водія (ОВ L 237, 21.09.2000, с. 45).

6.2.5. Гальмування: необхідно виконати щонайменше дві вправи з гальмування, у тому числі аварійне гальмування на мінімальній швидкості 50 км/год; це необхідно для оцінювання здатності користуватися переднім і заднім гальмом, утримувати рівновагу, стежити за дорогою та контролювати положення на мотоциклі.

Особливі маневри, зазначені в пунктах 6.2.3 – 6.2.5 мають бути запроваджені щонайпізніше через 5 років після набуття чинності Директивою 2000/56/ЄС.

### 6.3. Поведінка на дорозі

#### ▼В

Кандидати повинні виконувати всі дії, зазначені нижче, у звичайній дорожній обстановці в повній безпеці, уживаючи всіх необхідних запобіжних заходів:

6.3.1. Зрушення з місця: після стоянки, після зупинки дорожньому русі; виїзд з прилеглої території;

6.3.2. Рух по прямих дорогах; зустрічний роз'їзд транспортних засобів, у тому числі в обмеженому просторі;

6.3.3. Рух на вигинах дороги;

6.3.4. Перехрестя: в'їзд на перехрестя, транспортні розв'язки і їх проїзд;

6.3.5. Зміна напрямку руху: повороти ліворуч і праворуч; зміна смуг руху;

6.3.6. В'їзд на автомагістралі/з'їзд з автомагістралей або подібних доріг (за наявності): виїзд зі смуги розгону; з'їзд на смугу гальмування;

6.3.7. Обгін/випередження: обгін інших транспортних засобів (якщо можливо); рух уздовж перешкод, наприклад, припаркованих автомобілей; дії в ситуації, коли обгін виконують інші транспортні засоби (у відповідному випадку);

#### ►М6

6.3.8. Особливі ділянки доріг (за наявності): перехрестя з круговим рухом; залізничні переїзди; трамвайні/автобусні зупинки; пішохідні переходи; рух на затяжних підйомах і спусках; тунелі;

#### ▼В

6.3.9. Запобіжні заходи під час виходу з транспортного засобу.

### 7. Навички й поведінка, що їх необхідно перевірити стосовно категорій В, В1 і ВЕ

#### 8.2. Підготовка й технічна перевірка транспортного засобу, що є суттєвими для безпеки дорожнього руху

Кандидати повинні продемонструвати, що вони здатні підготуватись до безпечної їзди, виконуючи такі вимоги:

7.2.1. Відрегулювати сидіння таким чином, щоб мати правильне положення сидячи;

7.2.2. Відрегулювати дзеркала заднього виду, ремені безпеки, підголівники, якщо вони є;

7.2.3. Перевірити, чи зачинені двері;

7.2.4. Вибірково перевірити стан шин, рульового керування, гальм, рідин (наприклад, моторної оливи, охолоджувальної рідини, рідини склоомивача) фар, світловідбивачів, покажчиків повороту та звукового попереджувального сигналу;

7.2.5. Контролювати чинники безпеки стосовно завантаження транспортного засобу: кузов,

тенти, двері вантажного відсіку, замки кабіни, спосіб завантаження, закріплення вантажу (лише категорія BE);

7.2.6. Перевірити зчпний пристрій і гальма й електричні з'єднання (лише категорія BE).

8.3. Категорії B і B1: особливі маневри, які необхідно перевірити з огляду на безпеку дорожнього руху

Іспит повинен включати наведені нижче маневри (щонайменше два маневри з чотирьох пунктів, у тому числі один на задній передачі):

7.3.1. Рух заднім ходом по прямій або з поворотом праворуч або ліворуч з дотриманням правильної смуги руху;

7.3.2. Розворот транспортного засобу з використанням передньої та задньої передач;

7.3.3. Паркування транспортного засобу й залишення місця парковки, (паркування паралельно, діагонально або перпендикулярно, переднім або заднім ходом, на рівній поверхні, підйомі або спуску);

7.3.4. Точне гальмування до зупинки (виконання екстреної зупинки не є обов'язковим);

8.4. Категорія BE: особливі маневри, які необхідно перевірити з огляду на безпеку дорожнього руху

7.4.1. Зчеплення причепа з автомобілем та відчеплення від нього або відчеплення причепа від автомобіля та повторне зчеплення з ним; ця дія повинна виконуватися з тягачем, який стоїть поряд з причепом (тобто не на одній лінії);

## ▼B

7.4.2. Рух заднім ходом по кривій, траєкторія якої залишається на розсуд держав-членів;

7.4.3. Безпечне поставлення транспортного засобу для завантаження/розвантаження.

8.5. Поведінка на дорозі

Кандидати повинні виконувати всі дії, зазначені нижче, у звичайній дорожній обстановці в повній безпеці, уживаючи всіх необхідних запобіжних заходів:

7.5.1. Зрушення з місця: після стоянки, після зупинки дорожньому русі; виїзд з прилеглої території;

7.5.2. Рух по прямих дорогах; зустрічний роз'їзд транспортних засобів, у тому числі в обмеженому просторі;

7.5.3. Рух на вигинах дороги;

7.5.4. Перехрестя: в'їзд на перехрестя, транспортні розв'язки і їх проїзд;

7.5.5. Зміна напрямку руху: повороти ліворуч і праворуч; зміна смуг руху;

7.5.6. В'їзд на автомагістралі/з'їзд з автомагістралей або подібних доріг (за наявності): виїзд зі смуги розгону; з'їзд на смугу гальмування;

7.5.7. Обгін/випередження: обгін інших транспортних засобів (якщо можливо); рух уздовж перешкод, наприклад, припаркованих автомобілей, дії у ситуації, коли обгін виконують інші транспортні засоби (залежно від обставин);

## ►M6

7.5.8. Особливі ділянки доріг (за наявності): перехрестя з круговим рухом; залізничні переїзди; трамвайні/автобусні зупинки; пішохідні переходи; рух на затяжних підйомах і спусках; тунелі;

## ▼В

7.5.9. Запобіжні заходи під час висадки пасажирів з транспортного засобу.

### **8. Навички й поведінка, що їх необхідно перевірити стосовно категорій С, СЕ, С1, С1Е, D, DE, D1 і D1Е**

8.1. *Підготовка й технічна перевірка транспортного засобу, що є суттєвими для безпеки дорожнього руху*

Кандидати повинні продемонструвати, що вони здатні підготуватись до безпечної їзди, виконуючи такі вимоги:

8.1.1. Відрегулювати сидіння таким чином, щоб мати правильне положення сидячи;

8.1.2. Відрегулювати дзеркала заднього виду, ремені безпеки, підголівники, якщо вони є;

8.1.3. Виконати вибіркові перевірки стану шин, рульового керування, гальм, фар, світловідбивачів, покажчиків повороту та звукового попереджувального сигналу;

## ▼МЗ

8.1.4. Перевірити гальмову систему з підсилювачем та систему рульового керування з підсилювачем, перевірити стан коліс, гайок кріплення коліс, бризковиків, вітрового скла, вікон і склоочисників, рідин (наприклад, моторної оливи, охолоджувальної рідини, рідини склоомивача), перевірити й використовувати панель приладів, у тому числі реєструвальну апаратуру, як це визначено в Регламенті (СЕС) № 3821/85. Остання вимога не поширюється на кандидатів на отримання права керування транспортними засобами категорії С1 або С1Е, які не підпадають під дію цього Регламенту;

## ▼В

8.1.5. Перевірити тиск повітря, ресивери й підвіску;

8.1.6. Контролювати чинники безпеки стосовно завантаження транспортного засобу: кузов, тенти, двері вантажного відсіку, завантажувальний механізм (за наявності), замки кабіни (за наявності), спосіб завантаження, закріплення вантажу (лише категорії С, СЕ, С1, С1Е);

8.1.7. Перевірити зчпний пристрій і гальма, а також електричні з'єднання (лише категорії СЕ, С1Е, DE, D1Е);

## ▼В

8.1.8. Здатність уживати спеціальних заходів безпеки транспортних засобів, контролювати кузов, сервісні дверцята, аварійні виходи, засоби надання першої медичної допомоги, вогнегасники та інше обладнання для забезпечення безпеки (лише категорії D, DE, D1, D1Е);

8.1.9. Читати карти автомобільних доріг, планувати маршрути, у тому числі використовувати електронні навігаційні системи (необов'язково).

8.2. *Особливі маневри, які необхідно перевірити з огляду на безпеку дорожнього руху*

8.2.1. Зчеплення причепа з автомобілем та відчеплення від нього або відчеплення причепа від автомобіля та повторне зчеплення з ним; ця дія повинна виконуватися з тягачем, який стоїть поряд з причепом (тобто не на одній лінії) (лише категорії СЕ, С1Е, DE, D1Е);

8.2.2. Рух заднім ходом по кривій, траєкторія якої залишається на розсуд держав-членів;

8.2.3. Безпечне поставлення транспортного засобу для завантаження/розвантаження біля вантажної естакади/платформи або подібного пристрою (лише категорії С, СЕ, С1, С1Е);

8.2.4. Паркування для безпечного входу пасажирів до автобусу і виходу з нього (лише категорії D, DE, D1, D1E).

### 8.3. Поведінка на дорозі

Кандидати повинні виконувати всі дії, зазначені нижче, у звичайній дорожній обстановці в повній безпеці, уживаючи всіх необхідних запобіжних заходів:

8.3.1. Зрушення з місця: після стоянки, після зупинки дорожньому русі; виїзд з прилеглої території;

8.3.2. Рух по прямих дорогах; зустрічний роз'їзд транспортних засобів, у тому числі в обмеженому просторі;

8.3.3. Рух на вигинах дороги;

8.3.4. Перехрестя: в'їзд на перехрестя, транспортні розв'язки і їх проїзд;

8.3.5. Зміна напрямку руху: повороти ліворуч і праворуч; зміна смуг руху;

8.3.6. В'їзд на автомагістралі/з'їзд з автомагістралей або подібних доріг (за наявності): виїзд зі смуги розгону; з'їзд на смугу гальмування;

8.3.7. Обгін/випередження: обгін інших транспортних засобів (якщо можливо); рух уздовж перешкод, наприклад, припаркованих автомобілей, дії у ситуації, коли обгін виконують інші транспортні засоби (залежно від обставин);

### ► M6

8.3.8. Особливі ділянки доріг (за наявності): перехрестя з круговим рухом; залізничні переїзди; трамвайні/автобусні зупинки; пішохідні переходи; рух на затяжних підйомах і спусках; тунелі;

### ▼ B

8.3.9. Запобіжні заходи під час висадки пасажирів з транспортного засобу.

### ▼ M3

### 8.4. Безпечне й енергоефективне керування

8.4.1. Керування в такий спосіб, який забезпечує безпеку й скорочує споживання палива та викиди під час збільшення й зменшення швидкості, руху на спусках і підйомах, у разі необхідності шляхом вибору передач вручну.

### ▼ B

## 9. Оцінка за іспит з навичок і поведінки

9.1. Щодо кожної з вищезазначених дорожніх ситуацій оцінка повинна відображати ступінь свободи, з якою кандидат поводить з органами керування транспортним засобом, і продемонстровану ним здатність керувати транспортним засобом у транспортному потоці в цілковитій безпеці. Екзаменатор повинен почуватися в безпеці протягом усього іспиту. Помилки в керуванні або небезпечне керування, що безпосередньо створюють загрозу безпеці учбового транспортного засобу, його пасажирів або інших учасників дорожнього руху, повинні бути покарані нескладенням іспиту, незалежно від того, чи довелось екзаменатору або супроводжуючій особі втрутитися. Проте екзаменатор на свій розсуд вирішує, чи необхідно завершити іспит з навичок і поведінки.

Екзаменатор з керування транспортними засобами повинен мати належну підготовку, щоб

правильно оцінити здатність кандидата безпечно керувати. Уповноважений державою-членом орган повинен контролювати та наглядати за роботою екзаменаторів з керування транспортними засобами для забезпечення правильного й однакового застосування оцінювання помилок відповідно до стандартів, установлених у цьому додатку.

9.2. Під час оцінювання екзаменатори з керування транспортними засобами повинні звертати особливу увагу на те, чи демонструє кандидат обережне та соціальне керування транспортним засобом. Його поведінка має відображати загальний стиль керування, і екзаменатор повинен ураховувати її в загальній характеристиці кандидата. Вона включає в себе узгоджене й обумовлене (безпечне) керування з урахуванням дорожніх і погодних умов, урахуванням інших транспортних засобів, урахуванням інтересів інших учасників дорожнього руху (особливо більш вразливих) та передбачення подальших подій.

9.3. Екзаменатор з керування транспортними засобами, крім того, повинен оцінити чи кандидат:

9.3.1. Контролює транспортний засіб, беручи до уваги: належне використання ременів безпеки, дзеркал заднього виду, підголовників, сидіння; належне використання зовнішніх світлових приладів та іншого устаткування; належне використання систем зчеплення, коробки передач, акселератора, гальмової системи (у тому числі третьої гальмової системи, за наявності), рульового керування; контролює транспортний засіб за різних обставин, на різних швидкостях, стійкість на дорозі, масу й габарити та характеристики транспортного засобу, масу і вид вантажу (лише категорії BE, C, CE, C1, C1E, DE, D1E), комфорт пасажирів (лише категорії D, DE, D1, D1E) (розганяється не швидко, керує плавно, не гальмує різко);

### **▼M3**

9.3.2. Керує економічно в безпечний та енергоефективний спосіб, ураховуючи кількість обертів за хвилину, перемикаючи передачі, гальмуючи й збільшуючи швидкість (лише категорії B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E);

### **▼B**

9.3.3. Спостерігає: кругове спостереження, належне використання дзеркал, бачення на далекій, середній, близькій відстані;

9.3.4. Дотримується переваги/надання переваги: перевага на перехрестях і транспортних розв'язках, надання переваги в інших випадках (наприклад, зміна напрямку, смуги руху, спеціальні маневри);

9.3.5. Дотримується правильного розташування на дорозі: належне розташування на дорозі, у смугах руху, на перехрестях з круговим рухом, вигинах дороги, що є догідним виду й характеристикам транспортного засобу; займає необхідне положення завчасно;

9.3.6. Дотримується дистанції та інтервалу: дотримання належної дистанції (попереду) та інтервалу (збоку); дотримання належного інтервалу відносно інших учасників дорожнього руху;

9.3.7. Дотримується режиму швидкості: керування без перевищення максимальної дозволеної швидкості, обирання швидкості, яка відповідає погодним/дорожнім умовам і, якщо це необхідно, загальнодержавним обмеженням, керування з такою швидкістю, на якій можливо зупинитися в межах відстані видимої і вільної дороги; пристосування до загальної швидкості таких самих учасників дорожнього руху;

9.3.8. Світлофори, дорожні знаки та інші покажчики: здійснення правильних дій відповідно до сигналів світлофора, виконання вказівок регулювальників; здійснення правильних дій відповідно до дорожніх знаків (заборон або приписів); здійснення належних дій відповідно до дорожньої розмітки;

## ▼В

9.3.9. Подає сигнали: правильне й вчасне подавання сигналів, коли це необхідно; правильне подавання сигналів щодо напрямку руху; здійснення належних дій щодо всіх сигналів, що подають інші учасники дорожнього руху;

9.3.10. Виконує гальмування та зупинки: вчасне зменшення швидкості, гальмування або зупинка відповідно до обставин; передбачення подальших подій; використання різних гальмових систем (лише для категорій С, СЕ, D, DE); використання інших, ніж гальма, систем зниження швидкості (лише для категорій С, СЕ, D, DE).

### 10. Тривалість іспиту

Тривалість іспиту й подолана відстань повинні бути достатніми, щоб оцінити навички й поведінку, установлені в частині В цього додатка. У жодному випадку час керування на дорозі не повинен бути меншим ніж 25 хвилин для категорій А, А1, В, В1 і ВЕ та 45 хвилин для інших категорій. Цей час не включає в себе реєстрування кандидата, підготовку транспортного засобу, технічну перевірку транспортного засобу, що є суттєвою для безпеки дорожнього руху, спеціальні маневри і оголошення результатів практичного іспиту.

### 11. Місце проведення іспиту

Частину іспиту для оцінювання спеціальних маневрів можна проводити на спеціальному екзаменаційному майданчику. Коли це можливо, частину іспиту для оцінювання поведінки на дорозі необхідно проводити на дорогах поза забудованими зонами, швидкісних дорогах та автомагістралях (або подібних дорогах), а також на всіх видах міських вулиць (житлові зони, зони, у яких швидкість руху не може перевищувати 30 і 50 км/год, міські швидкісні дороги), що повинні представляти різні види труднощів, з якими ймовірно стикатимуться водії. Бажано також, щоб іспит відбувався в умовах різної щільності транспортного потоку. Час керування на дорозі необхідно оптимально використовувати, щоб оцінити кандидата на різних ділянках дорожнього руху, які можуть зустрічатися, приділяючи особливу увагу чергуванню таких ділянок.

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

Водії всіх механічних транспортних засобів повинні в будь-який момент володіти знаннями, навичками й дотримуватися поведінки, як зазначено в пунктах 1 – 9, щоб бути здатними:

- Розпізнавати небезпечні дорожні ситуації та оцінювати ступінь їхньої серйозності,
- Контролювати транспортний засіб на достатньому рівні, щоб не створювати небезпечні ситуації й належно реагувати, якщо такі ситуації трапляються,
- Виконувати правила дорожнього руху, зокрема ті, що призначені для запобігання дорожньо-транспортним пригодам і для підтримання транспортного потоку,
- Виявляти будь-які основні технічні несправності в своїх транспортних засобах, зокрема ті, що створюють ризик безпеці, і усувати їх у належний спосіб,
- Ураховувати всі чинники, що впливають на поведінку під час керування (наприклад, алкоголь, втома, слабкий зір тощо), щоб повною мірою використовувати здібності, необхідні для безпечного керування,
- Сприяти забезпеченню безпеки всіх учасників дорожнього руху, зокрема, найслабших й найуразливіших, виявляючи належну повагу до інших.

Держави-члени можуть здійснювати необхідні заходи для забезпечення можливості водіям, які втратили знання, навички й поведінку, описані в пунктах 1 – 9, відновити ці знання й навички та продовжувати демонструвати таку поведінку, яка необхідна для керування механічним транспортним засобом.



## **▼В**

### *ДОДАТОК III*

## **МІНІМАЛЬНІ СТАНДАРТИ ФІЗИЧНОЇ ТА ПСИХІЧНОЇ ПРИДАТНОСТІ ДО КЕРУВАННЯ МЕХАНІЧНИМ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ**

### **ТЕРМІНИ ТА ОЗНАЧЕННЯ**

1. У цілях цього додатка водії поділяються на дві групи:

1.1. Група I:

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

1.2. Група II:

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

1.3. Національне законодавство може передбачати, що положення цього додатка для водіїв групи II поширюються на водіїв транспортних засобів категорії B, які використовують свої посвідчення водія для професійних цілей (таксі, швидка допомога тощо).

2. Так само, кандидатів на отримання першого посвідчення водія або поновлення посвідчення водія відносять до тієї групи, до якої вони належатимуть після того, як посвідчення буде видано або поновлено.

### **МЕДИЧНІ ОБСТЕЖЕННЯ**

3. Група I:

Кандидати повинні пройти медичне обстеження, якщо під час виконання необхідних формальностей або під час іспитів, які їм необхідно скласти до отримання посвідчення водія, стає очевидним, що вони мають один або більше видів інвалідності, зазначених у цьому додатку.

4. Група II:

Кандидати проходять медичне обстеження до отримання першого посвідчення водія, а потім водії проходять періодичні огляди відповідно до національного законодавства за звичайним місцем проживання в державі-члені щоразу, коли поновлюють їхнє посвідчення водія.

5. Норми, установлені державами-членами для видання або будь-якого подальшого поновлення посвідчень водія, можуть бути суворішими, ніж ті, що викладені в цьому додатку.

## **►М1**

### **ЗІР**

6. Усі кандидати на отримання посвідчення водія повинні пройти відповідне обстеження для засвідчення того, що вони мають нормальну гостроту зору для керування механічними транспортними засобами. Якщо є підстава сумніватися в тому, що кандидат має нормальний зір, він/вона повинен(-на) пройти обстеження в компетентній медичній установі. Під час цього обстеження 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 I у «виняткових випадках», коли поле або гострота зору не відповідають вимогам, видання посвідчень може бути предметом розгляду; у таких випадках водій повинен пройти обстеження в компетентній медичній установі, щоб довести, що в нього немає жодних інших порушень зорової функції, у тому числі засліплення, контрастної чутливості й сутінкового (нічного) зору. Водій або кандидат також повинен успішно скласти практичний іспит, що його проводить компетентний орган.

## ► **M1**

Група I:

6.1. Кандидати на отримання посвідчення водія або його поновлення повинні мати гостроту бінокулярного зору, з коригувальними лінзами за необхідності, не менш ніж 0,5, коли вони дивляться обома очима одночасно.

Крім того, горизонтальне поле зору має становити щонайменше 120 градусів, його розширення — щонайменше 50 градусів праворуч і ліворуч і 20 градусів вгору й вниз. В радіусі центральних 20 градусів не повинно бути жодних дефектів.

Якщо виявлено прогресуюче захворювання ока, або заявлено про таке, посвідчення водія можна видавати або поновлювати за умови, що кандидат проходить регулярні обстеження в компетентній медичній установі.

6.2. Кандидати на отримання посвідчення водія або його поновлення, які мають повну функціональну втрату зору на одне око або користуються лише одним оком (наприклад, у випадку диплопії), повинні мати гостроту зору не менш ніж 0,5, з коригувальними лінзами за необхідності. Компетентна медична установа повинна засвідчити, що такий стан монокулярного зору тривав достатньо довго, щоб око могло адаптуватись до нього, і що поле зору цього ока відповідає вимозі, установленій у параграфі 6.1.

6.3. Після будь-якої диплопії, що розвилася недавно, або після втрати зору на одне око має пройти достатній період адаптації (наприклад: шість місяців), протягом якого керувати транспортним засобом заборонено. Після закінчення цього періоду керувати транспортним засобом дозволяють лише після одержання позитивного висновку від лікаря-офтальмолога й фахівця з питань керування транспортними засобами.

Група II:

6.4. Кандидати на отримання посвідчення водія або його поновлення повинні мати гостроту зору ока, що бачить краще, з коригувальними лінзами за необхідності, не менш ніж 0,8, і ока, що бачить гірше, щонайменше 0,1. Якщо коригувальні лінзи використовують, щоб досягти значень 0,8 і 0,1, мінімальна гострота зору (0,8 і 0,1) має бути досягнута або шляхом корекції за допомогою окулярів з оптичною силою не більш ніж плюс вісім діоптрій, або за допомогою контактних лінз. Корекція повинна легко переноситися.

Крім того, горизонтальне поле зору обох очей повинно становити не менш ніж 160 градусів, його розширення — не менш ніж 70 градусів праворуч і ліворуч, і 30 градусів угору і вниз. У радіусі центральних 30 градусів не повинно бути жодних дефектів.

Посвідчення водія не повинні бути видані або поновлені кандидатам або водіям, які страждають на порушення контрастної чутливості або диплопію.

Після значної втрати зору на одне око має пройти достатній період адаптації (наприклад, шість місяців), протягом якого керувати транспортним засобом заборонено. Після закінчення цього періоду керувати транспортним засобом дозволяють лише після одержання позитивного висновку від лікаря-офтальмолога й фахівця з питань керування транспортними засобами.

## ▼ **V**

СЛУХ

7. Посвідчення водія можна видавати або поновлювати кандидатам або водіям групи II за умови, що вони отримали висновок компетентного медичного відомства; під час медичного обстеження особливу увагу необхідно приділяти компенсаторним можливостям.

**ОСОБИ З ОБМЕЖЕНИМИ МОЖЛИВОСТЯМИ ОПОРНО-РУХОВОГО АПАРАТУ**

8. Посвідчення водія не повинні бути видані або поновлені кандидатам або водіям, що страждають на захворювання або мають порушення опорно-рухового апарату, через яке

керування механічним транспортним засобом є небезпечним.

Група I:

### **▼В**

8.1. Посвідчення водія з певними обмеженнями, за необхідності, можна видавати кандидатам або водіям з фізичною інвалідністю після того, як компетентна медична установа надасть свій висновок. Цей висновок має базуватися на медичному оцінюванні захворювання або порушення і, якщо необхідно, на результатах практичного іспиту. У такому висновку має бути зазначено, який тип переобладнання необхідний для транспортного засобу, і чи потрібен водію ортопедичний пристрій, якщо іспит з навичок і поведінки доводить, що за наявності такого пристрою керування було би безпечним.

8.2. Посвідчення водія можна видавати або поновлювати будь-яким кандидатам, які страждають на прогресуюче захворювання, за умови, що особа з інвалідністю регулярно проходить обстеження, щоб засвідчити, що така особа й досі може абсолютно безпечно керувати транспортним засобом.

У випадках стійкої інвалідності, посвідчення водія можна видавати або поновлювати без вимоги до кандидата проходити регулярні медичне обстеження.

Група II:

8.3. Компетентна медична установа повинна приділяти належну увагу додатковим ризикам і небезпекам, пов'язаним з керуванням транспортними засобами, які підпадають під означення цієї групи.

### **СЕРЦЕВО-СУДИННІ ЗАХВОРЮВАННЯ**

9. Будь-яке захворювання, у наслідок якого кандидат на отримання першого посвідчення водія або на поновлення посвідчення водія може зазнати раптового збою в роботі серцево-судинної системи, через що може статися раптове порушення церебральних функцій, становить загрозу безпеці дорожнього руху.

Група I:

9.1. Посвідчення водія заборонено видавати або поновлювати кандидатам або водіям із важкою аритмією.

9.2. Посвідчення водія можна видавати або поновлювати кандидатам, які використовують водій ритму серця, за умови, що вони отримали офіційний медичний висновок і будуть проходити регулярний медичний контроль.

9.3. Питання, чи видавати або поновлювати посвідчення кандидатам, які страждають на порушення артеріального тиску, потрібно вирішувати з урахуванням інших результатів обстеження, будь-яких пов'язаних з такими порушеннями ускладнень і загрози, яку вони можуть становити для безпеки дорожнього руху.

9.4. У цілому, посвідчення водія не повинні бути видані або поновлені кандидатам, які страждають на стенокардію в спокійному стані або під час емоційного напруження. Видання або поновлення посвідчення водія будь-якому кандидату, що переніс інфаркт міокарда, здійснюють за умови, що він отримав офіційний медичний висновок та буде проходити, за необхідності, регулярний медичний контроль.

### **▼В**

Група II:

9.5. Компетентна медична установа повинна приділяти належну увагу додатковим ризикам і небезпекам, пов'язаним з керуванням транспортними засобами, які підпадають під означення

цієї групи.

### ► **M1**

#### ЦУКРОВИЙ ДІАБЕТ

10. У викладених нижче параграфах термін «тяжка гіпоглікемія» означає, що потрібна допомога іншої людини, а термін «рецидивна гіпоглікемія» визначено як повторний напад тяжкої гіпоглікемії протягом періоду в 12 місяців.

Група I:

10.1. Посвідчення водія можна видавати або відновлювати кандидатам, які хворіють на цукровий діабет. У разі медикаментозного лікування вони повинні мати офіційний медичний висновок і регулярно проходити медичні перевірки, відповідні для кожного конкретного випадку, але не рідше, ніж один раз на п'ять років.

### ► **M1**

10.2. Посвідчення водія не повинні бути видані або поновлені кандидатам, які хворіють на рецидивну тяжку гіпоглікемію або/і порушення чутливості до гіпоглікемії. Водій з діабетом повинен довести, що він розуміє ризик, пов'язаний з гіпоглікемією, і вміє належним чином контролювати свій стан.

Група II:

10.3. Предметом розгляду можуть бути видання/поновлення посвідчень групи II водіям, які хворіють на цукровий діабет. У разі медикаментозного лікування, що може спричинити гіпоглікемію (тобто, через інсулін і деякі препарати), необхідно застосовувати такі критерії:

- нападів тяжкої гіпоглікемії не було протягом попередніх 12 місяців,
- водій повністю поінформований щодо гіпоглікемії,
- водій повинен продемонструвати, що він належним чином контролює свій стан шляхом регулярного вимірювання рівня цукру в крові, щонайменше двічі на день, а також коли це має значення для керування,
- водій повинен продемонструвати, що він розуміє ризики гіпоглікемії,
- немає інших наявних ускладнень цукрового діабету, що виключають право керування транспортними засобами,

Більш того, у таких випадках, посвідчення повинне видаватися за умови, що водій отримав висновок компетентної медичної установи і регулярно проходить медичні перевірки, не рідше ніж один раз на три роки.

10.4. Про будь-який епізод тяжкої гіпоглікемії, який трапляється під час неспання, необхідно повідомити, навіть якщо він не пов'язаний з керуванням транспортним засобом, і такий епізод повинен мати наслідком переоцінку статусу посвідчення.

### ► **M6**

#### НЕВРОЛОГІЧНІ ЗАХВОРЮВАННЯ І СИНДРОМ ОБСТРУКТИВНОГО АПНОЕ СНУ

#### НЕВРОЛОГІЧНІ ЗАХВОРЮВАННЯ

11.1. Посвідчення водія не повинні бути видані або поновлені кандидатам, які страждають на тяжкі неврологічні захворювання, крім випадків, коли до заяви додається офіційний медичний висновок.

Неврологічні розлади, пов'язані із захворюваннями або хірургічним втручанням, які впливають на центральну та периферичну нервову систему, що призводить до порушення сенсорної або рухової функцій нервової системи, а також впливає на здатність тримати рівновагу та на координацію рухів, повинні бути відповідним чином ураховані у зв'язку з їхніми функціональними наслідками та ризиками прогресування. У таких випадках, видання або поновлення посвідчень можливі за умови періодичної оцінки, якщо існує ризик погіршення.

## СИНДРОМ ОБСТРУКТИВНОГО АПНОЕ СНУ

11.2. У параграфах, викладених нижче, термін «помірний синдром обструктивного апное сну» відповідає кількості епізодів апное і гіпопное на годину (Індекс Апное/Гіпопное), яка становить від 15 до 29, і термін «тяжкий синдром обструктивного апное сну» відповідає Індексу Апное/Гіпопное зі значенням 30 або більше; обидва синдроми пов'язані з надмірною денною сонливістю.

11.3. Перш ніж видавати або поновлювати посвідчення водія кандидатам, у яких підозрюють помірний або тяжкий синдром обструктивного апное сну, їх необхідно направляти на подальшу офіційну медичну консультацію. Їм може бути рекомендовано не керувати транспортним засобом до підтвердження діагнозу.

11.4. Посвідчення водія можна видавати кандидатам або водіям з помірним або тяжким синдромом обструктивного апное сну, які демонструють уміння належним чином контролювати свій стан і дотримуватись відповідного лікування, а також зменшення сонливості, якщо страждають на неї, і мають офіційний медичний висновок на підтвердження цього.

11.5. Кандидати або водії з помірним або тяжким синдромом обструктивного апное сну, які приймають ліки, повинні проходити медичну перевірку з періодичністю не рідше одного разу на три роки для водіїв групи I, і одного разу на рік — для водіїв групи II з метою встановити рівень дотримання режиму лікування, потреби у його продовженні і тривалому належному спостереженні.

## ► M1

### ЕПІЛЕПСІЯ

12. Епілептичні напади або інші раптові розлади стану свідомості становлять серйозну загрозу безпеці дорожнього руху, якщо вони трапляються в особи, яка керує механічним транспортним засобом.

Епілепсію визначають як два і більше епілептичні напади, що сталися з інтервалом менш ніж п'ять років. Провокований епілептичний напад визначають як напад, що стався внаслідок причинного фактору, який легко виявити, і якому можна запобігти.

Особі, у якої стався первинний або одиничний напад або трапилась втрата свідомості, необхідно рекомендувати не керувати транспортним засобом. Вимагається висновок спеціаліста, із зазначенням строку заборони керувати транспортним засобом і подальших дій.

Надзвичайно важливо визначити конкретний тип епілептичного синдрому і нападів у особи, щоб належним чином оцінити, наскільки безпечно такій особі керувати транспортним засобом (ураховуючи ризик майбутніх нападів) і призначити відповідну терапію. Це повинен зробити невролог.

#### Група I:

12.1. Для водіїв з епілепсією, які належать до групи I, право керування повинно переглядатися до того часу, поки не мине щонайменше п'ять років, протягом яких у них не буде епілептичних нападів.

Якщо особа страждає на епілепсію, вона не відповідає критеріям безумовного посвідчення. Органу, що видає посвідчення, повинно бути надіслано відповідне повідомлення.

12.2. Провокований епілептичний напад: кандидата, у якого стався епілептичний напад, спровокований причинним фактором, повторення якого за кермом малоймовірно, можна в індивідуальному порядку визнати здатним керувати транспортним засобом за умови, що він отримає неврологічний висновок (оцінювання повинно здійснюватися, якщо це доцільно, згідно з відповідними секціями додатка III, наприклад, у випадку алкогольної патології або іншого супутнього захворювання).

12.3. Перший або єдиний непровокований напад: кандидата, у якого стався перший непровокований епілептичний напад, можна визнати здатним керувати транспортним засобом, коли мине період у шість місяців, протягом якого не буде нападів, і якщо буде здійснено належне медичне оцінювання. Водіям з визнаними сприятливими прогностичними показниками національні органи можуть дозволити керування до закінчення цього періоду.

12.4. Інші види втрати свідомості: втрату свідомості необхідно оцінювати відповідно до ризику повторного проявлення під час керування транспортним засобом.

12.5. Епілепсія: кандидатів або водіїв можна визнати придатними до керування транспортним засобом, коли мине період в один рік, протягом якого не буде нападів.

12.6. Напади виключно уві сні: кандидата, у якого напади ставались тільки уві сні, можна визнати придатним до керування транспортним засобом, якщо встановлено, що така картина триває протягом періоду, який не може бути меншим за період без нападів, установлений для епілепсії. Якщо існує певна частотність випадків/нападів, які починаються в стані неспання, необхідно щоб до видання посвідчення минув один рік без епізодів нападу (дивись «Епілепсія»).

12.7. Напади, що не впливають на стан свідомості або дієздатність: кандидата або водія, у якого ніколи не було нападів, крім нападів, визнаних такими, що не впливають на стан свідомості і не призводять до жодних функціональних порушень, можна визнати придатним до керування транспортним засобом, якщо встановлено, що така картина триває протягом періоду, який не може бути меншим за період без нападів, установлений для епілепсії. Якщо існує певна частотність будь яких інших випадків/нападів, необхідно щоб до видання посвідчень минув один рік без епізодів нападу (дивись «Епілепсія»).

12.8. Напади через внесені лікарем зміни до протиепілептичної терапії або скорочення її строку: пацієнту можна рекомендувати не керувати транспортним засобом з початку періоду скасування ліків і потім протягом шести місяців після припинення лікування. Якщо напади стаються під час рекомендованої лікарем зміни або скасування ліків, керування повинно бути призупинено на три місяці, якщо відновлено попереднє ефективне лікування.

12.9. Після операції з метою лікування епілепсії: дивись «Епілепсія».

## ► M1

### Група II:

12.10. Кандидат повинен обходитись без протиепілептичних ліків протягом установленого періоду без нападів. Було здійснено належне подальше медичне спостереження. Всебічне неврологічне дослідження не виявило відповідної церебральної патології, і на електроенцефалограмі (ЕЕГ) відсутня епілептиформна активність. Необхідно проводити належну неврологічну оцінку і робити ЕЕГ після епізоду гострого нападу.

12.11. Провокований епілептичний напад: кандидата, у якого стався епілептичний напад, спровокований причинним фактором, повторення якого за кермом малоймовірно, можна в індивідуальному порядку визнати здатним керувати транспортним засобом за умови, що він отримав неврологічний висновок. Необхідно проводити належну неврологічну оцінку і робити ЕЕГ після епізоду гострого нападу.

Особі зі структурним внутрішньоцеребральним ураженням, яка має підвищений ризик нападів, не можна дозволяти керувати транспортними засобами групи II, доки епілептичний ризик не

знизиться принаймні до 2% на рік. Оцінювання необхідно здійснювати, у належних випадках, згідно з іншими відповідним секціями додатка III (наприклад, у випадку алкогольної патології).

12.12. Перший або єдиний непровокований напад: кандидата, у якого стався перший неспровокований епілептичний напад, можна визнати здатним керувати транспортним засобом, якщо минув період у п'ять років, протягом якого не було нападів і не використовували протиепілептичні засоби, і якщо було здійснено належне неврологічне оцінювання. Водіям з визнаними сприятливими прогностичними показниками національні органи можуть дозволити керування до закінчення цього періоду.

12.13. Інші види втрати свідомості: втрату свідомості необхідно оцінювати відповідно до ризику повторного проявлення під час керування транспортним засобом. Ризик повторного проявлення повинен становити 2% на рік або менше.

12.14. Епілепсія: Необхідно, щоб протягом 10 років не сталось жодного нападу і при цьому не застосовувались протиепілептичні ліки. Водіям з визнаними сприятливими прогностичними показниками національні органи можуть дозволити керування до закінчення цього періоду. Це також застосовується у випадку «ювенальної епілепсії».

Наслідком певних розладів (наприклад, артеріовенозна мальформація або геморагічний інсульт) є підвищений ризик нападів, навіть якщо нападів ще не ставалось. У такій ситуації оцінювання проводить компетентна медична установа; щоб дозволити видання посвідчень водія, ризик повторення нападу повинен становити 2% на рік або менше.

## **▼В**

### ПСИХІЧНІ РОЗЛАДИ

#### Група I:

13.1. Посвідчення водія не повинні бути видані або поновлені кандидатам або водіям, які страждають на:

— тяжкий психічний розлад, вроджений або набутий внаслідок перенесеної хвороби, травми або нейрохірургічної операції;

— тяжку розумову відсталість;

— тяжкі порушення поведінки, пов'язані зі старінням, або розлади особистості, що призводять до важкого помутніння свідомості, порушення поведінки або здатності до адаптації;

крім випадків, коли до заяви додається офіційний медичний висновок і, у разі необхідності, за умови регулярного медичного контролю.

#### Група II:

13.2. Компетентна медична установа повинна приділяти належну увагу додатковим ризикам і небезпекам, пов'язаним з керуванням транспортними засобами, які підпадають під означення цієї групи.

### АЛКОГОЛЬ

14. Уживання алкоголю становить основну загрозу безпеці дорожнього руху. З огляду на масштаб цієї проблеми, працівники медичної галузі повинні виявляти максимальну пильність.

#### Група I:

## **▼В**

14.1. Посвідчення водія не повинні бути видані або поновлені кандидатам або водіям, що мають алкогольну залежність або неспроможні утримуватись від керування транспортним

засобом після вживання алкоголю.

Кандидатам або водіям, які в минулому мали алкогольну залежність, можна видавати або поновлювати посвідчення водія після підтвердженого періоду повного утримання від уживання алкоголю та за умови, що вони отримали офіційний медичний висновок і проходять регулярний медичний контроль.

Група II:

14.2. Компетентна медична установа повинна приділяти належну увагу додатковим ризикам і небезпекам, пов'язаним з керуванням транспортними засобами, які підпадають під означення цієї групи.

## НАРКОТИЧНІ РЕЧОВИНИ Й ЛІКАРСЬКІ ЗАСОБИ

15. Зловживання:

Посвідчення водія будь-якої категорій не повинні бути видані або поновлені кандидатам або водіям, що мають залежність від психотропних речовин або не мають такої залежності, однак регулярно зловживають ними.

Регулярне вживання:

Група I:

15.1. Посвідчення водія не повинні бути видані або поновлені кандидатам або водіям, які регулярно вживають психотропні речовини, незалежно від форми, що можуть зашкодити здатності безпечно керувати транспортним засобом, якщо спожито таку кількість, яка може призвести до побічного ефекту, який вплине на керування. Зазначене застосовується до всіх інших лікарських засобів або їх поєднань, що впливають на здатність керувати транспортним засобом.

Група II:

15.2. Компетентна медична установа повинна приділяти належну увагу додатковим ризикам і небезпекам, пов'язаним з керуванням транспортними засобами, що підпадають під визначення цієї групи.

## ПОРУШЕННЯ ФУНКЦІЙ НИРОК

Група I:

16.1. Посвідчення водія можна видавати або поновлювати кандидатам або водіям, які страждають на серйозну ниркову недостатність, за умови, що вони отримали офіційний медичний висновок і проходять регулярний медичний контроль.

Група II:

16.2. Посвідчення водія не можна видавати або поновлювати кандидатам або водіям, які страждають на серйозну і необоротну ниркову недостатність, крім виняткових випадків, що їх належним чином підтверджено офіційним медичним висновком, і за умови, що особа проходить регулярний медичний контроль.

## ІНШІ ПОЛОЖЕННЯ

Група I:

17.1. За умови надання офіційного медичного висновку і, якщо необхідно, проходження регулярного медичного контролю, посвідчення водія можна видавати або поновлювати кандидатам або водіям, яким було трансплантовано орган або вони мають штучний імплант, який впливає на здатність керувати транспортним засобом.

Група II:

17.2. Компетентна медична установа повинна приділяти належну увагу додатковим ризикам і небезпекам, пов'язаним з керуванням транспортними засобами, які підпадають під означення



цієї групи.

18. Як правило, якщо кандидати або водії страждають на будь-який розлад, що не зазначений у попередньому параграфі, але може призвести до практичної неієздатності, що впливає на безпеку за кермом, посвідчення водія повинні бути видані або поновлені тільки за умови, що разом із заявою такі кандидати подають офіційний медичний висновок і, за необхідності, проходять регулярний медичний контроль.

## ▼В

### ДОДАТОК IV

#### МІНІМАЛЬНІ СТАНДАРТИ ДЛЯ ОСІБ, ЯКІ ПРОВОДЯТЬ ПРАКТИЧНІ ІСПИТИ НА ПРАВО КЕРУВАТИ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ

##### 1. Компетентності, якими повинен володіти екзаменатор з керування транспортними засобами

1.1. Особа, уповноважена здійснювати практичне оцінювання якості керування кандидатів у механічному транспортному засобі, повинна мати знання, навички та розуміння в межах тем, перелічених у пунктах 1.2 – 1.6.

1.2. Компетентності екзаменатора повинні дозволяти йому оцінювати результати кандидата, що бажає отримати посвідчення водія тієї категорії, на яку він складає іспит.

1.3. Знання й розуміння керування та оцінювання, а саме:

- теорії поведінки під час керування транспортним засобом,
- сприйняття загроз та уникання аварій,
- навчального плану, що визначає вимоги до іспиту на право керувати транспортним засобом,
- вимог до іспиту на право керувати транспортним засобом,
- відповідних законів про дороги й дорожній рух, у тому числі відповідного національного законодавства й законодавства ЄС, а також пояснювальних настанов,
- теорії та методик оцінювання,
- обережного керування.

1.4. Навички оцінювання:

- здатність уважно спостерігати, контролювати й оцінювати загальну компетентність кандидата, зокрема:
- правильно й всебічно визначати небезпечні ситуації,
- точно визначати причини та ймовірні наслідки таких ситуацій,
- набувати компетентності та розпізнавати помилки,
- дотримуватись єдиного й послідовного підходу до оцінювання,
- швидко засвоювати інформацію й виділяти ключові моменти,
- передбачати події, виявляти ймовірні проблеми й визначати способи їх вирішення;
- своєчасно та конструктивно реагувати.

1.5. Власні навички керування:

- Особа, уповноважена проводити практичний іспит на право керувати транспортним засобом певної категорії, повинна вміти керувати механічним транспортним засобом відповідної категорії на стабільно високому рівні.

1.6. Якість обслуговування:

- визначати й повідомляти, що саме кандидат може очікувати на іспиті,
- чітко викладати думки, обираючи зміст, стиль і формулювання, прийнятні для слухачів і доречні в такій ситуації, а також відповідати на питання кандидатів,
- надавати чіткі зауваження та пояснення щодо результатів іспиту,
- ставитись до кандидатів з повагою і без проявів дискримінації.

1.7. Знання про технічні й фізичні характеристики транспортних засобів:

— знання про технічні характеристики транспортного засобу, зокрема: рульове керування, шини, гальма, зовнішні світлові прилади, особливо в мотоциклах і у великогазових транспортних засобах,

— безпека завантаження,

## **▼В**

— знання про фізичні характеристики транспортного засобу, такі як швидкість, тертя, динаміка, енергія.

1.8. Керування в економічній з точки зору витрати пального та безпечний для довкілля спосіб.

## **2. Загальні умови**

2.1. Екзаменатор з керування транспортними засобами категорії В:

(а) повинен бути власником посвідчення категорії В протягом щонайменше 3 років;

(б) повинен бути не молодше 23 років;

(с) повинен успішно пройти первинну кваліфікацію, передбачену пунктом 3 цього додатка, і подальші процедури забезпечення якості та періодичне навчання, як це передбачено пунктом 4 цього додатка;

(д) повинен здобути професійно-технічну освіту, що дозволяє отримати щонайменше 3 рівень, як це визначено Рішенням Ради 85/368/ЄЕС від 16 липня 1985 року про відповідність професійно-технічних кваліфікацій між державами-членами Європейського Співтовариства

(е) не може одночасно працювати інструктором з керування в автошколі.

2.2. Екзаменатор з керування транспортними засобами інших категорій:

(а) повинен мати посвідчення водія відповідної категорії, або мати еквівалентні знання, підтверджені належною професійною кваліфікацією;

(б) повинен успішно пройти первинну кваліфікацію, передбачену пунктом 3 цього додатка, і подальші процедури забезпечення якості та періодичне навчання, як це передбачено пунктом 4 цього додатка;

(с) повинен бути кваліфікованим екзаменатором з керування транспортними засобами категорії В протягом щонайменше 3 років; ця вимога може бути необов'язковою за умови, що екзаменатор надасть докази:

— керування транспортним засобом відповідної категорії протягом щонайменше 5 років або

— теоретичного й практичного оцінювання здатності керування на рівні, вищому за рівень, необхідний для отримання посвідчення водія, через що така вимога стає непотрібною,

(д) повинен здобути професійно-технічну освіту, що дозволяє отримати щонайменше рівень 3, як це визначено в Рішенні 85/368/ЄЕС;

(е) не може одночасно працювати інструктором з керування в автошколі.

## **2.3. Еквівалентність**

2.3.1. Держави-члени можуть дозволити екзаменатору проводити іспити на право керувати транспортними засобами категорій АМ, А1, А2 і А, якщо він здобув первинну кваліфікацію, передбачену пунктом 3 для однієї з цих категорій.

2.3.2. Держави-члени можуть дозволити екзаменатору проводити іспити на право керувати транспортними засобами категорій С1, С, D1 і D, якщо він здобув первинну кваліфікацію, передбачену пунктом 3 для однієї з цих категорій.

2.3.3. Держави-члени можуть дозволити екзаменатору проводити іспити на право керувати транспортними засобами категорій ВЕ, С1Е, СЕ, D1Е і DE, якщо він здобув первинну кваліфікацію, передбачену пунктом 3 для однієї з цих категорій.

### **3. Первинна кваліфікація**

#### *3.1. Первинне навчання*

3.1.1. Перед тим як особа зможе отримати дозвіл проводити іспити на право керувати транспортними засобами, вона повинна задовільно виконати програму навчання, яку держава-член може передбачити для набуття компетентностей, зазначеної у пункті 1.

#### **▼В**

3.1.2. Держави-члени повинні визначити, чи зміст конкретної програми навчання стосуватиметься надання дозволу проводити іспити на право керувати транспортними засобами для отримання посвідчення водія лише однієї категорії або декількох категорій.

#### *3.2. Екзамени*

3.2.1. Перед тим як особа зможе отримати дозвіл проводити іспити на право керувати транспортними засобами, вона повинна продемонструвати задовільний рівень знань, розуміння, навичок та придатності за темами, зазначеними в пункті 1.

3.2.2. Держави-члени повинні проводити екзаменаційний процес, що оцінює компетентності особи в належний з точки зору педагогіки спосіб, як це визначено в пункті 1, зокрема в пункті 1.4. Екзаменаційний процес повинен включати як теоретичний, так і практичний елементи. Коли це доцільно, можна використовувати комп'ютерне оцінювання. Кожна держава-член має право визначати деталі стосовно характеру та тривалості будь-яких іспитів та оцінювань, що відбуваються в межах екзамену.

3.2.3. Держави-члени повинні визначити, чи зміст конкретної програми навчання стосуватиметься надання дозволу проводити іспити на право керувати транспортними засобами для отримання посвідчення водія лише однієї категорії чи декількох категорій.

### **4. Забезпечення якості та періодичне навчання**

#### *4.1. Забезпечення якості*

4.1.1. У державах-членах діють процедури забезпечення якості, що дозволяють підтримувати рівень екзаменаторів з керування транспортними засобами.

4.1.2. Процедури забезпечення якості повинні включати нагляд за екзаменаторами під час роботи, подальше їх навчання та переатестацію, їхній постійний професійний розвиток, а також періодичний розгляд результатів іспитів на право керування транспортними засобами, які вони провели.

4.1.3. Держави-члени повинні передбачити, що кожен екзаменатор підлягає щорічній перевірці через застосування процедур забезпечення якості, перелічених у пункті 4.1.2. Крім того, держави-члени повинні передбачити, що кожен екзаменатор один раз на 5 років підлягає спостереженню під час проведення іспиту; тривалість спостереження в сумі становить щонайменше півдня, що дозволяє охопити кілька іспитів. У разі виявлення проблем необхідно вжити виправних заходів. Особа, яка здійснює контроль, повинна мати на це дозвіл держави-члена.

4.1.4. Держави-члени можуть передбачити, що, якщо екзаменатор, який має дозвіл проводити іспити на право керувати транспортними засобами для декількох категорій, відповідає вимозі щодо нагляду стосовно іспитів на одну категорію, він відповідає цій вимозі стосовно іспитів на декілька категорій.

4.1.5. Щоб забезпечити правильне й послідовне оцінювання, контроль і нагляд за роботою екзаменаторів повинен здійснювати орган, уповноважений державою-членом.

#### *4.2. Періодичне навчання*

4.2.1. Держави-члени передбачають, що екзаменатори з керування транспортними засобами,

щоб подовжити наданий їм дозвіл, незалежно від кількості категорій, для яких вони атестовані, проходять:

— мінімальне регулярне періодичне навчання, загальною тривалістю чотири дні за період у два роки, щоб:

— підтримувати й оновлювати необхідні знання й навички екзаменування,

— розвивати нові компетентності, що стали важливими для їхньої професійної діяльності,

— забезпечувати, щоб екзаменатор продовжував проводити іспити за справедливими та однаковими стандартами,

— мінімальне періодичне навчання, загальною тривалістю щонайменше п'ять днів за період у п'ять років,

— щоб придбати й підтримувати необхідні практичні навички керування транспортними засобами.

4.2.2. Держави-члени вживають відповідних заходів, аби забезпечити негайне проведення спеціального навчання для тих екзаменаторів, у роботі яких діюча система забезпечення якості виявила значні недоліки.

## **▼В**

4.2.3. Періодичне навчання може набувати форми інструктажу, навчання в класі, звичайного або комп'ютерного навчання, та здійснюватися індивідуально або в групах. Воно може включати переатестацію відповідно до вимог, які держави-члени вважають належними.

4.2.4. Держави-члени можуть передбачити, що, якщо екзаменатор, який має дозвіл проводити іспити на право керувати транспортними засобами декількох категорій, відповідає вимозі щодо періодичного навчання стосовно іспитів на одну категорію, він відповідає цій вимозі стосовно іспитів на декілька категорій, у разі якщо умову, установлену в пункті 4.2.5, виконано.

4.2.5. Якщо екзаменатор не проводив іспитів на право керувати транспортними засобами певної категорії протягом 24 місяців, він повинен пройти відповідне повторне оцінювання перед тим, як йому буде надано дозвіл проводити іспити на право керувати транспортними засобами такої категорії. Таке повторне оцінювання можна здійснювати в рамках вимоги, установлені в пункті 4.2.1.

## **5. Набуті права**

5.1. Держави-члени можуть дозволити особам, яким було надано право проводити іспити на право керувати транспортними засобами перед тим, як ці положення набули чинності, продовжувати проведення іспитів на право керувати транспортними засобами, незважаючи на те, що вони не отримали дозвіл відповідно до загальних умов, визначених у пункті 2, або процесу первинної кваліфікації, визначеному в пункті 3.

5.2. Тим не менш, такі екзаменатори повинні регулярно проходити процедури нагляду та забезпечення якості, визначені в пункті 4.

**▼В**

*ДОДАТОК V*

**МІНІМАЛЬНІ ВИМОГИ ДО НАВЧАННЯ ТА ІСПИТІВ ДЛЯ ВОДІЇВ АВТОПОЇЗДІВ,  
ВИЗНАЧЕНИХ У ДРУГОМУ ПІДПАРАГРАФІ СТАТТІ 4(4)(В)**

1. Держави-члени вживають заходів, необхідних для:

- затвердження навчання, передбаченого в статті 7(1)(d), та нагляду за ним, або
- організації іспиту з навичок і поведінки, передбаченого в статті 7(1)(d).

2.1. Тривалість навчання водія

- щонайменше 7 годин.

3. Зміст навчання водія

Навчання водія охоплює знання, навички й поведінку, описаних у пунктах 2 і 7 додатка II. Особливу увагу необхідно приділити таким питанням:

- динаміка руху транспортного засобу, критерії безпеки, тягач та причіп (зчіпний пристрій), правильне завантаження та засоби безпеки;

Практична складова включає в себе такі вправи: збільшення швидкості, зменшення швидкості, рух заднім ходом, гальмування, зупиночний шлях, зміна смуги руху, гальмування або маневр для уникнення зіткнення, розгойдування причепа, відчеплення причепа від автомобіля та повторне зчеплення причепа з ним, постановка на стоянку;

- Кожен учасник навчання повинен пройти практичну складову й продемонструвати відповідні навички та поведінку на дорогах загального користування,

- Автопоїзди, що їх використовують у навчанні, повинні підпадати під категорію посвідчення водія, на отримання якої кандидати подали заяву.

4. Тривалість та зміст іспиту з навичок і поведінки

Тривалість іспиту й подолана відстань повинні бути достатніми, щоб оцінити навички й поведінку, установлені в пункті 3.

**▼В**

*ДОДАТОК VI*

**МІНІМАЛЬНІ ВИМОГИ ДО НАВЧАННЯ ТА ІСПИТІВ ДЛЯ ВОДІЇВ МОТОЦИКЛІВ  
КАТЕГОРІЇ А (ПРОГРЕСИВНИЙ ДОСТУП)**

1. Держави-члени вживають заходів, необхідних для:

- затвердження навчання, передбаченого в статті 7(1)(с), і нагляду за ним або
- організації іспиту з навичок і поведінки, передбаченого в статті 7(1)(с).

2. Тривалість навчання водія

- щонайменше 7 годин.

3. Зміст навчання водія

- Навчання водія включає в себе всі аспекти, зазначені в пункті 6 додатка II.

— Кожен учасник навчання повинен пройти практичну складову й продемонструвати відповідні навички та поведінку на дорогах загального користування.

— Мотоцикли, що їх використовують у навчанні, повинні підпадати під категорію посвідчення водія, на отримання якої кандидати подали заяву.

4. Тривалість та зміст іспиту з навичок і поведінки

Тривалість іспиту й подолана відстань повинні бути достатніми, щоб оцінити навички й поведінку, установлені в пункті 3 цього додатка.



ДОДАТОК VII

ЧАСТИНА А

СКАСОВАНА ДИРЕКТИВА ЗІ ЗМІНАМИ І ДОПОВНЕННЯМИ

(зазначена в статті 17)

Директива Ради 91/439/ЄЕС <sup>(1)</sup>	(ОБ L 237, 24.08.1991, с. 1)
Директива Ради 94/72/ЄС	(ОБ L 337, 24.12.1994, с. 86)
Директива Ради 96/47/ЄС	(ОБ L 235, 17.09.1996, с. 1)
Директива Ради 97/26/ЄС	(ОБ L 150, 07.06.1997, с. 41)
Директива Комісії 2000/56/ЄС	(ОБ L 237, 21.09.2000, с. 45)
	(ОБ L 226, 10.09.2003, с. 4)
Директива Європейського Парламенту і Ради 2003/59/ЄС, лише параграф 2 статті 10	
Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 1882/2003, лише пункт 24 додатка II	(ОБ L 284, 31.10.2003, с. 1)

<sup>(1)</sup> До Директиви 91/439/ЄЕС також було внесено зміни і доповнення таким актом, який не було скасовано: Акт про вступ 1994 року.



**Частина В**

**ТЕРМІНИ ТРАНСПОЗИЦІЇ ДО НАЦІОНАЛЬНОГО ЗАКОНОДАВСТВА ТА  
ЗАСТОСУВАННЯ**

(зазначені в статті 16)

Директива	Термін транспозиції	Дата застосування
Директива 91/439/ЄЕС	1 липня 1994 року	1 липня 1996 року
Директива 94/72/ЄС	-	1 січня 1995 року
Рішення 96/427/ЄС	-	16 липня 1996 року
Директива 96/47/ЄС	1 липня 1996 року	1 липня 1996 року
Директива 97/26/ЄС	1 січня 1998 року	1 січня 1998 року
Директива 2000/56/ЄС	30 вересня 2003 року	30 вересня 2003 року, 30 вересня 2008 року (пункт 6.2.5 додатка II) та 30 вересня 2013 року (пункт 5.2 додатка II)
Директива 2003/59/ЄС	10 вересня 2006 року	10 вересня 2008 року (перевезення пасажирів) та 10 вересня 2009 року (перевезення вантажів)



ДОДАТОК VIII  
КОРЕЛЯЦІЙНА ТАБЛИЦЯ

Директива 91/439/ЄЕС	Ця Директива
Стаття 1(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 підпараграф, вступна частина	Стаття 4(1), перше речення
—	Стаття 4(2), перший абзац
—	Стаття 4(2), другий абзац
Стаття 3(1), перший підпараграф, перший абзац	Стаття 4(3), перший абзац
Стаття 3(1), перший підпараграф, другий абзац	Стаття 4(4)(b), перший підпараграф
Стаття 3(1), перший підпараграф, третій абзац	Стаття 4(4)(b), другий підпараграф
Стаття 3(1), перший підпараграф, четвертий абзац	Стаття 4(4)(c)
Стаття 3(1), перший підпараграф, п'ятий абзац	Стаття 4(4)(f)
Стаття 3(1), перший підпараграф, шостий абзац	Стаття 4(4)(g)
Стаття 3(1), перший підпараграф, сьомий абзац	Стаття 4(4)(j)
Стаття 3(1), перший підпараграф, восьмий абзац	Стаття 4(4)(k)
Стаття 3(2), перший підпараграф, вступна	—

частина	
Стаття 3(2), перший підпараграф, перший абзац	Стаття 4(3)(а)
Стаття 3(2), перший підпараграф, другий абзац	Стаття 4(4)(а)
Стаття 3(2), перший підпараграф, третій абзац	Стаття 4(4)(d)
Стаття 3(2), перший підпараграф, четвертий абзац	Стаття 4(4)(е)
Стаття 3(2), перший підпараграф, п'ятий абзац	Стаття 4(4)(h)
Стаття 3(2), перший підпараграф, шостий абзац, вступна частина	Стаття 4(4)(і)
Стаття 3(2), перший підпараграф, шостий абзац, перший підабзац	—
	—
Стаття 3(2), перший підпараграф, шостий абзац, другий підабзац	—
	—
Стаття 3(3), вступна частина	—
Стаття 3(3), перший абзац	Стаття 4(1), третє речення
Стаття 3(3), другий абзац, перший підпараграф	Стаття 4(3), другий абзац
Стаття 3(3), другий абзац, другий підпараграф	
Стаття 3(3), третій абзац	Стаття 4(3), перший абзац
Стаття 3(3), п'ятий 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), друге 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), вступна частина	Стаття 6(2), вступна частина
Стаття 5(2)(a)	Стаття 6(2)(a)
Стаття 5(2)(b)	Стаття 6(2)(b)
—	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), вступна частина	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 підпараграф
Стаття 6(1)(b), другий абзац, друга альтернатива	Стаття 4(4)(c), другий абзац
Стаття 6(1)(b), третій абзац, перша та друга альтернативи	Стаття 4(4)(g), другий абзац
Стаття 6(1)(b), третій абзац, третя та четверта альтернативи	Стаття 4(4)(e), третій абзац
Стаття 6(1)(c), перший абзац, перша та друга альтернативи	Стаття 4(4)(k), другий абзац
Стаття 6(1)(c), перший абзац, третя та четверта альтернативи	Стаття 4(4)(i), другий абзац
Стаття 6(2)	Стаття 4(6), перший підпараграф
—	Стаття 4(6), другий підпараграф

Стаття 6(3)	Стаття 4(6), третій та четвертий підпараграфи
Стаття 7(1), вступна частина	Стаття 7(1), вступна частина
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)
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 7a(1)	—
Стаття 7a(2)	Стаття 8
Стаття 7b	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 підпараграф
—	Стаття 17, другий підпараграф
—	Стаття 18
Стаття 14	Стаття 19
Додаток I	—
Додаток Ia	Додаток I

Додаток II

Додаток III

—

—

—

Додаток II

Додаток III

Додаток IV

Додаток V

Додаток VI

---