

欧洲经济委员会

世界车辆规章协调论坛  
(WP.29)

如何运作

如何加入

第三版



联合国

欧洲经济委员会

世界车辆规章协调论坛  
(WP.29)

如何运作  
如何加入

第三版



联合国

2012 年，纽约和日内瓦

**ECE/TRANS/NONE/2012/1**

## 联合国欧洲经济委员会

联合国欧洲经济委员会(欧洲经委会)是联合国的五个区域委员会之一，受经济及社会理事会管理。欧洲经委会成立于 1947 年，任务是帮助战后的欧洲重建，发展经济活动，加强欧洲国家之间和欧洲与世界其他地区之间的经济联系。冷战期间，欧洲经委会成了东西方之间独具特色的经济对话和合作论坛。尽管这一期间情况错综复杂，但仍取得了重大成就，就很多统一和标准化协议达成了一致。

冷战之后，欧洲经济委员会不仅增加了很多新的成员国，而且还承担了一些新的职能。从 1990 年代初起，本组织便将重点放在对转型进程的分析上，利用它在统一规则方面的经验，推动中欧和东欧国家进入全球市场。

欧洲经济委员会是一个论坛，西欧、中欧和东欧各国，以及中亚和北美的一些国家——总共 56 个——共同打造开展经济合作的工具。这种合作包括经济学、统计学、环境、运输、贸易、可持续能源、木材和人类居住环境等。委员会为制定和统一各种公约、规范和标准提供了一个区域框架。委员会的专家们向东南欧各国和独立国家联合体各国提供技术援助。援助的形式有咨询服务、培训班和讲习会，便于国交流经验和最佳做法。



## 运输与欧洲经委会

欧洲经委会的内陆运输委员会(ITC)促进人员和货物通过各种内陆运输方式的国际流动。委员会的目的，是在运输业促进竞争，安全、能源效率和安全。与此同时，委员会着力减少运输活动对公共卫生、环境的不利影响，有效促进可持续发展。内陆运输委员会是一个：

- 欧洲以及更大范围内的多边运输标准和协议中心，如全球范围内的危险货物运输规章和道路车辆制造
- 技术援助和交流最佳做法的门户
- 促进多国投资规划的机构
- 各种运输和贸易促进计划的实质性伙伴
- 各种运输统计数字的史料中心。

60 多年来，内陆交通委员会提供了一个政府间的合作平台，在促进和发展国际运输的同时，改善运输安全和环境效益。这项坚持不懈的重要工作，最主要的成果反映在 50 多项国际协议和公约上，为发展国际道路、铁路、内路水道和多式联运，以及危险货物运输和车辆制造提供一个国际法律框架和技术规范。考虑到运输业和管理部門两方面的需要，欧经委会采取了稳妥的方针，一视同仁地对待便利和安全问题。

# 目录

页次

|                                                                                  |     |
|----------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 前言和内容提要.....                                                                     | 1   |
| 第一章：参加 WP.29.....                                                                | 3   |
| 第二章：WP.29 及其附属机构的组织安排.....                                                       | 6   |
| 第三章：WP.29 管理的协定.....                                                             | 9   |
| 第四章：WP.29 的规章制订程序.....                                                           | 21  |
| 第五章：WP.29 管理的协定涉及的特殊考虑和行动.....                                                   | 23  |
| <b>附件</b>                                                                        |     |
| 附件一：世界车辆规章协调论坛(WP.29)职权范围和议事规则.....                                              | 27  |
| 附件二：关于为轮式车辆、可安装和/或用于轮式车辆的装<br>备和部件采用统一技术规定以及对等承认根据这<br>些规定所作批准的条件的协定(第二修订版)..... | 37  |
| 附件三：关于为轮式车辆、可安装和/或用于轮式车辆的<br>装备和部件制订全球性技术规章的协定<br>1998 年 6 月 25 日订于日内瓦.....      | 47  |
| 附件四：关于轮式车辆定期技术检验采用统一条件以及<br>对等承认这种检验的协定<br>1997 年 11 月 13 日订于维也纳.....            | 63  |
| 附件五：目前经常参加 WP.29 活动的非政府组织名单.....                                                 | 75  |
| 附件六：各国和区域的规章制订和执行程序.....                                                         | 77  |
| 第 1 节：世界车辆规章协调论坛—规章环境—欧洲联盟.....                                                  | 79  |
| 第 2 节：日本的规章制定和执行程序.....                                                          | 83  |
| 第 3 节：俄罗斯联邦有关复杂机动车辆安全规定方面的<br>国家规章制定和执行程序.....                                   | 91  |
| 第 4 节：规则制订进程—美利坚合众国.....                                                         | 97  |
| 第 5 节：规程序—加拿大.....                                                               | 113 |
| 第 6 节：印度汽车规章概览.....                                                              | 117 |
| 第 7 节：韩国汽车安全标准法规/《汽车管理法》和自行认证制度的修订程序.....                                        | 123 |

请回收 

## 目录(续)

|                                             | 页次 |
|---------------------------------------------|----|
| 第二章：图 1 - WP.29 组织结构.....                   | 8  |
| 第三章：图 2 - 1958 年协定的缔约方.....                 | 11 |
| 图 3 - 1998 年全球协定的缔约方 .....                  | 16 |
| 图 4 - 1997 年协定的缔约方 .....                    | 19 |
| 第五章：图 5 - 确立联合国全球性技术规章 .....                | 25 |
| 图 6 - 联合国欧洲经济委员会世界论坛 WP.29<br>审议和确立规章 ..... | 26 |

\* \* \*

## 前言和内容提要

本出版物——《蓝皮书》——的第三版，继续提供有关世界车辆规章协调论坛的准确信息，论坛由联合国欧洲经济共同体的运输司提供服务，这一版所提供的信息包括：论坛的历史背景，附有用户指南的论坛行政和法律框架，和由世界论坛管理的三个国际性联合国协议。

世界论坛 WP.29 是设在欧经委会内陆运输委员会体制框架下的一个常设论坛，有明确的任务授权和议事规则。有效管理联合国三个有关机动车辆的国际性协议是其核心——1958 和 1998 年的协定，有关新车辆构造的规定，包括性能要求；和 1997 年关于使用中的车辆定期技术检验规则的协议。WP.29 确保在这三个联合国协议的法律框架下制定的规章和规则之间的统一。

世界论坛是一个独特的全球范围的论坛，参加国遍布全世界。任何国家，只要是联合国会员国，均可参加论坛的活动，并欢迎它加入上述一项或多项有关车辆的协议。由一些国家组成的区域经济一体化组织也可参加论坛，并根据他们之间的相应安排，成为协议的缔约方。

也欢迎政府组织和非政府组织参加世界论坛的工作，但对于这些组织来说，是作为咨商组织。

世界论坛的工作是完全透明的：议程、工作文件、报告和非正式文件均可自由地在 WP.29 网站上查阅：<http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.html>。

WP.29 管理的协议主要特点是：

1958 年的协议，提供了制定国际性联合国规章的法律和行政框架(作为协议附件)，包括统一的、注重性能的试验规定、颁发型式批准书的行政程序，以便缔约方所颁发的型式批准书符合生产要求，并获得对等承认。在加入《协议》时，并不要求缔约方一定采用《协议》附件中所有的联合国规章，他们可以选择任何愿意适用的规定。1958 年的协议目前有 50 个缔约方，有 127 项联合国规定作为协议的附件。对这些联合国规定不断作出调整，以适应技术进步，在可能的情况下，还要考虑到缔约方提出的技术和政治指导，以及科学知识的发展和技术进步。

1998 年的协定规定，缔约方通过协商一致并经表决，制定联合国的全球性技术规章(UN GTRs)，列入联合国的全球登记册。联合国的全球性技术规章包括全球统一的性能要求和试验程序。每项联合国技术规章都将包含关于其制定过程的大量说明。案文包括技术原理的纪录、使用的研究资源、成本和获益的考量，和参考的数据资料出处。缔约国在将联合国的技术规章移植到本国法律中时，则使用它们本国现行的规则制定程序。1998 年的协议现有 33 个缔约方，已制定出 11 项技术规章收入联合国全球登记册。

1997 年的协定对缔约方制定了对使用中的车辆进行定期检验的联合国规则。缔约方应对等承认根据协定附件中的联合国规则所颁发的国际检验证书。1997 年的协定现有 12 个缔约方，协定附件收录了两项联合国规则。



对一项协定来说，新的联合国规章、全球性技术规章和联合国规则，以及对原有规章、规则的修订，最后表决均根据相关协定本身的规定，在行政委员会或执行委员会会议上进行。这两个委员会完全由协定缔约方的政府代表组成。在作决定之前，附属工作组提交的所有提案，均在世界论坛 WP.29 的届会上再次审议，所有国家的代表，不论是缔约方还是非缔约方的代表，以及政府组织和非政府组织的专家均可参加。

世界论坛 WP.29 积累了长期的经验、专门知识，和与各种利益攸关方的互动，展现了能够制定高质量联合国规章、技术性规章和联合国规则的能力。一些缔约方，如欧洲联盟，已经作出决定，在建立其内部立法时直接援引 1958 年协定附件中的联合国规章。另一些国家，虽尚未成为缔约方，则自愿在其境内采用联合国的规章。最近，一些 1998 年协定的缔约方，如加拿大、中华人民共和国、印度和美利坚合众国等，制定了一些新的联合国技术性规章，正在纳入 1958 年协定附件的联合国规章平行使用。

# 第一章

## 参加 WP.29

WP.29 通过鼓励各国和区域经济一体化组织在 WP.29 及其下属工作组处理的技术事项方面相互合作和配合，促进世界范围对其活动的参与。WP.29 还鼓励政府管理部门、车辆技术要求领域的其他技术专家，以及公众进行公开和透明的对话，确保采取最佳安全与环境做法，并在制订联合国的规章时考虑到经济影响。WP.29 的会议对外公开，任何政府和任何其他感兴趣的机构和人士都可以出席和旁听会议。

### 政府的参与

按照《WP.29 职权范围和议事规则》(附件一)第 1 条，联合国的任何会员国以及联合国会员国建立的任何区域经济一体化组织，均可正式或以咨商资格参加 WP.29 的活动，并成为 WP.29 管理的协定的缔约方。有关参加 WP.29 的具体说明，请参看附件一所载《职权范围和议事规则》。

参加的正式手续，只需有关国家或区域经济一体化组织授权的一位官员署名致函 WP.29 秘书处，告知本国或本组织拟派出代表出席 WP.29 会议，参加有关活动。

如果一国或一个区域经济一体化组织愿成为 WP.29 管理的一项协定的缔约方，则必须按照该协定的有关规定表示同意受该协定约束。这些规定包括签署，以及批准、接受、核准和加入通知。请参看 1958 年协定第六条、1998 年全球协定第九条，以及 1997 年《定期技术检验协定》第四条，这些协定分别载于附件二、附件三和附件四。

如协定仍在开放供签署，一国或一个区域经济一体化组织签署协定即表示同意受其约束。签署必须由：

- 国家元首、政府首脑或外交部长为之，或
- 持有一国或一区域经济一体化组织上述代表之一签字授以全权之有效文书的另一人为之，写明协定的名称以及受权签署官员的姓名和职务。

在签署之时或在全权证书行文之中，应清楚说明签署属于正式作准，抑或有待批准的单纯签署。

如协定已经生效，开放签署期已过，一国或一区域经济一体化组织可通过向联合国秘书长交存加入文书，表示同意受协定约束。

加入书、批准书、接受书或核准书范本如下：

## 示范批准书、接受书或核准书

(由国家元首、政府首脑或外交部长签署)

[批准/接受/核准]

鉴于[条约、公约、协定等标题]于[日期]在[地点][缔结、通过、开放供签署等],

又鉴于该[条约、公约、协定等]已由[国家名称]政府代表于[日期]签署,

因此,我,[国家元首、政府首脑或外交部长的姓名和职衔]现在宣布,[国家名称]政府经审议上述[条约、公约、协定等]之后,给予[批准、接受、核准],并真诚承诺履行和实施其中所在的规定。

我于[日期]在[地点]签署[批准、接受、核准]书,以资证明。

[签字]

## 示范加入书

(由国家元首、政府首脑或外交部长签署)

[加入]

鉴于[条约、公约、协定等标题]于[日期]在[地点][缔结、通过、开放供签署等],

因此,我,[国家元首、政府首脑或外交部长的姓名和职衔]现在宣布,[国家名称]政府经审议上述[条约、公约、协定等]之后,予以加入,并真诚承诺履行和实施其中所载的规定。

我于[日期]在[地点]签署本加入书,以资证明。

[签字]

## 非政府组织的参加

按照《职权范围和议事规则》第 1 条，非政府组织可以咨商资格参加 WP.29。希望参加 WP.29 的非政府组织，首先必须得到联合国经济及社会理事会——经社理事会——咨商地位的资格认证。非政府组织获得经社理事会咨商地位后，可作为技术专家或顾问，或作为政府和秘书处顾问，为联合国欧洲经委会 WP.29 的工作方案和目标作出贡献。迄今为止，参加 WP.29 及其附属机构活动的非政府组织数目通常在 6 到 15 个之间，具体视议题安排而定；参加附属工作组和非正式工作组会议的这类组织数目范围更小一些。

在欧洲经委会轮式车辆安全、环境、能源和防盗规章制订工作中，非政府组织的贡献很大。常常会请它们提供技术资料 and 咨询意见。在一些特殊情况中，他们进行了大量试验和分析，并将获得的资料提供给负责拟订规章的专家，彰显了他们的作用。有时，他们针对技术专家们提出的要求，就拟订新的规章和修改现有的规章提出建议。它们还提出一些政策立场，以及在参加国政府的立法机构作证。

一个组织如要申请咨商地位，须向经济及社会事务部经社理事会支助和协调司非政府组织科送交意向书，并索取申请表。

邮址是：

NGO Section  
ECOSOC Support and Coordination  
Department of Economic and Social Affairs  
United Nations Headquarters  
Room DC1 B 1480  
New York, NY 10017 (USA)  
Fax: +1(212) 963-9248  
E-mail: [desangosection@un.org](mailto:desangosection@un.org)

索取申请表的函件应当使用本单位的公用信笺，并由秘书长或主席签字。函件中应附上本非政府组织的使命说明、主要活动简介，以及本非政府组织的性质说明(如：由 x 个非政府组织组成的全国性联盟，或由 y 个会员组织组成的国际性非政府组织)。非政府组织科收到意向函后，将向该组织邮寄全套申请材料，其中包括一份问卷表以及背景材料。

接收填妥的申请表的截止日期是每年的 6 月 1 日。经社理事会的非政府组织委员会(见上文所述)每年开会审查这些申请。然后，这个由 19 个成员组成的委员会将向经社理事会提出建议，是否批准有关申请。建议由经济及社会理事会全体会议审议后作出决定。

附件五列有目前经常参加 WP.29 及其附属机构活动的非政府组织。

## 第二章

### WP.29 及其附属机构的组织安排

WP.29 是联合国欧洲经济委员会内陆运输委员会下属的一个工作组。如前所述，现已改名为世界车辆规章协调论坛(WP.29)——见下文的组织结构图。WP.29 及其附属工作组的任务，是在 WP.29 管理的协定所涵盖的领域内，拟订新的联合国规章、联合国技术性规章和联合国规则，协调原有规章，以及修改和更新现行的规章、技术性规章和规则。

WP.29 活动的日常管理由欧洲经委会秘书处负责。秘书处为其各种会议提供行政支助，包括编写报告。WP.29 工作的协调，由一个小规模的指导委员会(WP.29/AC.2)负责，委员会的组成是：WP.29 主席、副主席和秘书处、WP.29 管理的每项协定下设的执行委员会的主席和副主席、欧洲共同体代表、日本代表和美利坚合众国代表，以及 WP.29 每个附属工作组的主席和副主席。WP.29/AC.2 的责任是拟订并向 WP.29 提出工作方案的建议、审查附属工作组的报告和建议，找出需要 WP.29 采取行动的项目并确定审议的时间安排，向 WP.29 提出建议。有关 WP.29 的《职权范围和议事规则》的进一步信息，请参看附件一。

针对液化石油气(LPG)、压缩天然气(CNG)和电动车辆特殊的安全要求，已经制定一些单独的联合国规章。已经通过的、现有的联合国规章，将根据需要，考虑到新的技术，如插电式混合动力车辆技术等予以更新。在 1998 年的协定下设立了一个“氢电池和燃料电池车辆”项目工作组，负责起草联合国有关那类车辆的安全和环境问题的规章。最近，又设立了一个非正式工作组，研究载重混合动力车辆的排放标准 and 认证问题。

WP.29 一般每年举行三届会议。每个附属专家工作组(专家工作组)每年举行两届会议。WP.29/AC.2 在每届 WP.29 会议之前开会。各专家工作组的主要关注领域如下：

#### 车辆及其部件的主动安全性(避免碰撞事故)

这方面的规章和规则着眼于改进车辆的性能、操控和装备，以减少发生公路碰撞事故的可能性。部分规章着眼于提高驾驶员发现和避免险情的能力。另一些则着眼于提高驾驶员保持对车辆控制的能力。现行规章的具体实例，包括适用于照明和灯光信号装置、制动器和行驶系统等规章，包括方向操纵、轮胎和侧翻的稳定性。这是一个正在发生迅速变化的技术领域。先进技术(如电子技术、电脑和通信技术)的出现，为找到能够帮助驾驶员避免碰撞事故的新办法提供了机会。

#### 车辆及其部件的被动安全性(耐撞性)

这方面的规章和规则，着眼于在发生碰撞事故的情况下，尽可能降低车内人员和/或道路的其他使用者受伤的可能性或受伤的严重程度。采用了大量有关碰撞事故的统计资料，找出需要制定规章和规则或需要对现行规章和规则作出修订的安全问题，并确定恰当的成本/效益办法，改进这方面的性能要求。鉴于新要求对车辆构造、设计和成本的总体影响，这一点很重要。现行联合国规章和技术性规章的具体实例，包括有关车辆结构的各种性能，吸收化解碰撞能量和阻挡异物突入车厢、乘员约束和对儿童及成人的保护系统、车座结构、车用玻璃、门锁和车门保持件，和对行人的保护；对摩托车而言，包括防护头盔的质量。这也是一个技术发展日新月异的领域，而且越来越复杂。这方面的实例包括能够按照碰撞事故的具体情况调整性能的先进防护装置。此外，车辆数目的变化，也在车辆兼容性和侵毁性方面引起问题。

## 环境考虑

已制定出一些具体的联合国规章和技术性规章，解决液化石油气(LPG)、压缩天然气(CNG)和电动车辆具体的安全要求。现有的规章和规则，已经并将随时作必要的修改，以便顾及技术的进步，如插电式混合动力车辆。成立了一个“氢电池和燃料电池车辆”项目工作组，负责起草联合国有关那类车辆安全和环境问题的规章。

## 一般安全性考虑

这方面的规章和规则涉及与上述主题领域没有直接关系的车辆和部件特性。例如，挡风玻璃刮水器和挡风玻璃喷洗器、控制器和显示器，以及车用玻璃等都在这个类别之下。另外，防盗装置和确定公交车辆性能要求的考虑因素(这需要一定的专门知识)，也包括在这个类别之内。

## 特殊技术考虑

在某些情况下，一个具体问题需要立即处理或需要由具备专门知识的人进行处理。在这种情况下，将委派一个非正式的特别小组，负责分析问题，并就拟订一项规章或规则提出建议。虽然一向尽量避免采用这种做法，但复杂的新技术不断涌现，势必导致更多地采用这种特殊的办法。

## 负责不同联合国规章的 WP.29 附属机构：

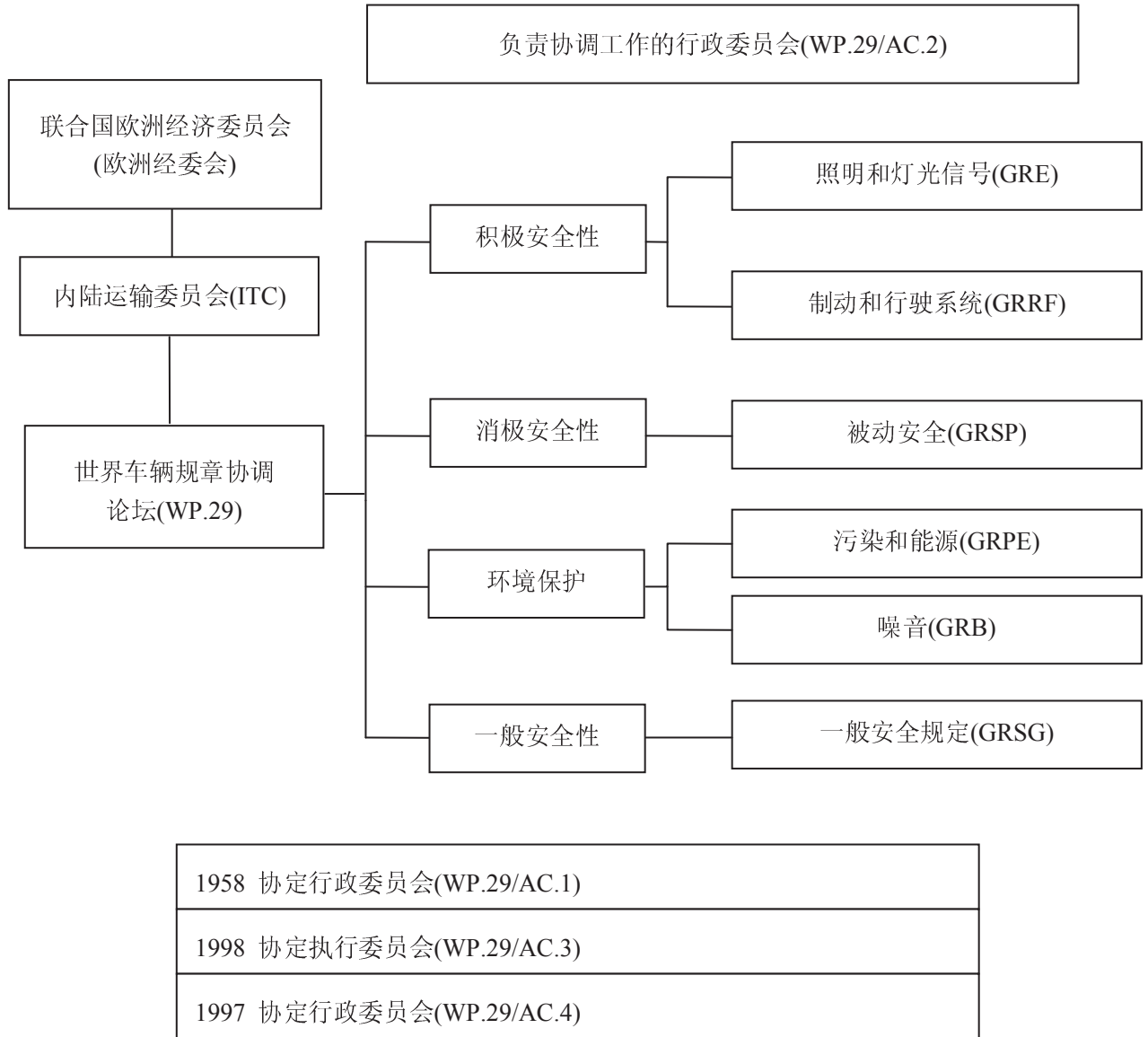
凡是向 WP.29 提出的关于拟订新的联合国规章和技术性规章，以及修改现有规章和技术性规章的建议，都由 WP.29 转交附属机构拟出技术性建议。每个附属机构由具备该机构所涵盖领域相关专门知识的人士组成。各附属机构之间当前主题事项责任的分配，最初是在“特别报告员小组”(Groupes des Rapporteurs)时期形成的，其中有些后来经过合并，形成了不久前的“专家会议”。附属机构的工作已证明卓有成效，必不可少，目前已经在欧洲经委会之下取得了常设机构的地位，因而在最近更名为“工作组”。目前 WP.29 有 6 个附属工作组。为了沿循传统习惯，保持这些附属机构称呼的连续性，工作组的简称及其工作文件的文号中仍保留缩写“GR”(源自“特别报告员小组”(Groupes des Rapporteurs)时期这些小组的法文名称)：

|                         |                                                               |
|-------------------------|---------------------------------------------------------------|
| 负责主动安全性：                | 照明和灯光信号工作组(GRE)；<br>制动器和行驶系统工作组(GRRF)；                        |
| 负责被动安全性：                | 被动安全性工作组(GRSP)；                                               |
| 负责环境保护：                 | 污染和能源工作组(GRPE)；<br>噪声工作组(GRB)；                                |
| 负责一般安全性问题，<br>包括公共服务车辆： | 一般安全性规定工作组(GRSG)；                                             |
| 特殊技术问题：                 | 非正式工作小组(一个或多个)，由 WP.29 之下的一个常设工作组建立，<br>向该工作组或直接向 WP.29 报告工作。 |



图 1

### WP.29 的组织结构



## 第三章

### WP.29 管理的协定

#### 1958 年协定

1958 年的协定是于 1958 年 3 月 20 日缔结、1959 年 6 月 20 日生效的，1967 年 11 月 10 日对协定作了修订，又于 1995 年 10 月 16 日再次修订。协定提供了一套程序，制订统一的新机动车和机动车装备规定，并对等承认协定所附规章之下的批准书。1958 年协定的缔约方依照协定通过的规章，适用于在这些国家销售的机动车和机动车装备的批准。协定涉及到对安全性的要求、环境规定(空气和噪声污染排放)，能源和防盗方面的规定。

目前，在协议下的对等承认，适用于车辆系统、部件和设备，但不适用于整车。2010 年 3 月，世界论坛 WP.29 提出了“国际整车型式批准”项目(IWVTA)，并成立了一个非正式工作组，任期从 2010 年到 2016 年。除了与上述 IWVTA 构想有关的工作外，非正式工作组还应清理出 1958 年协定所有需要修订或补充的内容。

1958 年协定现有 50 个缔约方，其中 41 个是欧洲经委会成员国。其他缔约方包括欧洲联盟(区域经济一体化组织)、日本、澳大利亚、南非、新西兰、大韩民国、马来西亚、泰国和突尼斯。图 2 列出协定的缔约方，以及这些缔约方开始适用或加入协定的日期。

协定附有 127 项联合国规章。这些规章适用于所有类型的道路车辆和不能上路的移动机械，以及它们的装备和部件，这些规章已在不同程度上被各缔约方采用。适用这些规章的缔约方之间对等承认车辆型式的批准书，首先在全欧洲如今也在全世界促进了机动车辆及装备的贸易。

具体而言，近年来，欧洲联盟作出决定，尽可能用 1958 年协定中的规章取代欧盟的指令，并在欧盟的行政机构内直接援用这些联合国规章。1958 年协定的全文，见附件二。

#### 1958 年协定的要点

- 欧洲经委会成员，以及参加欧洲经委会活动的联合国其他会员国和区域经济一体化组织均可成为 1958 年协定的缔约方。(第六条)
- 1958 年协定着眼于为轮式车辆、可安装和/或用于轮式车辆的装备和部件制订规章，并为颁发型号批准书及批准书的对等承认创造条件，供主要通过型号批准执行联合国规章的缔约方使用。
- 1958 年协定的行政委员会(AC.1)，由所有 1958 年协定的缔约方组成。行政委员会监督规章的制订和修订工作，通过拟就的规章或对之作出的修正。
- 协定不排除通过自行认证(制造商认证)执行本国规章和规则的国家成为缔约方(第一条第 1 款)，协定承认自行认证是型号批准的替代办法之一(第二条)。
- 根据协定，新的规章和对现有规章的修订，由出席并参加表决的缔约方三分之二多数予以确定。得到确定的规章交联合国秘书长，再由他通知每个缔约方。

- 除非三分之一以上的缔约方表示反对，新的联合国规章和对现有联合国规章的修订将对所有缔约方生效，但在收到通知后 6 个月内通知秘书长表示反对者除外。如果三分之一以上缔约方反对，则联合国规章或修订将不对任何缔约方生效。
- 1958 年协定附件中的规章，要求酌情包括技术要求和替代要求、可表明性能要求的测试方法、颁发型号批准及对等承认的条件，包括标志和确保产品一致性的条件，以及规章生效的日期(第一条第 2 款)。
- 采用协定所附某项规章的缔约方，可对该规章涵盖的机动车装备和部件发放型号批准书，并应接受采用同一规章的任何其他缔约方的型号批准书。
- 协定还允许缔约方经事先通知，在一项规章列入协定附件之后开始适用该项规定，或停止适用一项正在适用的规章。在后者情况下，缔约方需提前一年将其决定通知联合国秘书长。
- 发放型号批准书的缔约方必须具备颁发批准书的技术能力和确保产品一致性的能力。每个通过颁发型号批准书适用规章的缔约方，在不能达到上述要求的情况下，可拒绝颁发批准书。

图 2

## 1958 年协定的缔约方

关于为轮式车辆、可安装和/或用于轮式车辆的装备和部件采用统一技术规定  
以及对等承认根据这些规定所发批准书之条件的协定  
(E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2)

生效日期： 原版：1959 年 6 月 20 日  
第一修订版：1967 年 11 月 10 日  
第二修订版：1995 年 10 月 16 日

| 欧经委会编号 | 缔约方                | 成为缔约方日期          |
|--------|--------------------|------------------|
| E1     | 德国 <sup>1</sup>    | 1966 年 1 月 28 日  |
| E2     | 法国                 | 1959 年 6 月 20 日  |
| E3     | 意大利                | 1963 年 4 月 26 日  |
| E4     | 荷兰                 | 1960 年 8 月 29 日  |
| E5     | 瑞典                 | 1959 年 6 月 20 日  |
| E6     | 比利时                | 1959 年 9 月 5 日   |
| E7     | 匈牙利                | 1960 年 7 月 2 日   |
| E8     | 捷克共和国 <sup>2</sup> | 1993 年 1 月 1 日   |
| E9     | 西班牙                | 1961 年 10 月 10 日 |
| E10    | 塞尔维亚 <sup>3</sup>  | 2001 年 3 月 12 日  |
| E11    | 联合王国               | 1963 年 3 月 16 日  |
| E12    | 奥地利                | 1971 年 5 月 11 日  |
| E13    | 卢森堡                | 1971 年 12 月 12 日 |
| E14    | 瑞士                 | 1973 年 8 月 28 日  |
| E16    | 挪威                 | 1975 年 4 月 4 日   |
| E17    | 芬兰                 | 1976 年 9 月 17 日  |
| E18    | 丹麦                 | 1976 年 12 月 20 日 |
| E19    | 罗马尼亚               | 1977 年 2 月 21 日  |

<sup>1</sup> 德意志民主共和国于 1990 年 10 月 3 日加入德意志联邦共和国。

<sup>2</sup> 继承捷克斯洛伐克，交存通知 1993 年 12 月 14 日 C.N.229.1993.TREATIES。

<sup>3</sup> 继承南斯拉夫，交存通知 2001 年 4 月 2 日 C.N.276.2001.TREATIES-3。

| 欧经委会编号 | 缔约方                       | 成为缔约方日期          |
|--------|---------------------------|------------------|
| E20    | 波兰                        | 1979 年 3 月 13 日  |
| E21    | 葡萄牙                       | 1980 年 3 月 28 日  |
| E22    | 俄罗斯联邦                     | 1987 年 2 月 17 日  |
| E23    | 希腊                        | 1992 年 12 月 5 日  |
| E24    | 爱尔兰 <sup>4</sup>          | 1998 年 3 月 24 日  |
| E25    | 克罗地亚 <sup>5</sup>         | 1991 年 10 月 8 日  |
| E26    | 斯洛文尼亚 <sup>6</sup>        | 1991 年 6 月 25 日  |
| E27    | 斯洛伐克 <sup>7</sup>         | 1993 年 1 月 1 日   |
| E28    | 白俄罗斯                      | 1995 年 7 月 2 日   |
| E29    | 爱沙尼亚                      | 1995 年 5 月 1 日   |
| E31    | 波斯尼亚和黑塞哥维那 <sup>8</sup>   | 1992 年 3 月 6 日   |
| E32    | 拉脱维亚                      | 1999 年 1 月 18 日  |
| E34    | 保加利亚                      | 2000 年 1 月 21 日  |
| E35    | 哈萨克斯坦                     | 2011 年 1 月 8 日   |
| E36    | 立陶宛                       | 2002 年 3 月 29 日  |
| E37    | 土耳其                       | 1996 年 2 月 27 日  |
| E39    | 阿塞拜疆                      | 2002 年 6 月 14 日  |
| E40    | 前南斯拉夫的马其顿共和国 <sup>9</sup> | 1991 年 11 月 17 日 |
| E42    | 欧洲联盟 <sup>10</sup>        | 1998 年 3 月 24 日  |
| E43    | 日本                        | 1998 年 11 月 24 日 |
| E45    | 澳大利亚                      | 2000 年 4 月 25 日  |
| E46    | 乌克兰                       | 2000 年 6 月 30 日  |

<sup>4</sup> 随欧洲联盟于 1998 年 3 月 24 日加入协定。

<sup>5</sup> 继承南斯拉夫，交存通知 1994 年 5 月 31 日 C.N.66.1994.TREATIES-10。

<sup>6</sup> 继承南斯拉夫，交存通知 1993 年 3 月 18 日 C.N.439.1992.TREATIES-53。

<sup>7</sup> 继承捷克斯洛伐克，交存通知 C.N.184.1993.TREATIES 1994 年 7 月 20 日收到。

<sup>8</sup> 继承南斯拉夫，交存通知 1994 年 5 月 2 日 C.N.35.1994.TREATIES。

<sup>9</sup> 继承南斯拉夫，交存通知 1998 年 5 月 4 日 C.N.142.1998.TREATIES-33。

<sup>10</sup> 得到欧盟成员国的同意，使用各自的欧经委会编号。

| 欧经委会编号 | 缔约方                | 成为缔约方日期          |
|--------|--------------------|------------------|
| E47    | 南非                 | 2001 年 6 月 17 日  |
| E48    | 新西兰                | 2002 年 1 月 26 日  |
| E49    | 塞浦路斯 <sup>11</sup> | 2004 年 5 月 1 日   |
| E50    | 马耳他 <sup>11</sup>  | 2004 年 5 月 1 日   |
| E51    | 大韩民国               | 2004 年 12 月 31 日 |
| E52    | 马来西亚 <sup>12</sup> | 2006 年 4 月 4 日   |
| E53    | 泰国 <sup>13</sup>   | 2006 年 5 月 1 日   |
| E54    | 阿尔巴尼亚              | 2011 年 11 月 5 日  |
| E56    | 黑山 <sup>14</sup>   | 2006 年 6 月 3 日   |
| E58    | 突尼斯                | 2008 年 1 月 1 日   |

---

<sup>11</sup> 随欧洲联盟于 2004 年 5 月 1 日加入协定。

<sup>12</sup> 不受协定第十条约束。

<sup>13</sup> 不受协定之任何规章和第十条的约束。

<sup>14</sup> 继承南斯拉夫，交存通知 2007 年 3 月 1 日 C.N.1346.2006.TREATIES-3。



## 1998 年全球协定

1998 年的全球协定是在欧洲经委会主持下，由欧洲共同体、日本和美利坚合众国牵头谈判和缔结的。协定于 1998 年 6 月 25 日开放供签署，美利坚合众国成为第一个签署国。协定确定了一个程序，通过这个程序，世界各区域的国家可以共同制订有关轮式车辆、装备和部件安全性、环保系统、能源和防盗的全球技术规章。所涵盖的装备和部件，包括但不限于：车辆构造、排气系统、轮胎、发动机、隔音材料、防盗警报器、警告信号装置和儿童体位约束系统(儿童安全座椅)。

1998 年协定的最终目标，是通过全球统一的技术规章，在全球范围内不断提高车辆及相关部件和装备的安全性、减少环境污染和能源消耗，改善防盗性能。与此同时，还要为全球汽车行业和消费者及相关协会提供一个可以预测的规章框架。与 1958 年协定不同的是，1998 年的全球协定不包含对等承认批准的规定，这样，不愿或不能承担对等承认义务的国家也能够有效参与全球技术规章的制订，而不论这些国家的遵守和执行程序如何。协定全文见附件三。

1998 年协定于 2000 年 8 月 25 日开始对 8 个缔约方生效，协定现有 33 个缔约方。图 3 列有协定的缔约方名单，以及这些缔约方加入协定的日期和生效日期。

### 1998 年全球协定的要点

- 欧洲经委会成员国、其他联合国会员国，和由参加欧洲经委会活动的国家组成的经济一体化组织，均可成为 1998 年协定的缔约方。按照协定规定，获得咨商地位的专门机构和组织也可以这种身份参加该机构或该组织特别关注事项的讨论。(第二条)
- 1998 年协定的执行委员会由协定所有缔约方组成。执行委员会监督全球性技术规章的提出、拟订和修订工作，通过拟就的全球性技术规章或对之作出修订。
- 协定明确承认不断提高并追求高水准安全和环境保护的重要性，承认国家和国家次级机关有权在健康、安全和环境保护方面采用和继续实行比所制订的全球性规章更严格的技术规章。(序言)
- 协定明确申明，其目的之一，是确保在协定之下采取的行动不会促成或导致在缔约方管辖范围内，包括在国家下属地区内，降低安全和环保水准。(第一条)
- 在争取实现高水准的环境保护和车辆安全性的同时，协定还力求促进轮式车辆和发动机规章的全球协调。(序言)
- 协定强调全球性技术规章的制订工作将是透明的。(第一条)
- 协定附件 A 规定，“透明程序”包括在下列会议上表达意见和论点的机会：
  - WP.29 和各工作组会议，通过具有咨商地位的组织；以及
  - WP.29 各工作组和执行委员会会议，通过与缔约方代表的会前磋商。
- 协定为制订全球性技术规章提供了两条不同的渠道。第一条是协调现有的规章或标准。第二条是在没有现成规章或标准的情况下，制订新的全球性技术规章。(第六条第 6.2 款和第六条第 6.3 款)(见图 4)
- 协定要求将需要协调的缔约方现有的规章列入候选全球性规章汇编，以便利将之变为全球性规章。规章只要得到出席并参加表决的三分之一的缔约方支持，其中包括日本、欧洲共同体或美

利坚合众国中的任何一国，即可列入汇编。汇编的扩充和缩减，直接取决于需要协调的规章数目。(第五条)

- 拟订统一的联合国全球性技术规章工作，包括对缔约方现有规章和联合国规章的技术性审查，以及相关的国际自愿标准(如国际标准化组织的标准)。如得到有关这些联合国规章优点的比较评估结果(亦称功能等效评估)，也将予以审查。(第一条第 1.1.2 项，第六条第 6.2 款)
- 拟订新的联合国全球性技术规章工作，包括评估技术可行性和经济可行性，以及对替代性规章要求和用以证明遵守的检验方法进行潜在功效和成本效益的比较评估。(第六条第 6.3 款)
- 任何联合国全球性技术规章的修订程序，均与第 6.3 款规定的关于制订联合国全球性规章的程序相同。(第六条第 6.4 款)
- 确立一项新的联合国全球性技术规章，必须协商一致表决通过。因此，只要任何缔约方投票反对一项提议的联合国全球性技术规章，该规章便不能确立。(附件 B, 第七条第 7.2 款)
- 联合国全球性技术规章经协调或拟定后，即收入全球登记册，全球登记册将作为联合国的全球性技术规章资料库，供世界各国采用。
- 一项联合国全球性技术规章的确立，并不要求缔约方必须将之纳入本国的法律和规章。缔约方仍有权选择是否采用任何根据协定确立为联合国全球性技术规章的任何技术规章。(序言，第七条)
- 出于对该项权利的承认，在协定之下确立某项联合国全球性技术规章时，缔约方仅承担有限的义务。如果一缔约方投票同意确立一项全球性技术规章，该缔约方必须启动程序，将该项全球性技术规章定为本国规章(第七条)。协定之下的其他义务有，通报有关采用一项联合国全球性技术规章的决定和适用该规章的起始日期，通报不采用该项规定的决定，以及废止或修订某项全球性技术规章的决定等。
- 协定规定，联合国全球性技术规章可包括针对大部分缔约方的“全球”严格程度，和对发展中国家的“替代”严格程度。这样，所有各国，包括最不发达国家，都可以参与联合国全球性技术规章的拟订、确立并予采用。协定设想发展中国家可能希望先从采用某个较低的严格程度开始，再逐步采用较高的严格程度。(第四条)

图 3

## 1998 年全球协定的缔约方

为轮式车辆、可安装和/或用于轮式车辆的装备和部件制订  
联合国全球性技术规章  
(E/ECE/TRANS/132 和 Corr.1)

生效日期： 原版：2000 年 8 月 25 日

| 缔约方              | 参加/加入日期          | 生效日期                         |
|------------------|------------------|------------------------------|
| 加拿大              | 1999 年 6 月 22 日  | 2000 年 8 月 25 日 <sup>1</sup> |
| 美利坚合众国           | 1998 年 6 月 25 日  | 2000 年 8 月 25 日 <sup>1</sup> |
| 日本               | 1999 年 8 月 3 日   | 2000 年 8 月 25 日 <sup>1</sup> |
| 法国               | 1999 年 9 月 22 日  | 2000 年 8 月 25 日 <sup>1</sup> |
| 联合王国             | 2000 年 1 月 10 日  | 2000 年 8 月 25 日 <sup>1</sup> |
| 欧洲联盟             | 1999 年 10 月 18 日 | 2000 年 8 月 25 日 <sup>1</sup> |
| 德国               | 2000 年 5 月 11 日  | 2000 年 8 月 25 日 <sup>1</sup> |
| 俄罗斯联邦            | 2000 年 7 月 26 日  | 2000 年 8 月 25 日 <sup>1</sup> |
| 中华人民共和国          | 2000 年 10 月 10 日 | 2000 年 12 月 9 日              |
| 大韩民国             | 2000 年 11 月 2 日  | 2001 年 1 月 1 日               |
| 意大利              | 2000 年 12 月 1 日  | 2001 年 1 月 30 日              |
| 南非               | 2000 年 6 月 14 日  | 2001 年 6 月 17 日              |
| 芬兰               | 2001 年 6 月 8 日   | 2001 年 8 月 7 日               |
| 匈牙利              | 2001 年 6 月 22 日  | 2001 年 8 月 27 日              |
| 土耳其              | 2001 年 7 月 3 日   | 2001 年 9 月 1 日               |
| 斯洛伐克             | 2001 年 11 月 7 日  | 2002 年 1 月 6 日               |
| 新西兰 <sup>2</sup> | 2001 年 11 月 27 日 | 2002 年 1 月 26 日              |
| 荷兰 <sup>3</sup>  | 2002 年 1 月 4 日   | 2002 年 3 月 5 日               |
| 阿塞拜疆             | 2002 年 4 月 15 日  | 2002 年 6 月 14 日              |

<sup>1</sup> 协定于 2000 年 8 月 25 日生效(见交存通知 CN.557.2000.TREATIES-8)。

<sup>2</sup> 新西兰：领土范围不包括托克劳(27.11.01, 交存通知 CN.1497.2001.TREATIES-7, 日期 02 年 1 月 4 日)。

<sup>3</sup> 荷兰：领土范围适用于荷属安的列斯(30.04.03, 交存通知 C.N.343.2003.TREATIES-1 日期 29.06.2003)。

| 缔约方     | 参加/加入日期          | 生效日期             |
|---------|------------------|------------------|
| 西班牙     | 2000 年 8 月 24 日  | 2002 年 6 月 22 日  |
| 罗马尼亚    | 2002 年 4 月 25 日  | 2002 年 6 月 24 日  |
| 瑞典      | 2002 年 12 月 3 日  | 2003 年 2 月 1 日   |
| 挪威      | 2004 年 9 月 30 日  | 2004 年 11 月 29 日 |
| 塞浦路斯    | 2005 年 4 月 12 日  | 2005 年 6 月 11 日  |
| 卢森堡     | 2005 年 9 月 16 日  | 2005 年 11 月 15 日 |
| 马来西亚    | 2006 年 2 月 3 日   | 2006 年 4 月 4 日   |
| 印度      | 2006 年 2 月 21 日  | 2006 年 4 月 22 日  |
| 立陶宛     | 2006 年 5 月 26 日  | 2006 年 7 月 25 日  |
| 摩尔多瓦共和国 | 2007 年 1 月 16 日  | 2007 年 3 月 17 日  |
| 突尼斯     | 2007 年 11 月 2 日  | 2008 年 1 月 1 日   |
| 澳大利亚    | 2008 年 4 月 8 日   | 2008 年 6 月 7 日   |
| 哈萨克斯坦   | 2011 年 6 月 28 日  | 2011 年 8 月 27 日  |
| 塔吉克斯坦   | 2011 年 12 月 28 日 | 2012 年 2 月 26 日  |

## 关于定期技术检验的 1997 年协定

1997 年协定是 1997 年 11 月 13 日欧洲经委会运输和环境问题区域会议期间在维也纳订立的。协定提供了制订统一规则的法律框架和程序，对使用中的车辆进行技术检验并颁发检验的国际证书。1997 年协定的全文，见附件四。

在达成协定时，欧洲各国重型车辆的管理和技术情况相差很大，人们认为，对使用中的这类车辆制定一个环保性能的最低标准是有益的，可促进欧洲境内商用车辆的流通。1997 年之后，实际情况发生了急速变化，欧洲联盟决定，不作为这项协定的缔约方。

因此，在欧洲，这项协定不是国际车辆规章制度的一个重要部分。

尽管如此，联合国有关车辆检验的技术性规则仍列入了协定附件，WP.29 的参与方，特别是国际汽车检验委员会(CITA)在技术上对之作出了贡献。对于愿意根据国际专门知识在本国法律中采用定期检验制度的国家来说，可能会认为这些联合国规则是可资利用的。

协定设想在有广泛国际成员基础的国际汽车检验委员会的合作和支持下，制定并定期更新协定附件中的联合国技术性规则。

### 1997 年协定的要点

- 欧洲经委会成员国，其他联合国会员国和参加欧洲经委会活动的区域经济一体化组织均可成为 1997 年协定的缔约方。(第四条)
- 1997 年协定为通过统一的联合国规则提供了法律框架和程序，对使用中的车辆进行技术检验并对等承认这种检验证书。
- 根据协定，确定新的联合国规则和对现有规则的修订，由出席并参加表决的缔约方三分之二多数表决通过。经确立的联合国规则转交联合国秘书长，并通知每个缔约方。(第一条和第二条)
- 除非三分之一以上的缔约方表示反对，否则新的联合国规则和对现有联合国规则的修订将对所有缔约方生效，但在收到通知后 6 个月内通知秘书长表示反对者除外。如果三分之一以上的缔约方反对，则联合国规则或修订将不对任何缔约方生效。
- 1997 年协定下的规则列出了需检验的项目，以及不予通过检验的主要理由。检验方法应当使用现有设备，不拆卸或拆除车辆的任何部件。
- 一缔约方指定认证技术检验中心签发的国际技术检验证书，应得到适用同样规则的其他缔约方的对等承认。
- 协定缔约方已在使用的定期检验报告可作为替代办法使用。检验报告的式样应送交 WP.29 秘书处供其他缔约方了解情况。
- 协定还允许缔约方经事先通知，开始适用已列入协定附件的一项联合国规则，或停止适用一项正在适用的联合国规则。在后者情况下，缔约方需提前一年将决定通知联合国秘书长。

## 图 4

### 1997 年协定的缔约方

对轮式车辆进行定期技术检验采用统一条件以及对等承认这种检验  
(ECE/RCTE/CONF./4)

生效日期： 原版：2001 年 1 月 27 日

| 缔约方     | 签署/批准/接受/加入日期      | 生效日期            |
|---------|--------------------|-----------------|
| 俄罗斯联邦   | 1997 年 11 月 13 日签署 | 2001 年 1 月 27 日 |
| 爱沙尼亚    | 1998 年 9 月 9 日加入   | 2001 年 1 月 27 日 |
| 荷兰      | 1999 年 2 月 5 日批准   | 2001 年 1 月 27 日 |
| 罗马尼亚    | 1999 年 2 月 24 日批准  | 2001 年 1 月 27 日 |
| 匈牙利     | 2000 年 11 月 28 日批准 | 2001 年 1 月 27 日 |
| 芬兰      | 2001 年 4 月 20 日批准  | 2001 年 6 月 19 日 |
| 保加利亚    | 2003 年 7 月 11 日加入  | 2003 年 9 月 9 日  |
| 白俄罗斯    | 2004 年 3 月 3 日加入   | 2004 年 5 月 1 日  |
| 阿尔巴尼亚   | 2004 年 12 月 23 日加入 | 2005 年 2 月 20 日 |
| 乌克兰     | 2007 年 1 月 17 日批准  | 2007 年 3 月 18 日 |
| 摩尔多瓦共和国 | 2007 年 12 月 6 日加入  | 2008 年 2 月 3 日  |
| 哈萨克斯坦   | 2011 年 3 月 24 日加入  | 2011 年 5 月 23 日 |

| 签署后尚待批准 |                  |
|---------|------------------|
| 奥地利     | 1997 年 11 月 13 日 |
| 比利时     | 1997 年 11 月 13 日 |
| 塞浦路斯    | 1997 年 11 月 13 日 |
| 捷克共和国   | 1997 年 11 月 13 日 |
| 丹麦      | 1997 年 11 月 13 日 |
| 法国      | 1997 年 11 月 13 日 |
| 格鲁吉亚    | 1997 年 11 月 13 日 |
| 德国      | 1997 年 11 月 13 日 |
| 希腊      | 1997 年 11 月 13 日 |
| 爱尔兰     | 1997 年 11 月 13 日 |
| 意大利     | 1997 年 11 月 13 日 |
| 葡萄牙     | 1997 年 11 月 13 日 |
| 斯洛伐克    | 1998 年 6 月 29 日  |
| 西班牙     | 1997 年 11 月 13 日 |
| 瑞典      | 1997 年 11 月 13 日 |
| 瑞士      | 1997 年 11 月 13 日 |
| 联合王国    | 1997 年 11 月 13 日 |

## 第四章

### WP.29 的规章制订程序

WP.29 发展成为一个世界论坛，要求 WP.29 按照它所管理的几项多边协定的要求，采用统一的程序，制订新的联合国规章、规则 and 规定，以及协调或修订现有的联合国规章、规则 and 规定。尽管每项协定在缔约方通过和执行联合国规章、规则 and 规定方面，或在修订方面都有具体要求，但最终形成建议提出的联合国规章、规则 and 规定，或对某项规章、规则 or 规定的修改，其技术拟订程序对于各项协定来说基本上是相同的。下文所介绍的程序，说明了 WP.29 各附属机构在制订、协调或修订联合国规章、规则 or 规定方面的工作程序、要点和责任，这套程序也适用于 WP.29 的所有其他技术性活动(见图 5 和图 6)。

#### 提出拟议的工作和规章行动计划

WP.29 管理的任何一项协定之下所有规章制订活动的启动，均遵循同样的程序。第一步是提出书面提案，由 WP.29 进行审议。只有 WP.29 《职权范围和议事规则》中确定的参加方才可提交这种提案。提案交由工作协调行政委员会(WP.29/AC.2)审议，如审议后认定符合 WP.29 在安全性、环保和防盗等方面的任务，便可提交 WP.29 列入拟议的工作议程。

#### WP.29 的工作议程

WP.29 的参加方审查和讨论 WP.29/AC.2 建议列入议程的各项工作，在按照 WP.29 《职权范围和议事规则》达成一致后，修改并通过工作议程。然后，WP.29 酌情确定由哪一个附属工作组(见《议事规则》第十章)负责按照相关协定规定的要求，进行具体的技术工作。

#### 技术规章的制订

WP.29 的附属工作组(GR)处理有关轮式车辆、可安装和/或用于轮式车辆的装备和部件的联合国规章、规则 and 规定所涉技术要求的制订、协调或修订。通常这项工作包括但不限于以下领域：测试方法、限值、车辆或部件设计和/或性能标准、批准或认证标志等等。

由于 WP.29 下制定的规章是非强制性的，因此，只有在协定缔约方将其纳入本国法律加以执行时才具有法律效力(附件六载有一些国家和区域的规章和执法办法)。由于这个原因，一项规章、规则 and 规定中有关通过和执行相关的内容，被视为各项具体协定缔约方的政治管辖范围内的事项。这些内容包括对一致性的评估方法(型号批准、自行认证等)、认证程序、对等承认、生效日期和实施程序，这些内容作为一个附件载于拟议的联合国协定、规则 and 规定，根据具体协定的规定确立或采用。在拟订这些内容时，报告员小组必须考虑相关协定规定的执行的“技术”问题(见附件二、附件三和附件四)。

在拟订联合国规章、规则 and 规定时，报告员小组必须考虑到：

- 新的联合国规章、规则 and 规定，或对现有规章、规则 and 规定的修订所要达到的目标，诸如提高车辆安全性、减少环境影响、提高能源效率，和防盗作用等；
- 能够明显推进实现规章目标和公共利益的最好的现有技术，以及在适当情况下在技术上可能实现的逐步改进；
- 不同档次的技术可能带来的益处，和不同要求的规章严格程度或执行情况可能产生的益处；



- 不同要求的规章严格程度或执行情况可能附带的经济和社会成本；
- 某项技术性联合国规章、全球性技术规章和规则，与现行的或 WP.29 管理的现有协定缔约方准备采用的其他规章、规则和规定的相互关系或可能的互动作用。

在拟订规章或修订工作中，报告员小组须全程向 WP.29 提交工作进度报告，并根据 WP.29 的指示作出修改和开展进一步调查，解决工作任务中出现的新问题。工作完成后，报告员小组向 WP.29 提出对联合国规章、全球性技术规章和规则，或对修正案的最后建议。

## WP.29 的审查和建议

WP.29 在收到报告员小组就新的、经过协调的或修订的联合国规章、技术性规章或联合国规则提出的最后建议后，即与所有参加方一起开始对建议进行审查和讨论。如果没有任何实质性的反对意见或要求报告员小组进一步开展工作，WP.29 便将建议正式提交有关协定的执行委员会，审议是否确定或通过，成为一项联合国的规章、全球性技术规章、规则，或作为对任何现有规章、规则的修正。

## 确定或通过联合国规章、联合国全球性技术规章和联合国规则，和对联合国规章的修正

各协定的执行委员会(1958 年协定为 AC.1、1998 年全球协定为 AC.3、1997 年定期技术检验协定为 AC.4)，审查建议采取的行动，确定是否符合相关协定的规定和要求。执行委员会在确定符合有关规定和要求后，将根据各自协定的规定进行表决，确定或通过建议的联合国规章、规则或修正。根据 1998 年的协定不能确定为全球性技术规章的建议，并不排除根据 1958 年的协定确定为联合国规章，反之亦然。执行委员会在确定或通过联合国规章、规则或修订后，将请欧洲经委会秘书处将其转交联合国秘书长，并要求将其正式在欧洲经委会下得到确定。1958 年协定之下通过的新的联合国规章采用的编号是：E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2/Add.#。1998 年全球协定下确定进入全球登记册的联合国全球性技术规章，采用的编号是：ECE/TRANS/180/Add.#。1997 年定期技术检验协定下确定的联合国规则采用的编号是：ECE/RCTE/CONF./4/Add.#。

## 关于规章的信息

有关 1958 年协定所附的联合国规章、1998 年全球协定登记册中确立的联合国全球性技术规章和 1997 年定期技术检验协定所附联合国规则的最新详细情况，可在 WP.29 的网站上免费查阅，网址：<http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.html>。

1958 年协定所附联合国规章可向以下地址订购：

United Nations Publications Customer Service  
c/o National Book Network  
15200 NBN Way  
P.O. Box 190  
Blue Ridge Summit, PA 17214 – USA  
Toll free phone: 1-888-254-4286  
Toll free phone: 1-800-338-4550  
E-mail: [unpublications@nbnbooks.com](mailto:unpublications@nbnbooks.com)

## 第 五 章

### WP.29 管理的协定涉及的特殊考虑和行动

《关于为轮式车辆、可安装和/或用于轮式车辆的装备和部件制订全球性技术规章的协定》(1998 年协定)

1998 年协定在拟订和确立联合国全球性技术规章方面包含了 6 项独特而重要的规定。

- 协定规定，审议由协定缔约方提出的制订规章的提案。(第三条)
- 对协调收入汇编的规章、现有的联合国规章、拟订新的联合国全球性技术规章以及修订现有全球性技术规章，协定规定了必要的标准。(第四条)
- 协定要求建立一个候选全球性技术规章汇编。汇编包括挑选出来的、可作全球协调的各国和区域现有的规章。(第五条)
- 协定要求建立一个联合国全球性技术规章登记册。(第六条)
- 协定规定了修订已确定的全球性技术规章的程序。(第六条)
- 协定要求必须所有缔约方协商一致方能确立或修改一项联合国全球性技术规章。(第六条第 6.3 款)

协定并不要求缔约方必须采用某个具体的合格评定制度(如型号批准、自行认证等)，或承诺对等承认其他缔约方所采用的联合国全球性技术规章，也不强行规定任何执法制度。在这方面，协定为各缔约方保留了按照各自国家或区域规章程序和/或法律，执行和实施联合国全球性技术规章的自主权。进一步的详细说明，请参看附件三。

《关于为轮式车辆、可安装和/或用于轮式车辆的装备和部件采用统一技术规定以及对等承认根据这些规定所作批准的条件》(1995 年修订的 1958 年协定)

1958 年协定在规章制订方面已有相当长的历史，最初是为了便利欧洲区域内轮式车辆跨越国界自由流动和销售。为实现这个目标，协定所包含的各项条款旨在减少缔约方重复性的规定检验和认证负担。如前所述，之后对协定所作的修订，扩大了协定的活动范围，吸引了最初欧洲区域以外国家和世界其他地区国家的参与。然而，协定仍包含一些最初的规定，这些规定因有些国家国内法的原因而无法成为缔约方。1958 年协定所特有的规定，包括以下方面的条件：

- 核查制造商提交的车辆、装备或部件符合相关联合国规章的要求，颁发型式批准书。这种型式批准的核查可由负责认证的缔约方指定的主管机关进行。(第一条)
- 要求缔约方对等承认其他缔约方所签发的批准书。(第一条)
- 联合国规章获得通过的条件：在联合国秘书长通知缔约方后 6 个月，且向秘书长表示不同意该规章的缔约方不超过通知时缔约方总数的三分之一。(第一条)
- 确定联合国规章对所有未向秘书长表示异议的缔约方生效的日期。(第一条)
- 任何适用协定附件中某项规章的缔约方，必须保证所批准的产品型式符合所有通过型式批准书适用该项联合国规章的缔约方的法律。(第三条)

- 一缔约方主管机关认定，某项产品与所批准的产品型式不符，应将有关情况通知颁发该产品型式批准书的缔约方主管机关。颁发批准书的缔约方，应向通过型式批准书适用联合国规章的所有其他缔约方通报情况，为使产品符合要求采取了哪些步骤。(第四条)
- 通过型式批准书适用联合国规章的每个缔约方的主管机关，应每月向其他缔约方的主管机关发送该月决定不予批准或撤回批准的产品清单。(第五条)

关于以上条件的进一步详细说明，请参看附件二。

**《关于采用统一条件对轮式车辆进行定期技术检验以及对等承认这种检验的协定》(1997 年协定)**

1997 年协定旨在确保运行中的车辆得到适当的维护保养和检验，保证在车辆的使用寿命期间始终保持型式批准书所保证的性能，未出现过大的退化。

1997 年协定对确定纳入其附件的联合国规则作出了规定，这些规定参照了已在实践中得到验证的 1958 年协定的相关规定。

进一步详细说明，请参看附件四。

图 5

# 确立联合国全球性技术规章

协调(#1)和新订(#2)

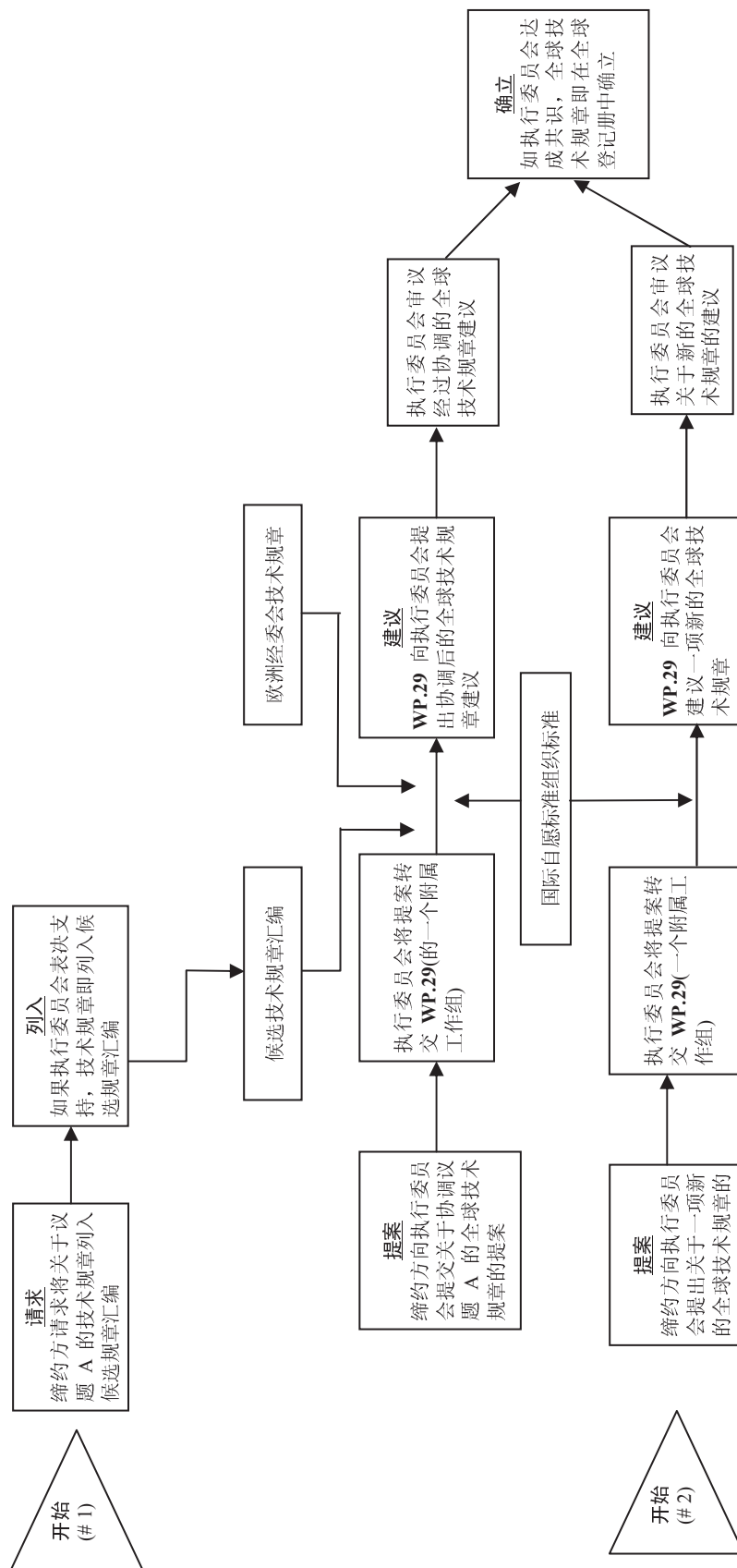
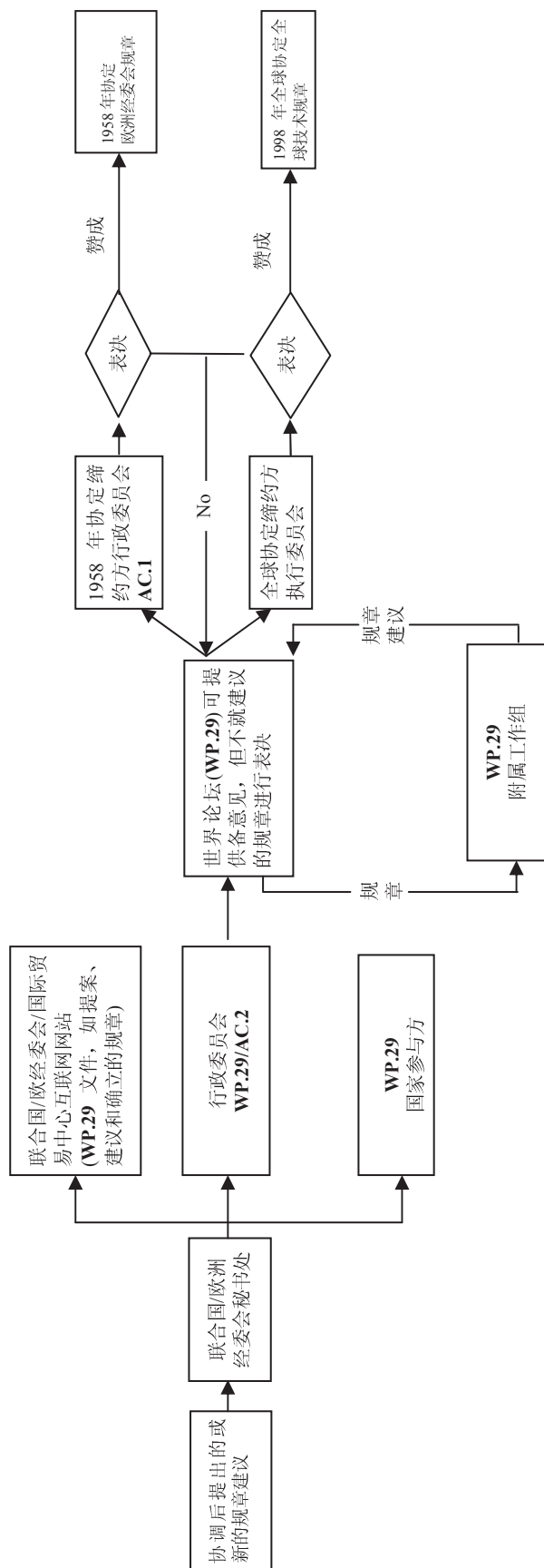


图 6

# 联合国欧洲经济委员会世界论坛 WP.29

## 审议和确立规章



# 附 件 一

## 世界车辆规章协调论坛(WP.29) 职权范围和议事规则

(文件 TRANS/WP.29/690 和 TRANS/WP.29/690/Add.1  
内容的合并文本)

## WP.29 职权范围

1. 世界车辆规章协调论坛 (下称“WP.29”), 在联合国和欧洲经济委员会(下称“欧洲经委会”)的政策框架内行事, 接受内陆运输委员会的总体监督, 应在符合欧洲经委会职权范围(E/ECE/778/Rev.4 号文件)和附件 1 所列各项协定的前提下:
  - (a) 采取行动, 协调或制订技术性规章, 或修订可在世界范围内获得接受的规章, 这些规章或修正案应按照各项协定所规定的目标, 着眼于提高车辆安全性、保护环境、提高能源效率和防盗性能、提出定期技术检验的统一条件, 和加强世界范围的经济联系。
  - (b) 在已作出明确相关规定的协定缔约方之间, 推动对等承认批准书、证书和定期技术检验结果。
  - (c) 为联合国欧洲经济委员会内陆运输委员会主持下确立的相关协定, 发挥专门技术机构的作用。所负职能是, 按照这些协定的规定, 就订立或修订可在世界范围内获得接受的技术规章以及定期技术检验的统一条件拟订建议。
  - (d) 推动世界普遍参与 WP.29 的活动, 鼓励尚未参加 WP.29 活动的国家和区域经济一体化组织, 在 WP.29 所处理的技术性问题上开展合作和相互配合。
  - (e) 鼓励所有参加方适用在世界范围内经过协调的技术规章和定期检验条件, 或将其纳入本国法律。
  - (f) 以协调一致的方式拟订关于各项协定的工作方案。
  - (g) 创造适当的工作环境, 便利缔约方履行各项协定所规定的义务。
  - (h) 确保会议在公开和透明的条件下进行。
2. 本职权范围和议事规则适用于 WP.29, 不改变附件 1 中各项协定的规定。

## WP.29 议事规则

### 第一章

#### 参加

##### 第 1 条

- (a) 欧洲经委会职权范围(E/ECE/778/Rev.4 号文件)第 7 段所指国家得成为参加方。

欧洲经委会职权范围第 11 段所涵盖各国及附件 1 所列任何一项协定的缔约国得成为参加方。

由欧洲经委会成员国或联合国会员国建立并属于附件 1 所列任何一项协定缔约方的区域经济一体化组织得成为参加方。

- (b) 欧洲经委会职权范围第 11 段所涵盖的国家，经通知秘书处，得以咨商资格参加 WP.29 审议该成员特别关注的任何事项。
- (c) 欧洲经委会职权范围第 12 和第 13 段所涵盖的机构和组织，经通知秘书处，得以咨商资格参加 WP.29，审议该机构或组织特别关注的任何事项。

### 第二章

#### 届会

##### 第 2 条

届会的举行日期由欧洲经委会执行秘书确定。

##### 第 3 条

届会一般应在瑞士联合国日内瓦办事处举行。如 WP.29 决定某届会议易地举行，应适用相关的联合国规则和条例。

##### 第 4 条

秘书处应在届会开始前至少六(6)周分发届会开幕日期的通知以及临时议程。与会议临时议程所列每个项目有关的基本文件，应登载在互联网 WP.29 网站上，并在不迟于会议开幕六(6)周发送硬拷贝。在特殊情况下，秘书处可在届会上分发基本文件。第 1 条所界定的参加方，经主席与秘书处磋商授权后，可在届会之前或届会期间分发非正式文件。这些非正式文件应与会议通过的议程项目相关。在可能情况下，秘书处(见第六章)应将非正式文件登载在互联网 WP.29 网站上。



## 第三章

### 议 程

#### 第 5 条

WP.29 每届会议的临时议程，应由秘书处与工作协调行政委员会(WP.29/AC.2)(见第九章)磋商后拟订。

#### 第 6 条

任何一届 WP.29 会议的临时议程均应包括：

- (a) 与附件 1 所列任一协定相关的项目；
- (b) WP.29 以往届会涉及的项目；
- (c) WP.29 的任何参加方提出并获准纳入 WP.29 工作方案的项目；
- (d) WP.29 任何附属机构主席或副主席提出的项目；
- (e) WP.29 主席、副主席或秘书处认为应列入的任何其他项目。

#### 第 7 条

每届会议临时议程的第一个项目应是通过议程。

#### 第 8 条

WP.29 可随时修改议程。

#### 第 9 条

WP.29 任何附属机构(见第十章和附件 2)每届会议的临时议程，应由秘书处与该机构主席和/或副主席磋商后拟订，并应针对 WP.29 所通过的工作方案。一般应由上届会议确定下届会议的议程框架。

## 第四章

### 代表和证书

#### 第 10 条

第 1 条所界定的每个参加方可委派一名或数名代表出席 WP.29 及其附属机构的届会。

## 第 11 条

以上第 10 条所界定的代表可由副代表和顾问若干人随同出席 WP.29 的届会，代表缺席时得由一名副代表替代。

## 第 12 条

出席 WP.29 会议代表的委派证书连同副代表的任命，应于每届 WP.29 会议及附属机构会议开幕日之前提交秘书处。

# 第 五 章

## 主席团成员

## 第 13 条

WP.29 应在年度最后一届会议结束时从第 1 条(a)款所界定的参加方代表中选出主席一名和副主席一名或若干名，主席和副主席应于次年第一届会议开始时任职。副主席人数每年可有变化，视需要而定。主席团成员得连选连任。

## 第 14 条

主席不再代表参加方或不再任职时，应由第 1 条(a)款所界定的参加方中指定的一名副主席在余下任期内接任。在这种情况下，或者在一名副主席不再代表参加方或不再任职时，WP.29 应另选一名副主席在余下任期内接任。

## 第 15 条

代行主席职务的副主席应具有与主席相同的权力并履行与主席相同的责任。

## 第 16 条

主席或代行主席职务的副主席应以该身份而不是第 1 条(a)款所界定的参加方委派代表的身份参加 WP.29。WP.29 应接受一位副代表作为该参加方的代表，并行使表决权。

# 第 六 章

## 秘书处

## 第 17 条

秘书处在欧洲经委会秘书处运输司框架内运作，为各届会议提供行政支助，包括编写会议报告。每届会议结束时应通过 WP.29 的报告。WP.29 附属机构的报告应由秘书处编拟，再由 WP.29 审议、核可。

## 第 18 条

届会期间，秘书处应协助 WP.29 及其附属机构遵循本议事规则行事。

## 第 七 章

### 会议的掌握

## 第 19 条

WP.29 及其附属机构的届会应公开举行。

## 第 20 条

如认定临时议程的实质内容不够充分或委派代表人数不足，秘书处经与 WP.29/AC.2 磋商后可决定不举行某届会议。

## 第 21 条

应按照欧洲经委会议事规则第 27 条至第 37 条掌握会议的进行，但本议事规则中另有规定者除外。

## 第 22 条

主席可限制每位发言人的发言时间。

## 第 23 条

每个代表均有权宣布自己的立场并使之反映在届会报告中。

## 第 八 章

### 表 决

## 第 24 条

第 1 条(a)款所界定的每个参加方应有一个表决权，区域经济一体化组织除外。第 1 条(a)款所界定的区域经济一体化组织仅可替代其成员国投票，拥有与其参加 WP.29 的成员国数目相同的表决权。

## 第 25 条

WP.29 的决定，应由第 1 条(a)款所界定的参加方，按以上第 24 条之计票方法，以出席并参加表决的半数以上得票作出。

## 第 26 条

表决应按照欧洲经委会议事规则第 34 条至第 39 条进行，除非本议事规则另有规定。

## 第 27 条

附件 1 所列各项协定下的表决，应按相应协定所规定的表决规则进行。

# 第 九 章

## 行政委员会

## 第 28 条

WP.29 应设立一个工作协调行政委员会，称为 WP.29/AC.2。具体而言，WP.29/AC.2 应：

- (a) 拟订工作方案提交 WP.29，为此应考虑到第 1 条所界定的参加方提出的要求，以及要求的相关性和优先程度，特别是对附件 1 中所列的协定而言；
- (b) 审议附属机构的报告和建议，确定需要 WP.29 采取行动的项目和审议的时间范围；
- (c) 就 WP.29 活动范围内的任何其他工作向 WP.29 提出建议；
- (d) 为 WP.29 的届会拟定临时议程提交 WP.29。

## 第 29 条

参加 WP.29/AC.2 的人应为：

- (a) WP.29 的主席和副主席；
- (b) 附件 1 所列每项协定下设的行政委员会或执行委员会主席和副主席，以及欧洲共同体、日本和  
美利坚合众国的代表；和
- (c) 本议事规则第十章所规定的 WP.29 每个附属机构的主席和副主席。

## 第 30 条

WP.29/AC.2 可邀请其他人士以顾问身份参加。

## 第 31 条

WP.29/AC.2 应在秘书处根据第 4 条发出通知后，于每届 WP.29 会议之前举行会议。

## 第 32 条

WP.29/AC.2 的会议应由秘书处与主席磋商后召集，秘书处应根据第六章所载规则参加会议。

## 第 33 条

WP.29 的主席应担任 WP.29/AC.2 的主席，除非 WP.29/AC.2 另有决定。

## 第 十 章

### WP.29 的附属机构

## 第 34 条

WP.29 可向内陆运输委员会提议设立新的附属机构或解散现有的附属机构，但应说明采取这种行动的理由。

## 第 35 条

WP.29 的附属机构应酌情适用 WP.29 的议事规则。

## 第 36 条

每个附属机构应由第 1 条所界定的参加方委派的专家组成。

## 第 37 条

WP.29 的每个附属机构应在每年最后一届会议结束时，从第 1 条(a)所界定的参加方委派的专家中选出主席一人，如有需要，再选出副主席一人。

## 第 38 条

每个附属机构在开展工作和拟订建议时，应考虑到附件 1 所列协定中述及的技术问题和其他相关的技术事项。所有与建议有关的文件资料应提供给秘书处，并对外公开。

## 第 十 一 章

### 修 正

## 第 39 条

本议事规则的任何一条，均可按照第 25 条加以修正。

## 附 件 1

### WP.29 管理的协定清单

关于为轮式车辆、可安装和/或用于轮式车辆的装备和部件采用统一技术规定以及对等承认根据这些规定所作批准的条件的协定，1958 年 3 月 20 日订于日内瓦 (包括 1995 年 10 月 16 日生效的修正)

(E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2 号文件)

关于轮式车辆定期技术检验采用统一条件以及对等承认这种检验的协定，1997 年 11 月 13 日订于维也纳

(ECE/RCTE/CONF./4 号文件)

关于为轮式车辆、可安装和/或用于轮式车辆的装备和部件制订全球性技术规章的协定，1998 年 6 月 25 日订于日内瓦

(ECE/TRANS/132 和 ECE/TRANS/132/Corr.1 号文件)

---

## 附 件 2

### WP.29 的附属机构

污染和能源工作组 (GRPE)

一般安全性规定工作组 (GRSG)

制动器和行驶系工作组 (GRRF)

照明和光信号工作组 (GRE)

被动安全性工作组 (GRSP)

噪声工作组 (GRB)



## 附 件 二

### 关于为轮式车辆、可安装和/或用于轮式车辆的装备和部件 采用统一技术规定以及对等承认根据这些规定 所作批准的条件的协定\*

(第二次修订本)

(包括 1995 年 10 月 16 日生效的修正)

(转自 E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2 号文件)

---

\* 本协定原先的标题是：

1958 年 3 月 20 日在日内瓦订立的关于采用统一条件批准机动车辆装备和部件并对等承认这种批准的协定。



## 序 言

各缔约方，

决定修改 1958 年 3 月 20 日在日内瓦订立的关于采用统一条件批准机动车辆装备和部件并对等承认这种批准的协定，并

愿制订统一之技术规定，部分轮式车辆、装备和部件只要满足这种规定便可在各自国内使用，

愿在各自国内尽可能采用这些规定，并且

愿便利在各自国内使用经另一缔约方主管机关按照这些规定批准的车辆、装备和部件，

兹协议如下：

## 第 一 条

1. 缔约方应按照附录 1 所定议事规则，组成由所有缔约方参加的行政委员会，在下列条款的基础上，确定轮式车辆、可安装和/或用于轮式车辆的装备和部件的规章。必要时，技术要求中将包括替代办法；可能时，技术要求将侧重于性能，并包括测试方法。此外还将包括作出型式批准和对等承认的条件，供选择通过型式批准执行规章的缔约方使用。

在本协定中：

“轮式车辆、装备和部件”，包括所有具有影响道路安全、环境保护和节能特性的轮式车辆、装备和部件；

“依据规章的型式批准”，是指一种行政程序，缔约方主管机关根据该程序，在经过必要的验证之后宣布，制造商所提交的车辆、装备或部件符合该规章的要求。此后，由制造商证明其投放市场的每一车辆、装备或部件均与获批准的产品完全一致。

对于规章的适用，除型式批准外，也可代之以各种不同的行政程序。欧洲经济委员会一些成员国内普遍知晓和适用的唯一替代程序是自行认证，即制造商在没有任何先期行政控制的情况下，确定投放市场的每件产品均符合某项规章；行政主管机关可通过市场随机抽样检验，验证自行认证的产品是否符合该项规章的要求。

2. 行政委员会应按照附录 1 规定的议事规则由所有缔约方组成。一项规章经按照附录 1 所列程序确定之后，应由行政委员会报知联合国秘书长(下称“秘书长”)。秘书长应尽快将该项规章通知各缔约方。

除非在通知时适用规章的缔约方有三分之一以上自秘书长发出通知之日起六个月内通知秘书长，对规章表示异议，否则规章即视为通过。

规章应涵盖下列各项：

- (a) 相关的轮式车辆、装备或部件；
- (b) 技术要求，必要时可包含替代要求；
- (c) 检验方法，用以显示任何性能要求；

- (d) 发放型式批准书和给予对等承认的条件，包括任何批准标志和确保产品一致性的条件；
- (e) 规章生效的日期。

必要时，规章可写明主管机关指定的实验室名称，只能在这些实验室检验提交请求批准的轮式车辆、装备或部件类型。

3. 一项规章获得通过后，秘书长应尽快将此事通知所有缔约方，具体说明有哪些缔约方表示反对，因而规章对之无效。
4. 获得通过的规章将作为附于本协定的一项规章，自规定的日期(可有几个不同日期)起，对所有未表示异议的缔约方生效。
5. 在交存加入书时，任何新缔约方均可宣布不受作为本协定附件的某些规章或不受其中任何规章的约束。如交存加入书时，某项规章草案或通过的规章正处于本条第 2、第 3 和第 4 款所规定的程序进程中，秘书长应将该草案或通过的规章通知新缔约方，有关草案或规章将只有在本条第 4 款规定的条件下才作为一项规章对该新缔约方生效。秘书长应将项生效的日期通知所有缔约方。秘书长还应向它们通报任何缔约方可能根据本款规定所宣布的某些规章对其不适用的情形。
6. 适用某项规章的任何缔约方均可随时通知秘书长，条件是必须提前一年，表示该国行政当局准备停止适用该规章。秘书长应将其通知转告其他缔约方。

所有发放的批准将始终有效，直至撤消；

若缔约方不再就某项规章发放批准书，该缔约方应：

对之前已发放型式批准书的产品，继续对产品的一致性保持充分监督；

对仍在适用规章的缔约方通报产品不符合要求的情况，应采取第四条所规定的必要步骤；

继续按第五条的规定，将撤消批准的情况通知其他缔约方主管机关；

继续签发现有批准书的延期。

7. 任何未适用某项规章的缔约方，可随时通知秘书长表示今后准备适用该项规章，有关规章将在通知之日起六十天后对该缔约方生效。秘书长应将某项规章按照本款规定对新缔约方生效的情况通知所有缔约方。
8. 规章效力范围内的缔约方，以下称为“适用某项规章的缔约方”。

## 第 二 条

每个主要通过型式批准适用规章的缔约方，在具备技术能力并对确保附录 2 所述获准产品一致性的安排感到满意的前提下，应对一项规章涵盖的轮式车辆、装备或部件型式给予规章所述之型式批准和批准标志。对于不符合上述条件的，通过型式批准适用某项规章的缔约方，应拒绝给予规章涵盖的型式批准和批准标志。

### 第 三 条

已得到一缔约方按照本协定第二条签发之型式批准书的轮式车辆、装备或部件，凡是在适用有关规章的缔约方境内生产的，或是在正式批准该轮式车辆、装备或部件型式的缔约方指定的另一国家生产的，均应视为符合通过型式批准适用该规章的所有缔约方的法律。

### 第 四 条

如通过型式批准适用某项规章的缔约方主管机关发现，某些带有另一缔约方根据该规章签发的批准标志的轮式车辆、装备或部件不符合获批准的型式，应通知颁发批准书的缔约方主管机关。后一缔约方应采取必要步骤，使制造商的产品符合获批准的型式，并应将所采取的步骤通知其他通过型式批准适用该规章的缔约方，此种步骤必要时可包括撤消批准。如可能存在道路安全或环境隐患，颁发批准的缔约方在获悉不符合所批准型式的情况后，应向所有其他缔约方通报情况。缔约方可禁止在其境内销售和使用这种轮式车辆、装备或部件。

### 第 五 条

每个通过型式批准适用规章的缔约方主管机关，应每月将当月拒绝签发批准书或撤消批准的产品名单发送给其他缔约方主管机关；此外，在收到通过型式批准适用某项规章的另一缔约方主管机关的请求后，应立即向该主管机关提供一份关于决定批准、拒绝批准或撤消批准规章范围内之轮式车辆、装备或部件，作出决定所依据的一切有关资料。

### 第 六 条

1. 欧洲经济委员会成员国、根据该委员会职权范围第 8 段以咨商资格被接纳参加委员会的国家，以及由欧洲经济委员会成员国建立的区域经济一体化组织(其成员国已将本协定所涵盖领域内的权力转交给这种组织，包括作出对其成员国有约束力的决定的权力)，均可成为本协定的缔约方。

对于第一条第 2 款和第十二条第 2 款所指表决票数的确定，区域经济一体化组织的投票按其在欧洲经济委员会内的成员国数目计算。

2. 按照欧洲经济委员会《议事规则》第 11 条可参加该委员会某些活动的联合国会员国，以及这些国家所组成的区域经济一体化组织(其成员国已将本协定所涵盖领域内的权力转交给这种组织，包括作出对其成员国有约束力之决定的权力)，可成为本协定的缔约方。

对于第一条第 2 款和第十二条第 2 款所指表决票数的确定，区域经济一体化组织的投票按其在联合国内的会员国数目计算。

3. 不是 1958 年协定缔约方的新缔约方加入经修订的本协定，须在修订后的协定生效后，向秘书长交存加入书。

### 第 七 条

1. 经修订的本协定自秘书长将其转交所有 1958 年协定缔约方九个月后开始生效。

2. 在秘书长将经修订的本协定转交之后六个月内，如 1958 年协定缔约方表示任何异议，经修订的本协定不得视为生效。
3. 任何新的缔约方加入修订的本协定，修订的协定将在交存加入书后第六十天开始对其生效。

## 第 八 条

1. 任何缔约方均可通知秘书长宣布退出本协定。
2. 退出本协定于秘书长收到此种通知起十二个月后发生效力。

## 第 九 条

1. 本协定第六条所指任何新缔约方，可在加入时或在此后任何时候通知秘书长，宣布本协定的有效范围扩展至该缔约方负责国际关系的所有领土或任何领土。本协定的有效范围自秘书长收到此种通知后第六十天起扩展至通知所指领土。
2. 本协定第六条所指任何新缔约方，凡按照本条第 1 款宣布本协定有效范围扩展至该缔约方负责国际关系的任何领土者，均可按第八条的规定，单独宣布该领土退出本协定。

## 第 十 条

1. 两个或多个缔约方之间就本协定的解释或适用发生的任何争端，应尽可能通过相互谈判加以解决。
2. 不能通过谈判解决的任何争端，如争端所涉任何缔约方要求仲裁，应付诸仲裁，并相应送交争端各方一致选定的一个或多个仲裁人。如提出仲裁要求之日起三个月内争端各方无法就选择一个或多个仲裁人达成一致，其中任一当事方可请求秘书长指定一个仲裁人，将争端交其裁定。
3. 按照本条第 2 款指定的一个或多个仲裁人所作的裁决，对争端所涉各缔约方具有约束力。

## 第 十 一 条

1. 每个新缔约方可在加入本协定时宣布不受本协定第十条的约束。对任何作出这种保留的新缔约方，其他缔约方也不受第十条的约束。
2. 作出本条第 1 款所指保留的任何缔约方，可随时通知秘书长宣布撤回保留。
3. 不允许对本协定或所附规章作任何其他保留；但任何缔约方均可按照第一条的规定，宣布不准备适用某些规章或不准备适用任何一项规章。

## 第 十 二 条

本协定所附规章可按下列程序修订：

1. 应由第一条第 2 款所述行政委员会按附录 1 列出的程序，确定对规章的修订。必要时，修订可包括作为替代办法的现有要求。缔约方应具体指明规章中准备适用的替代办法。适用一项规章中一种或几种替代办法的缔约方，没有义务接受同一规章中时间更早的替代办法下所作的批准。仅适用最新修订内容

的缔约方，没有义务接受时间更早的修订内容或未修订的规章下的批准。适用时间更早的修订内容或未修订规章的缔约方，应接受之后修订内容下给予的批准。对规章的修订一经确定，即应由行政委员会送交秘书长，秘书长随后应尽快将此项修订通知适用该规章的缔约方。

2. 对规章的修订，除非在通知之时适用该项规章的缔约方三分之一以上通知秘书长表示反对该项修订，否则修订自秘书长发出通知六个月起视为获得通过。如果在这段时间内秘书长没有收到适用该规章的三分之一以上缔约方表示异议的声明，秘书长应尽快宣布该项修订获得通过，将对适用该规章但未宣布表示反对的缔约方具有约束力。如一项规章经修订后，仍有至少有五分之一适用未修订规章的缔约方宣布愿继续适用未修订的规章，则未修订的规章将视为经修订规章的替代办法，并作为替代办法正式纳入该规章，自修订获得通过或生效之日起发生效力。在这种情况下，适用该规章的缔约方的义务与第 1 款所列相同。

3. 如一新缔约方在秘书长发出规章修订通知后至修订生效前的这段时间加入本协定，则所涉规章应在该缔约方正式接受修订两个月后，或在秘书长将拟议的修订通知该缔约方六个月之后再过两个月才对其生效。

### 第十三条

本协定文本及其附录文本可按下列程序修订：

1. 任何缔约方均可对本协定及其附录提出一项或多项修订。对本协定及其附录提出的任何修订，应将案文提交秘书长，秘书长应将之转发所有缔约方，并通知第六条第 1 款所述所有其他国家。
2. 依本条第 1 款分发任何修订提案，如自秘书长分发提议的修正案之日起六个月内没有缔约方表示反对，则提议的修订即视为获得接受。
3. 秘书长应尽快向所有缔约方通报，对提出的修订是否持有异议。如对提议的修订有异议，则该修订应视为未获得接受，且不发生任何效力。如果没有这种异议，则修订自本条第 2 款所指六个月期满后过三个月对所有缔约方生效。

### 第十四条

本协定第一条、第十二条和第十三条规定的通知之外，秘书长还应通知各缔约方：

- (a) 根据第六条的加入；
- (b) 根据第七条本协定的生效日期；
- (c) 根据第八条退出协定；
- (d) 根据第九条收到的通知；
- (e) 根据第十一条第 1 款和第 2 款收到的声明和通知；
- (f) 根据第十二条第 1 款和第 2 款任何修订的生效；
- (g) 根据第十三条第 3 款任何修订的生效。

## 第 十五 条

1. 在以上规定生效之日，如正在为通过一项新的规章而执行未经修订的协定第一条第 3 款和第 4 款所设定的程序，该新规章应根据该条第 5 款的规定生效。
  2. 在以上规定生效之日，如正在为通过某项规章的一个修订而执行未经修订的协定第十二条第 1 款所设定的程序，该修订应根据该条的规定生效。
  3. 如果本协定所有缔约方一致同意，根据未经修订的协定通过的任何规章，可视为按以上规定通过的一项规章。
-

## 附 录 1

### 行政委员会的组成和议事规则

#### 第 一 条

行政委员会的成员为协定修订本的所有缔约方。

#### 第 二 条

联合国欧洲经济委员会执行秘书为行政委员会提供秘书处服务。

#### 第 三 条

行政委员会应在每年第一届会议上选出主席一人和副主席一人。

#### 第 四 条

在需要确定一项新规章或对一项规章进行修订时，应由联合国秘书长召集行政委员会在欧洲经济委员会主持下举行会议。

#### 第 五 条

提议的新规章应付诸表决。本协定的每个缔约国拥有一个表决权。作出决定的法定人数为缔约方的过半数。为确定法定人数，属于本协定缔约方的区域经济一体化组织，票数按其成员国的数目计算。区域经济一体化组织的代表可为所属各主权国家投票。新规章草案以出席并参加表决的缔约方三分之二多数确立。

#### 第 六 条

对规章提出的修订应付诸表决。适用该规章的每个协定缔约国拥有一票。作出决定的法定人数，为适用该规章的缔约方的过半数。为确定法定人数，属于本协定缔约方的区域经济一体化组织，票数按其成员的数目计算。区域经济一体化组织的代表可为适用该规章的所属各主权国家投票。对规章的修订草案以出席并参加表决的缔约方三分之二多数确立。

## 附 录 2

### 生产程序的一致性

#### 1. 初始评估

- 1.1 缔约方的批准机关在给予型式批准前必须核实，生产厂商具备令人满意的安排和程序，可以确保有效控制，保证生产的车辆、装备和部件与批准的类型一致。
- 1.2 第 1.1.段中的要求必须由型式批准机关妥为验证，但也可由该型式批准机关请另一缔约方的批准机关代为验证。在这种情况下，后一批准机关应编写一份符合规定报告书，说明该机关已验证的与所批准型式产品相关的领域和生产设施。
- 1.3 批准机关也必须接受制造商注册的 ISO 9002 统一标准(其范围涵盖了待批准的产品)，或同等认可的标准，作为已满足第 1.1.段的要求。制造商必须提供注册的详细资料，并承诺向批准机关报告这种注册有效性或范围的任何修改。
- 1.4 批准机关如收到另一缔约方批准机关的请求，应立即将第 1.2.段最后一句所指符合规定报告书发给对方，否则应立即告知无法提供这种报告书。

#### 2. 生产的一致性

- 2.1 本协定所附规章之下批准的每一车辆、装备或部件，其生产制造必须与所批准的类型一致，符合本附录及有关规章的要求。
- 2.2 根据本协定所附规章发放型式批准书的缔约方批准机关，必须核实是否已作出充分安排和明文规定的控制计划，对每项批准与制造商达成一致，按规定的间隔进行必须的检验和相关的检查，确定始终保证所批准类型的一致性，特别是规章中规定的检验。
- 2.3. 具体而言，型式批准书的持有人必须：
  - 2.3.1 确保建立程序，能够有效控制产品(车辆、装备或部件)与所批准类型的一致性；
  - 2.3.2 可使用必需的检验设备，检查每个已获批准类型的一致性；
  - 2.3.3 确保检验结果资料存档，作为附件的资料可随时查阅，保留时间应与批准机关商定。时间无需超过 10 年；
  - 2.3.4 对每一型式的检验结果作出分析，核实并确保产品特性的稳定性，应允许工业化生产中存在的误差；
  - 2.3.5 确保每种类型的产品至少要做本附录所要求的检查和适用规章中规定的检验；
  - 2.3.6 任何一组样品或试件显示有关的型式检验存在不一致的现象，必须保证再做进一步的抽样和检验。必须采取一切必要措施，恢复相应生产的一致性。



- 2.4 发放型式批准书的机关可随时核查每个生产设施中采用的控制一致性的方法。这种核查工作的正常频度必须与本附件第 1.2.段或第 1.3.段之下接受的(任何)安排相一致，并且能够确保根据与批准机关所建立起来的信任程度，定期审查相关的控制办法。
- 2.4.1 每次检查均必须向检查员提供检验记录和生产记录。
- 2.4.2 在所作检验性质许可时，检查员可在制造商实验室(或在本协定所附规章已作相应规定的情况下，由技术服务部门)随机抽取待检验样品。试样的最低数量，可根据制造商自行检验的结果确定。
- 2.4.3 如果控制水平显然不能达到要求，或者似乎需要核实按照第 2.4.2.段所作检验的有效性，必须由检查员挑选样品送至负责进行型式批准检验的技术部门。
- 2.4.4 批准机关可进行本附录或本协定所附相关规章所规定的任何检查或检验。
- 2.4.5 如在检查中发现结果不能令人满意，批准机关必须确保采取一切必要步骤，尽快恢复产品的一致性。
-

## 附件三

### 关于为轮式车辆、可安装和/或用于轮式车辆的 装备和部件制订全球性技术规章的协定 1998 年 6 月 25 日订于日内瓦

(转录 ECE/TRANS/132 和 Corr.1 号文件)

## 序 言

各缔约方，

决定通过一项协定，建立一个促进制订全球技术规章的进程，确保轮式车辆、可安装和/或用于轮式车辆的装备和部件高水准的安全性、环保、能源效率和防盗性能；

决定这一进程还应促进现有技术规章的协调，承认国家次级层面的、国家的以及区域的主管机关，有权在健康、安全、环境保护、能源效率和防盗性能等方面，采取和执行比全球层面所确立的更严格的技术规章；

根据联合国欧洲经委会职权范围第 1 段(a)小段和联合国欧洲经委会议事规则第十三章第 50 条的授权，有权缔结这种协定；

确认本协定不妨碍缔约方根据现有国际协定在健康、安全和环境保护方面的权利和义务；

确认本协定不妨碍缔约方在世界贸易组织(世贸组织)协定下的权利和义务，包括在与技术性贸易壁垒协定(TBT)下的权利和义务，准备在本协定下制定全球性技术规章，作为依照这些协定制定本国技术规章的基础；

希望本协定缔约方采用本协定之下确定的全球性技术规章作为制定本国技术规章的基础；

认为不断提高并追求高标准的轮式车辆、可安装和/或用于轮式车辆的装备和部件的安全性、环保、能源效率和防盗性能，对公共卫生、安全和福祉的重要性，认为促进现有和今后技术规章及其相关标准的日益统一，对国际贸易、消费者选择和产品价格大众化的潜在价值；

确认各国政府有权谋求和执行更高标准的健康、安全和环境保护，有权决定本协定下确立的全球性技术规章是否符合本国的需要；

确认在 1958 年协定下已经开展了重要的协调工作；

确认不同地区在安全、环境、能源和防盗问题上，以及在解决这些问题的方法上，既有利益也有专门知识，这种利益和专门知识在制订全球性技术规章、帮助实现提升和尽量减少差异方面具有重要价值；

希望促进在发展中国家采用确立的全球性技术规章，考虑到这些国家，特别是其中的最不发达国家的特殊问题和国情；

希望在制订全球性技术规章过程中，通过透明的程序，充分考虑到缔约方所适用的技术规章，而这种考虑应包括对优点和成本效益的比较分析；

认为通过确立全球性技术规章，提供高水准的保护，将促使各国认识到这些规章能够在其管辖范围内提供所需要的保护和性能；

认为车辆燃料的质量影响到车辆环境控制的性能、人的健康和能源效率；并

认为采用透明程序对制订本协定下的全球性技术规章特别重要，而且这一制订程序还必须与本协定各缔约方的规章制订程序相匹配；

兹协议如下：

## 第 一 条

### 目 的

- 1.1 本协定的目的是：
  - 1.1.1 建立一个全球性的程序，使世界各区域的缔约方能够共同对轮式车辆、可安装和/或用于轮式车辆的装备和部件制定安全、环保、能源效率和防盗性能方面的全球性技术规章；
  - 1.1.2 确保在制订全球性技术规章时，适当和客观地考虑到各缔约方现有的技术规章和联合国欧洲经委会的规章；
  - 1.1.3 确保在制订全球性技术规章时，酌情并客观地考虑到对现有最佳技术、相对优点和成本效益所作的分析；
  - 1.1.4 确保制订全球性技术规章所采用的程序透明；
  - 1.1.5 在全球范围内实现高水准的安全、环保、能源效率和防盗性能，同时确保在本协定下采取的行动不会造成或导致缔约方管辖范围内相关水准的下降，包括国家以下层面；
  - 1.1.6 在实现高水准安全 and 环境保护以及上述其他目的的同时，通过协调缔约国在轮式车辆、可安装和/或用于轮式车辆的装备和部件方面的现有技术规章和联合国欧洲经委会规章，以及制订新的全球性技术规章，减少国际贸易的技术壁垒；和
  - 1.1.7 为便利一些国家，特别是发展中国家的规章管理工作，需要采用不同标准的要求，为此在制订和确立确保全球性技术规章时必须考虑到这些需要。
- 1.2 本协定与 1958 年协定并行运作，但不影响各协定体制上的自主。

## 第 二 条

### 缔约方与咨商地位

- 2.1 欧洲经济委员会(欧洲经委会)成员国、欧洲经委会成员国建立的区域经济一体化组织，以及按照欧洲经委会职权范围第 8 段被接纳在欧洲经委会具有咨商地位的国家，可成为本协定的缔约方。
- 2.2 按照欧洲经委会职权范围第 11 条参加欧洲经委会部分活动的联合国会员国，以及这些国家建立的区域经济一体化组织，可成为本协定的缔约方。
- 2.3 获得联合国经济及发展理事会咨商地位的任何专门机构和组织，包括政府间组织和非政府组织，在任何工作组审议该机构或该组织具体关心的任何事项时，可以其咨商地位参加工作组的审议。

### 第 三 条

#### 执行委员会

- 3.1 本协定的执行委员会由各缔约方代表组成，代表应每年至少举行一次会议。
- 3.2 执行委员会议事规则载于本协定附件 B。
- 3.3 执行委员会应：
  - 3.3.1 负责本协定的执行，包括确定本协定之下工作的优先顺序；
  - 3.3.2 审议各工作组就制定本协定下的全球性技术规章提出的一切建议和报告；以及
  - 3.3.3 履行应在本协定下承担的其他职能。
- 3.4 执行委员会对于决定是否将有关规章列入候选的全球性技术规章汇编以及确定本协定下的全球性技术规章具有最终决定权。
- 3.5 执行委员会在履行职能时，应利用委员会认为适当的一切有关来源的资料。

### 第 四 条

#### 技术规章的标准

- 4.1 一项技术规章按照第五条列入汇编或按照第六条得到确立，应符合下列标准：
  - 4.1.1 对受规章约束的轮式车辆、可安装和/或用于轮式车辆的装备和/或部件的清楚说明。
  - 4.1.2 包含以下要求：
    - 4.1.2.1 提供高水准的安全、环保、能源效率或防盗性能；并且
    - 4.1.2.2 可能时从性能上而不是从设计特点加以表述。
  - 4.1.3 包括：
    - 4.1.3.1 检验方法，用以证明符合规章；
    - 4.1.3.2 按照第五条列入汇编的规章，应尽可能清楚地说明型式批准和生产一致性或制造商自行认证所需的批准标志或认证标志和/或标记；以及
    - 4.1.3.3 在适用情况下，根据合理和可行等方面的考虑因素，建议在要求缔约方遵守规章前应当给予的最低限度过渡期。
- 4.2 为便利一些国家，特别是发展中国家的规章管理，必要时一项全球性技术规章可规定非全球性的替代严格度或性能水平，以及相应的检验程序。

## 第 五 条

### 候选全球性技术规章汇编

- 5.1 应建立并保持一个缔约国技术规章汇编(简称“候选汇编”)(不包括联合国欧洲经委会的规章)，作为准备进行协调或作为全球性技术规章通过的候选规章。
- 5.2 技术规章列入候选汇编
- 任何缔约方均可请求执行委员会将该缔约方已经适用、正在适用或已经通过准备将来适用的任何技术规章列入候选汇编。
- 5.2.1 第五条第 2 款所指请求应包含：
- 5.2.1.1 规章的文本；
- 5.2.1.2 掌握的所有支持该项规定的技术文件，包括有关现有最佳技术的文件、相对优点和成本效益等；以及
- 5.2.1.3 任何已知现有或即将制订的相关国际自愿标准的说明。
- 5.2.2 执行委员会应审议所有符合第四条和本条第 5.2.1 项规定的请求。技术规章如得到按附件 B 第七条第 1 款所进行表决的肯定结果支持，应列入候选汇编。随同规章请求提交的文件，应附于列为候选的技术规章之后。
- 5.2.3 请求列入的规章应自获得本条第 5.2.2 款所指肯定表决结果支持之日，视为由秘书长列入汇编。
- 5.3 从候选汇编中删除所列技术规章
- 已列入候选汇编的技术规章，在以下情况下应从中删除：
- 5.3.1 一项全球技术规章在全球登记册中得到确立，其所代表的产品要求在性能要素或设计特点上与所列技术规章相同；
- 5.3.2 在规章根据本条列入汇编 5 年期结束时，以及在以后的每个 5 年期结束时，除非执行委员会根据附件 B 第七条第 1 款进行表决以肯定结果重新确认该项技术规章继续列入候选汇编；或
- 5.3.3 应原先请求将该技术规章列入汇编的缔约方的书面请求。这种请求应包含要求删除该项规章的理由。
- 5.4 文件的提供
- 执行委员会在本条之下审议的所有文件一律公开提供。

## 第 六 条

### 全球性技术规章登记册

- 6.1 应为本条下制订和确定的全球性技术规章建立并保持一个登记册。登记册称为“全球登记册”。
- 6.2 通过协调现有规章确定全球登记册中的全球技术规章  
缔约方可提出制订协调的全球技术规章提案，提案涉及的性能要素或设计特点，可源自候选汇编，也可来自联合国欧洲经委会的任何规章，或二者都涉及到的内容。
- 6.2.1 第 6.2 款所指提案应包含：
- 6.2.1.1 对提议的全球性技术规章目标的说明。
- 6.2.1.2 提议的全球性技术规章的详细说明，如有可能，提供规章的草案文本；
- 6.2.1.3 本条第 6.2.4.2.1 款所要求的报告，任何可能有助于对报告所述问题作出分析的所有文件；
- 6.2.1.4 提议的全球性技术规章所要规范的性能要素或设计特点，所有在候选汇编中或在联合国欧洲经委会的规章中与之相同的技术规章清单；和
- 6.2.1.5 所有已知的现有相关国际自愿标准。
- 6.2.2 本条第 6.2.1 款所指每项提案，均应提交执行委员会。
- 6.2.3 经执行委员会确定不符合第四条和本条第 6.2.1 款要求的任何提案，均不会转交给任何工作组。而所有其他提案，执行委员会则可将其转交相关的工作组。
- 6.2.4 工作组对转交给它的提案，为通过协调制订全球性技术规章，须采用透明程序：
- 6.2.4.1 提出关于制定全球性技术规章的建议，须：
- 6.2.4.1.1 考虑所提议的全球性技术规章的目标，以及是否需要规定另外一套备选严格程度或性能水平；
- 6.2.4.1.2 分析所有针对相同性能要素的、已列入候选汇编的技术规章以及联合国欧洲经委会的任何相关规章；
- 6.2.4.1.3 分析作为本条第 6.2.4.1.2 款所指规章附录的所有文件资料；
- 6.2.4.1 分析所有掌握的对等效功能的评估结果，只要该结果与审议提出的全球性技术规章相关，包括对相关标准的评估结果；
- 6.2.4.1.5 核实制定的全球性技术规章是否符合规章所明确表达的目标和第四条中的标准；以及
- 6.2.4.1.6 适当考虑在 1958 年协定下确定该项技术规章的可能性。
- 6.2.4.2 向执行委员会提交：
- 6.2.4.2.1 一份正式提出全球性技术规章建议的书面报告，包括在拟订建议时考虑的所有技术数据和资料，说明对本条第 6.2.4.1 款所规定资料的考量，并说明提出建议的理由，包括解释

- 为何经过考虑后否定了所有其他的替代规章要求和办法；以及
- 6.2.4.2.2 任何建议的全球性技术规章的案文。
- 6.2.5 执行理事会应使用透明程序：
- 6.2.5.1 确定关于全球性技术规章的建议以及提出的报告，是否充分、全面地完成了本条第 6.2.4.1 款所规定的各项活动。如果执行委员会确定，建议、报告和/或提出的全球性技术规章案文仍不够完善，应将规章和报告退回工作组修改或进一步开展工作。
- 6.2.5.2 根据附件 B 第七条第 7.2 款规定的程序，审议确定一项建议的全球性技术规章。执行委员会通过表决一致赞成该规章，即确定规章纳入全球登记册。
- 6.2.6 执行委员会协商一致表决支持一项全球性技术规章之日，该规章即视为在全球登记册中得到确立。
- 6.2.7 执行委员会确定一项全球性技术规章之后，秘书处应在该规章之后附上所有有关文件资料，包括根据本条第 6.2.1 款提交的提案，以及本条第 6.2.4.2.1 款所要求的建议和报告。
- 6.3 在全球登记册中确定新的全球性技术规章
- 缔约方可提出制订新的全球性技术规章的提案，规章所涉及的性能要素或设计特点，候选汇编中的技术规章或任何联合国欧洲经委会的规章均未曾涉及。
- 6.3.1 第 6.3 款所指提案应包含：
- 6.3.1.1 关于拟议的新的全球性技术规章目标的说明，尽可能依据客观数据；
- 6.3.1.2 提议的新的全球性技术规章的详细说明，如有可能，提供规章的草案文本；
- 6.3.1.3 本条第 6.3.4.2.1 款所要求的报告，任何可能有助于对报告所述问题作出分析的文件；以及
- 6.3.1.4 所有已知的现有相关国际自愿标准。
- 6.3.2 本条第 6.3.1 款所指每项提案，均应提交执行委员会。
- 6.3.3 经执行委员会确定不符合第四条和本条第 6.3.1 款要求的任何提案，均不会转交给任何工作组。而所有其他提案，执行委员会则可将其转交相关的工作组。
- 6.3.4 工作组对于转交给它的提案，为制订新的全球性技术规章，须采用透明程序：
- 6.3.4.1 拟订新的全球性技术规章的建议，须：
- 6.3.4.1.1 考虑到提议的新的全球性技术规章的目标，以及是否需要制定替代的严格程度或性能水平；
- 6.3.4.1.2 考虑技术上的可行性；
- 6.3.4.1.3 考虑经济上的可行性；
- 6.3.4.1.4 分析其优点，包括所有其他考虑过的规章要求和办法的优点；



- 6.3.4.1.5 比较所建议规章的潜在成本效益，和考虑过的其他规章要求和办法的成本效益；
- 6.3.4.1.6 核实制订的新的全球性技术规章，是否符合规章所明确表达的目标和第四条中的标准；以及
- 6.3.4.1.7 适当考虑在 1958 年协定下确定该项技术规章的可能性。
- 6.3.4.2 向执行委员会提交：
- 6.3.4.2.1 一份正式提出新的全球性技术规章建议的书面报告，包括在拟订建议时考虑的所有技术数据和资料，说明对本条第 6.3.4.1 款所规定资料的考量，并说明提出建议的理由，包括解释为何经过考虑后否定了所有其他的替代规章要求和办法；以及
- 6.3.4.2.2 建议的新的全球性技术规章案文。
- 6.3.5 执行理事会应使用透明程序：
- 6.3.5.1 确定关于新的全球性技术规章的建议以及提出的报告，是否充分、全面地完成了本条第 6.3.4.1 款所规定的各项活动。如果执行委员会确定，建议、报告和/或提出的新的全球性技术规章案文仍不够完善，应将规章和报告退回工作组修改或进一步开展工作。
- 6.3.5.2 根据附件 B 第七条第 7.2 款规定的程序，审议确定新的全球性技术规章建议。执行委员会通过表决一致赞成该规章，即确定规章纳入全球登记册。
- 6.3.6 执行委员会协商一致表决支持一项全球性技术规章之日，该规章即视为在全球登记册中得到确立。
- 6.3.7 执行委员会确定一项新的全球性技术规章之后，秘书处应在该规章之后附上所有有关文件资料，包括根据本条第 6.3.1 款提交的提案，以及本条第 6.3.4.2.1 款所要求的建议和报告。
- 6.4 修订已确立的全球性技术规章
- 任何根据本条在全球登记册中确定的全球性技术规章，其修订程序即本条第 6.3 款对在全球登记册中确定新的全球技术规章所规定的程序。
- 6.5 文件的提供
- 工作组为建议本条之下的全球性技术规章而审议或形成的所有文件一律公开提供。

## 第七 条

### 采用确立的全球性技术规章和通知适用

- 7.1 投票赞成在本协定第六条之下确立一项全球性技术规章的缔约方，有义务将该技术规章提交本国的有关程序，通过该项技术规章作为本国法律或规章，并应寻求尽快作出最终决定。
- 7.2 通过将一项确立的全球性技术规章纳入本国法律或规章的缔约方，应将开始适用该规章的日期书面通知秘书长。通知应在决定采用该规章之日起 60 天内发出。如果确立的全球

性技术规章包含一个以上严格程度或性能水平，通知应具体说明缔约方选定其中的哪一个严格程度或性能水平。

- 7.3 本条第 7.1 款所指缔约方，如决定不在本国法律或规章中采用该项确立的全球性技术规章，应将有关决定以及作出决定的理由书面通知秘书长。通知应在作出决定六十(60)天内发出。
- 7.4 本条第 7.1 款所指缔约方，如在全球登记册中确立一项规章之日起一年内仍未采用该项规章，或决定不在本国法律或规章中采用该项规章，应提供一份说明该规章在本国程序中所处状况的报告。之后，在每个一年期结束时，如仍未采取以上任何一项行动，均应提交一份当年的状况报告。本款所要求的每份报告均应：
- 7.4.1 包含一项陈述，说明过去一年里采取了哪些步骤提交规章和作出最后决定，并说明预计可作出决定的日期；并且
- 7.4.2 于提交报告所涉一年期结束后 60 天内提交秘书长。
- 7.5 凡接受符合某项已确立的全球性技术规章的产品但并未在本国法律或规章采用该规章的缔约方，应将开始接受这种产品的日期书面通知秘书长。缔约方应在开始这种接受之后六十(60)天内发出通知。如果已确立的全球性技术规章包含一个以上严格程度或性能水平，通知中应具体说明缔约方选择了其中的哪一个严格程度或性能水平。
- 7.6 已在本国法律或规章中采用确定的全球性技术规章的缔约方，可决定废除或修订所采用的规章。缔约方在作出这种决定前，应将意向及考虑采取该项行动的理由书面通知秘书长。本项通报规定也适用于已在本条第 7.5 款下接受产品但准备不再接受这种产品的缔约方。缔约方应在决定采用任何修订的或新的规章后 60 天内，将有关决定通知秘书长。缔约方在收到其他缔约方的请求后，应及时向那些缔约方提供修订的或新的规章文本。

## 第 八 条

### 问题的解决

- 8.1 已经确立的全球性技术规章，有关其规定的问题应提交执行委员会解决。
- 8.2 两个或多个缔约方之间有关本协定解释或适用的问题，应尽可能通过相互之间的磋商或谈判解决。如果这种程序不能解决问题，有关缔约方可商定请执行委员会按照附件 B 第七条第 7.3 款的规定解决问题。

## 第 九 条

### 成为缔约方

- 9.1 第二条规定的国家和区域经济一体化组织可通过以下方式之一成为缔约方：
- 9.1.1 签署，不对批准、接受或核可提出保留；

- 9.1.2 需要批准、接受或核可的签署，随后完成批准、接受或核可；
- 9.1.3 接受；或
- 9.1.4 加入。
- 9.2 批准、接受、核可或加入文书应交存于秘书长。
- 9.3 成为缔约方后：
- 9.3.1 本协定生效后，每个国家或区域经济一体化组织均应按照第七条，通知是否采用任何根据第六条确定的全球性技术规章，以及在不将这些规章纳入本国法律或规章的情况下是否决定接受符合全球性技术规章的产品。如果确定的全球性技术规章包含一个以上严格程度或性能水平，通知应具体说明缔约方采用或接受其中的哪一个严格程度或性能水平。
- 9.3.2 每个区域经济一体化组织应就其权限范围内的事务公开宣布，其成员国已将本协定范围内的权力向其转交，包括作出对成员国有约束力决定的权力。
- 9.4 成为缔约方的区域经济一体化组织，在丧失根据本条第 9.3.2 款宣布的权力时，即不再作为缔约方，并应将此情况通知秘书长。

## 第 十 条

### 签 署

- 10.1 本协定于 1998 年 6 月 25 日起开放供签署。
- 10.2 本协定保持开放供签署，直至生效。

## 第 十 一 条

### 生 效

- 11.1 本协定以及构成本协定组成部分的附件，应于至少有五(5)个缔约方和/或区域经济一体化组织根据第九条成为缔约方之日后第三十(30)天开始生效。这个最低限度的五(5)个缔约方，必须包括欧洲共同体、日本和美利坚合众国。
- 11.2 但如果本条第 11.1 款的条件在第十条第 10.1 款所规定的日期后十五(15)个月内不能得到满足，则本协定以及构成本协定组成部分的附件应于至少有八(8)个国家和/或区域经济一体化组织根据第九条成为缔约方之日后第三十(30)天开始生效。这个生效日期不得早于第十条第 10.1 款规定的日期后十六(16)个月。这八(8)个缔约方中必须有一(1)个是欧洲共同体、日本或美利坚合众国。
- 11.3 对于在本协定生效后成为缔约方的任何国家或区域经济一体化组织，本协定应于该国或该区域经济一体化组织交存批准书、接受书、核可书或加入书之日后六十(60)天后生效。

## 第十二条

### 退出协定

- 12.1 缔约方可书面通知秘书长宣布退出本协定。
- 12.2 任何缔约方退出本协定，应于秘书长根据本条第 12.1 款收到通知之日起一年生效。

## 第十三条

### 协定的修订

- 13.1 缔约方可提议修订本协定及本协定的附件。提议的修正案应提交秘书长，秘书长应将其转发所有缔约方。
- 13.2 按照本条第 13.1 款转发的提议的修正案，应由执行委员会在排定的下一次会议上审议。
- 13.3 如果出席并参加表决的缔约方以一致表决结果赞成修正案，执行委员会应将其告知秘书长，秘书长随后将修正案发给所有缔约方。
- 13.4 根据本条第 13.3 款分发的修正案，如在分发之日起六(6)个月内没有缔约方表示异议，即视为得到所有缔约方接受。在没有异议的情况下，修正案应于本款所指六(6)个月期满后再过三(3)个月对所有缔约方生效。
- 13.5 秘书长应尽快向所有缔约方通报，对提议的修正案是否有异议。如对提议的修正案有异议，修正案应视为未获接受，也将不具任何效力。

## 第十四条

### 保存人

本协定的保存人为联合国秘书长。秘书长除履行保存人的其他职责外，还应尽快通知缔约方：

- 14.1 根据第五条列入或删除技术规章的情况。
- 14.2 根据第六条确定或修订全球性技术规章的情况。
- 14.3 根据第七条收到的通知。
- 14.4 根据第九条和第十条所作的签署、接受和加入。
- 14.5 根据第九条收到的通知。
- 14.6 根据第十一条本协定对缔约方生效的日期。
- 14.7 根据第十二条收到的退出本协定的通知。
- 14.8 根据第十三条本协定的任何修订生效的日期。
- 14.9 根据第十五条收到的有关领土的通知。

## 第 十五 条

### 协定有效范围扩展至有关领土

- 15.1 除非缔约方在本协定对其生效前另有说明，否则本协定将适用于缔约方负责国际关系的任何领土。
- 15.2 任何缔约方均可根据第十二条宣布由其负责国际关系的任何领土单独退出本协定。

## 第 十六 条

### 秘书处

本协定的秘书处为联合国欧洲经委会执行秘书。执行秘书应履行如下秘书处职能：

- 16.1 准备执行委员会会议和工作组会议；
- 16.2 向缔约方发送根据本协定的规定收到的报告和其他资料；以及
- 16.3 履行执行委员会交办的各项职能。

## 附件 A

### 定 义

在本协定中，将采用以下定义：

1. 对在本协定下制订的全球性技术规章，“接受”一词，是指一缔约方在未将某项全球性技术规章纳入本国法律和规章的情况下，为允许符合该项全球性技术规章的产品进入其市场而采取的行动。
2. 对在本协定下制订的全球性技术规章，“采用”一词，是指将某项全球性技术规章正式纳入缔约方法律和规章。
3. 对在本协定下制订的全球性技术规章，“适用”一词，是指缔约方要求自某一日期开始必须遵守某项全球性技术规章而采取的行动；也即该项规定在缔约国管辖范围内发生效力的日期。
4. “条”是指本协定的某一条。
5. “一致表决结果”，是指在按照附件 B 第七条第 7.2 款就某事项表决时，出席并参加表决的缔约方无一对该事项投反对票。
6. “缔约方”是指成为本协定缔约方的任何国家或区域经济一体化组织。
7. “用可安装和/或用于轮式车辆的装备和部件”，是指特性关系到安全、环境保护、能源效率或防盗性能的装备或部件。这类装备或部件包括但不限于排气系统、轮胎、发动机、隔音材料、防盗警报器、警告信号装置和儿童体位约束系统。
8. “确立的全球性技术规章”一语，是指按照本协定列入全球登记册的全球性技术规章。
9. “列入(候选汇编)的技术规章”一语，是指按照本协定列入候选汇编的国家或区域性技术规章。
10. “制造商自行认证”，是指缔约方的法律要求，轮式车辆、可安装和/或用于轮式车辆的装备和/或部件的制造商必须证明其投入商业销售的每一车辆、每项装备或部件均符合具体的技术要求。
11. “区域经济一体化组织”，是指由主权国家建立和组成的组织，拥有对本协定所涵盖事项的管辖权，包括有权在这些事项上作出对其所有成员国具有约束力的决定。
12. “秘书长”是指联合国秘书长。
13. “透明程序”，是旨在提高公众对本协定规章制订进程的认识和参与而采用的程序。这种程序应包括公开发表：

- (1) 工作组和执行委员会会议通知；以及
- (2) 工作文件和最后文件。

透明程序还应包括有机会：

- (1) 通过具有咨商地位的组织在工作组会议上发表意见和论点；以及
- (2) 通过与缔约方代表会前磋商，在工作组和执行委员会会议上发表意见和论点。

14. “型式批准书”，是指缔约方(或缔约方指定的主管机关)对符合具体技术要求的车辆和/或可安装和/或用于车辆的任何装备和/或部件发给的书面批准，是车辆、装备或部件进入商业销售的一个先决条件。
  15. “联合国欧洲经委会规章”，是指 1958 年协定之下通过的联合国欧洲经济委员会规章。
  16. “工作组”，是指欧洲经委会下属的专门技术机构，职能是为在全球登记册中确立经过协调的或新的全球性技术规章拟订建议，以及审议对全球登记册中确立的全球性技术规章提出的修订。
  17. “1958 年协定”，是指“关于为轮式车辆、可安装和/或用于轮式车辆的装备和部件采用统一技术规定以及对等承认根据这些规定所作批准的条件”的协定”。
-

## 附件 B

### 执行委员会的组成和议事规则

#### 第 一 条

执行委员会的成员仅限于缔约方。

#### 第 二 条

所有缔约方均为执行委员会成员。

#### 第 三 条

- 3.1 除本条第 3.2 款规定的情况外，每一缔约方应有一个表决权。
- 3.2 如果一个区域经济一体化组织及其一个或多个成员国为本协定缔约方，该区域经济一体化组织在属其权限范围内的事项进行表决时，其票数等于本协定缔约方中该组织成员国的数目。如果该组织的任何成员国行使表决权，则该组织不得行使表决权，反之亦然。

#### 第 四 条

缔约方必须出席方能参加投票表决。缔约方在由其所属区域经济一体化组织投票的情况下不必出席。

#### 第 五 条

- 5.1 投票表决时的法定人数，为不少于所有缔约方的半数出席。
- 5.2 为确定本条之下的法定人数，以及确定构成本附件第七条第 7.1 款之下出席并参加表决所需的三分之一缔约方的数目，一个区域经济一体化组织及其成员国应计为一个缔约方。

#### 第 六 条

- 6.1 执行委员会应在每个日历年的第一届会议上从成员中选出主席一人和副主席一人。主席和副主席的当选，须获得出席并参加表决的所有缔约方的三分之二赞成票。
- 6.2 主席和副主席均不得连续两年以上来自同一缔约方。在任何一年内，主席和副主席不得来自同一缔约方。

#### 第 七 条

- 7.1 一项国家或区域规章，如得到出席并参加表决的至少三分之一缔约方的赞成票(依本附件



第五条第 5.2 款的规定), 或投票总数的三分之一赞成票——取更有利于肯定结果者——即可列入候选汇编。如欧洲共同体、日本或美国已成为缔约方, 则以上两种情况的三分之一票数, 均应包括三个缔约方之一的赞成票。

- 7.2 在全球登记册中确立一项全球性技术规章、修订一项已确立的全球性技术规章, 以及修订本协定, 均需出席并参加表决的缔约方一致表决同意。如一个出席并参加表决的缔约方对需要一致表决结果才能获得通过的事项提出异议, 应自表决之日起六十(60)天书面致函秘书长说明反对理由。如果该缔约方在这一时限内未能提供说明, 应视为就表决所涉事项投了赞成票。如果所有就该事项提出异议的缔约方均未在这一时限内提供这种说明, 则关于该事项的表决结果应视为所有出席并参加表决的缔约方对该事项投了一致的赞成票。在这种情况下, 表决之日应视为以上所指 60 天时限之后的第一天。
- 7.3 所有其他需要解决的事项, 可由执行委员会酌情按本条第 7.2 款规定的表决程序解决。

## 第 八 条

投弃权票的缔约方应视为未参加表决。

## 第 九 条

在需要按照本协定第五、第六或第十三条进行表决的情况下, 或在本协定下开展活动必要时, 执行秘书应召集执行委员会会议。

## 附 件 四

关于轮式车辆定期技术检验采用统一条件以及对等承认  
这种检验的协定 1997 年 11 月 13 日订于维也纳

(转自 ECE/RCTE/CONF./4 号文件)

## 序 言

各缔约方，

确认道路交通量的增长以及由此而造成的危险和祸害的增加，给所有缔约方都带来了类似性质和严重程度的安全及环境问题；

希望实现欧洲道路交通规则的进一步统一，确保更高水准的安全和环境保护；

希望为此目的确定统一的轮式车辆定期技术检验条件，轮式车辆符合这种条件即可在国内得到认证；

鉴于对一些轮式车辆进行这种定期技术检验所需的时间和所需的费用，可能影响各缔约方境内道路运输经营人之间的竞争条件；鉴于现行的检验制度因国而异；

鉴于因此需要尽可能协调检验的频度和必须检验的项目；

鉴于确定本协定所指措施的适用日期，应留出时间建立进行检验所需的行政和技术安排或扩大其范围；

兹协议如下：

## 第 一 条

缔约方应为其境内登记或使用的轮式车辆制订定期技术检验规则，并应对等承认按照这些规则进行的检验。规则的制订应通过由所有缔约方组成的行政委员会，按附录 1 所载议事规则，并根据下列条款。

在本协定中，

“轮式车辆”，包括所有机动车辆及其拖车；

“技术检验”，包括对任何用于轮式车辆的装备和部件的检验，这些装备和部件的特性关系到道路安全性、环境保护和节能；“轮式车辆定期技术检验规则”，应包括提供通过统一定期行政程序的证明，缔约方主管机关在完成要求的检验之后发给上述证明，宣布该轮式车辆符合有关规则的要求。此种证明即技术检验证书，检验证书的样本见本协定附录 2。

## 第 二 条

1. 一项规则经过按照附录 1 所指的程序确立后，应由行政委员会报知联合国秘书长(下称“秘书长”)。秘书长随后应尽快将该项规则通知各缔约方。

除非有超过三分之一的缔约方在通知后向秘书长表示对一项规则持有异议，否则该项规则自秘书长发出通知起六个月即视为获得通过。

规则应涵盖下列各项：

- (a) 有关轮式车辆的种类和检验频度；
- (b) 需接受检验的装备和/或部件；
- (c) 检验方法，用以证明任何性能要求；
- (d) 发给检验证书和对等承认的条件；
- (e) 规则生效的日期。

必要时，规则可写明主管机关授权可对轮式车辆进行检查的检验中心。

2. 一项规则获得通过后，秘书长应尽快将此事通知所有缔约方，说明有哪些缔约方表示异议，因而规则将不对其发生效力。
3. 获得通过的规则应在其中规定的日期(可不止一个)，作为附于本协定的一项规则对所有未表示异议的缔约方生效。
4. 任何新缔约方在交存加入书时，可宣布不受当时附于本协定的某些规则的约束，或不受其中任何规则的约束。如交存加入书时，一项规则草案正处在第1、第2和第3款所规定的程序进程中，秘书长应将该草案通知该新缔约方，并只有在本条第3款规定的条件之下才作为一项规则对该新缔约方生效，计算草案生效的时间从通知该缔约方之日算起。秘书长应将该生效的日期通知所有缔约方。秘书长还应向各缔约方通报任何缔约方可能根据本款规定宣布的某些规则对其不适用的情况。
5. 任何适用某项规则的缔约方可随时通知秘书长，条件是必须提前一年，表示该行政当局准备停止适用有关规章。秘书长应将其通知转告其他缔约方。
6. 任何不适用某项规则的缔约方可随时通知秘书长，表示准备今后开始适用有关规则，规则将于通知后第六十天起对该缔约方生效。秘书长应将一项规则按照本款规定对新缔约方生效的情况通知所有缔约方。
7. 一项规则对之有效的缔约方，下称“适用某项规则的缔约方”。
8. 作为增编附于本协定的规则，构成本协定的组成部分。

### 第 三 条

本协定所附规则可按下列程序修订：

1. 应由第一条和第二条所述行政委员会按附录 1 列出的程序确立对规则的修订。对规则的修订一经确立，应由行政委员会送交秘书长，随后，秘书长应尽快将此项修订通知适用该规则的缔约方。
2. 除非在通知时适用某项规则的缔约方自秘书长发出通知起六个月内有一三分之一以上向秘书长表示对该项修订持有异议，否则修订即视为获得通过。如果在这段时间内秘书长未收到适用该规则的三分之一以上缔约方表示异议的声明，秘书长应尽快宣布修订获得通过，并对适用该规则且未表示异议的缔约方具有约束力。如果一项规则经过修订但至少仍有五分之一的缔约方适用未修订的规则，并宣布愿继续适用未修订的规则，则未修订的规则将视为已修订规则的替代规则，并作为替代规则正式纳入该规则，自修订获得通过或生效之日起发生效力。在这种情况下，适用该规则的缔约方的义务与第 1 款所列相同。
3. 如一新缔约方在秘书长通知对一项规则的修订之时至该修订生效之间加入本协定，则所涉规则应在该缔约方正式接受修订后两个月，或在秘书长将拟议修订通知该缔约方六个月之后再过两个月对其生效。

### 第 四 条

1. 欧洲经济委员会成员国、根据该委员会职权范围第 8 段以咨商资格被接纳参加委员会的国家，以及由欧洲经济委员会成员国建立的区域经济一体化组织(其成员国已将本协定所涵盖领域内的权力转交给这种组织，包括作出对其成员国有约束力之决定的权力)，均可成为本协定的缔约方。

对于第二条第 1 款和第三条第 2 款所指表决票数的确定，区域经济一体化组织的投票按其在欧洲经济委员会内的成员国数目计算。

2. 按照欧洲经济委员会《议事规则》第 11 条可参加该委员会某些活动的联合国会员国，以及这些国家所组成的区域经济一体化组织(其成员国已将本协定所涵盖领域内的权力转交给这种组织，包括作出对其成员国有约束力之决定的权力)，可成为本协定的缔约方。

对于第二条第 1 款和第三条第 2 款所指表决票数的确定，这种区域经济一体化组织的投票按其在联合国内的成员国数目计算。

3. 本条第 1 款和第 2 款之下的国家可通过以下方式之一成为缔约方：

- (a) 签署，无需经过批准；
- (b) 批准，签署后必须经过批准；
- (c) 加入。

4. 批准或加入应向联合国秘书长交存批准书或加入书。
5. 本协定自 1997 年 11 月 12 日起至 1998 年 6 月 30 日止开放供签署。此后，本协定开放供加入。

## 第 五 条

1. 本协定应于第四条第 1 款所指五个无需经过批准的国家签署，或交存批准书或加入书之后第六十天开始生效。
2. 对于本协定生效后批准或加入的任何国家，本协定应于该国交存批准书或加入书之后第六十天开始生效。

## 第 六 条

1. 任何缔约方均可书面通知联合国秘书长宣布退出本协定。
2. 从本协定退出，应于秘书长收到有关通知之日十二个月后发生效力。

## 第 七 条

1. 任何国家均可在对批准不作保留而签署本协定或交存批准书或加入书时，或在以后任何时候通知联合国秘书长，宣布本协定的有效范围延伸至该国负责国际关系的所有领土或任何领土。本协定的有效范围应于秘书长收到通知第六十天后开始延伸至通知所指领土，如本协定在上述日期尚未生效，则于生效时开始延伸至通知所指领土。
2. 任何按照本条第 1 款宣布本协定有效范围延伸至其负责国际关系之任何领土的国家，均可按照第六条的规定，宣布该领土单独退出本协定。

## 第 八 条

1. 两个或多个缔约方之间就本协定的解释或适用发生任何争端，应尽可能通过相互谈判加以解决。
2. 不能通过谈判解决的任何争端，如争端所涉的任一缔约方要求仲裁，应付诸仲裁，并相应送交争端各方一致选定的一个或多个仲裁人。如提出仲裁要求之日起三个月内争端各方无法就选择一个或多个仲裁人达成一致，其中任一当事方可请求联合国秘书长指定一个仲裁人，将争端交其裁定。
3. 按照本条第 2 款指定的一个或多个仲裁人的裁决，对争端所涉各缔约方具有约束力。

## 第 九 条

1. 每个缔约方可在签署、批准或加入本协定时宣布不受本协定第八条的约束。对任何作出这种保留的缔约方，其他缔约方也不受第八条的约束。
2. 作出本条第 1 款所指保留的任何缔约方可随时通知秘书长宣布撤回保留。

3. 不允许对本协定或其所附规则作任何其他保留；但任何缔约方均可按照第一条的规定，宣布不准备适用某些规则或不准备适用任何一项规则。

## 第 十 条

本协定文本及其附录可按下列程序修订：

1. 任何缔约方均可对本协定及其附录提出一项或多项修订。对本协定及其附录提出的任何修订案文应提交秘书长，秘书长应将修订案文转交所有缔约方并通知第四条第 1 款所指所有其他国家。
2. 按照本条第 1 款分发任何提议的修订，如自秘书长分发提议的修订之日起六个月内没有缔约方表示反对，则提议的修订即视为获得接受。
3. 秘书长应尽快向所有缔约方通报是否对提议的修订持有异议。如对提议的修订有异议，则修订应视为未获得接受，且不发生任何效力。如果没有这种异议，则修订自本条第 2 款所指六个月期满后过三个月对所有缔约方生效。

## 第 十 一 条

除本协定第二条、第三条和第五条规定的通知之外，联合国秘书长还应通知各缔约方：

- (a) 根据第四条所作的签署、批准和加入；
- (b) 根据第五条本协定生效的日期；
- (c) 根据第六条退出协定；
- (d) 根据第七条收到的通知；
- (e) 根据第九条第 1 款和第 2 款收到的声明和通知；
- (f) 根据第三条第 1 款和第 2 款任何修订的生效；
- (g) 根据第五条第 3 款任何修订的生效。\*

---

\* 应为“第十条第 3 款”(见 TRANS/WP.29/815，第 115 段)。

## 第 十二 条

由缔约方指定和由缔约方直接监督的部门或机构，可按照本协定代表另一缔约方进行定期技术检验。

## 第 十三 条

本协定原件应于 1998 年 6 月 30 日后交存于联合国秘书长，秘书长应将协定核证无误的副本发送第四条第 1 款和第 2 款所指每个国家。

\* \* \*

以下经正式授权之代表在本协定上签字，以昭信守。

1997 年 11 月 13 日订于维也纳，正本一份，以英文、法文和俄文书就，各文本同一作准。

---



## 附 录 1

### 行政委员会的组成和议事规则

#### 第 一 条

行政委员会的成员为本协定的所有缔约方。

#### 第 二 条

联合国欧洲经济委员会执行秘书为行政委员会提供秘书处服务。

#### 第 三 条

行政委员会应在每年第一届会议上选出主席一人和副主席一人。

#### 第 四 条

在需要确立一项新规则或对一项规则进行修订时，应由联合国秘书长召集行政委员会在欧洲经济委员会主持下举行会议。

#### 第 五 条

提议的新规则应付诸表决。本协定的每个缔约国拥有一个表决权。作出决定的法定人数，为缔约方的过半数。为确定法定人数，属于本协定缔约方的区域经济一体化组织，票数按其成员国的数目计算。区域经济一体化组织的代表可为所属各主权国家投票。新规则草案以出席并参加表决的缔约方三分之二多数确立。

#### 第 六 条

对规则提出的修订应付诸表决。适用该规则的每个协定缔约国拥有一票。作出决定的法定人数，为适用该规则的缔约方的过半数。为确定法定人数，属于本协定缔约方的区域经济一体化组织，票数按其成员国的数目计算。区域经济一体化组织的代表可为适用该规则的所属各主权国家投票。规则的修订草案以出席并参加表决的缔约方三分之二多数确立。

## 附 录 2

### 国际技术检验证书

1. 由经过资格认证的技术检验中心负责进行检验测试，按照 1997 年维也纳协定附件中有关规则的检验要求发放合格批准，并在国际技术检验证书第 12.5 行注明下次检验的最迟日期，检验证书的范本附后；
  2. 国际技术检验证书应包含下文所列信息。证书可采用 A6 (148×105mm)手册格式，绿色封面，白色内页；也可采用一页 A4 (210×197mm)绿色或白色纸张，折叠成 A6 大小，折叠后证书首页应显示国家或联合国识别标志。
  3. 证书各项及其内容应以发证缔约方本国语文印制，沿用范本编号。
  4. 本协定缔约方正在使用中的定期检验报告，可替代证书使用。应将定期检验报告的样本送交联合国秘书长，由秘书处转送各缔约方参考。
  5. 国际技术检验证书上手写、打字或电脑填写的条目，只能由主管机关使用拉丁字母完成。
-

附录 2 (续)

国际技术检验证书的内容

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <div data-bbox="534 663 1058 775"><p>国家或联合国识别标志</p></div> <div data-bbox="459 1137 1136 1160"><p>.....</p></div> <div data-bbox="630 1189 965 1229"><p>(负责技术检验的行政机关)</p></div> <div data-bbox="446 1305 1147 1330"><p>.....<sup>1</sup></p></div> <div data-bbox="403 1361 1190 1402"><p>CERTIFICAT INTERNATIONAL DE CONTRÔLE TECHNIQUE<sup>2</sup></p></div> |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

<sup>1</sup> 本国语文的“国际技术检验证书”标题。

<sup>2</sup> 法文标题。

## 附录 2 (续)

### 国际技术检验证书

1. 牌照(登记)号码. . . . .
2. 车辆识别号码. . . . .
3. 出厂后第一次登记(国家、机关). . . . .<sup>1</sup>
4. 出厂后第一次登记日期. . . . .
5. 技术检验日期. . . . .

### 合格证明

6. 本证明发给以上第 1 项和第 2 项所示车辆, 证明该车在以上第 5 项所示日期符合 1997 年《关于轮式车辆定期技术检验采用统一条件及对等承认这种检验的协定》所附各项规则。
7. 该车不得迟于以下日期接受按第 6 项所指规则进行的下次技术检验:  
日期: (月/年). . . . .
8. 发证人. . . . .
9. 发生地点. . . . .
10. 日期. . . . .
11. 签字. . . . .

2

<sup>1</sup> 如有可能, 车辆出厂后第一次登记的机关和国家名称。

<sup>2</sup> 发证机关印章。

## 附 录 2 (续)

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 12. 以后的定期技术检验 <sup>1</sup>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div>12.1. 检验单位(技术检验中心) . . . . .</div> <div style="text-align: right;">2</div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; margin-top: 10px;"> <div>12.2. . . . . .</div> <div style="text-align: right;">(印鉴)</div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; margin-top: 10px;"> <div>12.3. 日期. . . . .</div> <div style="text-align: right;">. . . . .</div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; margin-top: 10px;"> <div>12.4. 签字. . . . .</div> <div style="text-align: right;">. . . . .</div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; margin-top: 10px;"> <div>12.5. 下次检验不得迟于(月/年) . . . . .</div> <div style="text-align: right;">. . . . .</div> </div> |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |

<sup>1</sup> 如证书准备用于以后的年度定期技术检验，第 12.1 至 12.5 项每次均须填写。

<sup>2</sup> 主管机关核准的技术检验中心名称、地址和所属国家。

## 附件五

### 目前经常参加 WP.29 活动的非政府组织名单

|                  |                                      |
|------------------|--------------------------------------|
| AECC             | 催化剂排放控制协会                            |
| AEGPL            | 欧洲液化石油气协会                            |
| AIT/FIA          | 国际旅游联盟/国际汽车联合会——这是一个各国汽车俱乐部的国际性组织    |
| ETRMA            | 欧洲轮胎和橡胶生产商协会——轮胎和橡胶制造商及其各国协会的国际性伞状组织 |
| BIPAVÉR          | 轮胎经销商和修理商协会常设国际局                     |
| CEA              | 欧洲保险委员会                              |
| CEMA             | 欧洲农业机械制造商集团委员会                       |
| CI               | 消费者国际——国家消费者协会的国际组织                  |
| CIDADEC          | 国际专家顾问联合会协会                          |
| CITA             | 国际机动车辆检验委员会                          |
| CLEPA/MEMA/JAPIA | 欧洲、美国和日本的汽车零部件制造商协会国际工作组             |
| CONCAWE          | 欧洲石油公司保护环境、卫生和安全组织                   |
| EEVC             | 欧洲车辆安全促进委员会                          |
| ENGVA            | 欧洲天然气车辆协会                            |
| ETRTO            | 欧洲轮胎和轮圈技术组织——轮胎、轮辋和阀门制造商及其各国协会的国际组织  |
| EUROMOT          | 欧洲内燃机制造商协会                           |
| EUWA             | 欧洲车轮制造商协会                            |
| FEMFM            | 欧洲摩擦材料制造商联合会                         |

|        |                                   |
|--------|-----------------------------------|
| GTB    | “布鲁塞尔 1952”工作组——照明专家和照明设备制造商的国际协会 |
| IEC    | 国际电工委员会                           |
| IMMA   | 国际摩托车制造商协会——国家摩托车制造商协会和制造商的国际组织   |
| ISO    | 国际标准化组织——负责在许多领域制订自愿技术标准的全球组织     |
| IRU    | 国际公路运输联盟                          |
| OICA   | 国际汽车制造商组织——各国汽车制造商协会的全球伞状组织       |
| SAE    | 汽车工程师协会                           |
| UITP   | 国际公共运输联合会                         |
| UNATAC | 汽车和道路交通技术援助联盟                     |

---

## 附 件 六

### 各国和区域的规章制订和执行程序

第 1 节 — 欧洲共同体

第 2 节 — 日本

第 3 节 — 俄罗斯联邦

第 4 节 — 美利坚合众国

第 5 节 — 加拿大

第 6 节 — 印度

第 7 节 — 韩国





## 第 1 节

### 世界车辆规章协调论坛监管环境——欧洲联盟

#### 一. 欧洲汽车工业和总体法律认证框架

汽车工业是欧洲主要工业部门之一。其重要性在很大程度上源自该部门在国内和国际经济中的各种环节，及其复杂的产业链，不仅包括汽车制造商，也包括上游的供应商和下游的进口商、分销商、特约及非特约经销商。汽车部门的营业额达数千亿欧元。欧洲汽车部门的增加值高达 1,400 亿欧元左右，约占欧洲制造业增加值的 8%。该部门直接雇佣 200 万人以上，在整个欧洲联盟(欧盟)范围内共创造 1,200 多万个就业机会，亦即欧盟就业机会总数的 5.5% 左右。

鉴于汽车工业的社会作用和经济重要性，该部门与欧盟政策的许多重要领域相互影响。除了与“欧洲 2020”战略中确定的竞争力和工业政策明显相关之外，欧洲汽车工业之所以特别重要，还因为它与欧盟内部市场政策、交通和能源政策、环境和气候政策、贸易政策以及研发政策相互影响。

为定期监测和评估汽车工业的发展态势，并为该行业在 2020-2030 年设定一个切合实际的愿景，欧盟委员会启动了“21 世纪富有竞争力的汽车监管制度”(CARS 21)利益攸关方磋商进程。通过本进程，汽车工业、工会、非政府组织、用户、欧盟成员国相关部委、欧盟委员会和其他欧盟机构的代表能够就保持欧盟汽车工业竞争力和可持续发展所需的政策行动提出建议。这些建议使得欧盟委员会能够制定有针对性的部门工业政策。

一项专门的部门工业政策还包括贸易方面的问题。在贸易方面，国际技术协调问题至关重要。自推出以来，CARS 21 就一直强烈倡导国际协调，表示“应酌情继续开展旨在增强机动车规章的国际协调工作，以特别在联合国欧洲经济委员会(欧洲经委会)1958 年协定和 1998 年协定框架下，吸收主要汽车市场参与，并将协调延伸到尚未涵盖的领域”。因此，欧盟委员会不断增强参与欧洲经委会技术立法进程的力度，尤其是通过在 WP.29 及其下属机构中开展的工作增强参与力度，认识到通过关于机动车制造和运行问题的联合国规章及联合国全球性技术规范开展国际协调，是减少所有制造商的监管成本和增强竞争力的基本要素。欧盟委员会开展的工作逐渐使得欧盟法规与国际通行的联合国规章和联合国全球性技术规范接轨。欧盟还进一步在其自身的法规中与联合国规章建立起更加直接的联系(见(欧盟委员会)第 661/2009 号条例“机动车总体安全性”)。这方便了国际贸易，并至少为欧洲公民与世界消费者提供了同样高水平的安全性和环保性。

#### 二. 欧盟整车型式批准制度

在欧洲经委会启动车辆规章协调进程之际，欧盟成员国仍然有其自身的国内法规以及机动车型式认证制度，这导致各国的要求存在重大差异、单方面加入国际规章以及对新要求的实施日期各不相同。为实现目前关于机动车要求的法律协调状况，花费了几十年的时间。

机动车及其拖车的技术协调系根据《欧洲联盟运作条约》第 114 条在欧盟层面加以实施，其基础是欧盟整车型式认证制度。该制度仅适用于新车。按照这一制度，制造商只要达到欧盟技术要求，即可在任一欧盟成员国获得某一新车型式的认证，并随后在整个欧盟范围内营销，而无需再在其他成员国接受更多认证测试或检查。该认证由一个负责型式认证的国家主管部门发放。完成型式认证检查之后，即发

放合格证书：实际上，制造商通过合格证书表明，这辆车符合欧盟整车型式认证制度法规的相关法律要求。只要出示合格证书，就必须允许车辆登记。

### 三. 欧盟机动车型式认证立法的三大支柱

欧盟机动车法规涵括整车型式认证方面的三个基本领域：



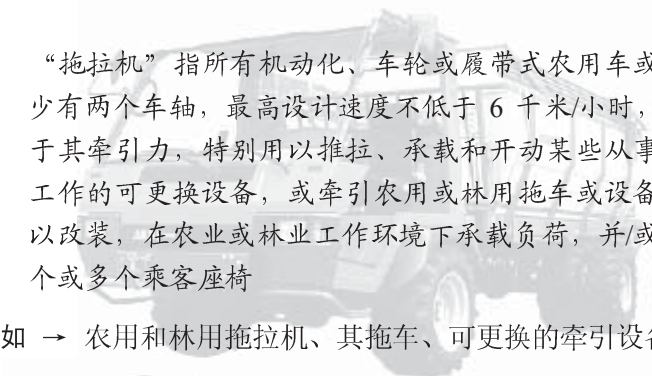
- “机动车”指所有由动力装置驱动、可自行移动、至少有四个车轮、完整、已完成或不完整、最高设计速度超过 25 千米/小时的车辆

例如 → 轿车、公共汽车、轻型卡车、重型卡车、拖车



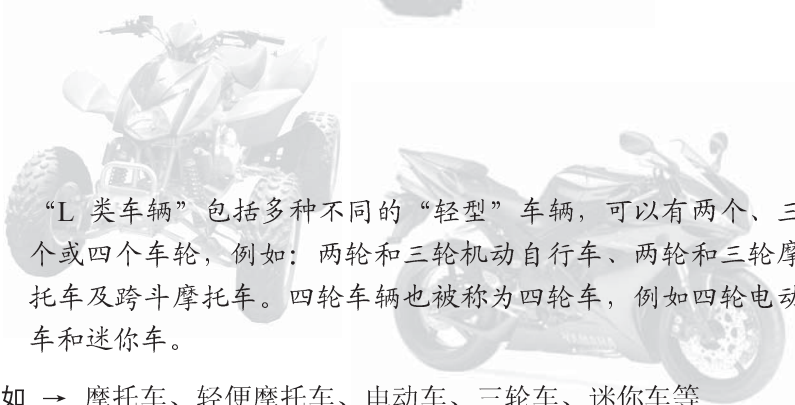
- “拖拉机”指所有机动化、车轮或履带式农用车或林用车，至少有两个车轴，最高设计速度不低于 6 千米/小时，主要功能在于其牵引力，特别用以推拉、承载和开动某些从事农业和林业工作的可更换设备，或牵引农用或林用拖车或设备；可对之加以改装，在农业或林业工作环境下承载负荷，并/或可能带有一个或多个乘客座椅

例如 → 农用和林用拖拉机、其拖车、可更换的牵引设备



- “L 类车辆”包括多种不同的“轻型”车辆，可以有二个、三个或四个车轮，例如：两轮和三轮机动自行车、两轮和三轮摩托车及跨斗摩托车。四轮车辆也被称为四轮车，例如四轮电动车和迷你车。

例如 → 摩托车、轻便摩托车、电动车、三轮车、迷你车等



#### 四. 欧盟整车型式认证和欧洲经委会规章制度的相互作用

欧盟委员会拥有一项任务授权，代表所有 27 个成员国就新的联合国规章和联合国全球性技术规范进行谈判。欧盟的法律文件写道：联合国规章和联合国全球性技术规范草案将得到欧盟的支持票，只要欧洲议会同意之后，欧盟理事会以特定多数票通过该草案。值得指出的是，在欧洲经委会的要求与欧盟的法规并存的某些技术领域，制造商可任选其中一种加以应用。在其他领域，必须强制使用联合国规章/联合国全球性技术规范，因为相应的欧盟法规已被废止。

由此可见，采用国际标准不仅显示了欧盟政策对于支持汽车工业部门竞争力的明确承诺，同时也被视为支持开发和使用新技术的一个主要因素。

#### 五. 结论/展望

尽管中短期内，内燃机可能依然占公路车辆中的主流，但未来，替代燃料和推进技术将变得日益重要。绿色车辆在整个生命周期内对环境的影响都很小：它们使用低碳能源，含有的空气污染物很少，噪音排放量很低，并且易于回收利用。为建立以智能和可持续增长为基础的经济，欧盟大力推广“绿色”车辆，方法包括鼓励研究，制定统一的欧洲经委会标准，以及营造国际监管环境，支持向资源高效型和低碳型经济转型。

#### 六. 链接

1. 欧盟委员会汽车工业股网站

→ [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/index\\_en.htm#](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/index_en.htm#)

2. 与欧洲汽车工业部门有关的法律文件

→ [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/directives/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/directives/index_en.htm)



## 第 2 节

### 日本的规章制定和执行程序

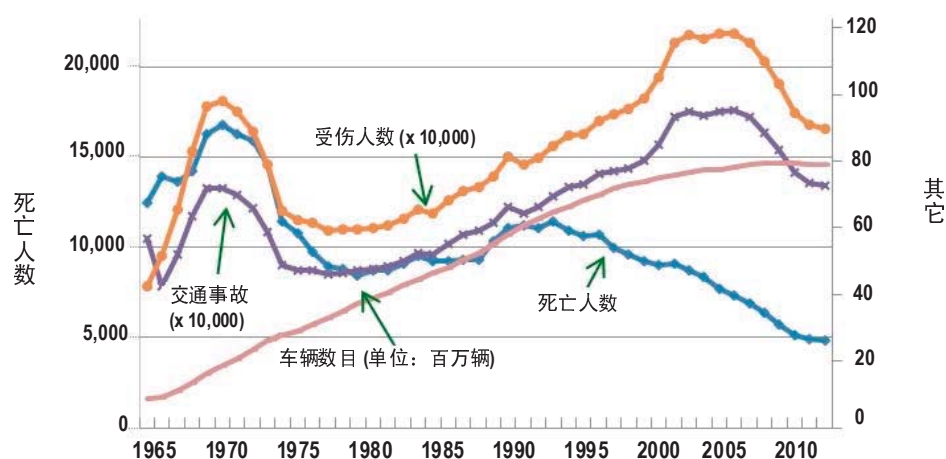
#### 1. 安全规章

##### 1.1 公路交通事故趋势

2010 年, 交通事故导致的死亡人数(事故 24 小时之内死亡人数)为 4,863。这是死亡人数连续第十年不断下降。1970 年, 交通事故导致的死亡人数达到最高峰, 为 16,765 人。2010 年的数字还不到 1970 年的三分之一。此外, 导致受伤或死亡的交通事故数量以及受伤人数也自 2004 年来连续第六年不断下降。2004 年, 这两项数字均达到最高点。

然而, 2010 年, 伤亡人数以及导致受伤或死亡的事故数量仍然较高。伤亡人数大约为 900,000, 导致受伤或死亡的交通事故数量大约为 730,000。

图 1—日本公路交通事故趋势



##### 1.2 交通安全政策

为实现首相在 2003 年的政策讲话中宣布的本国政府中期目标: “到 2012 年, 将交通事故导致的死亡人数降至 5,000 以下”, 在 2006-2010 年第八次交通安全基本计划中设定了两个指标: 到 2010 年, 将死亡人数降至 5,500 以下, 将受伤人数降至 100 万以下。

中期目标和两个指标均提前两年得以实现。

又在 2011-2015 年第九次交通安全基本计划中设定了新的指标: 到 2015 年, 将 24 小时之内死亡的人数降至 3,000 以下, 将 30 天之内死亡的人数降至 3,500 以下。

鉴于交通事故受害者类型发生变化, 反映出老龄化社会, 以及为建设低碳社会而采用新技术(包括电动汽车), 公路交通环境也正发生巨大的变化。

因此，国土交通省交通政策审议会技术和车辆安全工作组正为 2020 年制定新的目标，通过实施车辆安全措施并评估其影响，以及为实现这一新目标制定政策，减少死亡人数。

以下是采取的措施中的一些例子：

(1) 减少涉及到老年人和行人的交通事故受伤情况

- 老年司机协助系统
- 推广能够探测行人和其他车辆的智能交通系统技术

(2) 对于开发和传播新技术(例如电动汽车)的回应

- 确保电池安全性以及低噪音道路交通车辆措施
- 超小型机动车辆的安全措施，例如碰撞安全性和预防性安全技术

### 1.3 有效的车辆安全措施

为推广主动安全技术和其他安全技术，并推动发展，不仅有必要制定安全规章，也有必要实施各种合理措施。这些应建立在对效果和性能以及所需费用的定量评估的基础之上。

因此，已作出决定，促进安全规章与“先进安全车辆项目”和“新车评估方案”之间的联系。

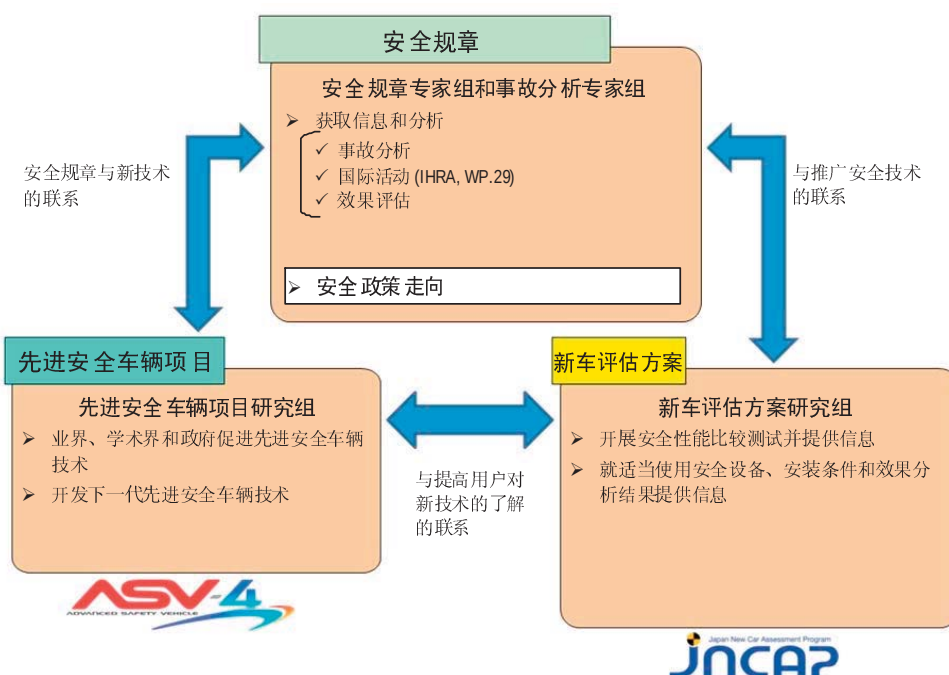
(一) 根据安全规章和传播机制的现行趋势开展车辆评估

(二) 为传播先进安全车辆技术，与新车评估方案相联系

(三) 根据先进安全车辆技术的实际应用和传播趋势，制定安全规章和传播机制

除上述车辆安全措施之外，鼓励使用安全设备(例如安全带)也很重要。

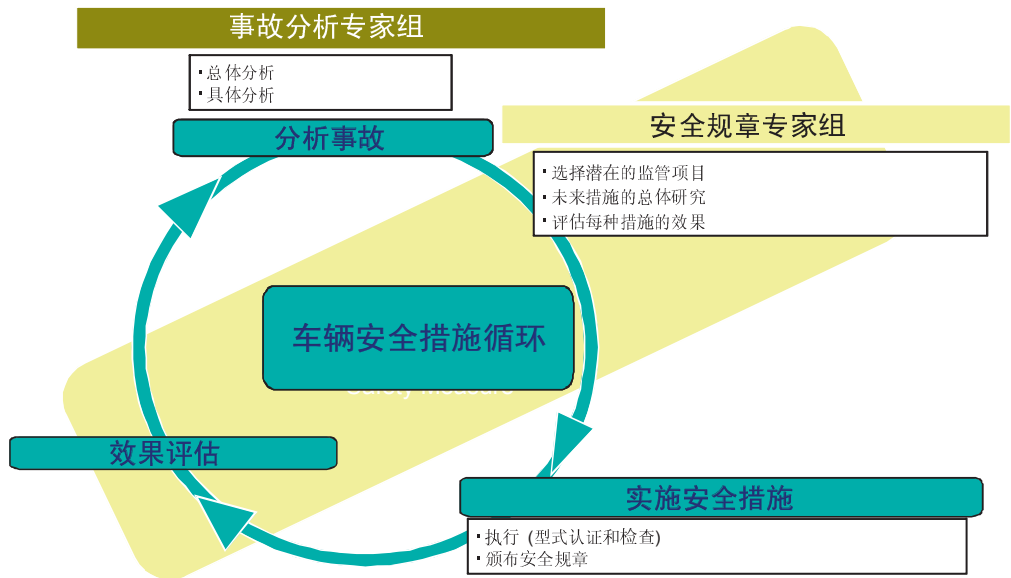
图 2—安全措施的联系



1.4 加强安全规章

正强化安全规章，这反映了由学术专家和其他专家组成的两个研究组的工作：事故分析专家组正分析交通事故的情况；而安全规章专家组正研究加强安全规章，考虑到重要性和技术成熟度，并评估其影响。据他们的研究结果，国土交通省经与研究机构合作开展研究之后，选择有待引入安全规章的项目。在制定安全规章时，亦对国际协调活动的目标详加考虑。因此，国土交通省正为联合国世界车辆规章协调论坛(WP.29)制定联合国规章和全球性技术规范作出积极贡献。

图 3—制定规则之前和之后加强安全规章的程序



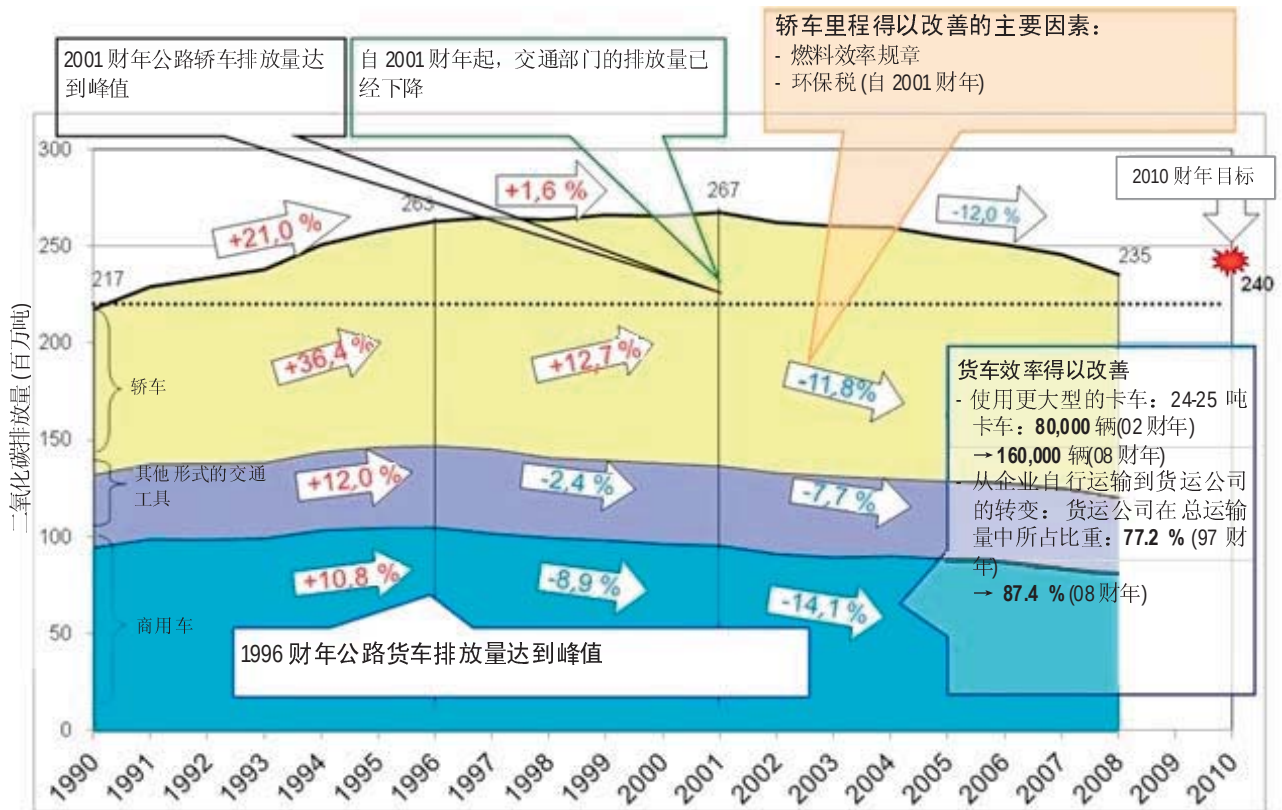
2. 环境规章

2.1 交通部门排放趋势

交通部门二氧化碳排放量占日本总排放量的 20%。据 2008 财年报告，排放量为 23.5 亿吨。这是汇报数字首次低于目标实现计划中所列的 2010 财年预定目标(24-24.3 亿吨)。目前正采取措施进一步削减排放量。

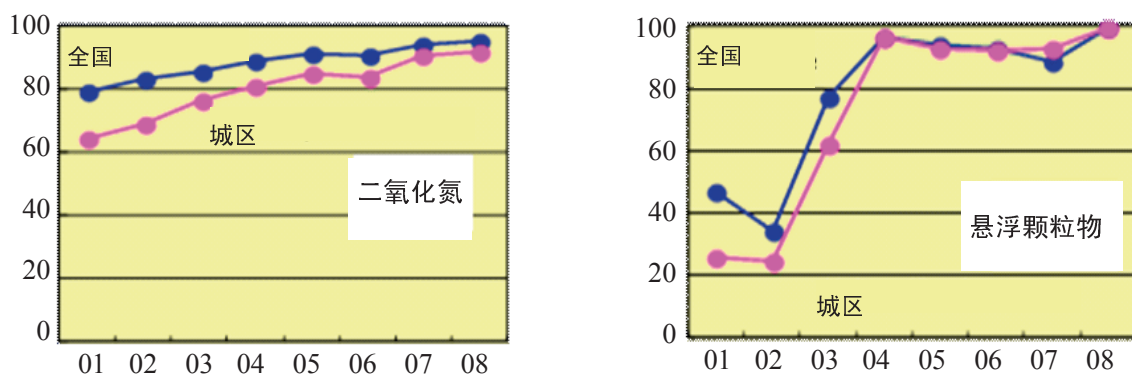


图 4—交通部门二氧化碳排放量



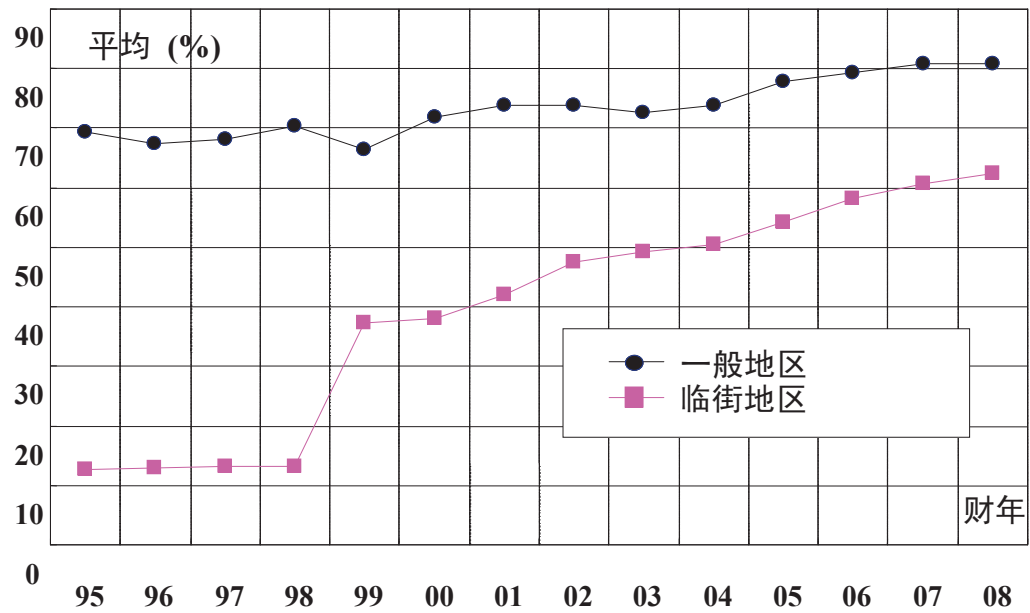
根据《空气污染控制法》，每个县都建立了站点，监测各地区的空气污染情况，并由环境省宣布结果。氮氧化物和颗粒物导致的空气污染的总体趋势在好转，但是城区的某些监测站尚未实现环境规章。

图 5—二氧化碳和悬浮颗粒物规章的实现比例(2001-2008)



此外，根据《噪音管理法》，每个县都建立了站点，以监测各地区的噪音污染情况，并由环境部宣布结果。噪音污染趋势显示，一般地区和临街地区均有好转，但是某些监测站尚未达到噪音规章要求。

图 6—噪音规章的实现比例(1995-2008)



## 2.2 车辆环境政策

### 2.2.1 全球变暖政策

1997 年，联合国气候变化框架公约第三次缔约方会议通过了《京都议定书》，要求日本在 2008 财年到 2012 财年期间将温室气体排放量(二氧化碳)比 1990 财年的水平降低 6%。

《京都议定书》目标实现计划(经内阁 2008 年 3 月 28 日修订)，为交通部门和消费部门(私人消费和企业消费)等各个部门制定了目标值，并为实现减排目标采取了以下措施：

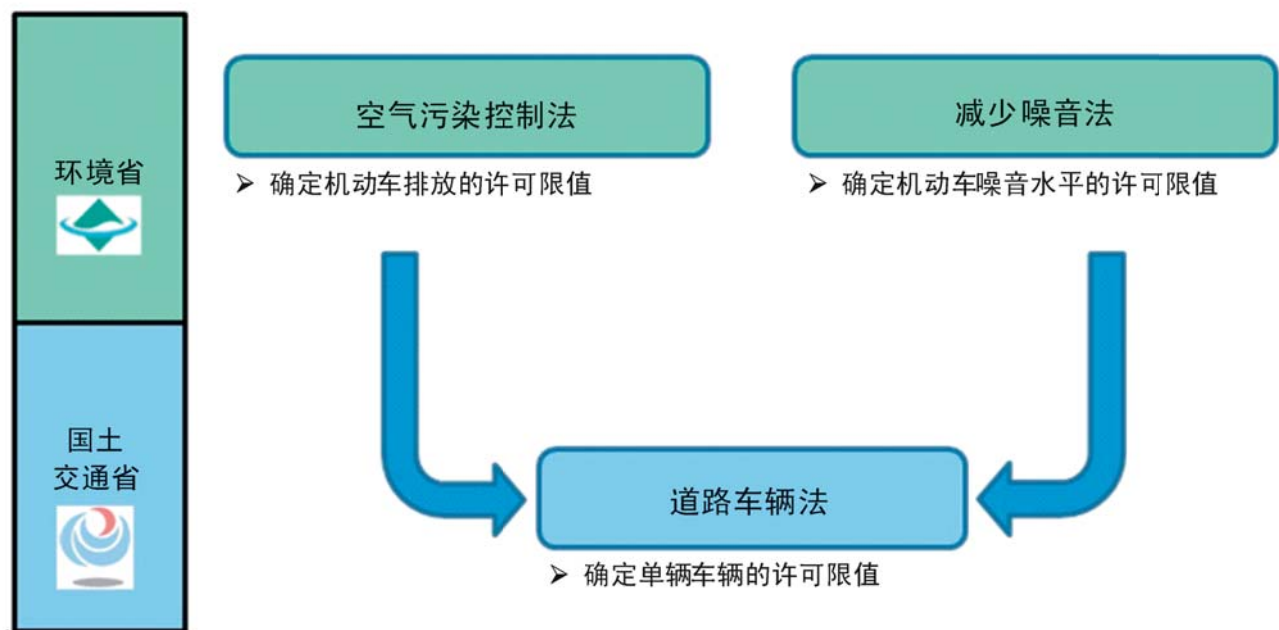
- 交通部门开展以下措施：1) 提高车辆燃料效率、推广环保车辆和环保驾驶的措施；2) 改善交通流量的措施；3) 加强后勤支持效率的措施；4) 促进使用公共交通的措施；5) 提高铁路、轮船和飞机能源效率的措施。
- 关于消费部门的住宅和建筑，正加强隔热功能和家电(例如空调)效率。
- 正在小型城市开展绿化措施，例如污水处理中的新能源和节能措施，并尽量提高焚烧效率和温室气体吸收。
- 在工业部门，正推动低能耗建筑机械设备的普及。

2.2.2 空气污染政策

环境省根据《基本环境控制法》为各种空气污染物(二氧化硫、一氧化碳、悬浮颗粒物、二氧化氮、光化学氧化物等)分别制定了环境质量规章以及噪音水平。此外，环境部还根据《空气污染控制法》为在某些规定条件下运行的机动车排放的各种物质(一氧化碳、碳氢化合物、氮氧化物和颗粒物)规定了许可限值。同时根据《减少噪音法》为不同级别的机动车噪音(接近静止噪音、稳定行驶噪音和加速行驶噪音)设置了许可限值。

国土交通省相应地在《道路车辆安全标准》中制定了机动车排放控制标准以及机动车噪音控制标准，以确保符合《空气污染控制法》和《减少噪音法》中规定的许可限值。

图 7—控制机动车辆环境污染的法律制度



2.3 实施有效的机动车环境措施

2.3.1 对抗全球变暖的措施

1) 提高车辆燃料效率

中央政府根据《合理使用能源法》制定了“领跑者”燃料效率标准，并宣布了各种车辆的燃料效率。“领跑者标准”是以国内市场上性能最优的车辆(“领跑者”)以及其他各种因素为基准确定的。2008 年生产的汽油车中约 80%实现了 2010 年燃料效率标准，平均燃料效率比 1995 年提高了 34%。2007 年制定了轻型车辆 2015 年燃料效率标准。另外，2006 年，国家政府在世界上首次制定了重型车辆 2015 年燃料效率标准。此外，自 2010 年 6 月起，已在审议 2020 年轻型车辆燃料效率标准。

2) 促进低尾气排放并提高燃料效率

排放量低于最新标准的车辆，可视其减排水平获得低排放车辆认证。此外，国土交通省评估并出版各种车辆的燃料效率水平，以使消费者能够方便地识别并选择燃料高效的车辆。

### 3) 推广环保车辆

已对燃料效率优异和尾气排放较少的车辆降低了税率，并对车龄超过某一数字的车辆提高了税率。由于汽车制造商的技术进步和产品销售工作以及消费者对于环境问题的日益重视，登记的低排放车辆占新登记车辆总数的 41%(118 万辆)。

### 4) 促进下一代环保车辆的开发和推广

关于下一代环保车辆，例如可代替重型柴油车并大幅提升环保性能的感应电源混合车辆，已经在实际驾驶条件下执行了一些评估项目，并在实践中加以改进。此外，2009 年设立了一个研究委员会，以协助开发能够方便使用环保车辆(例如电动公共汽车和超小型机动车)的区域城镇。至于燃料电池车辆，国土交通省正为 WP.29 作出积极贡献，以尽快制定联合国全球性技术规范。

### 5) 促进环保驾驶

根据环保驾驶联络委员会制定的“普及和促进环保驾驶行动计划”，正在积极开展年度环保驾驶推广月(11 月)的宣传活动。此外，已经实施了一个鼓励环保驾驶管理系统的项目，以帮助将环保驾驶管理系统引入所有车辆交通企业。

## 2.3.2 解决空气污染的措施

### 1) 制定尾气排放规定

关于新车尾气排放标准有关措施，为减少卡车、公共汽车和轿车排放的氮氧化物和颗粒物，国家政府于 2008 年制定了世界上最严格的“后新长期规定”，自 2009 年 10 月起生效。

此外，已经根据《在特定地区全面减少车辆排放的氮氧化物和颗粒物特别措施法》，对目前在用车辆采取了尾气排放措施。

### 2) 开发低污染车辆并加强其实用性

重型柴油车是一种主要的空气污染源。为开发下一代低排放车辆(例如：感应电源混合车辆)，以代替重型柴油车，已经与业界、学术界和政府合作开发了各种车辆，并在实际驾驶条件下加以评估。此外，还为推广这类车辆创造了环境，包括安全和环保技术规范。

## 2.4 加强环境规章

如上所述，国家政府根据《合理使用能源法》制定了“领跑者”燃料效率标准，并定期重审各项标准。

## 3. 车辆登记和检查系统

只有通过国土交通省的机动车检查并获得有效的机动车检查合格证之后，才允许机动车上路。

国土交通省主要开展以下类型的检查。车辆技术检查由汽车检查独立行政法人处理。而轻型机动车检查协会代表国土交通省对轻型机动车开展检查和相关业务。

#### 1) 初次检查

新机动车须接受这种检查，某段时间内没有上路的旧车亦须接受这种检查(对于经型式认证的机动车辆，由汽车检查独立行政法人和轻型机动车检查协会开展的技术检查可予以豁免。)

#### 2) 定期检查

初次机动车检查合格证过期之后还要继续运作的机动车须接受这种检查。(对于在指定维修店获得达标认证的机动车，由汽车检查独立行政法人和轻型机动车检查协会开展的技术检查可予以豁免。)

#### 3) 改动检查

经改动(例如长度、宽度、高度、最大载重量等方面的改动)的车辆须接受这种检查。

### 4. 认证制度

#### 4.1 型式认定制度

型式认定制度适用于在日本生产或进口到日本销售的大量相同款型车辆和其他车辆的情况。依照该制度，对与销售车辆拥有相同结构、装备和性能的车辆样品进行检查，看其是否符合交通安全环境研究所制定的安全 and 环境规章；此外，国土交通省通过审查申请文件，对车辆质量和性能的统一性进行检查。对符合规章的相同款型车辆，给予型式认定。型式认定获批后，为确认车辆生产的一致性，国土交通省对制造商的工厂进行监察。在这些工厂中，制造商定期对型式认定车辆进行完整检查。

汽车制造商提交完整的检查合格证之后，获得型式认定的车辆将无需接受汽车检查独立行政法人或轻型机动车检查协会开展的初次检查的技术部分。

#### 4.2 型式通知制度

型式通知制度广泛用于重型车辆，例如卡车和公共汽车，这些车辆有许多不同规格的要求。按照这种制度，交通安全环境研究所对基础车辆(车辆样品)共有的系统和设备是否符合安全 and 环境规章进行检查。随后可依据获得的测试结果对各机动车辆进行初次检查。因此，建立该制度是为了实现初次检查的合理化。

本制度与型式认定制度的主要差异在于，它不要求车辆产品(例如质量控制系统)的一致性，也不要求制造商系统开展完整检查。因此，本制度下的机动车必须通过汽车检查独立行政法人或轻型机动车检查协会开展的初次车辆检查的技术部分。建议将下文介绍的装备型式认定制度与本制度结合使用，以简化初次检查。

#### 4.3 优惠处理程序

制定优惠处理程序是为促进机动车的进口。该制度适用于在日本销售数量较少的进口车。

国土交通省开展检查时，仅使用证明车辆符合交通安全环境研究所制定的安全规章以及证明车辆的质量控制系统妥当的文件。

本制度大大简化了申请所需要提交的文件，同时缩短了检查所需的时间。此外，无需提交车辆本身进行检查。因此，对于销售数量较少的机动车来说，这种制度具有优势。不过，所有依照优惠处理程序检查的机动车都必须通过汽车检查独立行政法人或轻型机动车检查协会开展的初次技术检查。

本制度适用于每年每种车型在日本销售不超过 2000 辆的机动车(对于计划适用型式认定制度的车型，不超过 3000 辆)。

#### **4.4 对等承认和装备型式认定制度**

1977 年以来，日本作为观察员参与了 WP.29, 对制动器和车灯规章的全球协调作出了贡献。1998 年 11 月，日本成为加入“欧洲经委会 1958 年协定”的第一个欧洲地区以外的缔约方，推动了认证体系的全球化。由于加入该协定，在其他缔约方获得认证的某些装备现在不必再在日本获得认证。

在加入“欧洲经委会 1958 年协定”的同时，鉴于不同车型使用同一种装备的情况日益普遍，日本启用了装备型式认定制度。获得装备型式认定的某些装备可在协定所有缔约方内获得相互承认。在日本，凡得到装备型式认定的装备可免于车辆型式认定程序检查。

日本政府建议必要时对联合国规章进行修正，以确保安全和环保。日本希望通过这些修正，提高采用联合国规章的数目。

#### **5. 召回制度**

1969 年，为避免由于车辆设计或制造过程中的故障导致的事故和污染，制定了机动车召回制度。如果将来的情况有可能不符合安全或环境标准，或目前的情况不符合上述标准，或者必须对某些类型的机动车采取预防措施才能符合上述标准，制造或进口机动车的机动车制造商或进口商必须通知国土交通省。

此外，2004 年，将召回系统扩大到轮胎和儿童防护系统等置换装备。





## 第 3 节

### 俄罗斯联邦有关复杂机动车安全规定方面的 国家规章制定和执行程序

#### 1. 加入 1958 年协定

自 20 世纪 70 年代中期以来，俄罗斯汽车工业产品方面的技术规范制定工作与世界车辆规章协调论坛(WP.29)的活动实现了协调。

苏联自 1987 年 2 月 17 日起成为 1958 年日内瓦协定的正式参与方。一个重要事实是，通过政府令决定优先应用国际层面涉及车辆安全性的技术规范——43 项联合国规章。

随后，1992 年，俄罗斯联邦政府宣布，俄罗斯联邦是苏维埃社会主义共和国联盟(苏联)的继承国，将继续享受苏联签署的协定(包括 1958 年日内瓦协定)所规定的权利并履行相应义务。

苏联以及后来俄罗斯联邦参与世界论坛 WP.29 活动的一个主要成果，是以联合国规章所载的要求为基础，制定了机动车国家认证系统。

#### 2. 机动车国家认证系统

1992 年，俄罗斯联邦总统下辖俄罗斯联邦国家标准化、计量和认证委员会通过了“机动车和拖车认证制度”。该制度基于 1958 年日内瓦协定确定的原则，为车辆型式认证规定了 40 项联合国规章和 7 项国家标准。

1998 年，列入强制性要求清单的联合国规章数目达到 57 项。

2007 年 12 月，对强制性技术要求清单进行了重大修改。联合国规章的数目变成 73 项。

对机动车实行认证制度的做法，有效保护了俄罗斯市场不受对消费者而言危险的产品侵扰，并为制造商开发具有更高技术水平的产品、完善所生产的汽车的设计、生产新款车型提供了激励机制。

#### 3. 在车辆生命周期各个阶段对汽车工业进行技术监管的新概念

2002 年 12 月 27 日“关于技术监管”的第 184-Φ3 号联邦法确立了一套新的法律机制，关于制定、通过、应用和执行有关产品生命周期所有阶段的强制性要求(技术规章)和自愿规则(标准)。

汽车工业产品技术监管概念的法律基础，是俄罗斯联邦参与的各项国际协定(尤其是 1958 年日内瓦协定、1998 年全球协定、1997 年维也纳协定、1968 年《公路交通公约》及补充上述公约的 1971 年欧洲协定、1957 年《欧洲国际公路运输危险货物协定》和 1970 年《国际易腐食品运输及其所用特别设备协定》)，以及俄罗斯联邦的各项法规(尤其是联邦《公路交通安全法》、《环境保护法》、《大气保护法》、《人口卫生和流行病健康法》、《消费者权益保护法》)。

根据技术监管概念，制定了各项技术规章：俄罗斯联邦 2005 年 10 月 12 日第 609 号政府令通过的“关于俄罗斯联邦境内放行的机动车排放有害(污染)物质的要求”(经俄罗斯联邦 2006 年 11 月 27 日第



718 号政府令和 2009 年 11 月 26 日第 956 号政府令修订)、俄罗斯联邦 2009 年 9 月 10 日第 720 号政府令通过的“轮式车辆安全性”(经俄罗斯联邦 2010 年 9 月 10 日第 706 号政府令修订)。

### 3.1. 关于车辆排放的技术规章

鉴于配有内燃机的公路车辆排放的尾气所致空气污染问题具有较高的社会重要性, 首先制定了“关于俄罗斯联邦境内放行的机动车排放有害(污染)物质的要求”技术规章。

根据有害物质排放水平, 车辆被分为不同的环保等级。根据第 24、49、83 和 96 号联合国规章, 分别为每一种环保等级制定了排放技术规范, 并在技术规章中直接援引了上述联合国规章。同时还制定了执行技术规范的方法。

规章规定, 自 2006 年 4 月起, 所有销售车辆均须达到环保等级 2(欧-2)。自 2008 年 1 月 1 日起, 环保等级 3(欧-3)的要求生效。自 2010 年 1 月 1 日, 环保等级 4(欧-4)规范得到执行。自 2014 年 1 月 1 日起, 将启用环保等级 5(欧-5)规范。

### 3.2. 轮式车辆安全性技术规章

技术规章的范围涵括新放行和运行中的公路车辆, 包括影响安全性的设计改动以及影响车辆安全性的车辆部件(图 1)。

技术规章通过直接援引 112 项联合国规章和 2 项联合国全球性技术规范制定了各种要求。除此之外, 还以正文形式在技术规章中纳入了一些国内要求, 这些要求旨在确保俄罗斯特有的运行条件下车辆的安全性。

图 2 介绍了通过联合国规章以及在俄罗斯联邦应用上述规章的过程。

考虑到俄罗斯立法中有关技术要求须符合国家经济发展水平的既定原则, 列入强制性清单的一些要求在严格程度上有所不同, 同时规定了逐步过渡到更高级别要求的目标日期。

技术规章规定, 以下情况须对单独放行的车辆开展单独评估:

- 1) 车辆属个人技术创造力的结果;
- 2) 由一个自然人为本人需要将车辆进口至俄罗斯联邦;
- 3) 车辆先在国外获准行驶(例如已获其他国家牌照), 随后被进口至俄罗斯联邦。

图 1—技术监管对象和评估类型

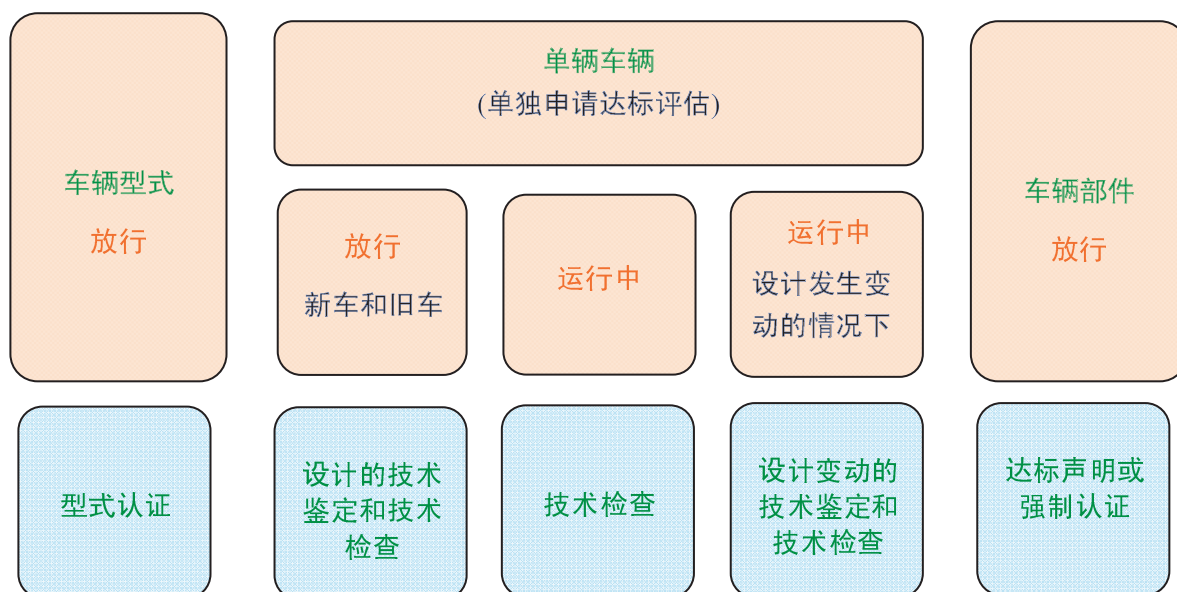
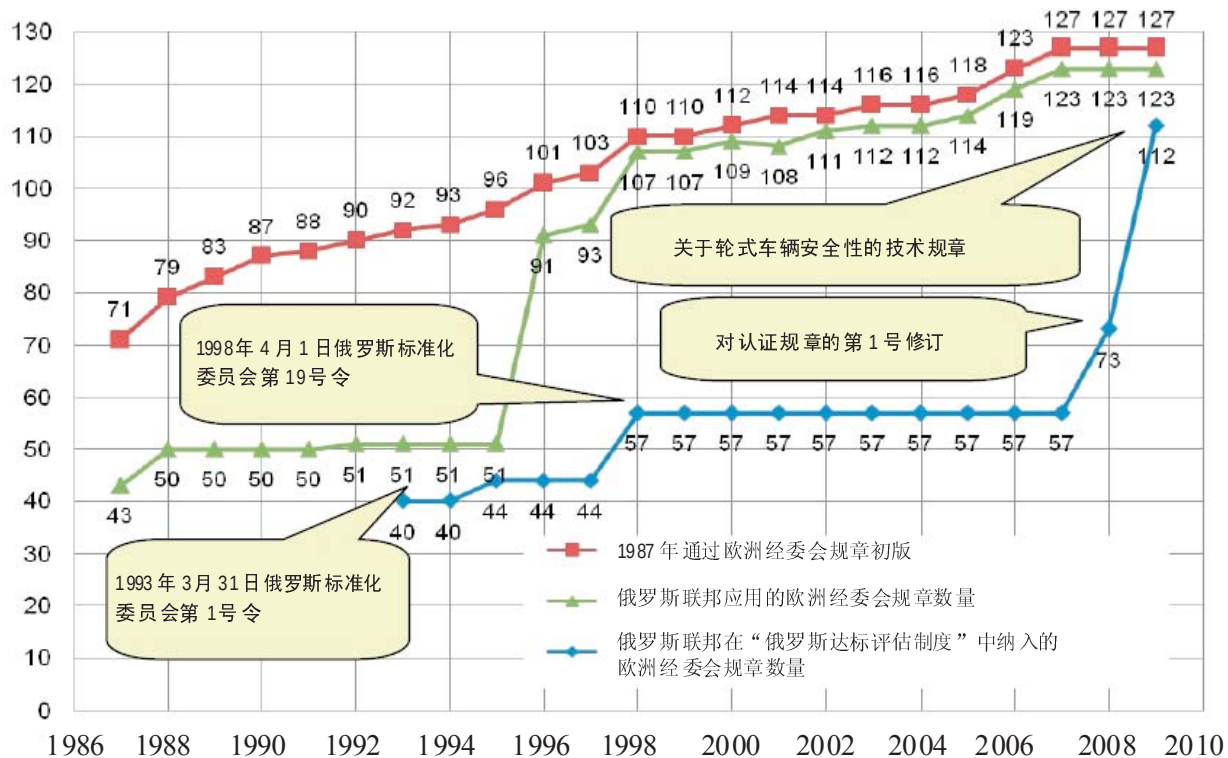


图 2—俄罗斯联邦在 1958 年日内瓦协定框架内通过联合国规章并加以应用的情况

联合国规章的数量



对于此类车辆，设计安全的基本要求是在车辆运行过程中不发生变化，应对其加以检查，尤其是阻止未授权使用的装备、加热系统、照明设备、后视镜的能见度、安全带及其固定装置、座椅及其固定装置、外部凸出物和内部装饰件、后下或两侧防护装置、防止火灾风险等。此类要求来自相应的联合国规章。因此，如果申请人根据第 10-12、14、16-18、21、26、34、39、46、48、58、73 和 107 号联合国规章提交车辆型式认证申请，则无需开展与技术规章中相应要求有关的技术鉴定。特别关注了 M<sub>2</sub> 和 M<sub>3</sub>(公共汽车)两类车辆的安全性。技术规章的详细要求系以第 107 号联合国规章的要求为基础制定的。

所有车辆均须符合运行安全要求。应使用技术诊断手段，在开展国家技术检查时，查验这一点。根据俄罗斯国家标准制定了适用于各种车辆的运行安全要求，并另以一个附件的形式纳入技术规章。

车主(车主代表)有责任将车辆提交国家技术检查机构检查，车主被视为达标评估的申请人。为此，车主或其代表向有权检查车辆技术情况的组织提出申请。一旦完成检查，将以诊断卡的形式向俄罗斯联邦内务部国家交通安全检查局地区分局提交结果。随后，车主或其代表将得到国家检查小票(证书)，这是车辆在俄罗斯联邦境内上路的必要条件。

## 总结

俄罗斯联邦所采取的政策将是国际议定的机动车技术规定作为国内技术要求，加以执行以便消除影响国际贸易的技术壁垒，同时遵守现代安全性要求。联合国规章是俄罗斯联邦国内技术要求的基础。

## 第 4 节

### 规则制订进程——美利坚合众国

#### 目 录

- 一. 导言
- 二. 联邦规则制订
  - A. 国会授权
  - B. 机构行动
    - 1. 规则制订工作的启动
    - 2. 通报规则制订计划、活动和文件情况
    - 3. 机构间和政府间协调
    - 4. 行政程序法
      - a. 初步通知
      - b. 拟议规则制订工作的通知
      - c. 拟议规则制订工作的补充通知
      - d. 最终规则
      - e. 应对关于重新考虑的申请
    - 5. 公众参与的其他机会
    - 6. 关于制订规则的其他要求
  - C. 国会审查
  - D. 司法审查
- 三. 美国确保符合安全和排放标准的程序
- 四. 缩略语
- 五. 索取进一步资料的联系办法

## 一. 引言

此处介绍美国的规则制订体系，环境保护局(EPA)和国家公路交通安全局(NHTSA)用以为轮式车辆、可安装和/或用于轮式车辆的装备和部件制订规章。<sup>1</sup> 介绍的主要重点是行政程序法(APA) 5 U.S.C. " 511 及以后各节规定的非正式规则制订程序。这样重点介绍之所以适当，是因为为这些产品制订规章所依据的规则要服从于 APA, 由 EPA 和 NHTSA 主要采用非正式的规则制订程序予以制订。除了介绍在美国由 EPA 和 NHTSA 用以为轮式车辆、可安装和/或用于轮式车辆的装备和部件制订规章的规则制订体系之外，本节还简述在美国为确保制造商遵守通过非正式规则制订程序制订的规章所含安全和排放标准而由 EPA 和 NHTSA 使用的一致性监督和执法体系。

## 二. 联邦规则制订

### A. 国会授权

国会虽然可从立法角度确定各项产品规章的细节，但通常则是授权美国联邦规章管理机构在国会指导下从行政角度制订这种规章。这种指导的具体程度因规章而异。最具体的情况可以是由国会为某项特定标准具体规定某些细节。最宽泛的情况可以是由国会为需要考虑的因素和准备实现的政策目标指出大致的方向。后一种做法总体来说比较常见。

在国会颁布立法设立某个规章管理机构或对某个现有规章管理机构授予新的权力时，一般都包含在某项所定政策目标方面默示或明示向该机构授以规则制订权的规定。“规则制订”是通过拟订和颁布旨在落实、解释或阐述法律或政策的机构陈述而规范政府机构和个人未来行为的机构行动<sup>2</sup>。含有国会授予某机构权力的立法称为对该机构的“授权”立法。

授权立法规定可能要进行的规则制订工作的一般目的，但通常并不具体指明为实现这些目的而要制订的单项规则。这种立法往往列出一个机构在制订规则时必须考虑的因素，并可能具体规定由此而制订的规则必须符合的标准。这些因素和标准往往包括实际可操作性(通常既包括经济方面的，也包括技术方面的可操作性)，并在可能情况下还要指明为遵守规则而所付代价问题在该机构规则制订中的作用。

国会有时会对机构授权立法规定某种补充授权立法，指示该机构以某种具体方式使用总体的规则制订权。在这种情况下，国会一般让规则颁发机构为拟颁发的规则自定技术细节。国会很少直接规定任何拟为产品采用的具体性能要求。另外，国会一般也并不具体规定任何规章办法的细节、严格程度或测试程序(但可能会规定某种限制或界定某些参数)。

除了授权立法之外，联邦机构拟订和颁布规范产品的规则还要服从另外一些来源的要求。这些来源包括为确保理性和公平决策而制订的其他法规和总统行政命令。除非不符合某机构的授权立法或其他规

---

<sup>1</sup> 本节篇幅有限，只能介绍适用于产品规章制订、颁布和审查的要求的一般情况。必须指出，授权颁布某些类型产品标准的法律在这些一般情况之外也有例外。本节虽然也提到一些这样的例外情况，但不准备一一指出或列出。

<sup>2</sup> “人”一语在 APA 中广义界定为“除[美国联邦某]机构之外的个人、合伙企业、公司、协会，或公共组织或私人组织。”“人”一语包含在美国以外的人。

则制订权的来源，否则这些其他法规和行政命令还要求必须透彻分析潜在影响之后再采用这些规则。这种分析一般包括但并不一律包括评估和比较替代规章方法或严格程度的功效和代价或成本效益。它们还要求采取公开和透明的联邦规章程序，争取让所有参加者都有机会参加和理解规章管理机构的工作和理由。

## B. 机构行动

### 1. 规则制订工作的启动

美国联邦机构的规章制订程序大多是在以下三种之一的情况下启动的。第一，这种机构可以在既有的授权立法或其他使之有权从事规则制订的立法限度内自行启动规则制订程序。第二，联邦机构也可响应公众的某项请求在既有的权力限度内启动规则制订工作。APA 规定，各联邦机构应当给予关心的人就一项规则的颁布、修订或废止提出申请的权利。各机构必须答复这种申请。如果申请合理并且与这种机构任务的轻重缓急和所具备的资源相一致，就对申请给予批准并开始一项规则的制订进程。批准这种申请并开始规则制订进程不一定意味着必然颁布申请所指规则。另外，第一个步骤可能并不是发出任何通知，而是进行研究，以判断是否能够制订出适当的性能标准或测试程序。至于是否颁布某项规则，要在以后根据法定标准和规则制订进程中形成或收到的所有信息才能作出决定。第三，可由国会依法指示某机构开始一项具体的规则制订进程。

### 2. 通报规则制订计划、活动和文件情况

美国政府发表规章通报的正式文件是《联邦公报》(Federal Register)。《联邦公报》每个工作日发表一份，包含联邦机构和组织发表的所有拟议规则、最终规则和通知以及总统行政命令和总统的其他文件。《联邦公报》在互联网(<http://www.access.gpo.gov/nara#cfir>)上免费提供。

行政管理和预算局(OMB)每年 4 月和 10 月在《联邦公报》上发表联邦规章实施和废除行动统一议程(Unified Agenda of Federal Regulatory and Deregulatory Actions (Agenda))。Agenda 可在 <http://reginfo.gov/>上查阅。这种文件含有关于各机构可能在未来 12 个月内以草案形式或最后文本形式发表的每项新规则的简要说明和计划日期。其中还列出各机构在同期内可能会审查的每项现有规章。人们阅读 Agenda 就可以了解这些机构正在拟订的任何新规则是否在第 12866 号行政命令“规章规划和审查”之下划为重大规则，如是重大规则，就需接受行政管理和预算局审查。(关于行政命令的更充分说明，请参看以下关于机构间和政府间参与的一节和关于制订规则的其他要求的一节。“重大规章行动”一语的定义载于前一节的一个脚注。)如需进一步了解某项具体的规章制订工作，可联系 Agenda 中就该项工作列出的个人。

某项最终规则在《联邦公报》中发表之后，该项规则就同所有现有规则一样纳入《联邦条例法典》(CFR)而成为法律。《联邦条例法典》之下有 50 个标题，分别代表联邦规章涵盖的 50 个大方面。每个标题之下又分为各章，一般冠以规则颁发机构的名称。《联邦条例法典》每年更新。该法典可免费在互联网上查阅，网址 <http://www.access.gpo.gov/nara/#cfr>。

一个机构在发表最终规则时所依据或所考虑的文件由该机构编入一份公文概要，以便公众查阅和提出意见。每份概要给定一个概要编号。这些文件包括有关机构为支持其立场而提出的研究报告，以及各

方针对有关机构的文件(机密提交的文件除外)而提出的意见<sup>3</sup>。一些机构在制订规则工作中接受并依靠机密信息,另一些则并非如此。

联邦机构广泛利用互联网提供与规章管理活动有关的信息,并提高规章管理工作的透明度。许多机构已经或正在建立电子公文概要系统。例如,运输部已经建立了一个系统,世界各地任何人都可以查阅和下载提交载入任何一个与规则制订有关的概要的文件(<http://dms.dot.gov/>)。人们还可以利用运输部的这个系统以电子方式提交意见。环境保护局等一些机构提供近期所发所有规则制订文件电子版的链接(见<http://www.epa.gov/epahome/rules.html#proposed>)。此外,各机构还在网上广泛张贴各类与规则制订工作有关的信息,诸如研究报告和分析,人们可以免费查阅和下载(例如,见<http://www.nhtsa.dot.gov/>)。

《信息自由法》(FOIA)(5 U.S.C. § 552)要求联邦机构根据请求提供所具备的报告,这种请求应合理描述请求人所需要的记录。这项法律的目的在于使公众的信息获取途径扩大到超过 APA 最初规定的范围。该法律规定任何人均有权要求各机构提供记录。一个机构在收到某项请求后必须按照请求搜寻所指记录。然后,该机构必须提供通过搜寻而找到的所有记录复制件,除非有关记录受《信息自由法》九项法定豁免规定<sup>4</sup>之一保护而免于公布。1996 年《电子信息自由法修正案》(E-FOIA)的颁布扩大了公众获取政府信息权利的范围。

E-FOIA 要求各机构以电子方式提供更多的材料。此外,第 12600 号行政命令“机密商业信息公布前通知程序(1987)”又对 FOIA 作了补充规定,允许私人当事方,特别是工商企业(包括外国公司),有权在某机构公布有关该公司或从该公司收到的信息之前得到预先通知。

### 3. 机构间和政府间协调

联邦机构具备各种途径相互协调规章管理活动。各机构往往主动就共同关心的规则制订问题正式或非正式直接相互征求意见,不论这些问题是否属于第 12866 号行政命令之下的重大问题。最初一般是在技术工作人员的工作层面上征求意见,然后随着有关机构处理问题的方针逐步发展,也在政策层面上征求意见。此外还有一些机构间工作小组,诸如标准政策机构间理事会,经常举行会议,讨论共同关心的问题 and 交流有关各自机构活动情况的信息。

第 12866 号行政命令规定,各规章管理机构应当避免发布与其他联邦机构发布的规则不一致、不匹配或相重复的规则。该项命令责成行政管理和预算局负责在公布重大的拟议规则或最终规则及在《联邦

---

<sup>3</sup> “行业秘密和机密商业信息”是指提交给政府的一些记录或数据,据认为其中含有根据《信息自由法》5 U.S.C. § 552(b)(4)豁免 4 的规定免于公布的材料,因为这种公布可以合理预计会对提交信息的实体造成重大竞争损害。以机密方式提交文件的人必须在提交文件时要求将其作为机密处理。然后,有关机构就豁免 4 规定是否适用作出裁定。这种豁免在规则制订过程的所有阶段均适用。如前所述,并非所有机构都在规则制订中接受含有行业秘密或机密商业信息的文件。

<sup>4</sup> 除了以上关于行业秘密和机密商业信息的豁免之外,还为另外一些事项规定了豁免,诸如机构间或机构内备忘录或信函,以及为执法目的汇集的记录或资料。(5 U.S.C. § 552(b)(5)和(7))。



公报》中发表以前，先协调机构间审查<sup>5</sup>。如果一个机构的拟议规则或最终规则可能引起严重的不一致，或在其他方面干扰另一机构所采取或计划采取的行动，该规则就视为第 12866 号行政命令之下的重大规则，需由行政管理和预算局加以审查。行政管理和预算局在审查过程中将规则文本送交其他有关机构征求意见。

#### 4. 行政程序法

在美国，确保规则制订工作透明和公开的主要机制是，随着规则的制订和修订而不断征求公众意见的标准化的制度。APA 为规则制订规定了具体要求，即，联邦机构据以编制、提出、确定、修订或废止某项规章的程序。一个机构在 APA 之下所颁布的实体法性质的规则具有法律的力量和效力。

如果一个机构的授权立法授权它进行规则制订工作，这种立法一般要具体规定应采取正式程序还是非正式程序：

- 非正式规则制订程序要求机构预先通知并让各方在拟议规则公布后有机会通过提交书面数据或论点提出意见，只有某些限定的情况除外。任何人，不论在任何地点，均可提交意见。举例而言，这里所指的任何人可以包括其他国家的个人、工商企业和政府机构。这些程序还要求有关机构考虑上述数据和论点，并且要求该机构在发表任何最终规则时附上关于规则依据和目的的说明，并对各种意见有所交代。关于非正式规则制订程序的进一步讨论，可参看本文以下有关段落。
- 正式规则制订程序要求一个机构举行口头听证会。这种机构必须让愿意参加的人有机会出席并提供口头证词和书面证据及意见，并且交叉询问听证会的其他参加者。听证会一般由一名行政法官主持。记录包含听证会上的证词记录和所出示证据，以及处理过程中交存的所有文件。

大多数规则制订工作只需采取非正式规则制订程序，包括涉及确定产品要求的大多数规则制订工作也是如此。正式规则制订工作一直是并将继续是一种例外情况。如果法定要求一个机构的规则制订工作“记录在案”，该机构就必须采取正式规则制订程序。

一些法规要求使用“混合”规则制订程序，在这种程序之下，对非正式的书面意见辅以某种形式的口头陈述。此外，需按非正式规则制订程序行事的机构可酌定采用“混合”程序。例如，它们如果认为最好在本机构和公众之间面对面地交流意见和信息，就可能决定举行公开会议。如同正式规则制订工作一样，混合规则制订工作在整个政府所进行的规则制订工作中只占很小一部分。

各机构可以在 APA 或其他法规要求的程序之外增加程序，但决不可减少程序。如前所述，按非正式规则制订程序行事的机构有时可自愿决定举行公开会议。一个机构所使用的额外的程序不得违反 APA 或其他法规的程序要求，诸如在规则制订过程中考虑书面意见的规则。

---

<sup>5</sup> 该项行政命令第 3 条(f)款对“重大规章管理行动”的界定是，可能造成会有任何某些所列影响的规则的“任何规章管理行动”，这种影响包括按年度计算为 1 亿美元或以上的经济影响、或对经济、经济的一部分、生产力、竞争、就业机会、环境、公共健康或安全、或对州、地方或部落政府或社区造成的相对重大不利影响；引起严重的不一致或在其他方面干扰另一机构所采取或计划采取的行动；以及由于法律授权、总统的工作重点或这个行政命令所定原则而引起新的法律问题或政策问题。



非正式规则制订工作按以下顺序进行。并非所有程序制订工作都必须采用所有步骤，初步通知就是一例。绝大多数规则制订工作仅涉及三个步骤：就拟议规则制订工作发出通知以征求公众意见，有关机构考虑包括公众意见在内的所有有关信息，在考虑所有有关信息之后颁布最终规则。由于在某些比较重要的规则制订工作中尤其有可能采用更多步骤，以下全面介绍有可能采用的各种步骤。应当指出，规则制订工作的时间范围可能从几个月到几年不等，这取决于某项行动是否复杂、是否有争议，以及性质如何。

#### a. 初步通知

虽然 APA 并不要求初步通知，甚至没有提及初步通知问题，但有些规章管理机构还是会发出这种通知。考虑制订某项规则的机构可能会认为需要获得进一步的信息，然后才能拟订和发表针对某个问题的具体建议。在这种情况下，为了进一步了解可能存在的问题的性质和程度，或者了解公众认为哪一种规章制度比较有效和可取，有关机构和发表初步通知以征求公众意见。

最常见的初步通知是“拟议规则制订预先通知”(ANPRM)。这种通知使公众能够在规则制订进程的早期阶段就提出意见。通知中要说明拟议规则可能涉及的大致领域，通常还提请公众就考虑中的问题和规章制度提出意见。这种通知会请公众指出进一步的相关问题。

这种通知会说明可以由公众提出意见的某种时间段。任何人都可以提出意见。有些机构将对这种通知的所有意见都公布在一份公众能够查阅的概要上，而另一些机构则仅将对以后所发“拟议规则制订通知”表示支持的意见公布在概要上。征求意见期一般为 60 天，但也可能根据情况而长一些或短一些。

#### b. 拟议规则制订通知

大多数情况下，规则制订进程的第一步是编拟并发表一项拟议规则。这种提案形式的文件称为“拟议规则制订通知”(NPRM)。这种通知的目的是让公众了解这种提案并请公众提出意见。这种通知一般分为两部分：一部分是叙述性的序言，另一部分是拟议的规章文本。然而，有些这样的通知并不包含规章文本。序言部分的详细程度各不相同。比较详细的序言部分会指出这种提案所针对的问题、讨论并分析与问题的存在、性质和程度有关的信息，解释这种提案如何能够缓解问题，并分析提案的能效和代价。如果之前已经发出过初步通知，则“拟议规则制订通知”就可能归纳并答复公众对初步通知的意见。“拟议规则制订通知”不提出提案所依据的事实假定、分析和方法，而是由有关机构将含有这些事项的文件纳入一份公开概要，让公众有机会提出意见。

“拟议规则制订通知”会规定一个时间段，任何愿意提出意见的人在此期间都可以这样做。第 12866 号行政命令所建议的是 60 天征求意见期，但不同情况下可长可短。有关机构将所有意见载入一份公开概要，但行业秘密和机密商业信息不予透露。这种公开征求意见的工作有多种目的，包括让人们有机会：

- 向有关机构提供能帮助该机构更好地了解与提案有关的事项的信息；以及
- 质疑有关机构提案所依据的事实假设、分析和初步结论并指出哪方面存在错误。

如果有关机构在征求意见期过后又得到新的信息或分析结果，而这种信息或分析结果又并非仅仅是积累性的，而且对于最终规则的实质内容可能有重大影响，该机构就必须予以公布，以便公众能够提出意见。如果该机构的既定做法是也考虑迟交的意见或其他新材料，而且确实准备考虑对新信息或分析的任何迟交的意见，也可能不必就“拟议规则制订通知”再次安排征求意见期。如果新信息或分析除了不

属于积累性的以外还会导致最终规则的重大意外变化，该机构就必须在《联邦公报》中发表一项通知，以确保公众意识到具备这种材料。

有关机构一般会联系针对“拟议规则制订通知”提出的意见或这种通知发表后出现的新情况修改提案的某些方面。在大多数情况下，修改都在“拟议规则制订通知”所述规章方针范围内，不再需要进一步征求公众意见。然而，如果该机构所设想的任何修改涉及的既不是“拟议规则制订通知”内述及的事项，也不是这种事项的逻辑延伸，则该机构必须先提供机会让公众就修改后的提案提出意见，然后才能发表最终规则。为了提供这种机会，该机构发表一种“拟议规则制订补充通知”。

#### c. 拟议规则制订补充通知

“拟议规则制订补充通知”(SNPRM)要指出仅通过阅读“拟议规则制订通知”无法合理预计的对拟议规则的重大修改。其中还会指出一些新的重大事实信息，这种信息在“拟议规则制订通知”阶段的规则制订记录中尚不存在，而且该机构希望在最终规则中作为依据。“拟议规则制订补充通知”会解释修改规章行文的理由，并请公众就其提出意见。发表这种通知的情况远少于“拟议规则制订预先通知”。

#### d. 最终规则

有关机构在考虑了规则制订过程中受到的意见之后，就要决定是否发表一项最终规则。最终规则包含序言部分和条例正文。如果该机构发表了一项最终规则，序言部分就会包含关于规则依据和目的的详细说明，解释该机构为何同意或不同意所收到的实质性意见，如果按照它所同意的意见对规则作了任何修改，则会叙述这些修改。如果该机构允许提请重新考虑，则必须具体说明可以提交关于重新考虑的申請，并可以具体规定提交这种申請的截止日期。最终规则中还要规定该规则生效的日期。最终规则发表到生效日期之间的间隔时间(称为“准备时期”)定为一至三年的情况并不少见，重大规则或针对新技术或新产品的规则尤其如此。如果有关机构决定不发表一项最终规则，就会发表一项“提案撤回通知”，解释撤回的理由。

在一般情况下，APA 要求一项最终规则须至少在公布后 30 天才能生效。然而，如果规则中规定作为例外或放宽既有要求，或者有关机构认定并公开说明出于“正当原因”而需要提前生效，也可以不按照 30 天规定办理。

#### e. 应对关于重新考虑的申請

即便在一项最终规则发表之后，公众也还已有最后一次机会请求有关机构修改该规则。任何人为此只需提交一份关于重新考虑的申請即可。提交关于重新考虑的申請一般不会推迟规则的生效日期。

有些机构在按照关于重新考虑的申請修改最终规则时，如果这种修改在“拟议规则制订通知”范围内或是这种通知的合理延伸，就不再先征求公众意见。另一些机构可能要先发表一项新的“拟议规则制订通知”，然后再按照关于重新考虑的申請进行任何修改，不论这种修改是否在“拟议规则制订通知”范围内。

关于事先通知和为公众发表意见提供机会的要求在有些情况下也可以通融，在这种情况下，有关机构认定有“正当理由”表明这种程序将会是“不切实际、不必要或有悖于公共利益”(5 U.S.C. § 553 (b)(3)(B))。法院将这一短语解释为允许一个机构不必采取通知和征求意见程序即可发表规则，只要该机构能够证明面临以下一种或多种“紧急”情况：(1) 该机构所面临的法定截止日期已经很近；(2) 需要立

即发表一项规则，以解决公众健康和安全方面的一种严重危险；(3) 预先通知将有损于规则的目的；或(4) 需要立即澄清现有规则和规章以减少疑惑。必须指出，这种“正当理由”的例外范围很窄。另外，各机构并不因为出现以上此种情况之一或自认存在一种紧急情况而可以自动不采取非正式规则制订程序。相反，这种机构必须清楚证明在某种特定情况下不采取这种程序是恰当的。

## 5. 公众参与的其他机会

公民个人、行业和组织可以通过各种不同方式参与一个组织的规则制订活动。除了上文关于 APA 的一节中所述的提交意见和申请之外，还可以按照有关机构自己的具体程序要求直接与这种机构联系、参加这种机构设立的咨询委员会，或参与协商规则制订工作。

虽然 APA 在正式规则制订方面限定单方面口头联系，但对于非正式规则制订并没有这种限制。<sup>6</sup> 然而，各联邦机构对于非正式规则制订过程中的这种联系定有自己的政策。这类政策各不相同。有些机构不鼓励但也不禁止规则制订进程各阶段的单方面口头联系，在“拟议规则制订通知”发出之前的情况下也是如此。另一些机构只是不鼓励“拟议规则制订通知”发出之后的单方面口头联系。还有一些机构允许规则制订进程各阶段的单方面口头联系。然而，在所有情况下，如果一个机构希望将单方面口头联系中提供的信息或数据作为最终规则的依据，就必须在一份公开的备忘录内正式记录这种联系的实际内容。需要这种文件，是为了确保公众和(在法律诉讼的情况下)法庭意识到存在这种联系。

联邦机构可以通过与有关人员组成的委员会或小组会晤，更好地开展对话和让公众在规则制订过程中提出意见。有一些这样的委员会或小组可能就是《联邦咨询委员会法》(FACA)(5 U.S.C. App.2)含义内所指的咨询委员会。根据该法，咨询委员会是指由一个联邦机构为取得咨询意见或建议而建立或启用(即，管理或控制)、至少有一个成员不是联邦全职雇员的任何委员会或小组。根据《联邦咨询委员会法》，可以在公开通知发表之后并在认定为公共利益而需要建立的情况下设立咨询委员会。这种委员会必须获得总审计局特许，必须具备明确界定的宗旨。成员必须在所代表的意见和所履行的职能方面具有相当的均衡性。咨询委员会会议必须在《联邦公报》中公布，一般应公开举行。会议记录和所有有关文件都必须公布。

1990 年《协商规则制订法》(NRA)为进行协商规则制订工作确定了一个框架，鼓励各机构利用协商规则制订方式增强非正式规则制订工作(5 U.S.C. §§ 561 及以后各段)。协商规则制订所依据的前提是，对于一项拟议的规则，使一个机构和各种受影响利益集团的代表汇集在一起，形成共识，可以减少一项最终规则发表后发生诉讼的可能性。根据《协商规则制订法》，一个机构可以设立咨询委员会，由受影响利益集团代表和机构代表组成，以期就准备在一项拟议规则制订通知中发表的规则达成共识。委员会须遵循《联邦咨询委员会法》，因此，会议一般必须公开举行。委员会内部进行的协商一般都有中立的推动人从中协助。委员会的目标是在机构法定权力和制订规则的政策目标限度内达成共识。如果达成共识，有关机构就以共识的结果作为“拟议规则制订通知”的基础。如同不涉及协商规则制订的其他规则制订程序一样，有关机构必须先考虑公众对该通知的意见，然后才能发表最终规则。

---

<sup>6</sup> “单方面联系”在 APA 中界定为“不在公开记录内、不向所有各方发出合理预先通知的口头联系或书面联系，但其中不得包含索取关于任何事项或程序进展状况报告的请求……”(5 U.S.C. §551(14))。

## 6. 关于制订规则的其他要求

除了各自授权立法中的要求之外，规章管理机构还要按照其他法定要求分析拟议规则和最终规则的各种影响。这种要求之一是，分析任何规则对小企业的影响(《规章弹性法》)或对环境的影响(《国家环境政策法》)。如果因为规则的要求而会使联邦以下政府或私营部门在任何一年内花费超过 1 亿美元，就必须进行影响分析(《无资金保障任务法》)。另外，还必须分析任何规则中关于收集信息的要求的影响(《文书削减法》)。这些分析和其他所要求的分析一样都必须公诸于众。

此外，行政部门也通过发布行政命令规定要求。其中最重要的是第 12866 号行政命令。该项命令发表于 1993 年 9 月 30 日，提出了全面的规章管理理念和原则，知道各机构制订切实有效和高效率的规则。该项命令规定，各机构应在法律允许的前提下评估一项准备出台的规则的代价和功效(量和质)，只有在论证断定拟议规则的功效表明代价合理的情况下，才能提出或采用某项规则。<sup>7</sup> 命令规定，各机构在各种备选规章办法中进行选择时，应当选择功效最大的办法。该命令的主要目标之一是使规章工作更加接近公众、对公众更加开放。该命令要求，规章管理机构在发表拟议的“重大”规则和这种规则的最后文本之前，须送交行政管理和预算局审查。重大规则必须附上关于规章影响的详细分析。这种分析编入公文概要，以利公众提出意见。该命令载于 <http://reginfo.gov/eo12866.htm>。

1995 年《国家技术转让和促进法》(NTTAA)要求联邦机构在国内和国际上停止使用政府制订的规章，改用自愿议定标准，以落实这些机构所确定的政策目标或活动，但不符合法律或不切实际的除外(Public Law 104-113)(15 U.S.C. § 272 note)。该法还要求各机构参与自愿议定标准的制订活动，只要“这种参与符合公众利益、与本机构和本部门的使命、权力、重点和预算资源相一致”。这种参与目的在于为制订自愿标准作出贡献，使这种标准能够最大限度地减少另外制订和保持政府规章的必要性。

还要求联邦机构在制订规章时考虑相关的国际标准，并酌情以国际标准作为规章的依据(1979 年《贸易协定法》(Public Law 96-39)第四章，1994 年(Public Law 103-465)和 1996 年(Public Law 104-295)修订(19 U.S.C. § 2532(2))。该法明确规定，某项规章不宜以某种国际标准为依据的理由包括但不限于：保护人的健康或安全、保护动物或植物生命或健康，或保护环境。

## C. 国会审查

由机构作为最终规则发表的大多数产品规章的必须提交国会根据《国会审查法》(5 U.S.C. §§ 801, et seq. (CRA))进行审查，并由国会实行监督。<sup>8</sup> 《国会审查法》确定了一种特殊程序，国会可根据这种程序表决否定任何这种机构规则。否定性表决就意味着规则无效。如果国会参众两院以过半数通过一项联合决议(否定一项规则)而随后由总统签署该决议，该项规则即被推翻。如果国会参众两院通过这样一项决议

<sup>7</sup> 有些授权颁布产品规章的法规限定颁布机构在选择这些规章时可以考虑的代价程度。有些甚至规定可以不问代价如何而选择和颁布规章。

<sup>8</sup> 对于“主要规则”，CRA 规定，这种规则必须在提交国会之后再过 60 天才能生效。为 CRA 的目的，“主要”规则界定为行政管理和预算局认为将导致以下任何一种情况的规则：(a) 年度经济影响等于或大于 1 亿美元；(b) 成本或价格大幅度上升；或(c) 对竞争、就业、投资、生产力、创新或总部在美国的企业在国内和出口市场与总部在外国企业的竞争的能力构成重大不利影响。

(否定一项规则)，而随后又通过表决推翻总统对该决议的否决，也意味着该项规则被推翻。国会可以通过一项完全否定某项规则的决议，但在《国会审查法》之下不能通过一项修改某项规则或要求修改某项规则的决议。在《国会审查法》之下国会既可以不采取行动，也可以通过一项否定性的决议。

国会在《国会审查法》范围之外——即在国会正常立法程序之下——行事时，可通过颁布一项新立法禁止某机构为实施规则而使用拨款的办法在事实上废除该机构的一项规则。或者，国会也可颁布立法指明其反对的规章规定，并且具体写明该机构不得保持含有这种规定的现有规则或颁布含有这种规定的新规则。

#### D. 司法审查

司法部门可能会根据某机构的授权立法、《行政程序法》或特定机构的具体章程对确立、修改或废止规章的各种最终规则进行审查。此外，对其他属于最终性质的行动也可以进行审查，包括驳回关于制订规则的申请、驳回关于重新考虑的申请，以及在一项《拟议规则制订通知》发表后决定终止规则制订工作。虽然通过非正式规则制订方式颁布随后接受司法审查的规则所占百分比相对很小，但一直有相当一部分涉及程序和/或实质性质疑的案例。另外，鉴于法院判决所具有的判例作用，司法审查可对机构规则制订产生重大和深远的影响。

在《行政程序法》之下，任何人只要具有“所需地位”，均可要求联邦法院推翻一项最终规则或其他具有最终性质的机构行动。所谓具有“所需地位”，是指有关个人必须首先证明这种具有最终性质的机构行动实际上对他造成损害，而法院作出对他有利的判决就有可能补救这种损害。

然后，这个人必须证明所受的伤害是在国会通过颁布据以采取最终机构行动的法规而要加以保护的“利益带”范围之内。一般来说，任何人如果直接受某项产品规章约束，或任何人如果购买或使用受该项规章约束的产品，都可以证明他所受的伤害是在据以颁布规章的法规保护的利益带范围之内。本身并未受这种伤害的组织也可具有“所需地位”，只要这种组织能够证明它的成员如果自己提起诉讼本来会有这种地位，证明该组织所寻求保护的利益与它的宗旨密切相关，并且证明它的主张和寻求的救济都不要求成员个人参加诉讼。

在《行政程序法》之下，一个人如寻求推翻某项最终机构行动，可以提出各种不同理由，包括指称该项行动随意无常、滥用酌量权，或在其他方面不符合法律。质疑机构规则的诉讼一般都会提出推翻这种规则的程序理由和实质性理由。程序理由之一是没有给予应有的通知。指称没有得到应有通知的人往往会说，拟议规章案文和最终规章案文之间的差异极大，提意见的人不可能合理地预见到最终规则的某个重要部分，因而也不可能就此提出意见。另一种常见的论点是，为了支持最终规则，有关机构所依赖的数据或分析没有及时提供给提意见的人，所以无法在最终规则出台之前提出意见。

为了避免某项规则被推翻或被定为随意无常而退回，一个机构应当：说明规则的事实依据；通过将事实依据与规则制订记录中的证据相联系而证明这种依据；解释如何根据事实依据推断出规则的预计作用；将事实依据和预计作用与每项相关的法定目标、根据法规属于相关的目的或标准联系在一起；避免将规则最终文本的任何方面建筑在国会不准备考虑的因素之上；说明为何同意或不同意各种重要意见以及为何要解决提出意见者所提问题；说明根据什么理由不同意对所采用的规则的合适替代办法，特别是据认为更有利于促进据以发表规则的法规目标替代办法。



只要机构的结论在行政记录中具有相当大的依据，负责审查的法庭一般并不以自己的判决取代机构的判断或推翻机构的事实结论（见下文关于行政记录的讨论）。如果主题事项是技术性的、涉及一种新开发的技术，或涉及发挥有关机构的专长，情况就尤其如此。

宣告取消某项规章的最终规则与确立或修订某项规章的最终规则所受的司法监督程度是一样的。一般假定，一个既定的机构行为路线反映该机构明智的判断，奉行这个路线，就是执行国会要求它执行的政策。所以，如果一个机构在制订一项新规则时偏离本机构的以往做法或立场，就必须比较详细地说明理由。

法院依据行政记录进行审查。行政记录由有关机构汇集，其中包含最终规则，以及该机构在颁布最终规则时所具备的一切资料，包括《拟议规则制订通知》、关于这种通知的所有意见、以及研究结果和报告。

如果法院裁定推翻一项最终规则，就会将该规则退回有关机构作进一步考虑。法院可以宣布撤消这项规则，这样，该规则就没有法律效力；法院也可以指示宣布退回这项规则，要求有关机构重新考虑立场，但允许规则在重新考虑其内全部或部分保持有效。

### 三. 美国确保符合安全和排放标准的程序

在美国，联邦政府保持着一套所有车辆、装备和部件都必须达到的客观(如：以数量表示的)、切合实际的安全和环境要求。这些要求反映在联邦机动车辆安全标准(FMVSS)和联邦排放标准之中。这些标准以性能指标表示。为达到标准，一般可采取各种不同的设计，这样，制造商在设计车辆、装备和部件是具有很大的灵活余地。

以下联系轮式车辆、装备和部件的安全和环境标准，概述联邦政府的规范和执法体系。

#### A. 国家公路交通安全局与自行认证

国家公路交通安全局(NHTSA)有权颁布为新机动车辆以及机动车辆装备规定性能要求的联邦机动车辆安全标准。美国联邦法律禁止任何人生产不符合全部适用安全标准的任何新机动车辆或机动车辆装备、将其投入州际商业交易、销售或进口这种车辆或装备。

与通过型式批准制度实施标准的机构不同，国家公路交通安全局并不办理机动车辆或其装备的批准事宜，也不对任何商业产品或其销售商给予资格认可。法规要求制造商自行认证其产品符合国家公路交通安全局的安全标准，才能上市销售。<sup>9</sup> 这种认证的证据必须明显放置，其形式就是 49 CFR Parts 567 和 568 所要求的标记，其中规定的标记的尺寸、放置位置和文字内容。机动车制造商还必须在开始制造车辆之后不迟于 30 天根据 49 CFR Part 566 向国家公路交通安全局提交某种识别资料。

---

<sup>9</sup> 机动车辆安全法规载于《美国法典》第 49 编第 301 章，其中规定了自行认证程序，根据这种程序，每个制造商必须证实其产品符合全部适用安全标准。(见 49 U.S.C. § 30115; 49 CFR Parts 567, 568) 联邦机动车辆安全标准载于 49 CFR Part 571。除了这种安全标准之外，某些车辆还必须证明符合 49 CFR Part 581 的保险杠标准和载于 49 CFR Part 541 的防盗标准。

## 1. 制造商如何自行认证

每项安全标准都具体规定测试条件和程序，国家公路交通安全局用于评定贸易车辆或装备是否符合标准所定的性能要求。某些标准，诸如 FMVSS No.208 “乘员碰撞事故保护”和 FMVSS No.301 “燃料系统完整性”规定了动态测试办法，该机构可根据这些测试办法进行性能测试，以判断是否符合要求。然而，该机构并不要求制造商对车辆作碰撞测试，也不要求制造商只能按照安全标准规定的方式评估产品。制造商可以选择任何办法评估车辆或装备，以确定其是否符合某项适用标准，但制造商选择的办法要能够合理地保证车辆或装备在由国家公路交通安全局进行测试时会达到标准。大多数制造商都是按照 FMVSS 进行测试，以此作一致性认证。在很少的情况下，认证不是依据测试而是依据研究或分析。

除了初始认证以外，制造商还需在整个生产过程中连续监测车辆和/或机动车辆装备的一致性。为此，应当确定一项有效的质量控制方案，以便定期检查和测试车辆和/或机动车辆装备，确保以后的所有同样产品都能达到最初经认证的性能。

与型式批准制度不同，国家公路交通安全局规定的自行认证制度让制造商有较大的灵活余地对产品进行修改。

## 2. 国家公路交通安全局如何确保/监测一致性

国家公路交通安全局通过一致性测试监测符合标准的情况。该局的年度一致性测试方案平均进行 44 项应检验的联邦机动车辆安全标准(车辆标准 30 项，装备标准 14 项)中的 30 项。政府从市场上随机选择(购买)车辆和装备，加以测试，以确定是否符合安全标准。如果该局的一致性测试显示某一车辆或装备明显不符合某项适用标准，该机构会立即通知制造商。制造商往往会立即召回，也就是由制造商将不符合标准这一情况通知车主并为他们免费提供补救办法。如果制造商不这样做，政府就要启动调查，以判断制造商是否没有遵守标准。在调查结束时，政府可责令制造商召回所有符合标准的车辆和装备。此外，国家公路交通安全局还可以寻求对违反 49 U.S.C. § 30112(a) 条例的情况给予民事处罚，该条例规定，除非符合一项适用机动车辆安全标准并且具有按照 49 U.S.C. § 30115 颁发的证书，否则任何人不得销售、出售、兜售在该安全标准生效之日或该日之后生产的任何机动车辆或机动车辆装备、不得将其投入州际商业交易或交付投入州际商业交易，或将其输入合众国。<sup>10</sup>

即便是不会造成不符合某项联邦机动车辆安全标准的安全缺陷也可能导致召回。国家公路交通安全局启动缺陷调查的依据一般是消费者通过该局电话热线提出的投诉，或者是来自其他方面的投诉。此外，公众个人也可以申请启动缺陷调查。

---

<sup>10</sup> 第 30112(b)(2)(A)节规定，如果生产商给予“合理注意”，车辆或装备不符合标准并不属于违法。国家公路交通安全局长期以来一直说，无法判断什么样的努力构成发生符合标准的实际情况之前的“合理注意”。在一个具体案件中，什么是“合理注意”取决于许多因素，包括当时技术的局限性、测试设备的具备与否、制造厂商的规模，以及最重要的是制造商是否表现了认真负责的态度。必须指出，“合理注意”虽然可以免除制造商在制造和销售不合格车辆或装备方面的民事处罚责任，但并不免除制造商将不合格情况通知不合格车辆或装备的买主以及提供免费补救办法的责任。同样，第 30115 节规定，任何人“在给予合理注意的情况下，如果有理由知悉证书存在重大虚假或误导情形”，一律不得认证某一车辆符合全部适用安全标准。

召回对于制造商可能是一种重大的和代价昂贵的步骤，但其目的在于消除不合格获缺陷车辆或装备构成的安全隐患。召回要求制造商通知所有买主，敦促他们将车辆或装备送回经销商，由经销商为他们免费纠正不合格情况获缺陷。制造商可以选择修理或更换车辆或装备，也可以按购买价退款。召回大多是制造商在国家公路交通安全局认定存在安全缺陷或不合格情形之前自行作出的决定，该机构并未发出正式命令。如果制造商拒绝服从该机构的召回命令，政府可以在联邦法庭上寻求这项命令得到执行。

## B. 环境保护局的执法和合格性规定

环境保护局执行排放标准的程序在许多方面与国家公路交通安全局的规定相似；但也存在某些重大差异。虽然环境保护局有关于车辆、装备和部件(尤其是发动机)的认证要求，但其章程并不允许制造商自行认证。相反，制造商必须申请环境保护局的认证。制造商的申请必须包含具体规定的所需信息，包括排放测试信息，以便环境保护局能够判断车辆、装备或部件是否符合排放标准。环境保护局既可以自己进行认证测试，也可以要求制造商进行这种测试。如果环境保护局断定车辆、装备或部件符合其标准或其他要求，就会发给合格证书。如同安全标准一样，制造商也必须在所有生产型号的获认证的车辆、装备和发动机上设置永久性的认证标志。

制造商在没有合格证书的情况下不得出售任何受管制的车辆、装备或部件或以其他方式将其投入商业交易。如果制造商违反了这项规定(如：将与认证申请中所述车辆有重大差异的车辆投入商业交易)，制造商会被处以巨额罚款。

环境保护局还在车辆、设备或部件制造和组装完成后有选择地进行测试或要求制造商自己进行测试。如果一部分车辆、装备或部件不符合环境保护局的排放标准，环境保护局可责令召回。环境保护局责令的召回与国家公路交通安全局的召回类似。制造商可以在该机构的一项行政诉讼中质疑召回令，如果在机构内质疑不果，还可以向法庭提出。此外，如果环境保护局认定总装线上的车辆、发动机或部件与获认证配置存在重大差异，可针对未获认证配置进入商业交易的情形处以罚款。

同样，由于排放标准适用于一个车辆或发动机的整个使用寿命期，在车辆和发动机投入运行相当长一段时间后环境保护局还要进行测试，以确保继续符合排放标准。环境保护局在“使用中”测试规定之下责令召回和处以罚款的权力与以上所述总装线测试规定下的权力相似。

## 四. 缩略语

|       |            |
|-------|------------|
| ANPRM | 拟议规则制订预先通知 |
| APA   | 行政程序法      |
| CFR   | 联邦条例法典     |
| CRA   | 国会审查法      |
| FACA  | 联邦咨询委员会法   |
| FOIA  | 信息自由法      |
| FR    | 联邦公报       |
| NIST  | 国家标准与技术研究所 |

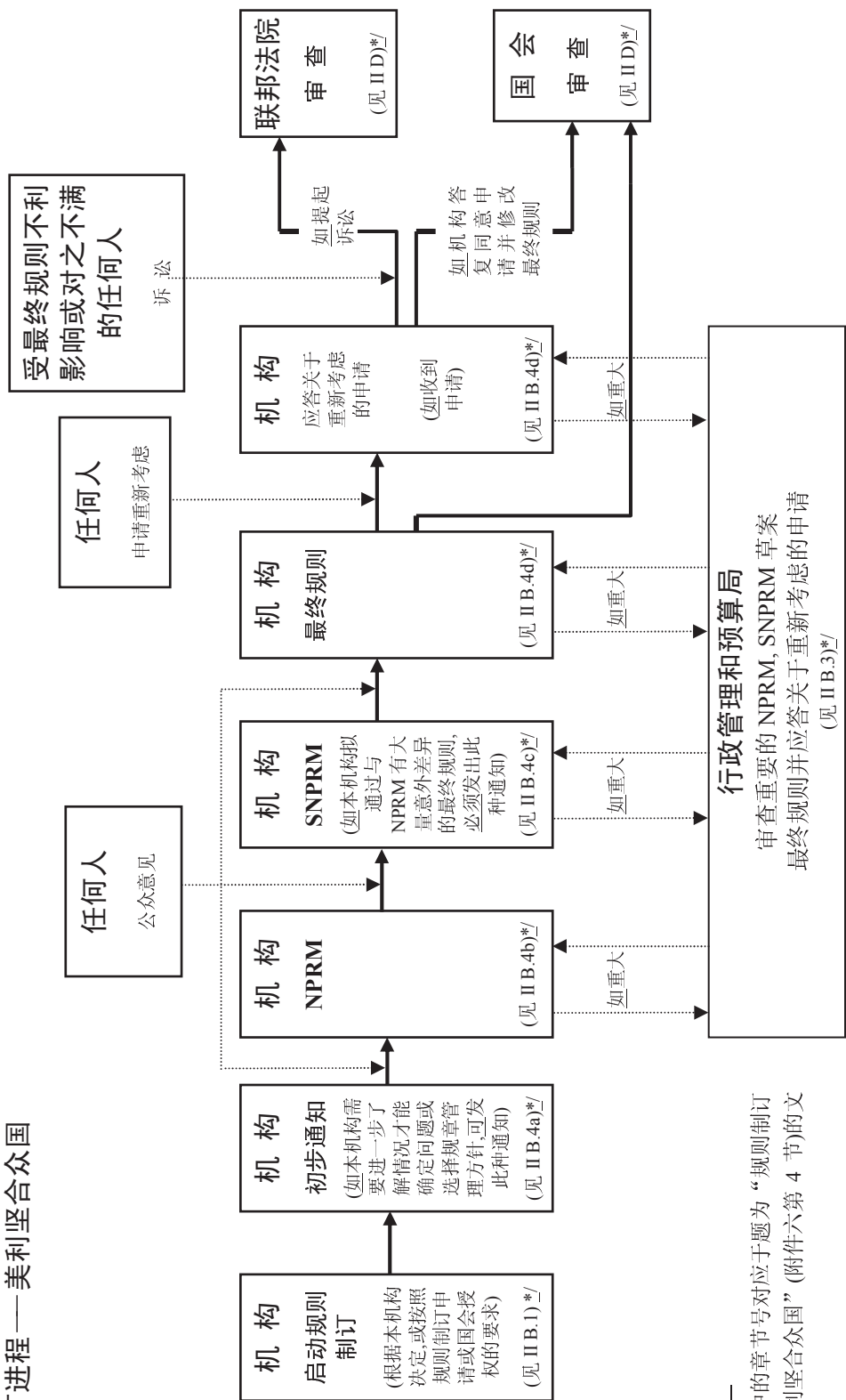


|       |             |
|-------|-------------|
| NPRM  | 拟议规则制订通知    |
| NRA   | 协商规则制订法     |
| NTTAA | 国家技术转让与促进法  |
| OMB   | 行政管理和预算局    |
| RISC  | 法规信息服务中心    |
| SNPRM | 拟议规则制订 补充通知 |
| USC   | 美国法典        |

## 五. 索取进一步资料的联系办法

|       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|-------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| NHTSA | Ms. Julie Abraham, Director of International Policy and Harmonization, National Highway Traffic Safety Administration Room 5208, 400 Seventh St., SW, Washington, DC 20590.<br>Telephone: (+1)-202-366 - 2114;<br>Fax: (+1)-202-366-2559; E-mail: <a href="mailto:jabraham@nhtsa.dot.gov">jabraham@nhtsa.dot.gov</a> .            |
| EPA   | Mr. Kenneth Feith, Senior Policy Advisor/Scientist, Office of Air and Radiation, Environmental Protection Agency, Ariel Rios Building MC 6103A, 1200 Pennsylvania Av. N.W. Washington, D.C. 20460.<br>Telephone: (+1)-202-564-1679; Fax: (+1)-202-564-1554;<br>E-mail: <a href="mailto:feith.ken@epa.gov">feith.ken@epa.gov</a> . |

规则制订进程——美利坚合众国



\*/ 本图表中的章节号对应于题为“规则制订进程——美利坚合众国”(附件六第 4 节)的文件。



## 第 5 节

### 规程序——加拿大

在加拿大，联邦规章的制定程序，既要符合《法定文书法》规定的具体法律要求，又要满足《关于精简法规的内阁指令》所述的政策要求。

#### 作为政策文书的规章

在加拿大，制定规章的是院督、部长或议会根据法律授权委派的行政机构。规章是一种法律形式——它们具有法律约束力，通常规定一般性规则，而不是针对某些人或某些情况的具体规则。

本文所述程序假设官员们已经评估了为实现特定政策目标所掌握的一系列文书并确定规章是文书组合的必要组成部分。

#### 联邦规章制定程序概述

联邦规章制定程序的构架，旨在为政府各部门制定规章提供一致的方法，同时确保实现加拿大政府的政策承诺和法律义务。

##### 第 1 步：评估说明

规章制定程序的第一步是评估规章提案的影响程度，起草一份评估说明，并由财政委员会秘书处批准该说明。

在这一阶段还需确定的是，提案对国际贸易的潜在影响。在监管组织无法充分评估这种影响的情况下，财政委员会秘书处将咨询外交与国际贸易部。

##### 第 2 步：分析及制定规章影响分析说明

《关于精简法规的内阁指令》要求监管组织在制定规章提案时进行详细分析和深入协商。应在《规章影响分析说明》中总结这些程序的结果，并将说明提交决策者和公众。这份文件提供了有说服力的非技术性综合信息，使不同的读者能够了解被监管的问题、监管这一问题的原因、政府的目标、监管的成本和收益、哪些人将受到影响、制定规章时咨询了哪些人，以及政府如何评估并衡量规章在实现其既定目标方面的成效。

监管机构应查明可能对规章提案有兴趣或可能会受到规章提案影响的各方，并为他们提供机会，在规章制定程序各阶段参与公开协商。

进行协商时，监管组织采取如下做法：

- 根据现有证据、科学或知识将公共政策问题的性质和影响告知加拿大人民并使其参与进来；
- 使加拿大人民参与政策目标的制定；
- 以明确的方式设置程序和时间表，以便受影响方能够组织并提供意见；
- 将协商结果和决策中考虑的优先事项及时反馈给加拿大人民和受影响方。

### 第 3 步：起草规章

以加拿大两种官方语文(英语和法语)起草说明。

### 第 4 步：加拿大司法部立法顾问的审查及盖章

加拿大司法部对所有拟议规章进行法律审查，以确保如下：

- 规章得到授权法的授权。
- 规章不得构成对其所依托的权力的不寻常或意外的使用。
- 规章不得当当地侵犯现有权利和自由，且不得与《加拿大权利与自由宪章》和 1982 年《宪法法》相抵触。
- 规章的形式和起草应依照既定标准。

### 第 5 步：经签署的提案转至枢密院办公室——枢密院令

规章提案一经提出提案的部长批准，将被转至枢密院办公室——枢密院令，该办公室负责向财政委员会提交提案。

### 第 6 步：财政委员会会议和决定

财政委员会秘书处负责向财政委员会各部长介绍规章提案。监管组织的官员有时须出席会议并提供补充资料。

作为内阁委员会的财政委员会，可能会做出如下决定：

- 批准或拒绝预发拟议的规章；
- 批准或拒绝请求免予预发布的要求；
- 将提案交予内阁或内阁的另一个委员会审议；
- 将这一事项交回主管部长，要求进一步考虑并提供更多信息；
- 将提案推迟至另一次会议。

### 第 7 步：在《加拿大政府公报：第一部分》中预发布

如果得到了财政委员会的批准，枢密院办公室——枢密院令将拟议规章和附加的规章影响分析说明转交加拿大公共工程和政府服务部加拿大政府公报局。

之后，拟议规章和规章影响分析说明在《加拿大政府公报：第一部分》预发布。正是通过在《第一部分》的发布，政府将加拿大人民纳入规程序。预发布给加拿大全体人民提供了机会，在一项拟议规章正式通过前提出他们对这项拟议规章的意见。

### 争取最终批准、发布和登记

预发布期后，还要再次经过很多同样的但形式上可能有所变化的步骤，才能完成规章制定程序。

### 第 8 步：预发布期后的分析

所有预发布期收到的意见均得到认真考虑，以确定是否有必要修改文本。

如果有必要修改拟议规章，司法部立法顾问将对修改进行审查并作出适当的修改。除了公共和利益攸关方的意见，任何国内和国际范围内发生的可能影响拟议规章的措辞或意图的变化都应得到考虑。

#### **第 9 步：司法部立法顾问的审查和盖章**

司法部立法顾问在这一阶段履行与预发布阶段同样的法律审查职能(见第 4 步)。

#### **第 10 步：规章最后提案提交至枢密院办公室——枢密院令**

规章最后提案一经主管部长批准，相关文件便转至枢密院书记官助理。除非另有规定，所有文件均须提供加拿大两种官方语文(英文和法文)文本。

#### **第 11 步：院督确定规章**

院督是根据内阁意见行事的加拿大总督。2003 年 12 月以来，财政委员会代表女王枢密院向总督提供意见。

与请求预发布的提案相似，财政委员会秘书处向财政委员会各部长介绍请求最终批准的提案。各部长考虑预发布后的结果和规章提案的其他资料，确定是否建议总督颁布最后提交的规章。

#### **第 12 步：登记、生效、在《加拿大政府公报：第二部分》发布**

##### **登记**

虽然规章应在七天内送交书记员登记，但登记通常在审议该规章的财政委员会会议 48 小时内完成。每项规章都有一个号码，号码前是缩略词 SOR(代表“法定命令和规章”)或 SI(代表“法定文书”)。

##### **生效**

必须登记的规章，生效时间通常在登记日的午夜，或是在规章中明确规定的(登记后的)某一天。

##### **发布**

规章在登记后 23 天之内在《加拿大政府公报：第二部分》发布(每月第二个星期三发布《第二部分》)。



## 第 6 节

### 印度汽车规章概览

#### 《机动车法》及其历史

与机动车有关的第一部法律，是 1914 年的《机动车发动机法》。该法随后被 1939 年的《机动车法》取代，后者又被 1988 年《机动车法》取代。1988 年《机动车法》规定了制造和维修车辆的技术要求。根据这部法律，道路交通和公路部时常以《规则》形式制定具体强制性要求。这些《规则》以通告形式发布，标题为《1989 年中央机动车规则》，一般称为《中央机动车规则》。

#### 政策及意图

交通部门在印度这个庞大和多样化的国家的发展中发挥着重要作用。印度政府采用了建造适足和安全的道路基础设施和安全环保型车辆的政策。为此，政府于 2002 年和 2006 年分别确定了《汽车燃料政策》和《汽车产业发展规划》。《汽车燃料政策》为未来将执行的排放标准提供了一个路线图，也规定了符合这一标准的燃料标准。这一政策强调，有必要采用整体方式管理汽车排放、排放量据清单、倡导新技术、提高燃料质量以及倡导公共交通和管理使用中的车辆，以制定一个处理汽车排放问题的全面方针。

汽车/部件和子系统的相关测试和批准标准由技术专家委员会制定。印度的政策是尽可能使国内标准符合联合国规章。在 126 项联合国规章中，印度目前考虑根据联合国全球性技术规范调整我国的标准。

#### 交通方面的挑战

印度有一个庞大的公路网，由国道、邦道和城市/乡村公路组成。各种公路模式的特点和分布相当独特。另一特点是城市的高密度交通和多种车辆类型。

两轮车作为一种个人交通工具被广泛使用。因此，两轮车的保有量非常高。三轮车作为公共交通工具被大规模使用。城市和乡村公路上的小型客车正在增加。小型客车更多用于满足家庭交通需求，而不是个人使用。

印度拥有庞大的公路网络，总长度为 334 万公里，纵横交错遍布全国。在全部陆路运输中，公路支撑着 65% 的货运和 85% 的客运。重型商用车因此成为流动需求的支柱。在农村地区，农用拖拉机除了用于农田作业外，也广泛用于公路货物运输。

#### 印度的排放规章

**《印度驾驶循环》的制定**——印度汽车研究协会于 1985 年制定了《印度驾驶循环》。各类型车辆的质量排放量标准以该驾驶循环为基础，这些排放标准于 1989 年公布于《中央机动车规则》。

**排放法执行常设委员会**——道路交通和公路部认识到，有必要建立一个常设机构，协调排放规章及其落实，于 1991 年任命了这一委员会，由道路交通和公路部联秘任委员会主席，在排放规章相关事宜上为政府提供建议。1991 年 5 月，环境和森林部任命了一个由 H.B.马图尔任主席的委员会，该委员会负责提议下一步的标准，用于制定将于 1995 年至 2000 年执行的质量排放量标准。



归纳起来，排放规章的执行方式如下：

- 首个质量排放量标准于 1991 年 4 月 1 日(汽油车)和 1992 年 4 月 1 日(柴油车)起执行。
- 根据马图尔委员会的建议，下一阶段标准于 1996 年 4 月 1 日起执行。
- 随后，无铅燃料在全国推广后，1998 年 4 月 1 日起强制规定在客车上安装催化转换器。新的客车质量排放量标准也已经发布，要求催化转换器的劣化系数为 1.2。
- 印度最高法院在 1999 年 4 月 29 日和 1999 年 5 月 13 日的判决中规定，在国家首都地区内，自 1999 年 6 月 1 日起，所有私人车辆须符合欧 I 标准，自 2000 年 4 月 1 日起，所有车辆须符合欧 II 标准。相应地，道路交通和公路部公布了这些标准。在此期间，基于各法院的干预，已经实施了一些举措，将商用车(新车及翻新车辆)强制转换为压缩天然气汽车。
- 此外，还发布了国家首都地区的商用车 2001 年 10 月 24 日起执行 Bharat 阶段 II 标准。此外，国家首都地区执行的 Bharat 阶段 II 标准拓展至其他大城市，这方面情况可参阅 2001 至 2003 年期间的一系列通告。
- 基于汽车燃料政策，发布了于 2005 年 4 月 1 日起在 11 个大城市实施的 Bharat 阶段 III 标准(相当于欧 III)。同时，在印度其他地区执行 Bharat 阶段 II 标准(相当于欧 II)。此外，全国范围内自 2005 年 4 月 1 日起对 2/3 轮车辆执行 Bharat 阶段 II 标准。
- 此外，2010 年期间，13 个主要城市自 2010 年 4 月 1 日起执行 Bharat 阶段 IV 标准(相当于欧 IV)，印度其他地区 2010 年 10 月 1 日起执行 Bharat 阶段 III 标准(相当于欧 III)。同时，公布了对 2 轮和 3 轮车辆于 2010 年 10 月 1 日起执行 Bharat 阶段 III 标准。

## 印度的安全规章

《中央机动车规则》——技术常设委员会，政府于 1997 年组建了常设委员会。委员会就与《中央机动车规则》相关的各技术问题向道路交通和公路部提供建议。委员会中有来自各组织的代表，包括重工业和公共企业部、检测机构、车辆及部件制造商协会、印度标准局、国家交通运输局等。委员会在制定印度汽车和汽车部件安全规章方面发挥了重要作用。委员会主席为印度政府道路交通和公路部的联秘(交通运输)。

汽车行业标准委员会——汽车行业标准委员会协助《中央机动车规则》——技术常设委员会制定与安全相关的技术标准。委员会主席为印度汽车研究协会的主任，委员会发布汽车行业标准。至今，汽车行业标准委员会已发布了 112 个汽车行业标准。

## 印度标准局

作为印度的国家标准机构，印度标准局自 1947 年以来一直成功地推动并促进印度的标准化运动。在国家标准局的各项活动中，其主要职能是为交通工程、机械工程、电工工程、食品和农业等多行业制定印度标准。这些活动由相应部门理事会下属的分类委员会执行。分类委员会的成员来自各组织，包括研发、检测机构、监管当局、制造商、消费者/用户、非政府组织等。制定汽车系统和部件的印度标准不断满足行业 and 消费者的需求。与汽车行业相关的标准，由印度标准局交通运输部门理事会负责制定。

如前文所述，印度标准局根据相应的批准程序通过汽车行业标准委员会制定的安全标准。

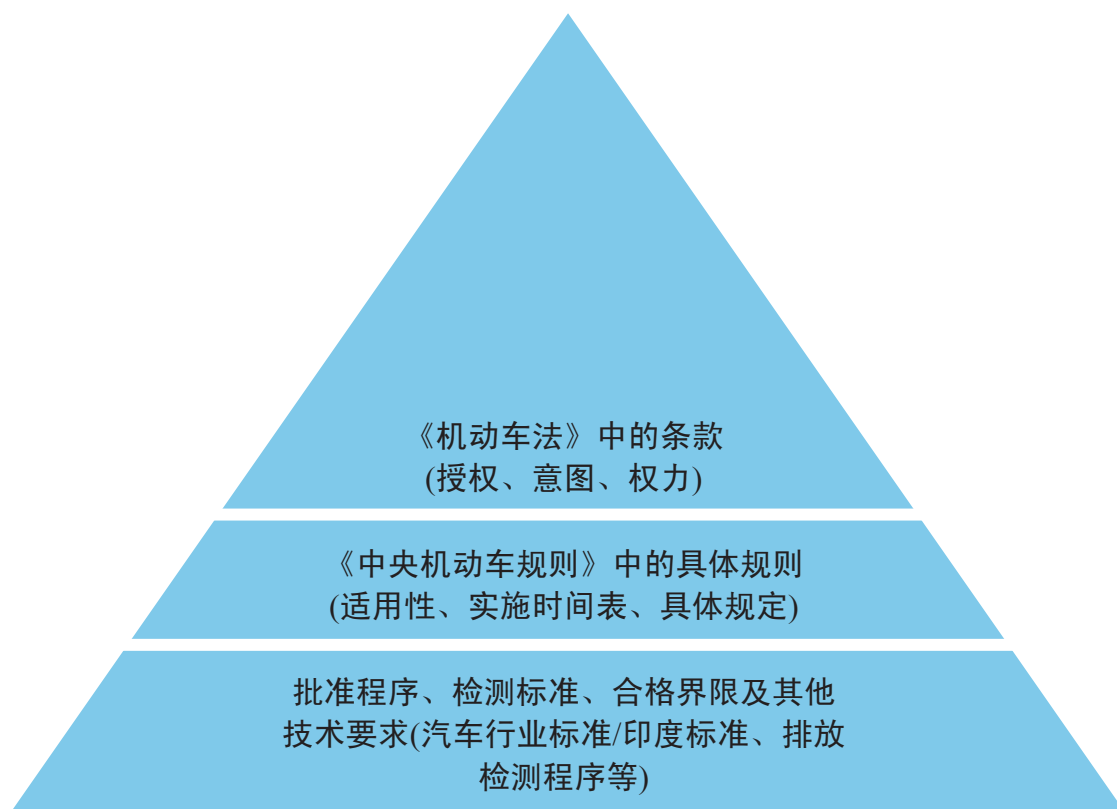
**国家级协调 WP.29 规章常设委员会**——认识到协调国际一级规章的重要性，联邦内阁于 2002 年 10 月批准印度作为观察员国加入欧洲经委会 WP.29。此外，政府组建了一个由道路交通和公路部联秘任主席的国家级常设委员会。印度汽车研究协会为常设委员会提供秘书处服务。常设委员会的成员包括相关各部、检测机构和行业等利益攸关方。印度加入了 1998 年协议，自 2006 年 4 月开始执行。

如上文所述，印度几十年来逐渐形成了汽车行业的监管结构。制定汽车行业规章应遵循的程序如下图所示：

## 发布新标准的法律程序

技术委员会以新标准的形式确立技术要求和检测程序。相关部委发布通告草案，请利益攸关方发表意见。强制公示期过后，该部进行最终审查并根据《机动车法》发布通告。

《机动车法》、其他法律和标准的等级结构如下图所示：



## 法律的执行

道路交通和公路部是《机动车法》和《中央机动车规则》执行情况的主管机构。车辆登记是国家部委的管辖范围。

## 认证制度

印度已经采用了与 1958 年协议相似的第三方型式批准制度。根据《中央机动车规则》，政府授权各检验机构代表印度政府执行检验和批准。车辆生产商负责确保遵守安全和排放要求，以及《中央机动车规则》随时发布的其他要求。

所有新的型号都必须取得类型批准书，对现有型号的任何技术改变或达到任何新发布的要求，也须得到批准。因此，车辆制造商须将技术文件和原型车提交给检验机构，后者有权授予型式批准。

通过对随机选择的车辆/发动机进行检测/检验(视情况而定)，核查是否始终遵守了强制性要求(产品一致性)。

## 报告交流

印度不是 1958 年协议的缔约方

欲了解更多情况，请联系：

**1. Mr. Saroj Kumar Dash**

Joint Secretary, Government of India  
Ministry of Road Transport & Highways,  
1, Parliament Street, Transport Bhavan,  
New Delhi 110 001, India  
Tel: +91 11 2371 7294  
Email: [sk.dash@nic.in](mailto:sk.dash@nic.in)  
URL: [www.morth.nic.in](http://www.morth.nic.in)

**2. Mr. Shrikant R. Marathe**

Director, Automotive Research Association of India  
Survey No. 102, Off Paud Road, Vetar Hill,  
Pune 411 004, India  
Tel: +91 20 3023 1100  
Fax: +91 20 2543 4190, 3023 1104  
Email: [srmarathe@araiindia.com](mailto:srmarathe@araiindia.com) or [director@araiindia.com](mailto:director@araiindia.com)  
URL: [www.araiindia.com](http://www.araiindia.com)



## 第 7 节

### 韩国汽车安全标准法规/《汽车管理法》和 自行认证制度的修订程序

#### 1. 概述

韩国的《汽车管理法》规定了车辆的初次登记、变更登记、转让登记和附加装置登记，登记号和牌照的发放，车辆识别号、安全标准和自行认证标记，制造缺陷的修正，操作约束和执行，车辆检查和汽车管理业务，以通过安全性能、车辆安全和车辆的有效管理改善公共福利。

《汽车管理法》分为 10 章 88 条以及补充条款，包括总则、车辆登记、车辆安全标准和自行认证、车辆检验和维修、车辆检查、摩托车管理、汽车管理业务、补充规定、处罚和特殊的违法案例。(见图 1)

韩国机动车辆安全标准共包括四章，第一章是总则，第二章是汽车和摩托车的安全标准，第三章是成品车辆的安全标准，第四章包含了一些补充条款。

第一章含三条，包括目的、结构的定义和安全，以及设备安全，第二章含 94 条，包括汽车和摩托车的安全标准，第三章含 37 条，包括成品车辆的安全标准，第四章含 4 条，包括关于载客量、最大承载能力、规则应用的特殊规则，以及规格的容差和检测方法的通告(参阅图 2)。

并且，韩国自 2003 年起采用了与后续服务有关的自行认证制度。根据自行认证制度，政府规定确保车辆安全的成品车辆安全标准，制造商内部自行确认成品车辆是否达到安全标准并进行销售。政府随后进行自行认证合规检验，如有某项未达到安全标准则命令召回。

#### 2. 《汽车管理法》

对《道路交通法》进行了修订，《汽车管理法》于 1986 年 12 月 31 日生效，以车辆登记、安全标准、自行认证、制造缺陷的修正、检测、维修、检查和汽车管理业务(销售、维修和报废业务)的规章作为确保车辆性能、安全和系统维修的法律，以此改善公共福利。

图 1—《汽车管理法》的结构

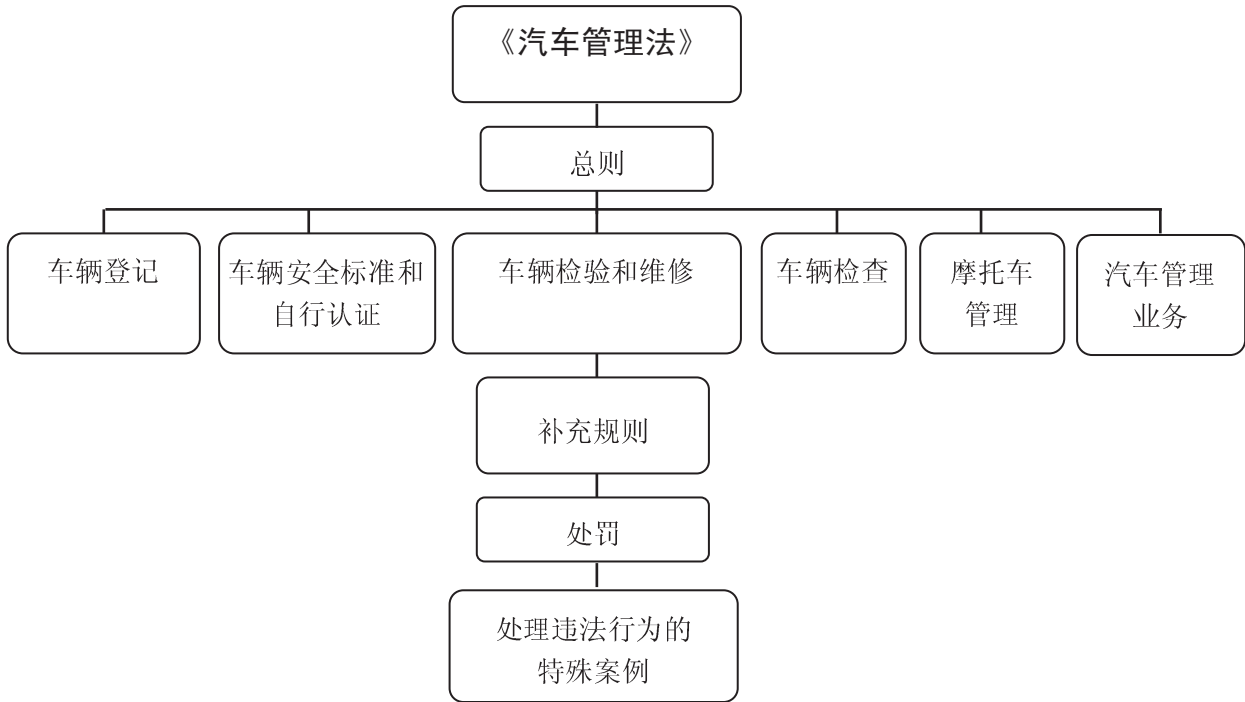
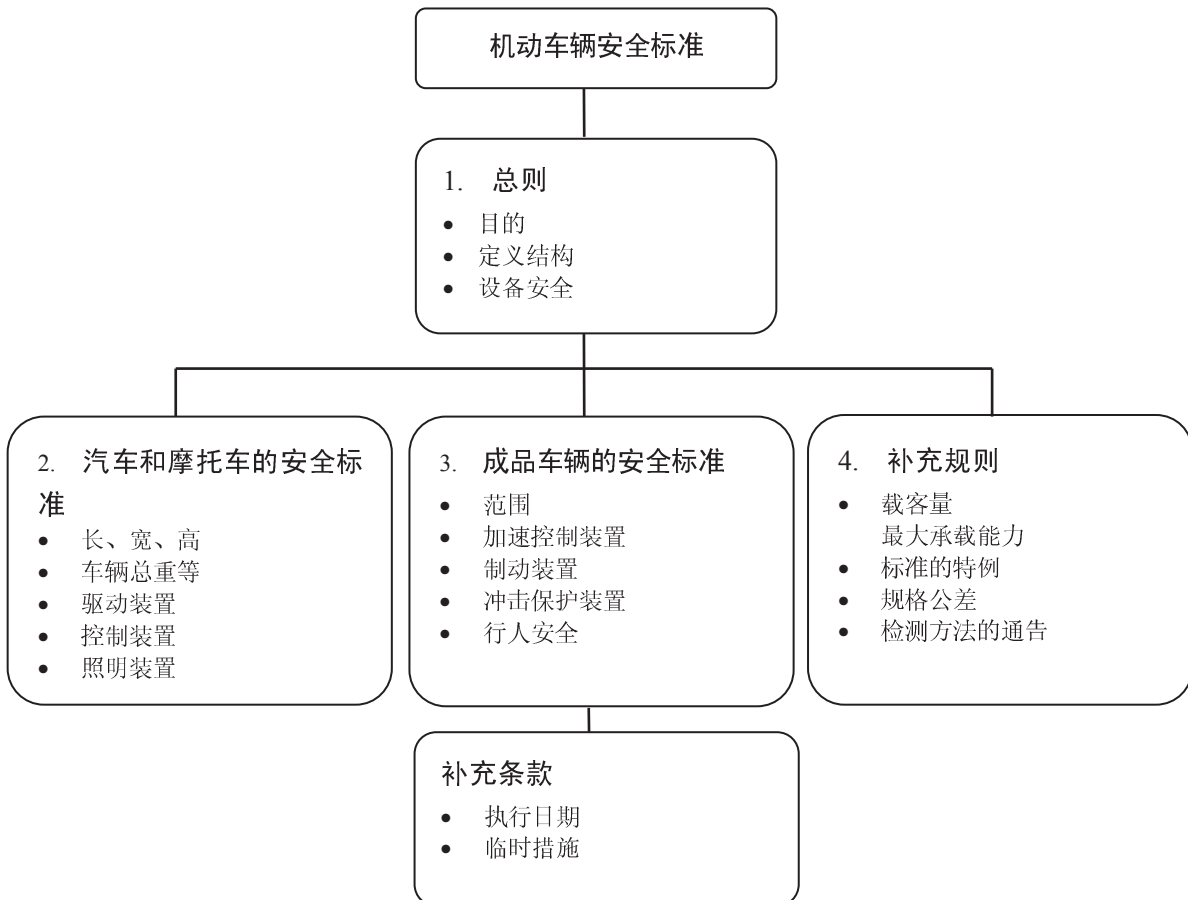


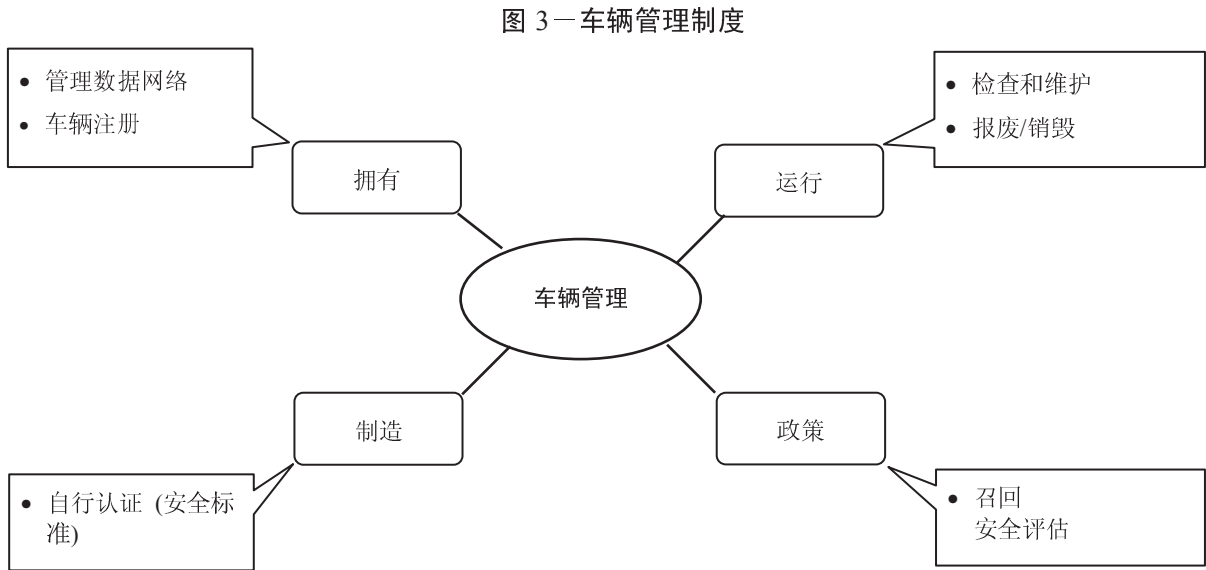
图 2—《韩国机动车辆安全标准》的结构



韩国运作汽车管理制度方式如图 3 所示，为此，《汽车管理法》以如下方式构架。

《汽车管理法》下有一些级别较低的规章，包括总统令《汽车管理法执行令》、《汽车管理执行规章》、国土交通和海洋事务部执行条例《车辆安全标准规则》、《汽车安全标准执行规章》、《汽车自行认证程序》和国土交通和海洋事务部通告《汽车安全评估程序》。

制造阶段的认证和运行阶段的管理制度由这些规章管理。自行认证制度是一种安全标准认证制度，用于确保新的成品车辆的安全，而定期检查、电脑化管理和车辆管理制度适用于现有车辆。



**3. 安全标准制定和修改程序**

韩国机动车安全标准的制定和/或修改程序见表 1，详细说明见 3.1~3.10 段。

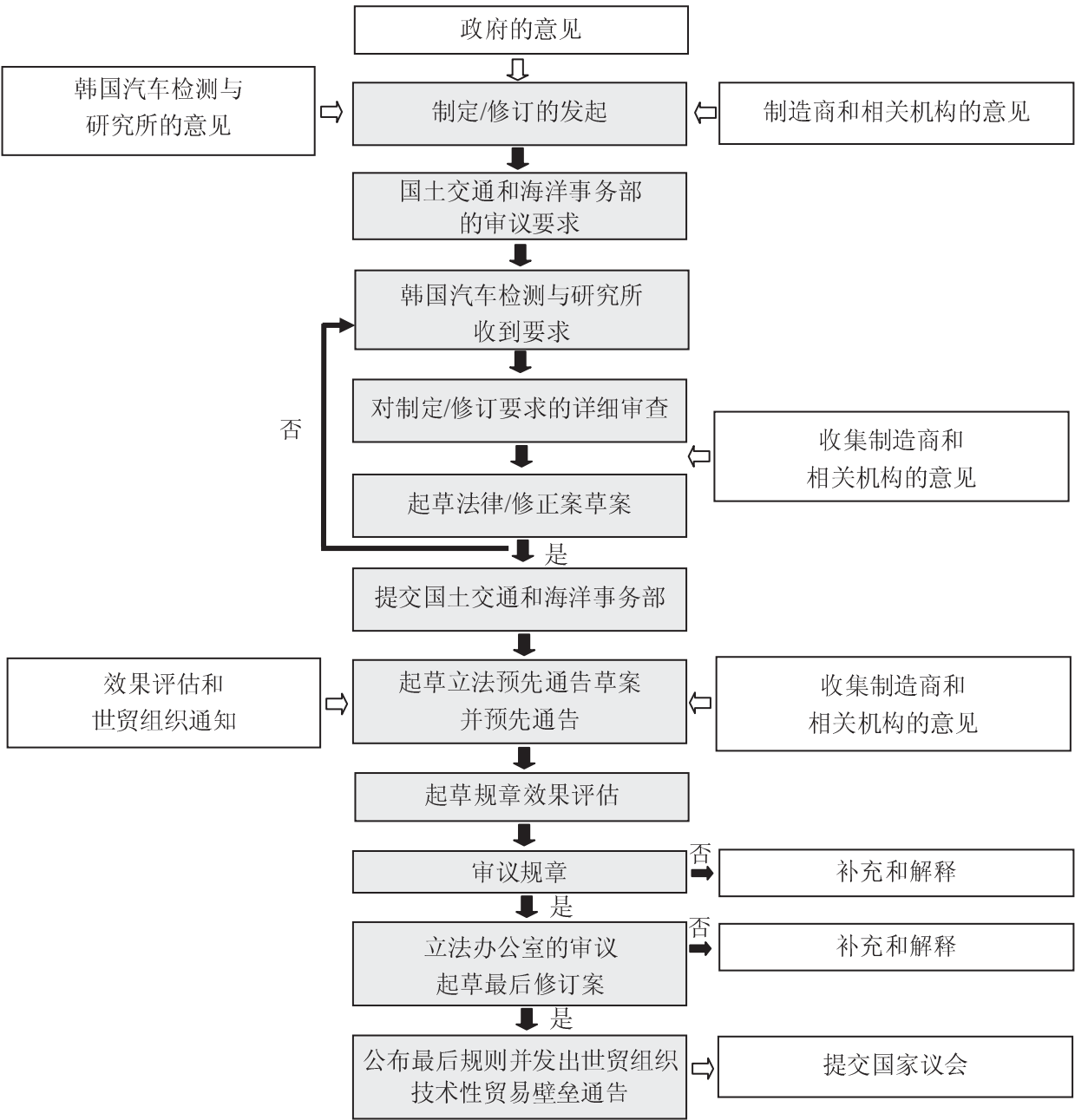
**3.1. 标准制定或修改的审议**

安全标准制定和/或修改的要求来自各种渠道，主要来源如下。在对规章进行改进的情况下，将对条款进行评估并采取行动。

- 关于制度改进的政府政策：社会问题、改进等。
- 韩国汽车检测与研究所的意见：安全标准改进计划以及安全标准实施过程中的其他补充措施。



表 1—制定和修改程序



- 制造商和最终用户提出的改进制度的要求：减少标准、应用新技术等
- 适应环境的变化，包括技术发展
- 国际协议或贸易谈判要求的改进
- 规章实施过程中所需的其他改进

### **3.2 政府提案**

当制定和/或修改车辆安全标准(包括《汽车管理法》)时，国土交通和海洋事务部向韩国汽车检测与研究所提出一份提案。

国土交通和海洋事务部对政策决定和其他不需要技术考虑的事宜进行内部处理。

### **3.3 接受并处理要求**

韩国汽车检测与研究所接受并处理国土交通和海洋事务部的工作指令，先与国土交通和海洋事务部讨论情况背景和重要性，然后再估算提交截止日期和评估战略。

如情况很关键或有必要由韩国汽车检测与研究所全面审议，具体战略将由委员会会议确定。

### **3.4 详细审议(调查/研究)**

执行部门和联系人分派完毕后，将进行技术评估，评估至少应包括如下项目。必要时应与制造商和相关机构进行讨论，收集并反映它们的意见。

- 系统当前状态和提案的实施条件
- 问题
- 其他国家的实例
- 提出改进计划
- 列出参考资料

### **3.5 标准提案/修正案草案的起草和审议**

起草标准提案/修正案草案，应充分考虑到政府、最终用户和生产商的立场。向国土交通和海洋事务部提交草案时，确保提案/修正案说明中包括充足的说明性参考资料和数据，以及新旧条款的对照表。

### **3.6 起草和预发立法通告**

在与国土交通和海洋事务部讨论后，确定预发立法通告的最后细节，应收集对预发立法通告的意见并为收集到的意见编写评估结果和说明材料，再与国土交通和海洋事务部讨论，决定是否将之反映进预发的立法通告，最后，按预发立法通告的形式起草文件，提交国土交通和海洋事务部。

### **3.7 起草草案影响的评估文件**

应为增强安全标准的提案/修正案进行草案影响评估，应以影响评估的形式起草文件并提交国土交通和海洋事务部。评估工作应与立法预先通告几乎同时进行。

在评估阶段，一收到国土交通和海洋事务部关于出席会议或要求补充数据的要求，即应及时处理并提交。

### **3.8 为立法办公室起草并审议草案**

当草案影响评估完成后，国土交通和海洋事务部将接受立法办公室官员对安全标准提案/修正案最后草案修订说明的详细和解释评估的审议。

立法办公室的审议需要非常准确和明确的叙述，因为它事关将最终被列入法律中的说明。

### **3.9 安全标准提案的公布**

最后草案经过立法办公室审议完成后，应于几天之内公布。韩国汽车检测与研究所应直接通报研究所内部的有关联系人，通知所有员工，并为今后的工作制定计划。

### **3.10 发出技术性贸易壁垒通告**

制定/修改安全标准将构成非关税壁垒，因此应起草技术性贸易壁垒通告并根据与世贸组织成员国的协议发出通告。

## **4. 自行认证合规测试**

### **4.1 定义**

韩国政府已实施自行认证制度，以确保车辆的安全性。根据自行认证制度，政府规定确保车辆安全的成品车辆安全标准，制造商自行认定成品车辆是否达到安全标准并进行销售。政府随后进行自行认证合规测试，如有某项未达到安全标准则命令召回。

### **4.2 执行程序**

制造商自行认证的程序如图 4 所示。

#### **4.2.1 制造商登记**

制造商和安全检测机构的董事长的个人资料应在国土交通和海洋事务部登记，以执行后续服务(包括自行认证公司的召回服务)的责任，准许自行认证的决定是以登记提交材料为基础做出的。

对于进口车辆，如外国制造商指定了韩国代理，则认为相应的制造商具有自行认证能力。

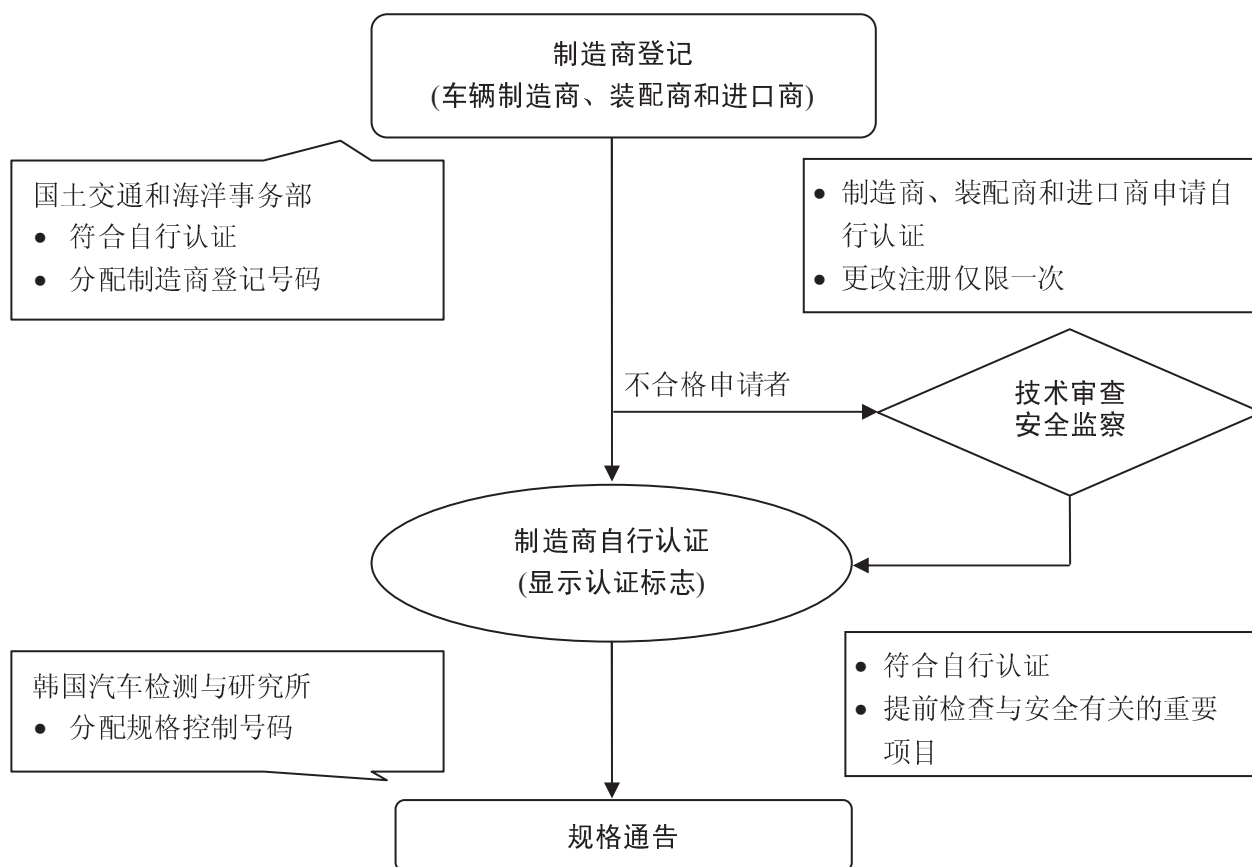
#### **4.2.2 自行认证标志**

如制造商完成了自行认证，则车辆上应显示认证标志。

#### **4.2.3 规格通告**

制造商完成自行认证后，应由汽车管理计算机系统管理即将上市车辆的规格，以便向韩国汽车检测与研究所通报相关规格。汽车管理计算机系统使用原始登记，证明车辆的所有权、检查、结构设备改变、税费征收并检查犯罪行为。

图 4—制造商自行认证程序



## 5. 制造缺陷车辆的召回

这是一个免费纠正缺陷的制度，适用于制造商销售的车辆存在制造商应负责任的不符合安全标准或影响安全运行的缺陷的情况，政府进行测试，以验证车辆是否符合汽车安全标准以及缺陷是否会危及安全运行。

韩国汽车检测与研究所进行一系列测试，程序如图 5 所示。

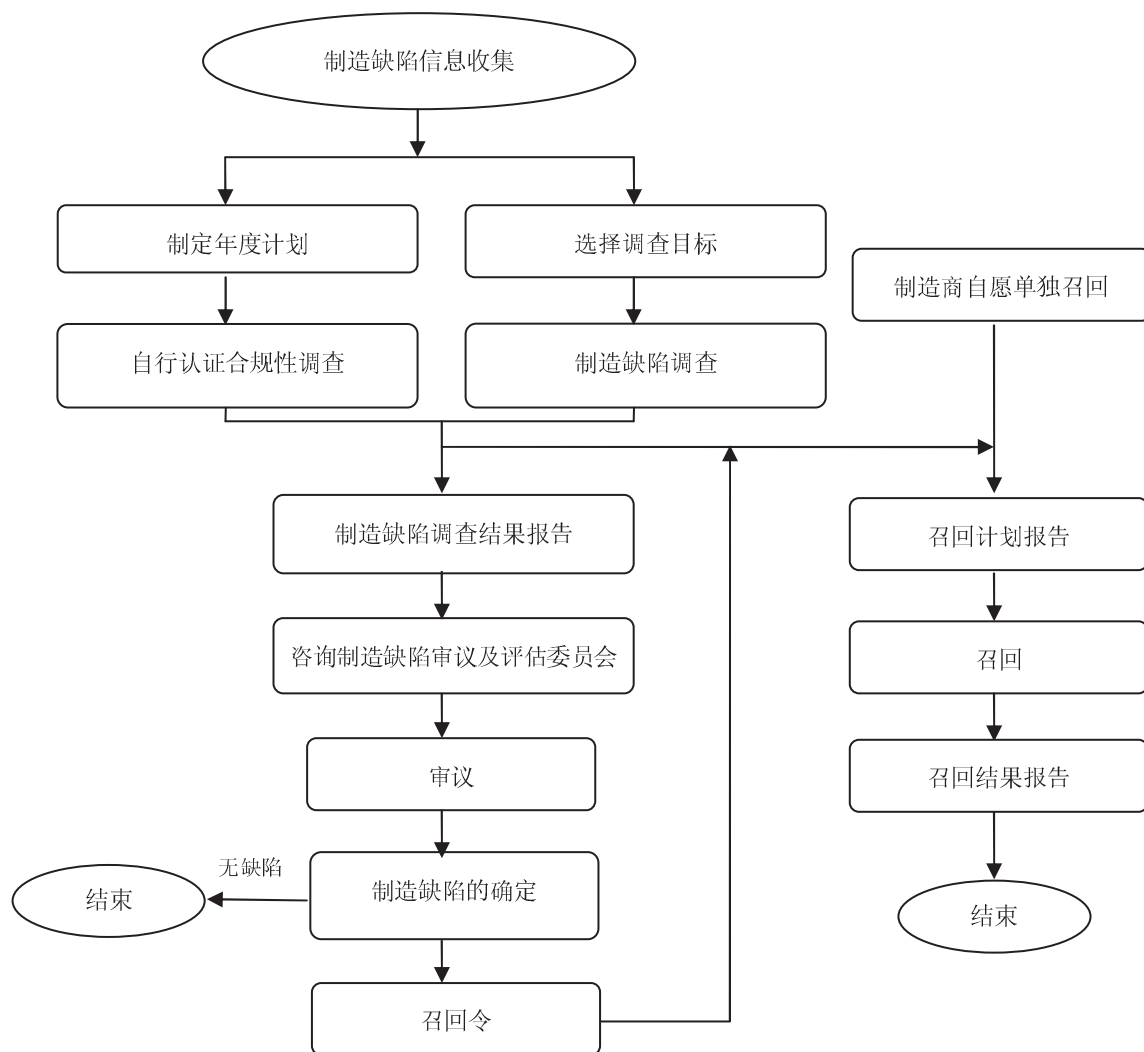
### 5.1 调查程序概要

#### 5.1.1 调查机构

性能测试代理(韩国汽车检测与研究所、韩国运输安全局)

- 是否在自行认证过程中存在错误方法或其它非法方法
- 是否存在违反自行认证程序的情况，如违反汽车安全标准
- 是否在实施召回命令过程中存在违规情况
- 是否销售了以不同于自行认证资料的方式生产的车辆

图 5—召回程序



### 5.1.2 调查方法

国土交通和海洋事务部制定年度计划，包括目标车辆类型、测试项目，向性能测试代理下达调查指令。

性能测试代理(韩国汽车检测与研究所)制定调查计划、向国土交通和海洋事务部报告计划、进行调查并向国土交通和海洋事务部报告调查结果。

当制造商在自行认证合规测试阶段主动承认缺陷并报告召回计划时，国土交通和海洋事务部评估合规性并结束调查。

当调查结果显示不符合安全标准时，将进行处罚并命令召回。









---

### كيفية الحصول على منشورات الأمم المتحدة

يمكن الحصول على منشورات الأمم المتحدة من المكتبات ودور التوزيع في جميع أنحاء العالم. استعلم عنها من المكتبة التي تتعامل معها أو اكتب إلى: الأمم المتحدة، قسم البيع في نيويورك.

#### 如何购取联合国出版物

联合国出版物在全世界各地的书店和经售处均有发售。请向书店询问或写信到纽约联合国销售组。

#### HOW TO OBTAIN UNITED NATIONS PUBLICATIONS

United Nations publications may be obtained from bookstores and distributors throughout the world. Consult your bookstore or write to: United Nations, Sales Section, New York.

#### COMMENT SE PROCURER LES PUBLICATIONS DES NATIONS UNIES

Les publications des Nations Unies sont en vente dans les librairies et les agences dépositaires du monde entier. Informez-vous auprès de votre libraire ou adressez-vous à: Nations Unies, section des ventes, New York.

#### КАК ПОЛУЧИТЬ ИЗДАНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

Издания Организации Объединенных Наций можно купить в книжных магазинах и агентствах во всех районах мира. Наводите справки об изданиях в вашем книжном магазине или пишите по адресу: Организация Объединенных Наций, Секция по продаже изданий, Нью-Йорк.

#### CÓMO CONSEGUIR PUBLICACIONES DE LAS NACIONES UNIDAS

Las publicaciones de las Naciones Unidas están en venta en librerías y casas distribuidoras en todas partes del mundo. Consulte a su librero o diríjase a: Naciones Unidas, sección de Ventas, Nueva York.

---

