2025/2205

5.11.2025 г.

ДИРЕКТИВА (ЕС) 2025/2205 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 22 октомври 2025 година

относно свидетелствата за управление, за изменение на Регламент (ЕС) 2018/1724 на Европейския парламент и на Съвета и на Директива (ЕС) 2022/2561 на Европейския парламент и на Съвета, и за отмяна на Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и на Регламент (ЕС) № 383/2012 на Комисията

(Текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 91, параграф 1 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет ([1]),

след консултация с Комитета на регионите,

в съответствие с обикновената законодателна процедура ([2]),

като имат предвид, че:

(1) През 2017 г. неформалният Съвет по транспорт в Малта постигна съгласие, че трайно високият брой на смъртните случаи и тежките наранявания при пътнотранспортни произшествия представлява сериозен обществен проблем, и определи цел за намаляване наполовина на броя на тежките наранявания в Съюза до 2030 г. В Декларацията от Валета относно пътната безопасност, приета от министрите на транспорта на държавите — членки на Съюза на 29 март 2017 г. Комисията се призовава да изготви засилена политика и правна рамка на Съюза в областта на пътната безопасност за десетилетието след 2020 г., която включва амбициозната дългосрочна цел за свеждане до нула на смъртността до 2050 г., като се подобри защитата на участниците в движението по пътищата, по-специално на уязвимите участници, които най-често са пострадали от пътнотранспортни произшествия. Усилията, предприети досега от публичните органи, доведоха до намаляване на смъртните случаи при пътнотранспортни произшествия от 51 400 през 2001 г. на 19 800 през 2021 г. Тези стойности обаче спаднаха под целта на Съюза за намаляване със 75 % на смъртните случаи при пътнотранспортни произшествия между 2001 г. и 2020 г., а напредъкът към намаляване наполовина на броя на такива смъртни случаи през първото десетилетие по-късно се забави. Съюзът е поел ангажимент да се приближи възможно най-много до целта за нула пострадали от пътнотранспортни произшествия до 2050 г. В съобщението на Комисията от 9 декември 2020 г. до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите, озаглавено „Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност — подготвяне на европейския транспорт за бъдещето“ (наричана по-нататък „Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност“), се определя свързаната с тази цел стратегия „Нулева смъртност“.

(2) Правилата за свидетелствата за управление са съществен елемент на общата транспортна политика, допринасят за подобряване на пътната безопасност и улесняват свободното движение на хора, които се установяват в държава членка, различна от тази, която е издала свидетелството за управление. Като се има предвид значението на индивидуалните транспортни средства, притежаването на свидетелство за управление, надлежно признато от държавата членка домакин, насърчава и улеснява свободното движение на хора и тяхната свобода на установяване. По подобен начин всяко незаконно придобиване на такъв документ или право на управление, или загубата на законно придобито свидетелство за управление чрез неправомерно поведение засяга не само държавата членка, в която са извършени тези нарушения, но и пътната безопасност в целия Съюз.

([1]) ОВ C 293, 18.8.2023 г., стр. 133.

([2]) Позиция на Европейския парламент от 28 февруари 2024 г. (ОВ C, C/2025/1355, 17.3.2025 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2025/1355/oj) и позиция на Съвета на първо четене от 29 септември 2025 г. (все още непубликувана в Официален вестник). Позиция на Европейския парламент от 21 октомври 2025 година (все още непубликувана в Официален вестник).

(3) Рамката, установена с Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ([3]), следва да бъде актуализирана, за да бъде пригодна за новата ера, устойчива, приобщаваща, интелигентна и издръжлива. Тя следва да отчита необходимостта от намаляване на емисиите и потреблението на енергия от транспорта, включително чрез по-широко въвеждане на превозни средства с алтернативно гориво, цифровизацията, демографските тенденции и технологичното развитие с цел засилване на конкурентоспособността на икономиката на Съюза. По-специално, що се отнася до някои превозни средства с алтернативно гориво, по-голямата им маса в сравнение с конвенционалните превозни средства следва да бъде отразена в обхвата на категориите свидетелства за управление. Важно е да се опростят и цифровизират административните процедури, за да се премахнат оставащите пречки, като например административната тежест, пред свободното движение на лицата, които са водачи, установяващи се в държава членка, различна от тази, която издава свидетелството за управление. Хармонизираната рамка на Съюза за стандартните свидетелства за управление следва да обхваща както физическите свидетелства за управление, така и цифровите свидетелства за управление (наричани по-нататък „мобилни“ свидетелства за управление) за всички категории, и да предвижда взаимното им признаване, когато са били надлежно издадени в съответствие с настоящата директива.

(4) На 4 декември 1980 г. Европейската общност въведе първия „образец на Общността“ за физическо свидетелство за управление. Оттогава правилата, свързани с образеца на Общността, се превърнаха в крайъгълен камък на най-напредналите структури за издаване на свидетелства за управление в света, обхващащи над 250 милиона водачи. Поради това настоящата директива следва да се основава на натрупания опит и практика и да установи хармонизирани правила относно стандартите на Съюза за физическите свидетелства за управление. Физическите свидетелства за управление, издадени в Съюза, следва по-специално да осигуряват високо равнище на защита срещу измами и подправяне чрез мерки срещу подправяне и възможност за включване на микрочипове и QR кодове.

(5) Всяко обработване на лични данни за целите на прилагането на настоящата директива следва да е в съответствие с рамката на Съюза за защита на данните, по-специално Директива 2002/58/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ([4]), Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета ([5]) и Директива (ЕС) 2016/680 на Европейския парламент и на Съвета ([6]).

(6) С настоящата директива се установява правно основание за съхраняването на задължителен набор от лични данни във физическите свидетелства за управление и техните микрочипове или QR кодове, както и в мобилните свидетелства за управление, за целите на доказването и проверката на правото на управление и самоличността на дадено лице, за да се гарантира високо равнище на пътна безопасност в целия Съюз. Тези данни следва да се ограничават до това, което е необходимо, за да се докаже правото на управление на дадено лице, да се установи самоличността на това лице и да се проверят неговите права на управление и неговата самоличност. Съхранението и другото обработване на тези данни трябва да става в съответствие по-специално с член 6, параграф 1, буква д), а по отношение на биометричните данни — с член 9, параграф 2, буква ж) от Регламент (ЕС) 2016/679. С настоящата директива се предвиждат и допълнителни гаранции, за да се осигури защитата на личните данни, които се разкриват на проверяващия орган и се съхраняват от него по време на процеса на проверка. По-специално проверяващият орган следва да може да съхранява такива данни само ако е упълномощен за това съгласно правото на Съюза или националното право; например на полицейски служител може да бъде разрешено да включва данни за свидетелствата за управление в полицейски доклад или на дружество за отдаване под наем може да бъде разрешено да попълва данните от свидетелството за управление в договор за наем на превозно средство.

(7) За да се осигури правна яснота и да се гарантира плавният преход между настоящата директива и Директива 2006/126/ЕО, държавите членки следва да могат да съхраняват допълнителни лични данни в микрочип, ако това е предвидено в националното право, което е в съответствие с Регламент (ЕС) 2016/679. Самата настояща директива обаче не служи като правно основание за включването на такива допълнителни данни.

([3]) Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 20 декември 2006 г. относно свидетелства за управление на превозни средства (ОВ L 403, 30.12.2006 г., стр. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/126/oj).

([4]) Директива 2002/58/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 12 юли 2002 г. относно обработката на лични данни и защита на правото на неприкосновеност на личния живот в сектора на електронните комуникации (ОВ L 201, 31.7.2002 г., стр. 37, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2002/58/oj).

([5]) Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета от 27 април 2016 г. относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни и относно свободното движение на такива данни и за отмяна на Директива 95/46/ЕО (ОВ L 119, 4.5.2016 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj).

([6]) Директива (ЕС) 2016/680 на Европейския парламент и на Съвета от 27 април 2016 г. относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни от компетентните органи за целите на предотвратяването, разследването, разкриването или наказателното преследване на престъпления или изпълнението на наказания и относно свободното движение на такива данни, и за отмяна на Рамково решение 2008/977/ПВР на Съвета (ОВ L 119, 4.5.2016 г., стр. 89, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/680/oj).

(8) За разлика от това, QR кодът, който трябва да бъде установен с настоящата директива, следва да позволява проверка на автентичността на информацията, посочена върху физическото свидетелство за управление. Той обаче не следва да позволява съхраняването на допълнителна информация освен тази във физическото свидетелство за управление.

(9) С настоящата директива не се предоставя правно основание за създаване или поддържане на бази данни на национално равнище за съхранението на биометрични данни в държавите членки, като това е въпрос на националното право, което трябва да бъде в съответствие с правото на Съюза относно защитата на данните. Освен това с настоящата директива не се предоставя правно основание за създаване или поддържане на централизирана база данни с биометрични данни на равнището на Съюза.

(10) Цифровата трансформация е един от приоритетите на Съюза. Що се отнася до автомобилния транспорт, той допринася за премахването на оставащите административни пречки пред свободното движение на хора, като тези, свързани с времето, необходимо за издаване на физически свидетелства за управление. Поради това следва да се създаде отделен стандарт на Съюза за мобилните свидетелства за управление, издавани в рамките на Съюза. За да се улесни цифровизацията, мобилните свидетелства за управление следва да бъдат форматът по подразбиране, издаван на кандидатите, валиден от дата, която е 54 месеца от датата на приемане на първия от актовете за изпълнение, необходими за въвеждането на мобилните свидетелства за управление, без да се засяга правото на кандидата да получи свидетелството за управление едновременно във физически формат или и в двата формата чрез едно и също заявление. Държавите членки имат възможност да издават мобилни свидетелства за управление преди датата, на която цифровият формат става формат по подразбиране.

(11) В съответствие с целта на цифровата трансформация никой гражданин да не бъде изоставен, както е посочено в Европейската декларация от 2023 г. относно цифровите права и принципи за цифровото десетилетие, е задължително гражданите да продължат да имат правото да изискват свидетелство за управление във физически формат в допълнение към свидетелството за управление в цифров формат. Поради това по искане на кандидата държавите членки следва да му предоставят свидетелството за управление във физически формат своевременно и по принцип в срок от три седмици, когато кандидатът вече притежава цифрово свидетелство за управление на тази държава членка, удостоверяващо неговите права на управление. Освен това в спешни ситуации, когато късното получаване на физическото свидетелство за управление би довело до несъразмерна вреда за кандидата, държавите членки се насърчават да предвидят възможността за използване на спешна процедура, чрез която физическото свидетелство за управление ще се издава в рамките на няколко дни при пропорционално увеличение на съответните административни такси.

(12) Мобилното свидетелство за управление следва не само да съдържа информацията, посочена върху физическото свидетелство за управление, но също така и информация, която позволява да се провери автентичността на тези данни. Въпреки това следва да се гарантира, че дори в случай на проверка количеството на предоставените лични данни е ограничено до това, което би било показано върху физическото свидетелство за управление, и това, което е строго необходимо за проверката на автентичността на тези данни. Освен това, освен ако не е разрешено съгласно правото на Съюза или националното право, данните, необходими за проверката, не следва да се съхраняват след извършването на проверката. Държавите членки следва да гарантират, че физическите и мобилните свидетелства за управление, издадени на едно и също лице, са равностойни по отношение на правата и условията, при които това лице има право да управлява превозни средства, както и по отношение на срока на валидност на свидетелствата за управление, както е установено в настоящата директива.

(13) Държавите членки са компетентни да установят свои собствени национални правила, изискващи заплащането на такса за издаване на свидетелство за управление. Държавите членки обаче следва да направят необходимото да не влияят на свободния избор на гражданите по отношение на форматите на свидетелствата за управление, като установят непропорционални административни такси, които неправомерно отдават предимство на единия формат пред другия.

(14) Държавите членки следва да си сътрудничат в стремежа към използване и взаимно признаване в световен мащаб на мобилните свидетелства за управление. Това може да доведе до изменения на Международната конвенция за автомобилното движение от 24 април 1926 г., Женевската конвенция за движението по пътищата от 19 септември 1949 г. и Виенската конвенция за движението по пътищата от 8 ноември 1968 г. Комисията е в най-добра позиция да предостави помощ на държавите членки за това, по-специално по отношение на условията за оперативна съвместимост, които дават възможност за широко признаване на мобилните свидетелства за управление на Съюза. Като първа стъпка в този процес Комисията следва да вземе предвид съответните развития в трети държави, когато приема актове за изпълнение относно мобилните свидетелства за управление.

(15) В Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност се определя визия за Съюза с цел значително подобряване на устойчивостта на мобилността и транспорта. Емисиите от сектора на автомобилния транспорт включват емисиите на парникови газове, замърсителите на въздуха, шума и пластмасовите микрочастици от износването на гумите и пътищата. Начинът на управление на МПС оказва влияние върху количеството на тези емисии, които е възможно да имат отрицателно въздействие върху околната среда и човешкото здраве. Поради това изпитите по управление следва да гарантират, че обучението на водачите им дава възможност да намалят въздействието си по отношение на емисиите, включително чрез екологично шофиране, както и да ги подготвят за управление на превозни средства с нулеви или ниски емисии.

(16) За да се даде възможност на гражданите и пребиваващите лица да се възползват пряко от предимствата на вътрешния пазар, без да понасят ненужна допълнителна административна тежест, в Регламент (ЕС) 2018/1724 на Европейския парламент и на Съвета ([7]) се предвижда предоставяне на достъп до онлайн процедури, които са от значение за функционирането на вътрешния пазар, включително за трансграничните участници в движението по пътищата. Информацията относно придобиването и подновяването на свидетелство за управление вече е включена в приложение I към посочения регламент. Приложение II към посочения регламент следва да бъде изменено, за да се гарантира, че потребителите, за които се прилага административна процедура, свързана със свидетелства за управление, се ползват от изцяло онлайн процедури.

(17) Свидетелствата за управление следва да бъдат категоризирани според типовете превозни средства, за които те предоставят право на управление. Тази категоризация следва да се направи по ясен и последователен начин при пълно съобразяване с техническите характеристики на съответните превозни средства и уменията, необходими за тяхното управление.

(18) В съответствие с Конвенцията на Организацията на обединените нации за правата на хората с увреждания от 13 декември 2006 г., по която Съюзът е страна от 21 януари 2011 г., следва да се приемат специални разпоредби, за да се улесни управлението на превозни средства от хора с увреждания. Освен това държавите членки се насърчават, без да понижават минималните стандарти относно годността за управление и уменията за управление, определени в настоящата директива, да отговарят на специалните нужди на хората с увреждания и да улесняват възможностите им да придобиват и притежават свидетелство за управление. Във връзка с това, с предварителното съгласие на Комисията, на държавите членки следва да се разреши да изключат от прилагането на правилата относно категориите свидетелства за управление съгласно настоящата директива някои специфични типове моторни превозни средства.

(19) На държавите членки следва да се разреши да продължат да изключват от прилагането на настоящата директива типовете превозни средства, използвани от или под контрола на въоръжените сили и гражданската отбрана, като се има предвид специфичното естество на извършваните от тези въоръжени сили и гражданска отбрана операции и на използваните превозни средства.

(20) Минималната възраст на кандидатите за различните категории свидетелства за управление следва да бъде определена на равнището на Съюза. Независимо от това на държавите членки следва да се разреши да определят по-висока възрастова граница за управлението на определени категории превозни средства с цел по-нататъшно подобряване на пътната безопасност. На държавите членки следва да бъде разрешено да определят за някои категории и по изключение по-ниска минимална възраст, за да се вземат предвид националните обстоятелства, по-специално по отношение на управлението на превозни средства за противопожарна охрана, гражданска защита и спасителни действия, както и превозни средства, използвани за поддържане на обществената безопасност и обществения ред.

(21) Превозните средства за спешна помощ, а именно превозните средства, използвани за поддържане на обществената безопасност и обществения ред, включително чрез предоставяне на незабавна помощ по време на природни или предизвикани от човека извънредни ситуации, като полицейски превозни средства, линейки, превозни средства за гражданска защита или превозни средства за спасителни действия, както и противопожарни превозни средства, могат да имат специфични характеристики, като например да бъдат по-тежки поради специално оборудване, и може да се наложи да се възползват от някои дерогации от общите правила за свидетелство за управление от категория B, за да се реагира ефикасно на кризисни ситуации и необходимост от спасяване. Освен това, за да се избегнат потенциални пречки пред трансграничното движение на такива превозни средства, докато те се използват за трансгранични интервенции в различни региони в рамките на Съюза, държавите членки следва да могат да разрешават временно или за неопределен период от време тези превозни средства за спешна помощ да се управляват на тяхна територия със свидетелство за управление от категория B. В това отношение държавите членки се насърчават да признават взаимно националните мерки, така че трансграничните спешни операции да не бъдат възпрепятствани или санкционирани.

(22) За да се вземат предвид нуждите от мобилност на младите жители на държавите членки, като например необходимостта от шофиране на дълги разстояния в слабо населени райони с липса на подходящи алтернативни средства за лична мобилност, държавите членки, след предварителното съгласие на Комисията, следва да могат да намалят на 15 години минималната възраст за издаване на свидетелства за управление, ограничени до техните собствени територии, за управление на определени видове превозни средства от категория B1. Важно е това намаляване на минималната възраст да не оказва отрицателно въздействие върху пътната безопасност. Поради това, преди да даде съгласието си за това, Комисията следва надлежно да оцени въздействието на такова намаляване на минималната възраст върху пътната безопасност, като вземе предвид всяка имаща отношение информация, предоставена от експертите на държавите членки.

(23) От полза за пътната безопасност може да е да се комбинират подходяща минимална възраст за свидетелствата за управление във всяка категория, която да улеснява както мобилността на младите водачи, така и навременния им достъп до професионално шофиране, и по-строгите условия за новите водачи по отношение, наред с другото, на ограниченията за употребата на алкохол във връзка с шофирането. Минималната възраст не следва да се намалява за сметка на пътната безопасност.

([7]) Регламент (ЕС) 2018/1724 на Европейския парламент и на Съвета от 2 октомври 2018 г. за създаване на единна цифрова платформа за предоставяне на достъп до информация, до процедури и до услуги за оказване на помощ и решаване на проблеми и за изменение на Регламент (ЕС) № 1024/2012 (ОВ L 295, 21.11.2018 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1724/oj).

(24) Следва да се създаде поетапна система, според която притежаването на свидетелство за управление в определена категория да бъде предварително условие за това кандидатът да има право да придобие други категории свидетелства за управление, както и съответствия между категориите, включително, когато е целесъобразно, минимален период на опит, преди да бъде предоставено това право. Тази система следва да бъде задължителна за всички държави членки, без да се засяга възможността държавите членки да прилагат определени съответствия помежду си на съответните си територии. На държавите членки следва също така да бъде разрешено да установят определени съответствия, ограничени до собствената им територия.

(25) По-голямото присъствие на превозни средства с алтернативно гориво е от ключово значение за зеления преход. Възможността нови модели с по-високо тегло да бъдат налични при свидетелствата за управление от категории B и BE следва да се вземе предвид в настоящата директива. Поради това на притежателите на свидетелство за управление от категория B или BE следва да бъде разрешено, при условие че имат опит в управлението на МПС от тяхната категория, да управляват автомобили както с цел превоз на хора, така и с цел превоз на товари, задвижвани изцяло или частично с алтернативно гориво, чиято максимално допустима маса надхвърля 3 500 kg.

(26) Правото на свидетелство за управление е гаранция за свободата на движение и улеснява участието в икономическия и социалния живот, което е особено важно в селските и по-слабо урбанизираните райони с ограничена мрежа на обществения транспорт. За възрастните хора, лицата с намалена подвижност или хората с увреждания индивидуалният транспорт е важен елемент в подкрепа на тяхната мобилност. Оценката на годността на водача да управлява превозно средство безопасно следва да се извършва въз основа на специфични критерии, като се взема предвид по-специално медицинското състояние на водача в съответствие с обективните резултати от прегледите и когато е подходящо изпитите. Решенията за анулиране, постоянно отнемане, временно отнемане или ограничаване на свидетелства за управление следва да се вземат индивидуализирано и да не водят до дискриминация, по-специално въз основа на възрастта.

(27) За целите на пътната безопасност е необходимо да се актуализират хармонизираните минимални изисквания, на които кандидатът трябва да отговаря, преди да може да му бъде издадено свидетелство за управление. Това следва да включва знанията, уменията и поведението, свързани с управлението на моторни превозни средства, изпитът по управление и минималните стандарти за физическа и психическа годност за управление на такива превозни средства.

(28) С оглед на нарастващата наличност и използване на усъвършенствани системи за подпомагане на водача и автоматизирани системи за управление, е необходимо в теоретичните изпити да се включат изисквания по отношение на тези системи, за да се гарантират общите знания на водачите относно предимствата, ограниченията и рисковете, свързани с тях. Това изискване за знания следва да обхваща, по-специално, областта на използване на автоматизираните системи за управление, наличието на искания за поемане на управлението от страна на автоматизираните системи за управление и съществуващите задължения на водача, докато автоматизираните системи за управление са активни.

(29) Доказателството за съответствие с минималните стандарти за физическа и психическа годност следва да се представя при издаването на свидетелството за управление и периодично след това. Този редовен мониторинг в съответствие с националните правила за съответствие с минималните стандарти допринася за свободното движение на хора, предотвратява нарушаването на конкуренцията и позволява да се вземе предвид отговорността на водачите. Националните правила за съответствие с минималните стандарти следва да се състоят от медицински преглед при издаване и подновяване на свидетелство за управление. Този преглед може да се извършва от общопрактикуващи лекари или от друг компетентен медицински орган или специалист в здравния сектор, както е установено в правото на всяка държава членка.

(30) Адекватното зрение е съществено условие за осигуряване на физическа годност за управление. Поради това всички кандидати за свидетелство за управление следва да преминат подходящ преглед, за да се гарантира, че имат достатъчна острота на зрението, включително, когато е необходимо, допълнителна проверка на зрителното поле от компетентен специалист по зрението, оправомощен от националното право. Държавите членки следва да могат да разширят това изискване, като наложат същата процедура при подновяване на свидетелствата за управление. Десетичният запис за острота на зрението представлява международно признат стандарт за съпоставимост при установяване на зрението.

(31) За издаването или подновяването на определени категории свидетелства за управление следва да бъде възможно държавите членки, вместо медицински преглед, да изискват от кандидата или притежателя на свидетелство за управление да представи писмено или по електронен път самооценка, чието оформление би могло да бъде ориентирано към установяването на рискове. Въпреки това би било желателно държавите членки да включат медицински прегледи поне като част от първата процедура по издаване на свидетелствата за управление, за да се направи оценка на спазването на условията, определени в настоящата директива и в националното право.

(32) След издаването на свидетелство за управление държавите членки, вместо да изискват медицински преглед или самооценка при подновяване, следва да могат да създадат система, която да гарантира, че се отчитат промените във физическата или психическата годност на притежателя на свидетелството за управление. Като се отчитат различията в организацията на националните здравни системи и практики по отношение на ефективната им координация с издаващите свидетелства за управление органи за издаването и подновяването на такива, тази система би могла да приеме различни форми, като основният принцип следва да бъде медицинските или издаващите свидетелства за управление органи да свързват медицинското състояние на притежателите на свидетелства за управление с тяхната способност и разрешение за управление на моторни превозни средства. Тази реакция на медицинските или издаващите свидетелства за управление органи би могла да се основава и на оценката на декларациите на притежателя на свидетелство за управление въз основа на общо задължение, наложено на всички притежатели на свидетелство за управление, да декларират здравословното си състояние, имащо отношение към управлението на превозно средство, което води до насочване към специалист, до забрана за управление, издадена от медицински специалист, или в крайна сметка до постоянно отнемане, временно отнемане или ограничаване на свидетелството за управление.

(33) Държавите членки следва също така да имат свободата да съчетават такива мерки с цел повишаване на тяхната ефективност и да прилагат стандарти, свързани с годността за управление, по-строги от определените в настоящата директива минимални стандарти.

(34) Неотдавнашният напредък в областта на медицинските технологии повиши пътната безопасност чрез преодоляване на рисковете, свързани с управлението при определени медицински състояния. Иновации като системите за непрекъснато наблюдение на глюкозата за лица с диабет дават възможност за ефективно управление на тяхното състояние в реално време, с което намаляват рисковете, свързани с шофирането. Тези технологии се развиват бързо, като осигуряват по-добър контрол върху медицинските проблеми и допълнително подобряват пътната безопасност.

(35) С оглед на провеждането на проучвания на различни патологии, които крият риск от прекомерна сънливост и замаяност, Комисията следва да започне преглед на разпоредбите на настоящата директива, свързани със синдрома на обструктивната сънна апнея, след провеждане и предоставяне на научната общност на подходящ брой проучвания. Предвид научния напредък, постигнат в лечението на нарушено зрение, Комисията следва също така да започне преглед на разпоредбите на настоящата директива, които се отнасят до това състояние.

(36) За да се гарантират еднакви права в Съюза, без да се засягат съображенията, свързани с пътната безопасност, свидетелствата за управление от категории AM, A1, A2, A, B1, B и BE следва да имат срок на валидност 15 години, а за свидетелствата за управление от категории C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 и D1E — срок на валидност пет години. Независимо от това държавите членки следва да могат да прилагат срок на валидност от 10 години вместо 15 години, ако свидетелството за управление се използва и като документ за самоличност. В съответствие с вече действащата рамка, която дава възможност на държавите членки да увеличат честотата на подновяване с напредването на възрастта, общата продължителност на валидността може да бъде намалена въз основа на обективни фактори, свързани със средностатистическото физическо и психическо състояние на водачите, като например възрастта, а на държавите членки следва да бъде разрешено да определят по-кратки срокове на валидност от предвидените в настоящата директива в изключителни случаи, както са посочени в настоящата директива.

(37) Опреснителните курсове за опитни водачи могат да подобрят пътната безопасност чрез повишаване на осведомеността и изискване водачите да придобият допълнителен опит с нови технологии като усъвършенстваните системи за подпомагане на водача и автоматизираните системи за управление. В този контекст, както и в контекста на обучението на водачите преди издаването на свидетелство за управление, използването на симулатори би могло да бъде полезно за подобряване на важни умения за управление, като например реагиране при неблагоприятни условия и аварийни ситуации.

(38) В контекста на постепенната цифровизация и автоматизация и на все по-строгите изисквания за намаляване на емисиите във връзка с автомобилния транспорт, както и на постоянния технологичен напредък по отношение на моторните превозни средства, е необходимо всички водачи да получават актуални знания за новите технологии, пътната безопасност и устойчивостта. Насърчаването от страна на държавите членки на обучение през целия живот за водачите, например чрез предлагане на участие в курсове за безопасно управление с обратна връзка, може да допринесе за по-приобщаваща мобилност. Обучението през целия живот може да бъде от ключово значение за актуализирането на уменията на опитните водачи по отношение на пътната безопасност, новите технологии и промените на масата на превозните средства, което подобрява горивната ефективност и намалява емисиите, и управлението на скоростта.

(39) За да се даде възможност държавите членки, и в надлежно обосновани случаи Съюзът като цяло, да реагират на кризи, при които за националните органи е невъзможно да подновят свидетелства за управление, чиято валидност в противен случай би изтекла, следва да се предостави възможност за удължаване на срока на валидност на такива свидетелства за управление. Такова удължаване следва да бъде възможно само за срок, който е строго необходим.

(40) Принципът „един притежател — едно свидетелство за управление“ следва да възпрепятства всяко лице да притежава повече от едно свидетелство за управление. Принципът следва също така да бъде разширен, за да се вземат предвид техническите особености на мобилните свидетелства за управление, тъй като притежателят може да поиска издаването на физическо свидетелство за управление вместо или заедно с мобилно свидетелство за управление и може да визуализира мобилно свидетелство за управление на няколко електронни устройства.

(41) По съображения, свързани с пътната безопасност, държавите членки следва да имат възможност да прилагат своите национални разпоредби относно анулирането, постоянното отнемане, временното отнемане и подновяването на свидетелствата за управление по отношение на всички притежатели на свидетелства за управление, които са получили обичайно пребиваване на тяхна територия.

(42) Водачи, които притежават свидетелство за управление, издадено от държавата членка, в която пребивават, след замяна на свидетелство за управление, издадено от трета държава, следва да имат право да управляват МПС в Съюза, както ако първоначално са придобили свидетелството за управление в рамките на Съюза. Това допринася за свободното движение на хора в рамките на Съюза.

(43) За да се гарантират еднакви условия за изпълнение на настоящата директива на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия, за да бъдат определени третите държави, които гарантират равнище на пътна безопасност, сравнимо с това на Съюза, с което да се предостави възможност на притежателите на свидетелства за управление, издадени от тези трети държави, да заменят своите свидетелства за управление по сходен ред и условия, както ако те са били издадени от държава членка и при съответни условия, които следва да са подробни и ясно определени за всички съответни категории свидетелства за управление. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета ([8]).

(44) Що се отнася до свидетелствата за управление, издадени от трети държави, които не са определени в акт за изпълнение като трети държави с равнище на пътна безопасност, сравнимо с това на Съюза, или издадени от трети държави, във връзка с които такъв акт за изпълнение нито изрично разрешава, нито забранява замяна на такова свидетелство за управление, на държавите членки следва да бъде разрешено да заменят свидетелствата за управление в съответствие със своите национални правила, при условие че използват съответния(ите) код(ове) на Съюза в издаденото свидетелство за управление. В случай че притежателят на такова свидетелство за управление промени пребиваването си в нова държава членка, от последната не следва да се изисква да прилага принципа за взаимно признаване на такова свидетелство за управление.

(45) Новата рамка за замяна на свидетелства за управление, издадени от трети държави, също следва да се разглежда като инструмент за справяне с недостига на професионални водачи, доколкото правилата имат за цел да улеснят свободното движение на притежателите на свидетелства за управление от различни категории. Като се има предвид, че управлението на превозни средства от граждани на трети държави, които са наети или работят за предприятие, установено в държава членка, извършващо автомобилни превози в рамките на Съюза, може да подлежи на допълнителното изискване за квалификация, доказано с удостоверение за професионална компетентност (УПК), Комисията следва да прецени как очакваните положителни последици от новата рамка могат да бъдат допълнително подкрепени по отношение на други документи за управление, без да се засяга общата цел за подобряване на пътната безопасност в Съюза.

(46) „Туризмът за свидетелства за управление“, а именно практиката на промяна на пребиваването с цел придобиване на ново свидетелство за управление, наред с другото, за да се избегнат последиците от анулиране, постоянно отнемане, временно отнемане или ограничаване на правото на управление на водач на моторно превозно средство, на неговото свидетелство за управление или на признаването на валидността на неговото свидетелство за управление, наложено в друга държава членка, е широко разпространено явление, което оказва отрицателно въздействие върху пътната безопасност. Водачите не следва да бъдат освобождавани от изискванията, наложени им, за да възстановят свидетелството си за управление, признаването на неговата валидност или правото си на управление само защото са променили пребиваването си. Същевременно следва да се поясни, че всяко поведение на гражданите или липсата на физическа или психическа годност за управление на превозно средство следва да води до забрана за управление на превозно средство за неопределен срок само когато това е надлежно обосновано. Следва да се определят условия, при които държавите членки, различни от тези, които са наложили анулиране, постоянно отнемане, временно отнемане или ограничаване на свидетелство за управление, да могат въпреки това да издадат свидетелство за управление на това лице, ако се счита за целесъобразно въз основа на информирано решение и когато валидността на така издаденото свидетелство за управление е ограничена до територията на държавите членки, които не са наложили забрана за неопределен срок.

([8]) Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).

(47) За някои категории свидетелства за управление следва да бъде въведена обща за Съюза схема за управление с придружител, за да се подобри пътната безопасност. Правилата на тази схема следва да предоставят възможност на кандидатите да придобиват свидетелства за управление в съответните категории, преди да бъде достигната изискваната минимална възраст. Използването на тези свидетелства за управление обаче следва да бъде обвързано с условието за придружаване от опитен водач, например член на семейството. В такива случаи по съображения, свързани с пътната безопасност, на държавите членки следва да бъде разрешено да определят по-строги условия и правила на своя територия по отношение на свидетелствата за управление, които са издали.

(48) Без да се засяга общата цел за подобряване на пътната безопасност, схемата за управление с придружител би могла да допринесе за това професията водач на камион да стане по-достъпна и привлекателна за по-младите поколения, за да се разширят възможностите им за работа и да се спомогне за справяне с недостига на водачи в рамките на Съюза. Поради това държавите членки следва да имат възможност да прилагат тази схема за свидетелства за управление от категории C1, C1E и C в допълнение към свидетелствата за управление от категория B, а съответно издадените свидетелства за управление следва да бъдат взаимно признати от държавите членки, които прилагат този по-широк обхват на схемата.

(49) Схемата за управление с придружител не следва да ограничава съществуващите възможности на държавите членки да намалят минималната възраст за категория B и да прилагат съответните условия на национално равнище.

(50) Условията и изискванията, установени в Директива (ЕС) 2022/2561 на Европейския парламент и на Съвета ([9]) за управление на автобус от категория D или DE от определена възраст след получаване на професионална квалификация, следва да бъдат опростени, без да се застрашава пътната безопасност.

(51) Държавите членки се насърчават да засилят партньорствата между органите за образование и обучение, включително университетите и професионалните училища, и транспортните и логистичните дружества, за да се преодолее недостигът на професионални водачи в Съюза. Развитието и подкрепата на чиракуването, стажовете и подобни образователни предложения в рамките на тези партньорства следва да предлагат на бъдещите професионални водачи възможност да се запознаят по-добре с ползите и предизвикателствата на професията, да подобрят своите оперативни и организационни умения и да придобият опит, като същевременно използват модерни технологии и техники. Комисията се насърчава да подкрепя публично-частните партньорства между професионалните училища и логистичните и транспортните дружества с цел подобряване на наличността и уменията на професионалните водачи, като се използват програми на Съюза като „Еразъм+“.

(52) Когато правят преглед на съществуващите източници на приходи за улесняване на пътната безопасност, на държавите членки се препоръчва да използват приходите, генерирани от финансови санкции за пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата, в обхвата на Директива (ЕС) 2015/413 на Европейския парламент и на Съвета ([10]), за да повишат пътната безопасност и да гарантират прозрачността на мерките за пътна безопасност.

(53) Следва да се гарантира, че водачите, които придобиват свидетелство за управление за пръв път, не застрашават пътната безопасност. За тези нови водачи следва да се установи изпитателен срок от най-малко две години, по време на който следва да се прилагат по-строги правила или санкции за управление под въздействието на алкохол, без да се засяга компетентността на държавите членки да регулират поведението на водачите. Такива по-строги правила биха могли да включват или да се състоят от специално обучение за нови водачи, в което те получават допълнително обучение относно рисковете и обмислят своето поведение. Следва също така да се установят специални мерки, за да се гарантира намаляването на случаите на управление под въздействието на наркотици сред новите водачи и да се насърчи правилното използване от тях на необходимите системи за безопасност. Тези мерки биха могли да включват по-строги правила или санкции. В случай че се използват санкции, те следва да бъдат ефективни, пропорционални, възпиращи и недискриминационни и биха могли да включват решения, засягащи правото на управление, както и специално обучение за новите водачи с цел осведоменост относно риска. Такива специални мерки могат да се състоят също от усилия за целенасочено прилагане на решенията, засягащи правото на управление, както и за провеждане на кампании. На държавите членки следва да бъде разрешено да прилагат свободно допълнителни правила на своя територия по отношение на новите водачи с цел подобряване на пътната безопасност, като например втори изпитателен срок за допълнителна категория свидетелство за управление, за да се вземат предвид различните рискове и необходимите умения, свързани с новата категория.

([9]) Директива (ЕС) 2022/2561 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2022 г. относно начална квалификация и продължаващо обучение на водачи на някои пътни превозни средства за превоз на товари или пътници (ОВ L 330, 23.12.2022 г., стр. 46, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2561/oj).

([10]) Директива (ЕС) 2015/413 на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2015 г. за улесняване на трансграничния обмен на информация относно пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата (ОВ L 68, 13.3.2015 г., стр. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2015/413/oj).

(54) Общоприлаганите схеми за нулева толерантност към управление под въздействието на алкохол, придружени с целенасочено прилагане на решенията, засягащи правото на управление, се оказаха ефективен метод за подобряване на пътната безопасност. Като най-ефективна мярка за намаляване на смъртните случаи и нараняванията по пътищата обичайно се възприема нулевата допустима стойност на алкохол, без да се взема предвид случайното излагане на въздействие или излагане, което не оказва влияние върху ефективността на шофирането. Въвеждат се и политики за нулева смъртност по отношение на управлението под въздействието на наркотици. Държавите членки се насърчават да запазят и въведат такива общоприлагани схеми за нулева толерантност в националното си право, спрямо които схемата за изпитателен срок следва да бъде допълнителна мярка, насочена към прекомерното участие на нови водачи, предимно млади хора, в пътнотранспортни произшествия, свързани с управление в нетрезво състояние и употреба на наркотици.

(55) Държавите членки се насърчават да включат подходящо за възрастта обучение относно правилата за пътна безопасност и осведомеността относно риска, свързан с движението по пътищата, като част от своите учебни програми за начално и средно образование, което отразява също така нарасналата популярност на средствата за лична мобилност, като електрически велосипеди и електрически скутери. Изучаването на основните правила за пътна безопасност в ранна възраст може да спомогне за предотвратяване на пътнотранспортни произшествия чрез повишаване на осведомеността и развиване на отговорно поведение, като по този начин се даде възможност на гражданите от ранна възраст да вземат решения за безопасността въз основа на задълбочени познания за приложимите правила и рискове. Комисията се насърчава да способства и да подкрепя обмена на най-добри практики между държавите членки и техните органи, включително чрез финансова подкрепа.

(56) Следва да се определят минимални стандарти относно достъпа до професията и изискванията за обучение на лицата, които провеждат изпити по управление, включително тестване дали имат съзнание за опасностите, за да се подобрят знанията и уменията на лицата, които провеждат изпити по управление, и с това да се осигури по-обективно оценяване на кандидатите за свидетелство за управление и постигане на по-голяма степен на хармонизиране на изпитите по управление. Освен това на Комисията следва да бъде предоставено правомощието да приема делегирани актове за изменение на тези минимални стандарти, за да ги адаптира към всички технически, оперативни или научни постижения в тази област, включително усъвършенствани системи за подпомагане на водача и автоматизирани системи за управление, когато стане необходимо.

(57) Понятието „обичайно пребиваване“ следва да бъде определено по начин, който способства разрешаването на възникващи проблеми, когато не е възможно да се установи обичайното пребиваване въз основа на професионални или лични връзки. Правилото, че свидетелствата за управление могат да се издават само от държавата членка на обичайното пребиваване, би могло да представлява непропорционална езикова бариера в някои случаи. Поради това в случаите, когато държавата членка на обичайно пребиваване не предоставя възможност за полагане на изпит на официалния език на държавата членка, чийто гражданин е кандидатът, следва да е възможно кандидатът да положи теоретичния или практическия изпит, или и двата, в държавата членка, на която е гражданин. Тази дерогация не следва да възпрепятства държавите членки да предприемат действия срещу злоупотреби или измами, които биха могли да се развият във връзка с новата гъвкавост. Следва да се установят специфични правила за дипломатите и техните семейства, когато професионалните задължения на дипломатите изискват от тях да живеят в чужбина за продължителен период от време.

(58) Държавите членки следва да се подпомагат взаимно при прилагането на настоящата директива. Доколкото е възможно, те следва да използват мрежата на ЕС за свидетелства за управление, посочена в член 15, параграф 1 от Директива 2006/126/ЕО, за да предоставят такава помощ. Мрежата на ЕС за свидетелства за управление има за цел да гарантира признаването на документи и придобити права с произход от държавите членки, да се бори с документните измами и управлението на превозно средство без разрешение за управление, да предотвратява издаването на множество свидетелства за управление и да улеснява прилагането на решения, засягащи правото на управление. По-специално на държавите членки следва да се даде възможност систематично да проверяват дали причините, довели до наложено по-рано анулиране, постоянно отнемане, временно отнемане или ограничаване вече не са налице. Използването на мрежата на ЕС за свидетелствата за управление за прилагането на други актове на Съюза следва да бъде разрешено само ако тези видове използване са изрично предвидени в настоящата директива.

(59) За да се даде възможност за изготвяне на съдържателни доклади относно прилагането на настоящата директива, Комисията следва да получава ежегодно информация относно броя на издадените, подновените, подменените, отнетите и заменените физически и мобилни свидетелства за управление за всяка категория. Комисията следва да получава и статистически данни за тежките пътнотранспортни произшествия с участието на 17-годишни водачи, участващи в схема за управление на превозно средство с придружител, в рамките на по-широкото събиране на данни за пътнотранспортните произшествия на професионални водачи. С оглед на изготвянето на тези доклади, взаимното подпомагане между държавите членки при прилагането на настоящата директива и съвместните усилия на държавите членки за подобряване на пътната безопасност като цяло, държавите членки се насърчават редовно да обменят информация помежду си и с Комисията относно своите най-добри практики по отношение на мерките за пътна безопасност, свързани с водачите, например обучения за повишаване на осведомеността относно риска, схеми за нови водачи, внимание към уязвимите участници в движението по пътищата, обучение през целия живот или наблюдение на годността на водача за управление. Този обмен може да представлява част от работата по проекти, като Европейската обсерватория за безопасност на движението по пътищата и обмена на ЕС по въпросите на пътната безопасност, или в редовни заседания на експертни групи. Разликите в методите, практиките и националните характеристики между държавите членки са ценен източник на взаимно обучение и обмен на най-добри практики.

(60) Технологичното развитие и иновациите в превозните средства с алтернативно гориво, които засягат масата на превозните средства, продължават да оказват влияние върху регулаторната рамка, уреждаща свидетелствата за управление на превозни средства. Като се има предвид, че тази рамка е сложна от техническа гледна точка, тя следва да се развива по начин, който гарантира правна сигурност и се придържа към принципа на технологична неутралност, като гарантира, че правилата нито благоприятстват, нито поставят в неблагоприятно положение конкретни технологии, а осигуряват справедлива и ориентирана към бъдещето рамка. Поради това Комисията следва да наблюдава технологичния напредък при превозните средства с алтернативно гориво и да оценява неговото въздействие върху етапите и еквивалентността между категориите свидетелства за управление, за да осигури ясна, балансирана и актуална регулаторна рамка, която да гарантира пътната безопасност, без да задушава иновациите.

(61) За да се постигнат целите на настоящата директива, по-специално за адаптиране на приложенията към техническото, оперативното или научното развитие, на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз във връзка с изменението на частите от приложенията към настоящата директива, които уреждат спецификациите за физическите свидетелства за управление; изменението на частта от приложенията към настоящата директива, в която се определят спецификациите за мобилните свидетелства за управление; изменението на частта от приложенията към настоящата директива, която урежда правилата за приложимите национални кодекси и кодекси на Съюза; изменението на приложенията към настоящата директива, с които се определят някои минимални изисквания относно издаването, валидността и подновяването на свидетелства за управление на превозни средства; и изменението на приложенията, в които се определят минималните стандарти за лицата, които провеждат изпити по управление. Тези правомощия следва да се предоставят за срок от пет години, като се има предвид фактът, че често се наблюдава техническо, оперативно и научно развитие, засягащо въпросите, уредени с въпросните приложения. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, и тези консултации да бъдат проведени в съответствие с принципите, заложени в Междуинституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 г. ([11]) По-специално, с цел осигуряване на равно участие при подготовката на делегираните актове, Европейският парламент и Съветът получават всички документи едновременно с експертите от държавите членки, като техните експерти получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовката на делегираните актове.

(62) Комисията следва да създаде специална експертна група по свидетелствата за управление на превозни средства и свързаните с тях въпроси, за да може, когато е необходимо, да разполага с подходящ експертен потенциал при упражняване на правомощието си за приемане на делегирани актове, както и за улесняване и насърчаване на обмена на равнището на Съюза между заинтересованите страни и експертите от държавите членки по всички въпроси, свързани със свидетелствата за управление на превозни средства, процедурите за лицензиране, подобряването на пътната безопасност и премахването на административните пречки, които ограничават гражданите или предприятията. По-специално експертната група следва да улеснява обмена на най-добри практики относно изискванията за възраст и годност за кандидатите за свидетелства за управление, относно ползите от поетапните системи за издаване на свидетелства за управление и ученето през целия живот, относно въздействието на новите технологии като мобилното свидетелство за управление и автоматизираното или подпомаганото управление върху улесняването на премахването на пречките пред свободното движение на притежателите на взаимно непризнати свидетелства за управление, като например тези за извънпътна подвижна техника, и относно правилата, свързани с обучението и изпитването на нови водачи.

(63) За да се гарантират еднакви условия за прилагането на настоящата директива, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия за определяне на подробни разпоредби относно характеристиките, осигуряващи оперативна съвместимост, и мерките за сигурност, които трябва да се изпълняват и на които трябва да отговарят QR кодовете, интегрирани във физическите свидетелства за управление и разпоредби относно външния вид, оперативната съвместимост, изпитването, стандартите за актуализиране на данните и записите и сигурността на мобилните свидетелства за управление, организационните мерки за обработването и защитата на личните данни, и техническите стандарти и стандартите за сигурност за обмена на мобилните свидетелства за управление и доверените списъци на доверените органи за проверка на мобилните свидетелства за управление, включително функциите за проверка и интерфейса с националните системи, доколкото е възможно, като се вземат предвид и общата рамка и техническите спецификации, необходими за признаването на тези свидетелства за управление от органите на трети държави, както и за определяне на общ набор от правила, уреждащи функционирането на мрежата на ЕС за свидетелства за управление, включително подробните оперативни, интерфейсни и технически изисквания, за да се гарантира оперативната съвместимост между националните системи, свързани с мрежата на ЕС за свидетелства за управление на превозни средства, защитата на личните данни, обменяни чрез мрежата на ЕС за свидетелства за управление и адекватното функциониране на всички функции на тази мрежа, определени в съюзното и националното право. Тези правомощия следва да се упражняват в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011.

([11]) ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

(64) Комисията следва да приема актове за изпълнение с незабавно приложение, когато в надлежно обосновани случаи, свързани с удължаването на срока на валидност на свидетелствата за управление на превозни средства в целия Съюз, това е необходимо по наложителни причини за спешност, свързани с криза.

(65) От съображения за съгласуваност Регламент (ЕС) 2018/1724 и Директива (ЕС) 2022/, в които се разглеждат някои въпроси, обхванати от настоящата директива, следва да бъдат изменени.

(66) Директива 2006/126/ЕО и Регламент (ЕС) № 383/2012 на Комисията ([12]) следва да бъдат отменени.

(67) Доколкото целта на настоящата директива, а именно сериозно намаляване на броя на пострадалите при пътнотранспортни произшествия в Съюза и улесняване на свободното движение на гражданите чрез предвиждане на единни правила по отношение на правото на управление и издаването и подновяването на свидетелства за управление и тяхното взаимно признаване, не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите членки, тъй като националните правила, уреждащи издаването, подновяването, подмяната и замяната на свидетелства за управление на превозни средства, биха довели до толкова разнообразни изисквания, че степента на пътна безопасност и свободното движение на гражданите, предвидени в хармонизираните правила, не би могла да бъде постигната, а поради трансграничния и общоевропейски характер на движението по пътищата и необходимостта от определяне на общи минимални изисквания може да бъде по-добре постигната на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, определен в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигането на тези цели.

(68) В съответствие с член 42, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2018/1725 на Европейския парламент и на Съвета ([13]) беше проведена консултация с Европейския надзорен орган по защита на данните, който излезе със становище на 25 април 2023 г. ([14])

(69) Съгласно Съвместната политическа декларация от 28 септември 2011 г. на държавите членки и Комисията относно обяснителните документи ([15]) държавите членки са поели ангажимент в обосновани случаи да прилагат към съобщението за своите мерки за транспониране един или повече документи, обясняващи връзката между елементите на дадена директива и съответстващите им части от националните инструменти за транспониране. Що се отнася до настоящата директива, законодателят смята, че предоставянето на тези документи е обосновано,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Предмет и обхват

1. С настоящата директива се определят общи правила за:

а) образците, стандартите и категориите на свидетелствата за управление;

б) издаването, валидността, подновяването и взаимното признаване на свидетелствата за управление;

в) някои аспекти на замяната, подмяната, анулирането, постоянното отнемане, временното отнемане и ограничаването на свидетелствата за управление;

г) някои аспекти, приложими за новите водачи, по-специално по отношение на схема за управление с придружител и изпитателен срок.

([12]) Регламент (ЕС) № 383/2012 на Комисията от 4 май 2012 г. за определяне на техническите изисквания по отношение на включващи запомнящо устройство (микрочип) свидетелства за управление на моторни превозни средства (ОВ L 120, 5.5.2012 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/383/oj).

([13]) Регламент (ЕС) 2018/1725 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2018 г. относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни от институциите, органите, службите и агенциите на Съюза и относно свободното движение на такива данни, и за отмяна на Регламент (ЕО) № 45/2001 и Решение № 1247/2002/ЕО (ОВ L 295, 21.11.2018 г., стр. 39, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj).

([14]) ОВ C 199, 7.6.2023 г., стр. 13.

([15]) ОВ C 369, 17.12.2011 г., стр. 14.

2. Настоящата директива не се прилага за:

а) извънпътната подвижна техника съгласно определението в член 3, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2025/14 на Европейския парламент и на Съвета ([16]); както и

б) моторните превозни средства, движещи се с колела или вериги и разполагащи най-малко с две оси, чиято основна функция се заключава в теглителната им сила, специално конструирани да теглят, тласкат, носят или задвижват определени инструменти, машини или ремаркета, използвани във връзка със селскостопански или горскостопански дейности, и при което превозът по път на пътници или товари или тегленето по път на други превозни средства, предназначени за превоз на пътници или товари, е само второстепенна функция.

Член 2

Определения

За целите на настоящата директива се прилагат следните определения:

1) „свидетелство за управление“ означава документ във физически или цифров формат, или и в двата, който удостоверява правото на управление на моторни превозни средства и в който се посочват условията, при които притежателят има право да управлява такива превозни средства.;

2) „физическо свидетелство за управление“ означава свидетелство за управление, което е във физически формат;

3) „мобилно свидетелство за управление“ означава свидетелство за управление, което е в цифров формат;

4) „моторно превозно средство“ означава самоходно пътно превозно средство, различно от релсово превозно средство;

5) „двуколесно превозно средство“ означава превозно средство, както е посочено в член 4, параграф 2, буква а) от Регламент (ЕС) № 168/2013 на Европейския парламент и на Съвета ([17]);

6) „триколесно превозно средство“ означава превозно средство, както е посочено в член 4, параграф 2, буква б) от Регламент (ЕС) № 168/2013;

7) „леко четириколесно превозно средство“ означава превозно средство, посочено в член 4, параграф 2, буква е) от Регламент (ЕС) № 168/2013;

8) „мотоциклет“ означава двуколесно превозно средство със или без кош, посочено в член 4, параграф 2, букви в) и г) от Регламент (ЕС) № 168/2013;

9) „моторно триколесно превозно средство“ означава превозно средство с три симетрично разположени колела, посочено в член 4, параграф 2, буква д) от Регламент (ЕС) № 168/2013;

10) „автомобил“ означава моторно превозно средство , което обикновено се използва за превоз на пътници или товари по път или за теглене по път на превозни средства, предназначени за превоз на пътници или товари, и включващо и тролейбусите;

11) „тролейбус“ означава нерелсово превозно средство, което може да бъде свързано към електрически проводник.

12) „тежко четириколесно превозно средство“ означава превозно средство, посочено в член 4, параграф 2, буква ж) от Регламент (ЕС) № 168/2013;

13) „къмпинг-автомобил“ означава превозно средство със специално предназначение от категория М, както е посочено в член 4 и точка 5.1 от приложение I към Регламент (ЕС) 2018/858.

14) „криза“ означава извънредно, неочаквано и внезапно природно или причинено от човека събитие от изключително естество и мащаб, което се случва в Съюза или извън него, което има значително пряко или непряко въздействие върху областта на автомобилния транспорт и което също така предотвратява или значително възпрепятства възможността притежателите на свидетелства за управление или съответните национални органи да извършват необходимите процедури за подновяването на свидетелствата за управление.

([16]) Регламент (ЕС) 2025/14 на Европейския парламент и на Съвета от 19 декември 2024 г. относно одобряването и надзора на пазара на извънпътна подвижна техника, която се движи по пътища, отворени за обществено ползване, и за изменение на Регламент (ЕС) 2019/1020 (ОВ L, 2025/14, 8.1.2025 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/14/oj).

([17]) Регламент (ЕС) № 168/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 15 януари 2013 г. относно одобряването и надзора на пазара на дву- и триколесни превозни средства и четириколки (ОВ L 60, 2.3.2013 г., стр. 52, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj).

Член 3

Стандартни спецификации на Съюза относно свидетелствата за управление и взаимно признаване

1. Държавите членки гарантират, че техните национални свидетелства за управление се издават в съответствие с настоящата директива и отговарят на стандартните спецификации на Съюза, определени в приложение I, и на други критерии съгласно:

а) член 4 — за физическите свидетелства за управление;

б) член 5 — за мобилните свидетелства за управление.

2. Държавите членки гарантират, че физическите и мобилните свидетелства за управление, издадени на едно и също лице, са напълно равностойни по отношение на правата и условията, при които това лице има право да управлява превозни средства, както и по отношение на техния срок на валидност.

3. Без да се засяга обработването на съществуващи свидетелства за управление в случай на замяна или подмяна в съответствие с член 13, параграфи 3 и 4, държавите членки не изискват като предварително условие притежаването на физическо или мобилно свидетелство за управление от кандидата при издаването, подмяната, подновяването или замяната на свидетелство за управление в другия формат.

4. Считано от датата, която е 54 месеца от датата на приемане на първия от актовете за изпълнение в съответствие с член 5, параграф 7, държавите членки гарантират, че мобилните свидетелства за управление се издават като формат по подразбиране на свидетелството за управление, без да се засяга правото на кандидата да получи свидетелството за управление във физически формат или и в двата формата чрез едно и също заявление по едно и също време. След издаването на свидетелство за управление в един формат притежателят на свидетелство за управление продължава да има право да поиска издаването на свидетелството за управление в другия формат, включително когато неговото свидетелство за управление все още не е изтекло.

5. Държавите членки могат да издават мобилни свидетелства за управление преди датата, посочена в параграф 4.

6. Свидетелствата за управление, издадени от държавите членки, се признават взаимно. Въпреки това мобилните свидетелства за управление, издадени в съответствие с член 5, се признават взаимно единствено след датата, предвидена в параграф 4 от настоящия член.

Член 4

Физически свидетелства за управление

1. Държавите членки издават физически свидетелства за управление въз основа на стандартните спецификации на Съюза, определени в приложение I.

2. Държавите членки предприемат всички необходими стъпки за избягване на какъвто и да е риск от подправяне на свидетелства за управление, включително на свидетелства за управление, издадени преди 19 януари 2013 г. Държавите членки уведомяват Комисията за предприетите стъпки.

Физическите свидетелства за управление се защитават срещу подправяне като минимум посредством стандартните спецификации на Съюза, определени в приложение I, част А2. Държавите членки могат да въвеждат допълнителни защитни елементи.

3. Когато притежателят на валидно физическо свидетелство за управление без срок на валидност установи обичайното си пребиваване в държава членка, различна от държавата членка на издаване на свидетелството за управление, държавата членка домакин може две години след датата, на която притежателят е установил обичайното си пребиваване на нейна територия, да приложи сроковете на валидност, определени в член 10, параграф 2, чрез подновяване на свидетелството за управление.

4. Държавите членки гарантират, че към 19 януари 2033 г. всички физически свидетелства за управление, които са издадени или са в обращение, изпълняват всички изисквания на настоящата директива.

5. Държавите членки могат да решат да инкорпорират микрочип като част от физическото свидетелство за управление. Когато дадена държава членка реши да инкорпорира микрочип като част от своето физическо свидетелство за управление, тя може, когато националното ѝ право, свързано със свидетелствата за управление, предвижда това, да реши също така да съхранява в микрочипа данни, които са в допълнение към посочените в приложение I, част Г.

Когато държавите членки предвиждат микрочип като част от физическото свидетелство за управление, те прилагат като минимум съответните технически изисквания, определени в приложение I, части Б—Б4. Държавите членки могат да въвеждат допълнителни защитни елементи.

Когато държавите членки приемат решение за инкорпориране на микрочип във физическите свидетелства за управление, които издават, или когато впоследствие изменят това решение, те информират Комисията в срок от три месеца от приемането на съответното решение. Държавите членки, които вече са инкорпорирали микрочип в своите физически свидетелства за управление, информират Комисията за това до 26 февруари 2026 година.

6. Държавите членки могат да решат да инкорпорират на мястото, запазено за микрочипа в издадените от тях физически свидетелства за управление, QR код вместо микрочипа или заедно с него. QR кодът прави възможна проверката на автентичността на информацията, посочена във физическото свидетелство за управление.

Държавите членки информират Комисията за всяка мярка, целяща инкорпорирането на QR код в техните свидетелства за управление, и за всяка последваща промяна на такава мярка, в срок от три месеца от нейното приемане.

Комисията приема актове за изпълнение, в които определя подробни разпоредби относно характеристиките, осигуряващи оперативна съвместимост, и мерките за сигурност, които трябва да се изпълняват и на които трябва да отговарят QR кодовете, инкорпорирани във физическите свидетелства за управление. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 26, параграф 2.

7. Държавите членки гарантират, че проверяващият орган не съхранява личните данни, необходими за проверката на информацията, посочена във физическото свидетелство за управление, освен ако това съхранение е разрешено от правото на Съюза или националното право, както и че органът, издал свидетелството за управление, не е уведомен за проверката.

8. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 25 за изменение на приложение I, части А1, А2 и Б—Г, когато това е необходимо, за да се вземе предвид техническото, оперативното или научното развитие.

Член 5

Мобилни свидетелства за управление

1. Държавите членки издават мобилни свидетелства за управление въз основа на стандартните спецификации на Съюза, определени в приложение I, част В.

2. Всяка държава членка гарантира, че издаваните от нея мобилни свидетелства за управление могат да бъдат извлечени безплатно по електронен път от лицата, които ги притежават.

Мобилните свидетелства за управление се издават на притежателите за използване с европейските портфейли за цифрова самоличност като електронни удостоверения за атрибути, в съответствие с Регламент (ЕС) № 910/2014 на Европейския парламент и на Съвета ([18]).

3. Държавите членки гарантират, че мобилните свидетелства за управление не съдържат повече данни от посочените в приложение I, част Г, и за целите на проверката проверяващият орган не обработва други лични данни освен необходимите за проверката на правата за управление на притежателя.

4. Държавите членки гарантират, че личните данни, необходими за проверка на правата за управление на притежателя на мобилно свидетелство за управление, не се съхраняват от проверяващия орган, освен ако съхранението е разрешено от правото на Съюза или националното право.

5. Държавите членки предоставят на Комисията списък на органите, издаващи мобилни свидетелства за управление, и редовно го актуализират. Комисията предоставя тези списъци на обществеността чрез сигурен канал и подписани или подпечатани по електронен път и във форма, подходяща за автоматизирана обработка.

6. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 25 за изменение на приложение I, част В, когато това е необходимо, за да се вземе предвид техническото, оперативното или научното развитие.

([18]) Регламент (ЕС) № 910/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 2014 г. относно електронната идентификация и удостоверителните услуги при електронни трансакции на вътрешния пазар и за отмяна на Директива 1999/93/ЕО (ОВ L 257, 28.8.2014 г., стр. 73, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/910/oj).

7. До 26 ноември 2026 година Комисията приема актове за изпълнение, в които определя подробни разпоредби относно външния вид, оперативната съвместимост, изпитването, стандартите за актуализиране на данните и записите и сигурността на мобилни свидетелства за управление, организационните мерки за обработването и защитата на личните данни, и техническите стандарти и стандартите за сигурност за обмена на мобилни свидетелства за управление и доверените списъци на доверените органи за проверка на мобилните свидетелства за управление, включително функциите за проверка и интерфейса с националните системи. Доколкото е възможно, Комисията взема предвид общата рамка и техническите спецификации, необходими за признаването на тези свидетелства за управление от органите на трети държави. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 26, параграф 2.

Член 6

Категории свидетелства за управление

1. Свидетелството за управление дава право на притежателя да управлява моторни превозни средства в съответствие със следната категоризация:

а) мотопеди:

категория AM:

— двуколесни превозни средства или триколесни превозни средства с максимална проектна скорост не по-висока от 45 km/h и максимална ефективна мощност, непревишаваща 4 kW, с изключение на тези с максимална проектна скорост по-малка от или равна на 25 km/h;

— леки четириколесни превозни средства;

б) мотоциклети и моторни триколесни превозни средства:

i) категория A1:

— мотоциклети с работен обем на цилиндъра, непревишаващ 125 cm3, с максимална ефективна мощност, непревишаваща 11 kW, и с отношение мощност/тегло, непревишаващо 0,1 kW/kg;

— моторни триколесни превозни средства с максимална ефективна мощност, непревишаваща 15 kW;

ii) категория A2:

— мотоциклети с максимална ефективна мощност, непревишаваща 35 kW, с отношение мощност/тегло, непревишаващо 0,2 kW/kg, и които не са конструирани на базата на превозно средство с ефективна мощност над 70 kW;

iii) категория A:

— мотоциклети;

— моторни триколесни превозни средства с максимална ефективна мощност, превишаваща 15 kW;

Моторните превозни средства от категориите, посочени в буква а) и в настоящата точка, могат да бъдат комбинирани с ремарке с максимално допустима маса, която не превишава половината от масата без товар на теглещото превозно средство. Държавите членки могат да прилагат допълнителни условия към издаваните от тях свидетелства за управление по съображения, свързани с пътната безопасност.

в) автомобили:

i) категория B1:

— тежки четириколесни превозни средства.

Категория B1 не е задължителна; в държави членки, които не въведат тази категория свидетелства за управление, се изисква свидетелство за управление от категория B за управлението на такива превозни средства. Тези държави членки могат да откажат да заменят свидетелство за управление по отношение на категория B1;

Държавите членки могат също така да решат да въведат тази категория за управление на тяхна територия изключително за превозните средства, посочени в член 9, параграф 4, първа алинея, буква в), при условията, предвидени в посочения параграф, и при спазване на допълнителните изисквания водачът да е на възраст под 21 години към момента на издаване на свидетелството за управление и свидетелството за управление за тази категория да изтече, когато притежателят навърши 21 години. Когато държава членка реши да направи това, тя поставя на свидетелството за управление код на Съюза 60.03, определен в приложение I, част Д.

ii) категория B:

— автомобили с максимално допустима маса, непревишаваща 3 500 kg, и проектирани и конструирани за превоз на не повече от осем пътници освен водача;

— автомобили от тази категория могат да бъдат комбинирани с ремарке от категория O_1, посочено в член 4, параграф 1, буква в), точка i) от Регламент (ЕС) 2018/858.

Без да се засягат правилата за одобряване на типа за съответните превозни средства, автомобили от тази категория могат да се комбинират с ремарке от категория O_2, посочено в член 4, параграф 1, буква в), точка ii) от Регламент (ЕС) 2018/858, при условие че максимално допустимата маса на състава не превишава 4 250 kg. В случай че масата на такъв състав превишава 3 500 kg, държавите членки изискват, в съответствие с приложение V, този състав да се управлява само след:

— завършване на обучителен курс; или

— издържан изпит за проверка на уменията и поведението.

Държавите членки могат също така да изискват както такъв обучителен курс, така и да бъде издържан изпит за проверка на уменията и поведението.

При условие че е завършен такъв обучителен курс или е издържан успешно изпит, или и двете, в съответствие с приложение V и без да се засягат правилата за одобрение на типа за съответните превозни средства, автомобилите от тази категория могат да се състоят от:

— къмпинг-автомобил с максимално допустима маса над 3 500 kg, но непревишаваща 4 250 kg, включително в състав с ремарке, ако максимално допустимата маса на състава не надвишава 5 000 kg;

— при наличие на разрешение от държава членка в съответствие с условията, предвидени в член 9, параграф 4, буква г), моторно превозно средство за спешна помощ, използвано за целите на поддържането на обществената безопасност и обществения ред, включително чрез предоставяне на незабавна помощ при природни или предизвикани от човека извънредни ситуации, като например полицейски превозни средства, линейки, превозни средства на гражданската защита и спасителни превозни средства или противопожарни превозни средства, с максимално допустима маса над 3 500 kg, но непревишаваща, включително в комбинация с ремарке, 5 000 kg; или

— превозно средство, работещо с алтернативно гориво, което попада в обхвата на еквивалентността, посочена в член 9, параграф 2, буква й), в комбинация с ремарке, което не е обхванато от второто тире, ако максимално разрешената маса на състава е над 4 250 kg, но не превишава 5 000 kg.

Държавите членки посочват в свидетелството за управление, посредством съответния код на Съюза, определен в приложение I, част Д, правото да се управлява такъв състав от превозни средства, къмпинг-автомобил или превозно средство за спешна помощ.

iii) категория BE:

— без да се засягат правилата за одобряване на типа за съответните превозни средства, състави от превозни средства, състоящи се от теглещо превозно средство от категория B и ремарке или полуремарке от категория маса O_1 или O_2, както е посочено в член 4, параграф 1, буква в) от Регламент (ЕС) 2018/858;

iv) категория C1:

— моторни превозни средства, различни от тези от категория D1 или D, с максимално допустима маса над 3 500 kg, но непревишаваща 7 500 kg, и които са проектирани и конструирани за превоз на не повече от осем пътници освен водача;

— моторните превозни средства от тази категория могат да бъдат комбинирани с ремарке от категория O_1, посочено в член 4, параграф 1, буква в), точка i) от Регламент (ЕС) 2018/858;

v) категория C1E:

— без да се засягат правилата за одобряване на типа за съответните превозни средства, състави от превозни средства, при които теглещото превозно средство е от категория C1 и неговото ремарке или полуремарке има максимално допустима маса, която надхвърля 750 kg, при условие че максимално допустимата маса на състава не превишава 12 000 kg;

— без да се засягат правилата за одобряване на типа за съответните превозни средства, състави от превозни средства, при които теглещото превозно средство е от категория B и неговото ремарке или полуремарке има максимално допустима маса, която надхвърля 3 500 kg, при условие че максимално допустимата маса на състава не превишава 12 000 kg;

vi) категория C:

— моторни превозни средства, различни от тези от категория D1 или D, чиято максимално допустима маса е над 3 500 kg, и които са проектирани и конструирани за превоз на не повече от осем пътници освен водача;

— моторните превозни средства от тази категория могат да бъдат комбинирани с ремарке от категория O_1, посочено в член 4, параграф 1, буква в), точка i) от Регламент (ЕС) 2018/858;

vii) категория CE:

— без да се засягат правилата за одобряване на типа за съответните превозни средства, състави от превозни средства, при които теглещото превозно средство е от категория C и неговото ремарке или полуремарке има максимално допустима маса над 750 kg;

viii) категория D1:

— моторни превозни средства, проектирани и конструирани за превоз на повече от 8, но не повече от 16 пътници освен водача и с максимална дължина, непревишаваща 8 метра;

— моторните превозни средства от тази категория могат да бъдат комбинирани с ремарке от категория O_1, посочено в член 4, параграф 1, буква в), точка i) от Регламент (ЕС) 2018/858;

ix) категория D1E:

— без да се засягат правилата за одобряване на типа за съответните превозни средства, състави от превозни средства, при които теглещото превозно средство е от категория D1 и неговото ремарке има максимално допустима маса, която надхвърля 750 kg;

x) категория D:

— моторни превозни средства, проектирани и конструирани за превоз на повече от осем пътници освен водача;

— моторните превозни средства от тази категория могат да бъдат комбинирани с ремарке от категория O_1, посочено в член 4, параграф 1, буква в), точка i) от Регламент (ЕС) 2018/858;

xi) категория DE:

— без да се засягат правилата за одобряване на типа за съответните превозни средства, състави от превозни средства, при които теглещото превозно средство е от категория D и неговото ремарке има максимално допустима маса, която надхвърля 750 kg.

2. Държавите членки могат да изключат от прилагането на настоящия член някои специфични видове моторни превозни средства, включително специални превозни средства за хора с увреждания, с предварителното съгласие на Комисията, което се основава на оценка на въздействието на предложеното изключване върху пътната безопасност.

Държавите членки могат да изключват от прилагането на настоящата директива типовете превозни средства, използвани от или под контрола на въоръжените сили и органите на гражданската отбрана. Те информират Комисията за това.

Член 7

Минимална възраст

1. Минималната възраст на кандидата, на когото може да бъде издадено свидетелство за управление, е следната:

а) 16 години за категории AM, A1 и B1;

б) 18 години за категории A2, B, BE, C1 и C1E;

в) по отношение на категория A:

i) 20 години за мотоциклетите. Независимо от това управлението на мотоциклети от тази категория зависи от наличието на минимум двегодишен предходен опит с управлението на мотоциклети в рамките на свидетелство за управление за категория A2. Това изискване за двегодишен предходен опит може да бъде отменено, ако кандидатът е на най-малко 24 години;

ii) 21 години за моторни триколесни превозни средства с мощност, превишаваща 15 kW;

г) 21 години за категории C, CE, D1 и D1E;

д) 18 години за категории C и CE, при условие че водачът притежава удостоверение за професионална компетентност (УПК), както е посочено в член 6, параграф 1 от Директива (ЕС) 2022/2561;

е) 24 години за категории D и DE;

ж) 21 години за категории D и DE, при условие че водачът притежава УПК, както е посочено в член 6, параграф 1 или параграф 2 от Директива (ЕС) 2022/2561.

2. Държавите членки могат да повишават или намаляват минималната възраст за издаване на свидетелство за управление:

а) за категория AM надолу до 14 години или нагоре до 18 години;

б) за категория B1 нагоре до 18 години;

За категория B1 държавите членки могат, с предварителното съгласие на Комисията, да намалят минималната възраст на 15 години за издаване на свидетелство за управление, ограничено до тяхната територия, за превозните средства, посочени в член 9, параграф 4, буква в), и при условията, посочени в член 6, параграф 1, буква в), точка i) и член 9, параграф 4, буква в);

в) за категория A1 нагоре до 18 години, при условие че са изпълнени едновременно следните две условия:

i) има две години разлика между минималната възраст за категория A1 и минималната възраст за категория A2;

ii) има изискване за минимум двегодишен опит с управлението на мотоциклети от категория A2, преди да бъде разрешено управлението на мотоциклети от категория A, както е посочено в параграф 1, буква в), точка i);

г) за категории B и BE надолу до 17 години;

д) за категории D1, D1E, D и DE надолу до 18 години, при условие че са изпълнени следните условия:

i) водачът притежава УПК, както е посочено в член 6, параграф 1 от Директива (ЕС) 2022/2561;

ii) само за категории D и DE водачът подлежи на ограниченията, посочени в член 5, параграф 3, трета алинея от Директива (ЕС) 2022/2561;

е) за категории D и DE надолу до 20 години, при условие че водачът притежава УПК, както е посочено в член 6, параграф 1 от Директива (ЕС) 2022/2561.

3. Държавите членки могат да намалят минималната възраст за категория C до 18 години и за категория D до 21 години по отношение на:

а) моторни превозни средства за спешна помощ, използвани с цел поддържане на обществената безопасност и обществения ред, включително чрез оказване на незабавна помощ при природни или предизвикани от човека извънредни ситуации, като например полицейски превозни средства, линейки, превозни средства на гражданската защита и на спасителни екипи, или противопожарни превозни средства;

б) превозни средства, преминаващи през пътни изпитвания с цел ремонт или техническо обслужване.

4. Свидетелствата за управление, издадени в съответствие с параграфи 2 и 3, са валидни само на територията на издаващата държава членка, докато притежателят на свидетелството за управление достигне минималната възраст, определена в параграф 1, след което стават валидни в целия Съюз.

Държавите членки могат да признават валидността на своя територия на свидетелства за управление, издадени на водачи под минималната възраст, определена в параграф 1. Те обаче не могат да признават валидността на свидетелствата за управление, издадени съгласно параграф 2, букви б), д) и е).

Държавите членки могат да признават взаимно на съответната си територия валидността на свидетелства за управление, издадени на водачи под минималната възраст, определена в параграф 3, буква а).

Член 8

Условия и ограничения

1. В случай че държавите членки издават свидетелство за управление при определени условия, те посочват тези условия в свидетелството за управление чрез съответните кодове на Съюза, определени в приложение I, част Д. Те могат да използват и национални кодове за означаване на условия, които не са обхванати от приложение I, част Д. Когато правят това, те информират своевременно Комисията и ѝ предоставят подробности относно националните кодове и случаите, в които те се използват, както при влизането в сила на настоящата директива, така и при последващи допълнения или изменения на тези национални кодове.

Ако поради физическо увреждане на водача свидетелството за управление му е издадено само за определени типове превозни средства или само за превозни средства, приспособени с цел компенсиране на такова физическо увреждане, изпитът за проверка на уменията и поведението, предвиден в член 10, параграф 1, се извършва с такова превозно средство. Държавите членки приемат необходимите разпоредби, за да се даде възможност на лицата с физически увреждания да положат изпита си в превозно средство, приспособено към тяхното физическо увреждане.

2. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 25 за изменение на приложение I, част Д, когато това е необходимо, за да се вземе предвид техническото, оперативното или научното развитие.

Член 9

Етапи и съответствия между категориите

1. Свидетелства за управление от категории BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D и DE се издават само на водачи, които вече имат право да управляват превозни средства от категория B.

2. Валидността на свидетелствата за управление се определя, както следва:

а) свидетелствата за управление, издадени за категории C1E, CE, D1E или DE, са валидни също за състави от превозни средства от категория BE;

б) свидетелствата за управление, издадени за категория CE, са валидни също за категория DE, ако притежателите им имат право да управляват превозни средства от категория D;

в) свидетелствата за управление, издадени за категория C1E или CE, са валидни също за категория D1E, ако притежателите им имат право да управляват превозни средства от категория D1;

г) свидетелствата за управление, издадени за категории CE и DE, са валидни също съответно за категории C и C1, и D и D1;

д) свидетелствата за управление, издадени за категории CE и DE, са валидни също за състави от превозни средства съответно от категории C1E и D1E;

е) свидетелствата за управление, издадени за категории C1E и D1E, са валидни също съответно за категории C1 и D1;

ж) свидетелствата за управление, издадени за всички категории, са валидни също за моторни превозни средства от категория AM. Независимо от това за свидетелствата за управление, издадени на нейна територия, дадена държава членка може да ограничи съответствията за категория AM до свидетелства за управление от категории A1, A2 и A, ако тази държава членка наложи практически изпит като условие за получаване на свидетелство за управление от категория AM;

з) свидетелствата за управление, издадени за категория A2, са валидни също за категория A1;

и) свидетелствата за управление, издадени за категории A, B, C или D, са валидни също съответно за категории A1 и A2, B1, C1, D1;

й) две години след издаването за първи път на свидетелство за управление от категория B то е валидно и за управление на моторни превозни средства, включително моторни превозни средства за спешна помощ, използвани с цел поддържане на обществената безопасност и ред, включително чрез оказване на незабавна помощ по време на природни или предизвикани от човека извънредни ситуации, като полицейски превозни средства, линейки, превозни средства за гражданска защита и спасителни превозни средства или противопожарни превозни средства, задвижвани изцяло или частично с алтернативно гориво, както са определени в член 2 от Директива 96/53/ЕО, и които са били одобрени съгласно Регламент (ЕС) 2018/858, с максимално допустима маса, надвишаваща 3 500 kg, но ненадвишаваща 4 250 kg. Когато е изпълнено условието, определено в член 6, параграф 1, буква в), точка ii) от настоящата директива, тези превозни средства могат да образуват състав с ремарке, при условие че максимално допустимата маса на състава не надвишава 5 000 kg. Къмпинг-автомобилите не попадат в обхвата на съответствието, посочено в настоящата точка;

к) две години след като свидетелство за управление от категория BE е издадено за първи път, то е валидно също за управление на състав от моторно превозно средство, задвижвано изцяло или частично с алтернативно гориво, както е определено в член 2 от Директива 96/53/ЕО и което е одобрено съгласно Регламент (ЕС) 2018/858, с максимално допустима маса, надвишаваща 3 500 kg, но ненадвишаваща 4 250 kg, като теглещо превозно средство и ремарке или полуремарке от категориите маса O_1 или O_2, посочени в член 4, параграф 1, буква в) от Регламент (ЕС) 2018/858.

3. За управление на МПС на съответната си територия държавите членки могат да предоставят следните съответствия:

а) моторни триколесни превозни средства в рамките на свидетелство за управление за категория B, за моторни триколесни превозни средства с максимална ефективна мощност, надвишаваща 15 kW, при условие че притежателят на свидетелството за управление за категория B е най-малко 21-годишен;

б) мотоциклети от категория A1 в рамките на свидетелство за управление за категория B.

Съответствията, предвидени в първа алинея, се признават взаимно от държавите членки, които са ги предоставили.

Държавите членки посочват в свидетелството за управление, че притежателят има право да управлява превозните средства, посочени в първа алинея, само посредством съответните кодове на Съюза, определени в приложение I, част Д.

Държавите членки незабавно информират Комисията за съответствията, посочени в първа алинея, които са предоставени на тяхна територия, включително за свързаните национални кодове, които са били използвани преди 25 ноември 2025 година. Комисията предоставя тази информация на разположение на държавите членки.

4. Държавите членки могат да разрешават управлението на своя територия на следните категории превозни средства:

а) превозни средства от категория D1 с максимално допустима маса 3 500 kg, като се изключва специалното оборудване, предназначено за превоз на пътници с увреждания, от водачи на възраст над 21 години, притежаващи свидетелство за управление за категория B, най-малко две години след първото издаване на такова свидетелство за управление на водача и при условие че превозните средства се използват от нестопански субекти за социални нужди и водачът предоставя услугите си на доброволни начала;

б) превозни средства с максимално допустима маса, надвишаваща 3 500 kg, от водачи на възраст над 21 години, притежаващи свидетелство за управление за категория B, най-малко две години след първото издаване на такова свидетелство за управление на водача, при условие че тези превозни средства отговарят на всички изброени по-долу условия:

i) предназначението им е да се използват в неподвижно положение само в зони за обучение или възстановяване;

ii) те се използват от субекти с нестопанска цел за социални нужди;

iii) модифицирани са така, че да не могат да се използват за превоза на повече от девет лица или за превоза на товари, различни от тези, които са строго необходими за целите, посочени в точки i) и ii);

в) превозни средства от категория B с максимално допустима маса, ненадвишаваща 2 500 kg, и максимална скорост, ограничена с технически средства до 45 km/h, от водачи на възраст под 21 години, притежаващи свидетелство за управление за категория B1, което е издадено при спазване на условията, посочени в член 6, параграф 1, буква в), точка i), втора алинея, и, ако е целесъобразно, член 7, параграф 2, буква в);

г) моторни превозни средства, използвани за целите на поддържане на обществената безопасност и обществения ред, включително чрез предоставяне на незабавна помощ по време на природни или предизвикани от човека извънредни ситуации, като полицейски превозни средства, линейки, превозни средства за гражданска защита и превозни средства за спасителни действия, или противопожарни превозни средства, с максимално допустима маса, надвишаваща 3 500 kg, но ненадвишаваща 5 000 kg, които могат да бъдат комбинирани с ремарке, когато максимално допустимата маса на този състав не надвишава 5 000 kg, от водачи, които са навършили 20 години и притежават свидетелство за управление за категория B, които са преминали обучението, изпита, или и двете, изисквани съгласно член 6, параграф 1, буква в), точка ii), и които управляват единствено с целта, за която е предвидено превозното средство за спешна помощ, включително необходимите поддръжки и пробни пробези.

Когато държавите членки посочват в свидетелството за управление, че притежателят има право да управлява превозните средства, посочени в първа алинея, букви а) и б), те го правят само чрез съответните национални кодове.

Държавите членки могат, временно или за неопределен срок, взаимно да признават на своя територия валидността на свидетелствата за управление, издадени съгласно първа алинея, буква г).

Държавите членки информират Комисията за всички разрешения, предоставени в съответствие с настоящия параграф.

5. Държавите членки имат право да разрешат управлението на превозни средства от категория D или D1 на своя територия от притежатели на свидетелство за управление, издадено за категория C, при условие че в превозното средство не се превозва друго лице и че водачът е лице, което:

а) извършва проверка на техническата изправност в съответствие с Директива 2014/45/ЕС на Европейския парламент и на Съвета ([19]), в радиус от 5 km от центъра за изпитване; или

б) е механик на сервиз за ремонт на превозно средство, извършващ пробен пробег, в радиус от 5 km от сервиза, след като превозното средство е било ремонтирано, или съответно за целите на поддръжката или проверката.

Когато напуска центъра за изпитвания или сервиза, притежателят на свидетелството за управление от категория C е в състояние да докаже по време на всяка проверка, че превозното средство се управлява за целите на проверка на техническата изправност, както е посочено в буква а), или за пробен пробег, както е посочено в буква б). Държавите членки информират Комисията за всички разрешения, предоставени в съответствие с настоящия параграф.

([19]) Директива 2014/45/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 г. относно периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета и за отмяна на Директива 2009/40/ЕО (ОВ L 127, 29.4.2014 г., стр. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj).

Член 10

Издаване, валидност и подновяване

1. Свидетелства за управление се издават само на кандидатите, които отговарят на следните условия:

а) издържали са изпит за проверка на уменията и поведението и теоретичен изпит, в съответствие с приложение II, и отговарят на минималните стандарти за физическа и психическа годност за управление, в съответствие с приложение III;

б) по отношение на категория AM са издържали само теоретичен изпит; държавите членки могат обаче да изискват кандидатите да издържат изпит за проверка на уменията и поведението и могат да прилагат член 11 за тази категория.

За триколесни и четириколесни превозни средства в рамките на тази категория държавите членки могат да налагат специфичен изпит за проверка на уменията и поведението. За разграничаване на превозните средства от категория AM в свидетелството за управление може да се впише национален код;

в) по отношение на категория A2 или категория A и при условие че имат придобит минимум двегодишен опит с управление на мотоциклет съответно от категория A1 или категория A2, и:

i) са издържали само изпит за проверка на уменията и поведението; или

ii) са преминали обучение в съответствие с приложение VI;

г) преминали са обучение или са издържали изпит за проверка на уменията и поведението, или са преминали обучение и са издържали изпит за проверка на уменията и поведението в съответствие с приложение V по отношение на категория B за управление на състав от превозни средства, къмпинг-автомобил, превозно средство за спешна помощ и превозни средства с алтернативно гориво, посочени в член 6, параграф 1, буква в), точка ii);

д) които имат обичайно място на пребиваване на територията на държавата членка, издаваща свидетелството за управление, или попадат сред изключенията, предвидени в член 20, параграф 3 или 4, или могат да представят доказателства, че към момента на подаване на заявлението си са учили там поне през предходните шест месеца.

2. Срокът на валидност на свидетелствата за управление, издадени от държавите членки, е, както следва:

а) 15 години за категории AM, A1, A2, A, B, B1 и BE; Държавите членки могат да намалят този срок на 10 години, в случай че националното им право позволява свидетелството за управление да се използва и като документ за самоличност;

б) пет години за категории C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 и D1E.

Подновяването на свидетелство за управление може да доведе до нов срок на валидност за една или повече категории превозни средства, които притежателят на свидетелството за управление има право да управлява, доколкото това е в съответствие с настоящата директива.

Наличието на микрочип или на код QR по силата съответно на член 4, параграфи 5 и 6 не е предварително условие за валидността на свидетелство за управление. Загубата или невъзможността за прочитане на микрочипа или на кода QR, или друга повреда в тях не засяга валидността на свидетелството за управление.

Държавите членки могат, с цел подобряване на пътната безопасност, да ограничат срока на валидност на свидетелства за управление, издавани на нови водачи за всички категории превозни средства, за да прилагат специфични мерки към такива водачи.

Държавите членки могат да ограничат срока на валидност на индивидуални свидетелства за управление за всички категории, ако е необходимо да прилагат увеличена честота на медицинските прегледи, самооценките или други специфични мерки, включително ограничения за нарушители на правилата за движение по пътищата.

Държавите членки ограничават срока на валидност на индивидуални свидетелства за управление в съответствие с член 6, параграф 1, буква в), точка i), втора алинея. Така ограниченото свидетелство за управление не може да бъде подновявано.

Държавите членки могат да намалят сроковете на валидност, посочени в първа алинея, за свидетелства за управление на притежатели, които пребивават на тяхна територия и са достигнали 65-годишна възраст, за да изискат по-честото извършване на медицински прегледи, самооценки или други специфични мерки, включително опреснителни курсове. Такъв намален срок на валидност се прилага само при подновяване на свидетелството за управление.

Държавите членки могат да намалят срока на валидност, посочен в настоящия параграф, за свидетелствата за управление на лица, на които е издадено разрешение за временно пребиваване, или които на тяхна територия се ползват от временна закрила или от адекватна закрила съгласно националното право.

3. Подновяването на свидетелства за управление при изтичането на срока им на валидност се извършва при едновременното изпълнение на следните две условия:

а) продължаващо съответствие на кандидата за подновяване с минималните стандарти за физическа и психическа годност за управление, определени в приложение III;

б) обичайното пребиваване на кандидата за подновяване е на територията на държавата членка, издаваща свидетелството за управление, или попада сред изключенията, посочени в член 20, параграф 3, или има доказателства, че кандидатът за подновяване е учил там за срок най-малко през предходните шест месеца към момента на подаване на заявлението му.

4. Без да се засяга националното наказателно право и правоприлагането, по отношение на издаването на свидетелства за управление държавите членки могат да прилагат национални разпоредби, отнасящи се до въпроси извън посочените в настоящата директива. Те информират Комисията за това.

5. Никой не може да притежава повече от едно свидетелство за управление. Мобилното свидетелство за управление обаче може да се визуализира едновременно на повече от едно електронно устройство.

Съответната държава членка отказва да издаде свидетелство за управление, ако кандидатът вече притежава свидетелство за управление, издадено от друга държава членка.

Държавите членки предприемат необходимите мерки за прилагане на втора алинея. Необходимите мерки по отношение на издаването, подмяната, подновяването или замяната на свидетелство за управление, когато са налице основателни причини да се подозира, че кандидатът вече е притежател на друго свидетелство за управление, включват проверка с други държави членки дали кандидатът притежава друго свидетелство за управление. За тази цел държавите членки използват мрежата на ЕС за свидетелства за управление.

Без да се засяга член 3, параграф 6, държава членка, която издава свидетелство за управление, полага дължимата грижа, за да гарантира, че лицето изпълнява изискванията, определени в параграф 1 от настоящия член, и прилага своите национални разпоредби относно анулирането на свидетелството за управление или на правото на управление, ако се установи, че дадено свидетелство за управление е било издадено, без да са изпълнени посочените изисквания.

6. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 25 за изменение на приложения II, III, V и VI, когато това е необходимо, за да се вземе предвид техническото, оперативното или научното развитие.

Член 11

Съответствие с минималните стандарти за физическа и психическа годност

1. Преди издаването на свидетелство за управление за първи път държавите членки гарантират, че кандидатите преминават медицински преглед, при който се прилагат минималните стандарти за физическа и психическа годност, обхващащи всички медицински състояния, посочени в приложение III. Това се отнася за издаването на свидетелства за управление за категория AM само ако това се изисква от въпросната държава членка в съответствие с член 10, параграф 1, буква б). Медицински преглед обаче се изисква по отношение на свидетелства за управление за категории C, CE, C1, C1E, D, D1, DE или D1E, независимо дали е извършен медицински преглед за друга категория.

2. Преди подновяване на свидетелството за управление кандидатите за подновяване трябва да преминат медицински преглед, обхващащ медицинските състояния, посочени в приложение III. Това се отнася за подновяването на свидетелства за управление за категория AM само ако това се изисква от въпросната държава членка в съответствие с член 10, параграф 1, буква б).

3. Независимо от параграфи 1 и 2 и доколкото не е предвидено друго в приложение III, например в случай на подходяща оценка на зрението на кандидатите за свидетелства за управление в съответствие с приложение III, точка 3, държавите членки могат, за категории AM, A, A1, A2, B, B1 и BE, вместо да изискват медицински преглед, да приложат една или и двете от следните алтернативни мерки:

а) да изискат от кандидата или притежателя на свидетелството за управление да попълни формуляр за самооценка, обхващащ медицинските състояния, посочени в приложение III, когато кандидатства за издаване или подновяване на свидетелство за управление; или

б) да създадат национална система за проследяване на годността за управление, която гарантира, че се реагира при настъпване на значителни промени във физическата или психическата годност с цел спазване на минималните стандарти за физическа и психическа годност, посочени в приложение III, след издаването на свидетелството за управление на кандидата въз основа на медицински преглед или самооценка.

4. Държавите членки могат да предвидят подходящи мерки за справяне с неспазването на изискването за попълване на формуляр за самооценка или за съзнателно предоставяне на невярна или непълна информация във формуляра за самооценка, или за неспазване на някое от изискванията, установени в съответствие с параграф 3, буква б).

5. Държавите членки могат да прилагат алтернативната мярка по параграф 3, буква б) по такъв начин, че да позволява наблюдение на годността за управление по време на срокове на валидност.

6. Ако въз основа на информацията, получена съгласно различните алтернативни мерки, посочени в параграф 3, стане ясно, че има вероятност кандидатът или притежателят на свидетелството за управление да страда от едно или повече от медицинските състояния, изброени в приложение III, държавите членки гарантират, че кандидатът или притежателят на свидетелството за управление преминава медицински преглед преди държавата членка да поднови свидетелството за управление.

7. Настоящият член не възпрепятства държавите членки да предприемат мерки за повишаване на осведомеността и подобряване на знанията на здравния сектор и на притежателите на свидетелства за управление относно минималните стандарти за физическа и психическа годност за управление, посочени в приложение III.

Ако държавите членки приемат насоки за медицинските специалисти, за да ги подпомогнат при идентифицирането на притежателите на свидетелства за управление, които вече не отговарят на минималните стандарти за физическа и психическа годност, те информират Комисията за това. Комисията предоставя насоките на разположение на другите държави членки.

Ако държавите членки разработят кампании за повишаване на обществената осведоменост, за да информират гражданите за психичните или физическите здравословни състояния, които могат да нарушат годността за управление, те информират Комисията за това. Комисията предоставя информацията на разположение на останалите държави членки.

8. Стандартите, установени от държавите членки за издаване или всяко последващо подновяване на свидетелствата за управление, могат да бъдат по-строги от изложените в приложение III.

Член 12

Удължаване на срока на валидност в случай на криза

1. В случай на криза държавите членки могат да удължат срока на валидност на свидетелствата за управление, който в противен случай би изтекъл, за максимален срок от шест месеца. Удължаването може да бъде подновено, ако кризата продължава.

2. Всяко такова удължаване се обосновава надлежно и незабавно се съобщава на Комисията. Комисията незабавно публикува тази информация в *Официален вестник на Европейския съюз*. Държавите членки признават валидността на свидетелствата за управление, чийто срок на валидност е бил удължен съгласно настоящия член.

3. При надлежно обосновани наложителни причини по спешност, свързани с кризата, посочена в параграф 1, която засяга две или повече държави членки, Комисията може да приеме актове за изпълнение с незабавно приложение, за да удължи срока на валидност на всички или на някои категории свидетелства за управление, който в противен случай би изтекъл. Това удължаване не надвишава шест месеца, като може да бъде подновено, ако кризата продължи. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата, посочена в член 26, параграф 3.

4. Когато дадена държава членка не е засегната и няма вероятност да бъде засегната от трудности, направили подновяването на свидетелствата за управление практически неосъществимо вследствие на криза, засягаща две или повече държави членки, посочена в параграф 3, или е предприела подходящи национални мерки за смекчаване на последиците от тази криза, тази държава членка може, след като информира Комисията, да реши да не прилага удължаването, въведено с акта за изпълнение, посочен в параграф 3. Комисията информира за това останалите държави членки и публикува известие в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 13

Замяна и подмяна на свидетелства за управление, издадени от държавите членки

1. Когато притежател на валидно свидетелство за управление, издадено от държава членка, установи обичайното си пребиваване в друга държава членка, той може да поиска от държавата членка на обичайно пребиваване замяна на своето свидетелство за управление с еквивалентно свидетелство за управление. Държавата членка, от която е поискано да извърши замяната, проверява по отношение на коя категория или категории свидетелството за управление, чиято замяна се иска, все още е валидно.

2. При спазване на принципа на териториално действие на наказателното право и правоприлагането, държавата членка на обичайно пребиваване може да прилага своите национални разпоредби относно анулирането, постоянното отнемане, временното отнемане или ограничаването на правото на управление на притежателя на свидетелство за управление, издадено от друга държава членка, и при необходимост може да замени свидетелството за управление за тази цел.

3. Държавата членка, която заменя физическо свидетелство за управление, връща старото свидетелство за управление на органите на държавата членка на издаването, като посочва причините за замяната.

Държавата членка, която заменя мобилно свидетелство за управление, информира органите на държавата членка на издаването, като посочва причините за замяната. Държавата членка на издаването гарантира, че предходното мобилно свидетелство за управление вече няма да е достъпно за визуализиране чрез електронното устройство, използвано за тази цел от притежателя на свидетелството за управление. Държавите членки използват мрежата на ЕС за свидетелства за управление за комуникационни цели.

4. Подмяна на физическо свидетелство за управление, което е било увредено, изгубено или откраднато, или подмяна на физическо или мобилно свидетелство за управление, използвано с цел измама, може да се направи от компетентните органи на държавата членка на обичайно пребиваване на притежателя на свидетелството за управление или на държавата членка на издаването, ако се прилага член 20, параграф 3. Тези органи извършват подмяната въз основа на информацията, с която разполагат, или, ако е целесъобразно, въз основа на доказателства от компетентните органи на държавата членка на издаването на първоначалното свидетелство за управление. Ако свидетелство за управление е било подменено от държава членка, различна от държавата членка на издаването, и подменените свидетелство за управление все още се притежава или може да бъде визуализирано от въпросния притежател на свидетелство за управление, се прилагат процедурите, посочени в параграф 3.

Член 14

Удостоверяване на правото на управление по време на замяна или подмяна

По време на подмяна или замяна на свидетелство за управление държавата членка, извършваща подмяната или замяната, гарантира, че компетентните органи на държавите членки са в състояние да проверят валидността на правата на управление на притежателя на свидетелството за управление, по-специално по време на пътни проверки. За тази цел държавата членка незабавно предоставя необходимата информация относно подмяната или замяната на свидетелство за управление в мрежата на ЕС за свидетелства за управление, когато продължителността на процедурата за замяна или подмяна го налага. В такива случаи държавата членка предоставя на притежателя на съответното свидетелство за управление документ, в който се посочва, че е подадено искане за подмяна или замяна на неговото свидетелство за управление.

Член 15

Замяна на свидетелства за управление, издадени от трети държави

1. Когато дадена държава членка предвижда замяна на свидетелство за управление, издадено от трета държава, на притежател на свидетелство за управление, който е установил обичайното си пребиваване на нейна територия, тази държава членка заменя свидетелството за управление в съответствие с настоящия член.

2. Когато дадена държава членка заменя свидетелство за управление, издадено от трета държава, която не е била предмет на акт за изпълнение, приет съгласно параграф 7 от настоящия член, тази замяна се вписва в свидетелството за управление, издадено от посочената държава членка, чрез използване на съответния код, определен в приложение I, част Д, както и при всяко последващо подновяване или подмяна. Ако притежателят на посоченото свидетелство за управление впоследствие премести обичайното си пребиваване в друга държава членка, последната може да реши да не прилага принципа на взаимно признаване, предвиден в член 3, параграф 6.

За такива замени държавите членки прилагат националното си право в съответствие с условията, предвидени в настоящия параграф.

3. Когато свидетелството за управление се издава в категория и от трета държава, която е била предмет на акт за изпълнение, приет съгласно параграф 7, тази замяна се вписва в свидетелството за управление, издадено от съответната държава членка, като се използва съответният код, определен в приложение I, част Д. В тези случаи държавите членки заменят свидетелството за управление в съответствие с условията, определени в съответния акт за изпълнение.

4. Когато свидетелство за управление, издадено от държава членка, е било заменено със свидетелство за управление от трета държава, държавите членки не изискват изпълнението на допълнителни условия, различни от посочените в член 10, параграф 3, буква а), нито вписват допълнителна информация за замяната на това свидетелство за управление от трета държава, по отношение на категориите от първоначалното свидетелство за управление.

В случая, посочен в първа алинея, когато кандидат поиска замяна на свидетелство за управление, което е валидно и за съответни категории, за които той е придобил правото на управление в трета държава, се прилагат следните правила:

а) ако свидетелството за управление е издадено за дадена категория и от трета държава, която е била предмет на акт за изпълнение, приет съгласно параграф 7, се прилага параграф 3;

б) при липса на акт за изпълнение, приет съгласно параграф 7, се прилага параграф 2.

5. Замените, посочени в параграфи 2, 3 и 4, се извършват само ако свидетелството за управление, издадено от третата държава, е било предадено на компетентните органи на държавата членка, която е поискала извършването на замяната.

6. Комисията може да определи, че дадена трета държава разполага с рамка в областта на автомобилния транспорт, която изцяло или частично гарантира равнище на пътна безопасност, сравнимо с това на Съюза, което позволява свидетелствата за управление, издадени от тази трета държава, да бъдат заменяни, ако е необходимо, след като бъдат изпълнени някои предварително определени условия, в съответствие с параграф 3.

Когато Комисията направи определянето, посочено в първа алинея, тя може, в сътрудничество с държавите членки, да направи оценка на рамката на третата държава в областта на автомобилния транспорт. Държавите членки предоставят своето становище относно съществуващата рамка за автомобилния транспорт в определената трета държава в срок, който се определя от Комисията. Този срок е най-малко 6 месеца и не повече от 18 месеца. Комисията извършва оценката, след като получи становище от всички държави членки или след като изтече срокът за изпращане на становищата, в зависимост от това кое от двете събития настъпва по-рано.

При оценката на действащата рамка в областта на автомобилния транспорт в дадена трета държава Комисията взема предвид най-малко следните елементи:

а) въведените изисквания за свидетелство за управление, като класификация на категориите свидетелства за управление, изисквания за минимална възраст, изисквания и условия за обучение и изпити за управление, както и медицински стандарти за издаване на свидетелството за управление;

б) дали третата държава издава мобилни свидетелства за управление, и ако това е така — приложимите разпоредби от технически и структурен характер за функционирането на системата;

в) степента, в която са налице в обращение подправени свидетелства за управление, и какви мерки се предприемат за предотвратяване на подправянето на свидетелства за управление и корупцията във връзка с това;

г) срока на валидност на свидетелствата за управление, издадени от третата държава;

д) условията на движението по пътищата в третата държава и дали те са сравними с условията на движението по пътищата по пътните мрежи в Съюза;

е) показателите на третата държава по отношение на пътната безопасност;

ж) практиката и правната рамка и практиката на третата държава за обмен на свидетелства за управление, издадени от държавите членки.

7. След извършване на оценката, посочена в параграф 6, и чрез акт за изпълнение Комисията може да реши, че дадена трета държава разполага с рамка в областта на автомобилния транспорт, която изцяло или частично гарантира равнище на пътна безопасност, сравнимо с това на Съюза, с оглед свидетелствата за управление, издадени от въпросната трета държава, да бъдат заменяни в съответствие с параграф 3.

Актът за изпълнение, посочен в първа алинея от настоящия параграф, съдържа най-малко:

а) категориите свидетелства за управление, посочени в член 6, по отношение на които може да се извърши замяна в съответствие с параграф 3 от настоящия член;

б) датите на издаване на свидетелствата за управление на третата държава, след които може да се извърши замяна в съответствие с параграф 3;

в) всички общи условия, които трябва да се спазват с цел проверка на автентичността на официалния документ, който ще бъде заменен;

г) всички общи условия, на които кандидатът трябва да отговаря преди замяната, за да докаже, че отговаря на минималните стандарти за физическа и психическа годност за управление, посочени в приложение III.

Когато свидетелството за управление на кандидата не позволява постигане на съответствие от страна на кандидата по отношение на втора алинея, буква а) или б) от настоящия параграф, държавите членки могат да решат да заменят свидетелството за управление в съответствие с параграф 2. Когато кандидатът не е в състояние да спази втора алинея, буква в) или г) от настоящия параграф, държавите членки откажат да заменят свидетелството за управление.

Всяко допълнително условие, определено в акта за изпълнение, посочен в първа алинея от настоящия параграф, предвижда или приложимостта на националните разпоредби на държавата членка в съответствие с параграф 2, или отказ на замяната на свидетелството за управление, когато тези условия не са изпълнени от кандидата.

Актът за изпълнение съгласно настоящия параграф се приема в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 26, параграф 2.

8. В акт за изпълнение, приет съгласно параграф 7, се предвижда периодичен преглед от Комисията на състоянието на пътната безопасност в съответната трета държава най-малко на всеки четири години. Държавите членки имат възможност да предоставят своите становища. В зависимост от заключенията от прегледа Комисията запазва, изменя или спира прилагането, доколкото е необходимо, или отменя посочения акт за изпълнение.

9. Комисията публикува в *Официален вестник на Европейския съюз* и на своя уебсайт списък на третите държави, които са били предмет на акт за изпълнение, приет съгласно параграф 7, и също така публикува всички съответни промени, направени в съответствие с параграф 8.

10. За да подпомогне интеграцията на професионалните водачи от трети държави на вътрешния пазар на Съюза, Комисията насърчава обмена на най-добри практики в рамките на експертната група по квалификацията и обучението на водачите на някои пътни превозни средства, създадена съгласно изискването, установено в член 13, параграф 4 от Директива (ЕС) 2022/2561.

Член 16

Последици от анулирането, постоянното отнемане, временното отнемане или ограничаването на правото на управление на водач на моторно превозно средство, на неговото свидетелство за управление или на признаването на валидността на неговото свидетелство за управление

1. Държавите членки откажат да издадат свидетелства за управление на кандидати, чието свидетелство за управление е анулирано, постоянно отнето, временно отнето или ограничено в друга държава членка.

2. Държава членка отказва да признае валидността на свидетелство за управление, издадено от друга държава членка на лице, чието право на управление, свидетелство за управление или признаването на неговата валидност е анулирано, постоянно отнето, временно отнето или ограничено на територията на първата държава членка.

3. Правото на управление, дадено свидетелство за управление или признаването на неговата валидността се счита за анулирано, постоянно отнето, временно отнето или ограничено за целите на настоящия член, докато съответното лице не изпълни всички условия, наложени от дадена държава членка, за да може да си възстанови правото на управление или свидетелството за управление, да поднови признаването на валидността на свидетелството за управление или да може да кандидатства за ново свидетелство за управление.

Държавите членки гарантират, че всички условия, които те налагат, за да се разреши на дадено лице да си възстанови правото на управление или свидетелството за управление, или да поднови признаването на валидността на неговото свидетелство за управление, или за да му се разреши да кандидатства за ново свидетелство за управление, са пропорционални и недискриминационни за притежателите на свидетелства за управление, издадени от която и да е друга държава членка, и че сами по себе си те не водят до отказ за неопределен срок за издаване на свидетелство за управление или за признаване на свидетелство за управление, издадено от друга държава членка.

4. Когато това е оправдано въз основа на поведението на дадено лице или на неговата физическа или психическа годност, държавите членки могат да забранят на това лице да управлява моторно превозно средство на тяхна територия за неопределен срок, без да му предоставят възможност да си възстанови правото на управление, свидетелството за управление или да поднови признаването на валидността на неговото свидетелство за управление, или да подаде заявление за ново свидетелство за управление.

Чрез дерогация от параграф 1 дадена държава членка, която не е забранила на това лице да управлява превозно средство, може, след консултация с държавата членка, както е посочено в първа алинея от настоящия параграф, да издаде свидетелство за управление на това лице. Въпреки това държавата членка, която е забранила на това лице да управлява моторно превозно средство, може да откаже да признае свидетелство за управление, издадено от друга държава членка.

Член 17

Схема за управление с придружител

1. Без да се засяга член 7, параграф 1, буква б) държавите членки издават свидетелства за управление в съответствие с член 10, параграф 1 за категория B, на които е поставен код на Съюза 98.02, определен в приложение I, част Д, на кандидати, навършили 17 години.

2. Чрез дерогация от член 7, параграф 1, съответно букви б) и г) държавите членки могат да издават, за шофиране в съответните им територии, свидетелства за управление за категории C1, C1E или C, в съответствие с член 10, параграф 1, при условие че кандидатът притежава УПК, издадено в съответствие с член 6 , параграф 1 от Директива (ЕС) 2022/2561 за категория C или в съответствие с член 6, параграф 2 от Директива (ЕС) 2022/2561 за категориите C1 и C1E, на което е поставен код на Съюза 98.02, определен в приложение I, част Д, на кандидати, навършили 17 години.

Свидетелствата за управление, издадени в съответствие с първата алинея, се признават взаимно от държавите членки, които са издали тези свидетелства за управление.

3. Притежателите на свидетелство за управление с поставен на него код на Съюза 98.02, определен в приложение I, част Д, които не са навършили 18 години, управляват само когато са придружени на предната пътническа седалка от лице, което е способно да им предоставя напътствия докато шофират. Придружаващото лице спазва правилата за управление на МПС, отнасящи се за управление под въздействието на алкохол или наркотици. Придружаващото лице трябва да:

а) е на възраст най-малко 24 години;

б) притежава свидетелство за управление от съответната категория, издадено в Съюза преди повече от пет години;

в) по отношение на него не е имало решение, засягащо правото на управление, в държавата членка на издаване на свидетелството за управление, посочено в буква б), през последните пет години.

Държава членка, различна от държавата членка на издаване, посочена в буква в), може да предвиди изпълнение на решение, засягащо правото на управление, на нейна територия след извършено на нейна територия нарушение, което може да доведе до липса на способност да се действа като придружаващо лице съгласно настоящия член.

4. Държавите членки могат да изискват установяването на самоличността на придружаващите лица, посочени в параграф 3, за да се гарантира съответствието с настоящия член. Държавите членки могат да ограничат броя на евентуалните придружаващи лица по отношение на даден придружен водач. Държавите членки могат да прилагат на своя територия допълнителни условия, които трябва да бъдат изпълнени от лицето, придружаващо притежателя на издадено от тях свидетелство за управление. Тези условия са пропорционални и подходящи по отношение на постигане на целите на схемата за управление с придружител. Държавите членки информират Комисията за тези допълнителни условия. Комисията предоставя на обществеността информацията относно тези допълнителни условия.

За лице, придружаващо притежател на свидетелство за управление от категории C, C1E или C1, изискванията, посочени в първа алинея, могат да включват по-специално изискване за придружаващото лице:

а) да притежава съответната квалификация и обучение, предоставени в съответствие с Директива (ЕС) 2022/2561; или

б) да е преминало специален курс на обучение с продължителност най-малко 7 часа, който може да бъде увеличен до 14 часа, за да придобие необходимите професионални и педагогически умения като част от продължаващото им обучение за придобиване на УПК.

5. Схемата за управление с придружител не ограничава никоя от съществуващите възможностите, които държавите членки имат, за да намалят минималната възраст за кандидатите за свидетелства за управление от категория B, както е посочено в член 7, параграф 2, или да прилагат съответните условия на национално равнище.

6. Държавите членки могат да прилагат допълнителни условия за издаване на свидетелство за управление, на което е поставен код на Съюза 98.02, определен в приложение I, част Д, на кандидати, ненавършили 18 години. Те информират Комисията за това. Комисията предоставя тази информация на обществеността.

Член 18

Изпитателен срок

1. Притежателят на свидетелство за управление, издадено след успешно полагане на изпит за управление съгласно член 10, параграф 1, буква а), се счита за „нов водач“ и подлежи на изпитателен срок. Продължителността на изпитателния срок се определя от държавата членка, която издава свидетелството за управление, и не може да бъде по-малка от две години.

В случай че нов водач вече има валидно свидетелство за управление за друга категория превозно средство, изпитателният срок по правило включва само остатъка от изпитателния срок за съществуващото свидетелство за управление. Въпреки това, за нови водачи, които притежават свидетелство за управление само от категория AM, получаването на свидетелство за нова категория при всички случаи води до нов изпитателен срок. По отношение на категории свидетелства за управление, различни от категория AM, издадени от тях, държавите членки може да изискват допълнителен или допълващ изпитателен срок, по-специално за да се вземат предвид различните рискове и необходимите умения, свързани с новата категория свидетелства за управление.

2. За нови водачи, шофиращи под въздействие на алкохол, държавите членки установяват правила или санкции, или комбинация от двете, които са по-строги отколкото за останалите водачи, и вземат всички необходими мерки, за да гарантират тяхното прилагане. Когато държавите членки решат да определят санкции, тези санкции трябва да са ефективни, пропорционални, възпиращи и недискриминационни.

Освен това държавите членки предприемат мерки с цел намаляване на:

а) управлението на превозни средства под въздействието на наркотични вещества сред новите водачи;

б) неспазване на законовите, подзаконовите и административните разпоредби, транспониращи Директива 91/671/ЕИО на Съвета ([20]) относно задължителното използване на предпазни колани и на системи за обезопасяване на деца в превозните средства.

([20]) Директива 91/671/ЕИО на Съвета от 16 декември 1991 г. относно задължителното използване на предпазни колани и на ограничаващи устройства за деца в превозните средства (ОВ L 373, 31.12.1991 г., стр. 26, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1991/671/oj).

3. Нищо в настоящия член не възпрепятства държавите членки да въведат в националното си право разпоредби за нулева толерантност, забраняващи на всички водачи употребата на алкохол или наркотици преди шофиране. Когато държавите членки въвеждат такива разпоредби за нулева толерантност в националното си право, те предприемат всички необходими мерки за привеждане на националното си право в съответствие с мерките, предприети съгласно параграф 2.

4. Държавите членки могат да установяват допълнителни правила, приложими на тяхна територия за нови водачи с цел подобряване на пътната безопасност. Те информират Комисията за това.

5. Ако компетентен орган на държавата членка на обичайно пребиваване реши да удължи изпитателния срок поради неправомерно поведение на дадено лице, той гарантира, че новият изпитателен срок е вписан в свидетелството за управление.

6. Държавите членки поставят в свидетелствата за управление, издадени по време на изпитателен срок, съответния код на Съюза, определен в приложение I, част Д.

Член 19

Лица, които провеждат изпити по управление

1. Лицата, които провеждат изпити по управление трябва да отговарят на минималните стандарти, посочени в приложение IV.

По отношение на лицата, които провеждат изпити по управление, работещи като такива преди 19 януари 2013 г., се прилагат само изискванията относно мерките за осигуряване на качество и за редовно периодично обучение, установени в посоченото приложение.

2. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 25 за изменение на приложение IV, когато това е необходимо, за да се вземе предвид техническото, оперативното или научното развитие.

Член 20

Обичайно пребиваване

1. За място на обичайно пребиваване се счита мястото, където лицето обикновено живее, тоест прекарва повече от 185 от последните 365 дни, поради лични или трудови връзки, или ако лицето няма трудови връзки, поради лични връзки, които сочат тясна обвързаност на лицето с мястото, където то живее.

Независимо от това, за място на обичайно пребиваване на лице, чиито трудови връзки са на различно място от личните му връзки и което вследствие на това последователно живее на различни места в две или повече държави членки, се счита мястото, където са личните му връзки, при условие че лицето редовно се връща там. Лицето не е длъжно да спазва това условие, ако живее в държава членка, за да изпълнява задача с определена продължителност. Посещаването на университет или училище не представлява преместване на обичайното пребиваване.

2. За целите на член 10, параграф 3, буква б) и член 13, параграф 4 мястото на обичайно пребиваване на персонала на дипломатическите служби на Съюза, т.е. длъжностни лица от съответните служби на Генералния секретариат на Съвета и на Комисията, както и на персонала, командирован от дипломатическите служби на държавите членки, и на всеки друг служител или изпълнител, работещ за институциите, органите, службите и агенциите на Съюза в областта на външното представителство и който, за да може да изпълнява договорните си задължения, е живял най-малко 181 дни през последните 365 дни извън Съюза, или служители на дипломатическите служби на неговите държави членки, или на членовете на техните семейства, които са част от техните домакинства, акредитирани в трети държави, се счита, че се намират на територията на държавата членка или държавите членки на издаване на свидетелствата за управление, които се подновяват или заменят.

3. В изключителни случаи, когато притежателят на свидетелство за управление не може да докаже установяването на обичайното си пребиваване в дадена държава членка съгласно параграф 1, притежателят може да поднови или замени свидетелството си за управление в държавата членка на издаване.

4. Чрез дерогация от член 10, параграф 1, буква д) и за конкретната цел на първото издаване на свидетелство за управление от категория B кандидат, чиято държава членка на обичайно пребиваване е различна от държавата членка, на която е гражданин, може да получи свидетелство за управление, издадено от последно посочената държава членка, когато в държавата членка на обичайно пребиваване не е възможно полагането на теоретичния или практическия изпит или и на двата изпита на официален език на държавата членка, на която кандидатът е гражданин, като този език е и официален език на Съюза, или не е възможно полагането им с устен преводач.

В съответствие с Регламент (ЕС) 2018/1724 държавите членки и Комисията предоставят на потребителите достъп до информация за езиците, на които се осигурява писмен или устен превод на теоретичните и практическите изпити във всяка държава членка.

Член 21

Съответствия между свидетелства за управление на Съюза и свидетелства за управление, различни от тези на Съюза

1. Държавите членки прилагат съответствията, установени с Решение (ЕС) 2016/1945 на Комисията ([21]), между правата, предоставени преди 19 януари 2013 г., и категориите, посочени в член 6 от настоящата директива.

2. Всички права на управление, предоставени преди 19 януари 2013 г., не се отнемат и по никакъв начин не се квалифицират с настоящата директива.

Член 22

Взаимопомощ и мрежа на ЕС за свидетелства за управление

1. Държавите членки си помагат взаимно при прилагането на настоящата директива. Те обменят информация за свидетелствата за управление, които издават, заменят, подменят, подновяват, ограничават, временно отнемат, отнемат за постоянно, анулират или отменят, и относно решенията, засягащи правото на управление, които са наложили или при необходимост планират да приемат, и се консултират помежду си, когато са налице основателни съмнения да се предполага, че по отношение на даден кандидат за свидетелство за управление има решение, засягащо правото на управление, в друга държава членка. Те използват мрежата на ЕС за свидетелства за управление за обмяна на информация.

2. Държавите членки могат също така да използват мрежата на ЕС за свидетелства за управление за обмен на информация за следните цели:

а) да осигуряват възможност на органите си да проверяват валидността и автентичността на свидетелствата за управление, по-специално по време на пътни проверки, разследвания или като част от мерки срещу подправяне;

б) да улесняват разследванията в съответствие с Директива (ЕС) 2015/413;

в) да прилагат Директива (ЕС) 2022/2561 и да проверяват валидността и автентичността на свидетелство за управление на превозни средства при прилагането на Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета ([22]) или на Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета ([23]).

3. Достъпът до мрежата на ЕС за свидетелства за управление е защитен. Мрежата на ЕС за свидетелства за управление осигурява както синхронен (т.е. в реално време), така и асинхронен обмен на информация, както и изпращане и получаване на защитени съобщения, уведомления и приложения.

([21]) Решение (ЕС) 2016/1945 на Комисията от 14 октомври 2016 г. относно съответствията между категориите на свидетелствата за управление на моторни превозни средства (ОВ L 302, 9.11.2016 г., стр. 62, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2016/1945/oj).

([22]) Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, за изменение на Регламенти (ЕИО) № 3821/85 и (ЕО) № 2135/98 на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета (ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

([23]) Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 4 февруари 2014 г. относно тахографите в автомобилния транспорт, за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт и за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт (ОВ L 60, 28.2.2014 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj).

Държавите членки предприемат всички необходими стъпки, за да гарантират, че информацията, обменяна чрез мрежата на ЕС за свидетелства за управление, е актуална.

Държавите членки предоставят достъп до мрежата на ЕС за свидетелства за управление само на органите, компетентни за целите, посочени в параграфи 1 и 2.

4. Държавите членки се подпомагат взаимно и при прилагането на мобилното свидетелство за управление, по-специално за да се гарантира безпроблемна оперативна съвместимост между приложенията и функциите за проверка, посочени в приложение I, част B.

5. До 6 юни 2026 г. Комисията приема актове за изпълнение за определяне на общ набор от правила, уреждащи функционирането на мрежата на ЕС за свидетелства за управление, включително подробните оперативни, интерфейсни и технически изисквания. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 26, параграф 2.

6. Държавите членки могат да си сътрудничат при прилагането на всяко анулиране, постоянно отнемане, временно отнемане или ограничаване на правото на управление или на свидетелство за управление, или на признаването на валидността на свидетелството за управление, по-специално когато съответните мерки са ограничени до определени категории свидетелства за управление или до територията на определени държави членки, по-специално чрез отбелязване на тази информация върху издадените от тях свидетелства за управление.

Член 23

Докладване от държавите членки

1. Държавите членки ежегодно информират Комисията за броя на издадените, подновените, подменените, отнетите и заменените свидетелства за управление за всяка категория. Данните се предоставят отделно за мобилните свидетелства за управление и физическите свидетелства за управление.

2. До 26 ноември 2029 година и на всеки пет години след това, с цел улесняване на изготвянето на доклада на Комисията, посочен в член 24, държавите членки предоставят на Комисията статистически данни за пътнотранспортните произшествия с участието на професионален водач, в които има ранен или загинал човек, по-специално водач на 17-годишна възраст, участващ по схема за управление с придружител, посочена в член 17, параграф 2.

3. Държавите членки могат периодично да споделят с Комисията данни за националното законодателство относно боравенето с извънпътна подвижна техника и свързаните с това съображения за пътна безопасност, както и да предоставят информация, когато се наблюдават опасения, свързани със свободното движение на работници.

Член 24

Докладване и преглед от Комисията

1. В срок до 26 ноември 2030 година и на всеки 5 години след това Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета доклад за прилагането на настоящата директива. Като част от доклада Комисията оценява:

а) въздействието на директивата върху пътната безопасност, по-специално:

i) дали има някакво въздействие в резултат на предоставянето на съответствия съгласно член 9, параграф 2, букви й) и к);

ii) дали има някакво въздействие, произтичащо от предоставянето на съответствия съгласно член 9, параграф 4;

б) въздействието върху пътната безопасност и върху недостига на водачи на превозни средства от прилагането на схемата за управление с придружител за категориите професионални свидетелства за управление въз основа на докладите, получени от държавите членки в съответствие с член 23, параграф 2.

Ако е целесъобразно, докладът се придружава от законодателно предложение.

2. Като част от доклада, посочен в параграф 1, Комисията оценява новите технологични разработки за превозни средства, работещи с алтернативно гориво, които оказват влияние върху масата на тези превозни средства. За тази цел Комисията използва информацията, събрана в съответствие с член 7 от Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета ([24]) за определяне на стандарти за емисиите на CO_2 от нови леки пътнически автомобили и от нови леки търговски превозни средства. Комисията може да поиска допълнителна информация от производителите на превозни средства относно възможното въздействие на тези нови технологични разработки върху масата на превозните средства в подкрепа на своята оценка.

От производителите на превозни средства се изисква да предоставят данните, посочени в първа алинея, в разумен срок и в съответствие с приложимото право на Съюза.

3. Без да се засягат параграфи 1 и 2 от настоящия член, до 26 ноември 2026 година или незабавно след приемането на първия от актовете за изпълнение, посочени в член 5, параграф 7, в зависимост от това коя от двете дати настъпи по-рано, Комисията оценява осъществимостта на изтеглянето по-рано на датата, посочена в член 3, параграф 4, и представя доклад с констатациите си. Държавите членки могат да предоставят на Комисията информация, която считат за необходима за целите на тази оценка, и Комисията взема предвид тази информация.

Ако е целесъобразно, докладът се придружава от законодателно предложение.

Член 25

Упражняване на делегирането

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.

2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 4, параграф 8, член 5, параграф 6, член 8, параграф 2, член 10, параграф 6 и член 19, параграф 2, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от 25 ноември 2025 година. Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди изтичането на петгодишния срок. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.

3. Делегирането на правомощия, посочено в член 4, параграф 8, член 5, параграф 6, член 8, параграф 2, член 10, параграф 6 и член 19, параграф 2, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. Оттеглянето поражда действие в деня след публикуването на решението в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна дата, посочена в решението. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.

4. Преди приемането на делегиран акт Комисията се консултира с експерти, определени от всяка държава членка в съответствие с принципите, залегнали в Междуинституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 г.

5. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и на Съвета.

6. Делегиран акт, приет съгласно член 4, параграф 8, член 5, параграф 6, член 8, параграф 2, член 10, параграф 6 или член 19, параграф 2, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на същия акт на Европейския парламент и Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Посоченият срок може да се удължи с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

([24]) Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2019 г. за определяне на стандарти за емисиите на CO2 от нови леки пътнически автомобили и от нови леки търговски превозни средства и за отмяна на регламенти (ЕО) № 443/2009 и (ЕС) № 510/2011 (ОВ L 111, 25.4.2019 г., стр. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/631/oj).

Член 26

Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от комитет по свидетелствата за управление, установен с Директива 97/26/ЕО ([25]) на Съвета (наричан по-нататък „комитетът“). Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.

2. Когато се прави позоваване на настоящия параграф, се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011.

Когато становището на комитета трябва да бъде получено по писмена процедура, тази процедура се прекратява без резултат, ако в рамките на срока за даване на становище председателят на комитета вземе такова решение или обикновено мнозинство от членовете на комитета отправят такова искане.

Когато комитетът не даде становище, Комисията не приема проекта на акт за изпълнение и се прилага член 5, параграф 4, трета алинея от Регламент (ЕС) № 182/2011.

3. Когато се прави позоваване на настоящия параграф, се прилага член 8 от Регламент (ЕС) № 182/2011.

Член 27

Изменения на Директива (ЕС) 2022/2561

Член 5 се изменя, както следва:

а) в параграф 2 се добавя следната буква:

„в) от 17-годишна възраст, превозно средство, за чието управление е необходимо свидетелство за управление на превозни средства от категории C1, C1E или C, при условие че притежават УПК, както е посочено в член 6, параграф 1 за категория C или както е посочено в член 6, параграф 2 за категории C1 и C1E, и само при условията, предвидени в член 17, параграфи 2 и 3 от Директива (ЕС) 2025/2205 на Европейския парламент и на Съвета (*).

(*) Директива (ЕС) 2025/2205 на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2025 година относно свидетелствата за управление, за изменение на Регламент (ЕС) 2018/1724 на Европейския парламент и на Съвета и Директива (ЕС) 2022/2561 на Европейския парламент и на Съвета, и за отмяна на Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и на Регламент (ЕС) № 383/2012 на Комисията (ОВ L, 2025/2205, 5.11.2025 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2025/2205/oj).“;

б) параграф 3 се заменя със следното:

„3. Водачите на превозно средство, предназначено за превоз на пътници, могат да управляват от 21-годишна възраст превозно средство, за чието управление е необходимо свидетелство за управление на превозни средства от категории D и D + E, или превозно средство, за чието управление е необходимо свидетелство за управление на превозни средства от категории D1 и D1 + E, при условие че притежават УПК, както е посочено в член 6, параграф 1 или параграф 2. За да се гарантира безопасно управление, държавите членки могат да създадат схема за наблюдение на водачите на превозни средства под 23-годишна възраст, които притежават УПК, както е посочено в член 6, параграф 2. Ако държавите членки изискват от тези водачи да участват в курсове за продължаващо обучение по теми, свързани с безопасността по пътищата, преди да навършат 23-годишна възраст, за да консолидират и потвърдят компетентността си по тези теми, участието им се отчита като част от изискването за посещаване на 35-часови курсове за продължаващо обучение на всеки пет години.

Всяка държава членка може да разреши на водачи на превозни средства със свидетелства за управление в категории D1 и D1 + E да управляват такива превозни средства в рамките на нейната територия от 18-годишна възраст, при условие че водачът притежава УПК, както е посочено в член 6, параграф 1.

Всяка държава членка може да разреши на водачи на превозни средства със свидетелства за управление в категории D1 и D1 + E да управляват такива превозни средства в рамките на нейната територия от 20-годишна възраст, при условие че водачът притежава УПК, както е посочено в член 6, параграф 1. Това изискване може да бъде намалено до 18-годишна възраст за управление на такива превозни средства без пътници или за превоз на пътници по редовни линии, когато маршрутът не надвишава 50 километра.“.

([25]) Директива 97/26/ЕО на Съвета от 2 юни 1997 г. за изменение на Директива 91/439/ЕИО относно свидетелствата за управление на моторни превозни средства (ОВ L 150, 7.6.1997 г., стр. 41, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1997/26/oj).

Член 28

Изменения на Регламент (ЕС) 2018/1724

Приложение II се изменя, както следва:

а) във втората колона, в ред „Преместване“ се добавя следната клетка: „Придобиване и подновяване на свидетелство за управление“;

б) в третата колона, в ред „Преместване“ се добавя следната клетка: „Издаване, замяна и подмяна на свидетелства на Съюза за управление“.

Член 29

Транспониране

1. Без да се засяга параграф 2, държавите членки приемат и публикуват до 26 ноември 2028 година разпоредбите, необходими, за да се съобразят с настоящата директива. Те незабавно информират Комисията за това.

Без да се засяга параграф 2, те прилагат тези разпоредби, считано от 26 ноември 2029 година.

Когато държавите членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условията и редът на позоваване се определят от държавите членки.

2. Държавите членки приемат и публикуват не по-късно от 26 ноември 2027 година разпоредбите, необходими, за да се съобразят с член 9, параграф 2, букви й) и к). Те незабавно информират Комисията за това.

Те прилагат тези разпоредби от 26 ноември 2027 година.

3. Държавите членки приемат и публикуват не по-късно от 26 ноември 2028 година разпоредбите, необходими, за да се съобразят с член 17. Те незабавно информират Комисията за това.

Те прилагат тези разпоредби от 26 ноември 2028 година.

4. Държавите членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното законодателство, които приемат в областта, уредена с настоящата директива.

Член 30

Отмяна

1. Директива 2006/126/ЕО се отменя, считано от 26 ноември 2029 година, с изключение на член 6, параграф 4, буква в) от нея, който се отменя, считано от 26 ноември 2027 година.

Позоваванията на Директива 2006/126/ЕИО се считат за позовавания на настоящата директива и се четат съгласно таблицата на съответствието, поместена в приложение VII към настоящата директива.

2. Регламент (ЕС) № 383/2012 се отменя, считано от 26 ноември 2029 година.

Позоваванията на Регламент (ЕС) № 383/2012 се считат за позовавания на настоящата директива и се четат съгласно таблицата на съответствието в приложение VII.

Член 31

Влизане в сила

Настоящата директива влиза в сила на двадесетия ден след публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 32

Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в Страсбург на 22 октомври 2025 година.

За Европейския парламент	*За Съвета*
Председател	*Председател*
R. METSOLA	M. BJERRE

ПРИЛОЖЕНИЕ I

СТАНДАРТНИ СПЕЦИФИКАЦИИ И РАЗПОРЕДБИ ОТНОСНО СВИДЕТЕЛСТВАТА ЗА УПРАВЛЕНИЕ, ИЗДАВАНИ ОТ ДЪРЖАВИТЕ ЧЛЕНКИ

ЧАСТ A1: **Общи спецификации за физическото свидетелство за управление**

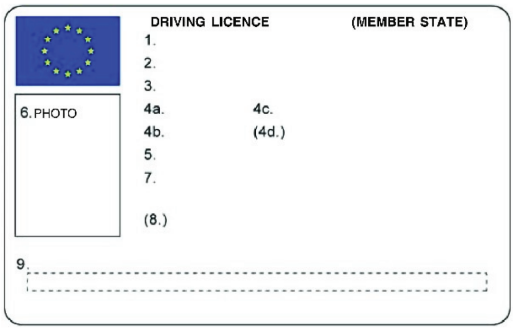
1) Характеристиките на физическата карта на образеца на Съюза на свидетелство за управление са в съответствие с ISO/IEC 7810.

Картата се изработва от поликарбонат.

Методите за изпитване на характеристиките на картата на свидетелство за управление с цел потвърждаване на съответствието ѝ с международните стандарти трябва да отговаря на ISO/IEC 10373.

2) Картата на свидетелство за управление има две страни и съответства на образеца от фигура 1.

Страна 1



Страна 2



Фигура 1: Образец на свидетелство на Съюза за управление

Текст към фигура 1:

1. Фамилия 2. Имена 3. Дата и място на раждане 4а. Дата на издаване 4б. Дата на валидност 4в. Издаващ орган, място 5. Номер на документа 6. Дата на придобиване на категорията 11. Дата, до която е валидна категорията 12. Кодове

3) Картата на свидетелството за управление визуализира следната информация, посочена в част Г:

Страна 1 визуализира:

а) думите „свидетелство за управление“, отпечатани с едър шрифт на езика или езиците на държавата членка, която издава свидетелството за управление;

б) (незадължително) наименованието на държавата членка на издаване;

в) отличителния знак на държавата членка на издаване, отпечатан в негатив в син правоъгълник и обкръжен от 12 жълти звезди, както е посочено в част Г, точка 1;

г) специфична информация за издаденото свидетелство за управление (полета 1—9), както е посочено в част Г, точка 3;

д) думите „образец на Европейския съюз“ на езика(ците) на държавата членка, която издава свидетелството, и думите „свидетелство за управление“ на другите езици на Европейския съюз, отпечатани в розово, като оформят фона на свидетелството за управление, както е посочено в част Г, точка 2.

Страна 2 визуализира:

е) специфична информация за категориите от издаденото свидетелство за управление (полета 9—12), както е посочено в част Г, точка 4;

ж) специфична информация за администрирането на свидетелството за управление (полета 13 и 14), както е посочено в част Г, точка 5;

з) обяснение на следните номерирани полета, които фигурират на първа и втора страница на свидетелството за управление: 1, 2, 3, 4a, 4b, 4c, 5, 10, 11 и 12.

Ако дадена държава членка желае да направи вписване на национален език, различен от следните езици: български, хърватски, чешки, датски, нидерландски, английски, естонски, фински, френски, немски, гръцки, унгарски, италиански, латвийски, литовски, малтийски, полски, португалски, румънски, словашки, словенски, испански или шведски, тя изготвя двуезична версия на свидетелството за управление, като използва един от езиците, посочени по-горе, без да се засягат другите разпоредби на настоящото приложение;

В свидетелството за управление се запазва място, което дава възможност за евентуално включване на микрочип или на подобно ИТ устройство, или за евентуално отпечатване на QR код.

Референтната информация за цветовете е, както следва:

(i) синьо: рефлексно синьо по цветовата палитра „Пантон“ (Pantone);

(ii) жълто: жълто по цветовата палитра „Пантон“ (Pantone);

4) Специални разпоредби

а) Когато притежател на свидетелство за управление, издадено от държава членка в съответствие с настоящото приложение, обичайно пребивава в друга държава членка, тази държава членка може да вписва в свидетелството за управление информация, която е съществена за неговото администриране, при условие че вписва този вид информация също в свидетелствата за управление, които издава, и при условие че остава достатъчно място за тази цел.

б) Държавите членки могат да добавят цветове и маркировки, като баркодове или национални символи, без да се засягат другите разпоредби на настоящото приложение. Държавите членки уведомяват Комисията за това.

В контекста на взаимното признаване на свидетелствата за управление баркодовете не могат да съдържат информация, различна от информацията, която вече може да се прочете на свидетелството за управление, или която е съществена за процеса на издаване на свидетелството за управление.

в) Информацията, визуализирана на картата на свидетелството за управление, трябва да може да се чете с невъоръжено око от човек със средна острота на зрението, като минималната височина на символите е 5 пункта за полета 9—12 на страна 2.

ЧАСТ А2: **Спецификации за физическото свидетелство за управление за предотвратяване на неговото подправяне**

1) Заплахите за физическата сигурност на свидетелствата за управление включват:

а) производство на фалшиви карти: т.е. създаване на нова карта, наподобяваща много истинския документ, било от самото начало, било чрез копиране на оригиналния документ;

б) материална промяна: изменение на свойство на оригинален документ, например модифициране на някои от данните, визуализирани в документа.

2) Системата за защита срещу подправяне е съставна част на всеки елемент на общата система за издаване на свидетелства за управление, като в нея се включва процесът на заявление, сигурното предаване на данни, материала на тялото на картата, техниката на изработване, минимален набор от различни защитни елементи и процеса на персонализация.

3) Използваният материал за свидетелствата за управление се подсигурява срещу подправяне чрез използването на следните техники (задължителни защитни елементи):

а) тялото на картата трябва да не реагира на ултравиолетова светлина;

б) мотив на фон за сигурност, проектиран да бъде устойчив срещу фалшифициране чрез сканиране, отпечатване или копиране, като се използва ирисово оцветяване с многоцветни защитни мастила и печатане с гийоши (плетеници) в позитив и негатив. Мотивът не е композиран с основните цветове (синьозелено, пурпурно, жълто и черно — CMYK), съдържа сложни дизайни на мотив с минимум два специални цвята и включва микронадписи;

в) оптични променливи елементи, които осигуряват адекватна защита срещу копиране и подправяне на снимката;

г) лазерно гравиране;

д) в областта на снимката дизайнът на фона за сигурност и снимката трябва да се припокриват най-малкото по нейната граница (избледняващ рисунък).

4) В допълнение използваният материал за свидетелствата за управление се подсигурява срещу подправяне чрез използване на най-малко три от следните техники (допълнителни защитни елементи):

а) мастила, които променят цвета си*;

б) термохромно мастило*;

в) специално изработени холограми*;

г) променливи лазерни изображения*;

д) ултравиолетово флуоресциращо мастило, видимо и прозрачно;

е) печатане с преливащи се цветове;

ж) цифров воден знак във фона;

з) инфрачервени или фосфоресциращи пигменти;

и) осезаеми при допир букви, символи или мотиви*.

Доколкото е възможно, техниките, обозначени със звездичка, се предпочитат, тъй като дават възможност на правоприлагащите служители да проверяват валидността на картата без специални средства. Държавите членки могат да въведат защитни елементи, различни от изброените в настоящата точка.

ЧАСТ Б: **Спецификации за микрочиповете, включени във физическите свидетелства за управление**

1) Микрочипът и данните, съдържащи се в микрочипа, включително допълнителната информация, предвидена в националното законодателство във връзка със свидетелствата за управление, са в съответствие с част Б1.

2) Списъкът на приложимите стандарти за включващи микрочип свидетелства за управление се съдържа в част Б2.

3) Включващите микрочип свидетелства за управление подлежат на процедура на Съюза за одобряване на типа в съответствие с част Б3.

4) Когато са изпълнени всички съответни разпоредби на Съюза за одобряване на типа по отношение на включващо микрочип свидетелство за управление в съответствие с точки 1, 2 и 3, държавите членки издават на производителя или на неговия представител сертификат на Съюза за одобряване на типа.

5) Когато е необходимо, по-специално с цел да се гарантира съответствие с настоящата част, дадена държава членка може да отнеме издаден от нея сертификат на Съюза за одобряване на типа.

6) Сертификатите за Съюза за одобряване на типа и уведомлението за тяхното отнемане са в съответствие с образеца, определен в част Б4.

7) Комисията се уведомява за всички издадени или отнети сертификати на Съюза за одобряване на типа. В случай на отнемане отнемащата държава членка представя подробна обосновка.

Комисията информира държавите членки относно всяко отнемане на одобряване от Съюза на типа.

8) Сертификатите на Съюза за одобрение на типа, издадени от държавите членки, се признават взаимно.

9) Когато дадена държава членка установи, че значителен брой от включващите микрочип свидетелства за управление системно не отговарят на изискванията на настоящата част от приложението, тя съобщава това на Комисията. Тя посочва съответния номер на сертификата на Съюза за одобряване на типа, свързан с тези свидетелства за управление, и представя описание на несъответствието. Комисията информира своевременно всички други държави членки за фактите, които са ѝ съобщени съгласно настоящата точка.

10) Държавата членка по издаването на посочените в точка 9 свидетелства за управление, незабавно разследва проблема и предприема подходящи коригиращи действия, включително при необходимост отнемане на сертификата на Съюза за одобряване на типа, когато е необходимо.

ЧАСТ Б1: **Общи изисквания към включващи микрочип свидетелства за управление**

Общите изисквания към включващи микрочип свидетелства за управление, описани в настоящото приложение, се основават на международните стандарти, и по-специално на стандартите от серията ISO/IEC 18013. Те обхващат:

а) спецификациите за микрочипа и логическата структура на данните в микрочипа;

б) спецификациите за хармонизираните данни и всякакви допълнителни данни, които трябва да се съхраняват;

в) спецификациите, отнасящи се до механизмите за защита на данните, съхранени в микрочипа.

Дял 1

СЪКРАЩЕНИЯ

Съкращение	Значение
AID	Application Identifier („Идентификатор на приложението“)
BAP	Basic Access Protection („Основна защита на достъпа“)
DG	Data Group („Група от данни“)
EAL 4+	Evaluation Assurance Level 4 Augmented („Оценка четири плюс на нивото на надеждност“)
EF	Elementary File („Основен файл“)
EFID	Elementary File Identifier („Идентификатор на основен файл“)
eMRTD	Machine Readable Travel Documents („Машинно четим документ за пътуване“)
MHC	Integrated Circuit Card („Карта с вграден микрочип“)
ISO	Международна организация по стандартизация
LDS	Логическа структура на данните
PICC	Proximity Integrated Circuit Card („Капацитивна карта с вграден микрочип“)
PIX	Proprietary Application Identifier Extension („Собствено разширение на идентификатор на приложение“)
RID	Registered Application Identifier („Идентификатор на регистрирано приложение“)
SOd	Document Security Object („Обект на защита на документа“)

Дял 2

ДАННИ, СЪХРАНЯВАНИ В МИКРОЧИПА

1) Хармонизирани задължителни и незадължителни данни на свидетелства за управление

Микрочипът съхранява хармонизираните данни на свидетелствата за управление, посочени в част Г. Ако държава членка реши да включи в свидетелството за управление елементи на данни, обозначени като незадължителни в част Г, тези елементи също се съхраняват в микрочипа.

2) Допълнителни данни

Държавите членки могат да съхраняват в микрочипа такива допълнителните данни, както е предвидено в националното им право във връзка със свидетелствата за управление. Те информират Комисията за това.

Дял 3

МИКРОЧИП

1) Тип запаметяващо устройство

Запаметяващото устройство за данните на свидетелството за управление представлява микрочип с контактен, безконтактен или комбинация от контактен и безконтактен (двоен) интерфейс съгласно посоченото в част Б2, позиция 1.

2) Приложения

Всички данни в микрочипа се съхраняват в електронни приложения. Всички приложения в микрочипа се идентифицират чрез уникален код, наречен идентификатор на приложението (AID), както е посочено в част Б2, позиция 2.

а) Приложение за свидетелства на Съюза за управление

Задължителните и незадължителните данни на свидетелствата за управление, посочени в част Г, се съхраняват в специално приложение за свидетелства на Съюза за управление. AID за приложението за свидетелства на Съюза за управление е:

„A0 00 00 04 56 45 44 4C 2D 30 31“,

състоящ се едновременно от следните два елемента:

— идентификатор на регистрирано приложение (RID) за Европейската комисия: „A0 00 00 04 56“;

— собствено разширение на идентификатор на приложение (PIX) за приложението за свидетелства на Съюза за управление: „45 44 4C 2D 30 31“ (EDL-01).

Данните се групират в групи от данни (DG) като част от логическата структура на данните (LDS).

DG се съхраняват като основни файлове (EF) в приложението за свидетелства на Съюза за управление и са защитени в съответствие с част Б2, позиция 3.

б) Други заявления

Всякакви допълнителни данни се съхраняват в едно или повече специални приложения, които са отделни от приложението за свидетелства на Съюза за управление. Всяко такова приложение се идентифицира с уникален AID.

Дял 4

ЛОГИЧЕСКА СТРУКТУРА НА ДАННИТЕ ЗА МИКРОЧИПОВЕ НА ПРИЛОЖЕНИЕТО ЗА СВИДЕТЕЛСТВА НА СЪЮЗА ЗА УПРАВЛЕНИЕ

1) Логическа структура на данните

Данните на свидетелството за управление се съхраняват в микрочипа с логическата структура на данните (LDS), посочена в част Б2, позиция 4. В тази подточка се съдържат допълнителните изисквания към задължителните и допълнителните DG.

Всяка DG се съхранява в един EF. EF, които ще се използват за приложението за свидетелства на Съюза за управление, се идентифицират чрез идентификаторите на основните файлове (EFID) и кратките идентификатори на основните файлове (Short EFID) съгласно посоченото в част Б2, позиция 5.

2) Задължителни групи от данни

Задължителните и незадължителните елементи от данни се съхраняват в следните DG:

DG 1: всички задължителни и незадължителни елементи на данни, видими в документа, с изключение на изображенията на лицето и подписа на притежателя на свидетелството за управление;

DG 5: изображение на подписа на притежателя на свидетелството за управление;

DG 6: изображение на лицето на притежателя на свидетелството за управление.

Данните от DG 1 се структурират съгласно посоченото в точка 6 от тази част и в част Б2, позиция 6. Данните, съдържащи се в DG 5 и DG 6, се съхраняват в съответствие със спецификациите в част Б2, позиция 7.

3) Групи от допълнителни данни

Всякакви допълнителни елементи от данни, предвидени в националното право на държавите членки относно свидетелствата за управление, се съхраняват в следните DG:

DG 2: данни за притежателя на свидетелството за управление с изключение на биометрични данни,

DG 3: данни за издаващия орган;

DG 4: портретно изображение,

DG 7: биометрични данни относно пръстовите отпечатъци на притежателя на свидетелството за управление,

DG 11: други данни, като например пълно име на притежателя на свидетелството за управление с букви от националната азбука.

Данните, съдържащи се в тези DG, се съхраняват в съответствие със спецификациите в част Б2, позиция 8.

Дял 5

МЕХАНИЗМИ ЗА СИГУРНОСТ НА ДАННИТЕ

За удостоверяване на автентичността и целостта на микрочипа и на данните, съдържащи се в него, както и за ограничаване на достъпа до данните на свидетелството за управление се използват подходящи механизми.

Данните в микрочипа са защитени в съответствие със спецификациите, определени в част Б2, позиция 3. В настоящия дял се съдържат допълнителните изисквания, които трябва да бъдат спазвани.

1) Проверка на автентичността

а) Задължително пасивно удостоверяване на автентичността

Всички DG, съхранени в приложението за свидетелства на Съюза за управление, са защитени чрез пасивно удостоверяване на автентичността.

Данните, които се отнасят до пасивното удостоверяване на автентичността, отговарят на изискванията, посочени в част Б2, позиция 9.

б) Незадължително активно удостоверяване на автентичността

Механизмите за незадължителното активно удостоверяване на автентичността се прилагат с цел да се гарантира, че оригиналният микрочип не е бил подменен.

2) Ограничение на достъпа

а) Задължителна основна защита на достъпа

Механизмът за основна защита на достъпа (BAP) се прилага за всички данни в приложението за свидетелства на Съюза за управление. С оглед на оперативната съвместимост със съществуващи системи, като например за машинно четими документи за пътуване (eMRTD), е задължително да се използва едноредовата машинно четима зона (MRZ), както е посочено в част Б2, позиция 10.

Ключът на документа, Kdoc, използван за достъп до микрочипа, е генериран от едноредовата MRZ, която може да се въведе ръчно или чрез използване на четец за оптично разпознаване на символи (OCR). Прилага се конфигурацията на BAP 1, определена за едноредовата MRZ, както е посочено в част Б2, позиция 10.

б) Условен разширен контрол върху достъпа

Когато личните данни, посочени в член 9, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2016/679, се съхраняват в микрочипа, достъпът до тези данни се защитава с допълнителни мерки.

Механизмите за разширен контрол върху достъпа съответстват на спецификациите, посочени в част Б2, позиция 11.

в) Инфраструктура за публични ключове (PKI) за включващи микрочип свидетелства за управление

Държавите членки създават необходимата организация на национално равнище за управление на публичните ключове в съответствие с приложение А към стандарт ISO/IEC 18013_3.

Дял 6

ПРЕДСТАВЯНЕ НА ДАННИТЕ

1) Форматиране на данните в DG 1

Етикет	L	Стойност					Кодиране	З/Н
61	V	DG1 Елементи от данни в DG1 (вложени)						
		Етикет	L	Стойност				
		5F 01	V	Номер на одобрението на типа			ans	M
		5F 02	V	Съставен обект на данни за елементи от демографски данни				M
				Етикет	L	Стойност		
				5F 03	3	Издаваща държава членка	a3	M
				5F 04	V	Фамилно(и) име(на) на притежателя	as	M
				5F 05	V	Друго(и) име(на) на притежателя	as	M

Етикет	L	Стойност					Кодиране	З/Н
				5F 06	4	Дата на раждане (ддммгггг)	n8	M
				5F 07	V	Място на раждане	ans	M
				5F 08	3	Гражданство	a3	O
				5F 09	1	Пол	M/F/U (М/Ж/Не е посочен)	O
				5F 0A	4	Дата на издаване на свидетелството за управление (ддммгггг)	n8	M
				5F 0B	4	Дата на изтичане на срока на валидност на свидетелството за управление (ддммгггг)	n8	M
				5F 0C	V	Издаващ орган	ans	M
				5F 0D	V	Административен номер (различен от номера на документа)	ans	O
				5F 0E	V	Номер на документа	an	M
				5F 0F	V	Място на постоянно пребиваване или пощенски адрес	ans	O
		7F 63	V	Съставен обект на данни за категории превозни средства/ограничения/условия				M
				Етикет	L	Стойност (кодирана, както е определено по-долу)		
				02	1	Брой на категориите/ограниченията/условията	N	M
				87	V	Категория/ограничение/условие	ans	M
				87	V	Категория/ограничение/условие	ans	O
				…	…	…	…	…
				87	V	Категория/ограничение/условие	ans	O

2) Логически формат на записа

Категориите относно превозните средства, ограниченията или условията са обединени в обект на данни съгласно структурата, определена в следната таблица:

Код на категорията на превозното средство	Дата на издаване	Дата на изтичане на срока на валидност	Код	Знак	Стойност

където:

а) кодовете на категорията на превозното средство се представят, както е определено в член 6 (като например AM, A1, A2, A, B1, B и т.н.);

б) датата на издаване се представя във формата ДДММГГГГ (ден с две цифри, следван от месец с две цифри, следван от година с четири цифри) за категорията на превозното средство;

в) датата на изтичане на срока на валидност се представя във формата ДДММГГГГ (ден с две цифри, следван от месец с две цифри, следван от година с четири цифри) за категорията на превозното средство;

г) кодът, знакът и стойността се отнасят за допълнителната информация или ограниченията, свързани с категорията на превозното средство или водача на превозното средство.

ЧАСТ Б2: **Списък на приложими стандарти за включващи запаметяващо устройство свидетелства за управление**

Точка	Предмет	Изискване	Приложим за
1	Интерфейс на запаметяващо устройство, организация и команди	Серия ISO/IEC 7816 (контактни), серия ISO/IEC 14443 (безконтактни), както е посочено в ISO/IEC 18013-2:2008, приложение C	Част Б1, точка 3, подточка 1
2	Идентификатор на приложението	ISO/IEC 7816-5:2004	Част Б1, точка 3, подточка 2
3	Механизми за сигурност на данните	ISO/IEC 18013-3:2009	Част Б1, точка 3, подточка 2, буква а) Част Б1, точка 5
4	Логическа структура на данните	ISO/IEC 18013-2:2008	Част Б1, точка 4, подточка 1
5	Идентификатори на основни файлове	ISO/IEC 18013-2:2008 таблица C.2	Част Б1, точка 4, подточка 1
6	Представяне на данните за DG 1	ISO/IEC 18013-2:2008, приложение C.3.8	Част Б1, точка 4, подточка 2 Част Б1, точка 6, подточка 1
7	Представяне на задължителни данни за DG 5 и DG 6	ISO/IEC 18013-2:2008, приложение C.6.6 и приложение C.6.7; изображението на лицето и изображението на подписа се съхраняват във формат JPEG или JPEG2000	Част Б1, точка 4, подточка 2
8	Представяне на незадължителни и допълнителни данни	ISO/IEC 18013-2:2008, приложение C	Част Б1, точка 4, подточка 3
9	Пасивно удостоверяване на автентичността	ISO/IEC 18013-3:2009, точка 8.1, данните се съхраняват в EF.SOd (Обект на защита на документа) в LDS	Част Б1, точка 5, подточка 1, буква а)
10	Основно ограничение на достъпа	ISO/IEC 18013-3:2009 и неговото изменение 1	Част Б1, точка 5, подточка 2, буква а)
	Конфигурация на основното ограничение на достъпа	ISO/IEC 18013-3:2009, приложение B.8	
11	Разширено ограничение на достъпа	Техническо ръководство TR-03110, Усъвършенствани механизми за сигурност за машинно четими документи за пътуване — разширен контрол върху достъпа (EAC), версия 1.11	Част Б1, точка 5, подточка 2, буква б)
12	Методи за изпитване	ISO/IEC 18013-4:2011	Част Б3, точка 1
13	Сертификат за сигурност	Оценка 4+ на нивото на надеждност (EAL 4+) или еквивалентна	Част Б3, точка 2
14	Функционален сертификат	Изпитване на карта с микрочип съгласно серия стандарти ISO IEC 10373	Част Б3, точка 3

ЧАСТ Б3: **Процедура за одобряване на типа от Съюза на включващи микрочип свидетелства за управление**

Дял 1

ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

Производителите, които кандидатстват за одобряване на типа от Съюза на включващи микрочип свидетелства за управление, представят сертификат за сигурност и функционален сертификат.

За всяко планирано изменение в производствения процес, включително всяко планирано изменение на софтуер, се уведомява предварително органът, предоставил одобрението на типа от Съюза. Органът може да изиска допълнителна информация и изпитвания, преди да приеме изменението.

Изпитванията се извършват съгласно методите, определени в част Б2, позиция 12.

Дял 2

СЕРТИФИКАТ ЗА СИГУРНОСТ

Сигурността на микрочиповете, които ще бъдат включени в свидетелствата за управление, се оценява в съответствие с критериите, посочени в част Б2, позиция 13.

Сертификат за сигурност се предоставя единствено при успешно доказване на способността на микрочипа да устоява на опити за подправяне или изменение на данните.

Дял

ФУНКЦИОНАЛЕН СЕРТИФИКАТ

Функционалната оценка на включващи микрочип свидетелства за управление се извършва в рамките на лабораторни изпитвания в съответствие с критериите, посочени в част Б2, позиция 14.

Държавите членки, които включват микрочип в свидетелства за управление, гарантират, че са спазени приложимите функционални стандарти и изискванията на част Б1.

На производителя се предоставя функционален сертификат, ако е изпълнено всяко едно от следните условия:

а) има валиден сертификат за сигурност за микрочипа;

б) демонстрирано е съответствие с изискванията на част Б2;

в) функционалните изпитвания са преминати успешно.

Отговорен за издаване на функционален сертификат е съответният орган на държавата членка. Функционалният сертификат съдържа идентификационни данни за издаващия орган, кандидата и микрочипа, както и подробен списък на изпитванията и резултатите от тях.

Дял 4

СЕРТИФИКАТ ЗА ОДОБРЕНИЕ НА ТИПА ОТ СЪЮЗА

1) Образец на сертификат

Държавите членки предоставят сертификат за одобрение на типа от Съюза при представяне на сертификат за сигурност и функционален сертификат, както е предвидено в настоящото приложение. Сертификатите за одобрение на типа от Съюза са в съответствие с образеца в част Б4.

2) Система за номериране

Системата за номериране на одобрения на типа от Съюза се състои от:

а) буквата „e“, последвана от отличителен номер за държавата членка, издала одобрението на типа от Съюза:

1 за Германия;

2 за Франция;

3 за Италия;

4 за Нидерландия;

5 за Швеция;

6 за Белгия;

7 за Унгария;

8 за Чешката република;

9 за Испания;

12 за Австрия;

13 за Люксембург;

17 за Финландия;

18 за Дания;

19 за Румъния;

20 за Полша;

21 за Португалия;

23 за Гърция;

24 за Ирландия;

25 за Хърватия;

26 за Словения;

27 за Словакия;

29 за Естония;

32 за Латвия;

34 за България;

36 за Литва;

49 за Кипър;

50 за Малта;

б) буквите DL, предшествани от тире и следвани от двете цифри, указващи поредния номер на настоящото приложение или на последното съществено техническо изменение на настоящото приложение. Поредният номер на настоящото приложение е 00;

в) уникален идентификационен номер за одобрение на типа от Съюза, определен от издаващата държава членка.

Пример за номер по системата за номериране на одобрения на типа от Съюза: „e50-DL00 12345“

Номерът на одобрението се съхранява в микрочипа в DG 1 за всяко свидетелство за управление, в което е поставен такъв микрочип.

ЧАСТ Б4: **Образец на сертификат на Съюза за одобрение на типа относно включващи микрочип свидетелства за управление**

Наименование на компетентния орган: …

Уведомление относно (*):

— одобрение ☐

— отнемане на одобрение ☐

на включващо микрочип свидетелство на Съюза за управление

Одобрение №: …

1. Производствена марка или търговска марка: …

2. Наименование на модела: …

3. Наименование на производителя или неговия представител, където е приложимо: …

…

4. Адрес на производителя или неговия представител, където е приложимо: …

…

5. Доклади за лабораторни изпитвания:

5.1 Сертификат за сигурност №: … Дата: …

Издаден от: …

5.2 Функционален сертификат №: … Дата: …

Издаден от: …

6. Дата на одобрението: …

7. Дата на отнемане на одобрението: …

8. Място: …

9. Дата: …

10. Описателни документи в приложение: …

11. Подпис: …

(*) Поставете отметка в съответното квадратче.

ЧАСТ В: **Спецификации за мобилното свидетелство за управление**

1) В съответствие с Регламент (ЕС) № 910/2014 европейските портфейли за цифрова самоличност предоставят на оправомощените лица най-малко следните характеристики:

   а) извличането и съхраняването на данни, достатъчни, за да се докажат правата на управление на дадено лице;

   б) визуализирането и предаването на данните, изброени в буква а).

2) Мобилните свидетелства за управление и другите съответни системи отговарят на стандарта ISO/IEC 18013-5 за мобилните свидетелства за управление и на Регламент (ЕС) № 910/2014.

3) За целите на настоящото приложение притежателят на мобилно свидетелство за управление, издадено в съответствие с настоящата директива, се счита за негов упълномощен ползвател само когато е идентифициран като такъв.

4) Държавите членки позволяват на притежателя на свидетелството за управление да бъде издадено мобилно свидетелство за управление в своя европейски портфейл за цифрова самоличност.

Европейският портфейл за цифрова самоличност, съдържащ мобилното свидетелство за управление, позволява автоматично или при поискване актуализирането или преиздаването на мобилното свидетелство за управление.

Европейските портфейли за цифрова самоличност позволяват на притежателя на мобилното свидетелство за управление да изобразява или да предава на трета страна всички данни или част от данните, съдържащи се в мобилното свидетелство за управление. Компетентните органи на държавите членки имат право да изискват от европейските портфейли за цифрова самоличност данните, съдържащи се в мобилните свидетелства за управление, с цел установяване на правата на управление на притежателя на въпросното свидетелството за управление (проверка).

Информацията, предадена пряко от електронното удостоверение на мобилното свидетелство за управление, съхранявано в европейския портфейл за цифрова самоличност, позволява на компетентните органи да определят правата на управление на притежателя на мобилно свидетелство за управление (проверка), включително всички ограничения, приложими в Съюза или на територията на дадена държава членка. Държавите членки не считат мобилното свидетелство за управление за валидно, ако срокът му на валидност е изтекъл или ако е било отнето. Когато държава членка реши да отнеме мобилно свидетелство за управление, тя въвежда информацията за това решение в списък на отменените свидетелства за управление, управляван от тази държава членка, или го предоставя на други държави членки за целите на проверката по друг начин, безплатно и по оперативен начин. Държава членка, която налага решение, засягащо правото на управление, ако е различна от държавата членка на издаване, незабавно уведомява последната държава членка.

ЧАСТ Г: **Данни, които трябва да бъдат включени в свидетелството на съюза за управление**

1) Отличителните знаци на държавите членки, които издават свидетелството за управление, са както следва:

B: Белгия

BG: България

CZ: Чехия

DK: Дания

D: Германия

EST: Естония

GR: Гърция

E: Испания

F: Франция

HR: Хърватия

IRL: Ирландия

I: Италия

CY: Кипър

LV: Латвия

LT: Литва

L: Люксембург

H: Унгария

M: Малта

NL: Нидерландия

A: Австрия

PL: Полша

P: Португалия

RO: Румъния

SLO: Словения

SK: Словакия

FIN: Финландия

S: Швеция

2) Думите „свидетелство за управление“, които се изобразяват върху свидетелствата за управление на съответния(ите) език (езици) на държавите членки, са следните:

Свидетелство за управление на МПС

Permiso de Conducción

Řidičský průkaz

Kørekort

Führerschein

Juhiluba

Άδεια Οδήγησης

Driving Licence

Permis de conduire

Ceadúnas Tiomána

Vozačka dozvola

Patente di guida

Vadītāja apliecība

Vairuotojo pažymėjimas

Vezetői engedély

Liċenzja tas-Sewqan

Rijbewijs

Prawo Jazdy

Carta de Condução

Permis de conducere

Vodičský preukaz

Vozniško dovoljenje

Ajokortti

Körkort;

3) Специфичната информация за издаденото индивидуално свидетелство за управление, е както следва:

Поле	Информация
1	фамилно име на притежателя
2	друго(и) име(на) на притежателя
3	дата и място на раждане
4a	дата на издаване на свидетелството за управление
4b	дата на издаване на свидетелството за управление
4c	име на издаващия орган
4d	(незадължително) номер, различен от този в поле 5, за административни цели
5	номер на свидетелството за управление
6	снимка на притежателя
7	подпис на притежателя
8	(незадължително) място на постоянно пребиваване или пощенски адрес на притежателя
9	категория на превозното(ите) средство(а), което(ито) притежателят има право да управлява (националните категории се обозначават в шрифт, различен от използвания за хармонизираните категории)

4) Специфичната информация за категориите на издаденото свидетелство за управление е, както следва:

Поле	Информация
9	категория на превозното(ите) средство(а), което(ито) притежателят има право да управлява (националните категории се обозначават в шрифт, различен от използвания за хармонизираните категории)
10	дата на първо издаване за всяка категория, освен когато не е налична (тази дата трябва да бъде повторена в новото свидетелство за управление в случай на последваща подмяна или замяна); всяко от полетата на датата се изписва с две цифри и в следната последователност: ден.месец.година (ДД.ММ.ГГ)
11	дата на изтичане за всяка категория; всяко от полетата на датата се изписва с две цифри и в следната последователност: ден.месец.година (ДД.ММ.ГГ)
12	допълнителна(и) информация/ограничение(я), представена(и) под формата на код срещу съответната категория, както е посочено в част Д

Когато код, посочен в част Д, се прилага за всички категории, за които е издадено свидетелството за управление, той може да се обозначи в полета 9, 10 и 11.

5) Специфичната информация за администрирането на издаденото свидетелство за управление е, както следва:

Поле	Информация
13	(незадължително) вписване от държавата членка домакин на информация, която е от съществено значение за администрирането на свидетелството за управление при прилагането на точка 4, буква а) от част А1;
14	(незадължително) вписване от държавата членка по издаване на информация от съществено значение за администрирането на свидетелството за управление или свързана с пътната безопасност; тази информация може по-специално да включва всяко анулиране, постоянно отнемане, временно отнемане или ограничаване на правото на управление на водач на моторно превозно средство, на неговото свидетелство за управление или на признаването на валидността на неговото свидетелство за управление, като например ограничение до определени категории или до територията на определени държави членки. Ако информацията е свързана с една от позициите, определени в настоящото приложение, тя се предхожда от номера на въпросното поле. С изрично писмено съгласие на притежателя информация, която не е свързана с администрирането на свидетелството за управление или с пътната безопасност, може също да бъде добавена в това поле; такова добавяне по никакъв начин не променя използването на документа като свидетелство за управление.

ЧАСТ Д: **Кодове на съюза и национални кодове**

Кодовете от 01 до 99 са хармонизирани кодове на Европейския съюз

Дял 1

ВОДАЧ (медицински причини)

01		Корекция и/или защита на зрението
	01.01.	Очила
	01.02.	Контактна(и) леща(и)
	01.05.	Очна превръзка
	01.06.	Очила или контактни лещи
	01.07.	Специфично оптично помощно средство
02		Слухов апарат/говорен апарат
03		Протеза/ортопедичен апарат на крайниците
	03.01.	Протеза/ортопедичен апарат на горните крайници
	03.02.	Протеза/ортопедичен апарат на долните крайници

Дял 2

ПРИСПОСОБЯВАНИЯ НА ПРЕВОЗНОТО СРЕДСТВО

10		Модифициран предавателен механизъм
	10.02.	Автоматично избиране на предавателно отношение
	10.04.	Приспособено устройство за управление на предаването
15		Модифициран съединител
	15.01.	Приспособен педал на съединителя
	15.02.	Съединител с ръчно задействане
	15.03.	Автоматичен съединител
	15.04.	Мярка за предотвратяване на блокирането или задействането на педала на съединителя
20		Модифицирани спирачни уредби
	20.01.	Приспособен спирачен педал
	20.03.	Спирачен педал, подходящ за използване с ляв крак
	20.04.	Плъзгащ спирачен педал
	20.05.	Наклонен спирачен педал
	20.06.	Спирачка с ръчно задействане
	20.07.	Задействане на спирачката с максимално усилие от … N [1] (например: „20.07(300N)“)
	20.09.	Приспособена ръчна спирачка за паркиране
	20.12.	Мярка за предотвратяване на блокирането или задействането на спирачния педал
	20.13.	Спирачка, задействана с коляно
	20.14.	Задействане на спирачната уредба, подпомагано от външна сила
25		Модифицирана ускорителна система
	25.01.	Приспособен педал на газта
	25.03.	Наклонен педал на газта
	25.04.	Устройство за подаване на газ с ръчно задействане
	25.05.	Устройство за подаване на газ, задействано с коляно

	25.06.	Задействане на подаването на газ, подпомагано от външна сила
	25.08.	Педал на газта отляво
	25.09.	Мярка за предотвратяване на блокирането или задействането на педала на газта
31		Адаптации на педали и защити за педали
	31.01.	Допълнителен комплект паралелни педали
	31.02.	Педали на (или почти на) едно и също ниво
	31.03.	Мярка за предотвратяване на блокирането или задействането на педала на газта и спирачния педал, когато педалите не се задействат с крак
	31.04.	Повдигнат под
32		Комбинирани уредби от работна спирачка и устройство за подаване на газ
	32.01.	Устройство за подаване на газ и работна спирачка като комбинирана уредба, задействана с една ръка
	32.02.	Устройство за подаване на газ и работна спирачка като комбинирана уредба, задействана чрез външна сила
33		Комбинирани уредби от устройство за подаване на газ, работна спирачка и кормилно управление
	33.01.	Устройство за подаване на газ, работна спирачка и кормилно управление като комбинирана уредба, задействана чрез външна сила с една ръка
	33.02.	Устройство за подаване на газ, работна спирачка и кормилно управление като комбинирана уредба, задействана чрез външна сила с две ръце
35		Модифицирано контролно табло (ключове за светлини, чистачки на предното стъкло/устройство за измиване на предното стъкло, клаксон, пътепоказатели и т.н.)
	35.02.	Контролни устройства, използваеми без освобождаване на кормилния механизъм
	35.03.	Контролни устройства, използваеми без освобождаване на кормилния механизъм с лявата ръка
	35.04.	Контролни устройства, използваеми без освобождаване на кормилния механизъм с дясната ръка
	35.05.	Контролни устройства, използваеми без освобождаване на кормилния механизъм и механизмите за подаване на газ и за спиране
40		Модифицирана кормилна уредба
	40.01.	Кормилна уредба с максимално усилие за задействане … N ([1]) (например „40.01(140N)“)
	40.05.	Приспособен волан (по-широка и/или дебела секция на волана, волан с намален диаметър и т. н.)
	40.06.	Приспособено положение на волана
	40.09.	Кормилно управление с крака
	40.11.	Подпомагащо устройство на волана

	40.14.	Алтернативна приспособена кормилна уредба, задействана с една ръка
	40.15.	Алтернативна приспособена кормилна уредба, задействана с две ръце
42		Модифицирани устройства за виждане назад/настрани
	42.01.	Адаптирано устройство за виждане назад
	42.03.	Допълнително вътрешно устройство, позволяващо виждане настрани
	42.05.	Устройство за виждане на мъртвата зона
43		Място за сядане на водача
	43.01.	Височина на седалката на водача за добро виждане и на нормално разстояние от волана и педалите
	43.02.	Седалка на водача, приспособена към формата на тялото
	43.03.	Седалка на водача със странична опора за добра стабилност в седнало положение
	43.04.	Седалка на водача с подлакътник
	43.06.	Приспособяване на предпазен колан
	43.07.	Тип предпазен колан с опора за добра стабилност
44		Изменения за мотоциклети (използването на подкод е задължително)
	44.01.	Спирачка с единично задействане
	44.02.	Приспособена спирачка за предно колело
	44.03.	Приспособена спирачка за задно колело
	44.04.	Приспособено устройство за подаване на газ
	44.08.	Височина на седалката, позволяваща на водача в седнало положение да постави двата си крака едновременно на земята и да запази равновесие на мотоциклета при спиране и при заставане в изправено положение
	44.09.	Максимално усилие за задействане на спирачката за предното колело … N [1] (например „44.09(140N)“)
	44.10.	Максимално усилие за задействане на спирачката за задното колело … N [1] (например „44.10 (240N)“)
	44.11.	Приспособена опора за крака
	44.12.	Приспособена ръкохватка
45		Мотоциклет само с кош
46		Само триколесни превозни средства
47		Ограничено до превозни средства с повече от две колела, които не изискват запазване на равновесие от страна на водача за потегляне, спиране и стоене в изправено положение

50		Ограничено до специфичен номер на превозното средство/шасито (идентификационен номер на превозно средство, VIN)

Букви, използвани в съчетание с кодове от 01 до 44 за по-подробна спецификация:

a ляво

b дясно

c ръка (до китката)

d крак

e среда

f ръка

g палец

([1]) Това показва силата в нютони, която водачът може или трябва да упражни, за да задейства системата.

Дял 3

КОДОВЕ ЗА ОГРАНИЧЕНО ПРАВОУПРАВЛЕНИЕ

60		Незадължителни съответствия (използването на подкод е задължително)
	60.01.	Притежателят на свидетелство за управление за категория B, който е навършил поне 21 години, може да управлява моторни триколесни превозни средства с мощност, превишаваща 15 kW;
	60.02.	Притежателят на свидетелство за управление за категория B може да управлява мотоциклети от категория A1.
	60.03.	Притежателят на свидетелство за управление за категория B1 може да управлява само превозни средства с максимална маса, непревишаваща 2 500 kg, и максимална скорост, технически ограничена до 45 km/h
61		Ограничено до дневни пътувания (например между един час след изгрев и един час преди залез)
62		Ограничено до пътувания в радиус от … km от местопребиваването на притежателя или само в рамките на даден град/регион
63		Управление без пътници
64		Ограничено до пътуване със скорост, непревишаваща … km/h
65		Управление, разрешено само когато водачът е придружен от притежател на свидетелство за управление за поне еквивалентна категория, освен ако условието не е обхванато от код 98.02.
66		Без ремарке
67		Без управление по магистрали
68		Без алкохол
69		Ограничено до управление на превозни средства, оборудвани с устройство за отчитане и блокиране на двигателя на автомобила при наличие на алкохол в съответствие с EN 50436. Посочването на датата на изтичане на срока на валидност не е задължително (например „69“ или „69(1.1.2016)“)

Дял 4

АДМИНИСТРАТИВНИ ВЪПРОСИ

70		Замяна на свидетелство за управление № …, издадено от … (отличителен знак EU, например „70.0123456789.NL“ или отличителен знак UN в случай на трета държава, например „70.0123456789.NO“)
71		Дубликат на свидетелство за управление № …(отличителен знак EU, например „71.987654321.HR“ или отличителен знак UN в случай на трета държава, например „71.987654321.UK“)
72		Замяна за свидетелство за управление № …, издадено от … (отличителен знак UN в случай на трета държава, за която се прилага решение за изпълнение съгласно член 15, параграф 7, например „72.0123456789.USA“)
73		Ограничено до превозни средства от категория B от типа четириколесни моторни превозни средства (B1)
78		Ограничено до превозни средства с автоматична предавателна кутия
79		Ограничено до превозни средства, които отговарят на посочените в скоби спецификации или са уточнени в подкод, за прилагането на член 21 от настоящата директива
	79.01.	Ограничено до двуколесни превозни средства със или без кош
	79.02.	Ограничено до триколесни или леки четириколесни превозни средства от категория AM
	79.03.	Ограничено до триколесни превозни средства
	79.04.	Ограничено до триколесни превозни средства, образуващи състав с ремарке, с максимално допустима маса, непревишаваща 750 kg
	79.05.	Мотоциклет от категория A1 с отношение мощност/тегло над 0,1 kW/kg
	79.06.	Превозно средство от категория BE, когато максимално допустимата маса на ремаркето превишава 3 500 kg
80		Ограничено до притежателите на свидетелство за управление на моторно триколесно превозно средство от категория A, които не са навършили 24 години
81		Ограничено до притежателите на свидетелство за управление на двуколесно моторно превозно средство от категория A, които не са навършили 21 години
95		Водач, който притежава УПК, отговарящ на задължението за професионална пригодност, предвидено в Директива (ЕС) 2022/2561 до … (например „95(1.1.2028)“)
96		Кодове, използвани за указване на разрешение въз основа на допълнително обучение за дадена категория
	96	Превозни средства от категория B, образуващи състав с ремарке с максимално допустима маса, превишаваща 750 kg, когато максимално допустимата маса на такъв състав е над 3 500 kg, но не превишава 4 250 kg
	96.01	Превозно средство за спешна помощ, управлявано по предназначение със свидетелство за управление категория B, когато максимално допустимата маса е над 3 500 kg, но не превишава 5 000 kg, включително масата на ремаркето, ако се използва като състав от превозни средства

	96.02	Къмпинг-автомобил, управляван със свидетелство за управление за категория B, когато максимално допустимата маса е над 3 500 kg, но не превишава 4 250 kg, или ако е в състав с ремарке, не надвишава 5 000 kg
	96.03	Превозно средство, работещо с алтернативно гориво, образуващо състав с ремарке, ако максимално допустимата маса на състава е над 4 250 kg, но не превишава 5 000 kg
97		Няма право да управлява превозно средство от категория C1, което попада в обхвата на Регламент (ЕС) № 165/2014
98		Кодове, използвани за целите на членове 17 и 18 (използването на подкод е задължително)
	98.01.	Водачът се счита за нов водач и спрямо него се прилагат условията на изпитателния срок. Ако свидетелството за управление е заменено, подновено или подменено, кодът се допълва с крайната дата на първоначално регистрирания изпитателен срок (например 98.01. (13.4.2028))
	98.02.	Притежателят отговаря на условията за схемата за управление с придружител, докато навърши 18 години

Кодове 100 и нагоре са национални кодове, валидни само за управление на територията на държавата членка на издаване.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

МИНИМАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ ЗА ИЗПИТИТЕ ПО УПРАВЛЕНИЕ И ЗНАНИЯТА, УМЕНИЯТА И ПОВЕДЕНИЕТО ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА МОТОРНО ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО

Част I

МИНИМАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ ЗА ИЗПИТИТЕ ПО УПРАВЛЕНИЕ

Държавите членки вземат необходимите мерки, за да осигурят кандидатите за свидетелства за управление на МПС да притежават знанията и уменията и имат поведението, изисквани за управление на моторно превозно средство. Изпитът, въведен за тази цел, трябва да се състои от:

а) теоретичен изпит;

б) след успешно полагане на теоретичния изпит — изпит за проверка на уменията и поведението.

Условията за провеждане на тези изпити са определени по-долу.

Дял А

ТЕОРЕТИЧЕН ИЗПИТ

1. Форма

Избраната форма е такава, че да се провери дали кандидатът притежава необходимите знания по темите, изброени в точки 2, 3 и 4.

Кандидат за свидетелство за управление за една категория, който е издържал теоретичен изпит за свидетелство за управление за друга категория, може да бъде освободен от общите разпоредби на точки 2, 3 и 4.

Държавите членки могат да освободят кандидат от въпросите относно основните познания за първа помощ, посочени в точка 2, буква д), ако кандидатът е завършил сертифицирано практическо обучение по първа помощ, включително кардиопулмонална реанимация (CPR), по всяко време преди полагането на изпита за проверка на уменията и поведението.

2. Съдържание на теоретичния изпит за всички категории превозни средства

Задават се въпроси по всяка от темите, изброени в посочените по-долу точки, като съдържанието и формата на въпросите се оставя на преценката на всяка държава членка:

а) правилата за движение по пътищата, по-специално по отношение на пътни знаци, маркировка, сигнализация, предимство и ограничения на скоростта;

б) водачът:

i) значението на постоянната бдителност и отношението към останалите участници в движението по пътищата, включително ползвателите на средства за микромобилност.

ii) общото възприемане, включително осъзнаване на опасностите, преценка и вземане на решение, особено времето за реакция, както и промени на поведението при управление под въздействието на алкохол, наркотични вещества или лекарствени продукти, психическо състояние или умора.

iii) въздействието върху риска от разсейване поради използване на мобилни телефони или други електронни устройства по време на управление на превозно средство и последиците от това за безопасността.

в) пътят:

i) най-важните принципи относно спазването на безопасна дистанция между превозните средства, спирачния път и поведението на пътя при различни метеорологични и пътни условия, по-конкретно при снеговалеж и хлъзгав път;

ii) рискови за управлението фактори, свързани с различни пътни условия, включително осъзнаване и предвиждане на опасностите, по-специално когато те се променят при промяна на времето и през часовете на деня или нощта;

iii) характеристиките на различните видове пътища и съответните нормативни изисквания;

iv) адаптиране на поведението на управление към релефа на местността, по-специално за да се гарантира безопасно управление в пътни тунели, както и движението по нанагорнище и нанадолнище;

v) определяне на зони, към които няма видимост;

г) други участници в движението по пътищата:

i) специфични рискови фактори, свързани с липсата на опит на останалите участници в движението по пътищата, по-специално по отношение на уязвими участници в движението по пътищата, които имат по-ниска степен на защита при движението в сравнение с ползвателите на моторни превозни средства и които са пряко изложени на въздействието на енергията при сблъсък. Тази категория включва деца, пешеходци, велосипедисти, ползватели на двуколесни превозни средства, ползватели на средства за лична мобилност и лица с увреждания или с намалена подвижност или ориентация;

ii) рискове, свързани с движението, взаимодействието и управлението на различни типове превозни средства, които се отличават по масата си, размерите си, както и по полето на видимост на техните водачи, включително превозни средства с усъвършенствани системи за подпомагане на водача и автоматизирани системи за управление;

iii) правилното и навременно използване на пътепоказателите;

д) общи правила и нормативни изисквания и други въпроси:

i) правила относно административните документи, изисквани за използване на превозните средства;

ii) общи правила, определящи начина, по който водачът трябва да действа в случай на произшествие (поставяне на предупредителни устройства и подаване на алармен сигнал), включително правила за поведение, ако приближава превозно средство за спешна помощ, какво се прави на място при сблъсък, както и мерките, които водачът може да предприеме, за да помогне на пострадалите от пътнотранспортното произшествие, когато е необходимо, включително основни познания за първа помощ, по-специално CPR;

iii) фактори за безопасност, свързани с превозното средство, пътя и превозваните лица;

iv) знания за аспектите във връзка с безопасността, свързани с превозните средства на алтернативно гориво;

е) необходимите предпазни мерки при слизане от превозното средство, включително гарантиране, че е безопасно да се отвори вратата на превозното средство и това няма да създаде опасност за други участници в движението по пътищата, като например пешеходци, велосипедисти и ползватели на средства за микромобилност;

ж) механични аспекти във връзка с пътната безопасност; кандидатите трябва да са в състояние да откриват най-често срещаните повреди, по-специално в кормилната уредба, окачването и спирачната уредба, гумите, светлините и пътепоказателите, светлоотражателите, огледалата за задно виждане, предното стъкло и чистачките на предното стъкло, изпускателната уредба, предпазните колани и устройството за звукова сигнализация;

з) обезопасително оборудване на превозното средство и в частност, използване на предпазни колани, облегалки за глава, оборудване за обезопасяване на деца;

и) зареждане на електрически превозни средства;

й) правила и аспекти относно използването на превозните средства във връзка с околната среда, включително по отношение на електрическите превозни средства: подходящо използване на устройства за звуково предупреждение, умерено потребление на гориво или енергия, ограничаване на емисиите (емисии на парникови газове, замърсители на въздуха, шум и микрочастици от износването на гумите, спирачките, пътищата и др.);

к) предимства, ограничения и рискове, свързани с усъвършенстваните системи за подпомагане на водача и автоматизираните системи за управление. Значението на техните различия и безопасно използване, както и взаимодействието между водачите, задълженията на водача и начина, по който системите могат да повлияят на осведомеността и поведението на водача. Това включва областта на използване на системите, възможността за искания за поемане на управлението, генерирани от системите, и съществуващите задължения на водача докато системите са активни.

3. Специфични разпоредби относно категории A1, A2 и A

Задължителна проверка на общите знания относно:

а) използването на защитна екипировка, като ръкавици, ботуши, дрехи и предпазни каски;

б) видимостта на мотоциклетистите за другите участници в движението по пътищата;

в) рисковите фактори, свързани с различните пътни условия, определени в точка 2, буква в) като се обръща допълнително внимание на хлъзгави участъци, като например капаци на канализационни шахти, пътни маркировки като линии и стрелки, трамвайни релси;

г) механичните аспекти във връзка с пътната безопасност, определени в точка 2, буква ж), като се обръща допълнително внимание на превключвателя за аварийно спиране, нивата на маслото и веригата.

4. Специфични разпоредби относно категории C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E

1) Задължителна проверка на общите знания относно:

а) правилата за часовете на шофиране и интервалите за почивка, определени в Регламент (ЕО) № 561/85 на Съвета; използването на контролните уреди за регистриране на данните за движението, както е определено в Регламент (ЕС) № 165/2014;

б) правила относно съответния транспорт: товари или пътници;

в) документи на превозното средство и транспортни документи, изисквани за национален и международен превоз на товари и пътници;

г) какво да бъде поведението в случай на произшествие; знанията за мерките, които следва да се предприемат след произшествие или подобно събитие, включително спешни действия, като евакуиране на пътници и основни знания за оказване на първа помощ;

д) предпазните мерки, които следва да се предприемат при сваляне и замяна на колелата;

е) правилата относно теглото и размерите на превозното средство; правилата относно ограничителите на скоростта;

ж) предназначението и използването на допълнителни спирачни системи;

з) възпрепятстването на зрителното поле, причинено от характеристиките на техните превозни средства, особено по отношение на откриването на уязвими участници в движението по пътищата пред и от двете страни на превозното средство;

и) (незадължително) разчитането на пътна карта, планирането на маршрут, включително използването на електронни навигационни системи;

й) факторите за безопасност, свързани с натоварването на превозното средство: контролиране на товара (товарене и закрепване), трудности при различни видове товар (например, течности, висящи товари и т.н.), товарене и разтоварване на товари и използване на оборудване за товарене (само за категории C, CE, C1, C1E);

к) отговорност на водача по отношение на превоза на пътници; удобството и безопасността на пътниците, и по-специално на лицата с увреждания или намалена подвижност; транспортирането на деца; необходимите проверки преди потегляне; всички видове автобуси попадат в обхвата на теоретичния изпит, като например градски и междуградски автобуси и автобуси със специални размери (само за категории D, DE, D1, D1E).

л) държавите членки могат да освобождават кандидатите за свидетелство за управление на превозни средства от категория C1 или C1E извън обхвата на Регламент (ЕС) № 165/2014 от демонстриране на техните знания по темите, изброени в точка 4, подточка 1), букви а)—в).

2) Задължителна проверка на общите знания за следните допълнителни разпоредби относно категории C, CE, D и DE:

а) принципите на конструкцията и функционирането на: двигатели с вътрешно горене, течности (например, моторно масло, охлаждаща течност, течност за миене на стъклата на автомобила), горивна система, електрическа система, запалителна система, предавателна система (съединител, предавателна кутия и т.н.);

б) смазване и защита с антифриз;

в) принципи на конструкцията, поставянето, правилното използване и грижите за гумите;

г) принципи на видовете, експлоатацията, основните части, свързването, използването и ежедневната поддръжка на спирачното оборудване и регулаторите на скоростта и използване на спирачки с антиблокираща система;

д) принципите на типовете, експлоатацията, основните части, свързването, използването и ежедневната поддръжка на прикачните системи, включително различните механизми за прикачване на ремарке към камион, като се вземат предвид опорно-прикачното устройство за съчленени превозни средства (за полуремаркета) и теглително-прикачното устройство за ремаркета с теглич (несъчленен камион), както и стандартните работни процедури и протоколи за свързване и разкачване на ремаркета от камиони, като се използват въпросните механизми за прикачване (само категории CE, DE);

е) методи за установяване на причините за повреди;

ж) планова поддръжка на превозните средства и необходими текущи ремонти;

з) отговорност на водача по отношение на получаването, превоза и доставката на товари в съответствие с договорените условия (само за категории C, CE).

Дял Б

ИЗПИТ ЗА ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА И ПОВЕДЕНИЕТО

5. Превозното средство и неговото оборудване

1) Силово предаване на превозното средство

а) Управлението на превозно средство с ръчна предавателна кутия се разрешава при успешно положен изпит за проверка на уменията и поведението, проведен на превозно средство с ръчна предавателна кутия.

„Превозно средство с ръчна предавателна кутия“ означава превозно средство, при което е налице педал за съединителя (или ръчно задействан лост за категории A, A2 и A1), и той трябва да бъде задействан от водача при потегляне или спиране на превозното средство и смяна на предавките.

б) Превозни средства, които не отговарят на критериите, определени в точка 5, подточка 1, буква а), се считат за превозни средства с автоматична предавателна кутия.

Без да се засягат разпоредбите на точка 5, подточка 1, буква в), ако даден кандидат положи изпита за проверка на уменията и поведението на превозно средство с автоматична предавателна кутия, това се записва във всяко свидетелство за управление, издадено въз основа на такъв изпит, със съответния код на Съюза, определен в приложение I, част Д. Свидетелствата за управление с това обозначение се използват само за управление на превозни средства с автоматична предавателна кутия.

Кодът на Съюза, описан във втора алинея, не се записва в свидетелството за управление на превозно средство от категория A1, A2, A, B1, B или BE, или впоследствие се премахва от него, ако кандидатът или притежателят положи специален изпит за проверка на уменията и поведението или премине специално обучение, което може да се проведе преди или след изпита за проверка на уменията и поведението на превозно средство с автоматична предавателна кутия.

Държавите членки вземат необходимите мерки за:

i) одобряване и осъществяване на надзор на специалното обучение, което може да бъде част от общото обучение за водачи; или

ii) организиране на специалния изпит за проверка на уменията и поведението.

Превозните средства, използвани за обучението или изпита, обхванати от настоящата точка, трябва да бъдат с ръчна предавателна кутия и да попадат в категорията на свидетелството за управление, за която участниците са кандидатствали.

В обучението се съдържат всички аспекти, обхванати в точка 6 или 7 от настоящото приложение, като се обръща особено внимание на функционирането на силовото предаване на превозното средство. Всеки участник изпълнява практическите части на обучението и демонстрира своите умения и поведение по обществени пътища. Продължителността на обучението на водача е най-малко 7 часа.

Продължителността на изпита за проверка на уменията и поведението и изминатото разстояние трябва да са достатъчни, за да се оценят уменията и поведението, определени в точка 6 или 7 от настоящото приложение, като се обръща особено внимание на функционирането на силовото предаване на превозното средство.

в) Специални разпоредби относно превозни средства от категория BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 и D1E

Държавите членки могат да решат, че ограничението до превозни средства с автоматична скоростна кутия не се вписва в свидетелството за управление за превозно средство от категория BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 или D1E, посочено в точка 5, подточка 1, буква б), когато кандидатът вече притежава свидетелство за управление, без предвиденото по буква б) ограничение, от поне една от следните категории: B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 и D1E, и е извършил действията, описани в точка 8, подточка 4, по време на изпита за проверка на уменията и поведението.

2) Използваните превозни средства за изпитите за проверка на уменията и поведението отговарят на минималните критерии, посочени в настоящата точка. Държавите членки могат да предвидят по-строги критерии или да добавят други критерии. Държавите членки могат да прилагат за превозни средства от категория A1, A2 и A, използвани при изпита за проверка на уменията и поведението, допустимо отклонение от 5 cm^3 под изискванията минимален работен обем на двигателя.

а) Категория A1:

Мотоциклет от категория A1 без кош с мощност, непревишаваща 11 kW, и с отношение мощност/тегло, непревишаващо 0,1 kW/kg, който е в състояние да развие скорост от поне 80 km/h.

Ако мотоциклетът се задвижва от двигател с вътрешно горене, работният обем на двигателя е поне 120 cm^3.

Ако мотоциклетът се задвижва от електродвигател, отношението мощност/тегло на превозното средство е поне 0,08 kW/kg;

б) Категория A2:

Мотоциклет без кош с мощност най-малко 20 kW, но непревишаваща 35 kW, и с отношение мощност/тегло, непревишаващо 0,2 kW/kg.

Ако мотоциклетът се задвижва от двигател с вътрешно горене, работният обем на двигателя е поне 250 cm^3.

Ако мотоциклетът се задвижва от електродвигател, отношението мощност/тегло на превозното средство е поне 0,15 kW/kg;

в) Категория A:

Мотоциклет без кош, чиято маса в ненатоварено състояние е над 180 kg, с мощност поне 50 kW. От държавата членка може да бъде прието допустимо отклонение от 5 kg под изискваната минимална маса.

Ако мотоциклетът се задвижва от двигател с вътрешно горене, работният обем на двигателя е поне 600 cm^3.

Ако мотоциклетът се задвижва от електродвигател, отношението мощност/тегло на превозното средство е поне 0,25 kW/kg.

г) Категория B:

Четириколесно превозно средство от категория B, което е в състояние да развие скорост не по-ниска от 100 km/h;

д) Категория BE:

Състав от изпитно превозно средство от категория B и ремарке с максимално допустима маса не по-малка от 1 000 kg, който е в състояние да развие скорост не по-ниска от 100 km/h и не попада в категория B; товарното отделение на ремаркето се състои от тяло с форма на затворена кутия, което е широко и високо най-малко колкото превозното средство; тялото с форма на затворена кутия може също така да бъде малко по-тясно от превозното средство, при условие че видимостта назад е възможна само с използването на външните огледала за задно виждане на превозното средство; ремаркето се представя с минимум 800 kg действителна обща маса;

е) Категория B1:

Четириколесно моторно превозно средство, което е в състояние да развие скорост от поне 60 km/h; или ако свидетелството за управление разрешава управлението на превозни средства, посочени в член 9, параграф 4, първа алинея, буква в), превозното средство, използвано при изпитите за умения и поведение, отговаря на условията, посочени в същата буква.

ж) Категория C:

Превозно средство от категория C с максимално допустима маса не по-малка от 12 000 kg, с дължина най-малко 8 m и широчина най-малко 2,40 m, което е в състояние да развие скорост не по-ниска от 80 km/h; снабдено е със спирачки с антиблокираща система и е оборудвано с контролни уреди за регистриране на данните за движението, както е определено в Регламент (ЕС) № 165/2014; товарното отделение се състои от тяло с форма на затворена кутия, което е широко и високо най-малко колкото кабината на водача; превозното средство се представя с минимум 10 000 kg действителна обща маса;

з) Категория CE:

Или съчленено превозно средство, или състав от изпитно превозно средство от категория C и ремарке с дължина най-малко 7,5 m; както съчленените превозно средство, така и съставът имат максимално допустима маса не по-малка от 20 000 kg, дължина най-малко 14 m и широчина най-малко 2,40 m, в състояние са да развиват скорост не по-ниска от 80 km/h, снабдени са със спирачки с антиблокираща система и са оборудвани с контролни уреди за регистриране на данните за движението, както е определено в Регламент (ЕС) № 165/2014; товарното отделение се състои от тяло с форма на затворена кутия, което е широко и високо най-малко колкото кабината на водача; както съчленените превозно средство, така и съставът се представят с минимум 15 000 kg действителна обща маса; като добра практика се препоръчва превозното средство да бъде оборудвано със седлово устройство и предавателна кутия с най-малко осем предавателни числа на степените на преден ход;

и) Категория C1:

Превозно средство от категория C1 с максимално допустима маса не по-малка от 4 000 kg и дължина най-малко 5 m, което е в състояние да развие скорост не по-ниска от 80 km/h; снабдено е със спирачки с антиблокираща система и е оборудвано с контролни уреди за регистриране на данните за движението, както е определено в Регламент (ЕС) № 165/2014; товарното отделение се състои от тяло с форма на затворена кутия, което е широко и високо най-малко колкото кабината на водача; когато кандидатът не трябва да бъде изпитван за способността му да използва контролни уреди за регистриране на данните за движението, не е необходимо превозното средство да бъде оборудвано с подобни контролни уреди;

й) Категория C1E:

Състав от изпитно превозно средство от категория C1 и ремарке с максимално допустима маса не по-малка от 1 250 kg; този състав е с дължина най-малко 8 m и е в състояние да развие скорост от поне 80 km/h; товарното отделение на ремаркето се състои от тяло с форма на затворена кутия, което е широко и високо най-малко колкото кабината на водача; тялото с форма на затворена кутия може като алтернатива да бъде малко по-тясно от кабината на водача, при условие че видимостта назад е възможна само с използването на външните огледала за задно виждане на превозното средство; ремаркето се представя с минимум 800 kg действителна обща маса;

к) Категория D:

Превозно средство от категория D с дължина най-малко 10 m и широчина най-малко 2,40 m, което е в състояние да развие скорост не по-ниска от 80 km/h; снабдено е със спирачки с антиблокираща система и е оборудвано с контролни уреди за регистриране на данните за движението, както е определено в Регламент (ЕС) № 165/2014;

л) Категория DE:

Състав от изпитно превозно средство от категория D и ремарке с максимално допустима маса не по-малка от 1 250 kg и с широчина най-малко 2,40 m, който е в състояние да развие скорост не по-ниска от 80 km/h; товарното отделение на ремаркето се състои от тяло с форма на затворена кутия, което е най-малко 2 m широко и 2 m високо; ремаркето се представя с минимум 800 kg действителна обща маса;

м) Категория D1:

Превозно средство от категория D1 с максимално допустима маса не по-малка от 4 000 kg и дължина най-малко 5 m, което е в състояние да развие скорост не по-ниска от 80 km/h; снабдено е със спирачки с антиблокираща система и е оборудвано с контролни уреди за регистриране на данните за движението, както е определено в Регламент (ЕС) № 165/2014;

н) Категория D1E:

Състав от изпитно превозно средство от категория D1 и ремарке с максимално допустима маса не по-малка от 1 250 kg, който е в състояние да развие скорост не по-ниска от 80 km/h; товарното отделение на ремаркето се състои от тяло с форма на затворена кутия, което е най-малко 2 m широко и 2 m високо; ремаркето се представя с минимум 800 kg действителна обща маса;

6. Подлежащи на изпитване умения и поведение за категории A1, A2 и A

1) Подготовка и техническа проверка на превозното средство по отношение на пътната безопасност

Кандидатите трябва да демонстрират, че могат да подготвят превозното средство за безопасно управление, като покрият следните изисквания:

а) да поставят защитната екипировка, като ръкавици, ботуши, дрехи и предпазна каска;

б) да извършат проверки на случаен принцип на състоянието на гумите, спирачките, кормилната уредба, превключвателя за аварийно спиране, ако е приложимо, веригата, нивата на маслата, светлините, светлоотражателите, пътепоказателите и устройството за звукова сигнализация.

2) Специални маневри, подлежащи на изпитване по отношение на пътната безопасност:

а) поставяне на мотоциклета на стойката му, снемане от нея и придвижването му без помощта на двигателя, като водачът ходи отстрани на превозното средство;

б) паркиране на мотоциклета, като той се поставя на стойката му;

в) най-малко две маневри, които се извършват на ниска скорост, включително слалом; това позволява да се оцени умението при работа с дроселната клапа, спирачката, запазването на равновесие, посоката на погледа, положението на мотоциклета и положението на стъпалата върху стъпенките; Ако изпитването се провежда върху мотоциклет с ръчна предавателна кутия, то трябва да е съчетано с манипулиране на съединителя.

г) най-малко две маневри, които се извършват на по-висока скорост, от които най-малко една маневра е при минимална скорост от 30 km/h и една маневра включва избягване на препятствие при минимална скорост от 50 km/h; това позволява да се оцени умението във връзка с положението на мотоциклета, посоката на погледа, запазването на равновесие и техниката на управление. Ако изпитването се провежда върху мотоциклет с ръчна предавателна кутия, трябва да се извърши една маневра на втора или трета предавка; това позволява да се оцени компетентността в техниката на смяна на предавките;

д) спиране: изпълняват се най-малко две упражнения за спиране, включително аварийно спиране при минимална скорост от 50 km/h; това позволява да се оцени умението при работа с предната и задната спирачка, посоката на погледа и положението на мотоциклета;

е) извършване на обратен завой, ако е възможно.

3) Поведение при участие в движението по пътищата

Кандидатите изпълняват всяко едно от следните действия в ситуации на нормално движение по пътищата напълно безопасно, като вземат всички необходими предпазни мерки:

а) потегляне: след паркиране, след спиране на платното за движение; излизане от платното за движение;

б) движение по прави пътища; разминаване с идващи насреща превозни средства, включително в стеснени участъци от пътя;

в) движение в завои;

г) напречни пътища: приближаване и преминаване през кръстовища и възли;

д) смяна на посоката на движение, включително подходящо използване на пътепоказателите; завиване наляво и надясно; смяна на пътните ленти;

е) навлизане и напускане на автомагистрала или подобен път, ако има на разположение: навлизане от лентата за ускоряване; напускане чрез лентата за забавяне;

ж) изпреварване/разминаване: изпреварване на други участници в движението по пътищата, включително уязвими участници в движението по пътищата, ако е възможно; управление покрай препятствия, например паркирани коли; изпреварване от страна на други превозни средства и предвиждане на мъртвите зони на други превозни средства, ако е целесъобразно;

з) специални характеристики на пътя, ако има: кръстовища с кръгово движение, жп прелези, трамвайни/автобусни спирки, пешеходни пътеки, велосипедни алеи, като се обръща необходимото внимание, управление по път нагоре/надолу по дълги наклони, тунели;

и) реагиране и предвиждане на опасни ситуации; чрез дерогация от задължението за извършване на действията в ситуации на нормално движение по пътищата, действията се извършват само когато опасната ситуация е възникнала случайно; като алтернатива, за изпитването на тези умения могат да се използват симулатори;

й) вземане на необходимите предпазни мерки при слизане от превозното средство.

7. Подлежащи на изпитване умения и поведение за категории B, B1 и BE

1) Подготовка и техническа проверка на превозното средство по отношение на пътната безопасност

Кандидатите трябва да демонстрират, че могат да подготвят превозното средство за безопасно управление, като покрият следните изисквания:

а) регулиране на седалката така, че да осигури правилно седнало положение;

б) регулиране на огледалата за задно виждане, предпазните колани и облегалките за глава, ако такива са налични;

в) проверка дали вратите са затворени;

г) проверки на случаен принцип на състоянието на гумите, кормилната уредба, спирачките, течностите (например двигателно масло, охладителна течност, течност за измиване на стъклата), светлините, светлоотражателите, пътепоказателите и устройството за звукова сигнализация;

д) проверка на факторите на безопасността, свързани с товаренето на превозното средство: каросерия, платнища, товарни врати, заключване на кабината, начин на натоварване, обезопасяване на товара (само за категория BE);

е) проверка на прикачния механизъм, спирачката и електрическите връзки (само за категория BE).

2) Категории B и B1: специални маневри, подлежащи на изпитване, по отношение на пътната безопасност

Изпитва се набор от следните маневри (най-малко две маневри за четирите точки, включително една на задна скорост):

а) движение на заден ход по права линия или завиване на заден ход надясно или наляво около ъгъл, без да се напуска правилната лента на движение;

б) завиване с превозното средство в обратна посока, като се използват предавките за движение напред и назад;

в) паркиране на превозното средство и напускане на мястото на паркиране (успоредно, косо или под прав ъгъл), на преден или на заден ход, на равен терен, на терен с наклон нагоре или надолу);

г) прецизно използване на спирачката до спиране; независимо от това изпълнението на аварийно спиране не е задължително.

3) Категория BE — специални маневри, подлежащи на изпитване по отношение на пътната безопасност:

а) прикачване и откачване или откачване и повторно прикачване на ремаркето към/от неговото превозно средство; маневрата трябва да започне, като теглещото превозно средство е паркирано успоредно на ремаркето, т.е. не в една линия;

б) движение на заден ход по крива, като нейната траектория се оставя на преценката на държавите членки;

в) безопасно паркиране за товарене/разтоварване.

4) Поведение при участие в движението по пътищата

Кандидатите изпълняват всяко едно от следните действия в ситуации на нормално о движение по пътищата напълно безопасно, като вземат всички необходими предпазни мерки:

а) потегляне: след паркиране, след спиране на платното за движение; излизане от платното за движение;

б) движение по прави пътища; разминаване с идващи насреща превозни средства, включително в стеснени участъци от пътя;

в) движение в завои;

г) напречни пътища: приближаване и преминаване през кръстовища и възли;

д) смяна на посоката на движение с подходящо използване на пътепоказателите: леви и десни завои; смяна на пътните ленти;

е) навлизане и напускане на автомагистрала или подобен път, ако има на разположение: навлизане от лентата за ускоряване; напускане чрез лентата за забавяне;

ж) изпреварване и разминаване: изпреварване на други участници в движението по пътищата, включително уязвими участници в движението по пътищата, предвиждане на мъртви зони, ако е възможно; управление покрай препятствия, например паркирани коли; изпреварване от страна на други превозни средства, ако е целесъобразно;

з) самостоятелно управление при следване на пътните знаци, ако е възможно;

и) специални характеристики на пътя, ако има: кръстовища с кръгово движение, жп прелези, трамвайни/автобусни спирки, пешеходни пътеки, велосипедни алеи, като се обръща необходимото внимание, управление по път нагоре и надолу по дълги наклони, тунели;

й) качване и слизане от превозното средство, включително гарантиране, че е безопасно да се отвори вратата на превозното средство и че това няма да създаде опасност за другите участници в движението по пътищата, като например пешеходци, велосипедисти и ползватели на средства за микромобилност, с особено внимание към отварянето на вратата с ръката, която е по-далече от нея;

к) реагиране и предвиждане на опасни ситуации; чрез дерогация от задължението за извършване на действията в ситуации на нормално движение по пътищата, действията се извършват само когато опасната ситуация е възникнала случайно; като алтернатива, за изпитването на тези умения могат да се използват симулатори.

8. Подлежащи на изпитване умения и поведение за категории C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 и D1E

1) Подготовка и техническа проверка на превозното средство по отношение на пътната безопасност

Кандидатите трябва да демонстрират, че могат да подготвят превозното средство за безопасно управление, като покрият следните изисквания:

а) регулиране на седалката така, че да осигури правилно седнало положение;

б) регулиране на огледалата за задно виждане, предпазните колани и облегалките за глава, ако такива са налични;

в) проверки на случаен принцип на състоянието на гумите, кормилната уредба, спирачките, светлините, светлоотражателите, пътепоказателите и устройството за звукова сигнализация;

г) проверка на спирачната и кормилната уредби със сервоусилватели; проверка на състоянието на колелата, гайките на джантите, калниците, предното стъкло, прозорците и чистачките, течностите (например двигателно масло, охладителна течност, течност за измиване на стъклата); проверка и използване на арматурното табло, включително на контролните уреди за регистриране на данните за движението, както е определено в Регламент (ЕС) № 165/2014. Последното изискване не се прилага за кандидатите за свидетелство за управление на превозно средство от категория C1 или C1E, които не попадат в обхвата на посочения регламент;

д) проверка на налягането на въздуха, резервоарите за въздух и окачването;

е) проверка на факторите на безопасността, свързани с товаренето на превозното средство: каросерия, платнища, товарни врати, товарен механизъм, ако има такъв, заключване на кабината, ако е налично, начин на натоварване, обезопасяване на товара (само за категории C, CE, C1, C1E);

ж) проверка на прикачния механизъм, спирачката и електрическите връзки (само за категории CE, C1E, DE, D1E);

з) да бъдат способни да предприемат специални мерки за безопасността на превозните средства; контролиране на каросерията, вратите за слизане и качване, аварийните изходи, оборудването за първа помощ, пожарогасителите и другото оборудване за безопасност (само за категории D, DE, D1, D1E);

и) (не е задължително) разчитане на пътна карта, планиране на маршрут, включително използване на електронни навигационни системи;

2) Управление на теглещото превозно средство без ремарке (само категории C1E, CE, D1E и DE).

Ако водачът вече няма право да управлява превозните средства съответно от категории C1, C, D1 и D, компетентността за управление на теглещото превозно средство трябва да бъде осигурена преди управление на движението със свързано ремарке.

3) Специални маневри, подлежащи на изпитване по отношение на пътната безопасност:

а) прикачване и откачване или откачване и повторно прикачване на ремаркето към/от неговото превозно средство; маневрата трябва да започне, като теглещото превозно средство е паркирано успоредно на ремаркето, т.е. не в една линия (само за категории CE, C1E, DE, D1E);

б) движение на заден ход по крива, като нейната траектория се оставя на преценката на държавите членки;

в) извършване на обратен завой, ако е възможно;

г) безопасно паркиране за товарене/разтоварване на товарна рампа/платформа или подобна инсталация (само за категории C, CE, C1, C1E);

д) паркиране, за да се даде възможност за безопасно качване или слизане на пътниците от автобуса (само за категории D, DE, D1, D1E);

4) Поведение при участие в движението по пътищата

Кандидатите изпълняват всяко едно от следните действия в ситуации на нормално движение по пътищата напълно безопасно, като вземат всички необходими предпазни мерки:

а) потегляне: след паркиране, след спиране на платното за движение; излизане от платното за движение;

б) управление по прави пътища; разминаване с идващи насреща превозни средства, включително в стеснени участъци от пътя;

в) движение в завои;

г) напречни пътища: приближаване и преминаване през кръстовища и възли;

д) смяна на посоката на движение: леви и десни завои; смяна на пътните ленти;

е) навлизане и напускане на автомагистрала или подобен път, ако има на разположение: навлизане от лентата за ускоряване; напускане чрез лентата за забавяне;

ж) изпреварване и разминаване: изпреварване на други участници в движението по пътищата, включително уязвими участници в движението по пътищата, предвиждане на мъртви зони (ако е възможно); управление покрай препятствия, например паркирани коли; изпреварване от страна на други превозни средства (ако е целесъобразно);

з) специални характеристики на пътя, ако има: кръстовища с кръгово движение, жп прелези, трамвайни/автобусни спирки, пешеходни пътеки, велосипедни алеи, като се обръща необходимото внимание, управление по път нагоре и надолу по дълги наклони, тунели;

и) реагиране и предвиждане на опасни ситуации; чрез дерогация от задължението за извършване на действията в ситуации на нормално движение по пътищата, действията се извършват само когато опасната ситуация е възникнала случайно; като алтернатива, за изпитването на тези умения могат да се използват симулатори;

й) качване и слизане от превозното средство, включително гарантиране, че е безопасно да се отвори вратата на превозното средство и че това няма да създаде опасност за други участници в движението по пътищата, като например пешеходци, велосипедисти и ползватели на средства за микромобилност.

5) Безопасно и енергийно ефективно управление:

управление по начин, който гарантира безопасност и намаляване на потреблението на гориво или енергия и емисиите при ускорение, намаляване на скоростта, управление по път нагоре и надолу (екологично шофиране).

9. Оценяване на изпита за проверка на уменията и способностите

1) При всяка от свързаните с управлението ситуации, посочени в точки 6, 7 и 8, оценката отразява степента на лекота, с която кандидатът борави с уредите за управление на превозното средство и демонстрираната от него способност за управление в движението по пътищата по напълно безопасен начин. Лицето, което провежда изпити по управление, трябва да изпитва чувство на сигурност по време на целия изпит. Грешки при управлението или опасно поведение, представляващи непосредствена заплаха за сигурността на изпитното превозно средство, пътниците в него или другите участници в движението по пътищата, се наказват с непризнаване на изпита за положен успешно, независимо дали е била необходима намеса от страна на лицето, което провежда изпити по управление, или придружаващото лице. Независимо от това лицето, което провежда изпити по управление, има право да реши дали изпитът за проверка на уменията и поведението продължава до края.

Лицата, които провеждат изпити по управление, трябва да бъдат обучени да оценяват правилно способността на кандидатите да управляват по безопасен начин. Работата на лицата, които провеждат изпити по управление, се наблюдава и спрямо нея се упражнява надзор от орган, оправомощен за това от държавата членка, и който отговаря на изискванията, посочени в приложение IV, точка 4, подточка 1, буква д), за да се гарантира правилното и последователно прилагане на оценяването на грешките в съответствие с определените в посоченото приложение стандарти.

2) По време на оценяването лицата, които провеждат изпити по управление, обръщат специално внимание на това дали кандидатът показва предпазливо и отговорно гражданско поведение на водач на превозно средство. То отразява цялостния стил на управление и лицето, което провежда изпити по управление, взема това предвид при цялостната оценка на управлението на кандидата. Това включва адаптирано и определено (т.е. безопасно) управление, като се вземат предвид пътните и метеорологичните условия, другите видове движение по пътищата и интересите на други участници в движението по пътищата, по-специално уязвимите участници в движението по пътищата, както и предвиждането от страна на кандидата.

3) Лицето, което провежда изпити по управление, освен това преценява дали кандидатът:

а) контролира превозното средство; като се вземат предвид: правилното използване на безопасните колани, системите за подпомагане на управлението и автоматизираните системи за управление, огледалата за задно виждане, облегалките за глава; седалката; правилното използване на светлините и другото оборудване; правилното използване, когато е приложимо, на съединителя, предавателната кутия, газта, спирачните уредби (включително трета спирачна уредба, ако такава е налична), кормилната уредба; контролирането на превозното средство при различни обстоятелства, при различни скорости; стабилността на пътя; теглото, размерите и характеристиките на превозното средство; теглото и вида на товара (само за категории BE, C, CE, C1, C1E, DE, D1E); удобството на пътниците (само за категории D, DE, D1, D1E) (без бързо ускоряване, плавно управление и избягване на рязко спиране);

б) управлява икономично, безопасно и енергийно ефективно при отчитане на оборотите в минута, сменяне на предавките, спиране и ускоряване (само за категории B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E);

в) спазва правилата за наблюдение: наблюдение във всички посоки; правилно използване на огледалата; наблюдение на далечно, средно и близко разстояние;

г) съблюдава правата на преминаване и дава предимство: спазва предимството на кръстовища, пресечки и пътни възли; дава път при други случаи (например при промяна на посоката, смяна на пътните ленти, по време на специални маневри);

д) поддържа правилно положение на пътя: правилно положение на пътя, в пътните ленти, при кръгови кръстовища и завои, подходящо за типа и характеристиките на превозното средство; престрояване;

е) спазва дистанция: спазване на адекватна дистанция отпред и отстрани; спазване на адекватна дистанция от другите участници в движението по пътищата, и по-специално от уязвимите участници в движението по пътищата;

ж) спазва ограниченията на скоростта и препоръките: непревишаване на максимално допустимата скорост; съобразяване на скоростта с метеорологичните условия и условията на движението по пътищата и, когато е целесъобразно, с националните ограничения на скоростта; управление с такава скорост, че да е възможно спирането в рамките на разстоянието на видимия и свободен път; съобразяване на скоростта с общата скорост на участниците в движението по пътищата от същия вид;

з) спазва указанията на светофарите, пътните знаци и други указания: правилни действия при наличие на светофари; изпълняване на указанията на лицата, контролиращи движението по пътищата; правилно реагиране на пътните знаци (забранителни или задължителни); предприемане на подходящи действия в зависимост от пътната маркировка;

и) спазва подаването на сигнали: своевременно подаване на правилни сигнали, когато е необходимо; правилно указване на посоките; предприемане на подходящи действия по отношение на всички сигнали, подадени от други участници в движението по пътищата;

й) управлява използването на спирачките и спирането: своевременно намаляване на скоростта, използване на спирачките или спиране в съответствие с обстоятелствата; предвиждане; използване на различните спирателни уредби (само за категории C, CE, D, DE); използване на системи за намаляване на скоростта, различни от спирачките (само за категории C, CE, D, DE).

10. Продължителност на изпита

Продължителността на изпита и изминатото разстояние трябва да са достатъчни за оценка уменията и поведението съгласно дял Б от настоящото приложение. При никакви обстоятелства времето, през което се управлява на пътя, не е по-кратко от 25 минути за категории A, A1, A2, B, B1 и BE, или 45 минути за другите категории. Това време не включва приемането на кандидата, подготовката на превозното средство, техническата проверка на превозното средство по отношение на пътната безопасност, специалните маневри, гарантирането на компетентност съгласно точка 8, параграф 2, или обявяването на резултатите от практическия изпит.

11. Място на провеждане на изпита

Частта от изпита за оценка на специалните маневри може да бъде проведена на специален изпитен полигон. Винаги, когато има възможност, частта от изпита за оценка на поведението при участие в движението по пътищата се провежда по пътища извън застроени зони, по скоростни пътища или по магистрали (или подобни пътища), както и по всички видове улици в населени места (жилищни райони, зони с максимално разрешена скорост 30 и 50 km/h, градски скоростни пътища), представляващи различните видове трудности, които водачите има вероятност да срещнат. Желателно е също така изпитът да се проведе в различни условия на натовареност на движението по пътищата. Времето, прекарано в управление по пътя, се използва по оптимален начин за оценяване на кандидата във всички различни зони на движението по пътищата, които могат да се срещнат, като специално се набляга на преминаването от една зона в друга.

Част II

ЗНАНИЯ, УМЕНИЯ И ПОВЕДЕНИЕ ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА МОТОРНО ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО

Водачите на всички моторни превозни средства трябва по всяко време да имат знанията, уменията и поведението, описани в част I, точки 1—9, така че да са в състояние:

а) да разпознават и предвиждат опасностите и заплахите, свързани с движението по пътищата, и да оценяват тяхната сериозност;

б) да владеят в достатъчна степен превозното си средство, за да не създават опасни ситуации и да реагират по подходящ начин, ако възникнат такива ситуации;

в) да спазват нормативната уредба за движение по пътищата и по-специално тези нейни разпоредби, които са предназначени за предотвратяване на пътнотранспортни произшествия и за поддържане на потока на движението по пътищата;

г) да откриват всички основни технически повреди в превозните си средства, и по-специално тези, които представляват заплаха за безопасността, и да ги отстраняват по подходящ начин;

д) да отчитат всички фактори, които оказват влияние на поведението при управление (например алкохол, умора, лошо зрение, използване на електронни устройства и т.н.), така че да запазят в пълна степен способностите, необходими за безопасно управление;

е) да помагат за гарантиране на безопасността на всички участници в движението по пътищата, и по-специално на уязвимите участници в движението по пътищата, като показват дължимото уважение спрямо другите;

ж) да разполагат с достатъчно знания за рисковите фактори, свързани с велосипедистите, пешеходците и ползвателите на средства за микромобилност;

з) да разполагат с достатъчно знания за безопасността, свързана с употребата на превозни средства с алтернативно гориво;

и) да разполагат с достатъчно знания за използването на усъвършенствани системи за подпомагане на водача и за други автоматизирани системи за управление.

Държавите членки могат да прилагат необходимите мерки, за да гарантират, че водачите, които вече не демонстрират знанията, уменията и поведението, описани в част I, точки 1—9, могат да си възстановят тези знания и тези умения и ще продължат да следват поведението, изисквано за управление на моторно превозно средство.

ПРИЛОЖЕНИЕ III

МИНИМАЛНИ СТАНДАРТИ ЗА ГОДНОСТ ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА МОТОРНО ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО

ОПРЕДЕЛЕНИЯ

1. За целите на настоящото приложение водачите се класифицират в две групи:

Група 1: водачи на превозни средства от категории A, A1, A2, AM, B, B1 и BE;

Група 2: водачи на превозни средства от категории C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 и D1E.

В националното право може да се предвиди изискванията на настоящото приложение за водачите от група 2 да се прилагат и за водачите на превозни средства от категория B, които използват своите свидетелства за управление за професионални цели (таксита, линейки и т.н.).

2. Кандидатите за първо свидетелство за управление или за подновяване на свидетелство за управление се класифицират в групата, към която ще спадат, ако свидетелството за управление, за което се кандидатства, бъде издадено или подновено.

Дял 1

ЗРЕНИЕ

3. Всички кандидати за свидетелство за управление преминават подходяща оценка, за да се установи дали имат острота на зрението, която е адекватна за управлението на моторни превозни средства, и да се прецени дали е необходима по-нататъшна проверка на зрителното им поле. Ако има основания за съмнение относно адекватността на зрението на кандидата, той следва да бъде прегледан от компетентен специалист, оправомощен съгласно националното право. При този преглед особено внимание се обръща на следното: острота на зрението, зрително поле, виждане в здрач (сумрак), чувствителност към заслепяване и към контраст, диплопия и други зрителни функции, които могат да изложат на риск безопасността на управлението.

За водачи от група 1 може да се предвиди издаването на свидетелство за управление в изключителни индивидуални случаи, когато стандартът за зрителното поле или стандартът за острота на зрението не могат да бъдат спазени, но има основания да се смята, че издаването на свидетелство за управление на кандидата не би накърнило пътната безопасност; в такива случаи водачът се подлага на преглед от компетентен специалист, оправомощен съгласно националното право, за да се докаже, че няма друго нарушение на зрителната функция, включително чувствителност към заслепяване и към контраст и виждане в здрач (сумрак). От водача или кандидата също така се изисква да премине позитивно практическо изпитване, проведено от компетентен орган.

Група 1:

1) Кандидатите за свидетелство за управление или за подновяване на такова свидетелство за управление трябва да имат двуочна (бинокуларна) острота на зрението, при необходимост с коригиращи лещи, с минимум 0,5, при използване едновременно и на двете очи.

Освен това хоризонталното зрително поле трябва да е поне 120 градуса и да обхваща поне 50 градуса наляво и надясно и 20 градуса надолу и нагоре. Не трябва да има дефекти в радиус от 20 градуса от централната ос.

При установяване или обявяване на прогресиращо очно заболяване свидетелствата за управление могат да бъдат издавани или подновявани, при условие че кандидатът се подлага на редовен преглед от компетентен специалист, оправомощен съгласно националното право.

2) Кандидатите за свидетелство за управление или за подновяване на свидетелство за управление, които имат обща функционална загуба на зрението на едното око или които използват само едното око (например в случай на диплопия), трябва да имат острота на зрението минимум 0,5, при необходимост с коригиращи лещи. Компетентният специалист, оправомощен съгласно националното право, удостоверява, че такова състояние на едноочно (монокуларно) зрение е налице от достатъчно дълго време, за да даде възможност за адаптиране, както и че зрителното поле на това око отговаря на изискването, определено в точка 3, подточка 1.

3) След наскоро развита диплопия или след загуба на зрението на едното око трябва да измине подходящ период на адаптиране, например шест месеца, през който управлението не е позволено. След този период управлението се разрешава само след положително становище от експерти в областта на зрението и управлението и може да подлежи на определени изисквания или ограничения.

Група 2:

4) Кандидатите за свидетелство за управление или за подновяване на свидетелство за управление трябва да имат острота на зрението, при необходимост с коригиращи лещи, минимум 0,8 на по-силното око и минимум 0,1 на по-слабото око. При използване на коригиращи лещи за достигане на стойностите 0,8 и 0,1, минималната острота (0,8 и 0,1) трябва да се достига или чрез коригиране с помощта на очила, коригиращи не повече от плюс осем диоптъра, или с помощта на контактни лещи. Към тази корекция трябва да има добра поносимост.

Освен това хоризонталното зрително поле и на двете очи трябва да е поне 160 градуса и да обхваща поне 70 градуса наляво и надясно и 30 градуса надолу и нагоре. Не трябва да има дефекти в радиус от 30 градуса от централната ос.

Свидетелства за управление не се издават или подновяват на кандидати или водачи без нормална чувствителност към контраст или страдащи от диплопия.

След значителна загуба на зрението на едното око трябва да измине подходящ период на адаптиране, например шест месеца, през който на лицето не е позволено да управлява. След този период управлението се разрешава само след положително становище от експерти в областта на зрението и управлението и може да подлежи на определени изисквания или ограничения.

Дял 2

СЛУХ

4. Свидетелства за управление могат да се издават или подновяват на кандидати или водачи от група 2 с увреждане на слуха при наличие на становище, предоставено от компетентните медицински органи въз основа на медицински преглед, при който се обръща особено внимание на възможността за компенсиране.

Дял 3

ЛИЦА С ФИЗИЧЕСКИ УВРЕЖДАНИЯ

5. Свидетелства за управление не се издават или подновяват на кандидати или водачи със заболявания или увреждания на опорно-двигателния апарат, които правят опасно управлението на моторно превозно средство.

Група 1:

1) Свидетелства за управление, спрямо които се прилагат определени ограничения, могат да бъдат издавани на кандидати или водачи с физически увреждания след становище от компетентен медицински орган. Това становище се основава на медицинска оценка на въпросното заболяване или увреждане и, когато е необходимо, на практическо изпитване. В него се указва също така какъв вид изменение на превозното средство се изисква и дали водачът трябва да използва ортопедично изделие, доколкото изпитът за проверка на уменията и поведението покаже, че с такова изделие управлението няма да е опасно.

2) Свидетелства за управление могат да бъдат издавани или подновявани на всеки кандидат или водач с прогресиращо заболяване, при условие че лицето бива преглеждано редовно, за да се гарантира, че все още е в състояние напълно безопасно да управлява превозното средство.

Когато физическото увреждане е стабилизирано, свидетелства за управление може да се издават или подновяват без кандидатът да се подлага на редовен медицински преглед.

Група 2:

3) Компетентният медицински орган надлежно взема предвид допълнителните рискове и опасности, свързани с управлението на превозни средства, попадащи в обхвата на определението за тази група.

Дял 4

СЪРДЕЧНОСЪДОВИ ЗАБОЛЯВАНИЯ

6. Сърдечносъдовите болестни състояния или заболявания могат да доведат до внезапно влошаване на мозъчните функции, което представлява заплаха за пътната безопасност. Тези болестни състояния представляват основание за налагане на временни или постоянни ограничения на правото на управление.

1) При наличие на следните сърдечносъдови болестни състояния могат да се издават или подновяват свидетелства за управление на кандидати или водачи от посочените групи само след ефективно лечение на болестното състояние и след получаване на разрешение от компетентен медицински орган и, ако е целесъобразно, извършване на редовна медицинска оценка от такъв орган:

а) брадикардии (синдром на болния синусов възел или смущения в проводната система) и тахикардии (надкамерни и камерни аритмии) с регистриран синкоп или синкопални случаи поради състояния на аритмия (прилага се за групи 1 и 2);

б) брадикардии: синдром на болния синусов възел или смущения в проводната система с атриовентрикуларен (AV) блок от втора степен тип Mobitz II, атриовентрикуларен (AV) блок от трета степен или периодичен блок на снопа на Хис (прилага се само за група 2);

в) тахикардии (надкамерни и камерни аритмии) със

i) структурно сърдечно заболяване, особено продължителна камерна тахикардия (прилага се за групи 1 и 2); или

ii) полиморфна непродължителна камерна тахикардия или с указание за дефибрилатор (прилага се само за група 2);

г) симптоматика на стенокардия (прилага се за групи 1 и 2);

д) имплантация или смяна на постоянен кардиостимулатор (прилага се само за група 2);

е) присаждане или смяна на дефибрилатор или подходящ или неподходящ дефибрилаторен разряд (прилага се само за група 1);

ж) синкоп (временна загуба на съзнание и постурален тонус, характеризираща се с бърза поява, кратка продължителност и спонтанно отшумяване, поради обща церебрална хипоперфузия, с предполагаем рефлекторен произход, неустановена причинност, без признаци за сърдечна болест) (прилага се за групи 1 и 2);

з) остър коронарен синдром (прилага се за групи 1 и 2);

и) стабилна стенокардия, ако симптомите не се появяват при леко физическо натоварване (прилага се за групи 1 и 2);

й) перкутанна коронарна интервенция (PCI) (прилага се за групи 1 и 2);

к) операция за присаждане на аортокоронарен байпас (CABG) (прилага се за групи 1 и 2);

л) инсулт или транзиторна исхемична атака (TIA) (прилага се за групи 1 и 2);

м) значителна стеноза на каротидната артерия (прилага се само за група 2);

н) максимален диаметър на аортата > 5,5 cm (прилага се само за група 2);

о) сърдечна недостатъчност:

i) I, II и III степен по NYHA (New York Heart Association) (прилага се само за група 1);

ii) I и II степен по NYHA, при условие че левокамерната фракция на изтласкване е най-малко 35 % (прилага се само за група 2);

п) трансплантация на сърце (прилага се за групи 1 и 2);

р) сърдечноподпомагащо устройство (прилага се само за група 1);

с) операция на сърдечна клапа (прилага се за групи 1 и 2);

т) хипертоничен инцидент (повишено систолично кръвно налягане ≥ 180 mmHg или диастолично кръвно налягане ≥ 110 mmHg, придружено от пряко или постепенно увреждане на орган) (прилага се за групи 1 и 2);

у) кръвно налягане от III-та степен (диастолично кръвно налягане ≥ 110 mmHg и/или систолично кръвно налягане ≥ 180 mmHg) (прилага се само за група 2);

ф) вродена кардиопатия (прилага се за групи 1 и 2);

х) хипертрофична кардиомиопатия без синкоп (прилага се само за група 1);

ц) синдром на удължения QT интервал със синкоп, полиморфна камерна тахикардия или QTc-интервал > 500 ms (прилага се само за група 1).

2) При наличие на следните сърдечносъдови болестни състояния не се издават или подновяват свидетелства за управление на кандидати или водачи от посочените групи:

а) присаждане на дефибрилатор (прилага се само за група 2);

б) периферна съдова болест — гръдна и коремна аортна аневризма, когато максималният диаметър на аортата предполага значителен риск от внезапно скъсване и съответно от внезапен инвалидизиращ инцидент (прилага се за групи 1 и 2);

в) сърдечна недостатъчност:

i) IV степен по NYHA (прилага се само за група 1);

ii) III и IV степен по NYHA (прилага се само за група 2);

г) сърдечноподпомагащи устройства (прилага се само за група 2);

д) болест на сърдечната клапа с аортна регургитация, аортна стеноза, митрална регургитация или митрална стеноза, ако функционалната способност се оценява на IV степен по NYHA или са регистрирани синкопални случаи (прилага се само за група 1);

е) болест на сърдечната клапа от III или IV степен по NYHA или с фракция на изтласкване под 35 %, митрална стеноза и тежка белодробна хипертония или с тежка ехографски прецизирана аортна стеноза или аортна стеноза, предизвикваща синкоп; с изключение на напълно асимптоматична тежка аортна стеноза, ако са изпълнени изискванията за поносимост на физическо натоварване (прилага се само за група 2);

ж) структурни и електрически кардиомиопатии — хипертрофична кардиомиопатия с регистриран синкоп или когато са налице две или повече от следните условия: дебелина на стената на лявата камера > 3 cm, непродължителна камерна тахикардия, регистриран случай на внезапна смърт в семейството (при роднина от първа степен), отсъствие на повишено кръвно налягане при физическо усилие (единствено за група 2);

з) синдром на удължения QT интервал със синкоп, полиморфна камерна тахикардия и QTc-интервал > 500 ms (прилага се само за група 2);

и) синдром на Бругада със синкоп или осуетена внезапна сърдечна смърт (прилага се за групи 1 и 2).

Свидетелства за управление могат да се издават или подновяват в изключителни случаи, при условие че това е надлежно обосновано от медицинско заключение на компетентен медицински орган и при условие че се провежда редовна медицинска оценка, от такъв орган, която да гарантира, че лицето е все още в състояние безопасно да управлява превозното средство, като се вземат предвид последиците от заболяването.

3) Други кардиомиопатии

Оценява се рискът от внезапни увреждащи инциденти при кандидати или водачи с добре познати кардиомиопатии (например аритмогенна деснокамерна кардиомиопатия, некомпактна кардиомиопатия, катехоламинергична полиморфна камерна тахикардия и синдром на скъсения QT интервал) или с нови кардиомиопатии, които биха могли да бъдат открити в бъдеще. Изисква се внимателна оценка от специалист. Вземат се предвид прогностичните признаци на въпросната кардиомиопатия.

4) Държавите членки могат да ограничат издаването или подновяването на свидетелства за управление на кандидати или водачи с други сърдечносъдови заболявания.

Дял 5

ЗАХАРЕН ДИАБЕТ

7. За целите на настоящите точки се прилагат следните определения:

„остра хипогликемия“ означава, че е необходима помощта на друго лице;

„повтаряща се остра хипогликемия“ означава втори пристъп на остра хипогликемия в период от 12 месеца.

Група 1:

1) Свидетелства за управление могат да бъдат издавани или подновявани на кандидати или водачи, страдащи от захарен диабет. Когато се лекуват с лекарствени средства с нисък риск от хипогликемия, те подлежат на редовен медицински преглед от компетентен медицински орган, съобразен с всеки отделен случай. Когато се лекуват с лекарствени средства с висок риск от хипогликемия, който може да има последици за годността им за управление, лицата представят медицинско заключение от компетентно и квалифицирано медицинско лице и се подлагат редовно на медицински прегледи, които са съобразени с всеки отделен случай и се провеждат поне веднъж на максимум десет години.

2) Кандидат или водач, страдащ от диабет, лекуван с лекарствен продукт, който има риск да предизвика хипогликемия, трябва да докаже, че разбира какво крие рискът от хипогликемия и че е способен да се справи адекватно с това състояние.

Свидетелства за управление не се издават или подновяват на кандидати или водачи, които нямат адекватно разбиране за хипогликемията.

Свидетелства за управление не се издават или подновяват на кандидати или водачи, които страдат от повтаряща се остра хипогликемия, освен ако не представят в своя подкрепа медицинско становище на компетентен медицински орган и извършвана редовно медицинска оценка от такъв орган. При повтарящи се остри хипогликемии в будно състояние не се издава или подновява свидетелство за управление до 3 месеца след последното състояние на хипогликемия.

Свидетелства за управление могат да се издават или подновяват в изключителни случаи, при условие че това е надлежно обосновано от медицинско становище на компетентен медицински орган и при условие че се провежда редовна медицинска оценка от такъм орган, която да гарантира, че лицето е все още в състояние безопасно да управлява превозното средство, като се вземат предвид последиците от заболяването.

Група 2:

3) Може да бъде разгледана възможността за издаване или подновяване на свидетелства за управление от група 2 на кандидати или водачи, страдащи от захарен диабет. При лечение с лекарствени продукти, което крие риск от предизвикване на хипогликемия, т.е. лечение с инсулин и някои таблетки, се прилагат следните критерии:

а) няма случаи на остра хипогликемия през предходните 12 месеца;

б) водачът напълно разбира състоянието на хипогликемия;

в) водачът трябва да е способен да извършва адекватен контрол на равнищата на кръвната захар чрез редовни проверки посредством технически средства, най-малко два пъти дневно и в моменти, имащи отношение към управлението;

г) водачът трябва да демонстрира, че осъзнава рисковете от хипогликемия;

д) няма други свързани с диабета усложнения, които могат да възпрепятстват управлението.

Освен това в тези случаи такива свидетелства за управление се издават или подновяват, при условие че е налице положително становище от компетентен медицински орган и се извършват редовни медицински прегледи от такъм орган най-малко веднъж на три години.

4) Състояние на остра хипогликемия в будно състояние, дори когато не е свързано с управление, се докладва и води до преразглеждане на издаденото свидетелство за управление.

Дял 6

НЕВРОЛОГИЧНИ ЗАБОЛЯВАНИЯ И СИНДРОМ НА ОБСТРУКТИВНА СЪННА АПНЕЯ

8. Следните правила се прилагат за кандидати с неврологични заболявания и синдром на обструктивна сънна апнея.

Дял 7

НЕВРОЛОГИЧНИ ЗАБОЛЯВАНИЯ

1) Свидетелства за управление не се издават или подновяват на кандидати или водачи, страдащи от сериозно неврологично заболяване, освен ако заявлението е подкрепено от положително медицинско сатновище от компетентно и квалифицирано медицинско лице.

Неврологични нарушения, свързани с проблеми в развитието, със заболявания с медицинска или хирургическа намеса, засягащи централната или периферната нервна система, които водят до когнитивни, поведенчески, сетивни или двигателни дефицити и засягат способностите/функционирането, равновесието и координацията, се вземат надлежно предвид във връзка с функционалните им последствия. Трябва да се вземат предвид рисковете от прогресиране на увреждането и спазването на лечението. В такива случаи издаването или подновяването на свидетелството за управление може да зависи от извършването на периодична оценка при наличие на риск от влошаване.

Дял 8

СИНДРОМ НА ОБСТРУКТИВНА СЪННА АПНЕЯ

2) За целите на следните точки:

„умерена форма на синдрома на обструктивна сънна апнея“ означава брой апнеи и хипопнеи на час (т.нар. апнеично-хипопнеичен индекс) между 15 и 29;

„тежка форма на синдрома на обструктивна сънна апнея“ означава апнеично-хипопнеичен индекс от 30 или повече, като и двете форми се свързват с прекомерна сънливост през деня.

3) За кандидатите или водачите, при които има съмнения за умерена или тежка форма на синдрома на обструктивна сънна апнея, трябва да се получи допълнително медицинско становище от компетентно и квалифицирано медицинско лице, преди да бъде издадено или подновено свидетелство за управление. Може да им се препоръча да не управляват до потвърждаване на диагнозата.

4) Свидетелства за управление могат да се издават на кандидати или водачи с умерена или тежка форма на синдрома на обструктивна сънна апнея, които покажат адекватен контрол на състоянието си, както и че спазват подходящо лечение и има подобряване на състоянието на сънливост, ако случаят е такъв, което е потвърдено от медицинско становище на компетентно и квалифицирано медицинско лице.

5) Кандидатите или водачите с умерена или тежка форма на синдрома на обструктивна сънна апнея, които провеждат лечение, преминават периодични медицински прегледи, чиито интервали не превишават три години за водачите от група 1 и една година за водачите от група 2, с цел да се установи доколко спазват лечението, както и необходимостта от продължаване на лечението и поддържане на необходимото ниво на бдителност.

Дял 9

ЕПИЛЕПСИЯ

9. Епилептичните припадъци или други внезапни смущения на съзнанието представляват сериозна заплаха за пътната безопасност, ако възникнат при лице, управляващо моторно превозно средство.

За целите на следните точки:

„епилепсия“ означава заболяване, при което засегнатото лице е имало два или повече епилептични припадъка през период от по-малко от пет години;

„провокиран епилептичен припадък“ означава пристъп, причинен от установим фактор, който може да бъде избегнат.

На лице, което има начален или изолиран припадък или загуба на съзнание, се препоръчва да не управлява. Необходимо е да се изготви доклад от специалист, в който се посочва периодът на забрана за управление и изискваното проследяване на здравословното състояние.

От изключителна важност е да се определи конкретният вид на епилептичния синдром или припадък на лицето, за да се извърши подходяща оценка на възможността на лицето да управлява безопасно, включително на риска от следващи припадъци, и за да се назначи подходяща терапия. Това се прави от невролог.

Група 1:

1) Свидетелствата за управление на водачи от група 1 с епилепсия се преразглеждат до момента, в който лицата нямат епилептични припадъци в продължение на най-малко пет години.

Ако лицето страда от епилепсия и докато не е изминал период от най-малко пет години без припадъци, се счита, че то не изпълнява критериите за получаване на безусловно свидетелство за управление.

2) Провокиран епилептичен припадък: кандидат, имал такова състояние поради установим предизвикващ го фактор, което има малка вероятност да се прояви при управление, може да бъде обявен за годен да управлява, като случаят се преценява индивидуално и след представяне на становище от невролог. Ако е целесъобразно, оценката е в съответствие с другите относими дялове, например в случай на употреба на алкохол или друга коморбидност.

3) Първи или единствен непровокиран припадък: кандидат или водач, който е имал първи непровокиран епилептичен припадък, може да бъде обявен за годен да управлява след период от шест месеца, в който не е имал припадъци, при условие че е извършена подходяща медицинска оценка. Националните органи могат да позволят на кандидати или водачи с добри прогностични показатели да управляват преди изтичането на този срок.

4) Други случаи на загуба на съзнание: загубата на съзнание се оценява с оглед на риска от повторна загуба на съзнанието по време на управление.

5) Епилепсия: кандидатите или водачите могат да бъдат обявени за годни да управляват след едногодишен период без последващи припадъци.

6) Припадъци единствено по време на сън: кандидатът или водачът, който има припадъци единствено по време на сън, може да бъде обявен за годен да управлява, ако тази тенденция е установена за период, не по-малък от изисквания при епилепсия период без припадъци. В случай на пристъп или припадък в будно състояние, преди да се издаде свидетелство, е необходим период от една година, през който няма друг такъв случай.

7) Припадъци, които не засягат съзнанието или способността за действие: кандидат или водач, който има единствено припадъци, които е доказано, че не засягат неговото съзнание, нито пък предизвикват каквото и да било функционално нарушение, може да бъде обявен за годен да управлява превозно средство, ако тази тенденция е установена за период не по-малък от изисквания при епилепсия период без припадъци. В случай на какъвто и да било друг вид пристъпи или припадъци, преди да се издаде свидетелство, е необходим период от една година, през който няма друг такъв случай.

8) Припадъци поради промени или намаляване по лекарско предписание на противоепилептична терапия: на пациента може да бъде препоръчано да не управлява превозно средство от началото на периода на постепенно спиране на лечението и за период от шест месеца след пълното му прекратяване. Припадъци по време на промяна или спиране по лекарско предписание на лечението изискват период от три месеца, през които управлението не е разрешено, ако предишното ефективно лечение е подновено.

9) След хирургическа намеса за лечение на епилепсия: водачите или кандидатите могат да бъдат обявени за годни да управляват след едногодишен период без последващи припадъци.

Група 2:

10) Кандидатът или водачът трябва да не е приемал противоепилептични лекарствени средства по време на изисквания при епилепсия период без припадъци. Извършва се подходящо медицинско проследяване. След подробно неврологично изследване не е установена никаква значима церебрална патология и на електроенцефалограмата (ЕЕГ) не се открива епилептично огнище. След остър пристъп се прави електроенцефалограма и се извършва подходяща неврологична оценка.

11) В случай на провокиран епилептичен припадък, причинен от установим фактор, трябва да се представи благоприятен неврологичен доклад, удостоверяващ период от най-малко една година без припадъци и включващ електроенцефалографска оценка. Вземат се предвид и други дялове. В случай на структурни мозъчни лезии с повишен риск за появата на епилептични припадъци, техният размер се оценява посредством неврологичен доклад.

12) Първи и единствен непровокиран припадък: кандидат или водачът, който е имал първи непровокиран епилептичен припадък, може да бъде обявен за годен да управлява превозно средство след изтичането на период от пет години, в който не е имал припадъци и през който не е употребявал противоепилептични лекарства, при условие че е извършена подходяща неврологична оценка. Медицинските органи могат да позволят на кандидат или водач с добри прогностични показатели да управлява преди изтичането на този срок.

13) Други случаи на загуба на съзнание: загубата на съзнание се оценява с оглед на риска от повторна загуба на съзнанието по време на управление.

14) Епилепсия: трябва да изтече период от 10 години, през който лицето няма последващи припадъци и не употребява противоепилептични лекарства. Националните органи могат да позволят на кандидати или водачи с добри прогностични показатели да управляват преди изтичането на този срок. Това се прилага и в случай на „ювенилна епилепсия“.

Някои нарушения, например артеро-венозни малформации или интрацеребрален (вътремозъчен) кръвоизлив, водят до повишен риск от припадъци, дори ако такива все още не са се появили. В такива ситуации се провежда оценка от компетентен медицински орган.

Дял 10

ПСИХИЧЕСКИ УВРЕЖДАНИЯ

10. Следните правила се прилагат за кандидати или водачи с психически или интелектуални увреждания.

Група 1:

1) Свидетелства за управление не се издават или подновяват на кандидати или водачи с:

а) тежки психически или когнитивни увреждания или поведенчески разстройства, независимо дали вродени или причинени от заболяване, травма или неврохирургически операции;

б) разстройства на личността, водещи до силно влошаване на възможността за преценка, поведението или адаптивността;

освен ако молбата не е подкрепена от медицинско становище на компетентно и квалифицирано медицинско лице, и ако е необходимо, с условие за провеждане на редовни медицински прегледи. Следва да се спазва предходен период на ремисия.

Група 2:

2) Компетентният медицински орган надлежно взема предвид допълнителните рискове и опасности, свързани с управлението на превозни средства, попадащи в обхвата на определението за тази група. Компетентният медицински орган може да установи временни изисквания или да наложи ограничения за управление на превозно средство.

Дял 11

АЛКОХОЛ

11. Консумацията на алкохол представлява сериозна заплаха за пътната безопасност. Предвид мащабността на този проблем медицинските специалисти трябва да проявяват голяма бдителност.

Група 1:

1) Свидетелства за управление не се издават или подновяват на кандидати или водачи с алкохолна зависимост, или които не могат да се въздържат от шофиране след употреба на алкохол.

След доказан период на въздържание могат да бъдат издавани или подновявани свидетелства за управление, ако кандидатът или водачът представят положително медицинско становище на компетентно и квалифицирано медицинско лице и се подлагат редовно на медицински прегледи.

2) Свидетелства за управление могат да бъдат издавани или подновявани на кандидати или водачи, които са зависими от алкохол или не са в състояние да се въздържат от употреба на алкохол и управление, при условие че се използват технологии, позволяващи да се компенсира зависимостта, например задължително използване на устройство за отчитане и блокиране на двигателя на автомобила при наличие на алкохол, и при условие че водачът подлежи на периодичен преглед за необходимост от по-нататъшното лечение, за да се преодолее зависимостта или липсата на дисоцииране на употребата на алкохол от шофирането. Ако бъде доказан период на въздържание, който може да включва участие в програми за рехабилитация с наблюдение и медицински надзор, могат да бъдат издавани или подновявани свидетелства за управление, без да се използват подобни технологии, ако водачът представи медицинско становище на компетентно и квалифицирано медицинско лице и се подлага редовно на медицински прегледи. Редовните медицински прегледи могат да се извършват по време на или след използването на такива технологии, или и двете.

Група 2:

3) Компетентният медицински орган надлежно взема предвид допълнителните рискове и опасности, свързани с управлението на превозни средства, попадащи в обхвата на определението за тази група.

4) Компетентният медицински орган може да установи временни изисквания и когато е целесъобразно, ограничения за управление на превозно средство.

Дял 12

ЛЕКАРСТВА И ЛЕКАРСТВЕНИ ПРОДУКТИ

12. Следните правила се прилагат за лекарствата и лекарствените продукти.

Злоупотреба:

1) Свидетелства за управление не се издават или подновяват на кандидати или водачи, които са зависими от психотропни вещества или наркотици, или които не са зависими от такива вещества, но които не желаят или не са в състояние да изолират употребата им от управлението на превозно средство, независимо от исканата категория свидетелство за управление.

Редовна употреба:

Група 1:

2) Свидетелства за управление не се издават или подновяват на кандидати или водачи, редовно употребяващи психотропни вещества или наркотици под каквато и да е форма, които могат да увредят способността за безопасно управление, когато поеманите количества са такива, че имат отрицателно въздействие върху управлението. Това се отнася и за всички други лекарствени продукти или комбинации от лекарствени продукти, които възпрепятстват психическата или физическата способност за управление.

Компетентният медицински орган може да установи временни изисквания и когато е целесъобразно, ограничения за управление на превозно средство.

Група 2:

3) Компетентният медицински орган надлежно взема предвид допълнителните рискове и опасности, свързани с управлението на превозни средства, попадащи в обхвата на определението за тази група, и може да установи определени изисквания или ограничения.

Дял 13

БЪБРЕЧНИ ЗАБОЛЯВАНИЯ

13. Следните правила се прилагат за кандидати с бъбречни заболявания.

Група 1:

1) Свидетелства за управление могат да бъдат издавани или подновявани на кандидати и водачи със значителна бъбречна недостатъчност и произтичащото от това съществено ограничение на физическата способност, при представяне на медицинско становище на компетентно и квалифицирано медицинско лице и при условие за провеждане на редовни медицински прегледи.

Група 2:

2) Свидетелства за управление не се издават или подновяват на кандидати или водачи със значителна и необратима бъбречна недостатъчност, освен в изключителни случаи, надлежно обосновани от медицинско становище на компетентно и квалифицирано медицинско лице и при условие за провеждане на редовни медицински прегледи.

Дял 14

ДРУГИ РАЗПОРЕДБИ

Група 1:

1) Свидетелства за управление могат да бъдат издавани или подновявани на кандидати или водачи с трансплантиран орган или имплантиран изкуствен орган, който засяга способността за управление, при представяне на медицинско становище на компетентно и квалифицирано медицинско лице и, ако е необходимо, при условие за провеждане на редовни медицински прегледи.

Група 2:

2) Компетентният медицински орган надлежно взема предвид допълнителните рискове и опасности, свързани с управлението на превозни средства, попадащи в обхвата на определението за тази група.

Като общо правило, ако кандидатите или водачите имат заболяване, което не е упоменато в настоящото приложение, но предполага или води до функционална недостатъчност, засягаща безопасността при управление на превозно средство, свидетелства за управление не се издават или подновяват, освен ако заявлението е подкрепено от медицинско становище на компетентно и квалифицирано медицинско лице и, ако е необходимо, кандидатът или водачът преминава редовни медицински прегледи.

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

МИНИМАЛНИ СТАНДАРТИ ЗА ЛИЦА, КОИТО ПРОВЕЖДАТ ПРАКТИЧЕСКИ ИЗПИТИ ПО УПРАВЛЕНИЕ

1. Изисквани компетентности от лицето, които провежда изпити по управление

1) Лице, което е оправомощено да провежда практически оценявания в моторно превозно средство на способностите за управление на даден кандидат, трябва да има знания, умения и разбиране, свързани с темите, изброени в точка 1, подточки 2—8.

2) Компетентностите на лицето, което провежда изпити по управление, са релевантни за преценката на способностите на кандидат, който кандидатства за категорията на свидетелството за управление, за която се провежда изпитът по управление.

3) Знания и разбиране относно управлението и оценяването:

а) теория на поведението при управление;

б) осъзнаване на опасностите и избягване на произшествия; това включва да се разбира и да се обръща внимание на уязвимостта на немоторизираните участници в движението по пътищата и ползвателите на двуколесни моторни превозни средства;

в) програмата, на която са основани стандартите, приложими към изпита по управление;

г) изискванията на изпита по управление;

д) съответно законодателство за движение по пътищата, включително съответното право на Съюза, национално право и тълкувателни насоки;

е) теория и техники на оценяване;

ж) предпазливо управление.

4) Умения за оценяване:

Лицето, което провежда изпити по управление, е способно:

а) да наблюдава прецизно, да следи и оцени цялостното представяне на кандидата, по специално:

i) правилно и всеобхватно разпознаване на опасните ситуации;

ii) точно определяне на причината и възможните последици от опасните ситуации;

iii) постигане на компетентност и разпознаване на грешките;

iv) еднообразие и последователност при оценяването;

б) бързо да асимилира информацията и да извлича ключовите елементи;

в) да предвижда, да идентифицира потенциалните проблеми и да изготвя стратегии за справяне с тях;

г) да предоставя своевременна и конструктивна обратна информация.

5) Лични умения за управление:

Лицето, оправомощено да провежда практически изпит за категория на свидетелство за управление, трябва да може да управлява този тип моторно превозно средство на постоянно високо ниво.

6) Качество на услугата:

а) определяне и съобщаване какво кандидатът може да очаква по време на изпита;

б) ясно комуникиране, като съдържанието, стилът и езикът се избират така, че да подхождат на слушателите и контекста, и отговаряне на запитванията на кандидатите;

в) осигуряване на ясна обратна информация за резултатите от изпита;

г) третиране на кандидатите с уважение и без дискриминация.

7) Знания за техническите и физическите особености на превозното средство, включително:

а) знания за техническите особености на превозното средство, например кормилна уредба, гуми, спирачки, светлини, специално за мотоциклети и тежки превозни средства;

б) знания за безопасно товарене;

в) знания за физическите особености на превозното средство, например скорост, триене, динамика и енергия.

8) Управление по горивно/енергийно ефективен и екологосъобразен начин.

2. Общи условия

1) Лицето, което провежда изпити по управление за категория B:

а) притежава свидетелство за управление за категория B от поне три години;

б) е на възраст най-малко 23 години;

в) успешно е завършило първоначалната квалификация, предвидена в точка 3 от настоящото приложение, и след това е следвало разпоредбите за осигуряване на качество и периодично обучение, както е предвидено в точка 4 от настоящото приложение;

г) е завършило професионално образование, което води поне до завършване на ниво 3, както е определено в Международната стандартна класификация на образованието (ISCED) на ЮНЕСКО;

д) не извършва едновременно с дейността на лице, което провежда изпити по управление и дейност като инструктор за управление на превозно средство с търговска цел.

2) Лицето, което провежда изпити по управление за другите категории:

а) притежава свидетелство за управление за съответната категория или притежава еквивалентни знания чрез адекватна професионална квалификация;

б) успешно е завършил първоначалната квалификация, предвидена в точка 3, и след това е следвал разпоредбите за осигуряване на качество и периодично обучение, както е предвидено в точка 4;

в) е квалифицирано лице, което провежда изпити по управление за категория B от поне три години; това изискване може да се отмени, при условие че въпросното лице може да предостави доказателства, за:

i) поне пет години управление в съответната категория; или

ii) теоретична и практическа оценка на способността да управлява превозно средство със стандарт, по-висок от необходимия за получаване на свидетелство за управление, което прави това изискване ненужно;

г) завършено професионално образование, което води поне до усвоено ниво 3, както е определено в Международната стандартна класификация на образованието (ISCED);

д) не извършва едновременно с дейността на лице, което провежда изпити по управление, и дейност като инструктор за управление на превозно средство с търговска цел.

3) Професионален стандарт

При изпълнението на задачата си за практически оценки лицата, които провеждат изпити по управление, са независими от външно влияние, било то пряко или непряко. Те се въздържат от всякакви действия, несъвместими със задълженията им, и спазват обективност и безпристрастност при изпълнението на своите задачи.

4) Съответствия

а) Държавите членки могат да оправомощят дадено лице, което провежда изпити по управление, да провежда изпити по управление за категории AM, A1, A2 и A след преминаване на първоначалната квалификация, изисквана съгласно точка 3 за една от тези категории.

б) Държавите членки могат да оправомощят дадено лице, което провежда изпити по управление, да провежда изпити по управление за категории C1, C, D1 и D след преминаване на първоначалната квалификация, изисквана съгласно точка 3 за една от тези категории.

в) Държавите членки могат да оправомощят дадено лице, което провежда изпити по управление, да провежда изпити по управление за категории BE, C1E, CE, D1E и DE след преминаване на първоначалната квалификация, изисквана съгласно точка 3 за една от тези категории.

3. Първоначална квалификация

1) Първоначално обучение

а) Преди дадено лице да може да бъде оправомощено да провежда изпити по управление, то трябва успешно да е завършило програма за обучение, която може да е изготвена от държава членка, за да придобие компетентностите, посочени в точка 1.

б) Държавите членки определят дали съдържанието на дадена програма за обучение ще е свързано с оправомощаването за провеждане на изпити по управление за една категория свидетелство за управление или за повече от една.

2) Изпитване

а) Преди дадено лице да може да бъде оправомощено да провежда изпити по управление, то демонстрира удовлетворително равнище на знания, разбиране, умения и способности по отношение на темите, изброени в точка 1.

б) Държавите членки провеждат изпитен процес, при който се оценяват по подходящ от педагогическа гледна точка начин компетентностите на лицето, както са определени в точка 1, и по-специално в точка 1, подточка 4). Изпитният процес трябва да отговаря на изискванията за достъпност, определени в Директива (ЕС) 2019/882 на Европейския парламент и на Съвета ([1]), и да включва както теоретичен, така и практически елемент. Може да се използва компютризирано оценяване, когато е целесъобразно. Подробностите относно естеството и времетраенето на изпитите и оценяванията в рамките на изпитването се оставят на преценката на отделните държави членки.

в) Държавите членки определят дали съдържанието на дадено изпитване ще е свързано с оправомощаването за провеждане на изпити по управление за една категория свидетелство за управление или за повече от една.

4. Осигуряване на качество и периодично обучение

1) Осигуряване на качество

а) Държавите членки въвеждат разпоредби за осигуряване на качество с цел поддържане на равнището на лицата, които провеждат изпити по управление.

б) Разпоредбите за осигуряване на качество включват упражняване на надзор на лицата, които провеждат изпити по управление, по време на работа, тяхното допълнително обучение и повторно акредитиране, тяхното продължаващо професионално развитие и периодичен преглед на резултатите от изпитите по управление, които те са провеждали.

в) Държавите членки предвиждат, че всяко лице, което провежда изпити по управление, подлежи на ежегодни надзорни проверки с използване на разпоредбите за осигуряване на качество, изброени в точка 4, подточка 1), буква б). Освен това държавите членки предвиждат, че всяко лице, което провежда изпити по управление, се наблюдава по време на провеждане на изпити веднъж на всеки пет години, в продължение на минимален кумулативен период от поне половин ден, което позволява наблюдението на няколко изпита. Когато се установи наличието на проблеми, се прилагат коригиращи действия. Наблюдаващият е лице, оправомощено от държавата членка за тази цел.

г) Държавите членки могат да предвидят, че когато дадено лице, което провежда изпити по управление, е оправомощено да провежда изпити по управление в повече от една категория, с изпълняването на изискванията за наблюдение по отношение на изпитите за една категория се изпълняват изискванията за повече от една категория.

д) Работата при провеждане на изпити по управление се наблюдава и спрямо нея се упражнява надзор от орган, оправомощен от държавата членка, за да се гарантира правилното и последователно прилагане на оценяването. Държавите членки гарантират, че членовете на този орган, на които е възложено да извършват наблюдението и надзора, са безпристрастни и независими от външна намеса или политически натиск при изпълнението на своите функции.

([1]) Директива (ЕС) 2019/882 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2019 г. за изискванията за достъпност на продукти и услуги (ОВ L 151, 7.6.2019 г., стр. 70, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj).

2) Периодично обучение

а) Държавите членки предвиждат, че за да продължат да бъдат оправомощени, лицата, които провеждат изпити по управление, независимо от броя на категориите, за които са акредитирани, преминават:

i) минимално редовно периодично четиридневно обучение общо за срок от две години, за да:

— поддържат и опресняват необходимите знания и умения във връзка с изпитването, както и комуникационни умения;

— развиват нови компетентности, които са придобили съществено значение за упражняването на тяхната професия;

— гарантират, че те продължават да провеждат изпитите по справедлив и еднообразен начин;

ii) минимално периодично обучение от най-малко пет дни общо за период от пет години, за да развиват и поддържат необходимите практически умения за управление.

б) Държавите членки вземат подходящи мерки за своевременното осигуряване на специфично обучение на тези лица, които провеждат изпити по управление, за които е констатирано, че в работата си имат сериозни несъответствия с въведената система за осигуряване на качеството.

в) Периодичното обучение може да бъде под формата на инструктаж, обучение в класна стая, конвенционално обучение или обучение в електронна среда, и може да се провежда на индивидуална или групова основа. То може да включва повторно акредитиране спрямо изискванията, ако държавите членки считат това за целесъобразно.

г) Държавите членки могат да предвидят, че когато дадено лице, което провежда изпити по управление, е оправомощено да провежда изпити по управление в повече от една категория, с изпълняването на изискванията за периодично обучение по отношение на изпитите за една категория се изпълняват изискванията за повече от една категория, при условие че са изпълнени условията, посочени в точка 4, подточка 2), буква д).

д) Когато дадено лице, което провежда изпити по управление, не е провеждало изпити за определена категория в рамките на 24-месечен период, то се подлага на подходящо повторно оценяване, преди да му бъде позволено да провежда изпити по управление за тази категория. Това повторно оценяване може да бъде извършено като част от изискването, посочено в точка 4, подточка 2, буква а).

5. Придобити права

1) Държавите членки могат да позволят на лица, оправомощени да провеждат изпити по управление непосредствено преди 19 януари 2013 г., да продължат да провеждат изпити по управление, независимо от това, че те не са били оправомощени в съответствие с общите условия в точка 2 или с процеса за придобиване на първоначална квалификация, посочен в точка 3.

2) Независимо от това спрямо такива лицата, които провеждат изпити по управление, се прилагат редовният надзор и разпоредбите за осигуряване на качество, посочени в точка 4.

ПРИЛОЖЕНИЕ V

МИНИМАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ ЗА ОБУЧЕНИЕ И ИЗПИТВАНЕ НА ВОДАЧИ НА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА, ВКЛЮЧИТЕЛНО ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА С АЛТЕРНАТИВНО ГОРИВО, ЗА КЪМПИНГ- АВТОМОБИЛИ И ЗА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА ЗА СПЕШНА ПОМОЩ

Държавите членки вземат необходимите мерки за:

а) одобряване и надзор на обучението, предвидено в член 10, параграф 1, буква г); или

б) организиране на изпита за проверка на уменията и поведението, предвиден в член 10, параграф 1, буква г).

Дял А

СЪЧЕТАНИЯ

1. Продължителността на обучението на водача е най-малко седем часа;

2. Съдържание на обучението на водача

Обучението на водача обхваща знанията, уменията и поведението, описани в приложение II, точки 2 и 7. Специално внимание се отделя на динамиката на движението на превозното средство, критериите за безопасност, теглещото превозно средство и ремаркето (прикачния механизъм), правилното натоварване и приспособленията за безопасност.

Практическата част включва следните упражнения: увеличаване и намаляване на скоростта, движение на заден ход, спиране, спирачен път, промяна на пътната лента, действия спиране/избягване на препятствие, люлеене на ремарке, откачане на ремарке и последващо закачване към неговото теглещо превозно средство и паркиране.

Всеки участник в обучението изпълнява практическата част и демонстрира своите умения и поведение по обществени пътища.

Композициите от превозни средства, използвани за обучението, трябва да попадат в рамките на категорията на композициите от превозни средства, за която кандидатът е поискал свидетелство за управление.

3. Продължителност и съдържание на изпита за проверка на уменията и поведението

Продължителността на изпита и изминатото разстояние трябва да са достатъчни, за да се оценят уменията и поведението съгласно точка 2.

Дял Б

КЪМПИНГ-АВТОМОБИЛИ И ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА ЗА СПЕШНА ПОМОЩ

1. Продължителността на обучението на водачите е най-малко седем часа и може да бъде организирано на обществени пътища или в затворени пътни участъци.

2. Съдържание на обучението на водача

Обучението на водача обхваща знанията, уменията и поведението, описани в приложение II, дял А, точка 2, а когато се отнася до категория C1 — приложение II, дял Б, точка 8. Специално внимание се отделя на динамиката на движението на превозното средство, критериите за безопасност, правилното натоварване и приспособленията за безопасност.

Практическата част включва следните упражнения: увеличаване и намаляване на скоростта, движение на заден ход, спиране, спирачен път, промяна на пътната лента, люлеене на ремарке, откачане и повторно закачване на ремарке към неговото теглещо превозно средство, действия спиране/избягване на препятствие и паркиране. При превозните средства за спешна помощ се обръща специално внимание, за да се гарантира, че водачът притежава необходимите умения, за да се справи правилно с допълнителните трудности, произтичащи от управлението в извънредна ситуация.

Превозните средства, използвани за обучението, са от категорията на превозните средства, за които кандидатът е поискал свидетелство за управление.

3. Продължителност и съдържание на изпита за проверка на уменията и поведението

Продължителността на изпита и изминатото разстояние трябва да са достатъчни, за да се оценят уменията и поведението съгласно точка 2.

ПРИЛОЖЕНИЕ VI

МИНИМАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ ЗА ОБУЧЕНИЕ И ИЗПИТВАНЕ НА ВОДАЧИ НА МОТОЦИКЛЕТИ В РАМКИТЕ НА КАТЕГОРИЯ А (ПОСТЕПЕНЕН ДОСТЪП)

1. Държавите членки вземат необходимите мерки за:

   а) одобряване и надзор на обучението, предвидено в член 10, параграф 1, буква в); или

   б) организиране на изпита за проверка на уменията и поведението, предвиден в член 10, параграф 1, буква в).

2. Продължителността на обучението на водача е най-малко седем часа.

3. Съдържание на обучението на водача

   Обучението на водача покрива всички аспекти, обхванати в приложение II, точка 6.

   Всеки участник изпълнява практическите части на обучението и демонстрира своите умения и поведение по обществени пътища.

   Мотоциклетите, използвани за обучението, са от категорията на превозните средства, за които кандидатът е поискал свидетелство за управление.

4. Продължителност и съдържание на изпита за проверка на уменията и поведението

   Продължителността на изпита и изминатото разстояние трябва да бъдат достатъчни, за да се оценят уменията и поведението съгласно точка 3.

ПРИЛОЖЕНИЕ VII

ТАБЛИЦА НА СЪОТВЕТСТВИЕТО

Директива 2006/126/ЕО	Регламент (ЕС) № 383/2012	Настоящата директива
—	—	Член 1
—	—	Член 2, точки 1, 2, 3, 13 и 14
Член 1, параграф 1	—	Член 4, параграф 1
Член 1, параграфи 2, 3 и 4	—	Член 4, параграфи 5 и 6
—	—	Член 3, параграфи 1 — 5
Член 2, параграф 1	—	Член 3, параграф 6
Член 2, параграф 2	—	Член 4, параграф 3
Член 3, параграфи 1 и 2	—	Член 4, параграф 2
Член 3, параграф 3	—	Член 4, параграф 4
—	—	Член 4, параграф 7
—	—	Член 5, параграфи 1 — 5 и 7
Член 4, параграф 1, първо изречение	—	Член 6, параграф 1
Член 4, параграф 1, второ изречение	—	Член 7, параграф 1
Член 4, параграф 1, трето изречение	—	Член 2, точка 4
Член 4, параграф 2	—	Член 6, параграф 1, буква а)
Член 4, параграф 2, първо тире	—	Член 6, параграф 1, буква а) и член 2, точки 5, 6 и 7
Член 4, параграф 2, второ тире	—	Член 7, параграф 1, буква а)
Член 3	—	Член 6, параграф 1, буква б)
Член 4, параграф 3, първо тире	—	Член 2, точка 8
Член 4, параграф 3, второ тире	—	Член 2, точка 9
Член 4, параграф 3, буква а), първо и второ тирета	—	Член 6, параграф 1, буква (б), точка i)
Член 4, параграф 3, буква а), трето тире	—	Член 7, параграф 1, буква а)

Директива 2006/126/ЕО	Регламент (ЕС) № 383/2012	Настоящата директива
Член 4, параграф 3, буква б), първо тире	—	Член 6, параграф 1, буква (б), точка ii)
Член 4, параграф 3, буква б), второ тире	—	Член 7, параграф 1, буква б)
Член 4, параграф 3, буква в), точка i)	—	Член 6, параграф 1, буква б), точка iii), първо тире
Член 4, параграф 3, буква в), точка i), първо тире	—	Член 7, параграф 1, буква в), точка i)
Член 4, параграф 3, буква в), точка ii)	—	Член 6, параграф 1, буква б), точка iii), второ тире
Член 4, параграф 3, буква в), точка ii), първо тире	—	Член 7, параграф 1, буква в), точка ii)
Член 4, параграф 4	—	Член 6, параграф 1, буква в)
Член 4, параграф 4, първо тире	—	Член 2, точки 10 и 11
Член 4, параграф 4, второ тире	—	Член 1, параграф 2, буква б)
Член 4, параграф 4, буква а)	—	Член 6, параграф 1, буква в), точка i)
Член 4, параграф 4, буква а), първо тире	—	Член 6, параграф 1, буква в), точка i), първа алинея и член 2, точка 12
Член 4, параграф 4, буква а), второ тире	—	Член 7, параграф 1, буква а)
Член 4, параграф 4 буква а), трето тире	—	Член 6, параграф 1, буква в), точка i), втора и трета алинеи
Член 4, параграф 4, буква б), с изключение на последното изречение	—	Член 6, параграф 1, буква в), точка ii)
Член 4, параграф 4, буква б), последното изречение	—	Член 7, параграф 1, буква б)
Член 4, параграф 4, буква в), с изключение на последното тире	—	Член 6, параграф 1, буква в), точка iii)
Член 4, параграф 4, буква в), последно тире	—	Член 7, параграф 1, буква б)
Член 4, параграф 4, буква г)	—	Член 6, параграф 1, буква в), точка iv)
Член 4, параграф 4 буква д), с изключение на последното тире	—	Член 6, параграф 1, буква в), точка v)
Член 4, параграф 4, буква д), последно тире	—	Член 7, параграф 1, буква б)
Член 4, параграф 4, буква е)	—	Член 6, параграф 1, буква в), точка vi)
Член 4, параграф 4 буква ж), с изключение на последното тире	—	Член 6, параграф 1, буква в), точка vii)
Член 4, параграф 4 буква ж), последно тире	—	Член 7, параграф 1, буква г)
Член 4, параграф 4, буква з)	—	Член 6, параграф 1, буква в), точка viii)

Директива 2006/126/ЕО	Регламент (ЕС) № 383/2012	Настоящата директива
Член 4, параграф 4, буква и), с изключение на последното тире	—	Член 6, параграф 1, буква в), точка іх)
Член 4, параграф 4, буква и), последно тире	—	Член 7, параграф 1, буква г)
Член 4, параграф 4, буква й)	—	Член 6, параграф 1, буква в), точка х)
Член 4, параграф 4, буква к), с изключение на последното тире	—	Член 6, параграф 1, буква в), точка хі)
Член 4, параграф 4, буква к), последно тире	—	Член 7, параграф 1, буква е)
Член 4, параграф 5	—	Член 6, параграф 2
Член 4, параграф 6, първа алинея, буква а)	—	Член 7, параграф 2, буква а)
Член 4, параграф 6, първа алинея, буква б)	—	Член 7, параграф 2, буква б)
Член 4, параграф 6, първа алинея, буква в)	—	Член 7, параграф 2, буква в)
Член 4, параграф 6, първа алинея, буква г)	—	Член 7, параграф 2, буква г)
Член 4, параграф 6, втора алинея	—	Член 7, параграф 3
Член 4, параграф 6, трета и четвърта алинеи	—	Член 7, параграф 4
Член 4, параграф 7 първа алинея	—	Член 7, параграф 1, букви д) и ж)
Член 4, параграф 7 втора алинея	—	Член 7, параграф 2, букви д) и е)
Член 5	—	Член 8
Член 6, параграф 1	—	Член 9, параграф 1
Член 6, параграф 2, буква а)	—	Член 9, параграф 2, буква а)
Член 6, параграф 2, буква б)	—	Член 9, параграф 2, буква б)
—	—	Член 9, параграф 2, буква в)
—	—	Член 9, параграф 2, буква г)
Член 6, параграф 2, буква в)	—	Член 9, параграф 2, буква д)
—	—	Член 9, параграф 2, буква е)
Член 6, параграф 2, буква г)	—	Член 9, параграф 2, буква ж)

Директива 2006/126/ЕО	Регламент (ЕС) № 383/2012	Настоящата директива
Член 6, параграф 2, буква д)	—	Член 9, параграф 2, буква з)
Член 6, параграф 2, буква е)	—	Член 9, параграф 2, буква и)
Член 6, параграф 3	—	Член 9, параграф 3
Член 6, параграф 4, букви а) и б)	—	Член 9, параграф 4, букви а) и б)
—	—	Член 9, параграф 4, първа алинея, букви в) и г) и втора, трета и четвърта алинеи
Член 6, параграф 4, буква в)	—	Член 9, параграф 2, буква й)
—	—	Член 9, параграф 2, буква к)
Член 7, параграф 1	—	Член 10, параграф 1
Член 7, параграф 2	—	Член 10, параграф 2, първа, втора и трета алинеи
Член 7, параграф 3, първа алинея	—	Член 10, параграф 3
Член 7, параграф 3, втора алинея	—	—
Член 7, параграф 3, трета алинея	—	Член 10, параграф 2, четвърта алинея
Член 7, параграф 3, четвърта алинея	—	Член 10, параграф 2, четвърта алинея
Член 7, параграф 3, пета алинея	—	Член 10, параграф 2, пета алинея
—	—	Член 10, параграф 2, шеста алинея
Член 7, параграф 3, шеста алинея	—	Член 10, параграф 2, седма алинея
—	—	Член 10, параграф 2, осма алинея
Член 7, параграф 4	—	Член 10, параграф 4
Член 7, параграф 5	—	Член 10, параграф 5
—	—	Член 12
Член 8	—	Член 4, параграф 8, член 5, параграф 6, член 8, параграф 2, член 10, параграф 6, член 19, параграф 2 и член 25

Директива 2006/126/ЕО	Регламент (ЕС) № 383/2012	Настоящата директива
Член 9	—	Член 26
Член 10	—	Член 19
Член 11, параграфи 1, 2 и 3	—	Член 13, параграфи 1, 2 и 3
Член 11, параграф 4	—	Член 16, параграфи 1 и 2
Член 11, параграф 5	—	Член 13, параграф 4
—	—	Член 14
—	—	Член 15, параграфи 1, 3, 4 и 6 — 10
Член 11, параграф 6	—	Член 15, параграфи 2 и 5
—	—	Член 16, параграфи 3 и 4
—	—	Член 17
—	—	Член 18
Член 12	—	Член 20, параграф 1
—	—	Член 20, параграфи 2, 3 и 4
Член 13	—	Член 21
Член 14	—	Член 24
Член 15, параграф 1	—	Член 22, параграф 1
Член 15, параграфи 2 и 3	—	Член 22, параграф 2
Член 15, параграф 4	—	Член 22, параграф 3
—	—	Член 22, параграфи 4, 5 и 6
—	—	Член 23
—	—	Член 27
—	—	Член 28
Член 16	—	Член 29
Член 17	—	Член 30

Директива 2006/126/ЕО	Регламент (ЕС) № 383/2012	Настоящата директива
Член 18	Член 8	Член 31
Член 19	—	Член 32
Приложение I	—	Приложение I, Части А1, А2, Г и Д
—	Член 1	—
—	Член 2, параграф 1	Приложение I, Част Б, точка 1)
—	Член 2, параграф 2	—
—	Член 2, параграф 3	—
—	Член 3	Приложение I, Част Б, точка 2)
—	Член 4	Приложение I, Част Б, точка 3)
—	Член 5, параграф 1	Приложение I, Част Б, точка 4)
—	Член 5, параграф 2	Приложение I, Част Б, точка 5)
—	Член 5, параграф 3	Приложение I, Част Б, точка 6)
—	Член 5, параграф 4	Приложение I, Част Б, точка 7)
—	Член 5, параграф 5	Приложение I, Част Б, точка 8)
—	Член 6	—
—	Член 7, параграф 1	Приложение I, Част Б, точка 9)
—	Член 7, параграф 2	Приложение I, Част Б, точка 10)
—	Приложение I	Приложение I, Част Б1
—	Приложение II	Приложение I, Част Б2
—	Приложение III	Приложение I, Част Б3
—	Приложение IV	Приложение I, Част Б4
Приложение II	—	Приложение II
Приложение III, с изключение на точки 3, 4 и 5	—	Приложение III
Приложение III, точки 3, 4 и 5	—	Член 11

Директива 2006/126/ЕО	Регламент (ЕС) № 383/2012	Настоящата директива
Приложение IV	—	Приложение IV
Приложение V	—	Приложение V, Дял А
—	—	Приложение V, Дял Б
Приложение VI	—	Приложение VI
Приложение VII	—	—
Приложение VIII	—	Приложение VII