



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по безопасности дорожного движения

Шестьдесят первая сессия

Женева, 21–23 марта 2011 года

Пункт 5 предварительной повестки дня

Конвенция о дорожном движении (1968 год)

Предлагаемые поправки и добавления к Конвенции о дорожном движении 1968 года, касающиеся национальных и международных водительских удостоверений и категорий транспортных средств, для управления которыми удостоверения могут быть действительны

Представлено Международной организацией по стандартизации (ИСО)¹

1. В свете состоявшихся на пятьдесят девятой сессии обсуждений, касающихся выдачи и действительности международных водительских удостоверений (МВУ), настоящее предложение представляется на предмет обсуждения на шестьдесят первой сессии в отношении следующих аспектов:
2. Внедрение современных технологий применительно к образцам выдаваемых национальных и международных водительских удостоверений со ссылкой на опубликованные международные стандарты, и
3. Обеспечение последовательности и согласованности, в том что касается категорий транспортных средств, за счет определения обязательных общих основных категорий с включением для стран-членов факультативных подкатегорий на предмет выдачи соответствующих национальных водительских прав со ссылкой на опубликованные международные стандарты.

¹ Настоящий документ был представлен с опозданием вследствие задержек при его обработке.

I. Справочная информация

4. Как отмечалось в докладе о работе пятьдесят девятой сессии (ECE/TRANS/WP.1/127), хотя этот вопрос обсуждался ранее, в том числе в рамках специально учрежденной небольшой группы экспертов, тем не менее Рабочая группа также обстоятельно рассмотрела данный вопрос, однако не смогла найти какое-либо четкое решение, что обусловлено широким характером стоящей проблемы. В этой связи было приведено несколько примеров: большинство МВУ, выданных в соответствии с Конвенцией 1949 года, фальшивые, Договаривающиеся стороны Конвенции 1949 года выдают МВУ в соответствии с Конвенцией 1968 года, хотя они не имеют право делать это, фальшивые МВУ можно легко купить по Интернету и т.п.

5. В этой связи был предложен ряд возможных решений: внести поправку с целью приведения Конвенции 1949 года в соответствие с Конвенцией 1968 года, предложить Договаривающимся сторонам Конвенции 1949 года сделать официальное заявление на предмет того, что они признают МВУ, выданные в соответствии с Конвенцией 1968 года, обратить внимание Договаривающихся сторон обеих Конвенций на тот факт, что они должны соблюдать свои обязательства, и предложить Договаривающимся сторонам Конвенции 1968 года признавать национальные водительские удостоверения.

6. Было также предложено существенно повысить уровень надежности МВУ; кроме того, даже его пересмотренный вариант носит громоздкий характер, поэтому Рабочей группе следует еще раз проанализировать этот вопрос, с тем чтобы сделать МВУ более простым и легким в использовании.

7. В заключение Рабочая группа поручила секретариату направить письма с рекомендацией i) всем Договаривающимся сторонам Конвенций о дорожном движении 1949 и 1968 годов привести свои МВУ в соответствие с положениями Конвенции о дорожном движении 1968 года (сводный вариант); и с рекомендацией ii) в частности, Договаривающимся сторонам Конвенции о дорожном движении 1949 года принимать и признавать международные водительские удостоверения, соответствующие образцу, предусмотренному Конвенцией о дорожном движении 1968 года (сводный вариант).

**Образцы международных водительских удостоверений,
выдаваемых в разных странах
мира**



8. Кроме того, третьей директивой о водительских удостоверениях, опубликованной Европейским сообществом (директива 2006/126/ЕС Европейского парламента и Совета от 20 декабря 2006 года), вводятся новые категории транспортных средств и вносятся ряд изменений в определения категорий транспортных средств, которые значительно отличаются от определений, содержащихся в Конвенции(ях).

9. Таким образом, настоящее предложение призвано решить вышеуказанные проблемы, а также направлено на внедрение механизма и установление соответствующей процедуры, позволяющих обеспечить применительно к образцам удостоверений и определениям категорий транспортных средств учет глобальных изменений без необходимости постоянного внесения поправок в Конвенцию(и).

II. Постановка проблемы

A. Образец удостоверения

10. Обими Конвенциями Организации Объединенных Наций о дорожном движении – Женевской конвенцией 1949 года и Венской конвенцией (1968 года – предусматриваются как международное водительское удостоверение (МВУ), так и национальное водительское удостоверение (НВУ).

11. МВУ служит средством взаимного признания того, что права были выданы владельцу в его родной стране соответствующим компетентным органом, который ходатайствует перед другой страной, ратифицировавшей эти Конвен-

ции, о том, чтобы позволить владельцу удостоверения управлять на ее территории автотранспортным средством разрешенной категории при соблюдении конкретных условий/с определенными ограничениями. По существу МВУ представляет собой переведенный вариант НВУ, за исключением единых всемирно согласованных стандартных формулировок, касающихся глобального признания и принятия, как указано в Конвенциях. Международным водительским удостоверением также предусматривается возможность отстранения владельца МВУ от вождения в конкретной стране посредством внесения в надлежащую графу соответствующей учетной записи.

12. Указанный выше единый глобально признанный стандартный формат удостоверения водителя предполагает удобочитаемый для человека документ, отвечающий следующим требованиям:

- a) документ содержит информацию, достаточную для идентификации владельца удостоверения;
- b) документ трудно подделать;
- c) документ обеспечивает достаточную степень защиты от несанкционированного изменения.

13. В условиях сегодняшней глобальной свободы передвижения к современной системе выдачи водительских прав предъявляются дополнительные требования в плане облегчения такого передвижения, особенно, если учитывать факт появления и необходимость внедрения машинных технологий хранения, выборки, считывания и проверки данных, т.е. технологий, не охваченных вышеупомянутыми Конвенциями Организации Объединенных Наций.

14. Для достижения максимальной степени глобальной гармонизации и функциональной совместимости нужны стандарты, призванные обеспечить единую "платформу" для визуального отражения удобочитаемых для человека сведений, а также для машинного хранения, выборки, считывания и проверки данных за счет использования соответствующих носителей информации (микрочипов) на базе стандартов ИСО, введенных в документ, служащий водительским удостоверением.

15. К числу известных проблем и обеспокоенностей в связи с МВУ нынешнего образца относятся следующие:

- a) оно легко поддается копированию, изменению или подделке, что затрудняет задачу правоохранительных органов выявлять фальшивые удостоверения и отличать их от подлинных документов;
- b) многие неправительственные структуры, занимающиеся выдачей МВУ, не запрашивают у своих соответствующих государственных автоинспекций данные о том, является ли предъявленное НВУ действительным и не просроченным;
- c) отсутствие реестра/справочника с адресами национальных автотранспортных ведомств для целей обращения с запросом и обмена информацией на предмет проверки действительности предъявляемых МВУ;
- d) МВУ нынешнего образца не имеет введенного в него машиночитаемого носителя информации (микрочипа) на базе стандартов ИСО;

е) приостановление действия либо аннулирование национальных водительских прав (НВП) или национального водительского удостоверения (НВУ) должно автоматически влечь за собой приостановление действия либо аннулирование МВУ, однако при нынешней системе обеспечить соблюдение этого условия затруднительно;

ф) владелец МВУ может обойти штрафные санкции в виде проставления на оригинальном бланке удостоверения отметки о его отстранении от вождения путем получения нового МВУ;

г) срок действия МВУ в настоящее время ограничивается максимум 1–3 годами в зависимости от того, на основании какой из Конвенций Организации Объединенных Наций оно выдано.

16. В свое время Конвенциями оговаривались обязательный "образец" набора данных (сведений) и обязательная типовая форма определенных размеров как для НВУ, так и МВУ. Впоследствии (в 1990 году) обязательное требование Конвенции в отношении определенной типовой формы НВУ было отменено, поскольку некоторые страны готовились к переходу на выдачу НВУ в формате пластиковой карточки ИСО ID-1.

В. Категории транспортных средств

17. Третьей директивой ЕС о водительских удостоверениях, среди прочего, вводятся следующие новые категории транспортных средств и вносятся следующие изменения в категории, определенные в Конвенции(ях).

Обязательные категории транспортных средств

<i>Код</i>	<i>Определение, содержащееся в Конвенции Организации Объединенных Наций (поправка от 2006 года, применима с 29 марта 2011 года)</i>	<i>Определение, содержащееся в третьей директиве ЕС</i>
A	Мотоциклы	Мотоциклы с коляской или без коляски и <u>моторизованные трициклы (и квадрициклы)</u> ^c
B	Автомобили, за исключением относящихся к категории А, разрешенная максимальная масса которых не превышает 3 500 кг и число сидячих мест которых, помимо сиденья водителя, не превышает восьми; автомобили категории В, сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 кг; автомобили категории В, сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 кг, но не превышает массы автомобиля без нагрузки, а общая разрешенная максимальная масса	Автомобили с разрешенной максимальной массой не более 3 500 кг, которые предназначены и сконструированы для перевозки не более восьми пассажиров, помимо водителя; автомобили этой категории могут иметь прицеп, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 кг. <u>Без ущерба для положений, касающихся правил официального утверждения типа соответствующих транспортных средств, автомобили этой категории могут иметь прицеп, разрешенная максимальная масса</u>

Код	Определение, содержащееся в Конвенции Организации Объединенных Наций (поправка от 2006 года, применима с 29 марта 2011 года)	Определение, содержащееся в третьей директиве ЕС
	такого состава не превышает 3 500 кг.	<u>которого превышает 750 кг, при условии, что – после прохождения водителем соответствующей подготовки и успешной сдачи им экзамена по проверке профессиональной пригодности и навыков поведения – разрешенная максимальная масса такого состава не превышает 4 250 кг^d.</u>
C	Автомобили, за исключением относящихся к категории D, разрешенная максимальная масса которых превышает 3 500 кг; автомобили категории C, сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 кг.	Автомобили, за исключением относящихся к категории D1 или D, с разрешенной максимальной массой более 3 500 кг, <u>которые предназначены и сконструированы для перевозки не более восьми пассажиров, помимо водителя</u> ; автомобили этой категории могут иметь прицеп, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 кг.
D	Автомобили, предназначенные для перевозки пассажиров и имеющие более восьми <u>сидячих мест</u> , помимо <u>сиденья</u> водителя; автомобили категории D, сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 кг.	Автомобили, предназначенные и сконструированные для перевозки более восьми <u>пассажигов</u> , <u>помимо водителя</u> ; автомобили этой категории могут иметь прицеп, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 кг.
BE	Автомобили категории B, сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 кг и превышает массу автомобиля без нагрузки; автомобили категории B, сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 кг, а общая разрешенная максимальная масса такого состава <u>превышает 3 500 кг</u> .	Без ущерба для положений, касающихся правил официального утверждения типа соответствующих транспортных средств, составы транспортных средств, включающие автомобиль категории B и прицеп или полуприцеп, причем разрешенная максимальная масса прицепа или полуприцепа <u>не превышает 3 500 кг</u> .
CE	Автомобили категории C, сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 кг.	Без ущерба для положений, касающихся правил официального утверждения типа соответствующих транспортных средств, составы сцепленных транспортных средств, включающие тягач,

<i>Код</i>	<i>Определение, содержащееся в Конвенции Организации Объединенных Наций (поправка от 2006 года, применима с 29 марта 2011 года)</i>	<i>Определение, содержащееся в третьей директиве ЕС</i>
		относящийся к категории С выше, и прицеп или полуприцеп, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 кг.
DE	Автомобили категории D, сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 кг.	Без ущерба для положений, касающихся правил официального утверждения типа соответствующих транспортных средств, составы сцепленных транспортных средств с тягачом, входящим в категорию D, и прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 кг.

^a Пиктограммы, приведенные в таблице выше, служат в качестве примеров, и допускается возможность внесения в них любым выдающим удостоверение органом незначительных изменений.

^b "Разрешенная максимальная масса" транспортного средства означает массу самого транспортного средства и максимальную нагрузку, приходящуюся на транспортное средство в условиях готовности к эксплуатации (полная масса транспортного средства (ПМТС)).

^c Указание в скобках приводится в случае отсутствия определения факультативной подкатегории V1.

^d При предоставлении такого разрешения в МВУ должен быть указан код 96.

Факультативные категории транспортных средств

<i>Код</i>	<i>Определение, содержащееся в Конвенции Организации Объединенных Наций</i>	<i>Определение, содержащееся в третьей директиве ЕС</i>
AM	ОПРЕДЕЛЕНИЯ НЕТ	Легкие двухколесные и трехколесные транспортные средства и легкие квадрициклы, максимальная конструктивная скорость которых не превышает 45 км/ч.
A1	Мотоциклы с рабочим объемом двигателя, не превышающим 125 см ³ , и максимальной мощностью, не превышающей 11 кВт (легкие мотоциклы).	Легкие мотоциклы и <u>моторизованные трициклы</u> с рабочим объемом двигателя, не превышающим <u>xxx^b см³</u> , и максимальной мощностью, не превышающей <u>xx^b кВт</u> , с коляской или без коляски (в случае мотоциклов).

<i>Код</i>	<i>Определение, содержащееся в Конвенции Организации Объединенных Наций</i>	<i>Определение, содержащееся в третьей директиве ЕС</i>
A2	ОПРЕДЕЛЕНИЯ НЕТ	Средние мотоциклы с рабочим объемом двигателя, не превышающим \underline{xxx}^b см ³ , и максимальной мощностью, не превышающей \underline{xx}^b кВт, с коляской или без коляски.
B1	Моторизованные трициклы и квадрициклы.	Моторизованные квадрициклы.
C1	Автомобили, за исключением относящихся к категории D, разрешенная максимальная масса которых превышает 3 500 кг, но не превышает 7 500 кг; автомобили подкатегории C1, сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 кг.	Автомобили, кроме относящихся к категории D, разрешенная максимальная масса которых превышает 3 500 кг, но не превышает 7 500 кг, <u>предназначенные и сконструированные для перевозки не более восьми пассажиров, помимо водителя</u> ; автомобили этой подкатегории могут иметь прицеп, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 кг.
D1	Автомобили, предназначенные для перевозки пассажиров и имеющие более 8 <u>сидячих мест</u> , помимо сиденья водителя, но не более 16 <u>сидячих мест</u> , помимо <u>сиденья</u> водителя; автомобили подкатегории D1, сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 кг.	Автомобили, предназначенные и сконструированные для перевозки не более 16 <u>пассажиров</u> , помимо водителя, и максимальная длина которых не превышает 8 м; автомобили этой подкатегории могут иметь прицеп, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 кг.
C1E	Автомобили подкатегории C1, сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 кг, но не превышает массу автомобиля без нагрузки, а общая разрешенная максимальная масса такого состава не превышает 12 000 кг.	Без ущерба для положений, касающихся правил официального утверждения типа соответствующих транспортных средств, составы транспортных средств подкатегории C1 выше, сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 кг, при условии, что разрешенная максимальная масса такого состава не превышает 12 000 кг. Без ущерба для положений, касающихся правил официального утверждения типа соответствующих транспортных средств, составы

Код	Определение, содержащееся в Конвенции Организации Объединенных Наций	Определение, содержащееся в третьей директиве ЕС
D1E	Автомобили подкатегории D1, сцепленные с прицепом, не предназначенным для перевозки пассажиров, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 кг, но не превышает массу автомобиля без нагрузки, а общая разрешенная максимальная масса такого состава не превышает 12 000 кг.	транспортных средств с тягачом, относящимся к категории В, и прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 3 500 кг, при условии, что общая разрешенная масса такого состава не превышает 12 000 кг. Без ущерба для правил официального утверждения типа, автомобили подкатегории D1 выше, сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 кг.

^a Пиктограммы, приведенные в таблице выше, служат в качестве примеров, и допускается возможность внесения в них любым выдающим удостоверения органом незначительных изменений.

^b Максимальное значение, соответствующее объему в кубических сантиметрах, мощности в киловаттах, весу в килограммах, а также числу сидений применительно к каждой подкатегории в таблице, определяет орган, выдающий удостоверение, и должно быть указано на карточке.

^c Указание в скобках является факультативным.

Подкатегория A2 может использоваться только при наличии подкатегории A1.

Должна использоваться либо подкатегория B1, либо подкатегория B2.

18. Третьей директивой ЕС о водительских удостоверениях также предусматривается введение в новый образец водительского удостоверения в виде пластиковой карточки дополнительного микрочипа, что должно обеспечить государствам-членам более высокий уровень защиты от подделок. Новый образец должен предусматривать достаточную гибкость в плане занесения на чип национальных данных при условии, что это не мешает указывать общедоступные данные. Технические требования к микрочипу определяет специальная комиссия при содействии комитета по водительским удостоверениям.

III. Предложение

19. Водительское удостоверение служит подтверждением способности его владельца безопасно управлять транспортным средством в условиях дорожного движения. Оно подтверждает, что владелец сдал экзамен, проведенный соответствующим компетентным органом, был признан пригодным к вождению и ему разрешено управлять транспортным средством того класса (габариты и тип), который обозначен в удостоверении, на условиях, указанных в водительских правах (например, ношение очков/контактных линз обязательно).

20. Занесенная на чип самой карточки информация, подтверждающая, что удостоверение было выдано владельцу соответствующим органом, имеет важнейшее значение для правоприменительных целей и для признания удостоверения другими компетентными органами.

21. Учитывая надежность удостоверения водителя как документа со временем сложились и другие способы его применения. Так, например, в некоторых странах водительские права фактически стали удостоверением личности для целей совершения финансовых операций и пересечения границ.

22. Комплексный стандарт ISO/IEC 18013 "Информационные технологии. Идентификация личности. Водительские права в соответствии с ИСО" является совместной инициативой Международной организации по стандартизации (ИСО) и Международной электротехнической комиссии (МЭК)², направленной на разработку международного стандарта для водительских удостоверений. Цель его состоит в обеспечении возможности выдавать только один документ, который служил бы в качестве как МВУ, так и НВУ. Кроме того, наличие такого стандарта облегчает задачу глобального согласования водительских удостоверений и обеспечения их функциональной совместимости.

Стандарт ISO/IEC 18013 включает четыре части:

Часть 1: Физические характеристики и набор базовых данных (2005 год)

23. Данной частью оговаривается следующее: минимальный набор обязательных данных, обязательные категории транспортных средств, факультативные категории транспортных средств, которые могут признаваться выдающими удостоверения органами, единая типовая форма для целей облегчения признания и минимальные требования к безопасности. Допускаются факультативные дополнительные элементы данных (с учетом национальных, общественных или региональных потребностей).

Часть 2: Машиночитаемые технологии (2008 год)

24. Данной частью оговариваются требования, предъявляемые к водительским правам (МВУ) в соответствии с ИСО на базе внедрения машиночитаемых технологий.

25. Хранение данных МВУ в машиночитаемом формате облегчает международный взаимообмен за счет ускорения процесса ввода данных и исключения описок и погрешностей при считывании. Следовательно, появляется возможность автоматизации связанных с дорожным движением правоприменительных процедур и других процессов в области обеспечения безопасности, а также повышения их эффективности.

26. Данной частью стандарта ISO/IEC 18013 также допускается возможность адаптации машиночитаемых данных органами, выдающими удостоверения, с учетом внутригосударственных потребностей. Помимо международного взаимообмена, использование МВУ в качестве национального водительского удостоверения позволяет обеспечить стандартизацию на национальном уровне. Это

² Стандарт ISO/IEC 18013 был подготовлен JTC1/SC17/WG10 ИСО/МЭК, в состав которой входят представители как административных органов, ведающих вопросами транспортных средств и водителей, так и промышленности (JTC 1 – Объединенный технический комитет ИСО/МЭК: Информационные технологии; SC17 – Руководящий комитет 17: Карточки и идентификация личности; WG10 – Рабочая группа 10: Водительские права в соответствии с ИСО).

также стимулирует создание отечественной инфраструктуры, способной обрабатывать МВУ, выдаваемые компетентными органами других стран.

Часть 3: Контроль доступа, аутентификация и проверка целостности (2009 год)

27. Данной частью оговариваются требования, предъявляемые к внедрению механизмов контроля доступа к машиночитаемым данным, занесенным на чип МВУ, к проверке происхождения МВУ и к подтверждению целостности данных.

28. Некоторые машиночитаемые технологии уязвимы с точки зрения считывания данных без ведома владельца карточки, а также возможности несанкционированного доступа иными способами (другими субъектами, помимо выдающих водительские удостоверения или правоохранительных органов). Контроль доступа к данным МВУ, хранящимся в машиночитаемом формате, позволяет защитить нанесенные на карточку данные от их дистанционного считывания при помощи электронных средств без ведома владельца карточки.

29. Серьезной проблемой, с которой сталкиваются правоохранительные органы как на национальном уровне, так и в контексте международного обмена, является выявление поддельных водительских удостоверений либо изменений, внесенных в удобочитаемые для человека данные на подлинных водительских правах. Проверка аутентичности МВУ и подтверждение целостности занесенных данных обеспечивает выдающим водительские удостоверения и правоохранительным органам возможность отличать подлинные МВУ от фальшивых или поддельных удостоверений.

Часть 4: Методы испытания (в стадии разработки)

30. После опубликования данной части в ней будут перечислены требования к испытаниям на проверку соответствия данных в машиночитаемом формате, а также механизмов контроля доступа к этим данным (соответственно части 2 и 3 стандарта).

31. В практическом плане стандарт ISO/IEC 18013 имеет ряд преимуществ. Он выступает единым стандартом, устанавливающим технические условия взаимного признания водительских прав на региональном и внутригосударственном уровнях. А в сегодняшнем мире, когда водителям транспортных средств приходится регулярно пересекать национальные границы, он служит единой "платформой" для отражения удобочитаемых для человека сведений, а также для машинного хранения, выборки, считывания и проверки данных.

32. Что касается категорий транспортных средств и содержания данных, то с регламентационной точки зрения стандарт ISO/IEC 18013 согласуется с положениями Женевской и Венской конвенций, а также с директивами ЕС о водительских удостоверениях. Данный стандарт носит модульный характер и допускает возможность использования органами, выдающими водительские удостоверения, только части 1 либо части 1 в сочетании с другими частями; кроме того, им предусматриваются опции (например, дополнительная степень защиты), призванные учитывать национальные потребности, причем их включение не будет означать отход от требований стандарта ISO/IEC 18013.

33. Комитет Европейской комиссии по водительским удостоверениям утвердил стандарт ISO/IEC 18013 в качестве исходного норматива для целей установления технических требований, предъявляемых к микрочипу, вводимому в водительские удостоверения ID-1 в формате пластиковой карточки, согласно третьей директиве ЕС.

34. Стандарт ISO/IEC 18013 определяет "водительские права (МВУ) в соответствии с ИСО", которые могут выполнять функцию как МВУ, так и НВУ. Техническая работа, проведенная ИСО/МЭК в связи с подготовкой и опубликованием стандарта ISO/IEC 18013, может также послужить подспорьем для WP.1 при внесении поправок в приложения к Конвенции со ссылкой на стандарт ISO/IEC 18013 применительно к

- a) формату НВУ (приложение 6) и
- b) формату МВУ (приложение 7)

без внесения каких-либо изменений в регламентационные аспекты, касающиеся:

- a) категорий транспортных средств и
 - b) содержания данных, подлежащих визуальному отражению на документе и хранимых в электронном машиночитаемом виде на микрочипе, введенном в пластиковую карточку.
-