

Սույն փաստաթուղթը միայն փաստաթղթային գործիք է, եւ հաստատությունները դրա բովանդակության համար որեւէ պատասխանատվություն չեն կրում

► B

ԽՈՐՀՐԴԻ 1991 թվականի հուլիսի 29-ի ՀՐԱՀԱՆԳ

Վարորդական վկայականների մասին

(91/439/ԵՏՀ)

(ՊՏ L 237, 24.8.1991թ., էջ 1)

Փոփոխվել է հետեւյալ հրահանգներով՝

			Պաշտոնական տեղեկագիր		
			թիվ	էջ	ամսաթիվ
M1	Խորհրդի 1994 թվականի դեկտեմբերի 19-ի 94/72/ԵՀ հրահանգ	L 337	86	24.12.1994թ.	
M2	Խորհրդի 1996 թվականի հուլիսի 23-ի 96/47/ԵՀ հրահանգ	L 235	1	17.09.1996 թ.	
M3	Խորհրդի 1997 թվականի հունիսի 2-ի 97/26/ԵՀ հրահանգ	L 150	41	07.06.1997 թ.	
M4	Հանձնաժողովի 2000 թվականի	L 237	45	21.09.2000 թ.	

սեպտեմբերի 14-ի
2000/56/ԵՀ
հրահանգ. 2000
թվականի
սեպտեմբերի 14-ի
Եվրոպական
տնտեսական
տարածքին
առնչվող տեքստ

M5	Եվրոպական պառլամենտի և Խորհրդի 2003 թվականի հուլիսի 15-ի 2003/59/ԵՀ հրահանգ	L 226	4	10.09.2003 թ.
M6	Եվրոպական պառլամենտի և Խորհրդի 2003 թվականի սեպտեմբերի 29-ի թիվ 1882/2003 կանոնակարգ (ԵՀ)	L 284	1	31.10.2003 թ.
M7	Խորհրդի 2006 թվականի նոյեմբերի 20-ի 2006/103/ԵՀ հրահանգ	L 363	344	20.12.2006 թ.
M8	Եվրոպական պառլամենտի և	L 403	18	30.12.2006 թ.

Խորհրդի 2006
թվականի
դեկտեմբերի 20-ի
2009/126/ԵՀ
հրահանգ. 2006
թվականի
դեկտեմբերի 20-ի
Եվրոպական
տնտեսական
տարածքին
առնչվող տեքստ

M9 Հանձնաժողովի L 168 36 28.06.2008 թ.
2008 թվականի
հուլիսի 27-ի
2008/65/ԵՀ
հրահանգ

M10. Հանձնաժողովի L 223 26 26.08.2009 թ.
2009 թվականի
օգոստոսի 25-ի
2009/112/ԵՀ
հրահանգ

Փոփոխված՝

A1 C 241 21 29.08.1994թ.
L 001 1
► A2 L 33 23.09.2003 թ.
236

Ուղղված՝

C1 Փոփոխություն՝ ՊՏ L 310, 12.11.1991թ., էջ 16 (1991/439)

B

ԽՈՐՀՐԴԻ 1991 թվականի հուլիսի 29-ի ՀՐԱՀԱՆԳ

Վարորդական վկայականների մասին

(91/439/ԵՏՀ)

ԵՎՐՈՊԱԿԱՆ ՀԱՄԱՅՆՔՆԵՐԻ ԽՈՐՀՈՒՐԴԸ,

հաշվի առնելով «Եվրոպական համայնքի հիմնադրման մասին» պայմանագիրը եւ, մասնավորապես, դրա 75-րդ հոդվածը,

հաշվի առնելով Հանձնաժողովից ստացված առաջարկը (1),

հաշվի առնելով Եվրոպական պառլամենտի եզրակացությունը (2),

հաշվի առնելով Տնտեսական եւ սոցիալական հարցերով կոմիտեի եզրակացությունը (3),

քանի որ, ընդհանուր տրանսպորտային քաղաքականության նպատակով եւ որպես օժանդակություն՝ ճանապարհային երթեւեկության անվտանգության բարելավման, ինչպես նաեւ վարորդական վկայական ստանալու քննությունն ընդունող պետությունից տարբեր այլ անդամ պետությունում հաստատված անձանց տեղաշարժը հեշտացնելու համար, ցանկալի է ունենալ անդամ պետությունների կողմից փոխադարձ ճանաչված՝ Համայնքի վարորդական օրինակելի վկայական՝ առանց վկայականները փոխանակելու որեւէ պարտավորության,

քանի որ, այս ուղղությամբ առաջին քայլը կատարվեց «Համայնքի վարորդական վկայականի ներմուծման մասին» Խորհրդի 1980 թվականի դեկտեմբերի 4-ի 80/1263/ԵՏՀ առաջին հրահանգով (4), որով սահմանվեց Համայնքի վարորդական օրինակելի վկայականը եւ նախատեսվեց ազգային վարորդական վկայականների՝ անդամ պետությունների կողմից փոխադարձ ճանաչման, ինչպես նաեւ հիմնական բնակության վայրը կամ աշխատանքի վայրը մեկ անդամ պետությունից մյուս անդամ պետություն

տեղափոխող վկայականի տիրոջ կողմից վկայականի փոխանակումը. եւ քանի որ արձանագրված առաջընթացը պետք է շարունակական լինի,

քանի որ, 80/1263/ԵՏՀ հրահանգով սահմանված՝ Համայնքի վարորդական օրինակելի վկայականը պետք է հարմարեցվի հաշվի առնելով, այդ թվում՝ տրանսպորտային միջոցների դասերի եւ ենթադասերի ներդաշնակեցումը, եւ պետք է վարորդական վկայականներն առավել ընթերցելի դարձվեն Համայնքում եւ Համայնքից դուրս,

քանի որ, ելնելով ճանապարհային անվտանգության նկատառումներից, պետք է սահմանվեն վարորդական վկայական տալու նվազագույն պահանջները,

քանի որ 80/1263/ԵՏՀ հրահանգի 3-րդ հոդվածով սահմանվում է, որ այդ հոդվածում նշված՝ Համայնքում տրանսպորտային միջոցների դասերն ընդհանրացնող վերջնական դրույթները պետք է ընդունվեն առանց շեղման հնարավորության, ինչպես նաեւ պետք է ընդունվեն վարորդական վկայականների վավերապայմանները,

քանի որ անհրաժեշտ է նախատեսել այնպիսի դրույթ, որը հնարավորություն կտա դասակարգելու տրանսպորտային միջոցներն ըստ կարգերի, խթանելու համար, մասնավորապես, նման տրանսպորտային միջոցները վարելու թույլտվությունների ստացման աստիճանական փուլերին մատչելիությունը՝ ելնելով ճանապարհային անվտանգության շահերից եւ հաշվի առնելով տվյալ երկրում ստեղծված իրավիճակները,

քանի որ անհրաժեշտ է ընդունել հատուկ դրույթներ, որպեսզի ֆիզիկական արատ ունեցող անձանց համար հեշտ լինի տրանսպորտային միջոցներ վարելը,

քանի որ 80/1263/ԵՏՀ հրահանգի 10-րդ հոդվածը նախատեսում է վարորդական վկայական ստանալու քննությունների եւ լիցենզավորման չափորոշիչների առավել մանրամասն ներդաշնակեցում. քանի որ, այս նպատակով, անհրաժեշտ է որոշել մեխանիկական տրանսպորտային միջոցներ վարելու համար անհրաժեշտ գիտելիքները, հմտություններն ու վարքագիծը, ինչպես նաեւ այդ հասկացությունների վրա հիմնված՝ վարորդական վկայական ստանալու քննությունը. եւ քանի որ անհրաժեշտ է կրկին որոշել նման տրանսպորտային միջոցներ վարելու ֆիզիկական ու մտավոր համապատասխանության նվազագույն չափանիշները,

քանի որ 80/1263/ԵՀՏ հրահանգի 8-րդ հոդվածով սահմանված դրույթները եւ, մասնավորապես, հիմնական բնակության վայրը փոխելուց հետո մեկ տարի ժամկետում վարորդական վկայականների փոխանակման պարտավորությունը խոչընդոտում են

անձանց ազատ տեղաշարժը. եւ քանի որ այս հանգամանքն անընդունելի է եվրոպական ինտեգրման ուղղությամբ արձանագրված առաջընթացի լույսի ներքո,

եւ քանի որ, ավելին, անդամ պետությունները պետք է ճանապարհային երթեւեկության անվտանգության ու երթեւեկության ապահովման նկատառումներից ելնելով, կարողանան իրենց տարածքում կիրառել իրենց ազգային դրույթները վկայականի բոլոր այն վարորդական վկայականների գործողության դադարեցման, կասեցման եւ չեղյալ հայտարարման մասին, ովքեր հիմնական բնակություն են հաստատել իրենց տարածքում,
ԸՆԴՈՒՆԵՑ ՍՈՒՅՆ ՀՐԱՀԱՆԳԸ.

Հոդված 1

1. Անդամ պետությունները պետք է ներմուծեն ազգային վարորդական վկայական, որը հիմնված է 1-ին հավելվածում **M2** նկարագրված՝ Համայնքի վարորդական օրինակելի վկայականի վրա կամ ◀ սույն Հրահանգի դրույթներին համապատասխան: **M1** Այնուամենայնիվ, Ֆինլանդիայի Հանրապետությունը եւ Շվեդիայի Թագավորությունը մինչեւ 1997 թվականի դեկտեմբերի 31-ը կարող են շարունակել վարորդական վկայականների տրամադրումը՝ իրենց պետությունում առկա օրինակելի վկայականի համաձայն: ◀

2. Անդամ պետությունների կողմից տրված վարորդական վկայականները պետք է փոխադարձաբար ճանաչվեն:

3. Եթե վավեր ազգային վարորդական վկայականի տերը հիմնական բնակություն է հաստատում այն անդամ պետությունում, որը տարբեր է նրանից, որտեղ տրվել է վկայականը, ապա ընդունող անդամ պետությունը կարող է վկայականի տիրոջ նկատմամբ կիրառել վկայականի գործողության ժամկետի, բժշկական զննության եւ հարկման ռեժիմների վերաբերյալ իր ազգային կանոնները եւ կարող է վկայականի վրա զետեղել ցանկացած տեղեկություն, որն անհրաժեշտ է՝ դրանք կառավարելու համար:

Հոդված 2

1. Համայնքի վարորդական օրինակելի վկայականների 1-ին էջի վրա պատկերված խորհրդանիշի վրա պետք է լինի վկայականը տրամադրող անդամ պետության տարբերանշանը:

2. Անդամ պետությունները պետք է ձեռնարկեն բոլոր անհրաժեշտ միջոցները՝ խուսափելու վարորդական վկայականների կեղծման ցանկացած վտանգից:

3. Հանձնաժողովի համաձայնությամբ, անդամ պետությունները կարող են մշակել վարորդական վկայականներ՝ 1-ին հավելվածում ներկայացված օրինակելի վկայականին համապատասխան **M2** կամ **◀** կատարել այնպիսի փոփոխություններ, որոնք անհրաժեշտ են՝ վարորդական վկայականի համակարգչային մշակման համար:

M8 _____

B

Հոդված 3

1. 1-ին հոդվածով նախատեսված վարորդական վկայականով թույլատրվում է վարել տրանսպորտային միջոցները հետևյալ կարգերում՝

«A» կարգ

– մոտոսայլակ՝ կողային կցորդով կամ առանց դրա.

«B» կարգ

– մինչեւ 3500 կիլոգրամ թույլատրելի առավելագույն զանգված եւ վարորդի նստատեղից բացի ոչ ավելի, քան ութ նստատեղ ունեցող մեխանիկական տրանսպորտային միջոցներ. այս կարգի տրանսպորտային միջոցները կարող են համակցվել 750 կիլոգրամը չգերազանցող թույլատրելի առավելագույն զանգված ունեցող կցասայլով.

– «B» կարգի տրակտորային փոխադրամիջոցի համակցությունները եւ կցասայլը, եթե համակցության առավելագույն թույլատրելի զանգվածը չի գերազանցում 3 500 կիլոգրամը եւ կցասայլի առավելագույն թույլատրելի զանգվածը չի գերազանցում չբեռնված տրակտորի զանգվածը.

«B+E» կարգ

– «B» կարգի մեջ մտնող տրակտորից եւ կցասայլից բաղկացած տրանսպորտային միջոցների համակցություն, եթե այդ համակցությունը չի մտնում «B» կարգի մեջ.

«C» կարգ

- «D» կարգի մեջ մտնող մեխանիկական տրանսպորտային միջոցներից տարբերվող տրանսպորտային միջոցներ եւ այնպիսի տրանսպորտային միջոցներ, որոնց առավելագույն թույլատրելի զանգվածը 3500 կիլոգրամից ավելի է. այս կարգի տրանսպորտային միջոցները կարող են համակցվել կցասայլով, որի առավելագույն թույլատրելի զանգվածը չի գերազանցում 750 կիլոգրամը.

«C+E» կարգ

- տրանսպորտային միջոցների այնպիսի համակցություն, երբ տրակտորը դասվում է «C» կարգին, իսկ դրա կցասայլի առավելագույն թույլատրելի զանգվածը 750 կիլոգրամից ավելի է.

«D» կարգ

- մեխանիկական տրանսպորտային այն միջոցները, որոնք օգտագործվում են ուղեւորափոխադրման համար եւ վարորդի նստատեղից բացի ունեն ութից ավելի նստատեղեր. այս կարգի մեխանիկական տրանսպորտային միջոցները կարող են համակցվել 750 կիլոգրամը չգերազանցող թույլատրելի առավելագույն զանգված ունեցող կցասայլով.

«D+E» կարգ

- տրանսպորտային միջոցների համակցություն, երբ տրակտորը դասվում է «C» կարգին, իսկ դրա կցասայլի առավելագույն թույլատրելի զանգվածը 750 կիլոգրամից ավելի է:

2. «A», «B», «B+E», «C», «C+E», «D» եւ «D+E» կարգերի ներսում տրանսպորտային միջոցներ վարելու համար հատուկ վարորդական վկայական կարող է տրվել հետեւյալ ենթակարգերում՝ տրանսպորտային միջոցներ վարելու համար՝

«A1» ենթակարգ

- թեթեւ մոտոցիկլետներ՝ 125 խորանարդ սանտիմետրը չգերազանցող շարժիչի աշխատանքային ծավալով, եւ 11 կՎտ-ը չգերազանցող հզորությամբ.

«B1» ենթակարգ

- շարժիչով եռանիվ եւ քառանիվ մոտոցիկլետներ.

«C1» ենթակարգ

- մեխանիկական այլ տրանսպորտային միջոցներ, որոնք տարբերվում են «D» կարգին դասվողներից, եւ որոնց առավելագույն թույլատրելի զանգվածը 3 500 կիլոգրամից ավելի է, բայց, 7 500 կիլոգրամից ոչ ավելի. այս կարգի մեխանիկական տրանսպորտային միջոցները կարող են համակցվել կցասայլով, որի առավելագույն թույլատրելի զանգվածը չպետք է գերազանցի 750 կիլոգրամը.

«C1+E» ենթակարգ

- տրանսպորտային միջոցների այնպիսի համակցություն, երբ տրակտորը դասվում է «C1» ենթակարգին, իսկ դրա կցասայլն ունի 750 կիլոգրամից ավելի առավելագույն թույլատրելի զանգված՝ պայմանով, որ ձեւավորված համակցության առավելագույն թույլատրելի զանգվածը չի գերազանցում 12 000 կիլոգրամը, եւ որ կցասայլի առավելագույն թույլատրելի զանգվածը չի գերազանցում չբեռնված տրակտորի զանգվածը.

«D1» ենթակարգ

- մեխանիկական տրանսպորտային այնպիսի միջոցներ, որոնք օգտագործվում են ուղեւորներ տեղափոխելու համար եւ վարորդի նստատեղից բացի ունեն ուրիշ ավելի, բայց 16-ից ոչ ավելի նստատեղեր. այս ենթակարգի մեխանիկական տրանսպորտային միջոցները կարող են համակցվել կցասայլի հետ, որի թույլատրելի առավելագույն զանգվածը չի գերազանցում 750 կիլոգրամը.

«D1+E» ենթակարգ

- տրանսպորտային միջոցների այնպիսի համակցություն, երբ տրակտորը դասվում է «D1» ենթակարգին, իսկ դրա կցասայլն ունի 750 կիլոգրամը գերազանցող առավելագույն թույլատրելի զանգվածը՝ պայմանով, որ

—

- առաջին՝ ձեւավորված համակցության առավելագույն թույլատրելի զանգվածը չի գերազանցում 12 000 կիլոգրամը, իսկ կցասայլի առավելագույն թույլատրելի զանգվածը չի գերազանցում չբեռնված տրակտորի զանգվածը.
- երկրորդ՝ կցասայլը չի օգտագործվում անձանց փոխադրելու համար:

3. Սույն հոդվածի նպատակներից ելնելով՝

- «շարժիչով շարժման մեջ դրվող տրանսպորտային միջոց» նշանակում է ռելսագնաց տրանսպորտային միջոցից տարբերվող ինքնագնաց տրանսպորտային միջոց, որն ընթանում է ավտոճանապարհով՝ իր սեփական շարժիչի միջոցով.
- «եռանիվ» եւ «քառանիվ մոտոսայլակ» նշանակում է «B» կարգի ցանկացած եռանիվ եւ քառանիվ տրանսպորտային միջոց, որի առավելագույն նախագծային արագությունը ► **M3** 45 կմ/ժ–ից ավելի է, կամ, որը շարժման մեջ է դրվում ներքին այրման շարժիչի բռնկումով՝ 50 խորանարդ սանտիմետրից ավելի ծավալ ունեցող շարժիչով կամ համարժեք հզորությամբ ցանկացած այլ շարժիչով: Չբեռնված զանգվածը չպետք է գերազանցի 550 կիլոգրամը: Էլեկտրականությամբ շարժման մեջ դրվող տրանսպորտային միջոցների չբեռնված զանգվածի մեջ հաշվի չի առնվում մարտկոցի զանգվածը:
- Անդամ պետությունները, բեռնված զանգվածի հետ կապված, կարող են սահմանել ավելի մեղմ չափանիշներ, եւ ավելացնել ուրիշները, ինչպես, օրինակ՝ շարժիչի առավելագույն ծավալը կամ հզորությունը.

M3

- «մոտոցիկլետ» նշանակում է կողային կցորդով կամ առանց դրա ցանկացած երկանիվ տրանսպորտային միջոց, որն ունի 50 խորանարդ սանտիմետրից ավելի աշխատանքային ծավալ եւ (կամ) 45 կմ/ժ ավելի առավելագույն նախագծային արագություն զարգացնող՝ ներքին այրման միջոցով աշխատող շարժիչ.

B

- «մեխանիկական տրանսպորտային միջոց» նշանակում է մոտոցիկլետից տարբերվող եւ շարժիչով շարժման մեջ դրվող ցանկացած տրանսպորտային միջոց, որը սովորաբար օգտագործվում է ճանապարհով մարդկանց կամ բեռներ փոխադրելու կամ մարդկանց կամ բեռներ ճանապարհով փոխադրելու համար օգտագործվող տրանսպորտային միջոցների քարշակման համար: Այս հասկացությունն իր մեջ ներառում է տրոլեյբուսները, այսինքն՝ էլեկտրահաղորդիչին միացված եւ ոչ ռելսագնաց տրանսպորտային միջոցները: Այն իր մեջ չի ներառում գյուղատնտեսական կամ անտառային տնտեսության տրակտորները.
- «գյուղատնտեսական կամ անտառային տնտեսության տրակտոր» նշանակում է շարժիչով շարժման մեջ դրվող ցանկացած այն տրանսպորտային միջոցը, որն ընթանում է անիվների կամ թրթուրավոր շղթաների վրա, ունի առնվազն երկու սոնիով կամրջակ, որի հիմնական գործառույթն իր քարշիչ ուժի մեջ է, որը հատուկ նախագծված է գյուղատնտեսական կամ

անտառային աշխատանքների հետ կապված որոշ գործիքներ, սարքեր կամ կցասայլեր քաշելու, հրելու, փոխադրելու կամ աշխատեցնելու համար, եւ որոնց օգտագործումը՝ ճանապարհով բեռներ կամ մարդկանց փոխադրելու, կամ բեռներ փոխադրելու համար օգտագործվող տրանսպորտային միջոցի քարշակման համար, միայն երկրորդական գործառույթ է:

4. Անդամ պետությունները կարող են, Հանձնաժողովի հետ խորհրդակցելուց հետո, շեղում կատարել 3-րդ պարբերության 2-րդ եւ 3-րդ պարբերություններում նշված արագությունից՝ պայմանով, որ նրանք սահմանում են ավելի ցածր արագություն՝ այդ մասին պարտադիր նշելով վարորդական վկայականում:

5. «A1» ենթակարգի համար անդամ պետությունները կարող են սահմանել լրացուցիչ սահմանափակող կանոններ:

6. Անդամ պետությունները Հանձնաժողովի համաձայնությամբ կարող են շարժիչով շարժման մեջ դրվող որոշ հատուկ տեսակի տրանսպորտային միջոցները, օրինակ՝ հաշմանդամների համար նախատեսված հատուկ տրանսպորտային միջոցները, բացառել սույն հոդվածի կիրառման ոլորտից:

Հոդված 4

1. Վարորդական վկայականների վրա նշվում են այն պայմանները, որոնց համաձայն վարորդին թույլատրվում է վարել տրանսպորտային միջոցը:

2. Եթե ֆիզիկական արատ ունենալու պատճառով թույլատրվում է վարել միայն տրանսպորտային միջոցների որոշ տեսակներ կամ հարմարեցված տրանսպորտային միջոցներ, ապա 7-րդ հոդվածով նախատեսված՝ գործնական վարման հմտությունների եւ վարքագծի քննությունը պետք է ընդունվի նման տրանսպորտային միջոցով:

Հոդված 5

1. Վարորդական վկայականներ տրվում են հետեւյալ պայմանների պահպանման դեպքում՝

ա) «C» եւ «D» կարգերի վկայականներ տրվում են միայն այն վարորդներին, ովքեր արդեն իրավունք ունեն վարելու «B» կարգի տրանսպորտային միջոցներ.

բ) «B+E», «C+E», «D+E» կարգերի վկայականներ տրվում են միայն այն վարորդներին, ովքեր արդեն իրավունք ունեն վարելու համապատասխանաբար «B», «C» եւ «D» կարգի տրանսպորտային միջոցներ:

2. Վարորդական վկայականների վավերականությունը որոշվում է հետեւյալ կերպ՝

ա) «C+E» կամ «D+E» կարգի տրանսպորտային միջոցի համար տրված վկայականները վավեր են «B+E» կարգի տրանսպորտային միջոցների համակցության համար.

բ) «C+E» կարգի տրանսպորտային միջոցի համար տրված վկայականները վավեր են «D+E» կարգի տրանսպորտային միջոցների համար այնքան ժամանակ, քանի դեռ դրանց տերերն իրավունք ունեն վարելու «D» կարգի տրանսպորտային միջոցներ:

3. Իրենց տարածքում վարելու համար անդամ պետությունները կարող են տրամադրել հետեւյալ համարժեք վկայականները՝

ա) շարժիչով աշխատող եռանիվ եւ քառանիվ մոտոցիկլետներ՝ «A» կամ «A1» կարգի համար տրվող վկայական.

բ) թեթեւ մոտոցիկլետներ՝ «B» կարգի համար տրվող վկայական:

4. Անդամ պետությունները Հանձնաժողովի հետ խորհրդակցելուց հետո կարող են իրենց տարածքում թույլատրել վարումը՝

ա) «D1» կարգի տրանսպորտային միջոցների՝ (վարորդի նստատեղից բացի առավելագույնը՝ 16 նստատեղ եւ 3500 կիլոգրամ թույլատրելի առավելագույն զանգված ունեցող՝ բացառելով հաշմանդամ ուղեւորների փոխադրման համար նախատեսված ցանկացած մասնագիտացված սարքավորում) C1 21 տարին լրացած այն անձանց կողմից, ովքեր «B» կարգի վարորդական վկայական են ստացել առնվազն երկու տարի առաջ՝ պայմանով, որ այդ տրանսպորտային միջոցներն օգտագործվել են ոչ առետրային մարմինների կողմից սոցիալական նպատակների համար, եւ որ վարորդն իր ծառայությունները կամավոր հիմունքներով է մատուցել.

բ) 3500 կիլոգրամ թույլատրելի առավելագույն զանգվածը գերազանցող տրանսպորտային միջոցների՝ 21 տարին լրացած այն անձանց կողմից, ովքեր «B» կարգի վարորդական վկայական են ստացել առնվազն երկու տարի առաջ՝ պայմանով, որ հիմնական նպատակը տրանսպորտային միջոցներն այն դեպքերում օգտագործելն է, երբ դրանք ամրակցված են որպես կրթական կամ ժամանցի վայր, ինչպես նաեւ, որ դրանք օգտագործվեն ոչ

առեւտրային մարմինների կողմից սոցիալական նպատակների համար, ինչպես նաեւ, որ այդ տրանսպորտային միջոցները ձեւափոխվեն այնպես, որ չկարողանան օգտագործվել կամ ինն անձից ավելի, կամ իրենց նպատակների իրագործման համար նախատեսվածից խստագույնս անհրաժեշտ ապրանքներից բացի ցանկացած այլ ապրանք փոխադրելու համար:

Հոդված 6

1. Վարորդական վկայականներ տալու նվազագույն տարիքը հետեւյալն է՝

ա) 16 տարեկան՝

- «A1» ենթակարգի համար.
- «B1» ենթակարգի համար.

բ) 18 տարեկան՝

- «A» կարգի համար. այնուամենայնիվ, 25 կՎտ կամ 0,16 կՎտ/կիլոգրամ հզորություն–քաշ հարաբերակցությունը գերազանցող մոտոցիկլետներ (կամ 0,16 կՎտ/կիլոգրամ հզորություն–քաշ հարաբերակցությունը գերազանցող կողային կցորդով մոտոցիկլետներ) վարելու համար վարորդը «A» կարգի վկայականով պետք է ունենա առավել ցածր տեխնիկական բնութագրեր ունեցող մոտոցիկլետներ վարելու առնվազն երկու տարվա փորձ, ընդ որում, նախկինում վարելու փորձ ունենալու այս պահանջը կարող է չկիրառվել, եթե թեկնածուն նվազագույնը քսանմեկ տարեկան է՝ պայմանով, որ թեկնածուն հանձնի հմտությունների եւ վարքագծի ստուգման հատուկ քննություն.
- «B», «B+E» կարգերի համար.
- «C», «C+E» կարգերի եւ «C1», «C1+E» ենթակարգերի համար՝ չհակասելով «Ճանապարհային տրանսպորտին վերաբերող որոշ սոցիալական օրենսդրության ներդաշնակեցման մասին» Խորհրդի 1985 թվականի դեկտեմբերի 20–ի 3820/85 կանոնակարգի (ԵՏՀ)՝ նման տրանսպորտային միջոցներ վարելու մասին դրույթներին (5).

գ) 21 տարեկան՝

- «D» եւ «D+E» կարգերի եւ «D1», «D1+E» ենթակարգերի համար՝ չհակասելով 3820/85 կանոնակարգի (ԵՏՀ)՝ նման տրանսպորտային միջոցներ վարելու մասին դրույթներին:

2. Անդամ պետությունները կարող են շեղում կատարել «A», «B» եւ «B+E» կարգերի համար նախատեսված նվազագույն տարիքային պահանջներից եւ տալ նման վարորդական վկայականներ տասնյոթ տարեկանից՝ բացառությամբ «A» կարգի համար 1(բ) պարբերության 1-ին պարբերության վերջին նախադասությամբ նախատեսված պայմանների:

3. Անդամ պետությունները կարող են իրենց տարածքում մերժել տասնութ տարեկանը չլրացած վարորդներին տրված վարորդական վկայականների վավերության ճանաչումը:

Հոդված 7

1. Ավելին, վարորդական վկայականներ տրվում են միայն այն դիմողներին՝

ա) ովքեր հանձնել են գործնական վարման հմտությունների ու վարքագծի քննությունը եւ տեսական քննությունը, եւ ովքեր բավարարում են առողջությանը ներկայացվող չափանիշները՝ 2-րդ եւ 3-րդ հավելվածների դրույթներին համապատասխան.

բ) ում բնակության վայրը վկայականը տվող անդամ պետության տարածքում է, կամ ովքեր կարող են ապացուցել, որ իրենք առնվազն վեց ամիս սովորում են այնտեղ:

2. Չհակասելով Խորհրդի կողմից այս առումով ընդունված դրույթներին՝ յուրաքանչյուր անդամ պետություն պահպանում է իր իրավունքը՝ ազգային չափանիշների հիման վրա որոշելու իր կողմից տրվող վարորդական վկայականների վավերության ժամկետը:

3. Անդամ պետությունները կարող են, Հանձնաժողովի համաձայնությամբ, շեղում կատարել 3-րդ հավելվածի դրույթներից, եթե նշված շեղումները համահունչ են բժշկական գիտության զարգացման եւ այդ հավելվածով սահմանված սկզբունքներին:

4. Չխախտելով քրեական եւ ոստիկանության ազգային օրենսդրությունները՝ անդամ պետությունները կարող են, Հանձնաժողովի հետ խորհրդակցելուց հետո, վարորդական վկայականների տրամադրման նկատմամբ կիրառել իրենց ազգային կանոնների այն դրույթները, որոնք վերաբերում են սույն Հրահանգով նշված պայմաններից տարբերվող մյուս պայմաններին:

5. Ոչ մի անձ մեկից ավելի անդամ պետությունների վարորդական վկայական չի կարող ունենալ:

Հոդված 7ա

1. Ներդաշնակեցված Համայնքային ծածկագրերի ենթաբաժինը, որը սահմանված է 1-ին եւ 1ա հավելվածներով, պետք է որոշվի 7բ հոդվածով սահմանված ընթացակարգին համապատասխան՝ մասնավոր հղում կատարելով 04, 05, 44 եւ 55 ծածկագրերին:

Սույն ընթացակարգին անհրաժեշտ է հետեւել նաեւ՝ որոշելու համար, թե արդյոք Համայնքի ներդաշնակեցված ծածկագրերի որոշ ենթաբաժինների օգտագործումը, հարկ եղած դեպքում, պետք է դարձնել պարտադիր, թե ոչ:

2. Ներդաշնակեցված ծածկագրերին վերաբերող՝ 1-ին ու 1ա հավելվածների, եւ գիտական ու տեխնիկական առաջընթացին վերաբերող՝ 2-րդ եւ 3-րդ հավելվածների մասերը հարմարեցնելու համար անհրաժեշտ փոփոխությունները պետք է ընդունվեն 7բ հոդվածով սահմանված ընթացակարգին համապատասխան:

M6

Հոդված 7բ

1. Հանձնաժողովին աջակցում է վարորդական վկայականների հարցերով կոմիտեն, այսուհետ՝ «Կոմիտե»:

2. Երբ հղում է կատարվում սույն հոդվածին, ապա կիրառվում են 1999/468/ԵՀ (6) որոշման 5-րդ եւ 7-րդ հոդվածները՝ հաշվի առնելով դրա 8-րդ հոդվածի դրույթները:

1999/468/ԵՀ որոշման 5(6) հոդվածով սահմանված ժամկետը սահմանվում է երեք ամիս:

3. Կոմիտեն ընդունում է իր ընթացակարգային կանոնները:

B

Հոդված 8

1. Եթե անդամ պետության կողմից տրված վավեր ազգային վարորդական վկայականի տերը հիմնական բնակություն է հաստատել մեկ այլ անդամ պետությունում, ապա նա կարող է դիմել, որպեսզի իր վարորդական վկայականը փոխարինվի համարժեք

վկայականով: Փոխանակումն իրականացնող տվյալ անդամ պետությունն է որոշում, անհրաժեշտության դեպքում, ստուգել, թե արդյոք ներկայացված վկայականը փաստացի դեռ վավերական է:

2. Հետեւելով քրեական եւ ոստիկանության օրենսդրությունների տարածքայնության սկզբունքին՝ հիմնական բնակության անդամ պետությունները կարող են կիրառել իրենց ազգային դրույթները՝ մեկ այլ անդամ պետության կողմից տրված վարորդական վկայական ունեցող անձի վարելու իրավունքի սահմանափակման, կասեցման, դադարեցման կամ չեղարկման նկատմամբ, եւ, անհրաժեշտության դեպքում, այս նպատակից ելնելով, փոխանակել վարորդական վկայականը:

3. Վկայականը փոխանակող անդամ պետությունը վերադարձնում է հին վկայականը այն տրամադրած անդամ պետության մարմիններին եւ ներկայացնում այն փոխանակելու պատճառները:

4. Անդամ պետությունը կարող է մերժել մեկ այլ անդամ պետության կողմից՝ այն անձին տրված ցանկացած վարորդական վկայականի վավերության ճանաչումը, ում նկատմամբ նախկին պետության տարածքում կիրառվել է 2-րդ պարբերության մեջ նշված միջոցներից որեւէ մեկը:

Անդամ պետությունը կարող է մերժել վարորդական վկայական տալն այն դիմողին, ում նկատմամբ նմանատիպ միջոց է կիրառվել մեկ այլ անդամ պետությունում:

5. Վարորդական այն վկայականի փոխանակումը որն, օրինակի համար, կորել է կամ գողացվել, կարող է ստացվել այն պետության իրավասու մարմիններից, որտեղ վկայականի տերը հիմնական բնակություն է հաստատել, ընդ որում, նշված մարմինները տրամադրում են կրկնօրինակը իրենց տիրապետության տակ գտնվող տեղեկությունների, կամ, հարկ եղած դեպքում, բնօրինակ վկայականը տրամադրած անդամ պետության իրավասու մարմինների կողմից ներկայացված ապացույցի հիման վրա:

6. Եթե անդամ պետությունը փոխանակում է օրինակելի վկայականով, ապա նման փոխանակման, ինչպես նաեւ հետագա երկարաձգումների կամ կրկնօրինակի տրամադրման մասին պետք է նշումներ կատարվեն կրկնօրինակի մեջ:

Նմանատիպ փոխանակումը կարող է տեղի ունենալ միայն այն դեպքում, երբ երրորդ երկրի կողմից տրված վարորդական վկայականը հանձնվել է փոխանակումն իրականացնող անդամ պետության իրավասու մարմիններին: Եթե այդ վկայականի տերը տեղափոխվում է

իր հիմնական բնակության վայրից մեկ այլ անդամ պետություն, ապա վերջինս կարող է չկիրառել 1(2) հոդվածը:

Հոդված 9

Սույն Հրահանգի նպատակներից ելնելով՝ «հիմնական» բնակություն նշանակում է այն վայրը, որտեղ անձը, անձնական եւ մասնագիտական կապեր ունենալու շնորհիվ, սովորաբար բնակվում է, այսինքն՝ յուրաքանչյուր օրացուցային տարվա մեջ առնվազն 185 օր, կամ, մասնագիտական կապերի բացակայության դեպքում՝ անձնական այն կապերի շնորհիվ, որոնք վկայում են անձի եւ իր բնակության վայրի միջեւ գոյություն ունեցող սերտ կապի մասին:

Այնուամենայնիվ, այն անձը, ում աշխատանքային կապերը գտնվում են իր անձնական կապերից տարբերվող մեկ այլ վայրում, եւ ով, հետեւաբար, ապրում է երկու կամ ավելի անդամ պետություններում տեղակայված տարբեր վայրերում հերթականությամբ, ապա տվյալ անձի հիմնական բնակության վայր է համարվում նրա անձնական կապերի վայրը՝ պայմանով, որ այդ անձը պարբերաբար վերադառնում է այնտեղ: Այս վերջին պահանջը պարտադիր չէ այն անձի համար, ով բնակվում է անդամ պետությունում՝ որոշակի տեւողությամբ խնդրի իրականացման նպատակով: Համալսարան կամ դպրոց հաճախելը չի ենթադրում հիմնական բնակության վայրի փոփոխություն:

Հոդված 10

Անդամ պետությունները, Հանձնաժողովի համաձայնությամբ, սահմանում են սույն Հրահանգի իրականացումից առաջ համապատասխան կարգերի տրանսպորտային միջոց վարելու համար տրված վկայականի եւ 3-րդ հոդվածով սահմանված վկայականի միջեւ համարժեքությունները:

Անդամ պետությունները, Հանձնաժողովի համաձայնությամբ, կարող են իրենց ազգային օրենսդրության մեջ կատարել այնպիսի փոփոխություններ, որոնք անհրաժեշտ են՝ 8 (4), (5) եւ (6) հոդվածի դրույթների կիրարկման նպատակով:

Հոդված 11

Սույն Հրահանգն ուժի մեջ մտնելուց հինգ տարի հետո, Խորհուրդը, գործելով Հանձնաժողովից ստացված առաջարկի հիման վրա, վերանայում է 3-րդ հոդվածի համապատասխան ստեղծված ցանկացած լրացուցիչ ենթակարգին վերաբերող ազգային դրույթները՝ դրանց հնարավոր ներդաշնակեցման կամ վերացման նպատակով:

Հոդված 12

1. Հանձնաժողովի հետ խորհրդակցելուց հետո անդամ պետությունները, նախքան 1994 թվականի հուլիսի 1-ը պետք է մինչև 1996 թվականի հուլիսի 1-ը ընդունեն սույն Հրահանգի համապատասխանեցման համար անհրաժեշտ օրենքները, կանոնակարգերը կամ վարչական ակտերը:
2. Երբ անդամ պետություններն ընդունում են այդ միջոցները, ապա դրանք պետք է հղում պարունակեն սույն Հրահանգին կամ պետք է ուղեկցվեն նման հղումով՝ դրանց պաշտոնական հրապարակման դեպքում: Նման հղում կատարելու մեթոդները պետք է սահմանվեն անդամ պետությունների կողմից:
3. Անդամ պետություններն աջակցում են մեկը մյուսին՝ սույն Հրահանգի կիրարկման հարցում, եւ, հարկ եղած դեպքում, փոխանակում իրենց կողմից գրանցված վկայականների մասին տեղեկությունները:

Հոդված 13

80/1263/ԵՏՀ հրահանգն ուժը կորցրած է ճանաչվում 1996 թվականի հուլիսի 1-ի դրությամբ:

Հոդված 14

Սույն Հրահանգը հասցեագրված է անդամ պետություններին:

ՀԱՎԵԼՎԱԾ I

ՀԱՄԱՅՆՔԻ ՎԱՐՈՐԴԱԿԱՆ ՕՐԻՆԱԿԵԼԻ ՎԿԱՅԱԿԱՆԻՆ ՎԵՐԱԲԵՐՈՂ ԴՐՈՒՅԹՆԵՐ

1 Համայնքի վարորդական օրինակելի երկարությունը՝ 106 մմ.

վկայականի գույնը պետք է լինի
վարդագույն եւ դրա ընդհանուր չափսերը
պետք է լինեն՝

—

— լայնությունը՝ 222 մմ.

2 Վարորդական վկայականը բաղկացած է վեց էջից՝

1-ին էջում պետք է զետեղվի՝

– վկայականը տրամադրող անդամ պետության տարբերանշանը.

– նշում՝ վկայականը տրամադրող անդամ պետության անվանման մասին (պարտադիր չէ).

M7

– վկայականը տրամադրող անդամ պետության տարբերանշանը, որոնց տարբերանշանները հետեւյալներն են՝

—.

B	Բելգիա
BG	Բուլղարիա
CZ	Չեխիայի Հանրապետություն
DK	Դանիա
D	Գերմանիա
EST	Էստոնիա
GR	Հունաստան
E	Իսպանիա

F	Ֆրանսիա
IRL	Իռլանդիա
I	Իտալիա
CY	Կիպրոս
LV	Լատվիա
LT	Լիտվա
L	Լյուքսեմբուրգ
H	Հունգարիա

M	Մալթա
NL	Նիդեռլանդներ
A	Ավստրիա
PL	Լեհաստան
P	Պորտուգալիա
RO	Ռումինիա
SLO	Սլովենիա
SK	Սլովակիա

FIN Ֆինլանդիա

S Շվեդիա

UK Միացյալ Թագավորություն

B

- «Վարորդական վկայական» բառերը՝ տպագրված մեծ տառերով այն անդամ պետության լեզվով կամ լեզուներով, որը տրամադրել է վկայականը. դրանք, համապատասխան բացատից հետո, փոքր տառերով տպագրվում են Եվրոպական համայնքների այլ լեզուներով.
- «Եվրոպական համայնքների օրինակելի վկայական» բառերը՝ տպագրված այն անդամ պետությունների լեզվով կամ լեզուներով, որոնք տրամադրել են վկայականը.

2-րդ էջը պարունակում է՝

1. տիրոջ ազգանունը.
2. տիրոջ մյուս անունները.
3. տիրոջ ծննդյան ամսաթիվը եւ վայրը.
4. վկայականը տրամադրող իրավասու մարմնի անվանումը (ներառյալ վկայականի տրման վայրն ու ամսաթիվը եւ տվյալ մարմնի կնիքը).
5. վկայականի թիվը.
6. տիրոջ լուսանկարը.

7. տիրոջ ստորագրությունը.

8. մշտական բնակության վայրը կամ փոստային հասցեն (պարտադիր չէ).

3-րդ եւ 4-րդ էջերը պարունակում են՝

տրանսպորտային միջոցի (ենթա)կարգը, համապատասխան (ենթա)կարգի տրանսպորտային միջոց վարելու վկայականի տրման ամսաթիվը, դրա վավերության ժամկետը, վկայականը տրամադրող մարմնի կնիքը, համապատասխան (ենթա)կարգի համար ծածկագրի ձեւով ներկայացվող ցանկացած լրացուցիչ տեղեկություն կամ սահմանափակում:

Անդամ պետության ազգային օրենսդրությամբ չնախատեսված ենթակարգերը կարող են բաց թողնվել տվյալ անդամ պետության կողմից տրված վարորդական վկայականում:

4-րդ էջում	01-99 ծածկագրեր՝
կիրառված ծածկագրերը	Համայնքի ներդաշնակեցված ծածկագրեր
պետք է լինեն	<i>ՎԱՐՈՐԴ (Բժշկական ցուցումները)</i>
հետեւյալը՝ M4	01. Տեսողության շտկում եւ (կամ) պահպանություն
—	01.01 Ակնոցներ
	01.02 Կոնտակտային ոսպնյակ(ներ)
	01.03 Պաշտպանիչ ապակի
	01.04 Անթափանցիկ ոսպնապակի
	01.05 Աչքակապ
	01.06 Ակնոցներ կամ կոնտակտային ոսպնյակներ

02. Լսողական ապարատներ (կապի օժանդակ միջոցներ)

02.01 Մեկ ականջի համար նախատեսված լսողական ապարատ

02.02 Երկու ականջի համար նախատեսված լսողական ապարատ

03. Վերջույթների համար նախատեսված պրոթեզ (օրթոպեդիկ հարմարանք)

03.01 Վերին վերջույթի պրոթեզ (օրթոպեդիկ հարմարանք)

03.02 Ստորին վերջույթի պրոթեզ (օրթոպեդիկ հարմարանք)

05. Սահմանափակ օգտագործում (ենթաձածկագրի օգտագործումը պարտադիր է, տրանսպորտային միջոց վարելը ենթակա է սահմանափակման՝ ելնելով բժշկական պատճառներից)

05.01 Նախատեսված է օրվա լուսավոր ժամերին (օրինակ՝ մեկ ժամ արեւածագից հետո եւ մեկ ժամ մինչեւ արեւամուտը) երթեւեկի համար

05.02 Նախատեսված է վկայականի տիրոջ բնակության վայրից ...կմ շառավղով կամ միայն քաղաքի (շրջանի) ներսում երթեւեկի համար

05.03 Նախատեսված է առանց ուղեւորների վարելու համար

05.04 Նախատեսված է ...կմ/ժ-ից ոչ ավելի արագությամբ երթեւեկի համար

05.05 Տրանսպորտային միջոց վարելը թույլատրվում է միայն այն դեպքում, երբ վարորդին ուղեկցում է վարորդական վկայական ունեցող որեւէ անձ

05.06 Առանց կցասայլի

05.07 Վարելն արգելվում է ավտոմայրուղիների վրա

05.08 Արգելվում է ակոհոլի օգտագործումը

ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋՈՅԻ ՁԵՎԱՓՈԽՈՒՄՆԵՐԸ

10. Ձեափոխված փոխանցման տուփ

10. Մեխանիկական փոխանցման տուփ

M9

10.02 Տրանսպորտային միջոցներ առանց կցորդման ոտնակի (կամ մեխանիկական տարբերակով գործող լծակի՝ «A» կամ «A1» կարգերի համար)

M4

10.3 Էլեկտրոնային տարբերակով գործող փոխանցման տուփ

10.04 Փոխանցումների փոխարկման հարմարեցված լծակ

10.5 Առանց երկրորդային փոխանցման տուփի

15. Ձեափոխված կցորդում

15.01 Կցորդման համար հարմարեցված ոտնակ

15. 02 Մեխանիկական կցորդում

15. 03 Ավտոմատ կցորդում

15.04 Ծալվող (առանձնացված) կցորդման ոտնակի առջև դրված բաժանարար

20. Արգելական ձեափոխված համակարգեր

20.01 Հարմարեցված արգելական ոտնակ

20.02 Լայնացված արգելական ոտնակ

20.03 Ձախ ոտքով օգտագործելու համար հարմարեցված արգելական ոտնակ

20.04 Ոտնաթաթով աշխատող արգելական ոտնակ

20.05 Թեքվոդ արգելական ոտնակ

20.06 Ձեռքի (հարմարեցված) կառավարմամբ հիմնական արգելակ

20.0 Հզորացված հիմնական արգելակի առավելագույն օգտագործում

20.08 Հիմնական արգելակային համակարգի մեջ ինտեգրացված վթարային արգելակի առավելագույն օգտագործում

20.09 Հարմարեցված կայանման արգելակ

20.10 Էլեկտրոնային տարբերակով գործող կայանման արգելակ

20.11 (Հարմարեցված) ոտքով կառավարվող կայանման արգելակ

20.12 Ծալվող (առանձնացված) արգելակային ոտնակի առջեւ դրված բաժանարար

20.13 Ծնկով գործող արգելակ

20.14 Էլեկտրոնային տարբերակով գործող հիմնական արգելակ

25. Արագարարի ձեւափոխված համակարգեր

25.01 Արագարարի հարմարեցված ոտնակ

25.02 Ոտնաթաթով աշխատող արագարարի ոտնակ

25.03 Թեքվոդ արագարարի ուսնակ

25. 04 Մեխանիկական արագարար

25.05 Ծնկով գործող արագարար

25.06 Օժանդակ արագարար (էլեկտրական, օդամղիչ եւ այլն)

25.07 Արգելակման ուսնակի ձախ կողմում տեղադրված արագարարի ուսնակ

25.08 Ձախ կողմում տեղադրված արագարարի ուսնակ

25.09 Ծալվող (առանձնացված) արագարարի ուսնակի առջեւ դրված բաժանարար

30. Արգելակման եւ արագարարի համակցված ձեւափոխված համակարգեր

30.01 Զուգահեռ ուսնակներ

30.2 Միեւնույն մակարդակի (կամ գրեթե նույն մակարդակի) վրա տեղադրված ուսնակներ

30.3 Արագարար եւ արգելակ՝ սահիկով

30.3Արագարար եւ արգելակ՝ սահիկով ու օրթոպեդիկ հարմարանքով

30.05 Ծալվող (առանձնացված) արագարարի եւ արգելակման ուսնակներ

30.06 Բարձրացված հատակ

30.07 Արգելակման ուսնակի մոտ դրված բաժանարար

30.08 Արգելակման ուսնակի մոտ պրոթեզի համար նախատեսված բաժանարար

30.09 Արագարարի եւ արգելակման ուսնակների առջեւ դրված բաժանարար

30.10 Կրնկի (ոտքի) հենարան

30.11 Էլեկտրոնային տարբերակով գործող արագարար եւ արգելակ

35. Կառավարման ձեւափոխված համակարգեր

35.01 Կառավարման սարքեր, որոնք գործում են առանց բացասական ազդեցություն թողնելու ղեկային կառավարման եւ վարելու վրա

35.02 Կառավարման սարքեր, որոնք գործում են առանց ղեկանիվը եւ լրացուցիչ պարագաները (կոճակ, երկճյուղ բռնակ եւ այլն) բաց թողնելու

35.03 Կառավարման սարքեր, որոնք գործում ձախ ձեռքով՝ առանց ղեկանիվը եւ լրացուցիչ պարագաները (կոճակ, երկճյուղ բռնակ եւ այլն) բաց թողնելու,

35.04 Կառավարման սարքեր, որոնք գործում են աջ ձեռքով՝ առանց ղեկային անիվը եւ լրացուցիչ պարագաները (կոճակ, երկճյուղ բռնակ եւ այլն) բաց թողնելու

35.03 Կառավարման սարքեր, որոնք գործում են առանց ղեկանիվը եւ լրացուցիչ պարագաները (կոճակ, երկճյուղ բռնակ եւ այլն) բաց թողնելու եւ արագարարի ու արգելակման համակցված մեխանիզմներ

40. Ղեկային ձեւափոխված համակարգ

40.01 Ստանդարտ ղեկային կառավարում

40.02 Ուժեղացմամբ ղեկային կառավարում

40.03 Ղեկային կառավարում՝ օժանդակ համակարգով

40.04 Լայնացված ղեկասյունակ

40.05 Հարմարեցված ղեկանիվ (ավելի լայն եւ հաստ ղեկանիվի հատված, նվազեցված տրամագծով ղեկանիվ եւ այլն)

40.04 Թեքվող ղեկանիվ

40.04 Ուղղահայաց ղեկանիվ

40.08 Հորիզոնական ղեկանիվ

40.09 Ուղքով կառավարվող վարում՝

40.10 Այլընտրանքային, հարմարեցված ղեկ (կառավարման լծակ եւ այլն)

40.11 Ղեկանիվի վրա տեղադրված կոճակ

40.11 Ղեկանիվի վրա տեղադրված ձեռքի օրթոպեդիկ հարմարանք

40.13 Տենդեզ՝ օրթոպեդիկ հարմարանքով

42. Հետին տեսանելիության ձեւափոխված հայելի (հայելիներ)

42.01 Արտաքին աջակողմյան հետին տեսանելիության հայելի

42.02 Մեքենայի թելի վրա տեղադրված արտաքին հետին տեսանելիության հայելի

42.03 Ներսի լրացուցիչ հետին տեսանելիության հայելի՝ երթեւեկությունը տեսնելու համար 42.04 Ներսում տեղադրված համայնապատկերային հետին տեսանելիության հայելի

42.05 Վարորդին չերեւացող հատվածները ցույց տվող հետին տեսանելիության հայելի

42.06 Էլեկտրոնային տարբերակով կառավարվող հետին տեսանելիության արտաքին հայելի (հայելիներ)

43. Վարորդի ձեւափոխված նստատեղ

43.01 Ղեկանիվից եւ ոտնակից լավ տեսանելիություն ապահովող բարձրության վրա եւ նորմալ հեռավորության վրա գտնվող վարորդի նստատեղ

43.02 Մարմնի կառուցվածքին հարմարեցված վարորդի նստատեղ

43.03 Կողային նեցուկով վարորդի նստատեղ՝ նստելու կայունությունն ապահովելու համար

43.04 Վարորդի նստատեղ՝ արմնկակալով

43.05 Սահող վարորդական նստատեղի լայնացում

43.06 Ամրագոտու հարմարեցում

43.07 Երեքից ավելի ամրացման կետեր ունեցող ամրագոտի

44. Ձեռափոխումներ մոտոցիկլետներում (ենթաձաձկագրի օգտագործումը պարտադիր է)

44.01 Մեկ կառավարվող արգելակ

44.02 (Հարմարեցված) ձեռքով կառավարվող արգելակ (առջեւի անիվ)

44.03 (Հարմարեցված) ոտքով կառավարվող արգելակ (հետեւի անիվ)

44.04 (Հարմարեցված) արագարարի բռնակ

44.05 (Հարմարեցված) մեխանիկական փոխանցման տուփ եւ մեխանիկական կցորդում

44.06 (Հարմարեցված) հետին տեսանելիության հայելի (հայելիներ)

44.07 (Հարմարեցված) հրամաններ (ուղղության ցուցիչներ, Միայն կողային կցորդով մոտոցիկլետ արգելակման լուսային ազդանշան)

44.08 Նստատեղի բարձրություն, որը թույլ է տալիս վարորդին նստած դիրքում երկու ոտքերը միաժամանակ հասցնել մեքենայի հատակին

45.

50. Սահմանափակված է միայն տրանսպորտային միջոցի (ամրաշրջանակի) հատուկ համարի համար (տրանսպորտային միջոցի նույնականացման համար, VIN)

51. Սահմանափակված է միայն տրանսպորտային միջոցի (գրանցման) հատուկ համարանիշի համար (տրանսպորտային միջոցի հաշվառման համար, VRN)

ՎԱՐՉԱԿԱՆ ՀԱՐՑԵՐ .Թիվ վարորդական վկայականի փոխանակում՝ տրված կողմից (երրորդ երկրի դեպքում ԵՄ (ՄԱԿ) տարբերանշանը, օրինակ՝ 70.0123456789.NL)

70.

71. Թիվվարորդական վկայականի կրկնօրինակ (երրորդ երկրի դեպքում ԵՄ (ՄԱԿ) տարբերանշանը, օրինակ՝ 71.987654321.HR)

72. Սահմանափակված է «A» կարգի տրանսպորտային այն միջոցներով, որոնց շարժիչի առավելագույն աշխատանքային ծավալը 125 խորանարդ սանտիմետր է եւ առավելագույն հզորությունը՝ 11 կՎտ («A1»)

73. Սահմանափակված է «B» կարգի եռանիվ կամ քառանիվ մոտոսայլակ տեսակի տրանսպորտային միջոցներով («B1»)
74. Սահմանափակված է «C» կարգի տրանսպորտային այն միջոցներով, որոնց թույլատրելի առավելագույն զանգվածը չի գերազանցում 7 500 կիլոգրամը («C1»)
75. Սահմանափակված է «D» կարգի տրանսպորտային այն միջոցներով, որոնց նստատեղերի թիվը 16-ից ավելի չէ՝ չհաշված վարորդի նստատեղը («D1»)
76. Սահմանափակված է «C» կարգի տրանսպորտային այն միջոցներով, որոնց թույլատրելի առավելագույն զանգվածը չի գերազանցում 7500 կիլոգրամը («C1»), որոնց կցվում է 750 կիլոգրամը գերազանցող թույլատրելի առավելագույն զանգված ունեցող կցասայլ՝ պայմանով, որ տրանսպորտային միջոցի քաշն իր կցասայլով չի գերազանցի 12 000 կիլոգրամը, եւ որ կցասայլի թույլատրելի առավելագույն զանգվածը չի գերազանցի քարշակի բեռնված զանգվածը («C1+E»)
77. Սահմանափակված է «D» կարգի տրանսպորտային այն միջոցներով, որոնց նստատեղերի թիվը 16-ից պակաս է՝ չհաշված վարորդի նստատեղը («D1»), որոնց կցվում է 750 կիլոգրամը գերազանցող, թույլատրելի առավելագույն զանգված ունեցող կցասայլ՝ պայմանով, որ. ա) տրանսպորտային միջոցի

ընդհանուր զանգվածն իր կցասայլով չի գերազանցի 12000 կիլոգրամը, եւ որ կցասայլի թույլատրելի առավելագույն զանգվածը չի գերազանցի քարշակի բեռնված զանգվածը, եւ բ) կցասայլը չի օգտագործվի ուղեւորներ փոխադրելու համար («D1+E»)

M9

78.

Վավեր է միայն կցորդման ոտնակ չունեցող տրանսպորտային միջոցների (կամ «A» կամ «A1» կարգերի համար մեխանիկական փոխանցմամբ գործող լծակի) համար

M4

79.

(...)Սահմանափակված է միայն տրանսպորտային այն միջոցներով, որոնք համապատասխանում են փակագծերում նշված տեխնիկական բնութագրերին՝ հրահանգի 10(1) հոդվածի կիրարկման շրջանակներում

90.01: դեպի ձախ

90.02: դեպի աջ

90.03: ձախ

90.04: աջ

90.05: ձեռք

90.06: ոտք

90.07: օգտագործելի

95.

3-րդ հոդվածում նշված մասնագիտական բանիմացության պահանջները բավարարող ՄԲՀ [մասնագիտական բանիմացության հավաստագիր] ունեցող վարորդը մինչեւ ... (օր.՝ 95. 01.01.2012)

B 100 եւ դրանից բարձր ծածկագրեր՝ ազգային ծածկագրերը վավեր են միայն այն պետության տարածքում վարելու դեպքում, որտեղ տրվել է վկայականը:

Յուրաքանչյուր կարգի համար վկայականի համար առաջին տրման ամսաթիվը հետագա փոխարինման կամ փոխանակման դեպքում պետք է փոխադրվի 3-րդ էջ.

5-րդ էջը կարող է պարունակել այնպիսի տեղեկություններ, ինչպիսիք են՝

- բոլոր այն ժամանակահատվածները, որոնց ընթացքում կասեցվել է վարորդական վկայականը.
- հիմնական բնակության վայրի պետության տարածքում կատարված լուրջ իրավախախտումները եւ հաշվի առնելով դա տվյալ պետությունում այն վարորդների դիտանցման ընթացակարգում, որոնք վկայականը ձեռք են բերել այդ պետությունում.

6-րդ էջը պարունակում է՝

- հաստատումներ, որոնք սահմանափակվում են այն պետության տարածքով որը տրամադրել է վկայականը՝ համարժեքության հիման վրա կամ սույն հրահանգով չկարգավորվող կարգերի տրանսպորտային միջոցների համար (ներառյալ տրման ամսաթիվը եւ վավերության ժամկետները),
- վկայականի տիրոջ հիմնական բնակության վայրի փոփոխությունների մուտքագրման համար (ոչ պարտադիր) նախատեսված դաշտերը:

3. 1-ին էջից բացի այլ էջերի վրա կատարված մուտքագրումները պետք է լինեն այն անդամ պետությունների լեզվով (լեզուներով), որոնք տրամադրել են վարորդական վկայականը:

M7

Եթե անդամ պետությունը ցանկանա մուտքագրումները կատարել հետևյալ լեզուներից տարբեր որեւէ ազգային լեզվով՝ բուլղարերեն, իսպաներեն, չեխերեն, դանիերեն, գերմաներեն, էստոներեն, հունարեն, անգլերեն, ֆրանսերեն, իտալերեն, լատիշերեն, լիտվերեն, հունգարերեն, մալթերեն, հոլանդերեն, լեհերեն, պորտուգալերեն, ռումիներեն, սլովակերեն, սլովեներեն, ֆիններեն կամ շվեդերեն, ապա կկազմվի վկայականի երկլեզու տարբերակը՝ օգտագործելով վերը նշված լեզուներից որեւէ մեկը՝ չհակասելով սույն հավելվածի մյուս դրույթներին:

B

4. Եթե անդամ պետության կողմից տրված վարորդական վկայականի տերը հիմնական բնակություն է հաստատել մեկ այլ անդամ պետությունում, ապա վերջինս կարող է նշել՝

- բնակության վայրի փոփոխությունը (փոփոխությունները)՝ 6-րդ էջի վրա.
- այն տեղեկությունները, որոնք կարելի է վարչական նպատակներով, ինչպես, օրինակ՝ իրենց տարածքում կատարված լուրջ իրավախախտումները՝ 5-րդ էջի վրա, պայմանով, որ այդօրինակ տեղեկությունները կգետեղվեն նաեւ այն վկայականների մեջ, որոնք իրենք տրամադրում են, եւ որ այդ նպատակի համար նախատեսված է համապատասխան բացակ:

Շեղում կատարելով սույն հավելվածի 2-րդ կետից՝ սույն Հրահանգի ընդունումից հետո առավելագույնը տասը տարի ժամկետով Միացյալ Թագավորության կողմից տրված վարորդական վկայականներում չի պահանջվում փակցնել վկայականի տիրոջ նկարը:

ՀԱՄԱՅՆՔԻ ՎԱՐՈՐԴԱԿԱՆ ՕՐԻՆԱԿԵԼԻ ՎԿԱՅԱԿԱՆ

106 mm

5

6

CATEGORIES OF VEHICLE FOR WHICH THE LICENCE IS VALID NATIONALLY

CAT	FROM	UNTIL	INFORMATION	/STAMP

CHANGES IN PLACE OF RESIDENCE

1

MEMBER STATE



DRIVING LICENCE

Permiso de Conducción
Kørekort
Führerschein
Άδεια οδήγησης
Permis de Conduire
Ceadúnas Tiomána
Patente di guida
Rijbewijs
Carta de Condução

EUROPEAN COMMUNITIES
Model

222 mm

106 mm

1. SURNAME:

2

2. OTHER NAMES:

3. DATE AND PLACE OF BIRTH:

4. ISSUED BY:

6. PHOTO

ON:

AT:

5. NUMBER:

(8. RESIDENCE)

7. SIGNATURE OF
HOLDER:CATEGORIES OF VEHICLES FOR WHICH THE
LICENCE IS VALID

3

FROM

A	A1		≤ 125cc ≤ 11kW	
	A		≤ 25kW ≤ 0,16kW/kg	
				
B	B1			
	B		≤ 3500kg ≤ (1+8 ₄)	
C	C1		≤ 7500kg	
	C			
D	D1		≤ (1+16 ₄)	
	D			
	B			
E	C1		≤ 12000kg	
	C			
	D1		≤ 12000kg	
	D			

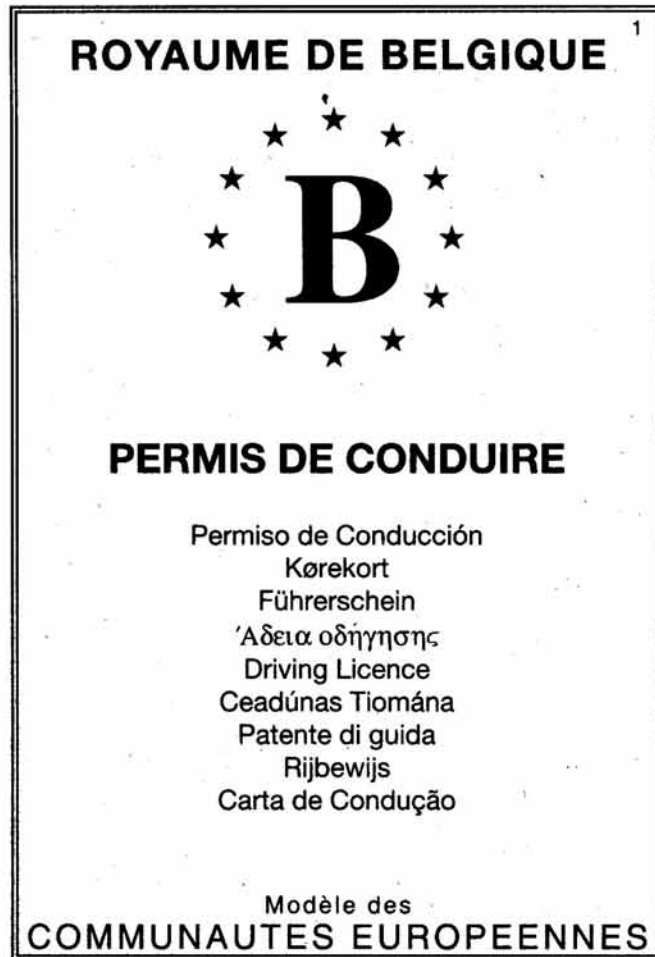
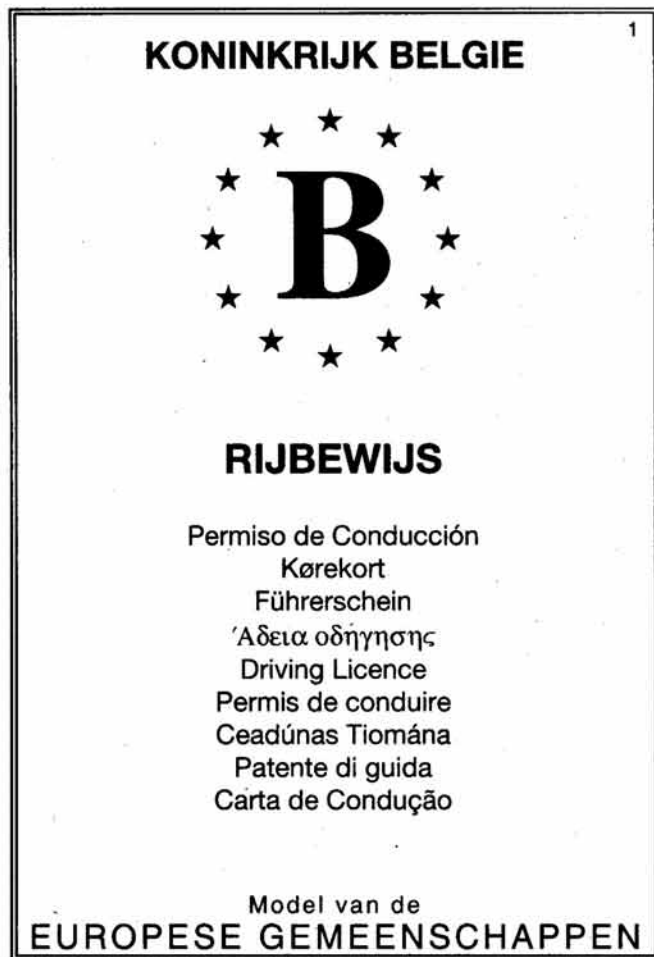
UNTIL

RESTRICTIONS/INFORMATION

STAMP

4

222 mm



ՀԱՄԱՅՆՔԻ ՎԱՐՈՐԴԱԿԱՆ ՕՐԻՆԱԿԵԼԻ ՎԿԱՅԱԿԱՆԻ ՆՄՈՒՇՆԵՐԸ

ԲԵԼԳԻԱՅԻ ՎԱՐՈՐԴԱԿԱՆ ՎԿԱՅԱԿԱՆ

(ի գիտություն)

M2

Լա հավելված

ՀԱՄԱՅՆՔԻ ՎԱՐՈՐԴԱԿԱՆ ՕՐԻՆԱԿԵԼԻ ՎԿԱՅԱԿԱՆԻՆ ՎԵՐԱԲԵՐՈՂ ԴՐՈՒՅԹՆԵՐ

(1-ին հավելվածում ներկայացված օրինակելի վկայականի այլընտրանքային տարբերակը)

1. Համայնքի վարորդական օրինակելի վկայականի քարտի ֆիզիկական բնութագրերը պետք է համապատասխանեն ԻՍՈ 7810 եւ ԻՍՈ 7816-1 ստանդարտներին:

Միջազգային չափանիշներին համապատասխանությունը հաստատելու համար, վարորդական վկայականների բնութագրերը հետազոտելու մեթոդները պետք է համապատասխանեն ԻՍՈ 10373 ստանդարտին:

2. Վկայականն ունի երկու երես:

1-ին էջը պարունակում է՝

ա) «Վարորդական վկայական» բառերը՝ տպագրված մեծ տառերով՝ վկայականը տրամադրող անդամ պետության լեզվով կամ լեզուներով.

բ) վկայականը տրամադրող անդամ պետության անվանումը (ոչ պարտադիր).

M7

Բելգիա

գ) վկայականը տվող անդամ պետության տարբերանշանը, որը տպագրված է նեգատիվի վրա կապույտ ուղղանկյան տեսքով եւ շրջապատված է տասներկու

դեղին աստղերով, տարբերանշաններն
են՝

B

BG

Բուլղարիա

CZ

Չեխիայի Հանրապետություն

DK

Դանիա

D

Գերմանիա

EST

Էստոնիա

GR

Հունաստան

E

Իսպանիա

F	Ֆրանսիա
---	---------

IRL	Իռլանդիա
-----	----------

I	Իտալիա
---	--------

CY	Կիպրոս
----	--------

LV	Լատվիա
----	--------

LT	Լիտվա
----	-------

L	Լյուքսեմբուրգ
---	---------------

H	Հունգարիա
---	-----------

M	Մալթա
NL	Նիդեռլանդներ
A	Ավստրիա
PL	Լեհաստան
P	Պորտուգալիա
RO	Ռումինիա
SLO	Սլովենիա
SK	Սլովակիա

FIN

Ֆինլանդիա

S

Շվեդիա

UK

Միացյալ Թագավորություն

M2

դ) տրամադրված վկայականում ընդգրկված հատուկ տեղեկությունները համարակալվում են հետևյալ կերպ՝

1. վկայականի տիրոջ ազգանունը.

2. վկայականի տիրոջ մյուս անունը (անունները).

3. ծննդյան ամսաթիվը եւ վայրը.

4.

ա) վկայական տրամադրելու ամսաթիվը.

բ) վկայականի գործողության ժամկետը լրանալու ամսաթիվը կամ գծիկ, եթե վկայականը տրված է անժամկետ.

գ) վկայականը տրամադրող մարմնի անվանումը (կարող է տպվել 2-րդ էջի վրա)

դ) 5-րդ վերնագրում ներկայացված համարից տարբերվող այլ համար՝ վարչական նպատակներով (ոչ պարտադիր).

5. վկայականի համարը.

6. վկայականի տիրոջ լուսանկարը.

7. վկայականի տիրոջ ստորագրությունը.

8. մշտական բնակության վայրը կամ փոստային հասցեն (ոչ պարտադիր).

9. տրանսպորտային միջոցի (միջոցների) այն կարգը (կարգերը) (ենթակարգերը), որոնք վարելու համար տրվել է վարորդական վկայական (ազգային կարգերը պետք է տավեն ներդաշնակեցված կարգերից տարբեր տառատեսակով)

M7

ե) «Եվրոպական համայնքների օրինակելի վկայական» բառերը՝ վկայականը տվող անդամ պետության լեզվով (լեզուներով) եւ «Վարորդական վկայական» բառերը՝ Համայնքի այլ լեզուներով, որոնք տպագրված վարդագույն ֆոնի վրա, կազմում են վկայականի հենքը:

Свидетелство за управление на МПС

Permiso de Conducción

Řidičský průkaz

Kørekort

Führerschein

Juhiluba

Άδεια Οδήγησης

Driving Licence

Permis de conduire

Ceadúnas Tiomána

Patente di guida

Vadītāja apliecība

Vairuotojo pažymėjimas

Vezetői engedély

Liċenzja tas-Sewqan

Rijbewijs

Prawo Jazdy

Carta de Condução

Permis de conduire

Vodičský preukaz

Vozniško dovoljenje

Ajokortti

Körkort;

"M2

կապույտ՝ պանտոնային տարբերակով ստացված արտացոլվող

զ) Գույները

կապույտ

—

— դեղին՝ պանտոնային տարբերակով ստացված դեղին:

2-րդ էջը պարունակում է՝

ա)

9. տրանսպորտային այն միջոցի (միջոցների) կարգը (կարգերը) (ենթակարգերը), որը (որոնք) վարելու համար տրվել է վարորդական վկայական (ազգային կարգերը պետք է տպվեն ներդաշնակեցված կարգերից տարբեր տառատեսակով).

10. տրանսպորտային միջոցների յուրաքանչյուր կարգի (ենթակարգի) համար առաջին անգամ վարորդական վկայականի տրամադրման ամսաթիվը (այս ամսաթիվը վկայականի հետագա փոխարինման կամ փոխանակման դեպքում պետք է կրկնվի նոր վկայականի վրա).

. տրանսպորտային միջոցների յուրաքանչյուր կարգի (ենթակարգի) համար տրված վկայականի լրանալու ամսաթիվը.

12. ծածկագրի տեսքով լրացուցիչ տեղեկություններ (դրույթներ)՝ տվյալ կարգի (ենթակարգի) մասին:

Ծածկագրերը

01–99 ծածկագրեր՝

պետք է լինեն
հետեւյալը՝

Համայնքի ներդաշնակեցված ծածկագրեր

ՎԱՐՈՐԴ (Բժշկական ցուցումներ)

44

01. **Տեսողության շտկում եւ (կամ) պահպանություն**

01.01 Ակնոցներ

01.02 Կոնտակտային ոսպնյակ(ներ)

01.03 Պաշտպանիչ ապակի

01.04 Անթափանցիկ ոսպնապակի

01.05 Աչքակապ

01.06 Ակնոցներ կամ կոնտակտային ոսպնյակներ

02. Լսողական ապարատներ (կապի օժանդակ միջոցներ)

02.01 Մեկ ականջի համար նախատեսված լսողական ապարատ

02.02 Երկու ականջի համար նախատեսված լսողական ապարատ

03. Վերջույթների համար նախատեսված պրոթեզ (օրթոպետիկ հարմարանքներ)

03.01 Վերին վերջույթի պրոթեզ (օրթոպետիկ հարմարանքներ)

03.01 Ստորին վերջույթի պրոթեզ (օրթոպետիկ հարմարանքներ)

05. Սահմանափակ օգտագործում (ենթաձածկագրի օգտագործումը պարտադիր է, տրանսպորտային միջոց վարելը ենթակա է սահմանափակման՝ ելնելով բժշկական պատճառներից)

05.01 Նախատեսված է օրվա լուսավոր ժամերին երթեւեկի համար (օրինակ՝ մեկ ժամ՝ արեւածագից հետո եւ մեկ ժամ՝ նախքան արեւամուտը)

05.02 Նախատեսված է վկայականի տիրոջ բնակության վայրից ...կմ շառավղով կամ միայն քաղաքի(շրջանի) ներսում երթեւեկի համար

05.03 Նախատեսված է առանց ուղեւորների վարելու համար

05.04 Նախատեսված է .կմ/ժ–ից ոչ ավելի արագությամբ երթեւեկի համար

05.05 Տրանսպորտային միջոց վարելը թույլատրվում է միայն այն դեպքում, երբ վարորդին ուղեկցում է վարորդական վկայական ունեցող որեւէ անձ

05.06 Առանց կցասայլի

05.07 Վարելն արգելվում է ավտոմայրուղիների վրա

05.08 Արգելվում է ակոհոլի օգտագործումը

ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋՈՑԻ ՁԵՎԱՓՈԽՈՒՄՆԵՐԸ

10. Ձեռափոխված փոխանցման տուփ

10.01 Մեխանիկական փոխանցման տուփ

M9

10.02 Տրանսպորտային միջոցներ առանց կցորդման ոտնակի (կամ մեխանիկական տարբերակով գործող լծակի՝ «A» կամ «A1» կարգերի համար)

M4

10.3 Էլեկտրոնային տարբերակով գործող փոխանցման տուփ

10.04 Փոխանցումների փոփոխումը կարգավորող հարմարեցված լծակ

10.5 Առանց երկրորդային փոխանցման տուփի

15. Ձեռափոխված կցորդում

15.01 Կցորդման հարմարեցված ոտնակ

15. 02 Մեխանիկական կցորդում

15. 03 Ավտոմատ կցորդում

15.04 Ծալվող (առանձնացված) կցորդման ոտնակի առջեւ դրված բաժանարար

20.Արգելական ձեւափոխված համակարգեր

20.01 Հարմարեցված արգելական ոտնակ

20.01 Լայնացված արգելական ոտնակ

20.03 Ձախ ոտքով օգտագործելու համար հարմարեցված արգելական ոտնակ

20.04 Ոտնաթաթով աշխատող արգելական ոտնակ

20.05 Թեքվող արգելական ոտնակ

20.06 Ձեռքի (հարմարեցված) կառավարմամբ հիմնական արգելակ

20.07 Հզորացված հիմնական արգելակի առավելագույն օգտագործում

20.08 Հիմնական արգելակային համակարգի մեջ ինտեգրացված վթարային արգելակային համակարգի առավելագույն օգտագործում

20.09 Հարմարեցված կայանման արգելակ

20.10 Էլեկտրոնային տարբերակով գործող կայանման արգելակ

20.11 (Հարմարեցված) ոտքով կառավարվող կայանման արգելակ

20. 12 Ծալվող (առանձնացված) արգելակային ոտնակի առջեւ դրված բաժանարար

20.13 Ծնկով գործող արգելակ

20.14 Էլեկտրոնային տարբերակով գործող հիմնական արգելակ

25. Արագարարի ձեւափոխված համակարգեր

25.01 Արագարարի հարմարեցված ոտնակ

25.02 Ոտնաթաթով աշխատող արագարարի ոտնակ

25.03 Թեքվոլ արագարարի ոտնակ

25. 04 Մեխանիկական արագարար

25.05 Ծնկով գործող արագարար

25.06 Օժանդակ արագարար (էլեկտրական, օդամղիչ եւ այլն)

25.07 Արգելակման ոտնակի ձախ կողմում տեղադրված արագարարի ոտնակ

25.08 Ձախ կողմում տեղադրված արագարարի ոտնակ

25.09 Ծալվող (առանձնացված) արագարարի ոտնակի առջեւ դրված բաժանարար

30. Արգելակման եւ արագացման համակցված ձեւափոխված համակարգեր

30.01 Զուգահեռ ոտնակներ

30.02 Միեւնույն մակարդակի (կամ գրեթե նույն մակարդակի) վրա տեղադրված ոտնակներ

30.03 Արագարար եւ արգելակ՝ սահիկով

30.04 Արագարար եւ արգելակ՝ սահիկով եւ օրթոպեդիկ հարմարանքով

30.05 Ծալվող (առանձնացված) արագարարի եւ արգելակման ոտնակներ

30.06 Բարձրացված հատակ

30.07 Արգելակման ուտնակի մոտ դրված բաժանարար

30.08 Արգելակման ուտնակի մոտ պրոթեզի համար նախատեսված բաժանարար

30.09 Արագարարի եւ արգելակման ուտնակների առջեւ դրված բաժանարար

30.10 Կրնկի (ոտքի) հենարան

30.11 Էլեկտրոնային տարբերակով գործող արագարար եւ արգելակ

35. Կառավարման ձեւափոխված համակարգեր

35.01 Կառավարման սարքեր, որոնք գործում են առանց բացասական ազդեցություն թողնելու ղեկային կառավարման եւ վարելու վրա

35.02 Կառավարման սարքեր, որոնք գործում են առանց ղեկային անիվը եւ լրացուցիչ պարագաները (կոճակ, երկճյուղ բռնակ եւ այլն) բաց թողնելու

35.03 Կառավարման սարքեր, որոնք գործում են ձախ ձեռքով՝ առանց ղեկային անիվը եւ լրացուցիչ պարագաները (կոճակ, երկճյուղ բռնակ եւ այլն) բաց թողնելու

35.04 Կառավարման սարքեր, որոնք գործում են աջ ձեռքով՝ առանց ղեկային անիվը եւ լրացուցիչ պարագաները (կոճակ, երկճյուղ բռնակ եւ այլն) բաց թողնելու

35.05 Կառավարման սարքեր, որոնք գործում են առանց ղեկային անիվի եւ լրացուցիչ պարագաների (բռնակ, երկճյուղ բռնակ եւ այլն) բաց թողնելու եւ արագացման ու արգելակման համակցված մեխանիզմներ

40. Ղեկային ձեւափոխված համակարգ

40.01 Սովորական ղեկային կառավարում

40.02 Ուժեղացմամբ ղեկային կառավարում

40.03 Ղեկային կառավարում՝ օժանդակ համակարգով

40.04 Լայնացված ղեկասյունակ

40.05 Հարմարեցված ղեկանիվ (ավելի լայն եւ (կամ) հաստ ղեկանիվի հատված, նվազեցված տրամագծով ղեկանիվ եւ այլն)

40.06 Թեքվող ղեկանիվ

40.07 Ուղղահայաց ղեկանիվ

40.08 Հորիզոնական ղեկանիվ

40.09 Տրանսպորտային միջոցի ուղքով կառավարվող վարում,

40.10 Այլընտրանքային, հարմարեցված ղեկ (կառավարման լծակ եւ այլն)

40.11 Ղեկանիվի վրա տեղադրված կոճակ

40.12 Ղեկանիվի վրա տեղադրված ձեռքի օրթոպեդիկ հարմարանք

40.13 Տենդեզ՝ օրթոպեդիկ հարմարանքով

42. Հետին տեսանելիության ձեւափոխված հայելի (հայելիներ)

42.01 Աջակողմյան կամ ձախակողմյան հետին տեսանելիության արտաքին հայելի

42.02 Մեքենայի թեւի վրա տեղադրված հետին տեսանելիության արտաքին հայելի

42.03 Ներսի լրացուցիչ հետին տեսանելիության հայելի՝ երթեւեկությունն ավելի լավ տեսնելու համար

42.04 Ներսում տեղադրված համայնապատկերային, հետին տեսանելիության հայելի

42.05 Վարորդին չերեացող հատվածները ցույց տվող հետին տեսանելիության հայելի

42.06 Էլեկտրոնային տարբերակով կառավարվող հետին տեսանելիության արտաքին հայելի (հայելիներ)

43. Վարորդի ձեռափոխված նստատեղ

43.01 Ղեկանիվից եւ ոտնակից լավ տեսանելիություն ապահովող բարձրության վրա եւ նորմալ հեռավորության վրա գտնվող վարորդի նստատեղ

43.02 Մարմնի կառուցվածքին հարմարեցված վարորդի նստատեղ

43.03 Վարորդի նստատեղ՝ կողային նեցուկով՝ նստելու կայունությունն ապահովելու համար

43.04 Վարորդի նստատեղ՝ արմնկակալով

43.05 Սահող վարորդական նստատեղի լայնացում

43.06 Ամրագոտու հարմարեցում

43.07 Երեքից ավելի ամրացման կետեր ունեցող ամրագոտի

44. Ձեռափոխումներ մոտոցիկլետներում (ենթաձաժկագրի օգտագործումը պարտադիր է)

44.01 Մեկ կառավարող արգելակ

44.02 (Հարմարեցված) ձեռքով կառավարվող արգելակ (առջեւի անիվ)

44.03 (Հարմարեցված) ոտքով կառավարվող արգելակ (հետեւի անիվ)

44.04 (Հարմարեցված) արագարարի բռնակ

44.05 (Հարմարեցված) մեխանիկական փոխանցման տուփ եւ մեխանիկական կցորդում

44.06 (Հարմարեցված) հետին տեսանելիության հայելի (հայելիներ)

44.07 Հրամաններ (հարմարեցված) (ուղղության ցուցիչներ, արգելակման լուսային ազդանշան)

44.08 Նստատեղի բարձրությունը, որը թույլ է տալիս վարորդին նստած դիրքում երկու ոտքերը միաժամանակ հասցնել մեքենայի հատակին

45. Միայն կողային կցորդով մոտոցիկլետ

50. Սահմանափակված է միայն հատուկ տրանսպորտային միջոցի (ամրաշրջանակի) համարի համար (տրանսպորտային միջոցի նույնականացման համար, SUՆՀ)

51. Սահմանափակված է միայն հատուկ տրանսպորտային միջոցի (գրանցման) համարանիշի համար (տրանսպորտային միջոցի գրանցման համար, SUԳՀ)

ՎԱՐՉԱԿԱՆ Թիվ վարորդական վկայականի փոխանակում՝ տրված կողմից (ԵՄ (ՄԱԿ) ՀԱՐՑԵՐ տարբերանշանը՝ երրորդ երկրի դեպքում, օրինակ՝ 70.0123456789.NL)

70.

71. Թիվ վարորդական վկայականի կրկնօրինակ (ԵՄ (ՄԱԿ) տարբերանշանը՝ երրորդ երկրի դեպքում, օրինակ՝ 71.987654321.HR)

72. Սահմանափակված է «A» կարգի տրանսպորտային այն միջոցներով, որոնց շարժիչի առավելագույն աշխատանքային ծավալը 125 խորանարդ սանտիմետր է եւ առավելագույն հզորությունը՝ 11 կՎտ («A1»)
73. Սահմանափակված է «B» կարգի եռանիվ կամ քառանիվ մոտոսայլակ տեսակի տրանսպորտային միջոցներով («B1»)
74. Սահմանափակված է «C» կարգի տրանսպորտային այն միջոցներով, որոնց թույլատրելի առավելագույն զանգվածը չի գերազանցում 7 500 կիլոգրամը («C1»)
75. Սահմանափակված է «D» կարգի տրանսպորտային այն միջոցներով, որոնց նստատեղերի թիվը 16-ից ավելի չէ՝ չհաշված վարորդի նստատեղը («D1»)
76. Սահմանափակված է «C» կարգի տրանսպորտային այն միջոցներով, որոնց թույլատրելի առավելագույն զանգվածը չի գերազանցում 7500 կիլոգրամը («C1»), դրանց կցվում է 750 կիլոգրամը գերազանցող թույլատրելի առավելագույն զանգված ունեցող կցասայլ՝ պայմանով, որ տրանսպորտային միջոցի քաշն իր կցասայլով չի գերազանցի 12 000 կիլոգրամը, եւ, որ կցասայլի թույլատրելի առավելագույն զանգվածը չի գերազանցի քարշակի բեռնված զանգվածը («C1+E»)

77. Սահմանափակված է «D» կարգի տրանսպորտային այն միջոցներով, որոնց նստատեղերի թիվը 16-ից պակաս է՝ չհաշված վարորդի նստատեղը («D1»), որոնց կցվում է 750 կիլոգրամը գերազանցող թույլատրելի առավելագույն զանգված ունեցող կցասայլ՝ պայմանով, որ. ա) տրանսպորտային միջոցի ընդհանուր զանգվածն իր կցասայլով չի գերազանցի 12 000 կիլոգրամը, եւ որ կցասայլի թույլատրելի առավելագույն զանգվածը չի գերազանցի քարշակի բեռնված զանգվածը, եւ բ) կցասայլը չի օգտագործվի ուղեւորներ փոխադրելու համար («D1+E»)

M9

78.

Վավեր է միայն կցորդման ոտնակ չունեցող տրանսպորտային միջոցների համար (կամ «A» կամ «A1» կարգերի համար մեխանիկական փոխանցմամբ գործող լծակ)

M4

79.

(...)Սահմանափակված է այն տրանսպորտային միջոցներով, որոնք համապատասխանում են փակագծերում նշված տեխնիկական բնութագրերին՝ հրահանգի 10(1) հոդվածի կիրարկման շրջանակներում.

90.01: դեպի ձախ

90.02: դեպի աջ

90.03: ձախ

90.04: աջ

90.05: ձեռք

90.06: ոտք

90.07: օգտագործելի

M5

95.

3-րդ հոդվածում նշված մասնագիտական բանիմացության պահանջները բավարարող ՄԲՀ [մասնագիտական բանիմացության հավաստագիր] ունեցող վարորդը մինչեւ ... (օր.՝ 95. 01.01.2012)

"M2
— 100 եւ դրանից բարձր ծածկագրեր՝ ազգային ծածկագրերը վավեր են միայն այն անդամ պետության տարածքում վարելու համար, որտեղ տրվել է վկայականը:

Եթե ծածկագիրը վերաբերում է բոլոր այն կարգերին (ենթակարգերին), որոնց համար տրամադրվել է վկայականը, ապա այն կարող է տպվել 9-րդ, 10-րդ եւ 11-րդ սյունակներում:

13. Սույն հավելվածի 3 (ա) պարբերությունը կիրարկելիս անհրաժեշտ է բացատ թողնել ընդունող անդամ պետության կողմից վկայականի հետ կապված հարցերը կարգավորելու նպատակով կարելու տեղեկությունները հնարավոր մուտքագրելու համար:

14. Բացակ թողնել վկայականը տրամադրող անդամ պետության կողմից վկայականի հետ կապված հարցերի կարգավորման համար կամ ճանապարհային անվտանգության հետ կապված կարելու տեղեկությունների հնարավոր մուտքագրման համար (պարտադիր չէ): Եթե տեղեկությունը վերաբերում է սույն հավելվածով սահմանված բաժիններից որեւէ մեկին, ապա այն պետք է նախորդվի տվյալ վերնագրի համարանիշով:

Վկայականի տիրոջ հատուկ գրավոր համաձայնությամբ, վարորդական վկայականի հետ կապված հարցերի կարգավորմանը կամ ճանապարհային երթեւեկության անվտանգությանը չառնչվող տեղեկությունները կարող են նույնպես ավելացվել թողնված դաշտում:

Նման ավելացումները չպետք է որեւէ կերպ փոխեն օրինակելի վկայականի՝ որպես վարորդական վկայականի օգտագործումը:

բ) համարակալված այն կետերի բացատրությունը, որոնք զետեղված է վկայականի 1-ին եւ 2-րդ էջերի վրա (առնվազն 1, 2, 3, 4 (ա), 4 (բ), 4 (գ), 5, 10, 11 եւ 12 կետերը):

Եթե անդամ պետությունը ցանկանա մուտքագրումները կատարել հետեւյալ լեզուներից տարբեր որեւէ ազգային լեզվով՝ բուլղարերեն, իսպաներեն, չեխերեն, դանիերեն, գերմաներեն, էստոներեն, հունարեն, անգլերեն, ֆրանսերեն, իտալերեն, լատիշերեն, լիտվերեն, հունգարերեն, մալթերեն, հոլանդերեն, լեհերեն, պորտուգալերեն, ռումիներեն, սլովակերեն, սլովեներեն, ֆիններեն կամ շվեդերեն, ապա կազմվում է վկայականի երկլեզու տարբերակը՝ օգտագործելով վերը նշված լեզուներից որեւէ մեկը՝ չհակասելով սույն Հավելվածի այլ դրույթները:

գ) հատուկ բացակ պետք է թողնվի Համայնքի վարորդական օրինակելի վկայականի վրա՝ թույլ տալու համար միկրոշիպի կամ համակարգչային նմանատիպ սարքի տեղադրումը:

3. Հատուկ դրույթներ

ա) Եթե սույն հավելվածի համաձայն՝ անդամ պետության կողմից տրված վարորդական վկայականի տիրոջ հիմնական բնակության վայրը մեկ այլ անդամ պետությունում է, ապա այդ անդամ պետությունը կարող է վկայականում զետեղել այդպիսի տեղեկություններ, ինչը կարելի է՝ դրա հետ կապված հարցերը կարգավորելու համար՝ պայմանով, որ այն իր կողմից տրամադրվող վկայականներում նույնպես զետեղում է նմանատիպ տեղեկություններ, եւ որ դեռեւս մնում է բավարար բացակ՝ այս նպատակի համար:

բ) Հանձնաժողովի հետ խորհրդակցելուց հետո անդամ պետությունները կարող են ավելացնել գույներ կամ մակնշումներ, ինչպես, օրինակ՝ շտրիխ ծածկագրեր, ազգային խորհրդանիշեր եւ պաշտպանիչ հատկանիշներ՝ չհակասելով սույն հավելվածի մյուս դրույթներին:

Վարորդական վկայականների փոխադարձ ճանաչման համատեքստում շտրիխ ծածկագիրը չպետք է պարունակի վարորդական

վկայականի վրա արդեն զետեղված կամ վկայականի տրամադրման գործընթացի համար կարելիոր տեղեկություններից բացի որեւէ այլ տեղեկություններ:

4



DRIVING LICENCE

MEMBER STATE

1.

2.

3.

4a.

4b.

5.

7.

(8.)

4c.

4d.

6. PHOTO

9.

13.

(14.)

1. Surname 2. Name 3. Date and place of birth 4a. Licence issuing date 4b. Administrative expiry date 4c. Issuing authority 5. Licence number 8. Address 9. Category 10. Category issuing date 11. Category expiry 12. Restrictions

9.	10.	11.	12.
A1 			
A 			
B1 			
B 			
C1 			
C 			
D1 			
D 			
BE 			
C1E 			
CE 			
D1E 			
DE 			



RIJBEWIJS

KONINKRIJK BELGIE

6. FOTO

1. Steven
2. Anne-Marie M.E.
3. 01.04.73 D-53170 Bonn
- 4a. 01.07.96 4c. B-9000 Gent
- 4b. **30.06.06**
5. DA 003 360
- 7.

AM Steven

9.

A

B



PERMIS DE CONDUIRE ROYAUME DE BELGIQUE

1. Quentin
2. Maria N.E.
3. 01.04.73 B-7000 Mons
- 4a. 01.07.96 4c. B-1180 Uccle
- 4b. **30.06.06**
5. DA 003 361
- 7.

6. PHOTO

Quentin

9. **A** **B**

ՀԱՎԵԼ ՎԱԾ II

I.ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋՈՑ ՎԱՐԵԼՈՒ ԻՐԱՎՈՒՆՔ ՁԵՌՔ ԲԵՐԵԼՈՒ ՔՆՆՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻՆ ՆԵՐԿԱՅԱՑՎՈՂ ՆՎԱԶԱԳՈՒՅՆ ՊԱՀԱՆՋՆԵՐԸ

Անդամ պետությունները ձեռնարկում են անհրաժեշտ միջոցներ՝ ապահովելու, որպեսզի վարորդի թեկնածուներն ունենան մեխանիկական տրանսպորտային միջոց վարելու համար անհրաժեշտ գիտելիքներ ու հմտություններ եւ ցուցաբերեն համապատասխան վարքագիծ: Այս նպատակով անցկացվող քննությունները կազմված են՝

- տեսական քննությունից, այնուհետեւ՝
- գործնական վարման հմտությունների եւ վարքագծի ստուգման քննությունից:

Այդ քննությունների անցկացման պայմանները նշված են ստորեւ:

Ա. ՏԵՍԱԿԱՆ ՔՆՆՈՒԹՅՈՒՆ

1. Հարցաթերթիկ

Ընտրված հարցաթերթիկը պետք է այնպես կազմված լինի, որպեսզի պարզ լինի, որ թեկնածուն ունի 2–4–րդ կետերում թվարկված թեմաների վերաբերյալ անհրաժեշտ գիտելիքներ:

Մեկ կարգի տրանսպորտային միջոց վարելու իրավունքի վկայական ստանալու համար դիմած ցանկացած թեկնածու, ով հանձնել է տեսական քննություն՝ որեւէ այլ կարգի տրանսպորտային միջոց վարելու իրավունք ստանալու համար, կարող է բացառվել 2–4–րդ կետերի ընդհանուր դրույթներից:

2. Բոլոր կարգերի տրանսպորտային միջոցներ վարելու համար տեսական քննության բովանդակությունը

2.1. Ստորեւ նշված կետերից յուրաքանչյուրի վերաբերյալ պետք է տրվեն հարցեր. հարցերի բովանդակությունը եւ ձեւը թողնվում է

յուրաքանչյուր անդամ պետության հայեցողությանը՝

2.1.1. Ճանապարհային երթեւեկության կանոնները՝

- մասնավորապես կապված ճանապարհային նշանների, գծանշումների եւ ազդանշանների, անցման առաջնահերթության իրավունքների եւ արագության սահմանաչափերի հետ.

2.1.2. Վարորդը՝

- զգոնության եւ ճանապարհային այլ մասնակիցների նկատմամբ ուշադրություն ցուցաբերելու կարելիությունը.
- ալկոհոլի, թմրադեղերի եւ դեղերի, հոգեկան վիճակի ու հոգնածության ազդեցությամբ վարորդի ընկալումը, կողմնորոշվելու, որոշում կայացնելու ունակությունը, հատկապես արձագանքման ժամանակը, ինչպես նաեւ վարելու ժամանակ վարքագծի փոփոխությունները.

2.1.3. Ճանապարհը՝

- տրանսպորտային միջոցների միջեւ անվտանգ տարածության պահպանմանը, արգելակման տարածությանը եւ եղանակային ու ճանապարհային տարբեր պայմանների ժամանակ ընթացքի կայունությանը վերաբերող ամենակարեւոր սկզբունքները.
- ճանապարհային տարբեր պայմանների հետ կապված՝ վարելու ռիսկի գործոնները, հատկապես, ինչպես են դրանք փոփոխվում՝ եղանակով եւ ցերեկվա կամ գիշերվա ժամով պայմանավորված.
- տարբեր տեսակի ճանապարհների առանձնահատկությունները եւ դրանց հետ կապված պարտադիր պահանջները.

M9

- ճանապարհային թունելներում անվտանգ երթեւեկությունը.

M4

2.1.4. Ճանապարհային երթևեկության այլ մասնակիցներ՝

- ճանապարհային երթևեկության այլ մասնակիցների եւ ճանապարհային երթևեկության առավել խոցելի մասնակիցների խմբերի, ինչպիսիք են՝ երեխաները, հետիոտները, հեծանվորդները եւ սահմանափակ շարժունակությամբ մարդկանց փորձառնության պակասի հետ կապված ռիսկի կոնկրետ գործոններ.
- տարբեր տեսակի տրանսպորտային միջոցների շարժման ու վարման եւ դրանց վարորդների տեսադաշտերի հետ կապված ռիսկերը.

2.1.5. Ընդհանուր կանոններ ու կարգավորումներ եւ այլ հարցեր՝

- տրանսպորտային միջոցների օգտագործման համար անհրաժեշտ վարչական փաստաթղթերին վերաբերող կանոններ.
- ճանապարհատրանսպորտային պատահարի ժամանակ վարորդի վարքագիծը սահմանող ընդհանուր կանոններ (նախազգուշացման սարքերի տեղադրում ու տազնապի բարձրացում) եւ, անհրաժեշտության դեպքում, այն միջոցները, որոնք նա կարող է ձեռնարկել՝ ճանապարհատրանսպորտային պատահարից տուժածներին օգնություն ցուցաբերելու համար.
- տրանսպորտային միջոցների, փոխադրված բեռի եւ անձանց հետ կապված անվտանգության գործոնները.

2.1.6. 2.1.6.Տրանսպորտային միջոցից իջնելիս ձեռնարկվելիք նախազգուշական միջոցները.

2.1.7. Ճանապարհի անվտանգության հետ կապված մեխանիկական հայեցակետերը. թեկնածուները պետք է կարողանան հայտնաբերել, մասնավորապես, ղեկային, մեղմիչային եւ արգելակման համակարգերում, անվադողերում, լույսերում եւ ուղղության ցուցիչներում, անդրադարձիչներում, հետին տեսանելիության հայելիներում, հողմապակիներում եւ ապակեմաքրիչներում, արտանետման համակարգերում, ամրագոտիներում եւ ձայնային ազդանշանման սարքում տեղ գտած առավել ընդհանուր թերությունները.

2.1.8. Տրանսպորտային միջոցների անվտանգության սարքավորումները եւ, մասնավորապես, ամրագոտիների, գլխակալների ու երեխայի անվտանգության սարքավորումները.

2.1.9. Շրջակա միջավայրի հետ կապված՝ տրանսպորտային միջոցների օգտագործմանը վերաբերող կանոններ (ծայնային ազդանշանման սարքերի համարժեք օգտագործումը, վառելիքի սպառման չափավորումը, աղտոտիչների արտանետումների սահմանափակումը եւ այլն):

3. «A» եւ «A1» կարգերին վերաբերող հատուկ դրույթներ

3.1. Հետեւյալի մասին ընդհանուր գիտելիքների պարտադիր ստուգում՝

3.1.4 Պաշտպանիչ արտահագուստի, ինչպես, օրինակ՝ ձեռնոցների, կոշիկների, հագուստի եւ պաշտպանիչ սաղավարտի օգտագործումը.

3.1.2. Մոտոցիկլետի վարորդների տեսանելիությունը ճանապարհային երթեւեկության այլ մասնակիցների համար.

3.1.3. ճանապարհային տարբեր պայմանների հետ կապված ռիսկի գործոնները, ինչպես արդեն նշված է վերելում՝ հատուկ ուշադրություն դարձնելով այնպիսի մասերի վրա, ինչպիսիք են՝ կոյուղու կափարիչները, ճանապարհային գծանշումները, ինչպես, օրինակ՝ գծերը եւ ուղղություն ցույց տվող սլաքները, տրամվայի գծերը.

3.1.4. Ճանապարհի անվտանգության հետ կապված՝ վերելում արդեն նշված մեխանիկական հայեցակետերը՝ լրացուցիչ ուշադրություն դարձնելով վթարային կանգառի ճանաչման նշաններին, վառելիքի մակարդակին եւ շղթային:

4. «C», «C+E», «C1», «C1+E», «D», «D+E», «D1» եւ «D1+E» կարգերին վերաբերող հատուկ դրույթներ

4.1. Հետեւյալի մասին ընդհանուր գիտելիքների պարտադիր ստուգում՝

4.1.1. Կանոններ՝ Խորհրդի թիվ 3820/85 կանոնակարգով (ԵՏՀ) սահմանված՝ տրանսպորտային միջոցը վարելու համար թույլատրված ժամերի եւ հանգստի ժամանակների մասին (7), Խորհրդի թիվ 3821/85 (ԵՏՀ) կանոնակարգով սահմանված ձայնագրող սարքերի

օգտագործման մասին (8).

4.1.2. Կանոններ, որոնք վերաբերում են համապատասխան փոխադրամիջոցի տեսակին. բեռներ կամ ուղեւորներ.

4.1.3. Ապրանքների եւ ուղեւորների ազգային ու միջազգային փոխադրման համար անհրաժեշտ տրանսպորտային միջոցները եւ փոխադրման փաստաթղթերը.

4.1.4. Ինչպես վարվել ճանապարհատրանսպորտային պատահարների դեպքում. ճանապարհատրանսպորտային պատահարների կամ նմանատիպ միջադեպերից հետո ձեռնարկվելիք միջոցների, այդ թվում՝ արտակարգ իրավիճակներում իրականացվելիք գործողությունների դեպքում, ինչպես, օրինակ՝ ուղեւորների տարհանման եւ առաջին օգնության մասին հիմնական գիտելիքները.

4.1.5. Անվադողերը հանելու եւ փոխելու ընթացքում ձեռնարկվելիք նախազգուշական միջոցները.

4.1.6. Տրանսպորտային միջոցների քաշերի եւ եզրաչափերի կանոններ, արագությունը սահմանափակող սարքերի վերաբերյալ կանոններ.

4.1.7. Իրենց տրանսպորտային միջոցների առանձնահատկությունների հետեւանքով տեսադաշտի սահմանափակում.

4.1.8. Ճանապարհային քարտեզի ընթերցում, երթուղու պլանավորում՝ ներառյալ էլեկտրոնային նավիգացիոն համակարգերի օգտագործումը (ոչ պարտադիր).

4.1.9. Տրանսպորտային միջոցի բեռնման հետ կապված անվտանգության գործոնները, բեռի վերահսկումը (բեռնադարսում եւ ամրացում), տարբեր տեսակների բեռների հետ կապված դժվարությունները(օրինակ՝ հեղուկներ, դարսված բեռներ), ապրանքների բեռնումն ու բեռնաթափումը եւ բեռնաթափող սարքավորումների օգտագործումը (միայն «C», «C+E», «C1», «C1+E» կարգեր).

4.1.10. Ուղեւորների փոխադրման, նրանց հարմարավետության եւ անվտանգության, երեխաների փոխադրման հետ կապված վարորդի պատասխանատվությունը, նախքան տրանսպորտային միջոցը վարելը դրա անհրաժեշտ տեխնիկական զննությունը.

ամեն տեսակի ավտոբուսների հետ կապված խնդիրները պետք է լինեն տեսական քննության մաս (հանրային ավտոբուսներ եւ միջքաղաքային ավտոբուսներ, հատուկ եզրաչափեր ունեցող ավտոբուսներ,) (միայն «D», «D+E», «D1», «D1+E» կարգեր)։

4.2. «C», «C+E», «D» եւ «D+E» կարգերին վերաբերող հետեւյալ լրացուցիչ դրույթների մասին ընդհանուր գիտելիքների պարտադիր ստուգում՝

4.2.1. Ներքին այրման շարժիչների, հեղուկների (օրինակ՝ շարժիչի յուղ, սառեցնող հեղուկներ, ողողահեղուկ), վառելիքի համակարգի, էլեկտրական համակարգի, բռնկման համակարգի, փոխանցման համակարգի (կցորդում, փոխանցման տուփ եւ այլն) կառուցվածքի եւ գործունեության սկզբունքները։

4.2.2. Տրանսպորտային միջոցի յուղումն ու հակասառեցումը։

4.2.3. Անվադողերի կառուցվածքի տեղադրում, ճիշտ օգտագործման եւ խնամքի սկզբունքները։

4.2.4. Արգելակային համակարգի ամրանների, արագության կարգավորիչների տեսակների, շահագործման, հիմնական մասերի, կապակցման, օգտագործման եւ ամենօրյա խնամքի սկզբունքներն ու արգելակների հակաբլոկավորման համակարգի օգտագործումը։

4.2.5. Միացման համակարգերի տեսակների, շահագործման, հիմնական մասերի, կապակցման, օգտագործման եւ ամենօրյա խնամքի սկզբունքները (միայն «C+E», «D+E» կարգեր)։

4.2.6. Խափանման պատճառները գտնելու մեթոդները։

4.2.7. Տրանսպորտային միջոցների անսարքությունների կանխարգելման նպատակով տեխսպասարկումը եւ անհրաժեշտ ընթացիկ վերանորոգումները։

4.2.8. Ապրանքների ստացման, փոխադրման եւ առաքման հետ կապված վարորդի պատասխանատվությունը՝ համաձայնեցված

պայմաններին համապատասխան (միայն «C», «C+E» կարգեր):

Բ. ԳՈՐԾՆԱԿԱՆ ՎԱՐՄԱՆ ՀՄՏՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ԵՎ ՎԱՐՔԱԳԾԻ ՍՏՈՒԳՄԱՆ ՆՊԱՏԱԿՈՎ ԱՆՑԿԱՑՎՈՂ ՔՆՆՈՒԹՅՈՒՆ

5. Տրանսպորտային միջոցը եւ դրա սարքավորումները

- 5.1. Մեխանիկական փոխանցման տուփով տրանսպորտային միջոց վարելու համար վարորդի թեկնածուն պետք է մեխանիկական փոխանցման տուփով տրանսպորտային միջոցով գործնական վարման հմտությունների եւ վարքագծի քննություն հանձնի:

M9

Եթե վարորդի թեկնածուն քննություն է հանձնում գործնական վարման հմտությունների եւ վարքագծի կցորդման ոտնակ չունեցող տրանսպորտային միջոցով (կամ «A» կամ «A1» կարգերի համար մեխանիկական փոխանցման տուփի լծակով), ապա դրա մասին պետք է գրառում կատարվի նման քննության հիման վրա տրված ցանկացած վկայականի վրա: Նման նշում պարունակող վկայականները վավերական են միայն կցորդման ոտնակ (կամ «A» կամ «A1» կարգերի համար փոխանցման տուփի լծակ) չունեցող տրանսպորտային միջոցներ վարելու համար:

«Ավտոմատ փոխանցման տուփով տրանսպորտային միջոց» նշանակում է այն տրանսպորտային միջոցը, որտեղ բացակայում է կցորդման ոտնակը (կամ «A» կամ «A1» կարգերի համար մեխանիկական փոխանցման տուփի լծակը):

M4

- 5.2. Գործնական վարման հմտությունների եւ վարքագծի ստուգման քննությունների անցկացման համար նախատեսված տրանսպորտային միջոցները պետք է համապատասխանեն ստորեւ նշված նվազագույն չափանիշներին: Անդամ պետությունները կարող են նախատեսել ավելի խիստ չափանիշներ կամ ավելացնել ուրիշները:

«A» կարգ՝

- աստիճանական մատչելիություն (6(1)(բ) հոդվածի առաջին պարբերության առաջին դրույթ)՝ մոտոցիկլետ՝ առանց կողային կցորդի, որի շարժիչի աշխատանքային ծավալը գերազանցում է 120 խորանարդ սանտիմետրը, եւ որը կարող է զարգացնել առնվազն 100 կմ/ժ արագություն.
- անմիջական մատչելիություն (6(1)(բ) հոդվածի առաջին պարբերության երկրորդ դրույթ)՝ մոտոցիկլետ՝ առանց կողային կցորդի՝ շարժիչի առնվազն 35 կՎտ հզորությամբ.

«A1» ենթակարգ՝

մոտոցիկլետ՝ առանց կողային կցորդի՝ շարժիչի առնվազն 75 խորանարդ սանտիմետր աշխատանքային ծավալով.

«B» կարգ՝

«B» կարգի քառանիվ տրանսպորտային միջոց, կարող է զարգացնել առնվազն 100 կմ/ժամ արագություն.

«B+E» կարգ՝

քննության անցկացման համար նախատեսված «B» կարգի տրանսպորտային միջոցի եւ առնվազն 1000 կիլոգրամ առավելագույն թույլատրելի զանգված ունեցող կցասայլի համակցությունը՝ առնվազն 100 կմ/ժամ արագություն զարգացնելու կարողությամբ, որը չի դասվում «B» կարգին. ընդ որում, կցասայլի՝ բեռի համար նախատեսված մասը բաղկացած է փակ ֆուրգոն թափքից, որն առնվազն նույնքան լայնություն եւ նույնքան բարձրություն ունի, որքան տրանսպորտային միջոցը. միաժամանակ, ֆուրգոն թափքը կարող է նաեւ մի փոքր նեղ լինել, քան տրանսպորտային միջոցը՝ պայմանով, որ տրանսպորտային միջոցի հետեւի մասը հնարավոր կլինի տեսնել միայն տրանսպորտային միջոցի արտաքին հետին տեսանելիության հայելիների միջոցով. կցասայլը պետք է ներկայացվի նվազագույնը 800 կիլոգրամ իրական զանգվածով.

«B1» ենթակարգ՝

շարժիչով շարժման մեջ դրվող եռանիվ կամ քառանիվ մոտոսայլակ, որը կարող է զարգացնել առնվազն 60 կմ/ժամ արագություն.

«C» կարգ՝

«C» կարգի տրանսպորտային միջոց՝ առնվազն 12 000 կիլոգրամ առավելագույն թույլատրելի զանգվածով, առնվազն ութ մետր երկարությամբ, առնվազն 2,40 մետր լայնությամբ եւ առնվազն 80 կմ/ժամ արագություն զարգացնելու կարողությամբ. միաժամանակ, կահավորված արգելակների հակաբլոկավորման համակարգերով, առնվազն ութ աստիճան առաջընթաց արագություն ունեցող փոխանցման տուփով եւ գրանցող սարքով, ինչպես սահմանված է թիվ 3821/85 կանոնակարգով (ԵՀՏ). ընդ որում, բեռի համար նախատեսված մասը բաղկացած է փակ ֆուրգոն թափքից, որն առնվազն նույնքան լայնություն եւ նույնքան բարձրություն ունի, որքան վարորդի խցիկը. կցասայլը պետք է ներկայացվի նվազագույնը 10 000 կիլոգրամ իրական զանգվածով.

«C+E» կարգ՝

հողակապված տրանսպորտային միջոց կամ քննության անցկացման համար նախատեսված «C» կարգի տրանսպորտային միջոցի եւ առնվազն 7,5 մետր երկարություն ունեցող կցասայլի համակցություն, ընդ որում, հողակապված տրանսպորտային միջոցի եւ դրա համակցության առավելագույն թույլատրելի զանգվածը պետք է լինի առնվազն 20 000 կիլոգրամ, երկարությունը՝ առնվազն 14 մետր, լայնությունը՝ առնվազն 2,40 մետր, առավելագույն արագությունը, որը կարող է զարգացնել՝ առնվազն 80 կմ/ժ. միաժամանակ կահավորված է արգելակների հակաբլոկավորման համակարգերով, առնվազն ութ աստիճան առաջընթաց արագություն ունեցող փոխանցման տուփով եւ գրանցող սարքով, ինչպես սահմանված է թիվ 3821/85 կանոնակարգով (ԵՀՏ). ընդ որում, բեռի համար նախատեսված մասը բաղկացած է փակ ֆուրգոն թափքից, որն առնվազն նույնքան լայնություն եւ նույնքան բարձրություն ունի, որքան վարորդի խցիկը. կցասայլը պետք է ներկայացվի նվազագույնը 15 000 կիլոգրամ իրական զանգվածով.

«C1» ենթակարգ՝

«C1» ենթակարգի տրանսպորտային միջոց՝ առնվազն 4 000 կիլոգրամ առավելագույն թույլատրելի զանգվածով, առնվազն հինգ մետր երկարությամբ եւ առնվազն 80 կմ/ժ արագություն զարգացնելու կարողությամբ, միաժամանակ, կահավորված արգելակների հակաբլոկավորման համակարգերով եւ գրանցող սարքով, ինչպես սահմանված է թիվ 3821/85 կանոնակարգով (ԵՀՏ). ընդ որում, բեռի համար նախատեսված մասը բաղկացած է փակ ֆուրգոն թափքից, որն առնվազն նույնքան լայնություն եւ նույնքան բարձրություն ունի, որքան վարորդի խցիկը.

«C1+E» ենթակարգ՝

քննության անցկացման համար նախատեսված «C1» ենթակարգի տրանսպորտային միջոցի եւ առնվազն 1 250 կիլոգրամ առավելագույն թույլատրելի զանգված ունեցող կցասայլի համակցություն. ընդ որում, նշված համակցությունը պետք է ունենա առնվազն ութ մետր երկարություն եւ առնվազն 80 կմ/ժ արագություն զարգացնելու կարողություն. միաժամանակ, կցասայլի՝ բեռի համար նախատեսված մասը բաղկացած է փակ ֆուրգոն թափքից, որն առնվազն նույնքան լայնություն եւ նույնքան բարձրություն ունի, որքան վարորդի խցիկը. փակ ֆուրգոն թափքը կարող է նաեւ լինել մի փոքր ավելի նեղ, քան վարորդի խցիկը՝ պայմանով, որ տրանսպորտային միջոցի հետեւի մասը հնարավոր լինի տեսնել միայն տրանսպորտային միջոցի արտաքին հետին տեսանելիության հայելիների միջոցով. կցասայլը պետք է ներկայացվի նվազագույնը 800 կիլոգրամ իրական զանգվածով.

«D» կարգ՝

«D» կարգի տրանսպորտային միջոց՝ առնվազն տասը մետր երկարությամբ, առնվազն 2,40 մետր լայնությամբ եւ առնվազն 80 կմ/ժ արագություն զարգացնելու կարողությամբ, միաժամանակ, կահավորված արգելակների հակաբլոկավորման համակարգերով եւ գրանցող սարքով, ինչպես սահմանված է թիվ 3821/85 կանոնակարգով (ԵՀՏ).

«D+E» կարգ՝

քննության անցկացման համար նախատեսված «D» կարգի տրանսպորտային միջոցի եւ առնվազն 1 250 կիլոգրամ առավելագույն թույլատրելի զանգված ունեցող կցասայլի համակցությունը՝ առնվազն 2,40 մետր լայնությամբ, առնվազն 80 կմ/ժ արագություն զարգացնելու կարողությամբ. ընդ որում, կցասայլի՝ բեռի համար նախատեսված մասը բաղկացած է փակ ֆուրգոն թափքից, որն առնվազն երկու մետր լայնություն եւ երկու մետր բարձրություն ունի. կցասայլը պետք է ներկայացվի նվազագույնը 800 կիլոգրամ իրական ընդհանուր զանգվածով.

«D1» ենթակարգ՝

«D1» ենթակարգի տրանսպորտային միջոց՝ առնվազն 4 000 կիլոգրամ առավելագույն թույլատրելի զանգվածով, առնվազն հինգ մետր երկարությամբ եւ առնվազն 80 կմ/ժ արագություն զարգացնելու կարողությամբ, միաժամանակ, կահավորված արգելակների հակաբլոկավորման համակարգերով եւ գրանցող սարքով, ինչպես սահմանված է թիվ 3821/85 կանոնակարգով (ԵՀՏ).

«D1+E» ենթակարգ՝

քննության անցկացման համար նախատեսված «D1» ենթակարգի տրանսպորտային միջոցի եւ առնվազն 1 250 կիլոգրամ առավելագույն թույլատրելի զանգված ունեցող կցասայլի համակցությունը՝ առնվազն 80 կմ/ժամ արագություն զարգացնելու կարողությամբ. միաժամանակ, կցասայլի՝ բեռի համար նախատեսված մասը բաղկացած է փակ ֆուրգոն թափքից, որն առնվազն երկու մետր լայնություն եւ երկու մետր բարձրություն ունի. կցասայլը պետք է ներկայացվի նվազագույնը 800 կիլոգրամ իրական ընդհանուր զանգվածով.

M9

քննության անցկացման համար նախատեսված «B+E», «C», «C+E», «C1», «C1+E», «D», «D+E», «D1» եւ «D1+E» կարգերի տրանսպորտային միջոցները, որոնք չեն համապատասխանում վերը նշված նվազագույն չափանիշներին, սակայն օգտագործվել են Հանձնաժողովի 2008/65/ԵՀ հրահանգով սահմանված ամսաթվին կամ մինչեւ այդ(9), կարող են օգտագործվել մինչեւ 2013

թվականի սեպտեմբերի 30–ը: Նշված տրանսպորտային միջոցներով փոխադրվելիք բեռներին ներկայացվող պահանջները կարող են կիրարկվել անդամ պետությունների կողմից մինչև 2013 թվականի սեպտեմբերի 30–ը:

M4

6. «A» եւ «A1» կարգերին վերաբերող տրանսպորտային միջոց վարելու հմտությունները եւ վարքագիծը, որոնք պետք է ստուգվեն քննությունների միջոցով

- 6.1.

Ճանապարհային երթեւեկության անվտանգության հետ կապված՝ տրանսպորտային միջոցի նախապատրաստումը եւ տեխնիկական վիճակի զննումը

Վարորդի թեկնածուները պետք է ցույց տան, որ իրենք ի զորու են անվտանգ վարելու՝ բավարարելով հետեւյալ պահանջները՝

6.1.1.

Հարմարեցնել պաշտպանիչ արտահագուստը, օրինակ՝ ձեռնոցները, կոշիկները, սաղավարտը

6.1.2.

Պատահականության սկզբունքով ստուգել անվադողերի, արգելակների, դեկանիվի, վթարային կանգառի ճանաչման նշանի (առկայության դեպքում), շղթայի, յուղի մակարդակի, լույսերի, անդրադարձիչների, ուղղության ցուցիչների, ձայնային ազդանշանման սարքի վիճակը:
- 6.2.

Հատուկ մանյովրներ՝ ստուգելու համար ճանապարհային երթեւեկության անվտանգությունը

Մոտոցիկլետը հենակի վրա դնելն ու դրա վրայից հանելը եւ այն՝ առանց շարժիչի օգնության շարժելը եւ տրանսպորտային միջոցի

շուրջը քայլեր.

6.2.2. Մոտոցիկլետն իր հենակի վրա կայանելը.

6.2.3. Ցածր արագությամբ առնվազն երկու մանյովր պետք է կատարվի՝ ներառյալ ոլորաշարժում կատարելը. դա հնարավորություն կտա գնահատելու վարորդի՝ կցորդման եւ արգելակի հետ միաժամանակ աշխատելու, հավասարակշռությունն ու տեսադաշտը չկորցնելու եւ մոտոցիկլետի վրա նստելու ու ոտքերի համար նախատեսված հենակների վրա ոտքերը դիրքավորելու հմտությունը.

6.2.4. Բարձր արագությամբ առնվազն երկու մանյովր պետք է կատարվի, ընդ որում, մեկ մանյովրը՝ երկրորդ կամ երրորդ փոխանցմամբ, առնվազն 30 կմ/ժ արագությամբ, իսկ մյուս մանյովրը՝ առնվազն 50 կմ/ժ արագությամբ՝ շրջանցելով խոչընդոտը. դա հնարավորություն կտա գնահատելու վարորդի՝ մոտոցիկլետի վրա նստելու, տեսադաշտը եւ հավասարակշռությունը չկորցնելու, ղեկային կառավարման հմտությունը եւ փոխանցումները փոխելու հմտությունը.

6.2.5. Արգելակում՝ արգելակման առնվազն երկու վարժություն պետք է կատարվի՝ ներառյալ առնվազն 50 կմ/ժ արագության ժամանակ վթարային արգելակում կատարելը. դա հնարավորություն կտա գնահատելու վարորդի՝ առջեւի եւ հետեւի արգելակների, տեսադաշտը չկորցնելու եւ մոտոցիկլետի վրա նստելու հմտությունը:

6.2.3–6.2.5 կետերի ներքո նշված հատուկ մանյովրները պետք է կիրարկվեն ամենաուշը M9 մինչեւ 2008 թվականի

սեպտեմբերի 30-ը ":

6.3. Վարքագիծը երթեւեկության ժամանակ

Վարորդի թեկնածուները երթեւեկության սովորական իրավիճակներում պետք է իրականացնեն հետեւյալ գործողությունները՝ ապահովելով լրիվ անվտանգություն եւ իրականացնելով բոլոր անհրաժեշտ նախազգուշական գործողությունները՝

6.3.1. Երթեւեկելը՝ կայանելուց, երթեւեկության ժամանակ կանգնելուց, ճանապարհից դուրս գալուց հետո.

6.3.2. Երթեւեկելն ուղիղ ճանապարհներով, շարժման մեջ գտնվող տրանսպորտային միջոցներից առաջ անցնելը, այդ թվում՝ փակ տարածքներում.

6.3.3. Երթեւեկելը ճանապարհի ոլորաններով.

6.3.4. Խաչմերուկները՝ ճանապարհների հատումներին եւ խաչումներին հասնելիս ու դրանք հատելիս.

6.3.5. Ուղղությունը փոխելը՝ ձախ եւ աջ շրջադարձ, երթեւեկության գոտիները փոխելիս.

6.3.6. Ավտոմայրուղիներին կամ նմանատիպ այլ ճանապարհներին մոտենալը (ելքը) (առկայության դեպքում)՝ արագացման գոտուց միանալիս, դանդաղեցման գոտին լքելիս.

6.3.7. Վազանցը (հատելը)՝ տրանսպորտային այլ միջոցներին վազանցելիս (հնարավորության դեպքում), խոչընդոտների, օրինակ՝ կայանած մեքենաների կողքով վարելիս, այլ տրանսպորտային միջոցների կողմից տրանսպորտային միջոցին վազանցելիս (անհրաժեշտության դեպքում).

6.3.8. Ճանապարհի այլ առանձնահատկությունները (առկայության դեպքում)՝ շրջանաձեւ երթեւեկության խաչմերուկով, երկաթուղային գծանցերով, տրամվայի (ավտոբուսի) կանգառներով, հետիոտնային անցումներով, երկարաձիգ զառիվայր

ճանապարհներով վերել (ներքել), թունելներով վարելիս, **M9** .

6.3.9.Տրանսպորտային միջոցից իջնելիս անհրաժեշտ նախազգուշական միջոցներ ձեռնարկելը:

7. «B», «B1» եւ «B+E» կարգերին վերաբերող տրանսպորտային միջոց վարելու հմտությունները եւ վարքագիծը, որոնք պետք է ստուգվեն քննությունների միջոցով

7.1. Ճանապարհային անվտանգության հետ կապված՝ տրանսպորտային միջոցի նախապատրաստումը եւ տեխնիկական վիճակի զննումը

Վարորդի թեկնածուները պետք է ցույց տան, որ իրենք ի զորու են անվտանգ վարելու՝ բավարարելով հետեւյալ պահանջները՝

7.1.1. Հարմարեցնել նստատեղն այնպես, որ ստանան ճշգրիտ նստած դիրք.

7.1.2. Հարմարեցնել հետին տեսանելիության հայելիները, ամրագոտիները, գլխակալները (առկայության դեպքում).

7.1.3. Ստուգել, թե արդյոք դռները փակ են.

Պատահականության սկզբունքով ստուգել անվադողերի, ղեկանիվի, արգելակների, հեղուկների (օրինակ՝ շարժիչի յուղը, սառեցնող հեղուկը, դիմապակին լվանալու հեղուկը), լույսերի, անդրադարձիչների, ուղղության ցուցիչների եւ ձայնային ազդանշանման սարքի վիճակը.

7.1.5. Ստուգել տրանսպորտային միջոցի ամրության գործոնները՝ կապված դրա բեռնվածքի հետ՝ թափքը, թիթեղները, բեռնախցիկի դռները, սրահի փակված լինելը, բեռնման եղանակը, բեռի ամրակապված լինելը (միայն «B+E» կարգի համար).

7.1.6.Ստուգել կապակցման մեխանիզմները, ինչպես նաեւ արգելակը եւ էլեկտրական միացումները (միայն «B+E» կարգի համար).

7.2. «B» եւ «B1» կարգեր՝ Հատուկ մանյովրներ՝ ստուգելու համար ճանապարհային երթելեկության անվտանգությունը:

Պետք է ստուգվեն հետեւյալ մանյովրների կատարումը (առնվազն երկու մանյովր՝ փոխանցման չորս աստիճաններով, այդ թվում՝ մեկ մանյովր հետընթաց փոխանցմամբ)՝

7.2.1. Ուղիղ գծում շրջադարձ կատարելը կամ անկյան տակ աջ կամ ձախ շրջվելը՝ միեւնույն ժամանակ մնալով երթեւեկության ճիշտ գոտում.

7.2.2. Հակառակ ուղղություն վերցնելու համար շրջել տրանսպորտային միջոցը՝ օգտագործելով առաջընթաց եւ հետընթաց փոխանցումները.

7.2.3. Տրանսպորտային միջոցը կայանելը եւ կայանատեղը լքելը (զուգահեռ, շեղ կամ աջ անկյան վրա, դեպի առաջ կամ հետ, հարթության, վերելքի կամ զառիվայրի վրա).

7.2.4. Ճիշտ արգելակումը տրանսպորտային միջոցը կանգնեցնելիս, այնուամենայնիվ, վթարային կանգառ կատարելը լրացուցիչ է:

7.3. «B+E» կարգ՝ Հատուկ մանյովրներ՝ ստուգելու համար ճանապարհային երթեւեկության անվտանգությունը:

7.3.1. Կցասայլն իր տրանսպորտային միջոցին կցորդելն ու կապազերծելը կամ կապազերծելն ու նորից կցորդելը, մանյովրը կատարելիս պետք է քարշակը կայանել կցասայլի կողքին (օրինակ՝ ոչ մեկ շարքում).

7.3.2. Շրջադարձի կողքով հետ շրջվելը, որի կատարման համար նախատեսված շարքը պետք է որոշեն անդամ պետությունները.

7.3.3. Բեռնման (բեռնաթափման) համար անվտանգ կայանելը:

7.4. Վարքագիծը երթեւեկության ժամանակ

Վարորդի թեկնածուները պետք է երթեւեկության սովորական իրավիճակներում իրականացնեն հետեւյալ գործողությունները՝

ապահովելով լրիվ անվտանգություն եւ իրականացնելով բոլոր անհրաժեշտ նախազգուշական գործողությունները.

7.4.1. Երթեւեկելը՝ կայանելուց, երթեւեկության ժամանակ կանգնելուց, ճանապարհից դուրս գալուց հետո.

7.4.2. Երթեւեկելն ուղիղ ճանապարհներով, շարժման մեջ գտնվող տրանսպորտային միջոցներից առաջ անցնելիս, այդ թվում՝ փակ տարածքներում.

7.4.3. Երթեւեկելը ճանապարհի ոլորաններով.

7.4.4. Խաչմերուկները՝ ճանապարհների հատումներին եւ խաչումներին հասնելիս ու դրանք հատելիս.

7.4.5. Ուղղությունը փոխելը՝ ձախ եւ աջ շրջադարձը՝ փոխելով երթեւեկության գոտիները.

7.4.6. Ավտոմայրուղիներին կամ նման տեսակի այլ ճանապարհներին մոտենալը (ելքը) (առկայության դեպքում)՝ արագացման գոտուց միանալիս, դանդաղեցման գոտին լքելիս.

7.4.7. Վազանցը (հատելը)՝ տրանսպորտային այլ միջոցներին վազանցելիս (հնարավորության դեպքում), խոչընդոտների, օրինակ՝ կայանած մեքենաների կողքով վարելիս, այլ տրանսպորտային միջոցների կողմից տրանսպորտային միջոցին վազանցելիս (անհրաժեշտության դեպքում).

7.4.8. Ճանապարհի այլ առանձնահատկությունները (առկայության դեպքում)՝ շրջանաձեւ երթեւեկության խաչմերուկով, երկաթուղային գծանցերով, տրամվայի (ավտոբուսի) կանգառներով, հետիոտնային անցումներով, երկարաձիգ զառիվայր ճանապարհներով վերել (ներքել), թունելներով վարելիս:**M9**

7.4.9. Տրանսպորտային միջոցից իջնելիս անհրաժեշտ նախազգուշական միջոցներ ձեռնարկելը:

8. «C», «C+E», C1, «C1+E», «D», «D+E», «D1» եւ «D1+E» կարգերին վերաբերող տրանսպորտային միջոց վարելու հմտությունները եւ վարքագիծը, որոնք պետք է ստուգվեն քննությունների միջոցով

8.1. Ճանապարհային անվտանգության հետ կապված՝ տրանսպորտային միջոցի նախապատրաստումը եւ տեխնիկական վիճակի զննումը

Վարորդի թեկնածուները պետք է ցույց տան, որ իրենք կարող են անվտանգ վարել՝ բավարարելով հետեւյալ պահանջները՝

8.1.1. Հարմարեցնել նստատեղն այնպես, որ ստացվի ճշգրիտ նստած դիրք.

8.1.2. Հարմարեցնել հետին տեսանելիության հայելիները, ամրագոտիները, գլխակալները (առկայության դեպքում).

8.1.3. Պատահականության սկզբունքով ստուգել անվադողերը, ղեկանիվը, արգելակները, լույսերը, անդրադարձիչները, ուղղության ցուցիչները եւ ձայնային ազդանշանման սարքերը.

8.1.4. Ստուգել ուժեղացմամբ արգելակման եւ ղեկավարման համակարգերը, ստուգել անիվների, անիվների պնդողակների, անվաճաճկոցների, հողմապակու, ապակեմաքրիչների, հեղուկների (օրինակ՝ շարժիչի յուղ, սառեցնող հեղուկ, հողմապակին լվանալու հեղուկ) վիճակը, ստուգել եւ օգտագործել սարքերի վահանակը՝ ներառյալ գրանցող սարքը, ինչպես սահմանված է թիվ 3821/85 կանոնակարգով (ԵՏՀ).

8.1.5. Ստուգել օդի ճնշումը, խտացված օդի բալոնները եւ կախոցները.

8.1.6. Ստուգել տրանսպորտային միջոցի ամրության գործոնները՝ կապված դրա բեռնվածքի հետ՝ թափքը, թիթեղները, բեռնային բեռնախցիկի դռները, լիցքավորման սարքավորումը (առկայության դեպքում), սրահի փակված լինելը (առկայության դեպքում), բեռնման տարբերակը, բեռի ամրակապված լինելը (միայն «C», «C+E», «C1», «C1+E» կարգերի համար).

8.1.7. Ստուգել կապակցման մեխանիզմները, ինչպես նաեւ արգելակը եւ էլեկտրական միացումները (միայն «C+E», «C1+E», «D+E», «D1+E» կարգերի համար).

8.1.8. Ի զորու լինել ձեռնարկելու տրանսպորտային միջոցի անվտանգության հետ կապված հատուկ միջոցներ՝ հսկելով թափքը, ծառայողական դռները, վթարային ելքերը, առաջին օգնության պարագաները, կրակմարիչները եւ անվտանգություն ապահովող

մյուս սարքավորումները (միայն «D», «D+E», «D1», «D1+E» կարգերի համար)։

8.1.9. Ճանապարհային քարտեզի ընթերցումը, երթուղու պլանավորումը՝ ներառյալ էլեկտրոնային նավիգացիոն համակարգերն օգտագործելը (ոչ պարտադիր)։

8.2. Հատուկ մանյովրներ՝ ստուգելու համար ճանապարհային երթևեկության անվտանգությունը

8.2.1. Կցասայլն իր տրանսպորտային միջոցին կցորդելն ու կապազերծելը կամ կապազերծելն ու նորից կցորդելը, քարշակը կցասայլի կողքը կայանելը (օրինակ՝ ոչ մեկ շարքում) (միայն «C+E», «C1+E», «D+E», «D1+E» կարգերի համար)։

8.2.2. Շրջադարձի կողքով հետ շրջվելը, որի կատարման համար նախատեսված շարքը պետք է որոշեն անդամ պետությունները։

8.2.3. Լցաթափման էստակադայի (հարթակի) կամ նմանատիպ այլ սարքավորումների վրա բեռնում (բեռնաթափում) կատարելու համար անվտանգ կայանելը (միայն «C», «C+E», «C1», «C1+E» կարգերի համար)։

8.2.4. Կայանում՝ հնարավորություն տալով ուղեւորներին անվտանգ ավտոբուս նստելու կամ դրանից իջնելու (միայն «D», «D+E», «D1», «D1+E» կարգերի համար)։

8.3. Վարքագիծը երթևեկության ժամանակ

Վարորդի թեկնածուները պետք է երթևեկության սովորական իրավիճակներում իրականացնեն հետեւյալ գործողությունները՝ ապահովելով լրիվ անվտանգություն եւ իրականացնելով բոլոր անհրաժեշտ նախազգուշական գործողությունները՝

8.3.1. Երթևեկելը՝ կայանելուց, երթևեկության ժամանակ կանգնելուց, ճանապարհից դուրս գալուց հետո։

8.3.2. Երթևեկելն ուղիղ ճանապարհներով, շարժման մեջ գտնվող տրանսպորտային միջոցներից առաջ անցնելիս, այդ թվում՝ փակ

տարածքներում.

8.3.3. Երթեւեկելը ճանապարհի ոլորաններով.

8.3.4. Խաչմերուկները՝ ճանապարհների հատումներին եւ խաչումներին հասնելիս եւ դրանք հատելիս.

8.3.5. Ուղղությունը փոխելը՝ ձախ եւ աջ շրջադարձը, փոխելով երթեւեկության գոտիները.

8.3.6. Ավտոմայրուղիներին կամ նման տեսակի մյուս ճանապարհներին մոտենալը (ելքը) (առկայության դեպքում)՝ արագացման գոտուց միանալիս, դանդաղեցման գոտին լքելիս.

8.3.7. Վազանցը (հատելը)՝ տրանսպորտային այլ միջոցներին վազանցելիս (հնարավորության դեպքում), խոչընդոտների, օրինակ՝ կայանած մեքենաների կողքով վարելիս, այլ տրանսպորտային միջոցների կողմից տրանսպորտային միջոցին վազանցելիս (անհրաժեշտության դեպքում).

8.3.8. Ճանապարհի այլ առանձնահատկությունները (առկայության դեպքում)՝ շրջանաձեւ երթեւեկության խաչմերուկով, երկաթուղային գծանցերով, տրամվայի (ավտոբուսի) կանգառներով, հետիոտնային անցումներով, երկարաձիգ զառիվայր ճանապարհներով վերել (ներքել), թունելներով վարելիս, "M9, II:

8.3.9. Տրանսպորտային միջոցից իջնելիս անհրաժեշտ նախազգուշական միջոցներ ձեռնարկելը:

9. Գործնական վարման հմտությունների եւ վարքագծի ստուգման նպատակով անցկացվող քննության գնահատումը

9.1. Վերը նշված վարման իրավիճակներից յուրաքանչյուրը գնահատելիս պետք է հաշվի առնվի վարորդի թեկնածուի արհեստավարժության աստիճանը, որով նա ղեկավարում է տրանսպորտային միջոցը, ինչպես նաեւ երթեւեկության ժամանակ լրիվ անվտանգ վարելու ցուցաբերած կարողությունը: Քննություն ընդունողը պետք է իրեն անվտանգ զգա քննության ամբողջ ընթացքում: Սխալ վարելը կամ վտանգավոր վարքագիծը, որն անմիջական վտանգ է ներկայացնում քննության անցկացման

համար նախատեսված տրանսպորտային միջոցի, դրա ուղեւորների եւ երթեւեկության այլ մասնակիցների համար, պետք է պատժվի քննությունից կտրելով, անկախ այն հանգամանքից, թե արդյոք քննություն ընդունողը կամ ուղեկցող անձը միջամտել են, թե ոչ: Այնուհանդերձ, քննություն ընդունողն ազատ է որոշելու, թե արդյոք պետք է շարունակել գործնական հմտությունների եւ վարքագծի ստուգման նպատակով անցկացվող քննությունը, թե ոչ:

Վարելու քննություն ընդունողները պետք է անցնեն վերապատրաստման դասընթացներ, որպեսզի կարողանան ճշտորեն գնահատել թեկնածուի՝ անվտանգ վարելու կարողությունը: Վարելու քննություն ընդունողների աշխատանքը պետք է դիտանցվի եւ վերահսկվի անդամ պետության կողմից լիազորված մարմնի կողմից՝ ապահովելու համար սխալների ճիշտ եւ հետեւողական գնահատումը՝ սույն հավելվածով սահմանված չափանիշներին համապատասխան:

9.2.

Գնահատման ժամանակ վարելու քննություն ընդունողները պետք է հատուկ ուշադրություն դարձնեն այն հանգամանքին, թե արդյոք վարորդի թեկնածուն կարողանում է ցուցաբերել անվտանգ եւ այլ տրանսպորտային միջոցներին հարգելու վարքագիծ: Այստեղ պետք է ի հայտ գա տրանսպորտային միջոց վարելու ընդհանուր ոճը, եւ վարելու քննություն ընդունողը պետք է դա հաշվի առնի վարորդի թեկնածուի ընդհանուր գնահատականում: Վերջինս իր մեջ ներառում է տրանսպորտային միջոցի՝ որոշված եւ չորոշված երթուղով (անվտանգ) վարելը՝ հաշվի առնելով ճանապարհային եւ տարբերակային պայմանները, հաշվի առնելով երթեւեկության մյուս պայմանները, հաշվի առնելով ճանապարհային երթեւեկության մյուս մասնակիցների (մասնավորապես առավել խոցելի) շահերը եւ զգացողությունը:

9.3.

Վարելու քննություն ընդունողը պետք է հետազայում գնահատի, թե արդյոք վարորդի թեկնածուն՝

9.3.1. հսկում է տրանսպորտային միջոցը՝ հաշվի առնելով՝ անվտանգության գոտիների, հետին տեսանելիության հայելիների, գլխակալների, նստատեղի համարժեք օգտագործումը, լույսերի եւ այլ սարքերի համարժեք օգտագործումը, կցորդման ոտնակի,

փոխանցման տուփի, արագարարի, արգելակման համակարգերի (այդ թվում՝ առկայության դեպքում, արգելակման երրորդ համակարգը), ղեկանիվի համարժեք օգտագործումը, տարբեր հանգամանքներում, տարբեր արագություններով տրանսպորտային միջոցի կառավարումը, ճանապարհի վրա տրանսպորտային միջոցի կայունությունը, քաշը եւ չափսերն ու առանձնահատկությունները, բեռի քաշը եւ տեսակը (միայն «B+E», «C», «C+E», «C1», «C1+E», «D+E», «D1+E» կարգերի համար), ուղեւորների հարմարավետությունը (միայն «D», «D+E», «D1», «D1+E» կարգերի համար) (չի թույլատրվում արագ արագություն վերցնել, անհրաժեշտ է սահուն վարել եւ կտրուկ չարգելակել):

9.3.2. Խնայողական ու բնապահպանական ռեժիմով վարելը՝ հաշվի առնելով շարժիչի պտույտների թիվը մեկ րոպեում, փոխանցումները փոխելը, արգելակելը եւ արագություն վերցնելը (միայն «B+E», «C», «C+E», «C1», «C1+E», «D», «D+E», «D1», «D1+E» կարգերի համար)։

9.3.3. Դիտողականությունը՝ շուրջ բոլորը դիտելու ունակությունը, հայելիների պատշաճ օգտագործումը, հեռու, միջին եւ մոտ տարածության վրա տեսնելու ունակությունը։

9.3.4. Անցման առաջնահերթությունը (ճանապարհը զիջելը)՝ խաչմերուկներում, հատումներում եւ միացումներում անցման առաջնահերթությունը, այլ պատճառներով ճանապարհը զիջելը (օր.՝ ուղղությունը, երթեւեկության գոտիները փոխելը, հատուկ մանյովրներ կատարելը)։

9.3.5. Ճիշտ դիրքը ճանապարհի վրա՝ համապատասխան դիրքը ճանապարհի վրա, երթեւեկության գոտիներում, շրջանաձեւ երթեւեկություն ունեցող խաչմերուկներում, ճանապարհի ոլորաններում, որը հարմար է տրանսպորտային միջոցի տվյալ տեսակին եւ առանձնահատկություններին, տրանսպորտային միջոցի նախապես զբաղեցրած դիրքը։

9.3.6. Տարածություն պահպանելը՝ բավարար տարածություն պահպանելը՝ առջեւից եւ կողքից, երթեւեկության այլ մասնակիցներից բավարար տարածություն պահպանելը։

9.3.7. Արագությունը՝ թույլատրելի արագությունը չգերազանցելը, արագությունը եղանակային (երթեւեկության) պայմաններին եւ,

անհրաժեշտության դեպքում, մինչեւ ազգային սահմանված արագությանը հարմարեցնելը, այնպիսի արագությամբ վարելը, որը հնարավոր կդարձնի կանգնեցնել տրանսպորտային միջոցն այնպես, որ արգելակման ճանապարհը չգերազանցի առկա տարածությունը մեքենաների միջեւ եւ ճանապարհի տեսանելի մասը, արագությունը երթեւեկության նույն մասնակիցների ընդհանուր արագությանը հարմարեցնելը.

9.3.8. Լուսացույցներ, ճանապարհային նշաններ եւ այլ ցուցիչներ՝ լուսացույցների մոտ ճիշտ արձագանքելը, երթեւեկություն կարգավորողների ցուցումներին ենթարկվելը, ճանապարհային նշաններին (արգելքներ կամ հրամաններ) ճիշտ արձագանքելը, ճանապարհային գծանշումների համաձայն՝ համապատասխան գործողություն ձեռնարկելը.

9.3.9. Ազդանշաններ՝ անհրաժեշտության դեպքում ճշգրիտ եւ ճիշտ ժամանակին համարժեք ազդանշաններ տալը, շարժման ճիշտ ուղղություն ցույց տալը, ճանապարհային երթեւեկության այլ մասնակիցների կողմից տրված բոլոր ազդանշաններին արձագանքելը.

9.3.10. Տրանսպորտային միջոցն արգելակելը եւ կանգնեցնելը ստեղծված հանգամանքների, վտանգի կանխատեսման դեպքերում տրանսպորտային միջոցի արագությունը ժամանակին դանդաղեցնելը, արգելակելը կամ կանգնեցնելը՝ կիրառելով արգելակման տարբեր համակարգերը (միայն «C», «C+E», «D», «D+E» կարգերի համար); ինչպես նաեւ արգելակներից բացի արագությունը դանդաղեցնելու համար նախատեսված համակարգերը (միայն «C», «C+E», «D», «D+E» կարգերի համար):

10. Քննության տեսողությունը

Քննության տեսողությունը եւ տրանսպորտային միջոցով անցած տարածությունը պետք է բավարար լինի՝ գնահատելու համար սույն հավելվածի Բ պարբերությամբ սահմանված՝ գործնական վարման հմտությունները եւ վարքագիծը: Վարորդի թեկնածուի գործնական հմտությունները եւ վարքագիծը ստուգելու համար նախատեսված ժամանակը չպետք է, ոչ մի դեպքում, 25 րոպեից պակաս լինի՝ «A», «A1», «B», «B1» եւ «B+E» կարգերի համար եւ 45 րոպեից պակաս՝ այլ կարգերի համար: Այդ ժամանակի մեջ չպետք է հաշվարկվի վարորդի թեկնածուներին ընդունելու, տրանսպորտային միջոցը նախապատրաստելու, ճանապարհի անվտանգության հետ կապված տրանսպորտային միջոցի տեխնիկական վիճակը զննելու, հատուկ մանյովրներ կատարելու եւ գործնական քննության արդյունքները հայտարարելու ժամանակը:

11. Քննության անցկացման վայրը

Քննության՝ հատուկ մանյովրների կատարումը գնահատելու համար նախատեսված մասը կարող է կազմակերպվել քննությունների անցկացման համար նախատեսված հատուկ ավտոհրապարակում: Եթե գործնականում հնարավոր է, քննության՝ երթեւեկության ժամանակ վարորդի վարքագիծը գնահատելու համար նախատեսված մասը պետք է կազմակերպվի կառուցապատ տարածքներից դուրս գտնվող ճանապարհների, ճեպընթաց մայրուղիների եւ ավտոմայրուղիների (կամ նման տեսակի ճանապարհների) վրա, ինչպես նաեւ որոշ տեսակի դժվարություններ ներկայացնող բոլոր տեսակի քաղաքային փողոցներում (բնակելի գոտի, 30 եւ 50 կմ/ժ արագությամբ գոտիներ, քաղաքային ճեպընթաց մայրուղիներ), որոնց հավանաբար կհանդիպեն վարորդները: Ցանկալի է նաեւ, որ քննությունն անցկացվի ճանապարհային խիտ երթեւեկության պայմաններում: Գործնական վարման ժամանակը պետք է օգտագործվի օպտիմալ ճանապարհով՝ գնահատելու համար վարորդի թեկնածուին երթեւեկության այն բոլոր տարբեր տարածքներում, որտեղ նա կարող է հայտնվել՝ հատուկ ուշադրություն դարձնելով նշված գոտիների միջեւ ուղղությունը փոխելու վրա:

II. ՇԱՐԺԻՉՈՎ ՇԱՐԺՄԱՆ ՄԵՋ ԴՐՎՈՂ ՅԱՆԿԱՅԱԾ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋՈՑ ՎԱՐԵԼՈՒ ՀԱՄԱՐ ԱՆՀՐԱԺԵՇՏ ԳԻՏԵԼԻՔՆԵՐԸ, ՀՄՏՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ ԵՎ ՎԱՐՔԱԳԻԾԸ

Շարժիչով շարժման մեջ դրվող բոլոր տրանսպորտային միջոցների վարորդները պետք է տիրապետեն 1–9–րդ կետերում նշված գիտելիքին, հմտություններին ու ցուցաբերեն այնպիսի վարքագիծ, որպեսզի կարողանան՝

- կանխատեսել երթեւեկության վտանգները եւ գնահատել դրանց լրջությունը.
- բավարար չափով կառավարեն իրենց տրանսպորտային միջոցը՝ չստեղծելու համար վտանգավոր իրավիճակներ եւ նման իրավիճակների առաջացման դեպքում համապատասխանաբար արձագանքելու դրանց.
- հետեւել ճանապարհային երթեւեկության կանոններին եւ, մասնավորապես, այն կանոններին, որոնք նախատեսված են ճանապարհատրանսպորտային պատահարները կանխելու եւ երթեւեկության հոսքը պահպանելու համար.

- հայտնաբերել իրենց տրանսպորտային միջոցների ցանկացած հիմնական տեխնիկական թերություններ՝ մասնավորապես նրանք, որոնք առնչվում են անվտանգության համակարգին եւ դրանք շտկել համապատասխանորեն.
- հաշվի առնել երթեւեկության վարքագծի վրա ազդող բոլոր գործոնները (օր.՝ ալկոհոլ, հոգնածություն, վատ տեսողություն եւ այլն), որպեսզի կարողանան ամբողջությամբ օգտագործել անվտանգ վարելու համար անհրաժեշտ կարողությունները.
- ապահովել ճանապարհային երթեւեկության բոլոր մասնակիցների անվտանգությունը եւ, մասնավորապես, ամենաթույլերին ու ամենաանպաշտպաններին՝ պատշաճ հարգանք ցուցաբերելով այլ մասնակիցների նկատմամբ:

Անդամ պետությունները կարող են կիրարկել համապատասխան միջոցներ՝ ապահովելու համար, որպեսզի վարորդները, որոնք կորցրել են 1–9–րդ կետերում նշված գիտելիքները, հմտությունները եւ վարքագիծը, կարողանան վերականգնել այդ գիտելիքները եւ այդ հմտությունները, ինչպես նաեւ այնպիսի վարքագիծ դրսեւորել, որը պարտադիր է՝ շարժիչով շարժման մեջ դրվող տրանսպորտային միջոցը վարելու համար:

B

III ՀԱՎԵԼՎԱԾ

ՇԱՐԺԻՉՈՎ ՇԱՐԺՄԱՆ ՄԵՋ ԴՐՎՈՂ ՏՐԱՆՍԴՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋՈՑ ՎԱՐԵԼՈՒ ՀԱՄԱՐ ԱՆՀՐԱԺԵՇՏ ՖԻԶԻԿԱԿԱՆ ԵՎ ՄՏԱՎՈՐ ԿԱՐՈՂՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՆՎԱՋԱԳՈՒՅՆ ՉԱՓԱՆԻՇՆԵՐԸ

ՀԱՍԿԱՑՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ

1. Սույն հավելվածի նպատակով՝ վարորդները բաժանվում են երկու խմբի՝

1.1. 1-ին խումբ՝

վարորդներ, ովքեր վարում են «A», «B» ու «B+E» կարգերի եւ «A1» ու «B1» ենթակարգի տրանսպորտային միջոցներ.

1.2. 2-րդ խումբ՝

վարորդներ, ովքեր
վարում են «C», «C+E»,
«D», «D+E» կարգերի եւ
«C1», «C1+E», «D1» եւ
«D1+E» ենթակարգերի
տրանսպորտային
միջոցներ

1.3. Ազգային օրենսդրությամբ կարող է նախատեսվել 2-րդ
խմբի վարորդների համար սույն հավելվածով նախատեսված
դրույթների կիրառում «B» կարգի տրանսպորտային
միջոցների վարորդների նկատմամբ, ովքեր իրենց
վարորդական վկայականն օգտագործում են մասնագիտական
նպատակներով (տաքսիներ, շտապ օգնության մեքենաներ եւ
այլն):

2. Նմանապես, այն թեկնածուները, ովքեր դիմել են առաջին անգամ վարորդական վկայական ստանալու կամ տրված վարորդական
վկայականի գործողության ժամկետը երկարաձգելու համար, դասակարգվում են այն խմբում, որի մեջ նրանք ընդգրկվել են՝
վկայականը տալու կամ դրա գործողության ժամկետը երկարաձգելու ժամանակ:

ԲԺՇԿԱԿԱՆ ՀԵՏԱԶՈՏՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ

3. 1-ին խումբ՝

վարորդի թեկնածուները պետք է անցնեն բժշկական հետազոտություն, եթե անհրաժեշտ ձեականությունները կատարելուց կամ մինչեւ վարորդական վկայականն ստանալը պարտադիր կերպով անցկացվող հետազոտությունների ընթացքում պարզ է դառնում, որ նրանք ունեն սույն հավելվածում նշված մեկ կամ ավելի գործառական խանգարումներ:

4. 2-րդ խումբ՝

վարորդի թեկնածուները պետք է անցնեն բժշկական հետազոտություն՝ նախքան առաջին անգամ վարորդական վկայական ստանալը եւ, հետագայում, վարորդները, ինչպես կարող է սահմանվել ազգային օրենսդրությամբ, պետք է անցնեն պարբերական հետազոտություններ :

5. Անդամ պետությունների կողմից առաջին անգամ վարորդական վկայականներ տալու կամ տրված վարորդական վկայականների գործողության ժամկետը երկարաձգելու համար սահմանված չափանիշները կարող են ավելի խիստ լինել, քան սույն հավելվածով սահմանված չափանիշները:

ՏԵՍՈՂՈՒԹՅՈՒՆ

6. Վարորդի բոլոր թեկնածուները պետք է անցնեն բոլոր անհրաժեշտ հետազոտությունները՝ համոզվելու համար, որ նրանք ունեն շարժիչով շարժման մեջ դրվող տրանսպորտային միջոցներ վարելու համար անհրաժեշտ համարժեք տեսողության սրություն: Եթե պատճառ կա կասկածելու, որ վարորդի թեկնածուն տեսողության հետ կապված խնդիրներ ունի, ապա նա պետք է հետազոտվի իրավասու բժշկական հաստատության կողմից: Հետազոտության ժամանակ, մասնավորապես, պետք է ուշադրություն դարձվի հետեւյալին՝ տեսողության սրություն, տեսադաշտ, գիշերային տեսողություն, լույսի նկատմամբ զգայունություն եւ գունային զգայունություն, դիպլոպիա ու տեսողական այլ գործառույթներ, որոնք կարող են վտանգել անվտանգ երթեւեկությունը:

Առաջին խմբի վարորդներին վկայական տալու հարցը կարող է դիտարկվել «բացառիկ դեպքերում», եթե չեն բավարարվում տեսադաշտի կամ տեսողության սրության չափանիշները. նման դեպքերում վարորդը պետք է հետազոտություն անցնի իրավասու բժշկական հաստատության կողմից՝ ցույց տալու համար, որ բացակայում են տեսողական գործառույթի այլ խանգարումներ՝ ներառյալ լույսի նկատմամբ զգայունության, գունային զգայունության եւ գիշերային տեսողության: Վարորդը կամ վարորդի թեկնածուն պետք է անցնեն նաեւ իրավասու հաստատության կողմից կազմակերպվող գործնական հետազոտությունները:

1-ին խումբ՝

6.1. Վարորդական վկայական ստանալու կամ դրա գործողության ժամկետը երկարաձգելու համար դիմած վարորդները պետք է ունենան, երկու աչքը միասին օգտագործելիս, առնվազն 0,5 երկնակնային տեսողության սրություն, անհրաժեշտության դեպքում, շտկիչ ուսանապակիներով:

Ավելին, տեսողության հորիզոնական դաշտի փովածքը պետք է առնվազն 120 աստիճան լինի, բիբի տեղաշարժի սեկտորը դեպի աջ եւ ձախ պետք է առնվազն 50 աստիճան լինի եւ դեպի վերեւ ու ներքեւ՝ 20 աստիճան : Որեւէ արատ կենտրոնական 20 աստիճան շառավղում չպետք է լինի:

Երբ հայտնաբերվում է աչքի աստիճանական զարգացող հիվանդություն կամ հայտարարվում է դրա մասին, ապա վարորդական վկայականները կարող են տրվել կամ դրանց գործողության ժամկետը կարող է երկարաձգվել, եթե վարորդի թեկնածուն

իրավասու բժշկական մարմնի կողմից ենթարկվում է անցնում է կանոնավոր հետազոտություն:

6.2. Վարորդական վկայական ստանալու կամ դրա գործողության ժամկետի երկարաձգման համար դիմած այն թեկնածուները, ովքեր ունեն մեկ աչքի տեսողական գործառույթի ամբողջական կորուստ, կամ, ովքեր օգտագործում են միայն մեկ աչքը (օր.՝ դիալոպիայի դեպքում), պետք է ունենա առնվազն 0,5 տեսողության սրություն, անհրաժեշտության դեպքում, շտկիչ ոսպնապակիներով: Իրավասու բժշկական հաստատությունը պետք է հավաստի, որ միակնային տեսողության այս վիճակը գոյություն է ունեցել բավականին երկար ժամանակ, որպեսզի հնարավոր լիներ հարմարվել այդ վիճակին, եւ, որ տեսողության դաշտն այս աչքում բավարարում է 6.1 պարբերությամբ սահմանված պահանջները:

6.3. Վերջերս զարգացած դիալոպիայից կամ մեկ աչքում տեսողության կորստից հետո անհրաժեշտ է նախատեսել ադապտացիոն շրջան (օրինակ՝ վեց ամիս), որի ընթացքում տրանսպորտային միջոց վարելը չի թույլատրվում: Տրանսպորտային միջոց վարելն այս շրջանից հետո թույլատրվում է միայն տեսողության եւ տրանսպորտային միջոց վարելու հարցերով փորձագետների դրական եզրակացության հիման վրա:

2-րդ խումբ՝

6.4. Վարորդական վկայական ստանալու կամ դրա գործողության ժամկետը երկարաձգելու համար դիմած թեկնածուների տեսողության սրությունը ավելի լավ տեսնող աչքում, անհրաժեշտության դեպքում, շտկիչ ոսպնապակիներով, պետք է լինի առնվազն 0,8, իսկ ավելի վատ տեսնող աչքում՝ առնվազն 0,1: Եթե շտկիչ ոսպնապակիներ են օգտագործվում՝ հասնելու համար 0,8 եւ 0,1 մեծությանը, ապա նվազագույն սրության (0,8 եւ 0,1) պետք է հասնել տեսողության շտկման կամ + ութ դիօպտրիա օպտիկական ուժը չգերազանցող ակնոցների կամ կոնտակտային ոսպնյակների միջոցով: Շտկումը պետք է անհարմարություն չառաջացնի:

Ավելին, երկու աչքով հորիզոնական տեսադաշտը պետք է լինի առնվազն 160 աստիճան, ձգվածությունը դեպի աջ ու ձախ պետք է լինի առնվազն 70 աստիճան եւ դեպի վերեւ ու ներքեւ՝ 30 աստիճան: Որեւէ արատ կենտրոնական 30 աստիճան շառավղում չպետք է լինի:

Վարորդական վկայականներ չեն տրվում կամ վարորդական վկայականի գործողության ժամկետը չի երկարաձգվում այն թեկնածուներին, ովքեր տառապում են գունային զգայունությամբ կամ դիալոպիայով:

Մեկ աչքում տեսողության զգալի կորստից հետո անհրաժեշտ է նախատեսել ադապտացիոն շրջան (օրինակ՝ վեց ամիս), որի ընթացքում տրանսպորտային միջոց վարելն արգելվում է: Այս շրջանից հետո տրանսպորտային միջոց վարելը թույլատրվում է միայն տեսողության եւ տրանսպորտային միջոց վարելու հարցերով փորձագետների դրական եզրակացության հիման վրա:

B

ԼՍՈՂՈՒԹՅՈՒՆ

7. 2-րդ խմբի վարորդի թեկնածուներին կամ վարորդներին վարորդական վկայականներ կարող են տրամադրվել կամ վարորդական վկայականի գործողության ժամկետը երկարաձգվել իրավասու բժշկական հաստատությունների եզրակացության հիման վրա. բժշկական հետազոտություններում հատուկ ուշադրություն պետք է դարձվի փոխհատուցման համար շրջանակին:

ՇԱՐԺՈՂԱԿԱՆ ՖՈՒՆԿՑԻԱՆԵՐԻ ԽԱՆԳԱՐՈՒՄ ՈՒՆԵՑՈՂ ԱՆՁԻՆՔ

8. Չեն տրվում վարորդական վկայականներ կամ չի երկարաձգվում այն վարորդի թեկնածուների կամ վարորդների վարորդական վկայականի գործողության ժամկետը, ովքեր բողոքում են շարժողական համակարգից կամ ունեն շարժողական համակարգի խանգարումներ, ինչը վտանգավոր է դարձնում շարժիչով շարժման մեջ դրվող տրանսպորտային միջոց վարելը:
- 1-ին խումբ՝**
- 8.1. Որոշակի սահմանափակումներ նախատեսող վարորդական վկայականները, անհրաժեշտության դեպքում, կարող են տրամադրվել ֆիզիկական արատ ունեցող վարորդի թեկնածուներին կամ վարորդներին՝ իրավասու բժշկական հաստատության տրամադրած եզրակացության հիման վրա: Վերջինս Այդ եզրակացությունը պետք է հիմնված լինի համապատասխան բողոքի կամ խանգարման բժշկական գնահատման վրա, եւ, անհրաժեշտության դեպքում՝ գործնական հետազոտություն արդյունքների վրա: Դրանում պետք է նաեւ նշվի, թե ինչ ձեւափոխություն է անհրաժեշտ կատարել տրանսպորտային միջոցի մեջ, եւ թե արդյոք վարորդին պետք են օրթոպեդիկ սարքավորումներ, թե ոչ, քանի որ գործնական վարման հմտությունների եւ վարքագծի ստուգման նպատակով անցկացվող քննության արդյունքում պարզ է դարձել, որ տրանսպորտային միջոցը նման սարքավորմամբ վարելը

վտանգավոր չէ:

8.2. Վարորդական վկայականներ կարող են տրամադրվել կամ վարորդական վկայականի գործողության ժամկետը կարող է երկարաձգվել ցանկացած այն վարորդի համար, ով տառապում է լսողության աստիճանական վատթարացմամբ՝ պայմանով, որ հաշմանդամ անձը պարբերաբար հետազոտվի՝ ստուգելու համար, որ անձը դեռ կարող է տրանսպորտային միջոցը լիովին անվտանգ վարել :

Եթե արատը կայուն է, ապա վարորդական վկայականները կարող են տրամադրվել կամ վարորդական վկայականի գործողության ժամկետը կարող է երկարաձգվել առանց կանոնավոր բժշկական հետազոտություն անցնելու:

2-րդ խում՝ 8.3. Իրավասու բժշկական հաստատությունը պատշաճ ուշադրություն է դարձնում այս խմբի՝ տրանսպորտային միջոցներ վարելու հետ կապված լրացուցիչ ռիսկերին եւ վտանգներին:

ՍՐՏԱՆՈԹԱՅԻՆ ՀԻՎԱՆԴՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ

9. Ցանկացած հիվանդություն, որի պատճառով առաջին անգամ վկայական ստանալու համար դիմած վարորդի թեկնածուի կամ դրա գործողության ժամկետը երկարաձգելու համար դիմած վարորդի մոտ առաջանում է սրտանոթային համակարգի

9.1. Վարորդական վկայականներ չեն տրամադրվում կամ վարորդական վկայականի գործողության ժամկետը չի երկարաձգվում վարորդի այն թեկնածուների կամ վարորդների համար, ովքեր տառապում են լուրջ առիթմիայով:

հանկարծակի անբավարարություն
այնպես, որ ուղեղային գործառույթների
հանկարծակի խանգարումները վտանգ
են ներկայացնում ճանապարհային
երթեւեկության անվտանգության համար:

1-ին խումբ՝

- 9.2. Բժշկական եզրակացության եւ կանոնավոր բժշկական հետազոտությունների հիման վրա վարորդական վկայականներ կարող են տրամադրվել կամ վարորդական վկայականի գործողության ժամկետը կարող է երկարաձգվել վարորդի այն թեկնածուների կամ այն վարորդների համար, ովքեր սրտի ռիթմի կարգավորման սարք են կրում:
- 9.3. Նորմայից դուրս զարկերակային արյան ճնշմամբ տառապող թեկնածուներին կամ վարորդներին վարորդական վկայական տրամադրելու կամ վարորդական վկայականի գործողության ժամկետի երկարաձգման հարցը պետք է գնահատվի՝ հաշվի առնելով հետազոտության մյուս արդյունքները, կարող է զուգակցվել բարդությունների ու վտանգի հետ, որ նրանք կարող են ներկայացնել ճանապարհային երթեւեկության անվտանգության համար:
- 9.4. Ընդհանուր առմամբ, վարորդական վկայականներ չեն տրամադրվում կամ վարորդական վկայականի գործողության ժամկետը չի երկարաձգվում վարորդի այն թեկնածուների կամ այն վարորդների համար,

ովքեր հանգստի կամ հուզական վիճակում տառապում են ստենոկարդիայով (կրծքահեղձուկով): Միոկարդի ինֆարկտով տառապող վարորդի թեկնածուներին վարորդական վկայական տալու կամ վարորդական վկայականի գործողության ժամկետը երկարաձգելու համար անհրաժեշտ է ունենալ իրավասու բժշկական հաստատության եւ, հարկ եղած դեպքում, կանոնավոր բժշկական հետազոտության եզրակացությունը:

**2-րդ
խումբ՝**

9.5. Իրավասու բժշկական հաստատությունը պետք է պատշաճ ուշադրություն դարձնի այս խմբի՝ տրանսպորտային միջոցներ վարելու հետ կապված լրացուցիչ ռիսկերին եւ վտանգներին:

"M10

ՇԱՔԱՐԱՅԻՆ ԴԻԱԲԵՏ

10. Հաջորդ պարբերություններում «սուր հիպոգլիկեմիա» նշանակում է, որ անհրաժեշտ է մեկ այլ անձի օգնությունը, իսկ «կրկնվող հիպոգլիկեմիա» նշանակում է որպես երկրորդ սուր հիպոգլիկեմիա 12 ամիսների ընթացքում:

1-րդ խումբ՝

10.1 Վարորդական վկայականներ կարող են տրամադրվել կամ վարորդական վկայականի գործողության ժամկետը կարող է երկարաձգվել վարորդի այն թեկնածուների կամ այն վարորդների համար, ովքեր տառապում են շաքարային դիաբետով: Եթե վարորդի թեկնածուն կամ վարորդն անցնում է դեղորայքային բուժում, ապա նրանք պետք է ներկայացնեն իրավասու բժշկական հաստատության եզրակացությունը կամ անցնեն յուրաքանչյուր դեպքին համապատասխան կանոնավոր բժշկական հետազոտության, սակայն այդ ժամանակահատվածը չպետք է գերազանցի հինգ տարին:

10.2 Վարորդական վկայականներ չեն տրամադրվում կամ վարորդական վկայականի գործողության ժամկետը չի երկարաձգվում վարորդի այն թեկնածուների կամ այն վարորդների համար, ովքեր տառապում են կրկնվող, սուր շաքարային դիաբետով (եւ) կամ հիպոգլիկեմիա հիվանդության զգացողության վատթարացմամբ: Շաքարային դիաբետով տառապող վարորդը պետք է ծանոթ լինի հիպոգլիկեմիա հիվանդության հետ կապված վտանգին եւ կարողանա վերահսկել իր վիճակը:

2-րդ խումբ՝

10.3. Ուշադրություն կարող է դարձվել 2-րդ խմբի՝ շաքարային դիաբետով տառապող վարորդներին վկայականներ տրամադրելու (տրված վկայականների գործողության ժամկետը երկարաձգելու) հարցը: Շաքարային դիաբետը՝ հիպոգլիկեմիայի առաջացման պատճառ հանդիսացող դեղորայքով (այսինքն՝ ինսուլինով եւ որոշ դեղահաբերով) բուժելու դեպքում, անհրաժեշտ է կիրառել հետեւյալ չափորոշիչները՝

- վերջին 12 ամիսների ընթացքում բացակայում են սուր հիպոգլիկեմիայի նոպաները.
- վարորդն ամբողջությամբ տեղեկացված է հիպոգլիկեմիայի մասին.
- վարորդը պետք է ցուցադրի իր առողջական վիճակի համապատասխան հսկողություն՝ արյան մեջ շաքարի պարունակության առնվազն օրական երկու անգամ եւ վարելու ժամանակներին համապատասխանող պարբերաբար դիտանցման միջոցով.

– վարորդը պետք է ցույց տա, որ գիտակցում է հիպոգլիկեմիայի հետ կապված ռիսկերը.

– չկան շաքարային դիաբետի բարդությունների հետ կապված այլ արգելքներ:

Ավելին, այս դեպքերում վարորդական վկայականներ պետք է տրամադրվեն իրավասու բժշկական հաստատության եզրակացության եւ կանոնավոր բժշկական հետազոտության հիման վրա, որոնք իրականացվեն ավելի քան երեք տարի պարբերականությամբ:

10.4. Արթնանալու, նույնիսկ տրանսպորտային միջոցը վարելու հետ չկապված ժամերին սուր հիպոգլիկեմիայի նոպաներ ունենալու մասին պետք է զեկուցվի եւ պետք է քննարկվի վարորդական վկայականի կարգավիճակը:

B

ՆՅԱՐԴԱՔԱՆԱԿԱՆ ՀԻՎԱՆԴՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ

11. Ծանր նյարդաբանական հիվանդությամբ տառապող վարորդի թեկնածուներին կամ վարորդներին չեն տրամադրվում վարորդական վկայականներ կամ վարորդական վկայականի գործողության ժամկետը չի երկարաձգվում, քանի դեռ դիմումը չի հիմնավորվում իրավասու բժշկական հաստատության եզրակացությամբ:

Կենտրոնական կամ ծայրամասային նյարդային համակարգի վրա ազդող հիվանդությունների կամ վիրահատական միջամտության հետ կապված նյարդաբանական խանգարումները, որոնք առաջացնում են զգայական կամ շարժողական գործառույթների խանգարումներ եւ ազդում են հավասարակշռության եւ կոորդինացիայի վրա, պետք է համապատասխանաբար հաշվի առնվեն՝ կապված իրենց գործառական ազդեցության եւ զարգացման ռիսկերի հետ: Նման դեպքերում վկայական տալու կամ դրա գործողության ժամկետը երկարաձգելու հարցը կարող է լինել պարբերական գնահատման առարկա՝ առողջական վիճակի վատթարացման ռիսկի դեպքում:

M10

12. Հայիլեպսիայի նոպաները կամ գիտակցության մնացած հանկարծակի խանգարումները լուրջ վտանգ են ներկայացնում ճանապարհային երթևեկության անվտանգության համար, եթե դա պատահում է այն անձի մոտ, ով վարում է շարժիչով շարժման մեջ դրվող տրանսպորտային միջոց:

Հայիլեպսիա է համարվում հինգ տարուց պակաս ժամանակահատվածում երկու կամ ավելի անգամ ունեցած Հայիլեպսիայի նոպաները: Արհեստականորեն խթանված Հայիլեպսիկ նոպա է համարվում այն նոպան, որն առաջանում է այնպիսի հայտնի պատճառային գործոնի հետեւանքով, որը հնարավոր է կանխել:

Հայիլեպսիայի առաջին կամ եզակի նոպա, կամ գիտակցության կորուստ ունեցած անձին խորհուրդ է տրվում չվարել տրանսպորտային միջոց: Տրանսպորտային միջոց վարելու համար անհրաժեշտ է մասնագետի եզրակացությունը, որտեղ պետք է նշվի այն ժամանակահատվածը, որի ընթացքում արգելվում է վարել տրանսպորտային միջոցը, ինչպես նաեւ այն ժամկետը, երբ անձը պետք է ստուգման ենթարկվի:

Չափազանց կարեւոր է որոշել անձի՝ Հայիլեպսիայի հատուկ ախտանիշը եւ նոպայի տեսակը, որպեսզի հնարավոր լինի համարժեքորեն գնահատել, թե արդյոք անձը կարող է անվտանգ վարել տրանսպորտային միջոցը (ներառյալ հետագա նոպաներ ունենալու ռիսկը), թե ոչ, եւ ձեռնամուխ լինել համապատասխան բուժմանը: Դա պետք է իրականացվի նյարդաբանի կողմից:

1-րդ խումբ՝

12.1. Առաջին խմբի՝ Հայիլեպսիայով տառապող վարորդներին վարորդական վկայական տալու հարցը կարող է վերանայվել, եթե նրանք առնվազն հինգ տարի Հայիլեպսիայի նոպաներ չեն ունեցել:

Եթե անձը տառապում է Հայիլեպսիայով, ապա նա չի բավարարվում սահմանափակումներ չնախատեսող վկայական տալու չափորոշիչները: Այս մասին պետք է ծանուցվի վկայական տրամադրող մարմնին:

12.2. Արհեստականորեն խթանված Հայիլեպսիայի նոպա՝ վարորդի այն թեկնածուն, ով հայտնի խթանող գործոնի հետեւանքով ունեցել է արհեստականորեն խթանված Հայիլեպսիայի նոպա, որն ամենայն հավանականությամբ չի կրկնվի տրանսպորտային միջոցը վարելիս, կարող է ճանաչվել տրանսպորտային միջոցը վարելու համար պիտանի անհատական սկզբունքով՝ համաձայն նյարդաբանի եզրակացության (գնահատականը պետք է,

անհրաժեշտության դեպքում, համապատասխանի III հավելվածի համապատասխան այլ բաժիններին) (օր.՝ ավիոհոլի օգտագործման կամ այլ համընթաց հիվանդությունների դեպքում):

- 12.3. Առաջին կամ եզակի՝ արհեստականորեն չխթանված նոպա՝ վարորդի այն թեկնածուն, ով առաջին անգամ ունեցել է արհեստականորեն չխթանված էպիլեպսիայի նոպա, կարող է, համապատասխան բժշկական գնահատման հիման վրա, ճանաչվել տրանսպորտային միջոցը վարելու համար պիտանի, եթե վեց ամիս չի ունեցել նոպաներ: Ազգային մարմինները կարող են ավելի վաղ թույլ տալ կանխատեսման բարենպաստ հատկանիշներ ունեցող վարորդներին վարել տրանսպորտային միջոցը:
- 12.4. Գիտակցության այլ կորուստ՝ գիտակցության կորուստը պետք է գնահատվի՝ համաձայն տրանսպորտային միջոցը վարելու ընթացքում դրա կրկնման ռիսկի:
- 12.5. Էպիլեպսիա՝ վարորդները կամ վարորդի թեկնածուները կարող են ճանաչվել տրանսպորտային միջոցը վարելու համար պիտանի, եթե նրանք մեկ տարի չեն ունեցել այլ նոպաներ:
- 12.6. Բացառապես քնած ժամանակ ի հայտ եկող նոպաներ՝ վարորդի թեկնածուն կամ վարորդը, ովքեր երբեմն չեն ունեցել այլ նոպաներ, բացի քնած ժամանակ ի հայտ եկող նոպաներից, կարող են ճանաչվել տրանսպորտային միջոց վարելու համար պիտանի, եթե նշված անձանց այդ վիճակը պահպանվել է այնքան ժամանակ, որը չպետք է լինի ավելի պակաս, քան այն ժամկետը, որի ընթացքում նրանք չպետք է ունենային էպիլեպսիայի նոպաներ: Եթե նրանք էպիլեպսիայի նոպաներ (հարձակումներ) ունենում են արթուն ժամանակ, ապա վկայական ստանալու համար պետք է անցնի մեկ տարի ժամկետ, որի ընթացքում չպետք է ունենան այլ նոպաներ (տե՛ս «Էպիլեպսիա»):
- 12.7. Գիտակցության կամ գործելու կարողության վրա ազդեցություն չունեցող նոպաներ՝ վարորդի այն թեկնածուն կամ վարորդը, ով երբեմն չի ունեցել այլ նոպաներ, բացի այն նոպաներից, որոնք չեն ազդում գիտակցության վրա կամ չեն առաջացնում ցանկացած գործառական խանգարում, կարող են ճանաչվել տրանսպորտային միջոց վարելու համար պիտանի, եթե նշված անձի այդ վիճակը պահպանվել է այնքան ժամանակ, որը չպետք է լինի ավելի պակաս, քան այն ժամկետը, որի ընթացքում նա չպետք է ունենար էպիլեպսիայի նոպաներ: Եթե նա ցանկացած այլ տեսակի էպիլեպսիայի նոպաներ (սրացումներ) ունենում է, ապա վկայական ստանալու համար պետք է անցնի մեկ տարի ժամկետ, որի ընթացքում չպետք է ունենա այլ նոպաներ (տե՛ս «Էպիլեպսիա»):

12.8. Բժշկի խորհրդով կատարված փոփոխության կամ էպիլեպսիայի դեմ բուժումը դադարեցնելու հետեանքով առաջացած նոպաներ՝ պացիենտին խորհուրդ է տրվում չվարել տրանսպորտային միջոց՝ դեղերի ընդունումը դադարեցնելուց եւ բուժումն ավարտելուց հետո վեց ամիս: Եթե պացիենտը բժշկի խորհրդով կատարված փոփոխության կամ դեղերի օգտագործումը դադարեցնելու պատճառով նոպաներ է ունեցել, ապա խորհուրդ է տրվում երեք ամիս չվարել տրանսպորտային միջոց, եթե նա վերսկսել է նախկին արդյունավետ բուժումը:

12.9. Էպիլեպսիայի բուժման նպատակով իրականացվող վիրահատական միջամտությունից հետո՝ տե՛ս «Էպիլեպսիա»

2-րդ խումբ՝

12.10. Վարորդի թեկնածուն չպետք է օգտագործի հակաէպիլեպտիկ դեղամիջոց այն ժամանակահատվածում, որի ընթացքում չի ունեցել էպիլեպսիայի նոպա: Պետք է անցած լինի համապատասխան բժշկական հսկողություն: Նյարդաբանական խորը հետազոտության արդյունքում չեն բացահայտվել ուղեղի հետ կապված էական այլ պաթոլոգիաներ: Էլեկտրաէնցեֆալոգրամմայի (EEG) վրա չի բացահայտվել էպիլեպտոիդ ակտիվություն: Սուր նոպայից հետո պետք է կատարվել էլեկտրաէնցեֆալոգրամմա եւ համապատասխան նյարդաբանական գնահատում:

12.11. Արհեստականորեն խթանված էպիլեպսիայի նոպա՝ վարորդի այն թեկնածուն, ով հայտնի խթանող գործոնի հետեանքով ունեցել է արհեստականորեն խթանված էպիլեպսիայի նոպա, որն ամենայն հավանականությամբ չի կրկնի տրանսպորտային միջոցը վարելիս, կարող է ճանաչվել տրանսպորտային միջոցը վարելու համար պիտանի անհատական սկզբունքով՝ համաձայն նյարդաբանի եզրակացության: Սուր նոպայից հետո պետք է կատարել էլեկտրաէնցեֆալոգրամմա եւ համապատասխան նյարդաբանական գնահատում:

Այն անձը, ով ունի ներգանգային կառուցվածքային վնասվածք, ինչը մեծացնում է նոպա ունենալու հավանականությունը, չպետք է վարի 2-րդ խմբի տրանսպորտային միջոցներ, քանի դեռ էպիլեպսիա ունենալու հավանականությունը չի հասել տարեկան առնվազն 2 տոկոսի: Գնահատականը պետք է համապատասխանի, հարկ եղած դեպքում, III հավելվածի համապատասխան այլ բաժիններին) (օր.՝ ակոհոլի օգտագործման դեպքում):

12.12. Առաջին կամ եզակի՝ արհեստականորեն չխթանված նոպա՝ վարորդի այն թեկնածուն, ով առաջին անգամ ունեցել է արհեստականորեն չխթանված էպիլեպսիայի նոպա, կարող է ճանաչվել տրանսպորտային միջոցը վարելու համար պիտանի, եթե առանց

հակաէպիլեպտիկ դեղորայք օգտագործելու հինգ տարի չի ունեցել այլ նոպաներ՝ համապատասխան նյարդաբանական գնահատման հիման վրա: Ազգային մարմինները կարող են ավելի շուտ թույլատրել հայտնաբերված պրոգնոստիկ բարենպաստ հատկանիշով վարորդներին վարել տրանսպորտային միջոցը:

12.13. Գիտակցության այլ կորուստ՝ գիտակցության կորուստը պետք է գնահատել՝ ըստ տրանսպորտային միջոցը վարելու ընթացքում դրա կրկնման ռիսկի: Կրկնման ռիսկը պետք է լինի տարեկան 2 տոկոս կամ ավելի քիչ:

12.14. Էպիլեպսիա՝ էպիլեպսիայի նոպաները, առանց հակաէպիլեպտիկ դեղորայքի, չեն կրկնվել 10 տարի: Ազգային մարմինները կարող են ավելի շուտ թույլատրել հայտնի պրոգնոստիկ բարենպաստ հատկանիշով վարորդներին վարել տրանսպորտային միջոցը: Սա նաեւ կիրառվում է «պատանեկան էպիլեպսիայի» դեպքում:

Որոշ խանգարումներ (օր.՝ զարկերակաերակային մալֆորմացիա կամ ներուղեղային արյունազեղում) մեծացնում են նոպաներ ունենալու հավանականությունը, նույնիսկ եթե դրանք դեռ ի հայտ չեն եկել: Նման իրավիճակներում գնահատումը պետք է իրականացվի իրավասու բժշկական հաստատության կողմից եւ նոպա ունենալու հավանականությունը պետք է լինի տարեկան 2 տոկոս կամ ավելի քիչ, որպեսզի վկայական տրամադրվի:

"B

ՀՈԳԵԿԱՆ ԽԱՆԳԱՐՈՒՄՆԵՐ

1-րդ խումբ՝

- 13.1. Վարորդական վկայականներ չեն տրամադրվում կամ վարորդական վկայականի գործողության ժամկետը չի երկարաձգվում վարորդի այն թեկնածուների կամ այն վարորդների համար, ովքեր տառապում են՝
- հոգեկան լուրջ խանգարմամբ, անկախ նրանից՝ բնածին, թե որեւէ հիվանդության, տրավմայի կամ նյարդավիրաբուժական գործողությունների հետեւանքով.
 - լուրջ մտավոր հետամնացությամբ.
 - վարքագծի հետ կապված լուրջ խնդիրներով՝ պայմանավորված տարիքով կամ անհատականության թերություններով, որոնք հանգեցնում են դատելու կարողության, վարքագծի կամ ադապտացիայի լուրջ խնդիրների.
- բացառությամբ այն դեպքերի, երբ նրանց դիմումը հիմնավորվում է իրավասու բժշկական եզրակացությամբ, եւ, անհրաժեշտության դեպքում, կանոնավոր բժշկական հետազոտություններով:

2-րդ խումբ՝

- 13.2. Իրավասու բժշկական հաստատությունը պետք է պատշաճ ուշադրություն է դարձնի այս խմբի՝ տրանսպորտային միջոցներ վարելու հետ կապված լրացուցիչ ռիսկերին եւ վտանգներին:

ԱԼԿՈՀՈԼ

14. Ալկոհոլի օգտագործումը մեծ վտանգ է ներկայացնում ճանապարհային երթևեկության անվտանգության համար: Հաշվի առնելով խնդրի հրատապությունը՝
- 14.1. Վարորդական վկայականներ չեն տրամադրվում կամ վարորդական վկայականի գործողության ժամկետը չի երկարաձգվում վարորդի այն թեկնածուներին կամ վարորդներին, ովքեր կախվածություն ունեն ալկոհոլից կամ չեն

բժիշկները պետք է շատ զգոն լինեն:

1-ին խումբ՝

2-րդ խումբ՝

կարող ձեռնպահ մնալ խմելուց եւ վարելուց:

Որոշ փորձնական ժամանակաշրջան ալկոհոլի օգտագործումից ձեռնպահ մնալուց եւ իրավասու բժշկական հաստատության եզրակացություն ու կանոնավոր բժշկական հետազոտություն անցնելուց հետո, վարորդական վկայականի կարելի է տրամադրել կամ վարորդական վկայականի գործողության ժամկետը երկարաձգել վարորդի այն թեկնածուների եւ այն վարորդների համար, ովքեր նախկինում կախվածություն են ունեցել ալկոհոլից:

14.2. Իրավասու բժշկական հաստատությունը պետք է պատշաճ ուշադրություն դարձնի այս խմբի՝ տրանսպորտային միջոցներ վարելու հետ կապված լրացուցիչ ռիսկերին եւ վտանգներին:

ԴԵՂԵՐ ԵՎ ԴԵՂԱԳՈՐԾԱԿԱՆ ԱՐՏԱԴՐԱՆՔ

15. Չարաշահումը՝

Վարորդական վկայականներ չեն տրամադրվում կամ վարորդական վկայականի գործողության ժամկետը չի երկարաձգվում վարորդի այն թեկնածուներին եւ վարորդներին համար, ովքեր կախվածություն ունեն հոգեմետ նյութերից կամ ովքեր չունեն կախվածություն նման նյութերից, բայց պարբերաբար չարաշահում են դրանց օգտագործումը, անկախ այն հանգամանքից, թե որ կարգի տրանսպորտային միջոց վարելու վկայականի համար է դիմում ներկայացվել:

Կանոնավոր օգտագործումը՝

1-ին խումբ՝

15.1. Վարորդական վկայականներ չեն տրամադրվում կամ վարորդական վկայականի գործողության ժամկետը չի երկարաձգվում վարորդի այն թեկնածուներին եւ այն վարորդներին, ովքեր կանոնավորապես, ցանկացած ձեռով, օգտագործում են անվտանգ վարելու կարողության վրա ազդող հոգեմետ նյութեր, եթե ընդունված քանակությունն այնքան է, որ կարող է տրանսպորտային միջոցը վարելու վրա կողմնակի ազդեցություն ունենալ: Սա վերաբերում է բոլոր մյուս դեղագործական արտադրանքին կամ դեղագործական արտադրանքի համակցություններին, որոնք տրանսպորտային միջոցը վարելու վրա կողմնակի ազդեցություն ունեն:

2-րդ խումբ՝

15.2. Իրավասու բժշկական հաստատությունը պետք է պատշաճ ուշադրություն դարձնի այս խմբի՝ տրանսպորտային միջոցներ վարելու հետ կապված լրացուցիչ ռիսկերին եւ վտանգներին:

ԵՐԻԿԱՄԱՅԻՆ ԽԱՆԳԱՐՈՒՄՆԵՐ

1-ին խումբ՝

- 16.1. Իրավասու բժշկական եզրակացության եւ կանոնավոր բժշկական հետազոտությունների հիման վրա կարող են տրամադրվել վարորդական վկայականներ կամ վարորդական վկայականի գործողության ժամկետը երկարաձգվել վարորդի այն թեկնածուներին եւ այն վարորդներին համար, ովքեր տառապում են երիկամային անբավարարությամբ:

2-րդ խումբ՝

- 16.2. Բացառությամբ այն դեպքերի, որոնք համապատասխանորեն հիմնավորված են իրավասու բժշկական հաստատության եզրակացությամբ, եւ հիմնվում են կանոնավոր բժշկական հետազոտությունների վրա, վարորդական վկայականներ չեն տրամադրվում կամ վարորդական վկայականի գործողության ժամկետը չի երկարաձգվում վարորդի այն թեկնածուների եւ այն վարորդներին համար, ովքեր տառապում են լուրջ եւ անբուժելի երիկամային անբավարարությամբ:

ԱՅԼ ԴՐՈՒՅԹՆԵՐ

1-ին խումբ՝

- 17.1. Հիմք ընդունելով իրավասու բժշկական հաստատության եզրակացությունը եւ, անհրաժեշտության դեպքում ենթարկվելով կանոնավոր բժշկական հետազոտությունների՝ վարորդական վկայականներ կարող են տրամադրվել կամ վարորդական վկայականի գործողության ժամկետը կարող է երկարաձգվել վարորդի այն թեկնածուներին եւ վարորդներին համարն, ովքեր ենթարկվել են օրգանների փոխպատվաստման կամ ունեն մարմնի արհեստական մասեր, որն ազդում է տրանսպորտային միջոց վարելու կարողության վրա:

2-րդ խումբ՝

- 17.2. Իրավասու բժշկական հաստատությունը պետք է պատշաճ ուշադրություն դարձնի այս խմբի՝ տրանսպորտային միջոցներ վարելու հետ կապված լրացուցիչ ռիսկերին եւ վտանգներին:
18. Որպես գլխավոր կանոն, եթե վարորդի թեկնածուները կամ վարորդները տառապում են որեւէ խանգարումից, որի մասին չի հիշատակվում նախորդ պարբերության մեջ, սակայն հավանաբար պատասխանատու է այնպիսի գործառական անկարողության համադրման համար կամ կարող է հանգեցնել այն բանին, որ կազդի տրանսպորտային միջոցն անվտանգ վարելու վրա, ապա վարորդական վկայականներ չպետք է տրամադրվեն կամ դրանց գործողության ժամկետը չպետք է երկարաձգվի, քանի դեռ չի ստացվել իրավասու բժշկական հաստատության եզրակացությունը եւ, անհրաժեշտության դեպքում, կանոնավոր բժշկական հետազոտությունների վրա հիմնված չէ:

1) ՊՏ թիվ C 48, 27.02.1989թ., էջ 1:

2) ՊՏ թիվ C 175, 16.07.1990թ., էջ 40:

3) ՊՏ թիվ C 159, 26.06.1989թ., էջ 21:

4) ՊՏ թիվ L 375, 31.12.1980թ., էջ 1:

5) ՊՏ թիվ L 370, 31.12.1985թ., էջ 1:

6) Հանձնաժողովին վերապահված կիրարկող լիազորությունների իրականացման ընթացակարգը սահմանող՝ Խորհրդի 1999 թվականի հունիսի 28–ի 1999/468/ԵՀ որոշում (ՊՏ L 184, 17.07.1999 թ., էջ 23):

7) ՊՏ L 370, 31.12.1985թ., էջ 1:

8) ՊՏ L 370, 31.12.1985թ., էջ 8:

9) ՊՏ L 168, 28.06.2008թ., էջ 36: