



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Глобальный форум по безопасности
дорожного движения**

Восьмьдесят первая сессия

Женева, 21–25 сентября 2020 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, Соединенного Королевства
Великобритании и Северной Ирландии, Франции, Международной
автомобильной федерации и Международной организации
по стандартизации**

На восьмидесятой сессии WP.1 обсудил объединенный подход, изложенный в неофициальном документе № 15/Rev.1, и высказал свои замечания по нему. По завершении обсуждения WP.1 просил представить настоящий официальный документ ECE/TRANS/WP.1/2018/1/Rev.3 для нынешней сессии.



I. Введение

1. На семьдесят девятой сессии WP.1 обсудил документ ECE/TRANS/WP.1/2018/1/Rev.2, в котором предлагался объединенный подход, предусматривающий объединение элементов трех вариантов а), b) и с) в рамках документа ECE/TRANS/WP.1/2018/1/Rev.1, и высказал свои замечания по нему.

2. WP.1 выразил общую поддержку объединенного подхода и просил неофициальную группу экспертов подготовить предложение по поправкам для внесения необходимых изменений в Конвенцию 1968 года, а именно (пункт 14 документа ECE/TRANS/WP.1/2018/1/Rev.2):

- 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. В настоящее время Конвенция предписывает «любое международное водительское удостоверение, соответствующее предписаниям приложения 7 к настоящей Конвенции, при условии, что оно предъявляется вместе с соответствующим национальным водительским удостоверением».

3. Неофициальная группа экспертов отметила, что это потребует достижения согласия в отношении минимальных элементов защиты, и WP.1 просил провести дальнейшую работу по минимальным элементам защиты в рамках предложения по поправкам.

4. На восьмидесятой сессии WP.1 продолжил обсуждение объединенного подхода и высказал замечания по неофициальному документу № 15/Rev.1, в котором содержатся предлагаемые поправки к статье 41 и приложению 6 к Конвенции 1968 года, касающиеся НВУ, признанного на международном уровне, а также к приложению 7 к Конвенции 1968 года, касающиеся МВУ, признанного на международном уровне, в соответствии с докладом о работе семьдесят девятой сессии WP.1 (пункт 16 документа ECE/TRANS/WP.1/169).

5. WP.1 просил представить официальный документ ECE/TRANS/WP.1/2018/1/Rev.3 для следующей сессии. В соответствии с этой просьбой в настоящем обновленном документе Rev.3 содержится предложение по поправкам, в котором показаны необходимые изменения для внесения в Конвенцию 1968 года, основанные на предложенном группой объединенном подходе. В нем объединены элементы трех вариантов а), b) и с), содержащихся в документе ECE/TRANS/WP.1/2018/1/Rev.1 (пункты 14 и 15 документа ECE/TRANS/WP.1/169). В этом документе также подробно излагаются минимальные элементы защиты водительских удостоверений, рекомендованные неофициальной группой экспертов (пункт 16, там же).

6. Несмотря на то, что объединенный подход получил общую поддержку на сессии WP.1 в сентябре 2019 года (пункт 16 доклада) и был подтвержден на

мартовской сессии 2020 года (пункт 8 доклада), как представляется, существует некоторая путаница в отношении того, что означает «самостоятельное МВУ». Таким образом, крайне важно, чтобы WP.1 уточнил, отдается ли предпочтение самостоятельному МВУ или варианту МВУ, которое является просто переводом НВУ, не соответствующего приложению 6, и, следовательно, предъявляется вместе с таким НВУ.

7. Решение WP.1 по этому вопросу не изменит какого-либо аспекта, касающегося НВУ, которое, в случае его соответствия приложению 6 к Конвенции 1968 года, могло бы использоваться без необходимости предъявления МВУ (независимо от того, является ли МВУ самостоятельным документом или к нему должно прилагаться НВУ).

8. С другой стороны, оно действительно оказывает влияние на МВУ и на то, признается ли МВУ самостоятельным документом или «переводом» НВУ. В качестве самостоятельного документа МВУ должно обладать теми же минимальными элементами защиты, что и НВУ, и между этими двумя документами должна быть установлена тесная связь, чтобы гарантировать приостановку действия или отмену МВУ, когда действие НВУ было приостановлено или НВУ было отменено. В качестве «перевода», прилагаемого к НВУ, МВУ, возможно, не должно будет отвечать таким же требованиям в отношении защиты, как и НВУ, и в тесной связи между ними, возможно, не будет необходимости, поскольку МВУ не будет иметь никакого статуса, если к нему не будет прилагаться НВУ.

9. Настоящий официальный документ был подготовлен в ответ на предыдущие дискуссии и предполагает, что WP.1 будет продолжать поддерживать вариант самостоятельного МВУ. В нем сведена воедино информация по истории вопроса и предлагается подход, предусматривающий объединение этих трех вариантов, который членам WP.1 предлагается обсудить. В этой связи в нем предлагаются поправки (дополнения выделены жирным шрифтом, исключенный текст зачеркнут) к статье 41 и приложению 6 к Конвенции 1968 года, касающиеся НВУ, признанного на международном уровне, а также к приложению 7 к Конвенции 1968 года, касающиеся МВУ на международном уровне (добавление А).

10. В дополнение к поправкам, содержащимся в добавлении А, мы предлагаем дополнительные поправки к приложению 6 к Конвенции 1968 года, касающиеся НВУ, признанного на международном уровне (воспроизведенные в предлагаемой поправке к приложению 7 к Конвенции 1968 года, касающейся МВУ на международном уровне). В них предлагается изменить категории и подкатегории транспортных средств и ввести специальную пометку ограничений и их пиктограмм. Эти поправки содержатся в добавлении В, и мы просим WP.1 высказать свое мнение по ним.

II. История вопроса

11. Неофициальная группа экспертов по водительским удостоверениям приступила к работе по просьбе WP.1 в ходе его шестидесяти четвертой сессии. Первоначально просьба 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. Эта работа завершена, и опубликована брошюра, озаглавленная «Категории международного водительского удостоверения».

12. После шестидесяти 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:

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

б) ряд Договаривающихся сторон 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;

с) 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;

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

е) 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.

13. 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

с) 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.

14. На семьдесят пятой сессии WP.1 секретариат представил материалы, в которых кратко излагались результаты дискуссии, проведенной группой экспертов, состоявшей изначально из представителей Бельгии, Канады, Люксембурга, Российской

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.»

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.

15. 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.

16. 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 МВУ, выдаваемых Договаривающимися сторонами Конвенции 1949 года. Цель состояла в том, чтобы содействовать обсуждению и достичь консенсуса по предпочтительному варианту.

17. 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 МВУ, выдаваемых Договаривающимися сторонами Конвенции 1949 года. Этот свод принципов, обуславливающих возможные варианты, предусматривал обеспечение гармонизации, безопасности и приемлемости для Договаривающихся сторон. WP.1 одобрил этот документ и просил обновить его посредством более подробного сопоставления и указания выгод и издержек этих трех вариантов.

18. В этой связи 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.

III. Рассмотренные возможные варианты действий в отношении водительских удостоверений, выдаваемых в соответствии с Конвенцией 1968 года

19. Для удобства все три варианта, охарактеризованные в документе ECE/TRANS/WP.1/2018/1/Rev.1, излагаются ниже:

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

20. 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.

Вариант б): 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

21. 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 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 (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)

22. 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).

IV. Рассмотрение объединенного подхода

23. Вышеуказанные варианты были дополнительно обсуждены на семьдесят девятой сессии, в ходе которой был согласован объединенный подход, предусматривающий объединение элементов этих вариантов.

24. Учитывая объединенный подход, потребуется достижение 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.

25. Для достижения более высокого уровня глобальной гармонизации водительских удостоверений Договаривающимся сторонам Конвенции 1949 года потребуется признать (по добровольному согласию) НВУ, соответствующие установленным требованиям. Если они не признают НВУ, соответствующие 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.

26. 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, следует отметить, 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 в зависимости от требуемого периода ее использования (срока 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.

А. Пояснения относительно включения в Конвенцию ссылки на стандарт ИСО, предоставленные Международной организацией по стандартизации

27. Набор стандартов ISO/IEC 18013, касающихся водительских удостоверений, отражает участие всего спектра государств – членов ИСО во всем мире и, таким образом, является поистине глобальным. В результате, в этих стандартах ИСО признаются и поддерживаются различные местные потребности. Например, в стандартах признается, что срок действия водительских удостоверений варьируется, а некоторые водительские удостоверения содержат данные в машиночитаемой форме. Как следствие, стандарты не предписывают какой-либо единственный материал карты, способ печати (также называемый персонализацией) или элементы защиты, которыми должна быть снабжена карта. Вместо этого, стандарты позволяют выбирать материал карты, способ персонализации и элементы защиты в зависимости от срока действия карты и введенных в карту машиночитаемых технологий.

28. Для того чтобы учесть такие различия, но при этом сохранить минимальный уровень качества по параметрам долговечности и безопасности, которые соответствуют сроку действия карты, набор стандартов ISO 18013 допускает выбор из ряда вариантов в соответствии со сроком службы карты, который является желаемым для выдающего ее органа. В результате включения различных вариантов отдельные части достаточно объемны:

- **Часть 1:** Физические характеристики и набор базовых данных. В этой части оговариваются основные термины данного стандарта, в том числе физические характеристики, долговечность с учетом периода действия, основные элементы данных в соответствии с перечнем и категориями транспортных средств, предусмотренными в Конвенции 1968 года, варианты компоновки лицевой и оборотной сторон карты, а также варианты элементов физической защиты (81 страница).
- **Часть 2:** Машиночитаемые технологии. В этой части описываются машиночитаемые технологии, которые могут быть использованы для применения данного стандарта, такие как двумерный штрих-код, контактный чип или бесконтактный чип, включая логическую структуру данных и отображение данных для каждой технологии с целью обеспечения международной совместимости (66 страниц).
- **Часть 3:** Контроль доступа, аутентификация и проверка целостности. В этой части описываются электронные элементы защиты, которые могут быть встроены в машиночитаемые технологии в соответствии с данным стандартом, включая механизмы контроля доступа к данным, аутентификации/проверки происхождения водительского удостоверения и подтверждения целостности данных (80 страниц).
- **Часть 4:** Методы испытания. В этой части описываются методы испытания, которые могут быть использованы для проверки соответствия карты водительского удостоверения требованиям, предъявляемым к машиночитаемым технологиям, указанным в части 2, и к электронным элементам защиты, указанным в части 3 (197 страниц).

29. Характер вариантов, включенных в стандарты ИСО, и сложность выбора варианта для включения в предлагаемую поправку проиллюстрированы примерами, приведенными в добавлении С. Таким образом, неофициальная группа экспертов предлагает включить ссылки на стандарты, вместо того чтобы включать разделы стандартов в Конвенцию и приложения 6 и 7 к ней.

30. В ответ на озабоченность по поводу включения ссылок на стандарты ИСО следует отметить, что их часто можно найти в соглашениях, договорах, законодательстве и регламентах. Если есть опасения, что в стандарты ИСО могут быть внесены нежелательные для нас изменения, то можно также применять подход, аналогичный практике, применяемой в отношении ссылок на ИСО в ДОПОГ,

а именно: ссылка ограничивается текущими опубликованными версиями стандарта с указанием даты публикации.

В. Пояснения к предлагаемому формату самостоятельного МВУ, предоставленные Международной организацией по стандартизации

31. Положения Конвенции 1968 года четко предусматривают признание НВУ, соответствующего приложению 6, другими Договаривающимися сторонами Конвенции. Таким образом, Договаривающиеся стороны, которые выдают НВУ, соответствующее приложению 6, не обязаны выдавать МВУ владельцам такого НВУ, намеревающимся совершить международную поездку. При совершении поездки за границей они могут просто предъявлять свое НВУ, соответствующее установленным требованиям, любому правоохранительному органу или поставщику услуг, например агентству по аренде автомобилей.

32. Несмотря на эту значительную выгоду, существует ряд Договаривающихся сторон как Конвенции 1949 года, так и Конвенции 1968 года, которые не будут выдавать НВУ, соответствующее приложению 6. По результатам проведенного исследования ИСО пришла к выводу, что к числу основных причин продолжающейся выдачи НВУ, не соответствующих установленным требованиям, относится следующее:

- Количество отечественных водителей, которые будут управлять транспортными средствами за границей, настолько невелико, что это не оправдывает выдачи НВУ, которое соответствует приложению 6, но не отражает культуру населения, т. е. содержит записи латинскими буквами или транслитерацию в латинский алфавит, в то время как латинские буквы не используются во внутреннем(их) языке(ах) Договаривающейся стороны. Приводимые ниже статистические данные, представленные ИСО Национальным полицейским агентством Японии (органом, выдающим НВУ), дают представление о количестве отечественных водителей по сравнению с международными водителями в этой стране:

- Выданные НВУ – 82 150 008 (данные за 2015 год)
- МВУ, выданные за год – 304 000 (0,37% от количества НВУ, выданных в 2015 году).

33. Водительское удостоверение используется также для других целей внутри страны, например в качестве удостоверения личности с фотографией, гораздо большим количеством населения, чем число водителей, которые когда-либо будут управлять транспортным средством в международной поездке, и, поскольку оно служит другим целям, в национальных интересах выдавать НВУ, которое не соответствует приложению 6.

34. Хотя такие Договаривающиеся стороны Конвенции 1949 года и Конвенции 1968 года, возможно, не считают целесообразным выдавать НВУ, соответствующее приложению 6, выдача ими самостоятельного МВУ, соответствующего приложению 7, формат которого соответствует приложению 6, обеспечивает значительное преимущество. Выгоды от такого МВУ получает не только выдающая его Договаривающаяся сторона, но также и другие Договаривающиеся стороны следующим образом:

- В случае Договаривающихся сторон, которые не выдают НВУ, соответствующее приложению 6:
 - Стоимость выдачи МВУ, соответствующего приложению 7, формат которого соответствует приложению 6, будет значительно меньше, чем в случае МВУ в формате паспорта с дорогостоящими элементами защиты титульного листа на полимерной основе. Этот вывод сделан на основании того, что размеры карты формата ID-1 составляют почти

половину размеров паспорта и, таким образом, количество материала, используемого для изготовления МВУ в формате карты, составляет менее половины количества материала, необходимого для изготовления МВУ в формате паспорта с соответствующими элементами защиты. Кроме того, для Договаривающихся сторон, выдающих НВУ формата ID-1 (не соответствующего приложению 6), которые предпочитают выдавать МВУ сами, а не заключать договоры с третьей стороной, возможность использования существующего сырья, элементов защиты и производственной инфраструктуры также сделает выдачу МВУ, соответствующего приложению 6, менее дорогостоящей по сравнению с выдачей МВУ в формате паспорта.

- Гармонизация юридических документов для международного вождения, поскольку в качестве водительского удостоверения единого формата для международных поездок используется:
 - либо НВУ, соответствующее приложению 6,
 - либо ~~карта~~ МВУ, соответствующее приложению 7, формат которого соответствует приложению 6 (выдаваемое Договаривающимися сторонами, которые не выдают НВУ, соответствующее установленным требованиям).
- Все водители, совершающие международную поездку, имеют при себе один документ формата компактной карты вместо двух документов – МВУ и соответствующего НВУ.
- В случае Договаривающихся сторон, которые выдают НВУ, соответствующее приложению 6:
 - Нет необходимости выдавать такое МВУ, поскольку их НВУ, соответствующее установленным требованиям, уже соответствует требованиям для признания другими Договаривающимися сторонами и их НВУ может быть легко истолковано сотрудниками правоохранительных органов и агентами по аренде автомобилей как внутри страны, так и на международном уровне.
 - Простота признания и толкования как сотрудниками правоохранительных органов, так и агентами по аренде автомобилей МВУ, выданного странами, которые выдают НВУ, не соответствующие установленным требованиям, поскольку формат и содержание такого МВУ будут соответствовать формату их собственного НВУ с латинскими буквами, пронумерованными полями данных на карте и соответствующими категориями транспортных средств без необходимости перевода.
 - Все водители на дороге, находящейся под юрисдикцией такой Договаривающейся стороны, имеют при себе один документ одного и того же формата – либо НВУ, соответствующее приложению 6, либо МВУ, соответствующее приложению 7 (формат которого соответствует приложению 6), в случае иностранных водителей, совершающих международную поездку, – вместо двух документов, т. е. НВУ, не соответствующего установленным требованиям, и МВУ, соответствующего установленным требованиям.

35. В заключение следует подчеркнуть, что Договаривающаяся сторона, которая выдает НВУ, соответствующее приложению 6, не должна будет выдавать МВУ. Однако Договаривающаяся сторона, которая не выдает НВУ, соответствующее приложению 6, по любой из вышеупомянутых причин, должна будет выдавать МВУ, соответствующее приложению 7 (формат которого соответствует приложению 6), или заключить договор с должным образом уполномоченной ассоциацией о выдаче такого МВУ от ее имени.

V. Дополнительные предлагаемые поправки

36. В дополнение к вышеуказанным поправкам, направленным на внедрение объединенного подхода, неофициальная группа экспертов также рассмотрела категории и подкатегории транспортных средств, а также ограничения, касающиеся водителей и транспортных средств. По итогам рассмотрения неофициальная группа экспертов предлагает поправки к Конвенции 1968 года и приложениям 6 и 7 к ней (добавление В).

A. Передача выдачи МВУ на внешний подряд

37. Это изменение однозначно позволяет агентам Договаривающихся сторон выдавать МВУ.

B. Срок действия НВУ

38. С учетом того, что водительские удостоверения в формате карты становятся нормой во всем мире, в Конвенцию необходимо внести поправки, чтобы отразить это, включив сроки действия удостоверений по аналогии с теми, которые требуются для паспортов.

39. Предлагаемые сроки действия таковы, что НВУ должно быть действительно, по крайней мере, в течение пяти лет, но, как правило, не более десяти лет. Существуют два исключения, первое из которых гласит, что в случае определенного медицинского состояния срок действия может быть короче; второе исключение предусматривает, что в некоторых странах максимальный срок действия может достигать пятнадцати лет.

C. Ограничение, касающееся водительских удостоверений для начинающих водителей

40. Это предлагаемое изменение позволяет Договаривающимся сторонам вводить ограничения, касающиеся начинающих водителей. В Конвенции нет положений, предусматривающих, что такие ограничения не могут применяться к начинающим водителям из других стран.

D. Ограничения на выдачу водительских удостоверений – по медицинским показаниям и вследствие правонарушений

41. Это предлагаемое изменение позволяет Договаривающимся сторонам сокращать срок действия водительских удостоверений по медицинским показаниям и предусматривать наказания, налагаемые на водителя по причинам, связанным с безопасностью дорожного движения. Это приводит Конвенцию в большее соответствие с уже существующей практикой Договаривающихся сторон.

E. Ограничения, касающиеся управления определенными транспортными средствами лицами моложе 21 года

42. Хотя конвенции позволяют Договаривающимся сторонам разрешать лицам в возрасте 18–20 лет управлять более крупными транспортными средствами, поправка предоставляет другим Договаривающимся сторонам право не признавать этих водителей законными на своей территории. Это относится к новым предлагаемым подкатегориям.

Ф. Изменения в МВУ

43. Принципиальное изменение заключается в том, что МВУ станет пластиковой картой синего (или другого) цвета. Окончательный выбор цвета еще не согласован WP.1; неофициальная группа экспертов считает, что цвет не должен быть розовым, чтобы не путать с НВУ.

Г. Предлагаемые поправки к категориям и подкатегориям транспортных средств

44. Рассмотрев нынешние категории и подкатегории транспортных средств, неофициальная группа экспертов предлагает повысить подкатегории до уровня полноценных категорий и включить новые категории. Это означает обновление раздела 8 и исключение раздела 9 приложения 6, с тем чтобы определить подкатегории A1, B1, C1 и D1 в качестве промежуточных категорий между категориями A, B, C и D с учетом обширной существующей практики.

45. Кроме того, неофициальная группа экспертов предлагает ввести новые категории, которые уже используются Европейским союзом и другими организациями, а именно:

- АМ: Эта категория включена для того, чтобы потребовать у лиц, которые управляют двухколесными и трехколесными транспортными средствами и легкими квадрициклами, находящимися в движении, наличия водительского удостоверения, в отсутствие которого лица без какого-либо опыта могут просто арендовать такие транспортные средства и управлять ими, что зачастую чревато катастрофическими последствиями.
- А2: Существует разрыв между категорией А1 с рабочим объемом двигателя не более 125 см³ и категорией А. Это слишком большой разрыв, позволяющий водителю (который может быть не в состоянии безопасно управлять мотоциклом с рабочим объемом двигателя 1 000 см³) получить водительское удостоверение для категории А после сдачи экзамена по вождению на мотоцикле с рабочим объемом двигателя 175 см³ и выехать на дорогу на мотоцикле с рабочим объемом двигателя 1 000 см³.

46. Эта поправка также относится к приложению 7 в соответствии с объединенным подходом. В результате будут внесены изменения в разделы 8–11, которые повторяют приложение 6.

Н. Предлагаемое включение ограничений, касающихся водителей и транспортных средств

47. Существует обширный список ограничений, используемых на международном уровне, и ИСО провела оценку таких списков региональных учреждений и опубликованных списков с кодами без дублирования кодов. ИСО проанализировала эти ограничения, применяемые более чем на 99% во всем мире, и на этой основе неофициальная группа экспертов предлагает включить их как в приложение 6, так и в приложение 7 к Конвенции 1968 года, поместив их в новый раздел 11 в обоих приложениях.

VI. Заключительные замечания

48. В настоящем документе предлагаются поправки к Конвенции 1968 года и приложениям 6 и 7 к ней на основе объединенного подхода, принятого на семьдесят девятой сессии WP.1, и в соответствии с согласованными принципами (пункт 2 настоящего документа), а также запрошенные минимальные элементы защиты, о которые также просил WP.1 на семьдесят девятой сессии.

49. Как отмечалось во введении к настоящему документу, речь идет о самостоятельном МВУ. Однако по-прежнему ли WP.1 желает именно этого?

50. Предлагаемые поправки предполагают, что WP.1 согласится с наличием самостоятельного МВУ. Однако, как отмечалось, решение WP.1 не повлияет на НВУ. Оно окажет влияние на МВУ, как указано в пункте 8 настоящего документа.

51. В рамках этих поправок мы предлагаем включить ссылку на стандарт ISO/IEC 18013 и просим WP.1 согласиться с таким подходом к решению вопроса о минимальных элементах защиты. Есть два варианта, как это сделать:

а) без указания даты, чтобы требования безопасности обновлялись в соответствии с обновлениями, внесенными в набор стандартов;

б) с указанием даты, чтобы требования безопасности были зафиксированы во времени, будучи привязаны к выбранной версии набора стандартов;

в) с указанием даты в качестве альтернативы II, путем включения квалифицирующей фразы после стандарта, например: стандарты ISO/IEC 18013-2:2020 и ISO/IEC 18013-3:2017 или любая последующая версия этих стандартов.

52. Неофициальная группа экспертов включила эти три подхода в качестве варианта, требующего согласования, в предлагаемые поправки к приложению 6 (разделы 6 и 7) и приложению 7 (раздел 8) к Конвенции. Группа понимает, что некоторые члены WP.1, возможно, опасаются идти по пути варианта без указания даты, поскольку в таком случае они теоретически жертвуют своей способностью выбирать минимальные элементы защиты, предусмотренные Конвенцией. По этой причине неофициальная группа экспертов не выносит окончательной рекомендации и просит WP.1 выбрать подход, который мы будем применять.

53. Кроме того, неофициальная группа экспертов, как отмечалось ранее в настоящем документе, предлагает преобразовать подкатегории транспортных средств в категории, с тем чтобы они были признаны в качестве таковых, и обновить их с учетом современных условий. Помимо этого, исходя из современной практики многих стран, неофициальная группа экспертов предлагает также включить ограничения, касающиеся водителей и транспортных средств, а также их коды и пиктограммы. Неофициальная группа экспертов считает, что оба набора поправок важны для поддержания Конвенции в актуальном состоянии.

54. Наконец, 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 этой связи таким 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.