



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Глобальный форум по безопасности
дорожного движения****Семьдесят шестая сессия**

Женева, 19–23 марта 2018 года

Пункт 3 b) предварительной повестки дня

Конвенция о дорожном движении (1968 года)**Водительские удостоверения**

Представлено экспертами от Бельгии, Люксембурга, Российской Федерации, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Франции, Международной автомобильной федерации и Международной организации по стандартизации

1. На семьдесят пятой сессии Глобального форума по безопасности дорожного движения (WP.1) секретариат выступил с сообщением, в котором кратко излагались результаты последних обсуждений, проведенных группой экспертов, изначально состоявшей из представителей Бельгии, Канады, Люксембурга, Российской Федерации, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Франции, Международной автомобильной федерации (ФИА) и Международной организации по стандартизации (ИСО). Впоследствии Испания, Соединенные Штаты Америки и Япония дополнили состав неофициальной группы.

2. Материалы сообщения содержали перечень шести вариантов возможных изменений, которые будут внесены в национальные водительские удостоверения («НВУ») и международные водительские удостоверения («МВУ») в соответствии с Конвенцией о дорожном движении 1968 года («Конвенция 1968 года»).

3. WP.1 предложил неофициальной группе подготовить при поддержке секретариата для упомянутой сессии документ, содержащий справочные сведения и информацию о вариантах 1, 2 и 6, а также предварительный свод принципов для учета международных водительских удостоверений, выдаваемых Договаривающимися сторонами Конвенции о дорожном движении 1949 года («Конвенция 1949 года»). Цель заключалась в том, чтобы содействовать проводившемуся на этой сессии обсуждению и достичь консенсуса в отношении предпочтительного варианта.

4. В период с сентября по декабрь 2017 года неофициальная группа экспертов добилась значительного прогресса в подготовке проекта запрошенного документа. Эксперты также встречались для обсуждения и согласования представленного в этом документе текста (в котором освещается история вопроса, описываются возможные



варианты и содержится свод принципов для учета международных водительских удостоверений, выдаваемых Договаривающимися сторонами Конвенции 1949 года).

5. Для достижения консенсуса в отношении подробного анализа/сопоставления вариантов с целью подготовки окончательного предложения для WP.1 необходимо провести в начале 2018 года дополнительные совещания. Неофициальная группа представит на сентябрьской сессии 2018 года официальный документ, охватывающий все эти детали, с тем чтобы WP.1 принял соответствующее решение.

I. История вопроса и рассматриваемые проблемы

6. Неофициальная группа экспертов по водительским удостоверениям, первоначально состоявшая из представителей Люксембурга, Франции и ИСО, начала свою работу 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. В результате этой успешно проведенной и недавно завершённой работы была подготовлена брошюра, которая посвящена категориям международных водительских удостоверений и в настоящее время переводится на шесть официальных языков Организации Объединенных Наций.

7. После проведения шестьдесят девятой сессии WP.1 группа занимается рассмотрением более широких проблем, связанных с НВУ и МВУ. К ним относятся следующие проблемы:

a) лишь немногие Договаривающиеся стороны полностью выполняют касающиеся МВУ требования приложения 7 к Конвенции 1968 года;

b) ряд Договаривающихся сторон 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;

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

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 официальные языки Организации Объединенных Наций (т. е. английский, арабский, испанский, китайский, русский и французский языки);

e) изменчивый статус МВУ в зависимости от того, выдано ли оно в соответствии с Конвенцией 1949 года или Конвенцией 1968 года. Например:

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

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».

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

8. Помимо вышеупомянутых несоответствий в типовых НВУ и МВУ, выдаваемых в соответствии с конвенциями 1949 и 1968 годов, как правило, для МВУ, выдаваемых в настоящее время неправительственными органами (независимо от того, выдаются ли они в соответствии с Конвенцией 1949 года или Конвенцией 1968 года), характерны следующие недостатки:

a) 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;

b) во многих случаях отсутствует централизованный реестр/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

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

9. Проводимое в рамках группы обсуждение предлагаемых поправок, касающихся НВУ и МВУ и представленных на семьдесят третьей сессии (документы ECE/TRANS/WP.1/2016/2 ³ и ECE/TRANS/WP.1/2016/3 ⁴), ставит еще один вопрос: обязаны ли Договаривающиеся стороны Конвенции 1968 года выдавать НВУ и МВУ в соответствии с приложениями 6 ⁵ (образец НВУ) и 7 (образец МВУ)?

10. Хотя все члены неофициальной группы разделяют мнение о том, что МВУ должно соответствовать приложению 7, в группе существует расхождение во мнениях в отношении НВУ. Бельгия, Люксембург и ФИА считают, что Договаривающиеся стороны не обязаны выдавать на национальном уровне НВУ, которое соответствует приложению 6, в то время как Российская Федерация, Франция и ИСО придерживаются мнения о том, что они обязаны это делать. Это последнее мнение разделяет и секретариат ⁶.

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

11. Ниже приводится описание трех возможных вариантов, а также правовых и других практических последствий изменений, связанных с каждым из этих вариантов. Сравнение общих преимуществ и недостатков каждого варианта приведено в одном из следующих разделов.

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 внутрисударственное разрешение не соответствует образцу, приведенному в приложении 9».

³ Подготовлен Люксембургом, Францией и ИСО.

⁴ Подготовлен ФИА.

⁵ Статья 43 «Переходные положения», пункт 1: «Договаривающиеся стороны должны выдавать национальные водительские удостоверения в соответствии с новой редакцией приложения 6 не позднее чем через пять лет после ее вступления в силу...».

⁶ Анализ секретариата содержится в его сообщении на тему «Водительские удостоверения», сделанном на семьдесят пятой сессии (www.unecce.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/wp1/ECE-TRANS-WP1-SEPT-2017-Presentation-1e.pdf).

12. В приложении I содержатся статьи и приложения Конвенции 1968 года, касающиеся НВУ и МВУ.

Вариант а — Одно водительское удостоверение для международных и внутренних поездок

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

14. Однако потребовалось бы внести поправки в пункт 2а статьи 41 и пункт 2 статьи 43 для удаления ссылок на МВУ. Кроме того, приложение 7, содержащее образец МВУ, было бы удалено.

15. В то же время было бы целесообразно пересмотреть нынешний формат НВУ в приложении 6 и предложить поправки, подходящие для современных водительских удостоверений.

Вариант б — Две альтернативные формы водительских удостоверений для международных и внутренних поездок: 1) НВУ, соответствующие приложению 6, и 2) МВУ с прилагаемыми НВУ, соответствующими приложению 6

16. Как и в случае варианта а, изложенным выше, WP.1 было бы целесообразно пересмотреть нынешний формат НВУ в приложении 6 и МВУ в приложении 7 и предложить поправки, подходящие для современных водительских удостоверений.

Вариант с — 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 (не обязательно соответствующих приложению 6), предназначенных только для внутреннего использования (т. е. три вида водительских удостоверений — для международных и внутренних поездок, только для международных поездок и только для внутренних поездок)

17. Согласно этому варианту, было бы три вида водительских удостоверений: 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 обязательно соответствовать приложению 6; и 3) самостоятельное МВУ, соответствующее приложению 7 и действительное для международных поездок (т. е. к нему не должно прилагаться действительное НВУ).

18. Потребуется поправки к пункту 2 статьи 41, чтобы отразить новый статус МВУ (т. е. к нему не должно прилагаться действительное НВУ). Как и в случае вариантов а и б, изложенных выше, было бы целесообразно пересмотреть нынешний формат НВУ в приложении 6 и МВУ в приложении 7 и предложить поправки, подходящие для современных водительских удостоверений.

III. Сравнение вариантов

19. Группа экспертов рекомендует следующие соображения в качестве возможных руководящих принципов для принятия решения о будущем наилучшем варианте/будущей наилучшей системе:

A. Гармонизация

20. В 2006 году подпункт а пункта 2 статьи 41, который разрешал признавать «любое национальное водительское удостоверение, составленное на их национальном языке или на одном из их национальных языков либо, если оно не составлено на таком языке, сопровождаемое заверенным переводом», был удален для упрощения/

сокращения количества водительских удостоверений, которые могли бы приниматься для международных поездок.

21. В пояснительном меморандуме⁷ объяснялось, что это было сделано с целью содействия «применению согласованных процедур признания удостоверения на международном уровне» и ужесточения «правил, касающихся предъявления международного водительского удостоверения, с учетом все чаще поступающей информации, из которой следует, что эти удостоверения выдаются обманным путем, в частности по Интернету».

22. Поскольку связанные с безопасностью ограничения в отношении международных водительских удостоверений, существовавшие в 2006 году, все еще существуют, гармонизация документов или процедур (или и тех, и других) остается актуальным мотивирующим фактором.

В. Предотвращение мошенничества/защита

23. Предотвращение мошенничества также упоминалось в пояснительном меморандуме о поправках 2006 года к Конвенции 1968 года, и оно остается решающим фактором для принятия решения о том, какой вариант выбирать.

24. Тем не менее в настоящем документе не содержится явных рекомендаций о том, какие элементы защиты НВУ и МВУ должны быть включены. Такие рекомендации будут вынесены на следующем этапе подготовки соответствующего предложения по поправкам в зависимости от варианта, выбранного WP.1. Они могут включать в себя варианты элементов защиты, предназначенных для соответствующего предотвращения фальсификации и мошеннического распространения современных водительских удостоверений.

С. Приемлемость и осуществимость для Договаривающихся сторон

25. Приемлемость и осуществимость вариантов, предлагаемых для Договаривающихся сторон, могут зависеть от таких соображений, как ресурсы, которые уже были инвестированы/израсходованы для создания действующей системы водительских удостоверений. Они также зависят от концептуальной проблемы приемлемости или желательности различных форм водительских удостоверений. Например, большинство Договаривающихся сторон Конвенции 1968 года выдают МВУ в дополнение к НВУ, поскольку МВУ традиционно запрашивается водителями, желающими отправиться за границу.

26. Несмотря на привлекательность простой единой системы водительских удостоверений (которая существует с 1968 года), понадобятся методы политического убеждения, чтобы реформировать все еще существующую во многих Договаривающихся сторонах систему, в значительной степени опирающуюся на использование двух водительских удостоверений (например, МВУ, к которому прилагается НВУ).

27. И наоборот, введение самостоятельного разрешения, указанного в варианте с, также, вероятно, потребует политического убеждения, учитывая нынешнее требование о том, чтобы в соответствии с Конвенцией 1968 года к МВУ прилагалось НВУ. Стоит отметить, что в соответствии с Конвенцией 1949 года юридически не требуется прилагать НВУ к МВУ. Однако Договаривающиеся стороны часто советуют своим водителям прилагать НВУ к МВУ. Эти Договаривающиеся стороны понимают, что не существует юридического требования, но их цель состоит в том, чтобы не допустить, чтобы из-за недостаточного знания закона их граждане столкнулись с какими-либо претензиями со стороны правоохранительных органов при пересечении международных границ.

⁷ Документ TRANS/WP.1/2003/1/Rev.4 от 23 апреля 2004 года.

IV. Свод принципов, касающихся МВУ, выдаваемых в соответствии с Конвенцией о дорожном движении 1949 года

28. Как упоминалось в разделе «История вопроса и рассматриваемые проблемы», ряд Договаривающихся сторон Конвенции 1949 года выдают МВУ в соответствии с Конвенцией 1968 года, несмотря на то, что они являются Договаривающимися сторонами Конвенции 1949 года.

29. Строго говоря, это неправильный правовой подход Договаривающихся сторон Конвенции 1949 года. Правильный подход в их случае состоит в выдаче НВУ и МВУ на основе соответственно приложений 9 и 10 к Конвенции 1949 года.

30. Для ясности в нижеприведенной таблице указана конвенция (будь то Конвенция 1949 года или Конвенция 1968 года), имеющая преимущественную силу в вопросах выдачи/использования НВУ и МВУ водителям/водителями из страны, являющейся Договаривающейся стороной Конвенции 1949 года, которые управляют транспортным средством в стране, являющейся Договаривающейся стороной Конвенции 1968 года, и наоборот.

	<i>управляет транспортным средством в стране, являющейся Договаривающейся стороной только Конвенции 1949 года</i>	<i>управляет транспортным средством в стране, являющейся Договаривающейся стороной только Конвенции 1968 года</i>	<i>управляет транспортным средством в стране, являющейся Договаривающейся стороной Конвенции 1949 года и Конвенции 1968 года</i>	<i>управляет транспортным средством в стране, не являющейся Договаривающейся стороной ни Конвенции 1949 года, ни Конвенции 1968 года</i>
Водитель из страны, являющейся Договаривающейся стороной только Конвенции 1949 года, который...	Конвенция 1949 года имеет преимущественную силу.	Ни одна из конвенций не имеет преимущественную силу. Для взаимного признания НВУ и МВУ требуется двустороннее соглашение между правительствами стран.	Конвенция 1949 года имеет преимущественную силу.	Конвенция 1949 года не применима. Для признания НВУ или МВУ, выданных Договаривающейся стороной Конвенции 1949 года, требуется двустороннее соглашение между правительствами стран.
Водитель из страны, являющейся Договаривающейся стороной только Конвенции 1968 года, который...	Ни одна из конвенций не имеет преимущественную силу. Для взаимного признания НВУ и МВУ требуется двустороннее соглашение между правительствами стран.	Конвенция 1968 года имеет преимущественную силу.	Конвенция 1968 года имеет преимущественную силу.	Конвенция 1968 года не применима. Для признания НВУ или МВУ, выданных Договаривающейся стороной Конвенции 1968 года, требуется двустороннее соглашение между правительствами стран.

	<i>управляет транспортным средством в стране, являющейся Договаривающейся стороной только Конвенции 1949 года</i>	<i>управляет транспортным средством в стране, являющейся Договаривающейся стороной только Конвенции 1968 года</i>	<i>управляет транспортным средством в стране, являющейся Договаривающейся стороной Конвенции 1949 года и Конвенции 1968 года</i>	<i>управляет транспортным средством в стране, не являющейся Договаривающейся стороной ни Конвенции 1949 года, ни Конвенции 1968 года</i>
Водитель из страны, являющейся Договаривающейся стороной Конвенции 1949 года и Конвенции 1968 года, который...	Конвенция 1949 года имеет преимущественную силу.	Конвенция 1968 года имеет преимущественную силу.	Конвенция 1968 года имеет преимущественную силу.	Ни Конвенция 1949 года, ни Конвенция 1968 года не применимы. Для признания НВУ или МВУ, выданных Договаривающейся стороной Конвенции 1949 года и Конвенции 1968 года, требуется двустороннее соглашение между правительствами стран.
Водитель из страны, не являющейся Договаривающейся стороной ни Конвенции 1949 года, ни Конвенции 1968 года, который...	Ни Конвенция 1949 года, ни Конвенция 1968 года не применимы. Эта страна <u>не</u> обязана выдавать НВУ или МВУ на основе любой из этих конвенций. Этой стране следует рекомендовать присоединиться к любой из конвенции или предпочтительно к Конвенции 1968 года. После присоединения новая Договаривающаяся сторона должна выдавать соответствующее НВУ и МВУ на основе Конвенции, имеющей преимущественную силу.			

31. Более сложно вносить поправки в Конвенцию 1949 года или обновлять приложения 9 и 10 (чтобы они соответствовали приложениям 6 и 7 соответственно Конвенции 1968 года) из-за требований Конвенции 1949 года в отношении предложений по поправкам.

32. Учитывая сложность внесения поправок в Конвенцию 1949 года, неофициальная группа предлагает, чтобы Договаривающиеся стороны Конвенции 1968 года приняли следующие принципы (которые могут быть основой будущего предложения по поправкам к Конвенции 1968 года):

а) принимать как действительные для международной поездки НВУ, выдаваемые Договаривающимися сторонами Конвенции 1949 года на основе требований Конвенции 1968 года, предъявляемых к НВУ (т. е. приложение 6);

б) принимать как действительные для международной поездки МВУ, выдаваемые Договаривающимися сторонами Конвенции 1949 года на основе требований Конвенции 1968 года, предъявляемых к МВУ (т. е. приложение 7).