

Робочий переклад. Не є офіційним документом.

ДИРЕКТИВА (ЄС) 2022/2561 ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ ТА РАДИ

від 14 грудня 2022 року

про первинну кваліфікацію та періодичну підготовку водіїв окремих транспортних засобів для перевезення вантажів або пасажирів (кодифікація)

(Текст стосується ЄЕС)

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПАРЛАМЕНТ ТА РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ,

Беручи до уваги Договір про функціонування Європейського Союзу, зокрема його статтю 91,

Беручи до уваги пропозицію Європейської Комісії,

Після передачі проекту законодавчого акту національним парламентам,

Беручи до уваги висновки Європейського економічного та соціального комітету ⁽¹⁾,

Після консультацій з Комітетом регіонів,

Діючи відповідно до звичайної законодавчої процедури ⁽²⁾,

Оскільки:

- (1) Директива 2003/59/ЄС Європейського Парламенту та Ради ⁽³⁾ була кілька разів суттєво змінена ⁽⁴⁾. В інтересах ясності та раціональності цю Директиву слід кодифікувати.
- (2) У своїй Білій книзі від 28 березня 2011 року під назвою «Дорожня карта єдиного європейського транспортного простору – на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи» Комісія встановлює ціль «нульового бачення», згідно з якою Союз має рухатися до положення, де до 2050 року смертність на дорогах буде майже нульовою.
- (3) Комісія у своєму повідомленні про політичні орієнтири безпеки дорожнього руху на 2011–2020 рр. під назвою «На шляху до європейської зони безпеки дорожнього руху: політичні орієнтири безпеки дорожнього руху на 2011–2020 рр.» запропонувала мету подальшого скорочення вдвічі загальної кількості смертельних випадків на дорогах у Союз до 2020 р., починаючи з 2010 р. З огляду на досягнення цієї мети Комісія встановила сім стратегічних цілей, включаючи покращення освіти та навчання учасників дорожнього руху та захист уразливих учасників дорожнього руху.
- (4) Європейська Рада 23–24 жовтня 2014 року схвалила обов'язкову ціль щодо внутрішнього скорочення викидів парникових газів у масштабах економіки принаймні на 40 % до 2030 року порівняно з 1990 роком. Ця ціль щодо скорочення викидів допоможе виконати довгострокові цілі Паризької угоди, прийнятої в 2015 році в рамках Рамкової конвенції ООН про зміну клімату ⁽⁵⁾, і всі сектори економіки повинні сприяти їй

досягненню. Транспортний сектор потребує комплексного підходу для сприяння скороченню викидів та енергоефективності. Необхідно досягти прогресу в напрямку мобільності з низьким рівнем викидів, зокрема, через дослідження та запровадження вже доступних технологічних досягнень. Водії повинні бути належним чином навчені, щоб керувати автомобілем найбільш ефективно.

- (5) Щоб дозволити водіям відповідати вимогам, пов'язаним з ринком автомобільних перевезень, правила Союзу щодо мінімального рівня підготовки водіїв автомобільного транспорту повинні застосовуватися до всіх водіїв, незалежно від того, чи керують вони як самозайняті чи наймані працівники, чи за власний рахунок або за найм чи винагороду.
- (6) Правила Союзу щодо мінімального рівня підготовки водіїв автомобільного транспорту повинні бути спрямовані на забезпечення того, щоб за допомогою його або її кваліфікації водій відповідав стандартам, щоб мати доступ та виконувати діяльність водіння.
- (7) Зокрема, обов'язок мати початкову кваліфікацію та проходити періодичну підготовку має на меті покращити безпеку дорожнього руху та безпеку водія, у тому числі під час дій, які виконує водій під час зупинки транспортного засобу. Крім того, сучасний характер професії водія повинен пробуджувати інтерес молоді до професії, сприяючи найму нових водіїв у період дефіциту.
- (8) Щоб уникнути нерівних умов конкуренції, ця Директива повинна застосовуватися до водіння, що здійснюється як громадянами держави-члена, так і громадянами третіх країн, які працюють або використовуються на підприємстві, заснованому в державі-члені.
- (9) Бажано, поважаючи принципи законодавства Союзу, щоб водії транспортних засобів, які використовуються для здійснення перевезень, якщо вважається, що це має менший вплив на безпеку дорожнього руху або де вимоги цієї Директиви накладають непропорційний економічний чи соціальний тягар повинні бути звільнені від застосування цієї Директиви.
- (10) Мають бути встановлені певні винятки щодо ситуацій, коли водіння не є основною діяльністю водія і де вимагати від них дотримання вимог цієї Директиви накладало б непропорційний тягар на водіїв. Як правило, водіння не вважається основною діяльністю водія, якщо воно займає менше 30% поточного місячного робочого часу.
- (11) Там, де водіння відбувається рідко, відбувається в сільській місцевості та здійснюється водіями, які займаються власним бізнесом, мають застосовуватися винятки, за умови, що безпека дорожнього руху все ще забезпечується. Через різні умови в сільській місцевості в межах Союзу з точки зору географії, клімату та щільності населення, держави-члени повинні мати право на власний розсуд визначати, чи таке водіння можна вважати випадковим і чи таке звільнення впливає на безпеку дорожнього руху, для наприклад, на основі типу дороги, інтенсивності руху або наявності вразливих учасників дорожнього руху.
- (12) Оскільки відстані, які особи, що працюють у сільському господарстві, садівництві, лісництві, сільському господарстві та рибальстві, які звільнені від дії цієї Директиви, повинні подолати під час своєї роботи, відрізняються в межах Союзу, державам-членам слід залишити право визначати у своїх національних законодавствах, максимально допустимі відстані, розраховані від бази підприємства, до якої застосовуються винятки.

- (13) Щоб підтвердити, що водій виконує свої обов'язки, держави-члени повинні видати водієві сертифікат про професійну компетентність (СПК), який засвідчує його початкову кваліфікацію або періодичне навчання.
- (14) Держави-члени повинні мати можливість вибирати між декількома варіантами, щоб полегшити імплементацію положень, що стосуються початкової кваліфікації.
- (15) Щоб зберегти свою кваліфікацію водія, існуючі водії повинні бути зобов'язані проходити періодичну перепідготовку з навичок, необхідних для їхньої професії.
- (16) Ті водії, які були звільнені від вимог початкової кваліфікації, повинні, продовжуючи користуватися цим звільненням, тим не менш проходити періодичне навчання, щоб гарантувати, що їхні знання з питань, які є важливими для їх роботи, залишаються актуальними.
- (17) Мінімальні вимоги, яким необхідно відповідати для первинної кваліфікації та періодичної підготовки, стосуються правил безпеки, яких необхідно дотримуватися під час керування транспортним засобом та під час його зупинки. Розвиток захисного водіння (передбачення небезпеки, врахування інших учасників дорожнього руху), що йде рука об руку з раціональним споживанням пального, має позитивно вплинути як на суспільство, так і на саму галузь автомобільного транспорту.
- (18) Ця Директива не повинна впливати на права, набуті водієм, який мав водійське посвідчення, необхідне для здійснення діяльності з водіння до дати, встановленої для отримання СПК , що засвідчує відповідну початкову кваліфікацію або періодичну підготовку.
- (19) Тільки навчальні центри, які були схвалені компетентними органами держав-членів, повинні мати можливість організувати навчальні курси, встановлені для початкової кваліфікації та періодичної підготовки. Щоб забезпечити якість таких схвалених центрів, компетентні органи повинні встановити узгоджені критерії для їх схвалення, включно з добре встановленим високим рівнем професіоналізму.
- (20) Не лише компетентні органи держав-членів, але й будь-яка організація, призначена ними, повинні нести відповідальність за організацію тестів, передбачених у зв'язку з початковою кваліфікацією та періодичним навчанням. Враховуючи важливість цієї Директиви для безпеки дорожнього руху та для рівності умов конкуренції, компетентні органи держав-членів повинні контролювати такі тести.
- (21) Держави-члени повинні вказати, що перший курс періодичної підготовки повинен бути завершений, і повинні видати відповідний СПК протягом п'яти років після дати видачі СПК , що засвідчує початкову кваліфікацію, або дати закінчення терміну, встановленого для певних водіїв. вимагати своїх набутих прав. Також повинна бути можливість скорочувати або продовжувати ці строки. Після першого курсу періодичної підготовки водій повинен проходити періодичну підготовку кожні п'ять років.
- (22) Щоб засвідчити, що водій, який є громадянином держави-члена, є власником одного з СПК , передбачених цією Директивою, а також для полегшення взаємного визнання різних СПК , держави-члени повинні прикріпити гармонізований код Союзу, встановлений для цієї мети, разом із датою закінчення терміну дії коду, або до водійських прав, або до кваліфікаційної картки водія, які повинні взаємно визнаватися державами-членами, стандартний зразок яких зображений у Додатку II до цієї Директиви. Ця картка повинна

відповідати тим самим вимогам безпеки, що й водійські права, враховуючи важливість прав, які вона надає для безпеки дорожнього руху та рівність умов конкуренції.

- (23) Держави-члени у співпраці з Комісією повинні обмінюватися інформацією про СПК в електронному вигляді. Вони повинні розробити необхідну електронну платформу, беручи до уваги аналіз витрат і вигод, проведений Комісією, включаючи можливість розширення мережі водійських посвідчень ЄС, створеної відповідно до Директиви 2006/126/ЄС Європейського Парламенту та Ради (6) . . Серед інших переваг це дозволить державам-членам легко отримати доступ до інформації про завершене навчання, яка не задокументована в посвідченні водія. Важливо, щоб держави-члени та Комісія докладали зусиль для подальшого розвитку цієї функції з метою доступу в режимі реального часу під час перевірок на дорогах.
- (24) Беручи до уваги розвиток навчання та освіти, а також для того, щоб посилити внесок цієї Директиви в безпеку дорожнього руху та актуальність підготовки водіїв, предмети, пов'язані з безпекою дорожнього руху, повинні розглядатися на навчальних курсах, таких як сприйняття небезпеки, захист вразливих учасників дорожнього руху, зокрема пішоходів, велосипедистів та осіб з обмеженою мобільністю, економічне водіння, водіння в екстремальних погодних умовах та перевезення ненормального навантаження. У цьому контексті курси також повинні стосуватися інтелектуальних транспортних систем і розвиватися, щоб йти в ногу з технологічним розвитком.
- (25) Державам-членам слід надати чітку можливість покращити та модернізувати практику навчання з використанням інструментів інформаційно-комунікаційних технологій (ІКТ), таких як електронне навчання та змішане навчання, для частини навчання, забезпечуючи при цьому якість навчання. Удосконалюючи та модернізуючи практику навчання з використанням засобів ІКТ, важливо брати до уваги той факт, що деякі конкретні теми вимагають практичного навчання і не можуть бути належним чином розглянуті за допомогою таких засобів навчання: наприклад, встановлення ланцюгів протиковзання чи кріплення вантажів, або інші елементи навчання, де важлива практична сторона. Практична підготовка може, але не обов'язково, складатися з водіння. Значна частина підготовки, яка вимагається згідно з цією Директивою, повинна проводитися в затвердженому навчальному центрі.
- (26) Щоб забезпечити узгодженість між різними формами навчання, які вимагаються законодавством Союзу, держави-члени повинні мати можливість поєднувати різні типи відповідного навчання: наприклад, вони повинні мати можливість поєднувати навчання з перевезення небезпечних вантажів, з питань інвалідності або транспортування тварин, пройшовши навчання, передбачене цією Директивою.
- (27) Щоб запобігти тому, що відмінності в практиці між державами-членами перешкоджали взаємному визнанню та обмежували право водіїв проходити періодичне навчання в державі-члені, де вони працюють, від органів держав-членів слід вимагати, якщо завершене навчання не може бути відзначено у посвідченні водія, видавати кваліфікаційну картку водія у формі, встановленій стандартною моделлю, зображеною в Додатку II до цієї Директиви, яка забезпечить взаємне визнання кожного водія, який відповідає вимогам цієї Директиви.
- (28) Використання процедури атестацій водіїв водіяями з третіх країн, як підтвердження відповідності вимогам до підготовки, може стати перешкодою для водіїв, коли

автоперевізник повертає атестацію органам, які їх видають, особливо якщо ці водії бажають працевлаштуватися в іншій державі-члені. Щоб уникнути ситуацій, коли за таких обставин водії повинні повторювати свою підготовку під час влаштування на нову роботу, слід заохочувати держави-члени до співпраці та обміну інформацією щодо кваліфікації водія.

- (29) Для водіїв, на яких поширюється дія цієї Директиви, які є громадянами третіх країн, повинні бути встановлені спеціальні положення щодо сертифікації.
- (30) З метою адаптації цієї Директиви до науково-технічного прогресу Комісії має бути делеговано повноваження ухвалювати акти відповідно до статті 290 Договору про функціонування Європейського Союзу щодо внесення змін до Додатків I та II до цієї Директиви. Особливо важливо, щоб Комісія провела відповідні консультації під час своєї підготовчої роботи, у тому числі на рівні експертів, і щоб ці консультації проводилися відповідно до принципів, викладених у Міжвідомчій угоді від 13 квітня 2016 року про покращення законотворчості ⁽⁷⁾. Зокрема, щоб забезпечити рівну участь у підготовці делегованих актів, Європейський Парламент і Рада отримують усі документи одночасно з експертами держав-членів, а їхні експерти систематично мають доступ до засідань експертних груп Комісії, які займаються підготовкою делегованих актів.
- (31) Оскільки мета цієї Директиви, а саме встановлення загальноєвропейського стандарту початкової кваліфікації та періодичної підготовки для водіїв певних дорожніх транспортних засобів для перевезення вантажів або пасажирів, не може бути достатньою мірою досягнута державами-членами, а може, скоріше, Через транскордонний характер автомобільного транспорту та питання, які ця Директива має на меті вирішити, краще досягти на рівні Європейського Союзу, ЄС може прийняти заходи відповідно до принципу субсидіарності, як викладено у статті 5 Договору про Європейський Союз. Відповідно до принципу пропорційності, викладеного у цій статті, ця Директива не виходить за межі того, що необхідно для досягнення цієї мети.
- (32) Ця Директива не повинна завдавати шкоди зобов'язанням держав-членів щодо часових обмежень для транспонування в національне законодавство та дат застосування Директив, викладених у Частині В Додатку IV,

УХВАЛИЛИ ЦЮ ДИРЕКТИВУ:

Стаття 1

Сфера застосування

Ця Директива застосовується до діяльності з водіння, яку здійснюють:

- (а) громадяни держави-члена, а також
- (б) громадяни третіх країн, які працюють або використовуються на підприємстві, заснованому в державі-члені

(надалі іменовані як «водії»), що здійснюють автомобільні перевезення в межах Союзу на дорогах загального користування, використовуючи:

— транспортні засоби, для яких потрібні водійські права категорії C1, C1 + E, C або C + E, як визначено в Директиві 2006/126/ЄС, або водійські права, визнані еквівалентними,

—транспортні засоби, для яких потрібне посвідчення водія категорії D1, D1 + E, D або D + E, як визначено в Директиві 2006/126/ЄС, або посвідчення водія, визнане еквівалентом.

Для цілей цієї Директиви посилання на категорії водійських посвідчень, які містять знак «плюс» («+»), читаються відповідно до таблиці відповідності, наведеної в Додатку III до цієї Директиви.

Стаття 2

Винятки

1. Ця Директива не застосовується до водіїв транспортних засобів:

- (а) з дозволеною максимальною швидкістю не більше 45 км/год;
- (б) використовується або перебуває під контролем збройних сил, цивільної оборони, пожежної служби, сил, відповідальних за підтримання громадського порядку, і екстрених служб швидкої допомоги, коли перевезення здійснюється внаслідок виконання завдань, покладених на ці служби;
- (с) які проходять дорожні випробування з метою технічної розробки, ремонту чи технічного обслуговування, або водії нових або відремонтованих транспортних засобів, які ще не введені в експлуатацію;
- (д) для яких потрібне посвідчення водія категорії D або D1 і які везуть без пасажирів обслуговуючий персонал до або з центру технічного обслуговування, розташованого поблизу найближчої бази технічного обслуговування, яку використовує транспортний оператор, за умови, що керування транспортним засобом не є основною діяльністю водія;
- (д) використовуються в надзвичайних ситуаціях або призначені для рятувальних місій, включаючи транспортні засоби, що використовуються для некомерційних перевезень гуманітарної допомоги;
- (ф) використовується для навчання водінню та іспиту для будь-якої особи, яка бажає отримати водійські права або сертифікат професійної компетентності (СПК), відповідно до статті 6 і статті 8(1), за умови, що вони не використовуються для комерційних цілей. перевезення вантажів і пасажирів;
- (г) використовуються для некомерційних перевезень пасажирів або вантажів;
- (н) перевезення матеріалів, обладнання чи механізмів, які будуть використовуватися водіями під час їх роботи, за умови, що керування транспортними засобами не є основною діяльністю водіїв.

Стосовно пункту (ф) першого абзацу, ця Директива не застосовується до будь-якої особи, яка бажає отримати водійське посвідчення або СПК, відповідно до статті 6 та статті 8(1), коли така особа проходить додаткову підготовку з водіння. під час навчання на роботі, якщо цю особу супроводжує інша особа, яка має сертифікат СПК, або інструктор з водіння для категорії транспортного засобу, який використовується для цілей, викладених у цьому пункті.

2. Ця Директива не застосовується, якщо виконуються всі наступні умови:

- (а) водії транспортних засобів працюють у сільській місцевості для забезпечення власного бізнесу;

(б) водії не пропонують транспортні послуги;

(с) Держави-члени вважають, що транспортування є випадковим і не впливає на безпеку дорожнього руху.

3. Ця Директива не поширюється на водіїв транспортних засобів, які використовуються або наймаються без водія сільськогосподарськими, садівничими, лісничими, фермерськими або рибальськими підприємствами для перевезення вантажів у рамках їхньої власної підприємницької діяльності, за винятком випадків, коли водіння є частиною обов'язків водія. діяльність або водіння перевищує відстань, встановлену національним законодавством, від бази підприємства, яке володіє, орендує або бере в лізинг транспортний засіб.

Стаття 3

Кваліфікація та навчання

1. Діяльність водіння, як зазначено у статті 1, підлягає обов'язковій початковій кваліфікації та обов'язковій періодичній підготовці. З цією метою держави-члени забезпечують:

(а) система початкової кваліфікації

Держави-члени вибирають між наступними двома варіантами:

(і) варіант, що поєднує відвідування курсу та тестування

Відповідно до розділу 2 пункту 2.1 Додатку I цей вид початкової кваліфікації передбачає обов'язкове відвідування курсу протягом певного періоду. Він завершується тестом. Після успішного проходження тесту кваліфікація повинна бути засвідчена СПК, як це передбачено в пункті (а) частини 1 статті 6;

(іі) варіант, що включає лише тести

Відповідно до розділу 2 пункту 2.2 Додатку I, цей вид початкової кваліфікації не передбачає обов'язкового відвідування курсу, а лише теоретичні та практичні іспити. Після успішного проходження тестів кваліфікація повинна бути засвідчена СПК, як це передбачено в пункті (б) частини 1 статті 6.

Однак держава-член може дозволити водієві керувати автомобілем на своїй території до отримання СПК, якщо він або вона проходить національний курс професійної підготовки щонайменше шість місяців, максимум три роки. У контексті цього курсу професійної підготовки тести, зазначені в пунктах (і) та (іі), можуть проходити поетапно;

(б) система періодичного навчання

Відповідно до розділу 4 Додатку I, періодичне навчання передбачає обов'язкове відвідування курсу. Він повинен бути засвідчений СПК, як передбачено статтею 8(1).

2. Держави-члени можуть також передбачити систему прискореної початкової кваліфікації, щоб водій міг керувати автомобілем у випадках, зазначених у статті 5(2), пункті (а)(іі) і пункті (б) та статті 5(3), пункт (а)(і) і пункт (б).

Відповідно до розділу 3 Додатку I прискорена початкова кваліфікація передбачає обов'язкове відвідування курсу. Він завершується тестом. Після успішного проходження тесту кваліфікація повинна бути засвідчена СПК, як це передбачено статтею 6(2).

3. Держави-члени можуть звільнити водіїв, які отримали сертифікат професійної компетентності, передбачений Регламентом (ЄС) № 1071/2009 Європейського Парламенту та Ради (8), від іспитів, зазначених у параграфі 1, пункт (а) (і) та (іі), а також у пункті 2 цієї статті, з предметів, охоплених іспитом, передбаченим у цьому Регламенті, та, у відповідних випадках, від відвідування відповідної частини курсу.

Стаття 4

Набуті права

Наступні водії звільняються від вимоги щодо отримання початкової кваліфікації:

- (а) водії, які мають посвідчення водія категорії D1, D1 + E, D або D + E або посвідчення водія, визнане еквівалентом, видане не пізніше 9 вересня 2008 року;
- (б) водії, які мають посвідчення водія категорії C1, C1 + E, C або C + E або посвідчення водія, визнане еквівалентом, видане не пізніше 9 вересня 2009 року.

Стаття 5

Початкова кваліфікація

1. Доступ до початкової кваліфікації не потребує попереднього отримання відповідного посвідчення водія.

2. Водії транспортних засобів, призначених для перевезення вантажів, можуть керувати:

(а) з 18 років:

- (і) транспортний засіб з водійськими правами категорій C і C + E, за умови, що вони мають СПК, як зазначено в статті 6(1);
- (іі) транспортний засіб з водійськими правами категорій C1 і C1 + E, за умови, що вони мають СПК, як зазначено в статті 6(2);

(б) з 21 року, транспортний засіб з водійськими правами категорій C і C + E, за умови, що вони мають СПК, як зазначено в статті 6(2).

3. Водії транспортних засобів, призначених для перевезення пасажирів, можуть керувати:

(а) з 21 року:

- (і) транспортний засіб з водійськими правами категорій D і D + E для перевезення пасажирів на регулярних рейсах, якщо маршрут не перевищує 50 кілометрів, і транспортний засіб з водійськими правами категорій D1 і D1 + E, за умови, що вони мають СПК, як зазначено в статті 6. (2).

Будь-яка держава-член може дозволити водіям транспортних засобів однієї з цих категорій керувати такими транспортними засобами на своїй території, починаючи з 18 років, за умови, що вони мають СПК, як зазначено в частині 1 статті 6;

- (іі) транспортний засіб з водійськими правами категорій D і D + E, за умови, що вони мають СПК, як зазначено в частині 1 статті 6.

Будь-яка держава-член може дозволити водіям транспортних засобів однієї з цих категорій керувати такими транспортними засобами на своїй території, починаючи з 20 років, за умови, що вони мають СПК, як зазначено в частині 1 статті 6. Цей вік може

бути знижений до 18 років, якщо водій керує такими транспортними засобами без пасажирів;

(б) з 23 років, транспортний засіб з водійськими правами категорій D і D + E, за умови, що вони мають СПК, як зазначено в статті 6(2).

4. Без шкоди для вікових обмежень, зазначених у частині 2 цієї статті, водії, які здійснюють перевезення вантажів, які мають СПК, як передбачено статтею 6, для однієї з категорій, передбачених частиною 2 цієї статті, звільняються від отримання такого СПК для будь-якої іншої категорії транспортних засобів, зазначених у цьому пункті.

Ці положення застосовуються на тих самих умовах до водіїв, які здійснюють перевезення пасажирів категорій, зазначених у параграфі 3.

5. Від водіїв, які здійснюють перевезення вантажів, які розширюють або змінюють свою діяльність для перевезення пасажирів, або навпаки, і які мають СПК, як передбачено у статті 6, не потрібно повторювати загальні частини початкової кваліфікації, але скоріше лише ті частини, що стосуються нової кваліфікації.

Стаття 6

СПК, що засвідчує первинну кваліфікацію

1. СПК може бути видано для підтвердження початкової кваліфікації за таких обставин:

(а) СПК присвоюється на основі відвідування курсу та тестування

Відповідно до пункту (а)(і) частини 1 статті 3, держави-члени вимагають від водіїв-стажерів відвідувати курси в навчальному центрі, затвердженому компетентними органами відповідно до розділу 5 Додатку I («схвалений навчальний центр»). Ці курси повинні охоплювати всі предмети, зазначені в Розділі 1 Додатку I. Таке навчання завершується успішним проходженням іспиту, передбаченого в Розділі 2, пункт 2.1 Додатку I. Такий тест повинен бути організований компетентними державами-членами органами влади або призначеною ними організацією та служить для перевірки того, чи мають стажисти-водії рівень знань, що вимагається цим розділом, для предметів, зазначених у розділі 1 Додатку I. Зазначені органи влади чи організації контролюватимуть перевірку та, після успішного завершення,

(б) СПК присвоюється на основі тестування

Відповідно до статті 3(1), пункт (а)(іі), держави-члени вимагають від водіїв-стажерів скласти теоретичні та практичні іспити, зазначені в розділі 2, пункт 2.2 Додатку I. Ці іспити організовує член Компетентного органу держав або призначена ними організація повинні перевіряти, чи мають стажисти-водії рівень знань, який вимагається цим розділом, для предметів, зазначених у розділі 1 Додатку I. Зазначені органи або організації повинні контролювати тестування та, після успішного завершення, видавати водіям СПК, що засвідчує початкову кваліфікацію.

2. Сертифікат СПК може бути виданий для сертифікації прискореної початкової кваліфікації.

Відповідно до частини 2 статті 3, держави-члени вимагають від водіїв-стажерів відвідувати курси в затвердженому навчальному центрі. Ці курси повинні охоплювати всі предмети, зазначені в Розділі 1 Додатку I.

Таке навчання завершується іспитом, передбаченим у Розділі 3 Додатку I. Цей іспит організовується компетентними органами держав-членів або призначеною ними організацією та має служити для перевірки того, чи для предметів, зазначених у Розділі 1 Додатку I, водії-стажери мають рівень знань, який вимагається цим розділом. Зазначені органи чи організації повинні контролювати іспит і, після успішного завершення, видавати водіям СПК, що засвідчує прискорену початкову кваліфікацію.

Стаття 7

Періодичне навчання

Періодична підготовка повинна складатися з підготовки, яка дозволить власникам СПК оновити знання, необхідні для їхньої роботи, з особливим акцентом на безпеку дорожнього руху, здоров'я та безпеку на роботі, а також на зменшення впливу водіння на навколишнє середовище.

Така підготовка повинна бути організована схваленим навчальним центром відповідно до розділу 5 Додатку I. Навчання повинно складатися з навчання в аудиторії, практичної підготовки та, за наявності, навчання за допомогою засобів ІКТ або з використанням найсучасніших тренажерів. Якщо водій переходить на інше підприємство, враховується вже пройдене періодичне навчання.

Періодичне навчання має бути розроблено для розширення та перегляду деяких предметів, зазначених у Розділі 1 Додатку I. Воно повинно охоплювати різноманітні предмети та завжди включати принаймні один предмет, пов'язаний з безпекою дорожнього руху. Навчальні предмети повинні враховувати зміни у відповідному законодавстві та технології, а також, наскільки це можливо, враховувати конкретні потреби водія в навчанні.

Стаття 8

СПК, що засвідчує періодичне навчання

1. Коли водій пройшов періодичну підготовку, зазначену в статті 7, компетентні органи держав-членів або схвалений навчальний центр видають йому або їй СПК, який засвідчує, що періодичну підготовку було завершено.

2. Власники СПК, як зазначено у статті 6, повинні пройти перший курс періодичної підготовки протягом п'яти років після видачі цього СПК.

Держави-члени можуть скоротити або продовжити період часу, згаданий у першому абзаці, зокрема, таким чином, щоб він збігався з датою закінчення терміну дії водійського посвідчення. Однак цей період не може бути коротшим за три роки або довшим за сім років.

3. Водій, який пройшов перший курс періодичної підготовки, як зазначено в параграфі 2 або відповідно до пункту (b) першого абзацу частини 2 статті 8 Директиви 2003/59/ЄС, повинен проходити періодичну підготовку кожні п'ять років до закінчення терміну дії СПК, що засвідчує, що періодичне навчання було завершено.

4. Власники СПК, як зазначено в статті 6 або СПК, як зазначено в параграфі 1 цієї статті, і водії, зазначені в статті 4, які припинили виконання своєї професії та не відповідають вимогам

параграфів 1 , 2 і 3 цієї статті перед поновленням на посаді проходять курс періодичної підготовки.

5. Водії, які здійснюють автомобільні перевезення вантажів або пасажирів, які пройшли курси періодичної підготовки для отримання однієї з категорій водійських прав, передбачених у статті 5(2) і (3), звільняються від обов'язку пройти подальшу періодичну підготовку для будь-які інші категорії, передбачені цими параграфами.

Стаття 9

Місце навчання

Водії, зазначені в пункті (а) статті 1 цієї Директиви, повинні отримати початкову кваліфікацію, зазначену у статті 5 цієї Директиви, у державі-члені, де вони мають звичайне місце проживання, як визначено у статті 12 Директиви 2006/126/ ЕК.

Водії, зазначені в пункті (b) статті 1, повинні отримати початкову кваліфікацію в державі-члені, де засновано підприємство, або в державі-члені, яка видала їм дозвіл на роботу.

Водії, зазначені в пунктах (а) і (b) статті 1, повинні пройти періодичну підготовку, зазначену в статті 7, у державі-члені, де вони постійно проживають, або державі-члені, де вони працюють.

Стаття 10

Код Європейського Союзу

1. На основі СПК , що засвідчує початкову кваліфікацію, і СПК , що засвідчує періодичне навчання, компетентні органи держав-членів, беручи до уваги статті 5(2) і (3) і статтю 8 цієї Директиви, позначають гармонізований код ЄС , '95', передбачені в Додатку I до Директиви 2006/126/ЄС, разом із відповідними категоріями водійських прав:

— на водійські права, або

— на кваліфікаційній картці водія, складеній відповідно до стандартної моделі, зображеної в Додатку II до цієї Директиви.

Якщо компетентні органи держави-члена, де було отримано СПК , не можуть позначити гармонізований код Союзу на посвідченні водія, вони повинні видати водієві кваліфікаційну картку водія.

Кваліфікаційна картка водія, видана державою-членом, повинна взаємно визнаватися. Після видачі кваліфікаційної картки водія компетентні органи перевіряють дійсність посвідчення водія для відповідної категорії транспортного засобу.

2. Водію, зазначеному в пункті (b) статті 1 цієї Директиви, який керує транспортними засобами, що використовуються для перевезення вантажів автомобільним транспортом, також має бути дозволено довести, що він або вона має кваліфікацію та підготовку, передбачену цією Директивою, засоби атестації водія, передбачені Регламентом (ЄС) № 1072/2009 Європейського Парламенту та Ради (⁹), за умови, що вони мають код Союзу «95». Для цілей цієї Директиви держава-член, яка видає сертифікат, зазначає код Союзу «95» у розділі приміток атестації, якщо відповідний водій виконав кваліфікаційні вимоги та вимоги щодо підготовки, передбачені цією Директивою.

3. Атестації водія, які не мають коду Союзу «95» і які були видані до 23 травня 2020 року відповідно до статті 5 Регламенту (ЄС) № 1072/2009, зокрема, його пункту 7, з метою підтвердження відповідності вимогам до навчання згідно з цією Директивою повинні прийматися як доказ кваліфікації до закінчення терміну їх дії.

Стаття 11

Мережа правозастосування

1. З метою забезпечення виконання держави-члени обмінюються інформацією про видані або вилучені СПК. З цією метою держави-члени у співпраці з Комісією розробляють електронну мережу або працюють над розширенням існуючої мережі, беручи до уваги оцінку Комісією найбільш економічно ефективного варіанту.

2. Мережа може містити інформацію, що міститься в СПК, а також інформацію, що стосується адміністративних процедур, пов'язаних з СПК.

3. Держави-члени забезпечують, щоб обробка персональних даних здійснювалася виключно з метою перевірки дотримання цієї Директиви, зокрема вимог до навчання, викладених у цій Директиві, відповідно до Регламенту (ЄС) 2016/679 Європейського Союзу. Парламент і Рада ⁽¹⁰⁾.

4. Доступ до мережі має бути захищеним. Держави-члени можуть надавати доступ лише компетентним органам, відповідальним за імплементацію та контроль за дотриманням цієї Директиви.

Стаття 12

Адаптація до науково-технічного прогресу

Комісія уповноважена ухвалювати делеговані акти відповідно до статті 13 щодо внесення змін до Додатків I та II з метою їх адаптації до науково-технічного прогресу.

Стаття 13

Здійснення делегування

1. Повноваження ухвалювати делеговані акти надаються Комісії відповідно до умов, викладених у цій статті.

2. Повноваження ухвалювати делеговані акти, зазначені у статті 12, надаються Комісії на п'ятирічний період з 26 липня 2019 року. Комісія складає звіт щодо делегування повноважень не пізніше ніж за дев'ять місяців до кінця п'ятирічки. Делегування повноважень мовчазно продовжується на періоди однакової тривалості, якщо тільки Європейський Парламент або Рада не виступають проти такого продовження не пізніше ніж за три місяці до закінчення кожного періоду.

3. Делегування повноважень, зазначене у статті 12, може бути відкликано в будь-який час Європейським Парламентом або Радою. Рішення про відкликання припиняє делегування повноважень, визначених у цьому рішенні. Воно набирає чинності наступного дня після публікації рішення в *Офіційному журналі Європейського Союзу* або на пізнішу дату, зазначену в ньому. Це не впливає на дійсність будь-яких делегованих актів, які вже є чинними.

4. Перед ухваленням делегованого акту Комісія проводить консультації з експертами, призначеними кожною державою-членом відповідно до принципів, викладених у Міжінституційній угоді від 13 квітня 2016 року про покращення законотворчості.

5. Як тільки вона ухвалить делегований акт, Комісія повинна повідомити про це одночасно Європейський Парламент і Раду.

6. Делегований акт, прийнятий відповідно до статті 12, набирає чинності, лише якщо Європейський Парламент або Рада не висловили заперечень протягом двох місяців після повідомлення про такий акт Європейському Парламенту та Раді або якщо, до закінчення цього періоду Європейський Парламент і Рада повідомили Комісію, що не будуть заперечувати. Цей період продовжується на два місяці за ініціативою Європейського Парламенту або Ради.

Стаття 14

Скасування

Директива 2003/59/ЄС зі змінами, внесеними актами, переліченими в Частині А Додатку IV, скасовується, без шкоди для зобов'язань держав-членів щодо часових обмежень для транспортування в національне законодавство та дат застосування Директиви, викладені в частині В Додатку IV.

Посилання на скасовану Директиву слід тлумачити як посилання на цю Директиву та читати відповідно до кореляційної таблиці в Додатку V.

Стаття 15

Набрання чинності

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

Стаття 16

Адресати

Ця Директива адресована державам-членам.

Вчинено у Страсбурзі 14 грудня 2022 року.

Для Європейського парламенту

Президент

Р. МЕЦОЛА

Для Ради

Президент

М. БЕК

(¹) [ОВ С 155, 30.04.2021, с. 78](#).

(²) Позиція Європейського Парламенту від 22 листопада 2022 року (ще не опублікована в Офіційному журналі) та рішення Ради від 8 грудня 2022 року.

(³) Директива 2003/59/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 15 липня 2003 року про початкову кваліфікацію та періодичну підготовку водіїв певних дорожніх транспортних засобів для перевезення вантажів або пасажирів, що вносить зміни до Регламенту Ради (ЄЕС) № 3820 /85 і Директива Ради 91/439/ЄЕС та скасовує Директиву Ради 76/914/ЄЕС ([OB L 226, 10.9.2003, С. 4](#)).

(⁴) Див. Додаток IV, Частина А.

(⁵) [OB L 282, 19.10.2016, с. 4](#) .

(⁶) Директива 2006/126/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 20 грудня 2006 року про водійські права ([OB L 403, 30.12.2006, С. 18](#)).

(⁷) [OB L 123, 12.5.2016, с. 1](#) .

(⁸) Регламент (ЄС) № 1071/2009 Європейського Парламенту та Ради від 21 жовтня 2009 року, про встановлення спільних правил стосовно умов, яких потрібно дотримуватись для заняття діяльністю оператора автомобільних перевезень і про припинення дії Директиви Ради 96/26/ЄС

([OB L 300, 14.11.2009, С. 51](#)).

(⁹) Регламент (ЄС) № 1072/2009 Європейського Парламенту та Ради від 21 жовтня 2009 року про спільні правила доступу до ринку міжнародних автомобільних перевезень вантажів ([OB L 300, 14.11.2009, С. 72](#)).

(¹⁰) Регламент (ЄС) 2016/679 Європейського Парламенту та Ради від 27 квітня 2016 року про захист фізичних осіб щодо обробки персональних даних і про вільний рух таких даних, а також про скасування Директиви 95/46/ЄС (Загальний регламент захисту даних) ([OB L 119, 4.5.2016, с. 1](#)).

ДОДАТОК I

МІНІМАЛЬНІ ВИМОГИ ДО КВАЛІФІКАЦІЇ ТА НАВЧАННЯ

Розділ 1

Список предметів

Знання, які повинні враховуватися державами-членами під час встановлення початкової кваліфікації водія та періодичної підготовки, повинні включати принаймні предмети з цього списку. Водії-стажери повинні досягти рівня знань і практичних навичок, необхідних для безпечного керування транспортними засобами відповідної категорії водійських прав.

Мінімальний рівень кваліфікації повинен бути порівняним принаймні з рівнем 2 Європейської рамки кваліфікацій, як це передбачено в Додатку II до Рекомендації Європейського Парламенту та Ради від 23 квітня 2008 року (¹).

1. Підвищення кваліфікації раціонального водіння на основі правил безпеки

Всі водійські права

- 1.1. Мета: знати характеристики системи передачі, щоб якнайкраще використовувати її:
криві, що стосуються крутного моменту, потужності та питомої витрати двигуна, область оптимального використання лічильника обертів, діаграми кришки коробки передач.
- 1.2. Мета: знати технічні характеристики та роботу засобів контролю безпеки, щоб керувати транспортним засобом, мінімізувати знос і запобігти виходу з ладу:
обмеження використання гальм і ретардера (**рекуперації**), комбіноване використання гальм і ретардера, краще використання швидкості та передавального числа, використання інерції

транспортного засобу, використання способів уповільнення та гальмування на ділянках спуску, дії у разі відмови, використання електронних і механічних пристроїв, таких як електронна програма стабілізації (ESP), розширені системи екстреного гальмування (AEBS), антиблокувальна система гальм (ABS), системи контролю тяги (TCS) і системи моніторингу автомобіля (IVMS) та інші, схвалені для використання, пристрої допомоги водієві або пристрої автоматизації.

Мета: можливість оптимізувати витрату палива:

1.3.

оптимізація споживання палива шляхом застосування ноу-хау щодо пунктів 1.1 і 1.2, важливість передбачення транспортного потоку, відповідна відстань до інших транспортних засобів і використання імпульсу автомобіля, постійна швидкість, плавний стиль водіння та відповідний тиск у шинах, а також знайомство з інтелектуальними транспортними системами, які покращують ефективність водіння та допомагають у плануванні маршруту.

1.4. Мета: здатність передбачати, оцінювати та адаптуватися до ризиків у русі:

бути в курсі та адаптуватися до різних дорожніх, транспортних та погодних умов, а також передбачати майбутні події; зрозуміти, як підготуватися та спланувати подорож під час аномальних погодних умов; бути знайомим з використанням відповідного обладнання безпеки та розуміти, коли поїздки потрібно відкласти або скасувати через екстремальні погодні умови; адаптуватися до ризиків дорожнього руху, включаючи небезпечну поведінку під час дорожнього руху або відволікання від водіння (через використання електронних пристроїв, їжу, пиття тощо); розпізнавати та адаптуватися до небезпечних ситуацій та мати можливість справлятися зі стресом, що виникає внаслідок цього, зокрема, пов'язаним із розміром та вагою транспортних засобів та вразливими учасниками дорожнього руху, такими як пішоходи, велосипедисти та двоколісні транспортні засоби;

для виявлення можливих небезпечних ситуацій і правильного тлумачення того, як вони можуть перетворитися на ситуації, коли аварії більше не можна запобігти, а також вибір і впровадження дій, які збільшують запаси безпеки до такої міри, що аварію все ще можна запобігти у випадку можливої небезпеки трапляються ситуації.

Водійські права C, C+E, C1, C1+E

1.5. Мета: уміння завантажувати транспортний засіб з дотриманням правил безпеки та правильної експлуатації транспортного засобу:

сили, що впливають на транспортні засоби під час руху, використання передавальних чисел коробки передач відповідно до навантаження транспортного засобу та профілю дороги, використання систем автоматичної коробки передач, розрахунок корисного навантаження транспортного засобу або вузла, розрахунок загального об'єму, розподіл навантаження, наслідки перевантаження осі, стійкість автомобіля та центр тяжіння, види тари та піддонів;

основні категорії вантажів, які потребують кріплення, затискання та техніки кріплення, використання кріпильних ременів, перевірка кріпильних пристроїв, використання транспортно-розвантажувального обладнання, розміщення та зняття брезенту.

Водійські права D, D + E, D1, D1 + E

1.6. Мета: здатність забезпечити комфорт і безпеку пасажирів:

регулювання поздовжнього та бічного руху, спільного використання доріг, положення на дорозі, плавного розриву, нахилу кузова, використання специфічної інфраструктури (зони загального користування, виділені смуги), управління протиріччям між безпечним водінням та іншими ролями водія, взаємодія з пасажирями, особливості певних групи пасажирів (інваліди, діти).

- 1.7. Мета: уміння завантажувати транспортний засіб з дотриманням правил безпеки та правильної експлуатації транспортного засобу:

сили, що впливають на транспортні засоби під час руху, використання передавальних чисел коробки передач відповідно до навантаження транспортного засобу та профілю дороги, використання автоматичних систем трансмісії, розрахунок корисного навантаження транспортного засобу або вузла, розподіл навантаження, наслідки перевантаження осі, стійкість автомобіля та центр ваги.

2. Застосування нормативних актів

Всі водійські права

- 2.1. Мета: знати соціальне середовище автомобільного транспорту та правила його регулювання:

максимальні робочі періоди, характерні для транспортної галузі; принципи, застосування та наслідки Регламентів (ЄС) № 561/2006 ⁽²⁾ та (ЄС) № 165/2014 ⁽³⁾ Європейського Парламенту та Ради; штрафи за невикористання, неналежне використання та втручання в роботу тахографа; знання соціального середовища автомобільного транспорту: права та обов'язки водіїв щодо початкової кваліфікації та періодичної підготовки.

Водійські права C, C+E, C1, C1+E

- 2.2. Мета: знати правила перевезення вантажів:

ліцензії на надання послуг з перевезення, документи, що перевозяться в транспортному засобі, заборони на використання певних доріг, плата за користування дорогами, зобов'язання за стандартними договорами перевезення вантажів, складання документів, які укладають транспортний договір, дозволи на міжнародні перевезення, зобов'язання за Конвенцією про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів, оформлення міжнародної накладної, перетин кордонів, експедитори, спеціальні документи на вантаж.

Водійські права D, D + E, D1, D1 + E

- 2.3. Мета: знати правила перевезення пасажирів:

перевезення окремих груп пасажирів, засоби безпеки в автобусах, ремені безпеки, вантаж транспортного засобу.

3. Здоров'я, дорожня та екологічна безпека, сервіс, логістика

Всі водійські права

- 3.1. Мета: поінформувати водіїв про ризики на дорозі та про нещасні випадки на виробництві:

типи нещасних випадків на виробництві в транспортній сфері, статистика дорожньо-транспортних пригод, участь вантажівок/мікроавтобусів, людські, матеріальні та фінансові наслідки.

- 3.2. Мета: здатність запобігати злочинності та торгівлі нелегальними іммігрантами:
загальна інформація, наслідки для водіїв, профілактичні заходи, чек-лист, законодавство про відповідальність перевізника.
- 3.3. Мета: здатність запобігати фізичним ризикам:
ергономічні принципи, рухи та пози, які становлять небезпеку, фізична підготовка, вправи з керування, особистий захист.
- 3.4. Мета: усвідомлення важливості фізичних і розумових здібностей:
принципи здорового, збалансованого харчування, вплив алкоголю, наркотиків або будь-якої іншої речовини, що може вплинути на поведінку, симптоми, причини, наслідки втоми та стресу, фундаментальна роль основного циклу роботи/відпочинку.
- 3.5. Мета: уміння оцінювати надзвичайні ситуації:
поведінка в надзвичайній ситуації: оцінка ситуації, уникнення ускладнень ДТП, виклик медичної допомоги, допомога постраждалим і надання першої медичної допомоги, реакція у разі виникнення пожежі, евакуація пасажирів вантажівки/автобуса, забезпечення безпеки всіх пасажирів, реакція при виникненні агресії; основні принципи складання акту про нещасний випадок.
- 3.6. Мета: здатність прийняти поведінку, щоб допомогти підвищити імідж компанії:
поведінка водія та імідж компанії: важливість для компанії стандарту обслуговування, що надається водієм, роль водія, люди, з якими водій матиме справу, технічне обслуговування автомобіля, організація роботи, комерційні та фінансові наслідки спору .

Водійські права C, C+E, C1, C1+E

- 3.7. Мета: знати економічне середовище автомобільних перевезень та організацію ринку:
автомобільний транспорт по відношенню до інших видів транспорту (конкуренція, вантажовідправники), різна діяльність автомобільного транспорту (перевезення за наймом або за винагороду, за власний рахунок, допоміжна транспортна діяльність), організація основних видів транспортної компанії та допоміжної транспортної діяльності, різні транспортні спеціалізації (автоцистерна, контрольована температура, небезпечні вантажі, перевезення тварин тощо), зміни в галузі (диверсифікація послуг, що надаються, залізничний транспорт, субпідряд тощо).

Водійські права D, D + E, D1, D1 + E

- 3.8. Мета: знати економічне середовище автомобільних перевезень пасажирів та організацію ринку:
перевезення пасажирів автомобільним транспортом по відношенню до інших видів пасажирського транспорту (залізниця, приватний автомобіль), різні види діяльності, пов'язані з перевезенням пасажирів автомобільним транспортом, поінформованість про інвалідність, перетин кордонів (міжнародні перевезення), організація основних видів компаній для перевезення пасажирів автомобільним транспортом.

Розділ 2

Обов'язкова початкова кваліфікація, передбачена статтю 3(1)(а)

2.1. Варіант поєднання як відвідування курсу, так і тесту

Початкова кваліфікація повинна включати викладання всіх предметів у списку в розділі 1. Тривалість цієї початкової кваліфікації повинна складати 280 годин.

Кожен водій-стажер повинен водити принаймні 20 годин індивідуально на транспортному засобі відповідної категорії, який відповідає принаймні вимогам до тестових транспортних засобів, як викладено в Директиві 2006/126/ЄС.

Під час індивідуального водіння водій-стажер повинен супроводжуватися інструктором, найнятим у затвердженому навчальному центрі. Кожен водій-стажер може керувати автомобілем протягом максимум восьми годин з 20 годин індивідуального водіння на спеціальній місцевості або на тренажері найвищого класу, щоб оцінити підготовку з раціонального водіння на основі правил безпеки, зокрема щодо керування транспортним засобом у різних дорожніх умовах і те, як ці дорожні умови змінюються залежно від атмосферних умов, часу дня чи ночі, а також здатність оптимізувати споживання палива.

Держави-члени можуть дозволити частину навчання здійснювати схвалений навчальний центр за допомогою засобів ІКТ, таких як електронне навчання, забезпечуючи при цьому підтримку високої якості та ефективності навчання, а також шляхом вибору предметів, де ІКТ інструменти можуть бути найефективніше розгорнуті. Зокрема, держави-члени вимагають надійної ідентифікації користувача та відповідних засобів контролю. Держави-члени можуть зараховувати спеціальну підготовку, необхідну згідно з іншим законодавством Союзу, як частину навчання. Це включає, але не обмежується навчанням, необхідним відповідно до Директиви 2008/68/ЄС Європейського Парламенту та Ради ⁽⁴⁾ для перевезення небезпечних вантажів, навчання щодо поінформованості про інвалідність згідно з Регламентом (ЄС) № 181/2011 Європейського Парламенту та Ради ⁽⁵⁾ та навчання з перевезення тварин згідно з Регламентом Ради (ЄС) № 1/2005 ⁽⁶⁾.

Для водіїв, зазначених у статті 5(5), тривалість початкової кваліфікації повинна складати 70 годин, включаючи п'ять годин індивідуального водіння.

Наприкінці такого навчання компетентні органи держав-членів або призначена ними організація повинні провести письмовий або усний тест для водія. Тест повинен містити принаймні одне запитання з кожної з цілей у списку предметів у розділі 1.

2.2. Варіант з тестами

Компетентні органи держав-членів або призначена ними організація повинні організувати теоретичні та практичні іспити, як зазначено в статті 3(1), пункт (а)(ii), щоб перевірити, чи має водій-стажер рівень знань, який вимагається Розділом 1. для предметів і цілей, перелічених у ньому.

(а) Теоретичний тест повинен складатися щонайменше з двох частин:

- (i) запитання, включаючи запитання з варіантами відповідей, запитання, що вимагають прямої відповіді, або їх поєднання;
- (ii) тематичні дослідження.

Мінімальна тривалість теоретичного іспиту має становити чотири години.

(б) Практичний тест складається з двох частин:

(i) іспит з водіння, спрямований на оцінку підготовки до раціонального водіння на основі правил безпеки. Іспит повинен проходити, коли це можливо, на дорогах за межами населених пунктів, на швидкісних дорогах і автомагістралях (або подібних), а також на всіх видах міських магістралей, що представляють різні типи труднощів, з якими може зіткнутися водій. Було б бажано, щоб цей тест проводився в умовах різної інтенсивності руху. Час водіння на дорозі має бути використаний оптимально, щоб оцінити кандидата в усіх зонах руху, які можуть зустрітися. Мінімальна тривалість цього тесту повинна бути 90 хвилин;

(ii) практичний тест, що охоплює щонайменше пункти 1.5, 1.6, 1.7, 3.2, 3.3 і 3.5. Мінімальна тривалість цього тесту повинна бути 30 хвилин.

Транспортний засіб, що використовується для практичного випробування, повинен відповідати принаймні вимогам до випробувальних транспортних засобів, викладеним у Директиві 2006/126/ЄС.

Практичний іспит може бути доповнений третім іспитом, який проводиться на спеціальній місцевості або на найкращому тренажері, щоб оцінити підготовку з раціонального водіння на основі правил безпеки, зокрема стосовно керування транспортним засобом у різних дорожніх умовах і те, як дорожні умови змінюються залежно від атмосферних умов і часу дня чи ночі.

Тривалість цього факультативного тесту не є фіксованою. Якщо водій проходить такий іспит, його тривалість може бути віднята від 90 хвилин іспиту з водіння, зазначеного в пункті (i), але вирахований час не може перевищувати 30 хвилин.

Для водіїв, зазначених у частині 5 статті 5, теоретичний іспит має обмежуватися предметами, зазначеними у розділі 1, які мають відношення до транспортних засобів, до яких застосовується нова початкова кваліфікація. Однак такі водії повинні пройти весь практичний іспит.

Розділ 3

Прискорена початкова кваліфікація, передбачена статтею 3(2)

Прискорена початкова кваліфікація повинна включати викладання всіх предметів із переліку в розділі 1. Її тривалість має складати 140 годин.

Кожен водій-стажер повинен керувати транспортним засобом відповідної категорії щонайменше 10 годин окремо, який відповідає принаймні вимогам до транспортних засобів для тестування, викладеним у Директиві 2006/126/ЄС.

Під час індивідуального водіння водій-стажер повинен супроводжуватися інструктором, найнятим у затвердженому навчальному центрі. Кожен водій-стажер може керувати автомобілем протягом максимум чотирьох годин з 10 годин індивідуального водіння на спеціальній місцевості або на тренажері найвищого класу, щоб оцінити підготовку з раціонального водіння на основі правил безпеки, зокрема щодо керування транспортним засобом у різних дорожніх умовах і те, як ці дорожні умови змінюються залежно від атмосферних умов, часу дня чи ночі, а також здатність оптимізувати споживання палива.

Положення абзацу четвертого пункту 2.1 також застосовуються до прискореної первинної кваліфікації.

Для водіїв, зазначених у статті 5(5), тривалість прискореної початкової кваліфікації має складати 35 годин, включаючи дві з половиною години індивідуального водіння.

Наприкінці такого навчання компетентні органи держав-членів або призначена ними організація повинні провести письмовий або усний тест для водія. Тест повинен містити принаймні одне запитання з кожної з цілей у списку предметів у розділі 1.

Розділ 4

Обов'язкове періодичне навчання, передбачене статтею 3(1)(b)

Обов'язкові періодичні курси підготовки повинні бути організовані затвердженим навчальним центром. Їхня тривалість має становити 35 годин кожні п'ять років, розділених на періоди щонайменше по сім годин, які можуть бути розділені на два дні поспіль. Щоразу, коли використовується електронне навчання, схвалений навчальний центр повинен гарантувати підтримку належної якості навчання, включно з вибором предметів, у яких інструменти ІКТ можуть бути використані найбільш ефективно. Зокрема, держави-члени вимагають надійної ідентифікації користувача та відповідних засобів контролю. Максимальна тривалість електронного навчання не повинна перевищувати 12 годин. Принаймні один із періодів навчання має охоплювати тему безпеки дорожнього руху. Зміст навчання повинен враховувати потреби в навчанні, специфічні для транспортних операцій, які виконує водій, і відповідні законодавчі та технологічні розробки, і, наскільки це можливо, враховувати специфічні потреби в навчанні водія. Протягом 35 годин має бути охоплено низку різних предметів, включаючи повторне навчання, де показано, що водій потребує спеціальної корекційної підготовки.

Держави-члени можуть розглянути можливість зарахування завершеного спеціального навчання, як того вимагає інше законодавство Союзу, протягом одного із передбачених семигодинних періодів. Це включає, але не обмежується навчанням, необхідним згідно з Директивою 2008/68/ЄС для перевезення небезпечних вантажів, підготовкою з перевезення тварин відповідно до Регламенту (ЄС) № 1/2005 та, для перевезення пасажирів, підготовкою з питань інвалідності відповідно до Регламенту (ЄС) № 181/2011. Проте держави-члени можуть вирішити, що завершене спеціальне навчання, яке вимагається згідно з Директивою 2008/68/ЄС щодо перевезення небезпечних вантажів, зараховується як два з семигодинних періодів, за умови, що це єдине інше навчання, яке береться до уваги при періодичному навчанні.

Розділ 5

Затвердження первинної кваліфікації та періодичного навчання

- 5.1. Навчальні центри, які беруть участь у первинній кваліфікації та періодичній підготовці, повинні бути затверджені компетентними органами держав-членів. Погодження може бути надано лише у відповідь на письмову заяву. До заяви необхідно додати документи, серед яких:
 - 5.1.1. відповідну кваліфікаційну та навчальну програму, що визначає предмети, що викладаються, і встановлює запропонований план впровадження та методи навчання;
 - 5.1.2. кваліфікація і сфери діяльності викладачів;

5.1.3. інформацію про приміщення, де проводяться курси, навчальні матеріали, ресурси, що надаються для практичної роботи, і використовуваний автопарк;

5.1.4. умови участі в курсах (кількість учасників).

5.2. Компетентний орган повинен надати письмовий дозвіл за таких умов:

5.2.1. навчання має проходити відповідно до документів, що додаються до заявки;

5.2.2. компетентний орган повинен мати право надсилати уповноважених осіб для надання допомоги на навчальних курсах у схвалених центрах і повинен мати право контролювати такі центри щодо ресурсів, що використовуються, та належного проведення навчальних курсів і тестів;

5.2.3. схвалення може бути скасовано або призупинено, якщо умови схвалення більше не виконуються.

Схвалений центр повинен гарантувати, що інструктори добре знають найновіші правила та вимоги до навчання. У рамках спеціальної процедури відбору викладачі повинні надати сертифікат, що підтверджує знання як предметного матеріалу, так і методів навчання. Що стосується практичної частини навчання, інструктори повинні надати сертифікат досвіду професійного водіння або аналогічного досвіду водіння, наприклад, інструктора з водіння великогазових транспортних засобів.

Навчальна програма має відповідати затвердженню та охоплювати предмети, наведені у списку в розділі 1.

(¹) Рекомендація Європейського Парламенту та Ради від 23 квітня 2008 року щодо створення Європейської рамки кваліфікацій для навчання впродовж життя ([ОБ С 111, 6.5.2008, С. 1](#)).

(²) Регламент (ЄС) № 561/2006 Європейського Парламенту та Ради від 15 березня 2006 року про гармонізацію певного соціального законодавства щодо автомобільного транспорту та внесення змін до Регламентів Ради (ЄЕС) № 3821/85 та (ЄС) № 2135/98 та скасовує Регламент Ради (ЄЕС) № 3820/85 ([ОБ L 102, 11.4.2006, С. 1](#)).

(³) Регламент (ЄС) № 165/2014 Європейського Парламенту та Ради від 4 лютого 2014 року про тахографи в автомобільному транспорті, який скасовує Регламент Ради (ЄЕС) № 3821/85 щодо записуючого обладнання в автомобільному транспорті та вносить зміни до Регламенту (ЄС)) № 561/2006 Європейського Парламенту та Ради про гармонізацію певного соціального законодавства, що стосується автомобільного транспорту ([ОБ L 60, 28.2.2014, С. 1](#)).

(⁴) Директива 2008/68/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 24 вересня 2008 року про про перевезення небезпечних вантажів наземним транспортом ([ОБ L 260, 30.9.2008, С. 13](#)).

(⁵) Регламент (ЄС) № 181/2011 Європейського Парламенту та Ради від 16 лютого 2011 року щодо прав пасажирів у автобусному транспорті та внесення змін до Регламенту (ЄС) № 2006/2004 ([ОБ L 55, 28.2.2011, стор 1](#)).

(⁶) Регламент Ради (ЄС) № 1/2005 від 22 грудня 2004 року про захист тварин під час транспортування та пов'язаних з ним операцій та про внесення змін до Директив 64/432/ЄЕС та 93/119/ЄС та Регламенту (ЄС) № 1255/97 ([ОБ L 3, 5.1.2005, С. 1](#)).

ДОДАТОК II

УМОВИ ДЛЯ МОДЕЛІ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ ДЛЯ КВАЛІФІКАЦІЙНОЇ КАРТКИ ВОДІЯ

1. Фізичні характеристики кваліфікаційної картки водія

Фізичні характеристики кваліфікаційної картки водія повинні відповідати стандартам ISO 7810 і 7816-1.

Методи перевірки фізичних характеристик кваліфікаційної картки водія для забезпечення їх відповідності міжнародним стандартам повинні відповідати стандарту ISO 10373.

2. Інформація, що міститься в кваліфікаційній картці водія

Кваліфікаційна картка водія повинна мати дві сторони.

Сторона 1 повинна містити:

- (а) заголовок «кваліфікаційна картка водія», надрукований великим шрифтом офіційною мовою чи мовами держави-члена, яка видає кваліфікаційну картку водія;
- (б) назва держави-члена, яка видає кваліфікаційну картку водія (необов'язково);
- (с) розпізнавальний знак держави-члена, яка видає кваліфікаційну картку водія, надрукований у негативі у синьому прямокутнику та оточений 12 жовтими зірками; відмітні знаки наступні:

Б	:	Бельгія
BG	:	Болгарія
CZ	:	Чехія
DK	:	Данія
Д	:	Німеччина
EST	:	Естонія
IRL	:	Ірландія
GR	:	Греція
Е	:	Іспанія
Ф	:	Франція
HR	:	Хорватія
я	:	Італія
CY	:	Кіпр
LV	:	Латвія
LT	:	Литва
Л	:	Люксембург
X	:	Угорщина
М	:	Мальта
NL	:	Нідерланди
А	:	Австрія
ПЛ	:	Польща
П	:	Португалія

RO	:	Румунія
SLO	:	Словенія
SK	:	Словаччина
FIN	:	Фінляндія
C	:	Швеція

(д) інформація, що стосується кваліфікаційної картки водія, пронумерована таким чином:

1. прізвище власника;
2. ім'я власника;
3. дата і місце народження власника;
- 4.(а) дата випуску;
- (б) термін придатності;
- (с) назва органу, що видав документ (може бути надруковано на стороні 2);
- (д) номер, відмінний від номера водійського посвідчення для адміністративних цілей (необов'язково);
5. (а) номер водійського посвідчення;
- (б) серійний номер;
6. фотографія власника;
7. підпис власника;
8. звичайне місце проживання або поштова адреса власника (за бажанням);
9. категорії транспортних засобів, на які водій відповідає вимогам початкової кваліфікації та періодичної підготовки;

(д) заголовок «модель Європейського Союзу» мовою або мовами держави-члена, яка видає кваліфікаційну картку водія, та заголовок «кваліфікаційна картка водія» іншими офіційними мовами Союзу, надрукований синім кольором, щоб створити фон водія кваліфікаційна картка:

tarjeta de cualificación del conductor

карта кваліфікації на воду

osvědčení profesní způsobilosti řidiče

chaufføruddannelsesbevis

Fahrerqualifizierungsnachweis

juhi pädevustunnistus

δελτίο επιμόρφωσης οδηγού

кваліфікаційна картка водія

картка кваліфікації диригента

cárta cáilíochta tiománaí

кваліфікаційна карта водія

carta di qualificazione del conducente

vadītāja kvalifikācijas apliecība

vairuotojo kvalifikacinė kortelė

gépjárművezetői képesítési igazolvány

karta ta' kwalifika tas-sewwieq

kwalificatiekaart bestuurder

karta kwalifikacji kierowcy

carta de qualificação de motorista

cartelă de pregătire profesională a conducătorului auto

kvalifikačná karta vodiča

картку про компетентність водія

kuljettajan ammattipätevyskortti

yrkeskompetensbevis för förare;

- (f) опорні кольори:
- синій: синій Pantone Reflex,
 - жовтий: жовтий Pantone;

Сторона 2 повинна містити:

(а) 9. категорії транспортних засобів, на які водій відповідає вимогам початкової кваліфікації та періодичної підготовки;

10. гармонізований код Союзу «95», передбачений у Додатку I до Директиви 2006/126/ЄС;

11. місце, відведене для можливого введення державою-членом, яка видає кваліфікаційну картку водія, важливих адміністративних даних або деталей, що стосуються безпеки дорожнього руху (необов'язково). Якщо деталі стосуються заголовка, викладеного в цьому Додатку, таким деталям має передувати відповідний номер заголовка;

(б) пояснення пронумерованих записів на сторонах 1 і 2 кваліфікаційної картки водія (принаймні заголовки 1, 2, 3, 4(a), 4(b), 4(c), 5(a), 5(b).) і 10).

Якщо держава-член бажає викласти ці записи національною мовою, відмінною від болгарської, хорватської, чеської, датської, голландської, англійської, естонської, фінської, французької, німецької, грецької, угорської, італійської, латвійської, литовської, мальтійської, польської, португальської, румунською, словацькою, словенською, іспанською та шведською мовами, він повинен скласти двомовну версію кваліфікаційної картки водія, використовуючи одну з цих мов, без шкоди для інших положень цього Додатку.

3. Безпека, включаючи захист даних

Метою різних складових частин кваліфікаційної картки водія є виключення будь-якої підробки або фальсифікації та виявлення будь-яких спроб зробити це.

Держава-член повинна забезпечити, щоб рівень безпеки кваліфікаційної картки водія був принаймні порівняним з рівнем безпеки водійського посвідчення.

4. Особливі домовленості

Після консультації з Комісією держави-члени можуть додавати кольори або позначки, такі як штрих-код, національні символи та елементи захисту, без шкоди для інших положень цього Додатку.

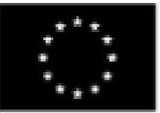

У зв'язку зі взаємним визнанням кваліфікаційних карток водія штрих-код не може містити жодної іншої інформації, окрім тієї, яка вже є розбірливою на кваліфікаційній картці водія або є важливою для процесу видачі картки.

5. Перехідні положення


Кваліфікаційні картки водіїв, видані до 23 травня 2020 року, дійсні до закінчення терміну їх дії.

6. Зразок Європейського Союзу для кваліфікаційної картки водія

Side 1

DRIVER QUALIFICATION CARD		(MEMBER STATE)
 6. PHOTO  9.	1.	
	2.	
	3.	
	4a.	4b.
	4c.	(4d.)
	5a.	5b.
	7.	
	(8.)	

Side 2

11.  1. Surname 2. First name 3. Date and place of birth 4a. Date of issue 4b. Administrative expiry date 4c. Issued by 5a. Licence No 5b. Serial No 10. Union code	9.	10.
	C1	
	C	
	D1	
	D	
	C1E	
	CE	
	D1E	
	DE	

ДОДАТОК III

ТАБЛИЦЯ ВІДПОВІДНОСТІ ДЛЯ ПОСИЛАНЬ НА ОКРЕМІ КАТЕГОРІЇ ВОДІЙСЬКИХ ПОСВІДЧЕНЬ

Посилання в цій Директиві	Посилання в Директиві 2006/126/ЄС
C + E	CE
C1 + E	C1E
D + E	DE
D1 + E	D1E

ДОДАТОК IV

Частина А

Скасована Директива з переліком наступних поправок до неї

(зазначене у статті 14)

Директива 2003/59/ЄС Європейського Парламенту та Ради (O B L 226, 10.09.2003, C. 4).	
Директива Ради 2004/66/ЄС (O B L 168, 1.5.2004, C. 35).	лише пункт IV.2 додатку
Директива Ради 2006/103/ЄС (O B L 363, 20.12.2006, C. 344).	лише пункт А.6 додатку
Регламент (ЄС) № 1137/2008 Європейського Парламенту та Ради (O B L 311, 21.11.2008, C. 1).	лише пункт 9.11 додатку
Директива Ради 2013/22/ЄС (O B L 158, 10.6.2013, C. 356).	лише пункт А.4 додатку
Директива (ЄС) 2018/645 Європейського Парламенту та Ради (O B L 112, 2.5.2018, C. 29).	лише стаття 1 і додаток
Регламент (ЄС) 2019/1243 Європейського Парламенту та Ради (O B L 198, 25.07.2019, C. 241).	лише пункт IX.5 додатку

Частина Б

Терміни транспонування до національного законодавства та дати застосування

(зазначене у статті 14)

Директива	Термін транспозиції	Дата подачі заяви
2003/59/ЄС	10 вересня 2006 р	10 вересня 2008 року щодо початкової кваліфікації, необхідної для керування транспортними засобами, у водійських правах категорій D1, D1+E, D та D+E 10 вересня 2009 року щодо первинної кваліфікації, необхідної для керування транспортними засобами, у водійських правах категорій C1, C1+E, C та C+E
(ЄС) 2018/645	23 травня 2020 року, за винятком пункту 6 статті 1 23 травня 2021 року щодо пункту 6 статті 1	

ДОДАТОК V**КОРЕЛЯЦІЙНА ТАБЛИЦЯ**

Директива 2003/59/ЕС	Ця Директива
Статті 1-7	Статті 1-7
Стаття 8(1)	Стаття 8(1)
Стаття 8(2), перший абзац, вступне слово та пункт (а)	Стаття 8(2), перший абзац
Стаття 8(2), перший абзац, пункт (b)	—
Стаття 8(2), другий абзац	Стаття 8(2), другий абзац
Стаття 8(3), (4) і (5)	Стаття 8(3), (4) і (5)
Статті 9 і 10	Статті 9 і 10
Стаття 10а	Стаття 11
Стаття 11	Стаття 12
Стаття 11а	Стаття 13
Стаття 13	—
Стаття 14	—
Стаття 15	Стаття 14
Стаття 16	Стаття 15
Стаття 17	Стаття 16
Додаток I	Додаток I
Додаток II	Додаток II
Додаток III	Додаток III
—	Додаток IV
—	Додаток V