



---

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Глобальный форум по безопасности  
дорожного движения**

Семьдесят седьмая сессия

Женева, 18–21 сентября 2018 года

Пункт 3 b) предварительной повестки дня

**Конвенция о дорожном движении (1968 года):  
водительские удостоверения****Водительские удостоверения****Пересмотр****Представлен экспертами от Бельгии, Люксембурга, Соединенного  
Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Франции,  
Международной автомобильной федерации и Международной  
организации по стандартизации**

1. На семьдесят пятой сессии Глобального форума по безопасности дорожного движения (WP.1) секретариат представил материалы с кратким изложением результатов последней дискуссии, проведенной группой экспертов, которая изначально включала представителей Бельгии, Канады, Люксембурга, Российской Федерации, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Франции, Международной автомобильной федерации (ФИА) и Международной организации по стандартизации (ИСО). Впоследствии состав неофициальной группы дополнили Испания, Соединенные Штаты Америки и Япония.
2. Представленные материалы содержали перечень шести вариантов возможных будущих изменений в контексте национальных водительских удостоверений (НВУ) и международных водительских удостоверений (МВУ) в соответствии с Конвенцией о дорожном движении 1968 года (Конвенцией 1968 года).
3. 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 международных водительских удостоверений, выдаваемых Договаривающимися сторонами Конвенции о дорожном движении 1949 года (Конвенции 1949 года). Цель этого состояла в том, чтобы содействовать проводившемуся на этой сессии обсуждению и достичь консенсуса по предпочтительному варианту.



4. В этой связи группа экспертов подготовила документ ECE/TRANS/WP.1/2018/1, который был представлен на семьдесят шестой сессии WP.1. В документе освещена история вопроса, описаны возможные варианты и содержится свод принципов для учета международных водительских удостоверений, выдаваемых Договаривающимися сторонами Конвенции 1949 года. WP.1 одобрил этот документ и просил обновить его посредством более подробного сопоставления к нынешней сессии, включив в него информацию о выгодах и издержках по каждому из трех вариантов (пункт 17 документа ECE/TRANS/WP.1/163).

## I. История вопроса и рассматриваемые проблемы

5. 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 под названием «Категории международных водительских удостоверений», которая переведена на шесть официальных языков Организации Объединенных Наций.

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

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; 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, выдано ли оно в соответствии с Конвенцией 1949 года или Конвенцией 1968 года, изменяется, например:

i) в случае Конвенции 1968 года к МВУ должно прилагаться действительное НВУ<sup>1</sup>, а

<sup>1</sup> 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)<sup>2</sup>.

7. Помимо вышеупомянутых несоответствий в типовых НВУ и МВУ, выдаваемых в соответствии с конвенциями 1949 и 1968 годов, 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, как правило, следующие недостатки:

a) документы не имеют никаких элементов защиты и могут быть легко скопированы или изменены. Из-за отсутствия элементов защиты правоохранительными органами трудно выявлять фальшивые удостоверения и отличать их от подлинных;

b) в большинстве случаев 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 смягчена в случае Конвенции 1968 года.

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

9. Хотя все члены неофициальной группы разделяют мнение о том, что МВУ должно соответствовать приложению 7, в группе существуют расхождения 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. Последнее из этих мнений разделяет и секретариат<sup>6</sup>.

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

10. Ниже приводится описание трех возможных вариантов, а также правовых и других практических последствий изменений, связанных с каждым из этих вариантов. Сопоставление общих преимуществ и недостатков каждого из вариантов приводится в одном из нижеследующих разделов.

<sup>2</sup> 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.»

<sup>3</sup> Подготовлен Люксембургом, Францией и ИСО.

<sup>4</sup> Подготовлен ФИА.

<sup>5</sup> 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...».

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

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

11. 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.

12. Вместе с тем потребовалось бы внести поправки в пункт 2 а) статьи 41 и пункт 2 статьи 43 для удаления ссылок на МВУ. Кроме того, пришлось бы удалить приложение 7, содержащее образец МВУ.

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

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

14. Как и в случае варианта а), изложенного выше, WP.1 было бы целесообразно пересмотреть нынешний формат НВУ в приложении 6 и МВУ в приложении 7 и предложить поправки, приемлемые 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 (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)*

15. 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).

16. Для отражения нового статуса МВУ потребуются поправки к пункту 2 статьи 41 (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, приемлемые для современных водительских удостоверений.

### **III. Сопоставление вариантов**

17. Подробное сопоставление всех трех вариантов содержится в нижеследующих разделах. Полный анализ затрат и выгод провести сложно, поскольку мы не располагаем всеобъемлющими международными данными об общих затратах на выдачу и проверку МВУ. Вместе с тем для рассмотрения различных вариантов существует ряд общих для них всех допущений. Они подразделяются на следующие основные категории:

Элементы защиты

а) Минимальные элементы защиты необходимы для противодействия производству поддельных водительских удостоверений. Для обеспечения гармонизации элементы защиты должны соответствовать согласованному стандарту, признанному на международном уровне, поэтому тип используемых элементов

защиты влияет на величину затрат. В настоящем документе никаких конкретных элементов защиты не рассматривается и не рекомендуется.

b) Любое изменение любых элементов формата МВУ для водительских удостоверений, используемых на международном уровне, в том числе включение в них элементов защиты, потребует профессиональной подготовки и повышения осведомленности автомобилистов, сотрудников правоохранительных органов и поставщиков услуг.

Выгоды в плане обеспечения соблюдения законодательства

c) Никакие затраты правоохранительных органов на необходимое им оборудование для проверки действительности документов не учитываются.

d) В настоящем документе излагается предположение о том, что более оперативная проверка согласованных документов позволит экономить время правоохранительных органов. Тем не менее сложно дать количественную оценку этой выгоды для каждой из Договаривающихся сторон.

Центральная база данных/центральный реестр

e) Эксплуатационная совместимость систем баз данных будет способствовать соблюдению законодательства и безопасной доставке водительских удостоверений пользователю. Вместе с тем могут возникнуть издержки в связи с осуществлением принципа взаимности и обеспечением эксплуатационной совместимости между системами данных Договаривающихся сторон. Эти аспекты в настоящем документе не отражены.

Защита данных

f) Никакие правовые вопросы, касающиеся защиты данных, в настоящем документе не отражены.

Преимущества в плане обеспечения безопасности дорожного движения

g) Безопасность дорожного движения повышается, если водители, лишённые водительских прав, лишены и возможности пересечения международных границ за рулем транспортного средства. Вместе с тем мы не располагаем глобальными данными о числе водителей, лишённых водительских прав, но по-прежнему управляющих транспортным средством, и поэтому количественную оценку этой выгоды дать трудно.

18. Группа экспертов также рекомендует использовать в будущем при принятии решения относительно наиболее оптимальной возможной формы/системы водительских удостоверений три следующих руководящих принципа: гармонизация, предотвращение мошенничества/безопасность, приемлемость и целесообразность для Договаривающихся сторон. Эти принципы разъясняются ниже. По просьбе WP.1 группа на своей семьдесят шестой сессии рассмотрела также вопрос о позитивных и негативных воздействиях этих трех вариантов, а также об издержках в целом.

*i) Гармонизация*

19. В 2006 году подпункт а) тогдашнего пункта 2 статьи 41, который допускал признание «любого национального водительского удостоверения, составленного на их национальном языке или на одном из их национальных языков либо, если оно не составлено на таком языке, сопровождаемого заверенным переводом», был удален для упрощения/сокращения числа водительских удостоверений, которые могли бы приниматься для международных поездок.

20. В пояснительном меморандуме<sup>7</sup> объяснялось, что это было сделано для содействия «применению согласованных процедур признания удостоверения на международном уровне» и ужесточения «правил, касающихся предъявления международного водительского удостоверения, с учетом все чаще поступающей

<sup>7</sup> TRANS/WP.1/2003/1/Rev.4 от 23 апреля 2004 года.

информации, из которой следует, что эти удостоверения выдаются обманным путем, в частности по Интернету».

21. Поскольку связанные с безопасностью ограничения в отношении МВУ, существовавшие в 2006 году, все еще действуют, гармонизация документов или процедур (или и тех, и других) до сих пор является актуальным мотивирующим фактором.

*ii) Предотвращение мошенничества/защита*

22. Предотвращение мошенничества, о котором также упоминалось в пояснительном меморандуме о поправках 2006 года к Конвенции 1968 года, остается решающим фактором в деле принятия решения о выборе варианта.

23. Вместе с тем в настоящем документе не приводятся явных рекомендаций о том, какие элементы защиты НВУ и МВУ следует использовать. Они будут вынесены на следующем этапе подготовки соответствующего предложения по поправкам в зависимости от варианта, выбранного WP.1. Они могут включать варианты элементов защиты, предназначенных для предотвращения изготовления и распространения поддельных современных водительских удостоверений.

*iii) Приемлемость и осуществимость для Договаривающихся сторон*

24. 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 целесообразности 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 и не осознающими, что МВУ требуется не на всех иностранных территориях.

25. При всей привлекательности простой системы единого водительского удостоверения (которая существует с 1968 года) потребуются методы политического убеждения, с тем чтобы Договаривающиеся стороны, в которых не выдаются НВУ, соответствующие приложению б, а все еще действует система, которая в значительной степени опирается на использовании двух водительских удостоверений (например, МВУ, к которому прилагается НВУ), приступили к выдаче НВУ, соответствующих приложению б.

26. С другой стороны, введение самостоятельного международного водительского удостоверения, указанного в варианте с), также, вероятно, потребует политического убеждения с учетом нынешнего требования о том, чтобы в соответствии с Конвенцией 1968 года к МВУ прилагалось НВУ. Стоит отметить, что согласно Конвенции 1949 года не предусматривается юридического требования о совместном предъявлении НВУ и МВУ. Вместе с тем Договаривающиеся стороны Конвенции 1949 года зачастую рекомендуют своим водителям прилагать НВУ к МВУ. Эти Договаривающиеся стороны понимают, что никакого соответствующего юридического требования не существует, но их цель состоит в недопущении того, чтобы из-за недостаточного знания закона их граждане при пересечении международных границ сталкивались с какими-либо возможными претензиями со стороны правоохранительных органов или со стороны таких поставщиков услуг, как компании по прокату автомобилей, которым непрерывно приходится иметь дело с поддельными МВУ.

*iv) Издержки*

27. Издержки в контексте любого из вариантов будут для каждой Договаривающейся стороны различаться в зависимости от текущей национальной практики и процессов, а также от системы регистрации или предоставления документов, которыми могут располагать Договаривающиеся стороны. В настоящее время во многих странах, являющихся Договаривающимися сторонами, это делается вручную путем ввода рукописных позиций в шаблон МВУ, что удлиняет процесс и

снижает его эффективность. Цифровая платформа для подачи заявок на документы и их распространения в онлайн-режиме оптимизирует процесс выдачи водительских удостоверений и позволит уменьшить сроки доставки и сократить объем используемой бумаги; вместе с тем расходы на создание новой цифровой платформы необходимо оценивать с учетом относительной стоимости любых ручных процессов или производства водительских удостоверений в бумажном формате.

28. Согласованные процессы и водительские удостоверения, вероятно, позволят уменьшить производственные издержки. Потребность в существовании единой или более чем одной платформы данных для регистрации НВУ и МВУ также повлияет на затраты.

29. Мы не располагаем подробной информацией об общем числе МВУ, выдаваемых в настоящее время, и поэтому невозможно провести точный анализ затрат и выгод, связанных с переходом от нынешних процедур к любому новому варианту, включая любые издержки на включение стандартных элементов защиты. Хотя предыдущие/первоначальные затраты и могут содействовать пониманию того, сколько будет стоить тот или иной вариант, сведения о них не должны препятствовать принятию решения о реализации варианта, который в будущем может способствовать снижению издержек.

30. Для осознания величины расходов уместно рассмотреть текущие практические примеры.

31. Общая стоимость изготовления водительского удостоверения в виде карты, включающего минимальные элементы защиты, а также факультативные элементы защиты с использованием современных цифровых технологий для Северной Америки, Европы и Африки указана ниже. При необходимости в эту информацию можно было бы включить издержки по предпочтительному варианту.

*Источник для рисунка и таблиц 1 и 2: ИСО*

#### **Северная Америка (США) (в соответствии со стандартом Американской ассоциации владельцев транспортных средств)**

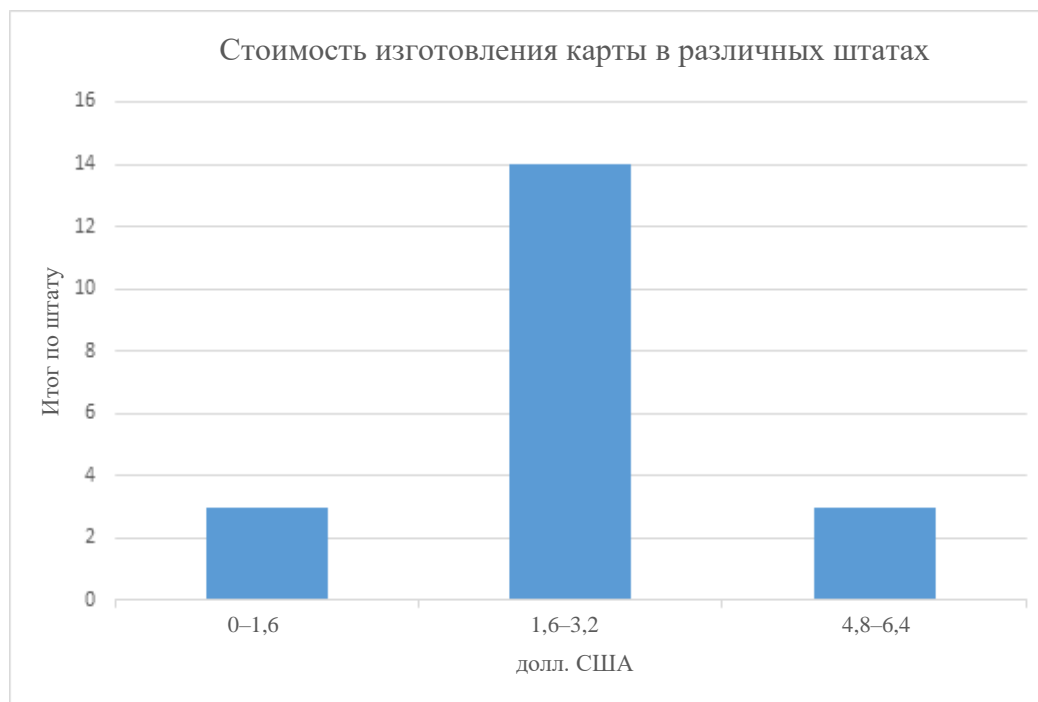


Таблица 1  
**Европа (в соответствии с Директивой ЕС)**

| <i>Описание</i>   | <i>Стоимость материалов</i> | <i>Стоимость персонализации</i> | <i>Общая стоимость</i> |
|---|-----------------------------|---------------------------------|------------------------|
| НВУ с дополнительными элементами защиты                     | менее 1,30 евро             | менее 1,20 евро                 | менее 2,50 евро        |
| Водительское удостоверение водителя такси (небольшой объем) | менее 1,50 евро             | менее 1,20 евро                 | менее 2,70 евро        |

Таблица 2  
**Африка (в соответствии с требованиями ИСО)**

| <i>Описание</i>  | <i>Стоимость материалов</i> | <i>Стоимость персонализации</i> | <i>Общая стоимость</i> |
|--|-----------------------------|---------------------------------|------------------------|
| НВУ с факультативной бесконтактной микросхемой и дополнительными элементами защиты (небольшой объем)   | менее 3 евро                | менее 1,90 евро                 | менее 4,90 евро        |
| Водительские удостоверения водителей такси/грузовых автомобилей с факультативной бесконтактной микросхемой и дополнительными элементами защиты (небольшой объем) | менее 3 евро                | менее 1,90 евро                 | менее 4,90 евро        |

32. Стоимость производства документа в виде паспорта (на основе выводов экспериментального проекта ФИА по МВУ) со стандартными, а не уникальными страновыми элементами защиты составляла 1,70 евро. О процессе проверки водительских прав и персонализации МВУ в рамках экспериментального проекта, а также об издержках в этой связи ничего не сообщалось.

33. Важно помнить, что это только производственные издержки, которые не отражают общих затрат Договаривающихся сторон на переход к новым механизмам.

#### **IV. Вариант а): одно водительское удостоверение для международных и внутренних поездок**

34. В варианте а) предлагается использовать единое удостоверение, которое соответствует приложению 6 к Конвенции 1968 года. Правоохранительным органам, поставщикам водительских удостоверений или водителям необходимо знать только одну схему водительского удостоверения, а при использовании пиктограмм (в соответствии с приложением 6) их перевода не требуется. Наиболее негативному воздействию подвергаются Договаривающиеся стороны, которые в настоящее время не используют в своих национальных водительских удостоверениях формат, описанный в приложении 6 (например, те, которые не используют латиницу или на чьем водительском удостоверении отсутствует фотография), либо Договаривающиеся стороны, в которых лишь немногие водители совершают международные поездки.



Таблица 3  
**Резюме последствий использования варианта а)**

| <i>Последствия</i>   | <i>Вносятся ли поправки в Конвенцию 1968 года?</i>  | <i>Содействие гармонизации</i> | <i>Безопасность/предупреждение мошенничества</i>   | <i>Приемлемость и осуществимость</i>   | <i>Издержки</i>  |
|--|---|--------------------------------|--|--|--|
| <b>Позитивные</b>  |   |                                |  |  |  |
| Максимально возможная степень гармонизации.  | Требуется устранить потребность в отдельном МВУ.  | Да                             | Если этот вариант будет выбран, то необходимо будет учитывать на следующем этапе разработки соответствующего предложения по поправкам к предложению по стандарту, признанному на международном уровне. | Для стимулирования выдачи НВУ, соответствующих приложению 6, могут потребоваться методы политического убеждения. | Страны, которые в настоящее время не изготавливают НВУ, соответствующие приложению 6, понесут первоначальные издержки. |
| Полиция и поставщики услуг должны быть ознакомлены лишь с единым форматом водительского удостоверения, предназначенного как для внутренних, так и для международных поездок.                               | Требуется соглашение относительно укрепления элементов защиты и цифрового преобразования. |                                | В настоящее время НВУ, соответствующие приложению 6, обеспечивают ограниченную безопасность.   |  | Потенциальные расходы на укрепление элементов защиты.  |
| Отсутствие потребности в переводе иностранных водительских удостоверений, поскольку все сотрудники полиции и поставщики услуг уже понимают толкование собственных национальных водительских удостоверений. |   |                                |  |  |  |
| <b>Негативные</b>  |   |                                |  |  |  |
| Не учитываются следующие страны:   |   |                                |  |  |  |
| i) которые не используют латиницу;   |   |                                |  |  |  |
| ii) которые допускают использование водительских удостоверений внутри страны в иных целях (например, в качестве удостоверения личности).   |   |                                |  |  |  |

**V. Вариант b): две альтернативные формы водительских удостоверений для международных и внутренних поездок: 1) НВУ, соответствующие приложению 6, и 2) МВУ с прилагаемыми НВУ, не соответствующими приложению 6, или МВУ с прилагаемыми НВУ, соответствующими приложению 6**

35. Более подробно неофициальная группа рассмотрела вариант b). Как предлагалось изначально, вариант b) допускает использование двух водительских удостоверений, предъявляемых за границей, а именно: либо НВУ, соответствующего приложению 6, либо МВУ, соответствующего приложению 7 и предъявляемого вместе с прилагаемым НВУ, соответствующим приложению 6 (как указано в документе ECE/TRANS/WP.1/2018/1). Вместе с тем группа признала, что многие Договаривающиеся стороны выдают НВУ, не соответствующие приложению 6. Поэтому она сочла, что в контексте этого варианта важно рассмотреть дополнительные сценарии, и пришла к выводу о том, что предъявление МВУ вместе с прилагаемым НВУ, не соответствующим приложению 6, в данной связи также допустимо.

36. В контексте варианта b) предлагается использовать два водительских удостоверения, предъявляемых на международном уровне, а именно: либо НВУ, соответствующего приложению 6, либо МВУ, соответствующего приложению 7 и предъявляемого вместе с прилагаемым НВУ, не соответствующим приложению 6. Мы признаем, что многие Договаривающиеся стороны выдают НВУ, не соответствующие приложению 6, и поэтому позиция группы изменилась по сравнению с первоначальным вариантом, описанным в документе ECE/TRANS/WP.1/2018/1 (т. е. к МВУ прилагаются НВУ, соответствующие приложению 6).

37. Использование МВУ в его нынешнем формате (приложение 7 к Конвенции 1968 года) позволяет переводить важные элементы водительского удостоверения, а также пиктограммы. Дополнительный перевод может лишь содействовать их пониманию. Вместе с тем МВУ в его нынешнем формате не содержит никаких элементов защиты.

38. Таким образом,

а) если Договаривающиеся стороны согласны признавать НВУ, соответствующее приложению 6, на международном уровне, то потребность в МВУ отсутствует и позитивное или негативное воздействие на Договаривающиеся стороны аналогично позитивным или негативным последствиям применения варианта а);

б) если Договаривающиеся стороны согласны признавать МВУ, соответствующее приложению 7 (при том, что прилагаемое НВУ не соответствует приложению 6), то Договаривающиеся стороны могут и впредь выдавать НВУ в их национальном формате. Позитивные или негативные последствия этого варианта гораздо ближе к положительному или отрицательному воздействию варианта с), однако в этом случае не предполагается отдельного использования МВУ подобно варианту с).

Таблица 4  
**Резюме последствий использования варианта б)**

| <i>Последствия</i>  | <i>Вносятся ли поправки в Конвенцию 1968 года?</i>  | <i>Содействие гармонизации</i> | <i>Безопасность/предупреждение мошенничества</i>  | <i>Приемлемость и осуществимость</i>   | <i>Издержки</i>  |
|---|---|--------------------------------|---|--|--|
| <p><b>Позитивные</b></p> <p>Наиболее удобно для Договаривающихся сторон, которые уже выдают НВУ, соответствующие приложению 6, или МВУ, соответствующие приложению 7.</p> <p>Тем не менее, если Договаривающиеся стороны признают НВУ, соответствующее приложению 6, то МВУ, соответствующее приложению 7, становится необязательным (см. также выгоды от использования единого национального и международного водительского удостоверения в варианте а)).</p> <p>Нынешний формат МВУ допускает перевод важных позиций на 6 языков и, возможно, более понятен для правоохранительных органов.</p> | <p>Необязательно, если Договаривающиеся стороны толкуют Конвенцию как требующую обязательной выдачи НВУ, соответствующих приложению 6. При наличии противоположного мнения или неясностей рекомендуется поправка, в которой разъясняется правильный формат НВУ.</p> <p>Требуется соглашение по поводу укрепления элементов защиты и цифрового преобразования, которое будет иметь статус поправок к приложению 7.</p> | <p>Да</p>                      | <p>Ограниченная безопасность при использовании форматов, описанных в приложении 6 или приложении 7. Если будет выбран этот вариант, то включение в МВУ новых элементов защиты позволит создать более надежную систему выдачи водительских удостоверений на международном уровне, а предложения по стандарту, признанному на международном уровне, необходимо будет учитывать на следующем этапе разработки соответствующего предложения по поправкам.</p> | <p>Если новые элементы защиты повысят издержки производства нового типового МВУ, то для его принятия могут потребоваться методы политического убеждения.</p> <p>Для стимулирования выдачи НВУ, соответствующих приложению 6, в странах, являющихся Договаривающимися сторонами, которые в настоящее время используют НВУ, не соответствующие приложению 6, могут потребоваться методы политического убеждения.</p> | <p>Издержки, связанные с включением в МВУ любых новых элементов защиты.</p> <p>Водителям, которым не были выданы НВУ, соответствующие приложению 6, придется платить более, чем за одно водительское удостоверение, для осуществления международных поездок.</p> <p>Первоначальные издержки для стран, которые в настоящее время не изготавливают НВУ, соответствующие приложению 6.</p> |
| <p><b>Негативные</b></p> <p>Договаривающимся сторонам, которые не выдают НВУ, соответствующие приложению 6, придется выдавать НВУ и МВУ, соответствующие приложению 6 или приложению 7 соответственно (что связано с затратами).</p>  |   |                                |   |  |  |

**VI. 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, а именно: для международных и внутренних поездок, только для международных поездок и только для внутренних поездок)**

39. В варианте с) для международных поездок предлагается использовать единое водительское удостоверение, а именно: либо МВУ, соответствующее приложению 7, либо НВУ, соответствующее приложению 6, которое может использоваться внутри страны и за границей (как в вариантах а) и б) в отношении НВУ, соответствующих приложению 6).

40. Этот вариант обеспечивает гибкость для Договаривающихся сторон, которые не выдают НВУ, соответствующие приложению 6, и которые, возможно, не хотят менять свои НВУ.

Таблица 5

**Резюме последствий использования варианта с)**

| <i>Последствия</i>   | <i>Вносятся ли поправки в Конвенцию 1968 года?</i>  | <i>Содействует гармонизации</i>   | <i>Безопасность/предупреждение мошенничества</i>   | <i>Приемлемость и осуществимость</i>  | <i>Издержки</i>   |
|--|---|---|--|---|---|
| <b>Позитивные</b>  | Требуется для использования отдельного НВУ.   | Нет, поскольку существуют многочисленные виды водительских удостоверений. | Приостановление действия или отмена НВУ водителя не предполагает автоматической отмены его МВУ.  | Для выпуска самостоятельных МВУ могут потребоваться методы политического убеждения.   | Издержки на формат документа, в котором выпускаются МВУ, если НВУ имеет иной формат.  |
| Гибкость для Договаривающихся сторон и автомобилистов.   | Требуется соглашение относительно укрепления элементов защиты и цифрового преобразования. |   | Если этот вариант будет выбран, то необходимо будет учитывать на следующем этапе разработки соответствующего предложения по поправкам предложения по стандарту, признанному на международном уровне. | Этот вариант может быть более приемлемым с политической точки зрения, поскольку он позволяет Договаривающимся сторонам использовать свой нынешний формат НВУ. | Водителям, которым не были выданы НВУ, соответствующие приложению 6, придется платить более, чем за одно водительское удостоверение, для осуществления международных поездок. |
| Допускает определение национальных категорий или ограничений на НВУ.   |   |   |  |   |   |
| Можно использовать перевод категорий на самостоятельном МВУ.   |   |   |  |   |   |
| Новое МВУ, признанное на международном уровне, с элементами защиты для содействия безопасности дорожного движения и предотвращения мошенничества.                |   |   |  |   |   |
| На международном уровне требуется лишь одно водительское удостоверение.  |   |   |  |   |   |
| Новое безопасное отдельное МВУ будет использоваться для удовлетворения растущего спроса на запрос и обработку документов в рамках онлайн-услуг и цифровых услуг. |   |   |  |   |   |

| <i>Последствия</i>   | <i>Вносятся ли поправки в Конвенцию 1968 года?</i> | <i>Содействует гармонизации</i> | <i>Безопасность/предупреждение мошенничества</i> | <i>Приемлемость и осуществимость</i> | <i>Издержки</i> |
|--|--|---------------------------------|--|--------------------------------------|-----------------|
| <b>Негативные</b>  |  |                                 |  |                                      |                 |
| Сотрудники полиции и поставщики услуг должны быть знакомы с более чем одним видом водительского удостоверения. Это не усугубляет нынешнюю ситуацию, но и не упрощает ее.   |  |                                 |  |                                      |                 |
| Для информирования автомобилистов о трех вариантах и о том, какое сочетание водительских удостоверений применяется к различным посещаемым странам, требуется углубленная профессиональная подготовка/повышение осведомленности общественности. |  |                                 |  |                                      |                 |

## **VII. Последующие шаги**

41. Членам WP.1 предлагается рассмотреть все три варианта и представить мнение по предпочтительному варианту, а также по направлению и сфере охвата дальнейшей работы группы (по желанию).

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

42. 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.

43. 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.

44. 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.

Таблица 6

**Конвенция, имеющая преимущественную силу в вопросах выдачи/использования НВУ и МВУ**

|  | <i>Управление транспортным средством в стране, являющейся Договаривающейся стороной только Конвенции 1949 года</i>   | <i>Управление транспортным средством в стране, являющейся Договаривающейся стороной только Конвенции 1968 года</i>  | <i>Управление транспортным средством в стране, являющейся Договаривающейся стороной Конвенции 1949 года и Конвенции 1968 года</i> | <i>Управление 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.<br>При желании правительства стран могут заключить двустороннее соглашение, которое требуется для взаимного признания НВУ и МВУ. | Конвенция 1949 года имеет преимущественную силу.  | Конвенция 1949 года не применима.<br>При желании правительства стран могут заключить двустороннее соглашение, которое требуется для признания НВУ и МВУ, выданных Договаривающейся стороной Конвенции 1949 года.  |
| Водитель из страны, являющейся Договаривающейся стороной только Конвенции 1968 года, который...                        | Ни одна из конвенций не имеет преимущественную силу.<br>При желании правительства стран могут заключить двустороннее соглашение, которое требуется для взаимного признания НВУ и МВУ.  | Конвенция 1968 года имеет преимущественную силу.  | Конвенция 1968 года имеет преимущественную силу.  | Конвенция 1968 года не применима.<br>При желании правительства стран могут заключить двустороннее соглашение, которое требуется для признания НВУ и МВУ, выданных Договаривающейся стороной Конвенции 1968 года.  |
| 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.<br>При желании правительства стран могут заключить двустороннее соглашение, которое требуется для признания НВУ и МВУ, выданных Договаривающейся стороной Конвенции 1949 года и Конвенции 1968 года. |
| 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.<br>Этой стране следует рекомендовать присоединиться к любой из конвенции или предпочтительнее к Конвенции 1968 года.<br>После присоединения новая Договаривающаяся сторона должна выдавать соответствующее НВУ и МВУ на основе Конвенции, имеющей преимущественную силу. |   |   |   |

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

46. С учетом всей сложности внесения поправок в Конвенцию 1949 года неофициальная группа предлагает Договаривающимся сторонам Конвенции 1968 года

принять следующие принципы (которые могут стать основой для будущего предложения по поправкам к Конвенции 1968 года):

а) принимать в качестве действительных для международных поездок НВУ, выдаваемые Договаривающимися сторонами Конвенции 1949 года на основе требований Конвенции 1968 года, предъявляемых к НВУ (т. е. приложения 6);

б) принимать в качестве действительных для международных поездок МВУ, выдаваемые Договаривающимися сторонами Конвенции 1949 года на основе требований Конвенции 1949 года (т. е. приложения 10) или Конвенции 1968 года (т. е. приложения 7), предъявляемых к МВУ.

---