



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Глобальный форум по безопасности
дорожного движения**

Семьдесят девятая сессия

Женева, 17–20 сентября 2019 года

Пункт 3 b) предварительной повестки дня

Конвенция о дорожном движении (1968 года):

Водительские удостоверения

Использование национальных и международных водительских удостоверений

**Представлено экспертами от Бельгии, Бразилии, Канады,
Люксембурга, Российской Федерации, Франции, Японии,
Международной автомобильной федерации и Международной
организации по стандартизации**

На семьдесят седьмой сессии WP.1 обсудил документ ECE/TRANS/WP.1/2018/1/Rev.1, в котором рассмотрены три варианта использования национальных и международных водительских удостоверений, и изложил замечания по нему. Настоящий неофициальный документ подготовлен с учетом результатов этой дискуссии. В нем сведена воедино информация по истории вопроса и рассмотрен подход, предполагающий объединение этих трех вариантов, который членам WP.1 предлагается обсудить.



I. История вопроса

1. Неофициальная группа экспертов по водительским удостоверениям, первоначально состоявшая из представителей Люксембурга, Франции и ИСО, приступила к работе по просьбе WP.1 в ходе его шестьдесят четвертой сессии. Первоначально просьба WP.1 заключалась в том, чтобы эта группа предложила подходящие решения в отношении взаимного признания водительских удостоверений, выдаваемых в соответствии с Конвенцией 1968 года и третьей Директивой Европейского союза о водительском удостоверении. Сейчас эта работа уже завершена, причем опубликована брошюра, озаглавленная «Категории международного водительского удостоверения».

2. После шестьдесят девятой сессии WP.1 эта группа занимается рассмотрением более широких вопросов, касающихся национальных водительских удостоверений (НВУ) и международных водительских удостоверений (МВУ). К их числу относятся следующие проблемы, связанные с тем, что:

a) лишь немногие Договаривающиеся стороны полностью выполняют требования приложения 7 к Венской конвенции о дорожном движении 1968 года (Конвенции 1968 года), касающиеся МВУ;

b) ряд Договаривающихся сторон Женевской конвенции о дорожном движении 1949 года (Конвенции 1949 года) выдают МВУ неправильно; например, они выдают МВУ в соответствии с Конвенцией 1968 года, хотя присоединились только к Конвенции 1949 года;

c) образец МВУ (предписанный в приложении 10 к Конвенции 1949 года) не был обновлен таким же образом, как и соответствующий ему образец, приведенный в приложении 7 к Конвенции 1968 года, т. е. в приложении 10 к Конвенции 1949 года содержится только текст без каких-либо пиктограмм; и

d) уточнения по поводу обязательных языков, на которые должна переводиться левая страница образца № 3, различаются:

i) в случае Конвенции 1968 года этими языками являются английский, испанский, русский и французский языки, а

ii) в случае Конвенции 1949 года этими языками являются все официальные языки Организации Объединенных Наций (т. е. английский, арабский, испанский, китайский, русский и французский языки);

e) статус МВУ в зависимости от того, выданы ли они в соответствии с Конвенцией 1949 года или Конвенцией 1968 года, изменяется, например:

i) в случае Конвенции 1968 года к МВУ должно прилагаться действительное НВУ¹, а

ii) в случае Конвенции 1949 года МВУ является самостоятельным документом (т. е. к нему не должно прилагаться действительное НВУ)².

¹ Статья 41, пункты 2 а) ii) и 5: «2 а) Договаривающиеся стороны будут признавать: ii) любое международное водительское удостоверение, соответствующее предписаниям приложения 7 к настоящей Конвенции, при условии, что оно предъявляется вместе с соответствующим национальным водительским удостоверением... 5. Международное водительское удостоверение может выдаваться только на основании национального водительского удостоверения, выданного с учетом минимальных требований, предусмотренных в настоящей Конвенции».

² Статья 24, пункт 2: «Договаривающееся государство может, однако, требовать от водителя, въезжающего на его территорию, чтобы он был снабжен международным разрешением на управление автомашиной, соответствующим образцу, приведенному в приложении 10, в частности, когда иностранный водитель прибывает из страны, где не требуется разрешения на управление автомашиной, или если выданное ему внутригосударственное разрешение не соответствует образцу, приведенному в приложении 9.».

3. Помимо вышеупомянутых несоответствий в типовых НВУ и МВУ (выдаваемых на основании конвенций как 1949 года, так и 1968 года), для МВУ, выдаваемых неправительственными органами, характерны, как правило, следующие недостатки:

а) документы не имеют никаких элементов защиты и могут быть легко скопированы или изменены; из-за отсутствия элементов защиты правоохранительным органам трудно выявлять фальшивые удостоверения и отличать их от подлинных;

б) в большинстве случаев отсутствует централизованный реестр либо справочник с контактными данными (номером телефона, адресом электронной почты или почтовым адресом) национальных автотранспортных ведомств для целей обращения с запросом и обмена информацией между национальной дорожной полицией и органами выдачи удостоверений на предмет проверки действительности предъявляемого МВУ; и

в) выдача МВУ в бумажном формате в соответствии с конвенциями как 1968 года, так и 1949 года затрудняет автоматическую отмену или приостановку действия МВУ, когда действие НВУ водителя было приостановлено или НВУ было отменено. Эта проблема в некоторой степени смягчена в случае Конвенции 1968 года.

4. На семьдесят пятой сессии Глобального форума по безопасности дорожного движения (WP.1) секретариат представил материалы, в которых кратко излагались результаты дискуссии, проведенной группой экспертов, состоявшей изначально из представителей Бельгии, Канады, Люксембурга, Российской Федерации, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Франции, Международной автомобильной федерации (ФИА) и Международной организации по стандартизации (ИСО). Тогда же состав неофициальной группы дополнили представители Испании, Соединенных Штатов Америки и Японии.

5. В представленных материалах был приведен перечень из шести возможных вариантов в контексте перспективы внесения в будущем изменений в НВУ и МВУ в соответствии с Конвенцией 1968 года.

6. WP.1 просил неофициальную группу подготовить при поддержке секретариата документ, содержащий справочные сведения и информацию о вариантах 1, 2 и 6, а также предварительный свод принципов для учета МДП, выдаваемых Договаривающимися сторонами Конвенции 1949 года. Цель этого состояла в том, чтобы содействовать проводившемуся на той сессии обсуждению и достичь консенсуса по предпочтительному варианту.

7. Группа экспертов подготовила документ ECE/TRANS/WP.1/2018/1, который был представлен на семьдесят шестой сессии WP.1. В этом документе освещена история вопроса, описаны возможные варианты и содержится свод принципов для учета МДП, выдаваемых Договаривающимися сторонами Конвенции 1949 года. Этот свод принципов, обуславливающих возможные варианты, предусматривал обеспечение гармонизации, безопасности и приемлемости для Договаривающихся сторон. WP.1 одобрил и просил обновить этот документ посредством более подробного сопоставления и указания преимуществ и недостатков этих трех вариантов.

8. Таким образом, группа экспертов подготовила документ ECE/TRANS/WP.1/2018/1/Rev.1, который был представлен и обсужден на семьдесят седьмой сессии WP.1. WP.1 рассмотрел преимущества и недостатки этих трех вариантов и поручил неофициальной группе изучить изложенные замечания.

II. Возможные варианты действий в отношении водительских удостоверений, выдаваемых в соответствии с Конвенцией 1968 года

9. Для удобства все три варианта, охарактеризованные в документе ECE/TRANS/WP.1/2018/1/Rev1, излагаются ниже.

Вариант а): одно водительское удостоверение как для международных, так и для внутренних поездок

10. Согласно этому варианту Договаривающиеся стороны Конвенции 1968 года будут выдавать и использовать только один тип водительского удостоверения, а именно: НВУ, соответствующее приложению 6. Как уже/в настоящее время предусматривается Конвенцией 1968 года, НВУ будет действительно как для внутренних, так и для международных поездок.

Вариант b): две альтернативные формы водительских удостоверений для международных и внутренних поездок, а именно: 1) НВУ, соответствующее приложению 6, и 2) МВУ с прилагаемыми НВУ, не соответствующими приложению 6

11. Согласно этому варианту Договаривающиеся стороны Конвенции 1968 года будут выдавать и использовать НВУ, соответствующее приложению 6 (как отмечается в варианте а)). Если НВУ не соответствует приложению 6, то к нему должно прилагаться МВУ.

Вариант c): МВУ, действительные в качестве самостоятельного документа для международных поездок, с системой 1) НВУ, соответствующих приложению 6 и действительных для международных и внутренних поездок, и 2) НВУ (необязательно соответствующих приложению 6), предназначенных только для внутреннего использования (т. е. три вида водительских удостоверений, а именно: для международных и внутренних поездок, только для международных поездок и только для внутренних поездок)

12. Согласно этому варианту существовало бы три вида водительских удостоверений, а именно: 1) НВУ, соответствующее приложению 6 и действительное как для внутренних, так и для международных поездок; 2) НВУ, которое предназначено только для внутреннего использования и не должно в обязательном порядке соответствовать приложению 6; и 3) самостоятельное МВУ, соответствующее приложению 7 и действительное для международных поездок (т. е. к которому не должно прилагаться действительное НВУ).

III. Рассмотрение подхода, предполагающего объединение всех трех вариантов

13. Варианты а), b) и c), охарактеризованные в разделе II, были обсуждены на семьдесят седьмой сессии WP.1. Неофициальной рабочей группе было поручено рассмотреть замечания WP.1. Это можно было бы сделать посредством объединения элементов всех трех возможных вариантов в рамках единого подхода при условии, что он в то же время соответствовал бы принципам обеспечения гармонизации, безопасности и приемлемости для Договаривающихся сторон.

14. В целом, в качестве объединенного варианта можно было бы рассматривать следующее:

- НВУ, соответствующее приложению 6 (к Конвенции 1968 года), с минимальными элементами защиты, признанными на международном уровне, **либо**
- МВУ, соответствующее приложению 7 (к Конвенции 1968 года), с минимальными элементами защиты, признанными на международном уровне.
- НВУ, не соответствующее приложению 6, могло бы использоваться только внутри страны. Данное обстоятельство можно было бы толковать таким образом, что не существовало бы никакого требования о включении в НВУ усиленных элементов защиты для использования внутри страны. Вместе с тем в Конвенции затрагиваются аспекты безопасности дорожного движения как на национальном, так и на международном уровнях. Поэтому с точки зрения безопасности дорожного движения всегда должны существовать требования об элементах защиты НВУ, даже если оно используется только внутри страны.

- Странам, желающим сохранить НВУ, не соответствующее приложению 6, придется выдавать водителям, намеревающимся совершить международную поездку, МВУ, соответствующее приложению 7.
- Для внедрения этого подхода потребуется внести изменение в Конвенцию 1968 года. На настоящий момент водителям необходимо одновременно иметь и соответствующее установленным требованиям НВУ и соответствующее установленным требованиям МВУ.

15. Такой подход потребует достижения на международном уровне согласия в отношении минимальных элементов защиты. Это позволит Договаривающимся сторонам, в которых НВУ не соответствует приложению 6 и которые не желают изменений, и впредь разрешать использовать такие НВУ внутри страны.

16. Для достижения более высокого уровня глобальной гармонизации водительских удостоверений Договаривающимся сторонам Конвенции 1949 года потребуется признать (по добровольному согласию) НВУ, соответствующие установленным требованиям. Если же они не желают признавать НВУ, соответствующее Конвенции 1968 года, то им необходимо будет признать (также по добровольному согласию) МВУ, соответствующее Конвенции 1968 года. Требование о МВУ (и отсутствие требования предъявлять НВУ) в большей степени соответствует духу Конвенции 1949 года, согласно которой водители обязаны иметь МВУ только при совершении международной поездки.

17. При том понимании, что минимальные элементы защиты НВУ необязательно должны быть такими же жесткими, как и минимальные элементы защиты, предписанные для водительского удостоверения ЕС в директиве 2006/126/ЕС, отмечается, что положениями приложения 1 к директиве 2006/126/ЕС предусматриваются более жесткие условия выполнения требований о минимальной защите, указанных в стандарте ISO/IEC 18013-1:2018. Например, стандарт ISO/IEC 18013-1:2018 допускает выбор материала, применяющегося для изготовления карточки, в зависимости от требуемого срока ее использования (периода действия) и не содержит предписаний об использовании поликарбонатов (как в случае водительского удостоверения ЕС). Поскольку стандарт ISO/IEC 18013-1:2018 является гибким и обычно используется в качестве общепринятого во всем мире, его предлагается принять как минимальное требование о защите. Эти минимальные элементы защиты будут применяться в отношении НВУ или МВУ и помогут странам осознать, в какой мере их текущие элементы/форматы защиты соотносятся с глобальным стандартом. Гармонизация элементов защиты на международном уровне может также стимулировать Договаривающиеся стороны к принятию нового формата НВУ.

18. Многие страны рассматривают вопрос о практической возможности внедрения в экспериментальном порядке цифровых (мобильных) форматов водительских удостоверений. И хотя их форматы могут различаться, такие основные данные, как фотография зарегистрированного водителя с указанием его фамилии, даты рождения, номера удостоверения, срока его годности, характерны для каждого из них. Мобильный формат удостоверения позволяет ознакомиться с водительским файлом и узнать о правоприменительных мерах в отношении водителя, а также создает уверенность в обеспечении высокого уровня защиты и в доступе к постоянно обновляемой информации без необходимости прибегать к традиционным элементам защиты. Разработка минимальных стандартов потребуется также для обеспечения гармонизации и эксплуатационной совместимости таких удостоверений. WP.1 предлагается рассмотреть вопрос об их разработке.

19. Многие страны являются Договаривающимися сторонами как Конвенции 1949 года, так и Конвенции 1968 года. Вместе с тем для обеспечения реализации согласованного подхода страны, являющиеся Договаривающимися сторонами только Конвенции 1968 года, должны будут признать НВУ или МВУ, соответствующие установленным требованиям и выдаваемые Договаривающимися сторонами Конвенции 1949 года. Однако самостоятельное МВУ, предусмотренное Конвенцией 1949 года, не содержит никаких элементов защиты. Кроме того, некоторые из

Договаривающихся сторон Конвенции 1949 года не выдают НВУ, соответствующие Конвенции 1949 года. В данной связи этим Договаривающимся сторонам следует настоятельно рекомендовать выдавать НВУ и/или МВУ, которые соответствовали бы Конвенции 1968 года и затем могли бы рассматриваться на предмет их признания Договаривающимися сторонами Конвенции 1968 года.

Приложение А

Сценарии поездок

Поездка из Договаривающейся стороны Конвенции 1949 года в Договаривающуюся сторону Конвенции 1949 года, например из Канады в США

Потенциальный будущий сценарий

В настоящее время

приложение 10: МВУ (без элементов защиты),

приложение 9: НВУ, соответствующее установленным требованиям (без элементов защиты)

В будущем

приложение 10: МВУ (без элементов защиты),

приложение 9: НВУ, соответствующее установленным требованиям (без элементов защиты),

если не будет принято решение присоединиться к:

приложению 6: НВУ, соответствующее установленным требованиям (с международно-признанными элементами защиты),

или

приложению 7: МВУ, соответствующее установленным требованиям (с новыми/усиленными элементами защиты),

или

приложению 9: НВУ, соответствующее установленным требованиям (без элементов защиты)

Поездка из Договаривающейся стороны Конвенции 1949 года в Договаривающуюся сторону Конвенции 1949 года и Конвенции 1968 года, например из США во Францию

Потенциальный будущий сценарий

В настоящее время

приложение 10: МВУ (без элементов защиты),

приложение 9: НВУ, соответствующее установленным требованиям (без элементов защиты)

В будущем

приложение 10: МВУ (без элементов защиты),

приложение 9: НВУ, соответствующее установленным требованиям (без элементов защиты),

если не будет принято решение присоединиться к:

приложению 6: НВУ, соответствующее установленным требованиям (с международно-признанными элементами защиты),

или

приложению 7: МВУ, соответствующее установленным требованиям (с новыми/усиленными элементами защиты),

или

приложению 9: НВУ, соответствующее установленным требованиям (без элементов защиты)

Поездка из Договаривающейся стороны Конвенции 1968 года в Договаривающуюся сторону Конвенции 1968 года, например из Франции в Швецию

Потенциальный будущий сценарий

В настоящее время

приложение 6: НВУ, соответствующее установленным требованиям (с текущими минимальными элементами защиты), вместе с приложением 7: МВУ, соответствующее установленным требованиям (с текущим низким уровнем элементов защиты),

приложение 6: НВУ, соответствующее установленным требованиям (с текущими минимальными элементами защиты)

В будущем

приложение 6: НВУ, соответствующее установленным требованиям (с международно-признанными элементами защиты),

или

приложение 7: МВУ, соответствующее установленным требованиям (с новыми/усиленными международно-признанными элементами защиты)

Поездка из Договаривающейся стороны Конвенции 1949 года и Конвенции 1968 года в Договаривающуюся сторону Конвенции 1949 года, например из Соединенного Королевства в Канаду

Потенциальный будущий сценарий

В настоящее время

приложение 10: МВУ (без элементов защиты),

приложение 9: НВУ, соответствующее установленным требованиям (без элементов защиты)

В будущем

приложение 10: МВУ (без элементов защиты),

приложение 9: НВУ, соответствующее установленным требованиям (без элементов защиты),

если Договаривающаяся сторона Конвенции 1949 года не решит присоединиться к:

приложению 6: НВУ, соответствующее установленным требованиям (с международно-признанными элементами защиты),

или

приложению 7: МВУ, соответствующее установленным требованиям (с новыми/усиленными международно-признанными элементами защиты)

Поездка из Договаривающейся стороны Конвенции 1949 года в Договаривающуюся сторону Конвенции 1968 года, например из США в Германию

Потенциальный будущий сценарий

В настоящее время

Никаких юридических обязательств признавать не предусмотрено,

В приведенном выше примере НВУ должно быть предъявлено вместе с МВУ, переведенным на немецкий язык,

В будущем

приложение 6: НВУ, соответствующее установленным требованиям (с международно-признанными элементами защиты),

или

приложение 7: МВУ, соответствующее установленным требованиям (с новыми/усиленными международно-признанными элементами защиты)

Поездка из Договаривающейся стороны Конвенции 1968 года или из Договаривающейся стороны Конвенции 1949 года в страну, не являющуюся стороной ни одной из конвенций

Потенциальный будущий сценарий

В настоящее время

Никаких международных соглашений не действует, однако могут применяться местные договоренности или использоваться приложение 10: МВУ, либо приложение 6: НВУ, с приложением 7: МВУ (по умолчанию),

В будущем

Никаких международных соглашений не действует, однако могут применяться местные договоренности или использоваться новые/усиленные международно-признанные элементы защиты МВУ, приложение 6: НВУ, соответствующее установленным требованиям (с международно-признанными элементами защиты)

Существуют, например, и иные сценарии, а именно:

- Испания и Ирландия являются Договаривающимися сторонами Конвенции 1949 года, однако поездки в рамках ЕС могут осуществляться с использованием их НВУ, так как их водительское удостоверение является удостоверением, принятым в ЕС;
- между другими странами могут быть заключены региональные или двусторонние договоры, допускающие обоюдное признание водительских удостоверений каждой из них при выезде за пределы их границ;
- случается также, что водители из страны, не являющейся Договаривающейся стороной ни Конвенции 1949 года, ни Конвенции 1968 года, совершают поездку в Договаривающуюся сторону как Конвенции 1949 года, так и Конвенции 1968 года.