

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

**ВСЕМИРНЫЙ ФОРУМ ДЛЯ СОГЛАСОВАНИЯ
ПРАВИЛ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ
(WP.29)**

**МЕТОДЫ РАБОТЫ
ПОРЯДОК ПРИСОЕДИНЕНИЯ**

Третье издание



**ОРГАНИЗАЦИЯ
ОБЪЕДИНЕННЫХ
НАЦИЙ**

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

**ВСЕМИРНЫЙ ФОРУМ ДЛЯ СОГЛАСОВАНИЯ
ПРАВИЛ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ
(WP.29)**

**МЕТОДЫ РАБОТЫ
ПОРЯДОК ПРИСОЕДИНЕНИЯ**

Третье издание



ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

Нью-Йорк и Женева, 2012 год

ECE/TRANS/NONE/2012/1

Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН)

Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) является одной из пяти региональных комиссий, находящихся в ведении Экономического и Социального Совета (ЭКОСОС). Она была создана в 1947 году с целью восстановления послевоенной Европы, развития экономической деятельности и укрепления экономических отношений между европейскими странами, а также между Европой и остальными странами мира. Во время "холодной войны" ЕЭК ООН являлась уникальным форумом для экономического диалога и сотрудничества между Востоком и Западом. Несмотря на сложности этого периода, он был отмечен значительными успехами и достижением консенсуса по множеству соглашений в области согласования и стандартизации.

После окончания "холодной войны" ЕЭК ООН приобрела не только много новых государств-членов, но и новые функции. С начала 1990-х годов она сосредоточила свои усилия на анализе переходного процесса, используя свой опыт в области согласования для облегчения процесса интеграции стран Центральной и Восточной Европы в мировой рынок.

ЕЭК ООН – это форум, где представители стран Западной, Центральной и Восточной Европы, Центральной Азии и Северной Америки (всего 56 государств) собираются вместе для выработки инструментов экономического сотрудничества в области экономики, статистики, окружающей среды, транспорта, торговли, устойчивой энергетики, лесоматериалов и жилищного хозяйства. Комиссия определяет региональные рамки для разработки и согласования конвенций, норм и стандартов. Эксперты Комиссии оказывают техническую помощь странам Юго-Восточной Европы и Содружества Независимых Государств. Такая помощь заключается в предоставлении консультационных услуг, а также проведении семинаров и рабочих совещаний, в ходе которых страны имеют возможность обменяться опытом и лучшей практикой.

Транспорт в ЕЭК ООН

Работа Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) ЕЭК ООН направлена на упрощение процедур международного передвижения людей и товаров с использованием внутреннего транспорта. Целью этой работы является повышение конкурентоспособности, безопасности и энергоэффективности транспортного сектора. В то же время она направлена на уменьшение негативного влияния транспортной деятельности на окружающую среду и эффективное содействие устойчивому развитию. КВТ – это:

- центр международных стандартов и соглашений в области транспорта в Европе и за ее пределами, например в отношении перевозок опасных грузов и конструкции дорожно-транспортных средств на мировом уровне;
- портал по оказанию технической помощи и обмену передовым опытом;
- координатор многостороннего инвестиционного планирования;
- основной партнер в части инициатив, направленных на облегчение транспорта и торговли;
- исторический центр по статистике транспорта.

На протяжении более шести десятилетий Комитет по внутреннему транспорту является платформой для межправительственного сотрудничества в целях облегчения и развития международного транспорта, содействуя при этом повышению его безопасности и улучшению его экологических показателей. Основные результаты этой упорной и важной работы отражены в более чем 50 международных соглашениях и конвенциях, которые устанавливают международные правовые рамки и технические правила для развития международного автомобильного, железнодорожного, внутреннего водного и интермодального транспорта, а также для перевозок опасных грузов и конструкции транспортных средств. Учитывая потребности транспортного сектора и нормативную базу, регулирующую его деятельность, ЕЭК ООН предлагает сбалансированный подход к решению вопросов упрощения процедур и обеспечения безопасности.

Содержание

	<i>Стр.</i>
Предисловие и резюме	1
Глава I Участие в работе WP.29	3
Глава II Организация работы WP.29 и его вспомогательных органов	7
Глава III Соглашения, входящие в сферу компетенции WP.29	11
Глава IV Процесс разработки правил WP.29	24
Глава V Особые положения и меры, предусмотренные соглашениями, входящими в сферу компетенции WP.29	27
 Приложения	
Приложение I Положение о круге ведения и правила процедуры Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29)	33
Приложение II Соглашение о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний (Пересмотр 2)	43
Приложение III Соглашение о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, совершено в Женеве 25 июня 1998 года	57
Приложение IV Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров, совершено в Вене 13 ноября 1997 года	77
Приложение V Перечень неправительственных организаций, регулярно участвующих в настоящее время в деятельности WP.29	91
Приложение VI Национальные и региональные процедуры разработки правил и контроля за их применением	93
<i>Раздел 1</i> Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств – Регулятивная система – Европейский союз	95
<i>Раздел 2</i> Процедура разработки правил и контроля за их применением в Японии	99

Содержание (продолжение)

Стр.

Приложение VI (продолжение)

<i>Раздел 3</i>	Процессы разработки правил и его развития в отношении обеспечения комплексной безопасности автотранспортных средств в Российской Федерации	111
<i>Раздел 4</i>	Процесс нормотворчества – Соединенные Штаты Америки	117
<i>Раздел 5</i>	Регулятивный процесс – Канада	137
<i>Раздел 6</i>	Обзор правил Индии в области автотранспортных средств	141
<i>Раздел 7</i>	Действующая в Корее процедура принятия/пересмотра стандартов безопасности автотранспорта для функционирования Закона о регулировании автотранспортных средств и системы самосертификации	147

Диаграммы

Глава II	<i>Диаграмма 1</i>	Организационная структура WP.29	10
Глава III	<i>Диаграмма 2</i>	Договаривающиеся стороны Соглашения 1958 года	14
	<i>Диаграмма 3</i>	Договаривающиеся стороны Глобального соглашения 1998 года	19
	<i>Диаграмма 4</i>	Договаривающиеся стороны Соглашения 1997 года	23
Глава V	<i>Диаграмма 5</i>	Введение глобальных технических правил ООН	30
	<i>Диаграмма 6</i>	Всемирный Форум WP.29 ЕЭК ООН Рассмотрение и введение правил	31

* * *

Предисловие и резюме

В настоящем третьем издании публикации, именуемой "Синей книгой", – как и в предыдущих изданиях – содержится точная информация о Всемирном форуме для согласования правил в области транспортных средств (WP.29), работу которого обеспечивает Отдел транспорта ЕЭК ООН: истории его создания, его административной и правовой основе с руководством для пользователя и трех международных соглашениях Организации Объединенных Наций (ООН), относящихся к ведению Всемирного форума.

Всемирный форум WP.29, будучи постоянным дискуссионным форумом, действующим в институциональных рамках Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН, имеет конкретный круг ведения и правила процедуры. Его важнейшей задачей является эффективное администрирование трех международных соглашений ООН в области автотранспортных средств: соглашений 1958 и 1998 годов о правилах в отношении конструкции новых транспортных средств, включая требования к рабочим характеристикам, и Соглашения 1997 года о предписаниях, касающихся периодических технических осмотров транспортных средств, находящихся в эксплуатации. WP.29 обеспечивает согласованность между правилами и предписаниями, разработанными в правовых рамках этих трех соглашений ООН.

Всемирный форум является уникальной глобальной дискуссионной площадкой, открытой для участия стран со всего мира. Любая страна – член Организации Объединенных Наций может принимать участие в его деятельности, и ей предлагается присоединиться к одному или нескольким из вышеуказанных соглашений в области транспортных средств. Созданные странами региональные организации экономической интеграции (РОЭИ) также могут участвовать в работе WP.29 и, по условиям соответствующих дополнительных договоренностей, могут стать договаривающимися сторонами соглашений.

Также приветствуется участие в работе Всемирного форума правительственных организаций (ПО) и неправительственных организаций (НПО), однако на консультативных началах.

Работа Всемирного форума транспарентна: повестки дня, рабочие документы, доклады и неофициальные документы имеются в свободном доступе на вебсайте WP.29: <http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.html>.

Основные особенности соглашений, относящихся к ведению WP.29:

Соглашение 1958 года обеспечивает правовую и административную основу для введения международных правил ООН (прилагаемых к Соглашению) с единообразными предписаниями в отношении испытаний для подтверждения требований, предъявляемых к эксплуатационным характеристикам, для установления административных процедур предоставления официальных утверждений типа, для подтверждения соответствия производства и для взаимного признания официальных утверждений типа, выданных Договаривающимися сторонами. При присоединении к Соглашению Договаривающиеся стороны не обязаны применять все прилагаемые к нему правила ООН: они могут выбрать

правила, которые они будут применять, или же решить не применять никакие из них. В настоящее время Соглашение 1958 года насчитывает 50 Договаривающихся сторон и 127 прилагаемых к нему правил ООН. Правила ООН постоянно идут в ногу с техническим прогрессом и, при необходимости, обновляются с учетом технических и политических рекомендаций Договаривающихся сторон, эволюции научных знаний и технологического прогресса.

Соглашением 1998 года предусматривается, что Договаривающиеся стороны будут вводить, путем голосования на основе консенсуса, глобальные технические правила Организации Объединенных Наций (ГТП ООН) в Глобальный регистр ООН. ГТП ООН содержат согласованные на глобальном уровне требования к эффективности и процедуры испытаний. В каждом ГТП ООН имеются развернутые примечания, касающиеся их разработки. Текст ГТП включает справку по техническому обоснованию, указание задействованных исследовательских источников, анализ затрат и выгод, а также ссылки на использовавшиеся данные. При интегрировании ГТП ООН в свое национальное законодательство Договаривающиеся стороны опираются на собственные процедуры нормотворчества. В настоящее время Соглашение 1998 года насчитывает 33 Договаривающиеся стороны и в Глобальный регистр включено 11 ГТП ООН.

Соглашением 1997 года предусматривается, что Договаривающиеся стороны могут вводить предписания ООН для периодических осмотров транспортных средств, находящихся в эксплуатации. Они взаимно признают международные сертификаты технического осмотра, выдаваемые в соответствии с предписаниями ООН, прилагаемыми к этому Соглашению. Соглашение 1997 года насчитывает 12 Договаривающихся сторон и 2 прилагаемых к нему предписания ООН.

По каждому соглашению окончательные решения о новых правилах ООН, ГТП ООН, предписаниях ООН и поправках к существующим текстам принимаются путем голосования и на основе внутренних положений соответствующего соглашения административным или исполнительным комитетом. Комитеты состоят исключительно из представителей правительств Договаривающихся сторон соглашений. До принятия решения весь набор предложений, поступивших от вспомогательных рабочих групп, повторно рассматривается в ходе сессий Всемирного форума WP.29 с участием представителей всех стран - будь то Договаривающиеся стороны или нет, – а также экспертов от ПО и НПО.

Благодаря накопленному им богатому опыту, его техническим знаниям и участию всех заинтересованных сторон Всемирный форум WP.29 наглядно продемонстрировал свою способность вырабатывать высококачественные правила ООН, ГТП ООН и предписания ООН. Договаривающиеся стороны, например Европейский союз, решили организовать свое внутреннее законодательство путем указания прямой ссылки на правила ООН, прилагаемые к Соглашению 1958 года. Другие же страны, не являющиеся Договаривающимися сторонами, применяют на своей территории правила ООН на добровольной основе. Совсем недавно некоторыми Договаривающимися сторонами Соглашения 1998 года, в частности Индией, Канадой, Китайской Народной Республикой и Соединенными Штатами Америки, был введен ряд новых ГТП ООН, которые параллельно инкорпорируются в правила ООН, прилагаемые к Соглашению 1958 года.

Глава I

Участие в работе WP.29

Всемирный форум WP.29 содействует развитию глобального участия в своей деятельности путем поощрения сотрудничества и контактов со странами и региональными организациями экономической интеграции в отношении технических вопросов, рассматриваемых WP.29 и его рабочими группами. WP.29 также способствует открытому и транспарентному диалогу между регламентирующими органами правительств, другими техническими экспертами, компетентными в области технических требований к транспортным средствам, и общественностью в целях обеспечения принятия наилучшей практики в сфере безопасности и охраны окружающей среды и учета при разработке правил ООН их экономических последствий. WP.29 проводит открытые заседания. На заседаниях могут присутствовать в качестве наблюдателей любое правительство и любая другая заинтересованная сторона.

Участие правительств

В соответствии с правилом 1 Положения о круге ведения и правил процедуры WP.29 (приложение I) участие в деятельности WP.29 в качестве полноправного члена или с консультативным статусом может принимать и договаривающейся стороной соглашений, входящих в его сферу компетенции, может стать любая страна, являющаяся членом Организации Объединенных Наций, и любая региональная организация экономической интеграции, созданная странами – членами Организации Объединенных Наций. С подробной информацией об участии в работе WP.29 можно ознакомиться в Положении о круге ведения и правилах процедуры, изложенных в приложении I.

Официальная процедура, позволяющая стать участником, проста: необходимо лишь направить письмо, подписанное уполномоченным должностным лицом заинтересованной страны или региональной организации экономической интеграции (РОЭИ) и уведомляющее секретариат WP.29 о желании данной страны или РОЭИ направить представителя (представителей) на сессии WP.29 и принимать участие в его деятельности.

Если та или иная страна или РОЭИ желает стать договаривающейся стороной какого-либо соглашения, входящего в сферу компетенции WP.29, она должна дать согласие связать себя этим соглашением в соответствии с положениями данного соглашения. Эти положения предусматривают подписание и уведомления о ратификации, принятии, утверждении или присоединении. См. статью 6 Соглашения 1958 года, статью 9 Глобального соглашения 1998 года и статью 4 Соглашения о периодических технических осмотрах 1997 года, которые приводятся в приложениях II, III и IV, соответственно.

В период, когда соглашение открыто для подписания и какая-либо страна или РОЭИ выражает свое согласие связать себя данным соглашением путем его подписания, то подписать его должен:

- глава государства, глава правительства или министр иностранных дел этой страны либо
- иное лицо, наделенное соответствующими полномочиями одним из вышеупомянутых представителей страны или РОЭИ, с четким указанием названия соглашения и фамилии и должности официального лица, уполномоченного его подписать.

В момент подписания или в письме с изложением полномочий должно быть четко указано, является ли подписание окончательным или же только подписанием с оговоркой о ратификации.

В случае действующих соглашений, период открытия для подписания которых закончился, любая страна или РОЭИ может выразить свое согласие связать себя соответствующим соглашением

посредством сдачи на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций документа о присоединении.

Образцы типовых документов о присоединении, ратификации, принятии или утверждении приводятся ниже:

ТИПОВОЙ ДОКУМЕНТ О РАТИФИКАЦИИ, ПРИНЯТИИ ИЛИ УТВЕРЖДЕНИИ

**(Подлежит подписанию главой государства, главой правительства
или Министром иностранных дел)**

[РАТИФИКАЦИЯ / ПРИНЯТИЕ / УТВЕРЖДЕНИЕ]

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, ЧТО [название договора, конвенции, соглашения и т. п.] был [заключен, принят, открыт к подписанию и т.п.] в [место] [дата],

А ТАКЖЕ ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, ЧТО указанный [договор, конвенция, соглашение и т. п.] был подписан от имени Правительства [название государства] [дата],

ВСЛЕДСТВИЕ ВЫШЕИЗЛОЖЕННОГО Я, [имя и титул главы государства, главы правительства или министра иностранных дел] заявляю, что Правительство [название государства], рассмотрев вышеупомянутый [договор, конвенцию, соглашение и т.п.], [ратифицирует, принимает, утверждает] его и обязуется добросовестно выполнять предусмотренные в нем положения.

В ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ЧЕГО я подписал настоящий документ о [ратификации, принятии, утверждении] в [место] [дата].

[Подпись]

ТИПОВОЙ ДОКУМЕНТ О ПРИСОЕДИНЕНИИ

**Подлежит подписанию главой государства, главой правительства
или министром иностранных дел)**

[ПРИСОЕДИНЕНИЕ]

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, ЧТО [название договора, конвенции, соглашения и т.п.] был [заключен, принят, открыт к подписанию и т.п.] в [место] [дата],

ВСЛЕДСТВИЕ ВЫШЕИЗЛОЖЕННОГО Я, [имя и титул главы государства, главы правительства или министра иностранных дел] заявляю, что Правительство [название государства], рассмотрев вышеупомянутый [договор, конвенцию, соглашение и т.п.], присоединяется к нему и обязуется добросовестно выполнять предусмотренные в нем положения.

В ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ЧЕГО я подписал настоящий документ о присоединении в [место] [дата].

[Подпись]

Участие неправительственных организаций

В соответствии с правилом 1 Положения о круге ведения и правил процедуры неправительственные организации (НПО) могут участвовать в работе WP.29 с консультативным статусом. Для участия НПО в работе WP.29 вначале необходимо получить консультативный статус при ЭКОСОС – Экономическом и Социальном Совете Организации Объединенных Наций. Получив консультативный статус при ЭКОСОС, НПО может содействовать реализации программ работы и достижению целей WP.29 и Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) путем выполнения функций технических экспертов или советников и консультантов при правительствах и секретариате. Число НПО, участвующих в какой-либо конкретный момент в работе WP.29 и его вспомогательных органов, обычно варьируется между 6 и 15 в зависимости от тем повестки дня, причем меньшее их число направляет своих представителей на сессии вспомогательных рабочих групп и неофициальных рабочих групп.

НПО вносят существенный вклад в процесс разработки правил ООН, касающихся безопасности колесных транспортных средств, охраны окружающей среды, эффективности использования энергии и защиты от угона. К ним часто обращаются за техническими данными и консультациями. В особых случаях они добиваются более широкой поддержки своих позиций путем инвестирования в испытания и исследования и распространения полученной ими информации среди экспертов, которые разрабатывают правила ООН. В отдельных случаях, а также в ответ на просьбы технических экспертов они готовят предложения по правилам ООН и поправкам к существующим правилам. Они

также выступают в защиту определенных стратегических позиций и передают экспертные заключения законодательным органам участвующих правительств.

Для подачи заявки на получение консультативного статуса организация должна направить письмо в секцию НПО Отдела по поддержке и координации деятельности ЭКОСОС в Департаменте по экономическим и социальным вопросам и запросить бланк заявки для ознакомления.

Почтовый адрес:

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

Письмо с просьбой о направлении бланка заявки должно быть напечатано на фирменном бланке организации и подписано ее генеральным секретарем или президентом. К этому письму должны прилагаться программное заявление НПО, краткое описание основных направлений ее деятельности и характера организационной структуры НПО (например, национальное объединение в составе "х" членов (указать количество) НПО или международная НПО с "у" числом участников). По получении секцией НПО письма о намерениях организации ей по почте направляется набор связанных с заявкой документов, содержащий вопросник и справочные материалы.

Предельный срок для получения заполненных заявок – 1 июня каждого года. Комитет ЭКОСОС по НПО (см. выше) ежегодно собирается для рассмотрения этих заявок. Затем Комитет в составе 19 членов рекомендует ЭКОСОС, какие заявки следует удовлетворить. Эта рекомендация передается на рассмотрение пленарного заседания Экономического и Социального Совета, которое принимает окончательное решение.

В приложении V перечислены НПО, которые в настоящее время на регулярной основе участвуют в деятельности WP.29 и его вспомогательных органов.

Глава II

Организация работы WP.29 и его вспомогательных органов

WP.29 является рабочей группой, действующей в рамках Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций. Как указывалось выше, сейчас она преобразована во Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) – см. приведенную ниже диаграмму по организационной структуре. Его роль и роль его вспомогательных рабочих групп заключается в разработке новых правил ООН, новых ГТП ООН, новых предписаний ООН, согласовании существующих правил ООН, а также изменении и обновлении действующих правил ООН, ГТП ООН и предписаний ООН, посвященных вопросам, охватываемым соглашениями, которые относятся к сфере его компетенции.

Повседневное руководство деятельностью WP.29 осуществляется секретариатом ЕЭК ООН. Секретариат предоставляет административную поддержку при организации всех сессий, включая подготовку докладов. Координацией работы WP.29 занимается небольшой Руководящий комитет (WP.29/АС.2) в составе Председателя, заместителя Председателя и секретариата WP.29, Председателя и заместителя Председателя Исполнительного комитета по каждому из соглашений, относящихся к сфере компетенции WP.29, представителей Европейского сообщества, Японии и Соединенных Штатов Америки, а также Председателя и заместителя Председателя каждой вспомогательной рабочей группы WP.29. В обязанности WP.29/АС.2 входят разработка программы работы и представление WP.29 соответствующих рекомендаций, рассмотрение докладов и рекомендаций вспомогательных рабочих групп, определение вопросов, требующих принятия решений со стороны WP.29, и временных рамок для их изучения, а также подготовка рекомендаций для WP.29. С дополнительной информацией, касающейся Положения о круге ведения и правил процедуры WP.29, можно ознакомиться в приложении I.

Были установлены отдельные правила ООН для рассмотрения конкретных требований безопасности для транспортных средств, работающих на СНГ (сжиженном нефтяном газе), КПП (компримированном природном газе) и электромобилей. Были приняты существующие правила ООН, которые по мере необходимости будут обновляться с учетом новых технологий, таких как гибридные транспортные средства с дополнительными устройствами подзарядки. Для подготовки ГТП ООН, охватывающих вопросы безопасности и охраны окружающей среды в отношении этих транспортных средств, в рамках Соглашения 1998 года была учреждена целевая группа по проекту "транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах". Недавно была учреждена неофициальная рабочая группа для рассмотрения вопросов, касающихся измерения уровня выбросов и сертификации большегрузных гибридных транспортных средств.

Сессии WP.29 проводятся на регулярной основе три раза в год. Сессии каждой из вспомогательных рабочих групп экспертов (GR) организуются дважды в год. Совещания WP.29/АС.2 проводятся перед каждой сессией WP.29. К основным областям деятельности GR относятся нижеследующие.

Активная безопасность транспортных средств и их частей (предупреждение столкновений)

Правила ООН и ГТП ООН в этой области направлены на улучшение характеристик, совершенствование обслуживания и оборудования транспортных средств, с тем чтобы снизить вероятность столкновений на дорогах. Некоторые из правил призваны расширить способности водителей по определению и предупреждению опасных ситуаций. Другие правила посвящены вопросам развития способности водителей сохранять контроль над своими транспортными средствами. Среди конкретных примеров действующих правил ООН можно упомянуть о правилах, касающихся устройств освещения и световой сигнализации, торможения и ходовой части, включая рулевое управление, шин и устойчивости к опрокидыванию. Сейчас эта технологическая область

бурно развивается. Появление новейших технологий (в частности, электронных, компьютерных и коммуникационных) создает широкие возможности для поиска новых средств, которые могли бы помочь водителям избежать дорожно-транспортных происшествий.

Пассивная безопасность транспортных средств и их частей (стойкость конструкции к ударным нагрузкам)

Правила ООН и ГТП ООН в этой области призваны свести к минимуму вероятность и тяжесть травм для водителей и пассажиров транспортного средства и/или других участников дорожного движения в случае столкновения. Кроме того, широко используется статистика дорожно-транспортных происшествий для выявления проблем безопасности, в отношении которых требуется принять правила ООН и ГТП ООН или поправки к существующим правилам, а также для определения правильного подхода к анализу затрат-выгод при совершенствовании требований к эксплуатационным характеристикам в этой сфере. Это имеет важное значение с учетом общих последствий новых требований для конструкции, дизайна и стоимости транспортного средства. В числе конкретных примеров действующих правил ООН и ГТП ООН можно упомянуть о правилах, посвященных таким вопросам, как способность конструкции транспортного средства поглощать энергию при столкновении и сопротивляться проникновению посторонних предметов в пассажирский салон, удерживающие устройства для водителей и пассажиров и системы защиты детей и взрослых, конструкция сиденья, остекление, дверные замки и крепежные приспособления двери, защита пешеходов и – для мотоциклов – качество защитного шлема. Эта технологическая область также стремительно развивается и становится все более сложной. Примерами являются срабатывающие с опережением защитные устройства, которые адаптируются в зависимости от обстоятельств отдельных столкновений. Кроме того, в связи с происходящими в автомобильном парке изменениями возникают проблемы совместимости транспортных средств и агрессивного вождения.

Экологические соображения

Были установлены отдельные правила ООН и ГТП ООН для рассмотрения конкретных требований безопасности для транспортных средств, работающих на СНГ (сжиженном нефтяном газе), КПП (компримированном природном газе) и электромобилей. Были приняты существующие правила ООН и ГТП ООН, в которых по мере необходимости будут учитываться новые технологии, такие как гибридные транспортные средства с дополнительными устройствами подзарядки. Для подготовки ГТП ООН, охватывающих вопросы безопасности и охраны окружающей среды в отношении этих транспортных средств, была учреждена целевая группа по проекту "транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах".

Соображения общей безопасности

В правилах ООН и ГТП ООН, посвященных этим вопросам, рассматриваются рабочие характеристики транспортных средств и их компонентов, которые непосредственно не связаны с вышеупомянутыми областями деятельности. Например, в рамках этого раздела изучаются вопросы, касающиеся стеклоочистителей и стеклоомывателей, приборов управления и индикаторных устройств, а также остекления. Кроме того, этой категорией охвачены аспекты предупреждения угона и использования транспортных средств общего пользования, в отношении которых для установления требований к эксплуатационным характеристикам необходимы специальный опыт и знания.

Специальные технические аспекты

В некоторых случаях та или иная конкретная проблема требует срочного решения или изучения лицами, имеющими специальный опыт. В таких ситуациях провести анализ проблемы поручается специальной неофициальной рабочей группе, которая готовит предложения по соответствующим правилам ООН или ГТП ООН. Хотя число подобных случаев традиционно

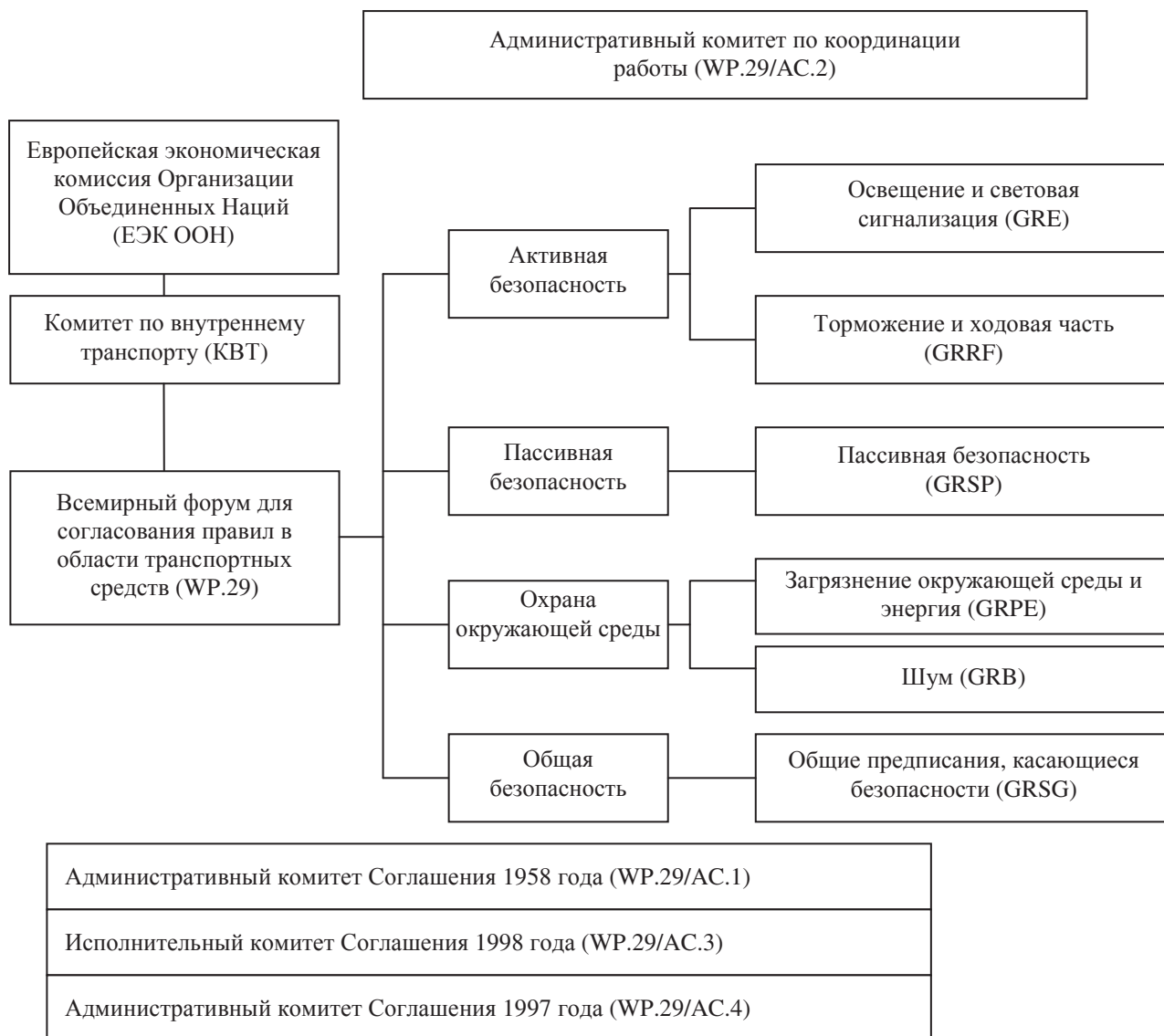
сохраняется на минимальном уровне, стремительное развитие новых сложных технологий усиливает необходимость использования такого особого подхода.

Вспомогательные органы WP.29, ответственные за различные правила ООН

Представленные ему предложения по разработке новых правил ООН и ГТП ООН или по поправкам к существующим правилам ООН и ГТП ООН WP.29 передает на рассмотрение своим вспомогательным органам, в обязанность которых входит подготовка технических рекомендаций. В состав каждого вспомогательного органа входят специалисты, компетентные в сфере деятельности данного органа. Нынешнее распределение ответственности по темам среди вспомогательных органов определилось в период существования первоначальных "групп докладчиков", некоторые из которых впоследствии объединились, образовав "совещания экспертов". Работа вспомогательных органов оказалась столь полезной и необходимой, что им был предоставлен постоянный статус под эгидой ЕЭК ООН, а недавно они были, в свою очередь, переименованы в "рабочие группы". В настоящее время насчитывается шесть рабочих групп, подотчетных WP.29. Для сохранения традиции и обеспечения преемственности в названиях этих вспомогательных органов в наименованиях рабочих групп и в условных обозначениях их рабочих документов по-прежнему используется аббревиатура "GR" (применяющаяся со времен "групп докладчиков" ("Groupes des Rapporteurs") и происходящая от названий этих групп на французском языке):

Активная безопасность:	Рабочая группа по вопросам освещения и световой сигнализации (GRE); Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части (GRRF);
Пассивная безопасность:	Рабочая группа по пассивной безопасности (GRSP);
Охрана окружающей среды:	Рабочая группа по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (GRPE); Рабочая группа по вопросам шума (GRB);
Аспекты общей безопасности, включая транспортные средства общего пользования:	Рабочая группа по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG);
Специальные технические вопросы:	Неофициальная рабочая группа (неофициальные рабочие группы), которая формируется (которые формируются) одной из учрежденных вспомогательных рабочих групп WP.29 и которая подотчетна (которые подотчетны) в своей работе ей или непосредственно WP.29.

Диаграмма 1 **Организационная структура WP.29**



Глава III

Соглашения, входящие в сферу компетенции WP.29

Соглашение 1958 года

Соглашение 1958 года было заключено 20 марта 1958 года, вступило в силу 20 июня 1959 года, было изменено 10 ноября 1967 года и было вновь пересмотрено 16 октября 1995 года. Соглашением устанавливаются процедуры для принятия единообразных предписаний, касающихся новых механических транспортных средств и предметов оборудования для механических транспортных средств, и для взаимного признания официальных утверждений, предоставляемых на основе прилагаемых к этому Соглашению правил ООН. Правила ООН, принятые Договаривающимися сторонами Соглашения 1958 года на основании этого Соглашения, регулируют порядок официального утверждения механических транспортных средств и предметов оборудования для механических транспортных средств в целях продажи в вышеупомянутых странах. В этом Соглашении рассматриваются требования в области безопасности, предписания, касающиеся охраны окружающей среды (выбросы загрязнителей в воздух и шумовое загрязнение), потребления энергии и защиты от угона.

В настоящее время принцип взаимного признания на основании этого Соглашения применяется к системам, частям и оборудованию транспортных средств, но не к транспортному средству в целом. В марте 2010 года Всемирный форум WP.29 инициировал проект по международному официальному утверждению типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) и учредил неофициальную рабочую группу с кругом ведения на период 2010–2016 годов. Помимо работы, связанной с концепцией МОУТКТС, эта неофициальная рабочая группа также составит перечень элементов Соглашения 1958 года, которые нуждаются в пересмотре или дополнении.

В настоящее время участниками Соглашения 1958 года являются 50 Договаривающихся сторон, включая 41 европейскую страну – член ЕЭК ООН. К числу других Договаривающихся сторон относятся Европейский союз (региональная организация экономической интеграции), Япония, Австралия, Южная Африка, Новая Зеландия, Республика Корея, Малайзия, Таиланд и Тунис. На диаграмме 2 приводится перечень Договаривающихся сторон этого Соглашения и указаны даты присоединения этих сторон к Соглашению.

К Соглашению прилагаются 127 правил ООН. Эти правила ООН регулируют вопросы, касающиеся всех категорий автотранспортных средств и внедорожной подвижной техники, предметов их оборудования и частей, и в той или иной степени применяются Договаривающимися сторонами. Взаимное признание официальных утверждений по типу конструкции Договаривающимися сторонами, где действуют правила ООН, способствовало развитию торговли механическими транспортными средствами и предметами оборудования сперва по всей Европе, а сегодня – и по всему миру.

В частности, в последние годы Европейский союз (ЕС) решил заменить как можно большее количество директив ЕС правилами ООН, прилагаемыми к Соглашению 1958 года, и делать прямые ссылки на эти правила ООН в административном органе ЕС. Полный текст Соглашения 1958 года приводится в приложении II.

Основные элементы Соглашения 1958 года

- Договаривающимися сторонами Соглашения 1958 года могут стать члены ЕЭК ООН, а также другие члены Организации Объединенных Наций и региональных организаций экономической интеграции, которые участвуют в деятельности ЕЭК ООН (статья 6).
- Цель Соглашения 1958 года заключается в установлении правил ООН для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и условий выдачи официальных утверждений по типу конструкции и их взаимного признания для использования Договаривающимися сторонами, которые решили применять правила ООН главным образом на основе официального утверждения типа.
- В состав Административного комитета Соглашения 1958 года (АС.1) входят все Договаривающиеся стороны Соглашения 1958 года. Административный комитет наблюдает за процессом разработки и изменения правил ООН и принимает правила ООН или поправки к правилам ООН после их разработки.
- Соглашение не исключает возможности для тех стран, предписания и правила которых соблюдаются через посредство самосертификации (сертификации изготовителя), стать Договаривающимися сторонами (пункт 1 статьи 1) и признает самосертификацию в качестве альтернативной процедуры официального утверждения по типу конструкции (статья 2).
- В соответствии с этим Соглашением новые правила ООН и поправки к существующим правилам ООН принимаются голосованием большинством в две трети голосов присутствующих и участвующих в голосовании Договаривающихся сторон. Принятые правила препровождаются Генеральному секретарю ООН, а затем доводятся до сведения каждой Договаривающейся стороны.
- Новые правила ООН или поправки к существующим правилам ООН вступают в силу для всех Договаривающихся сторон, которые не сообщили Генеральному секретарю о своих возражениях в течение шести месяцев после уведомления, если только возражения представили не более одной трети Договаривающихся сторон. Если свои возражения направили более одной трети Договаривающихся сторон, то правила ООН или поправка не вступают в силу ни для одной из Договаривающихся сторон.
- Правила ООН, прилагаемые к Соглашению 1958 года, должны охватывать следующие аспекты: технические требования и при необходимости альтернативные требования; методы испытаний, с помощью которых должны подтверждаться требования, предъявляемые к эксплуатационным характеристикам; условия предоставления официальных утверждений по типу конструкции и их взаимного признания, включая любые знаки официального утверждения и условия обеспечения соответствия продукции установленным требованиям (СП); и дату вступления правил ООН в силу (пункт 2 статьи 1).
- Договаривающаяся сторона, принявшая какие-либо прилагаемые к Соглашению правила ООН, может предоставить официальное утверждение типа предметов оборудования и частей механических транспортных средств, охватываемых данными правилами ООН, и должна признавать официальное утверждение по типу конструкции, выданное любой другой Договаривающейся стороной, которая приняла эти же правила ООН.
- В соответствии с этим Соглашением любая Договаривающаяся сторона может также после необходимого уведомления начать применять уже принятые правила ООН, прилагаемые к Соглашению, или прекратить применение правил ООН, которые она применяла. В последнем

случае эта Договаривающаяся сторона должна за год заранее уведомить Генерального секретаря ООН о своем решении.

- Договаривающиеся стороны, предоставляющие официальное утверждение по типу конструкции, должны обладать технической компетенцией для предоставления официальных утверждений и компетенцией для обеспечения соответствия производства. Каждая Договаривающаяся сторона, применяющая правила ООН посредством официального утверждения по типу конструкции, может отказаться предоставлять официальные утверждения, если вышеупомянутое требование не соблюдается.

Диаграмма 2

Договаривающиеся стороны Соглашения 1958 года

о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний
(E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2)

Дата вступления в силу: Первоначальный вариант: 20 июня 1959 года
Пересмотр 1: 10 ноября 1967 года
Пересмотр 2: 16 октября 1995 года

Обозначение ЕЭК	Договаривающиеся стороны	Дата присоединения
Е 1	Германия ¹	28 января 1966 года
Е 2	Франция	20 июня 1959 года
Е 3	Италия	26 апреля 1963 года
Е 4	Нидерланды	29 августа 1960 года
Е 5	Швеция	20 июня 1959 года
Е 6	Бельгия	5 сентября 1959 года
Е 7	Венгрия	2 июля 1960 года
Е 8	Чешская Республика ²	1 января 1993 года
Е 9	Испания	10 октября 1961 года
Е 10	Сербия ³	12 марта 2001 года
Е 11	Соединенное Королевство	16 марта 1963 года
Е 12	Австрия	11 мая 1971 года
Е 13	Люксембург	12 декабря 1971 года
Е 14	Швейцария	28 августа 1973 года
Е 16	Норвегия	4 апреля 1975 года
Е 17	Финляндия	17 сентября 1976 года
Е 18	Дания	20 декабря 1976 года
Е 19	Румыния	21 февраля 1977 года
Е 20	Польша	13 марта 1979 года
Е 21	Португалия	28 марта 1980 года
Е 22	Российская Федерация	17 февраля 1987 года
Е 23	Греция	5 декабря 1992 года
Е 24	Ирландия ⁴	24 марта 1998 года

¹ 3 октября 1990 года Германская Демократическая Республика присоединилась к Федеративной Республике Германии.

² Правопреемство Чехословакии, уведомление депозитария C.N.229.1993.TREATIES от 14 декабря 1993 года.

³ Правопреемство Югославии, уведомление депозитария C.N.276.2001.TREATIES-3 от 2 апреля 2001 года.

⁴ В силу присоединения к Соглашению Европейского союза 24 марта 1998 года.

<i>Обозначение ЕЭК</i>	<i>Договаривающиеся стороны</i>	<i>Дата присоединения</i>
Е 25	Хорватия ⁵	8 октября 1991 года
Е 26	Словения ⁶	25 июня 1991 года
Е 27	Словакия ⁷	1 января 1993 года
Е 28	Беларусь	2 июля 1995 года
Е 29	Эстония	1 мая 1995 года
Е 31	Босния и Герцеговина ⁸	6 марта 1992 года
Е 32	Латвия	18 января 1999 года
Е 34	Болгария	21 января 2000 года
Е 35	Казахстан	8 января 2011 года
Е 36	Литва	29 марта 2002 года
Е 37	Турция	27 февраля 1996 года
Е 39	Азербайджан	14 июня 2002 года
Е 40	Бывшая югославская Республика Македония ⁹	17 ноября 1991 года
Е 42	Европейский союз ¹⁰	24 марта 1998 года
Е 43	Япония	24 ноября 1998 года
Е 45	Австралия	25 апреля 2000 года
Е 46	Украина	30 июня 2000 года
Е 47	Южная Африка	17 июня 2001 года
Е 48	Новая Зеландия	26 января 2002 года
Е 49	Кипр ¹¹	1 мая 2004 года
Е 50	Мальта ¹¹	1 мая 2004 года
Е 51	Республика Корея	31 декабря 2004 года
Е 52	Малайзия ¹²	4 апреля 2006 года
Е 53	Таиланд ¹³	1 мая 2006 года
Е 54	Албания	5 ноября 2011 года
Е 56	Черногория ¹⁴	3 июня 2006 года
Е 58	Тунис	1 января 2008 года

⁵ Правопреемство Югославии, уведомление депозитария С.N.66.1994.TREATIES-10 от 31 мая 1994 года.

⁶ Правопреемство Югославии, уведомление депозитария С.N.439.1992.TREATIES-53 от 18 марта 1993 года.

⁷ Правопреемство Чехословакии, уведомление депозитария С.N.184.1993.TREATIES, полученное 20 июля 1994 года.

⁸ Правопреемство Югославии, уведомление депозитария С.N.35.1994.TREATIES от 2 мая 1994 года.

⁹ Правопреемство Югославии, уведомление депозитария С.N.142.1998.TREATIES-33 от 4 мая 1998 года.

¹⁰ Официальные утверждения предоставляются его государствами-членами с использованием их соответствующего обозначения ЕЭК.

¹¹ В силу присоединения к Европейскому союзу 1 мая 2004 года.

¹² Не связана статьей 10 Соглашения.

¹³ Не связан никакими правилами и статьей 10 Соглашения.

¹⁴ Правопреемство Югославии, уведомление депозитария С.N.1346.2006.TREATIES-3 от 1 марта 2007 года.

Глобальное соглашение 1998 года

Глобальное соглашение 1998 года было подготовлено и заключено под эгидой ЕЭК ООН, при этом переговоры велись под руководством Европейского сообщества, Японии и Соединенных Штатов Америки. Оно было открыто для подписания 25 июня 1998 года, и первой подписавшей его стороной стали Соединенные Штаты Америки. Это Соглашение обеспечивает процесс, в рамках которого страны из всех регионов мира могут совместно разрабатывать глобальные технические правила ООН (ГТП ООН), касающиеся рабочих характеристик колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, в области безопасности, охраны окружающей среды, эффективного использования энергии и защиты от угона. Соглашение охватывает такие предметы оборудования и части (неисчерпывающий перечень), как конструкция транспортных средств, система выпуска отработавших газов, шины, двигатели, противотуманные экраны, противоугонные сигнальные системы, предупреждающие устройства и детские удерживающие системы.

Цель Соглашения 1998 года состоит прежде всего в том, чтобы постоянно повышать уровень глобальной безопасности, снижать загрязнение окружающей среды и потребление энергии, а также улучшать рабочие характеристики транспортных средств и соответствующих компонентов и предметов оборудования в отношении защиты от угона путем введения единообразных в глобальных масштабах технических правил. При этом должна создаваться предсказуемая регламентирующая основа для мировой автомобилестроительной промышленности и для потребителей и их ассоциаций. В отличие от Соглашения 1958 года, Глобальное соглашение 1998 года не содержит положений о взаимном признании официальных утверждений, что тем самым позволяет странам, которые не готовы или не способны взять на себя обязательства по взаимному признанию, принимать эффективное участие в разработке глобальных технических правил ООН, независимо от степени соблюдения Соглашения этими странами и используемых там процедур контроля. Полный текст Соглашения приводится в приложении III.

Соглашение 1998 года вступило в силу 25 августа 2000 года для восьми Договаривающихся сторон, и в настоящее время его участниками являются 33 Договаривающиеся стороны. На диаграмме 3 приводится перечень Договаривающихся сторон Соглашения и указаны даты присоединения этих сторон к Соглашению и вступления Соглашения в силу для этих сторон.

Основные элементы Глобального соглашения 1998 года

- Договаривающимися сторонами Соглашения 1998 года могут стать члены ЕЭК ООН, а также другие члены Организации Объединенных Наций и организаций экономической интеграции, созданных странами, которые участвуют в деятельности ЕЭК ООН. Специализированные учреждения и организации, которым был предоставлен консультативный статус в соответствии с положениями Соглашения, могут участвовать в этом качестве в работе, представляющей особый интерес для данного учреждения или организации (статья 2).
- В состав Исполнительного комитета Соглашения 1998 года входят все Договаривающиеся стороны Соглашения. Исполнительный комитет наблюдает за процессом подготовки рекомендаций, разработки и изменения глобальных технических правил ООН и принимает глобальные технические правила ООН или поправки к ГТП ООН после их разработки.
- В Соглашении со всей определенностью признается важность усилий по постоянному улучшению и стремлений к обеспечению высоких уровней безопасности и охраны окружающей среды, а также право национальных и субнациональных органов принимать и обновлять технические правила, предусматривающие более жесткие требования в отношении охраны здоровья и окружающей среды, чем правила, введенные на глобальном уровне (пreamбула).

- В Соглашении четко указывается, что одна из его целей состоит в обеспечении того, чтобы меры, принимаемые в соответствии с этим Соглашением, не стимулировали либо не влекли за собой снижения уровней безопасности и охраны окружающей среды в рамках юрисдикции Договаривающихся сторон, в том числе на субнациональном уровне (статья 1).
- В той степени, в какой это совместимо с целью достижения высоких уровней охраны окружающей среды и безопасности транспортных средств, Соглашение также направлено на содействие глобальному согласованию правил в области колесных транспортных средств и двигателей (преамбула).
- В Соглашении подчеркивается, что процесс разработки глобальных технических правил должен быть транспарентным (статья 1).
- В приложении А к Соглашению предусматривается, что термин "транспарентные процедуры" включает возможность излагать взгляды и доводы на:
 - совещаниях WP.29 и рабочих групп через посредство организаций, которым предоставлен консультативный статус; и
 - совещаниях рабочих групп WP.29 и Исполнительного комитета путем предварительных консультаций до начала заседаний с представителями Договаривающихся сторон.
- Соглашение предусматривает два различных пути для введения глобальных технических правил ООН. Первый путь – согласование действующих правил или стандартов. Второй путь – введение новых глобальных технических правил ООН в тех случаях, когда не существует правил или стандартов (пункты 6.2 и 6.3 статьи 6) (см. диаграмму 4).
- Соглашение предусматривает, что существующие правила Договаривающихся сторон, нуждающиеся в согласовании, могут быть включены в Компендиум потенциальных глобальных правил, для того чтобы облегчить процесс их преобразования в глобальные правила. Правила включаются в Компендиум, если за них проголосует одна треть всех присутствующих и участвующих в голосовании Договаривающихся сторон, включая голос либо Японии, либо Европейского сообщества, либо Соединенных Штатов Америки. Компендиум будет увеличиваться и сокращаться в прямой зависимости от числа правил, требующих согласования (статья 5).
- Процесс разработки согласованных глобальных технических правил ООН предусматривает технический обзор существующих правил Договаривающихся сторон и правил ООН, а также соответствующих международных стандартов, применяемых в добровольном порядке (например, стандартов Международной организации по стандартизации). Рассматриваются также сопоставительные оценки, если таковые имеются, преимуществ этих правил ООН (известные также под названием оценок функциональной эквивалентности) (пункт 1.1.2 статьи 1 и пункт 6.2 статьи 6).
- Процесс разработки новых глобальных технических правил ООН включает оценку технической и экономической осуществимости и анализ потенциальных преимуществ и эффективности затрат по сравнению с альтернативными нормативными требованиями и метода (методов) испытания, с помощью которого (которых) демонстрируется их соблюдение (пункт 6.3 статьи 6).
- Процедура внесения поправок в любые глобальные технические правила ООН соответствует процедурам, указанным в пункте 6.3 в отношении введения глобальных правил ООН (пункт 6.4 статьи 6).

- Введение новых глобальных технических правил ООН осуществляется посредством голосования на основе консенсуса. Таким образом, если какая-либо Договаривающаяся сторона голосует против рекомендованных глобальных технических правил ООН, такие правила не вводятся (пункт 7.2 статьи 7 приложения В).
- После согласования или разработки глобальные технические правила ООН вводятся в Глобальный регистр, который будет служить в качестве сборника глобальных технических правил ООН, которые могут быть приняты странами во всем мире.
- Введение глобальных технических правил ООН не обязывает Договаривающиеся стороны включать эти глобальные технические правила ООН в свои собственные законы и правила. Договаривающиеся стороны сохраняют за собой право выбрать, будут ли они принимать какие-либо технические правила, введенные в качестве глобальных технических правил ООН в соответствии с этим Соглашением (преамбула, статья 7).
- В соответствии с принципом признания этого права Договаривающиеся стороны несут лишь ограниченные обязательства после введения глобальных технических правил ООН на основании этого Соглашения. Если какая-либо Договаривающаяся сторона проголосовала за введение глобальных технических правил, то эта Договаривающаяся сторона должна инициировать процедуры, используемые ею для включения таких глобальных технических правил ООН в свое внутригосударственное законодательство (статья 7). Другие обязательства по Соглашению касаются уведомления о решении принять глобальные технические правила ООН и дате вступления этих правил в силу, уведомления о решении не принимать правила, решения о прекращении действия глобальных технических правил или внесении в них поправок и т.д.
- В Соглашении допускается, что глобальные технические правила ООН могут предусматривать "глобальный" уровень обязательных требований для большинства сторон и "альтернативные" уровни обязательных требований для развивающихся стран. Таким образом, все страны, включая наименее развитые из них, могут участвовать в разработке, введении и принятии глобальных технических правил ООН. Предполагается, что та или иная развивающаяся страна, возможно, пожелает начать с принятия одного из более низких уровней обязательных требований и впоследствии постепенно будет принимать более высокие уровни обязательных требований (статья 4).

Диаграмма 3

Договаривающиеся стороны Глобального соглашения 1998 года

о введении глобальных технических правил ООН для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах
(E/ECE/TRANS/132 и Согт.1)

Дата вступления в силу: Первоначальный вариант: 25 августа 2000 года

<i>Договаривающаяся сторона</i>	<i>Присоединение</i>	<i>Вступление в силу</i>
Канада	22 июня 1999 года	25 августа 2000 года ¹
Соединенные Штаты Америки	25 июня 1998 года	25 августа 2000 года ¹
Япония	3 августа 1999 года	25 августа 2000 года ¹
Франция	22 сентября 1999 года	25 августа 2000 года ¹
Соединенное Королевство	10 января 2000 года	25 августа 2000 года ¹
Европейский союз	18 октября 1999 года	25 августа 2000 года ¹
Германия	11 мая 2000 года	25 августа 2000 года ¹
Российская Федерация	26 июля 2000 года	25 августа 2000 года ¹
Китайская Народная Республика	10 октября 2000 года	9 декабря 2000 года
Республика Корея	2 ноября 2000 года	1 января 2001 года
Италия	1 декабря 2000 года	30 января 2001 года
Южная Африка	14 июня 2000 года	17 июня 2001 года
Финляндия	8 июня 2001 года	7 августа 2001 года
Венгрия	22 июня 2001 года	27 августа 2001 года
Турция	3 июля 2001 года	1 сентября 2001 года
Словакия	7 ноября 2001 года	6 января 2002 года
Новая Зеландия ²	27 ноября 2001 года	26 января 2002 года
Нидерланды ³	4 января 2002 года	5 марта 2002 года
Азербайджан	15 апреля 2002 года	14 июня 2002 года
Испания	24 августа 2000 года	22 июня 2002 года
Румыния	25 апреля 2002 года	24 июня 2002 года
Швеция	3 декабря 2002 года	1 февраля 2003 года
Норвегия	30 сентября 2004 года	29 ноября 2004 года
Кипр	12 апреля 2005 года	11 июня 2005 года
Люксембург	16 сентября 2005 года	15 ноября 2005 года

¹ Соглашение вступило в силу 25.08.00 (см. уведомление депозитария: CN.557.2000.TREATIES-8).

² Новая Зеландия: территориальное исключение для Токелау (27.11.01, уведомление депозитария CN.1497.2001.TREATIES-7 от 04.01.02).

³ Нидерланды: территориальное применение для Нидерландских Антильских островов (30.04.03, уведомление депозитария C.N.343.2003.TREATIES-1 от 29.06.2003).

<i>Договаривающаяся сторона</i>	<i>Присоединение</i>	<i>Вступление в силу</i>
Малайзия	3 февраля 2006 года	4 апреля 2006 года
Индия	21 февраля 2006 года	22 апреля 2006 года
Литва	26 мая 2006 года	25 июля 2006 года
Республика Молдова	16 января 2007 года	17 марта 2007 года
Тунис	2 ноября 2007 года	1 января 2008 года
Австралия	8 апреля 2008 года	7 июня 2008 года
Казахстан	28 июня 2011 года	27 августа 2011 года
Таджикистан	28 декабря 2011 года	26 февраля 2012 года

Соглашение о периодических технических осмотрах 1997 года

Соглашение 1997 года было заключено в Вене 13 ноября 1997 года в ходе Региональной конференции ЕЭК ООН по транспорту и окружающей среде. Это Соглашение обеспечивает правовую основу и процедуры для принятия единообразных предписаний, касающихся проведения технических осмотров транспортных средств, находящихся в эксплуатации, и выдачи международных сертификатов осмотра. Полный текст Соглашения 1997 года содержится в приложении IV.

Во время заключения этого Соглашения регулятивные условия и техническое состояние большегрузных транспортных средств в европейских странах существенно различались, поэтому было сочтено полезным установить минимальный уровень экологических характеристик для этих транспортных средств, находящихся в эксплуатации, для того чтобы облегчить внутриевропейские перевозки с использованием коммерческих транспортных средств. После 1997 года ситуация быстро изменилась, и Европейский союз решил не становиться Договаривающейся стороной этого Соглашения.

Таким образом, в Европе данное Соглашение не является важной частью международной системы, регулирующей вопросы эксплуатации транспортных средств.

Тем не менее к Соглашению прилагаются технические предписания ООН, касающиеся осмотра транспортных средств, технический вклад в разработку которых внесли участники WP.29 и, в частности Международный комитет по техническому осмотру автотранспортных средств (МКТОТ). Эти предписания ООН могут быть сочтены полезными для стран, желающих ввести в свое национальное законодательство систему периодического осмотра, основанную на международном опыте.

В сотрудничестве и при поддержке со стороны МКТОТ, имеющего широкое международное представительство, планируется разрабатывать и регулярно обновлять технические предписания ООН, прилагаемые к этому Соглашению.

Основные элементы Соглашения 1997 года

- Договаривающимися сторонами Соглашения 1997 года могут стать страны – члены ЕЭК ООН, а также другие члены Организации Объединенных Наций и региональных организаций экономической интеграции, которые участвуют в деятельности ЕЭК ООН (статья 4).
- Соглашение 1997 года обеспечивает правовую основу и процедуры для принятия единообразных предписаний ООН, касающихся технических осмотров находящихся в эксплуатации транспортных средств и взаимного признания сертификатов таких осмотров.
- На основании этого Соглашения новые предписания ООН и поправки к существующим предписаниям ООН принимаются большинством в две трети голосов присутствующих и участвующих в голосовании Договаривающихся сторон. Принятое предписание ООН препровождается Генеральному секретарю ООН и затем доводится до сведения каждой Договаривающейся стороны (статьи 1 и 2).
- Новое предписание ООН или поправка к существующему предписанию ООН вступает в силу для всех Договаривающихся сторон, которые не уведомили Генерального секретаря о своем возражении в течение шести месяцев с момента уведомления, если только возражение не выскажет более чем одна треть Договаривающихся сторон. Если против выступает более одной трети Договаривающихся сторон, то предписание ООН или поправка не вступает в силу ни для одной Договаривающейся стороны.

- В предписаниях, прилагаемых к Соглашению 1997 года, перечисляются подлежащие осмотру детали и основные причины для отказа. При проведении осмотров должно использоваться имеющееся в настоящее время оборудование без демонтажа или снятия какой-либо части транспортного средства.
- Международный сертификат технического осмотра, выданный назначенными уполномоченными центрами технического осмотра какой-либо Договаривающейся стороны, должен на взаимной основе признаваться другими Договаривающимися сторонами, применяющими это же предписание (эти же предписания).
- В качестве альтернативы могут использоваться протоколы периодических осмотров, применяемые Договаривающимися сторонами Соглашения. Их образец препровождается секретариату WP.29 для информирования Договаривающихся сторон.
- Соглашением предусматривается также, что любая Договаривающаяся сторона, направив требуемые уведомления, может начать применять то или иное предписание ООН после его принятия в рамках Соглашения или прекратить применение предписания ООН, которое она применяла. В последнем случае данная Договаривающаяся сторона должна за один год вперед уведомить о своем решении Генерального секретаря ООН.

Диаграмма 4

Договаривающиеся стороны Соглашения 1997 года

о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров
(ECE/RCTE/CONF./4)

Дата вступления в силу: Первоначальный вариант: 27 января 2001 года

<i>Договаривающиеся стороны</i>	<i>Дата подписания, ратификации, принятия или присоединения</i>	<i>Вступление в силу</i>
Российская Федерация	13 ноября 1997 года путем подписания	27 января 2001 года
Эстония	9 сентября 1998 года путем присоединения	27 января 2001 года
Нидерланды	5 февраля 1999 года путем ратификации	27 января 2001 года
Румыния	24 февраля 1999 года путем ратификации	27 января 2001 года
Венгрия	28 ноября 2000 года путем ратификации	27 января 2001 года
Финляндия	20 апреля 2001 года путем ратификации	19 июня 2001 года
Болгария	11 июля 2003 года путем присоединения	9 сентября 2003 года
Беларусь	3 марта 2004 года путем присоединения	1 мая 2004 года
Албания	23 декабря 2004 года путем присоединения	20 февраля 2005 года
Украина	17 января 2007 года путем ратификации	18 марта 2007 года
Республика Молдова	6 декабря 2007 года путем присоединения	3 февраля 2008 года
Казахстан	24 марта 2011 года путем присоединения	23 мая 2011 года

Страны, подписавшие Соглашение, но еще не ратифицировавшие его

Австрия	13 ноября 1997 года
Бельгия	13 ноября 1997 года
Германия	13 ноября 1997 года
Греция	13 ноября 1997 года
Грузия	13 ноября 1997 года
Дания	13 ноября 1997 года
Ирландия	13 ноября 1997 года
Испания	13 ноября 1997 года
Италия	13 ноября 1997 года
Кипр	13 ноября 1997 года
Португалия	13 ноября 1997 года
Словакия	29 июня 1998 года
Соединенное Королевство	13 ноября 1997 года
Франция	13 ноября 1997 года
Чешская Республика	13 ноября 1997 года
Швейцария	13 ноября 1997 года
Швеция	13 ноября 1997 года

Глава IV

Процесс разработки правил WP.29

Преобразование WP.29 во Всемирный форум потребовало от WP.29 принять единообразную процедуру разработки новых правил ООН, ГТП ООН и предписаний ООН и согласования или изменения существующих правил ООН, ГТП ООН и предписаний ООН в соответствии с требованиями, изложенными в многосторонних соглашениях, входящих в сферу компетенции WP.29. Хотя в каждом соглашении содержатся конкретные требования, касающиеся принятия и осуществления правил ООН, ГТП ООН и предписаний ООН или внесения поправок их Договаривающимися сторонами, техническая процедура разработки, конечным результатом которой является принятие рекомендованных правил ООН, ГТП ООН и предписания ООН или поправок к правилам ООН, ГТП ООН и предписанию ООН, по существу одинакова для всех соглашений. Процесс, описание которого приводится ниже, позволяет проследить последовательность событий, установить ключевые элементы и круг ответственности различных вспомогательных органов WP.29 при разработке, согласовании или изменении правил ООН, ГТП ООН и предписаний ООН и применим ко всем другим техническим видам деятельности WP.29 (см. диаграммы 5 и 6).

Внесение предложений по разработке правил

Процесс инициирования любой деятельности по разработке правил в соответствии с любым соглашением, входящим в сферу компетенции WP.29, осуществляется по общей схеме. Первый шаг – это представление письменного предложения для рассмотрения WP.29. Предложение может представляться только участниками, определенными в Положении о круге ведения и правилах процедуры WP.29. Предложение передается на рассмотрение Административного комитета по координации работы (WP.29/АС.2), и, если будет сочтено, что оно соответствует задачам WP.29 в области безопасности, охраны окружающей среды и защиты от угона, WP.29 рекомендуется включить его в предлагаемую программу работы.

Программа работы WP.29

Участники WP.29 рассматривают и обсуждают всю работу, которая рекомендуется Административным комитетом WP.29/АС.2 для включения в повестку дня, и, если это соответствует Положению о круге ведения и правилам процедуры WP.29, изменяют и утверждают программу работы. Затем WP.29 определяет, на какую из вспомогательных рабочих групп (см. главу X правил процедуры) будет возложена ответственность за выполнение, в случае необходимости, конкретной технической работы, отвечающей требованиям, изложенным в соответствующем соглашении (соответствующих соглашениях).

Разработка технических правил

Конкретная вспомогательная рабочая группа WP.29 (GR) будет заниматься разработкой, согласованием или изменением технических требований правил ООН, ГТП ООН и предписаний ООН, касающихся колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах. Обычно эта работа включает (неисчерпывающий перечень) такие области, как методологии испытаний, предельные величины, стандарты в области конструкции и/или эксплуатационных характеристик транспортных средств или компонентов, знаки официального утверждения или сертификации и т. д.

Поскольку правила ООН, ГТП ООН и предписания ООН, разрабатываемые в рамках WP.29, носят "добровольный" характер, они не имеют обязательной силы до тех пор, пока не будут приняты или включены Договаривающимися сторонами того или иного соглашения в их внутригосударственное законодательство (см. в приложении VI несколько примеров национальных и

региональных систем нормотворчества и контроля за осуществлением нормативных положений). Из этого следует, что те элементы правил ООН, ГТП ООН и предписания ООН, которые касаются их принятия и осуществления, считаются относящимися к политической юрисдикции Договаривающихся сторон конкретных соглашений. Такие элементы включают методы оценки соответствия производства (официальное утверждение по типу конструкции, самосертификация и т.д.), процедуры сертификации, взаимное признание, даты вступления в силу и процедуры осуществления контроля за применением; эти положения содержатся в приложении к правилам ООН, ГТП ООН и предписанию ООН, рекомендованным для введения или принятия на основании конкретных соглашений. При разработке этих элементов группы GR должны учитывать "технические" последствия осуществления, изложенные в соответствующих соглашениях (см. приложения II, III и IV).

При разработке правил ООН, ГТП ООН и предписаний ООН каждая группа GR должна принимать во внимание следующее:

- цель (цели) новых правил ООН, ГТП ООН и предписания ООН или поправок к существующим правилам ООН, ГТП ООН и предписанию ООН, например повышение уровня безопасности транспортного средства, снижение экологического воздействия, эффективность использования энергии и защита от угона;
- наилучшая имеющаяся технология и в соответствующих случаях, возможно, постепенное совершенствование технологии, что будет в значительной степени содействовать достижению нормотворческих целей и отвечать интересам общества;
- потенциальные преимущества, связанные с различными уровнями технологии и жесткости нормативных требований или эксплуатационных характеристик;
- материальные и социальные издержки, которые могут возникать применительно к каждому уровню жесткости нормативных требований или эксплуатационных характеристик;
- взаимосвязь или потенциальная взаимозависимость конкретных технических правил ООН, ГТП ООН и предписания ООН с другими правилами ООН, ГТП ООН и предписаниями ООН, которые уже действуют или будут приняты Договаривающимися сторонами существующих соглашений, входящих в сферу компетенции WP.29.

На протяжении всего процесса разработки правил или внесения поправок в существующие правила группа GR представляет доклады о ходе своей работы WP.29 и по указанию WP.29 пересматривает их и проводит дополнительные исследования для решения новых вопросов, связанных с поставленными перед ней задачами. По завершении работы GR представляет WP.29 окончательную рекомендацию по соответствующим правилам ООН, ГТП ООН и предписанию ООН или поправкам.

Рассмотрение в рамках WP.29 и представление рекомендаций

Получив от GR окончательную рекомендацию относительно новых, согласованных или измененных правил ООН, ГТП ООН и предписания ООН, WP.29 начинает изучение и обсуждение рекомендации с участием всех делегаций. При отсутствии каких-либо возражений по существу и предложений о дополнительной работе в рамках группы GR Всемирный форум WP.29 официально передает эту рекомендацию Исполнительному комитету соответствующего соглашения (соответствующих соглашений) для рассмотрения на предмет введения или принятия в качестве правил ООН, глобальных технических правил ООН, предписания ООН или поправки к любым из этих существующих положений.

Введение или принятие правил ООН, ГТП ООН и предписаний ООН и поправок к правилам ООН

Исполнительный комитет соответствующего соглашения (АС.1 Соглашения 1958 года; АС.3 Соглашения 1998 года; и АС.4 Соглашения о периодических технических осмотрах 1997 года) рассматривает представленную рекомендацию для определения того, совместима ли она с положениями и требованиями, изложенными в соответствующих соглашениях. Приняв решение о соответствии, Исполнительный комитет (исполнительные комитеты) проводит (проводят) голосование, как это предусмотрено положениями соответствующих соглашений, для того чтобы ввести или принять рекомендованные правила ООН, предписание ООН или поправку. Отказ от введения глобальных технических правил на основании Соглашения 1998 года не исключает возможности их принятия в качестве правил ООН на основании Соглашения 1958 года и наоборот. После введения или принятия исполнительный комитет (исполнительные комитеты) просит (просят) секретариат ЕЭК ООН направить Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций введенные или принятые правила ООН, предписание ООН или поправку, для того чтобы они были официально введены под эгидой ЕЭК ООН. Новые правила ООН, принятые в соответствии с Соглашением 1958 года, имеют обозначение E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2/Add.#. Глобальные технические правила ООН, включенные в Глобальный регистр на основании Глобального соглашения 1998 года, имеют обозначение ECE/TRANS/180/Add./#. Предписание ООН, введенное на основании Соглашения о периодических технических осмотрах 1997 года, получает обозначение ECE/RCTE/CONF./4/Add.#.

Информация о правилах

Подробную информацию о статусе правил ООН, прилагаемых к Соглашению 1958 года, глобальных технических правил, включенных в Глобальный регистр Глобального соглашения 1998 года, и предписаний, прилагаемых к Соглашению о периодических технических осмотрах 1997 года, можно беспрепятственно получить на Web-сайте WP.29: <http://www.unece.org/trans/main/welcwp.29.htm>.

Правила ООН, прилагаемые к Соглашению 1958 года, можно заказать (купить) по адресу:

United Nations Publications Customer Service
c/o National Book Network
15200 NBN Way
P.O. Box 190
Blue Ridge Summit, PA 17214 – USA
Бесплатная тел. линия: 1-888-254-4286
Бесплатная тел. линия: 1-800-338-4550
Эл. почта: unpublications@nbnbooks.com

Глава V

Особые положения и меры, предусмотренные соглашениями, входящими в сферу компетенции WP.29

"Соглашение о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах" (Соглашение 1998 года)

Соглашение 1998 года содержит шесть особо важных положений, касающихся разработки и введения глобальных технических правил ООН.

- Оно предусматривает изучение предложений по разработке правил, поступающих от Договаривающихся сторон Соглашения (статья 3).
- В нем указаны критерии для согласования правил на основе правил, включенных в Компендиум, и существующих правил ООН, а также для разработки новых глобальных технических правил ООН и внесения поправок в существующие глобальные технические правила (статья 4).
- В соответствии с этим Соглашением должен быть создан Компендиум потенциальных глобальных технических правил. В Компендиум включаются существующие национальные или региональные правила, выбранные в качестве потенциальных объектов глобального согласования (статья 5).
- Оно предусматривает создание регистра глобальных технических правил ООН (статья 6).
- В Соглашении содержится описание процедуры внесения поправок во введенные глобальные технические правила ООН (статья 6).
- Оно требует консенсуса всех Договаривающихся сторон для введения или изменения глобальных технических правил ООН (пункт 6.3 статьи 6).

Это Соглашение не предусматривает обязательной для Договаривающихся сторон конкретной процедуры оценки соответствия (т. е. процедуры официального утверждения по типу конструкции, самосертификации и т.д.) и не требует от них признания на взаимной основе глобальных технических правил ООН, принятых другими Договаривающимися сторонами, или использования того или иного режима обеспечения соблюдения правил. Таким образом, Соглашение сохраняет суверенные права каждой Договаривающейся стороны в отношении осуществления и обеспечения соблюдения глобальных технических правил ООН в соответствии с их национальными или региональными нормотворческими процедурами и/или законами. Более подробное описание содержится в приложении III.

"Соглашение о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний" (Соглашение 1958 года, пересмотренное в 1995 году)

Практика разработки правил на основе Соглашения 1958 года имеет долгую историю и первоначально была направлена на облегчение свободного передвижения колесных транспортных средств через государственные границы в европейском регионе и торговли ими. Для достижения этой цели в Соглашении были предусмотрены различные положения, направленные на уменьшение

бремени, которое ложится на Договаривающиеся стороны в связи с многочисленными процедурами испытаний и сертификации. Последующие поправки к Соглашению, о чем говорилось выше, способствовали расширению области его применения и привлечению к участию в этой деятельности стран, не относящихся к первоначальному европейскому региону, и из других частей мира. Однако Соглашение по-прежнему содержит ряд первоначальных положений, которые не позволяют некоторым странам стать Договаривающимися сторонами в силу их внутреннего законодательства. Соглашение 1958 года содержит ряд особых положений, касающихся следующих аспектов:

- Условия предоставления официальных утверждений по типу конструкции для подтверждения того, что транспортное средство, предмет оборудования или часть, представленные изготовителем, соответствуют предписаниям данных правил ООН. Такая проверка для официального утверждения по типу конструкции может проводиться компетентным органом, назначенным проводящей сертификацию Договаривающейся стороной (статья 1).
- Условия, требующие взаимного признания Договаривающимися сторонами официальных утверждений, предоставленных другими Договаривающимися сторонами (статья 1).
- Условия, в соответствии с которыми правила ООН считаются принятыми, если в течение шести месяцев с момента уведомления Договаривающихся сторон Генеральным секретарем ООН не более одной трети Договаривающихся сторон, являющихся таковыми на момент уведомления, проинформируют Генерального секретаря о своем несогласии с этими правилами ООН (статья 1).
- Условия, определяющие дату (даты) вступления правил ООН в силу для всех Договаривающихся сторон, которые не уведомили Генерального секретаря о своем несогласии (статья 1).
- Условия, в соответствии с которыми любая Договаривающаяся сторона, применяющая какие-либо из правил ООН, прилагаемых к Соглашению, должна обеспечить соответствие официально утвержденного типа продукции законодательству всех Договаривающихся сторон, применяющих указанные правила ООН, посредством официального утверждения по типу конструкции (статья 3).
- Условия, в соответствии с которыми Договаривающаяся сторона, компетентный орган которой обнаружил, что определенная продукция не соответствует официально утвержденному типу (официально утвержденным типам) продукции, должна уведомить об этом компетентный орган Договаривающейся стороны, которая предоставила официальное утверждение типа данной продукции. Выдавшая данное официальное утверждение Договаривающаяся сторона уведомляет все другие Договаривающиеся стороны, применяющие правила ООН посредством официального утверждения типа, о шагах, которые она предприняла для обеспечения соответствия этой продукции (статья 4).
- Условия, в соответствии с которыми компетентные органы каждой Договаривающейся стороны, применяющей правила ООН посредством официального утверждения по типу конструкции, должны ежемесячно направлять компетентным органам других Договаривающихся сторон перечень продукции, в официальном утверждении которой она отказала или официальное утверждение которой она отменила в течение этого месяца (статья 5).

Более подробное описание указанных выше условий приводится в приложении II.

"Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров" (Соглашение 1997 года)

Соглашение 1997 года было призвано обеспечить надлежащее текущее обслуживание и технический осмотр находящихся в эксплуатации транспортных средств, для того чтобы на протяжении всего срока эксплуатации они сохраняли эксплуатационные характеристики, которые были гарантированы в силу официального утверждения по типу конструкции, без их чрезмерного ухудшения.

Положения Соглашения 1997 года, касающиеся введения предписаний ООН, прилагаемых к этому Соглашению, были сформулированы по аналогии с положениями Соглашения 1958 года, которые доказали свою эффективность на практике.

Более подробное описание приводится в приложении IV.

Диаграмма 5

Введение глобальных технических правил ООН

Согласованные правила (#1) и новые правила (#2)

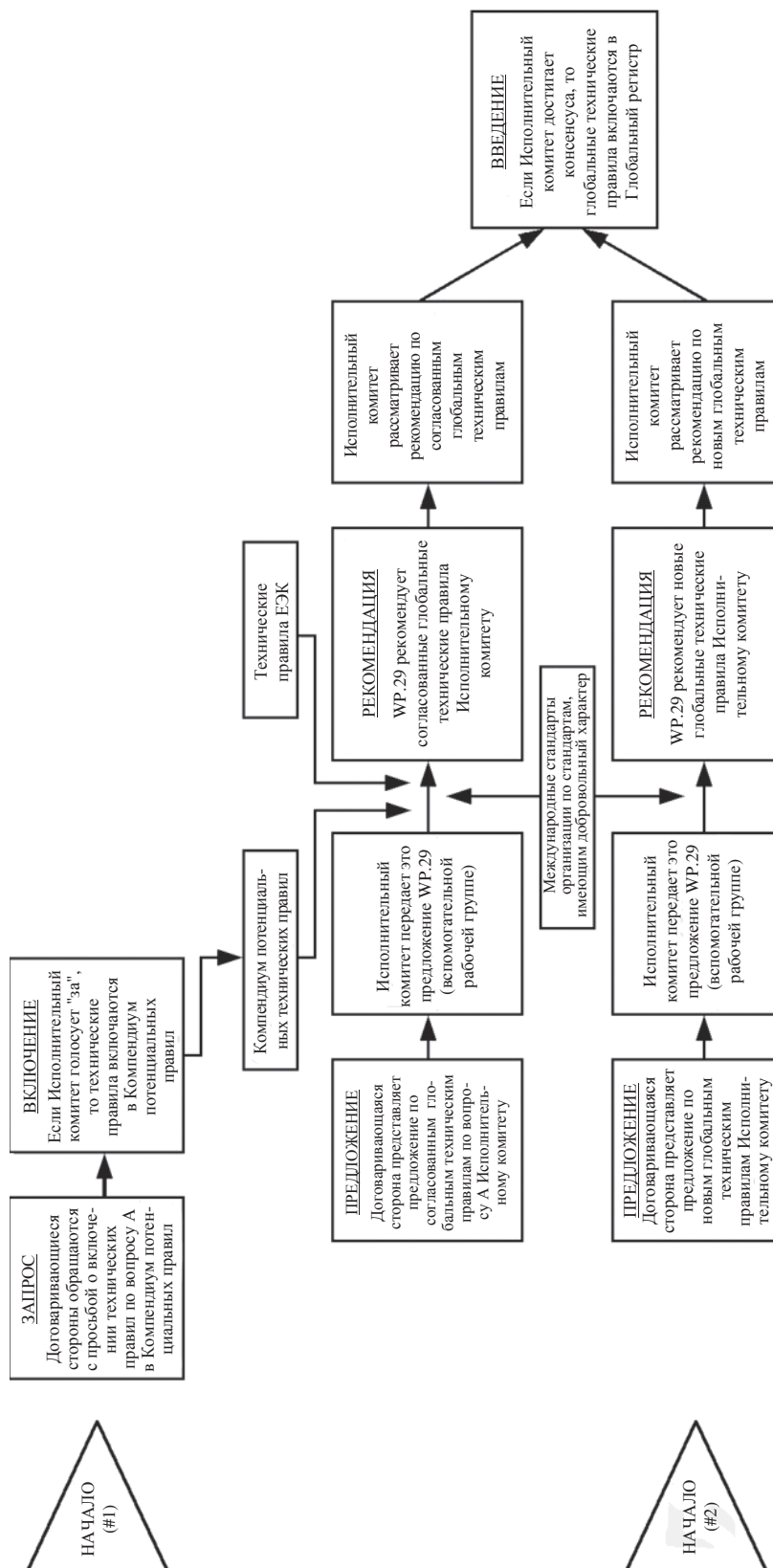
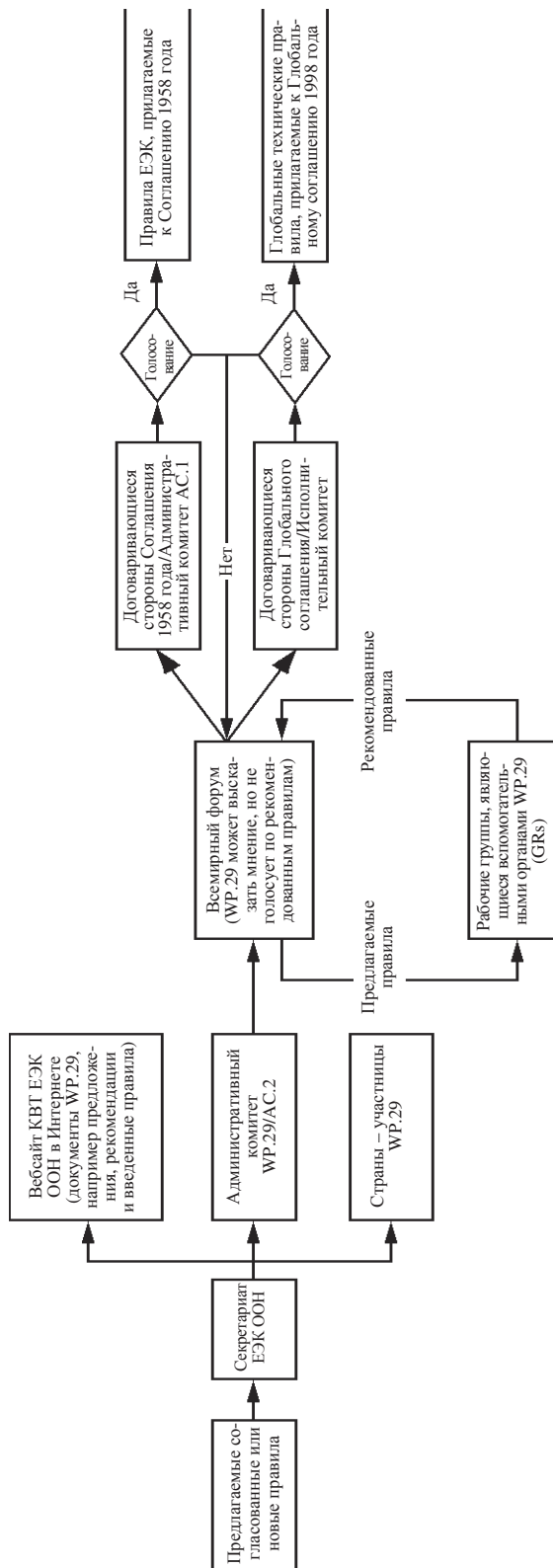


Диаграмма 6

Всемирный форум WP.29 ЕЭК ООН

Рассмотрение и введение правил



Приложение I

Положение о круге ведения и правила процедуры Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29)

(Воспроизведение документов TRANS/WP.29/690 и TRANS/WP.29/690/Add.1
в виде сводного текста)

Положение о круге ведения WP.29

1. Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (именуемый далее WP.29), действуя в рамках общего курса Организации Объединенных Наций и Европейской экономической комиссии (далее – ЕЭК) и под общим наблюдением Комитета по внутреннему транспорту (КВТ), при условии, что его действия не выходят за рамки Положения о круге ведения ЕЭК (документ E/ECE/778/Rev.4) и соответствуют соглашениям, перечисленным в приложении 1:
 - a) принимает и осуществляет меры в целях согласования или разработки технических правил или поправок к ним, которые могут быть приняты на глобальном уровне и которые направлены на повышение безопасности транспортных средств, защиту окружающей среды, повышение энергетической эффективности и защищенности от несанкционированного использования, обеспечение единообразных условий для периодических технических осмотров и укрепление экономических отношений на глобальном уровне с учетом целей, изложенных в соответствующих соглашениях;
 - b) содействует взаимному признанию официальных утверждений, сертификатов и периодических технических осмотров Договаривающимися сторонами соглашений, в которых непосредственно предусматриваются такие действия;
 - c) выступает в качестве специализированного технического органа для соответствующих соглашений, заключенных под эгидой Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций. Его функция состоит в разработке рекомендаций относительно введения технических правил, которые могут быть приняты на глобальном уровне, или внесения в них поправок, а также относительно единообразных условий для периодических технических осмотров в соответствии с положениями этих соглашений;
 - d) содействует развитию глобального участия в своей деятельности путем поощрения сотрудничества и контактов со странами и региональными организациями экономической интеграции (РОЭИ), еще не включившимися в деятельность WP.29, в отношении технических вопросов, рассматриваемых WP.29;
 - e) призывает всех своих участников применять или включать в их законодательство согласованные на глобальном уровне технические правила и условия для проведения периодических осмотров;
 - f) готовит программу работы, в рамках которой координирует и согласовывает свою деятельность с соответствующими соглашениями;
 - g) создает такие условия работы, которые облегчают выполнение договаривающимися сторонами их обязательств, закрепленных в соответствующих соглашениях;
 - h) обеспечивает открытость и транспарентность в ходе работы сессий.
2. Настоящее Положение о круге ведения и правила процедуры применяются к WP.29 и не вносят изменений в положения соглашений, перечисленных в приложении 1.

Правила процедуры WP.29

Глава I

Участники

Правило 1

- a) Участниками являются страны, перечисленные в пункте 7 Положения о круге ведения ЕЭК (документ E/ECE/778/Rev.4).

Участниками являются страны, на которые распространяется пункт 11 Положения о круге ведения ЕЭК, и Договаривающиеся стороны любого из соглашений, перечисленных в приложении 1.

Участниками являются региональные организации экономической интеграции (РОЭИ), созданные странами, которые входят в число членов ЕЭК или Организации Объединенных Наций и в состав Договаривающихся сторон какого-либо из соглашений, перечисленных в приложении 1.

- b) Страны, на которые распространяется пункт 11 Положения о круге ведения ЕЭК, могут, после уведомления секретариата, участвовать с консультативным статусом в рассмотрении WP.29 любых вопросов, представляющих для них особый интерес.
- c) Учреждения и организации, на которые распространяются пункты 12 и 13 Положения о круге ведения ЕЭК, могут после уведомления секретариата участвовать с консультативным статусом в рассмотрении WP.29 любых вопросов, представляющих для них особый интерес.

Глава II

Сессии

Правило 2

Сессии проводятся в сроки, назначаемые Исполнительным секретарем ЕЭК.

Правило 3

Сессии обычно проводятся в Отделении Организации Объединенных Наций в Женеве (ЮНОГ), Швейцария. Если WP.29 принимает решение провести конкретную сессию в другом месте, то применяются соответствующие правила и положения ООН.

Правило 4

Секретариат по крайней мере за шесть (6) недель до начала сессии рассылает уведомления о дне открытия соответствующей сессии, а также экземпляр предварительной повестки дня. Основные документы, относящиеся к каждому из пунктов предварительной повестки дня сессии, должны быть не позднее чем за шесть (6) недель до начала сессии размещены на вебсайте WP.29 в Интернете, а также разосланы участникам в печатном виде. В исключительных случаях секретариат

может распространить такие основные документы на сессии. Участники, определение которых приводится в правиле 1, могут распространять неофициальные документы до начала или в ходе работы сессии с разрешения Председателя при консультации с секретариатом. Такие неофициальные документы должны касаться пунктов принятой повестки дня соответствующего заседания. По возможности секретариат (см. главу VI) распространяет неофициальные документы на вебсайте WP.29 в Интернете.

Глава III

Повестка дня

Правило 5

Предварительная повестка дня каждой сессии WP.29 составляется секретариатом после консультации с Административным комитетом по координации работы (WP.29/АС.2) (см. главу IX).

Правило 6

В предварительную повестку дня каждой сессии WP.29 включаются:

- a) вопросы, касающиеся любого из соглашений, перечисленных в приложении 1;
- b) вопросы, связанные с предыдущими сессиями WP.29;
- c) вопросы, предложенные любым участником WP.29 и принятые для включения в программу работы WP.29;
- d) вопросы, предложенные Председателем или заместителем Председателя любого вспомогательного органа WP.29;
- e) любые другие вопросы, которые, по мнению Председателя или заместителя Председателя WP.29 или секретариата, являются уместными для включения.

Правило 7

Первым пунктом предварительной повестки дня каждой сессии является утверждение повестки дня.

Правило 8

Повестка дня может быть изменена WP.29 в любое время.

Правило 9

Предварительная повестка дня каждой сессии любого вспомогательного органа WP.29 (см. главу X и приложение 2) подготавливается секретариатом после консультации с Председателем и/или заместителем Председателя данного органа в соответствии с программой работы, принятой WP.29. Предыдущие совещания, как правило, определяют основные вопросы повестки дня следующего совещания.

Глава IV

Представительство и полномочия

Правило 10

Каждый участник, определение которого приводится в правиле 1, должен быть представлен на сессиях WP.29 и его вспомогательных органов аккредитованным представителем (представителями).

Правило 11

При представителе, определение которого приводится в правиле 10 выше, на сессиях WP.29 могут состоять заместитель и советники, а в его отсутствие его может заменять заместитель.

Правило 12

Аккредитация каждого представителя, назначенного в WP.29, а также сообщение с указанием заместителя представляются в секретариат до начала каждой сессии WP.29 и ее вспомогательных органов.

Глава V

Должностные лица

Правило 13

В конце своей последней сессии ежегодно WP.29 избирает из числа представителей участников, определение которых приводится в правиле 1 а), Председателя и заместителя (заместителей) Председателя, которые вступают в должность в начале первой сессии следующего года. Число заместителей Председателя может изменяться в зависимости от потребностей в каждом конкретном году. Эти должностные лица могут быть переизбраны.

Правило 14

Если Председатель перестает быть представителем участника или более не может исполнять свои обязанности, один из заместителей Председателя, назначенный участниками, определение которых приводится в правиле 1 а), становится Председателем на оставшуюся часть срока полномочий. В этом случае, а также в случае, если один из заместителей Председателя перестает быть представителем участника или более не может исполнять свои обязанности, WP.29 на оставшуюся часть срока его полномочий избирает другого заместителя Председателя.

Правило 15

Заместитель Председателя, исполняющий функции Председателя, пользуется всеми полномочиями Председателя и несет все его обязанности.

Правило 16

Председатель или заместитель Председателя, исполняющий функции Председателя, участвует в работе WP.29 в качестве Председателя, а не как представитель уполномочившего его или ее участника, определение которого приводится в правиле 1 а). WP.29 допускает, чтобы в этом случае

соответствующий участник был представлен заместителем представителя, которому предоставляется право голоса.

Глава VI

Секретариат

Правило 17

Секретариат, действуя в рамках Отдела транспорта секретариата ЕЭК, предоставляет административную поддержку для всех сессий, включая подготовку докладов о работе сессий. Доклады WP.29 утверждаются в конце каждой сессии. Доклады вспомогательных органов WP.29 готовятся секретариатом для последующего рассмотрения и утверждения WP.29.

Правило 18

В ходе сессий секретариат помогает WP.29 и ее вспомогательным органам соблюдать настоящие Правила процедуры.

Глава VII

Порядок ведения заседаний

Правило 19

Сессии WP.29 и его вспомогательных органов являются открытыми.

Правило 20

Секретариат, после консультации с WP.29/AC.2 может принять решение о непроведении сессии, если содержание предварительной повестки дня или количество аккредитованных представителей будет признано недостаточным.

Правило 21

Порядок ведения заседаний должен соответствовать правилам 27–37 Правил процедуры ЕЭК, если не указано иное.

Правило 22

Председатель может ограничить время, предоставляемое каждому оратору.

Правило 23

Каждый представитель имеет право на изложение своей позиции и на ее включение в доклад о работе сессии.

Глава VIII

Голосование

Правило 24

Каждый участник, определение которого приводится в правиле 1 а), за исключением РОЭИ, имеет один голос. РОЭИ, определение которых приводится в правиле 1 а), могут голосовать только вместо своих государств-членов, располагая при этом таким количеством голосов, которым располагают их государства-члены, являющиеся участниками WP.29.

Правило 25

Решения WP.29 принимаются большинством голосов присутствующих и участвующих в голосовании участников, определение которых приводится в правиле 1 а) и в соответствии с правилом 24 выше.

Правило 26

Порядок голосования соответствует правилам 34–39 Правил процедуры ЕЭК, если не указано иное.

Правило 27

Голосование по соглашениям, перечисленным в приложении 1, проводится в соответствии с правилами голосования, закрепленными в соответствующем соглашении.

Глава IX

Административный комитет

Правило 28

WP.29 формирует Административный комитет по координации работы, именуемый далее WP.29/АС.2. В частности, WP.29/АС.2:

- a) разрабатывает и предлагает программу работы WP.29 с учетом запросов участников, определение которых приводится в правиле 1, а также важности и очередности таких запросов, прежде всего в связи с соглашениями, перечисленными в приложении 1;
- b) рассматривает доклады и рекомендации вспомогательных органов и определяет те вопросы, которые требуют решения WP.29, а также график их рассмотрения;
- c) представляет WP.29 рекомендации по любой другой работе, входящей в сферу деятельности WP.29;
- d) разрабатывает и предлагает WP.29 предварительную повестку дня сессий WP.29.

Правило 29

Участниками WP.29/АС.2 являются:

- a) Председатель и заместитель (заместители) Председателя WP.29;
- b) Председатель и заместитель (заместители) Председателя Административного или Исполнительного комитета по каждому соглашению, перечисленному в приложении 1, а также представители Европейского сообщества, Японии и Соединенных Штатов Америки; и
- c) Председатель и заместитель Председателя каждого вспомогательного органа WP.29 в соответствии с главой X настоящих Правил процедуры.

Правило 30

WP.29/АС.2 может приглашать других лиц для участия в своей работе с консультативным статусом.

Правило 31

WP.29/АС.2 проводит совещание перед каждой сессией WP.29, причем секретариат рассылает соответствующие уведомления в соответствии с правилом 4.

Правило 32

Совещания WP.29/АС.2 созываются секретариатом в консультации с Председателем, причем секретариат участвует в них в соответствии с правилами главы VI.

Правило 33

Председатель WP.29 выступает в качестве Председателя WP.29/АС.2, если WP.29/АС.2 не примет иное решение.

Глава X

Вспомогательные органы WP.29

Правило 34

WP.29 может предложить КВТ учредить новые вспомогательные органы или распустить существующие и представляет соответствующее обоснование.

Правило 35

Вспомогательные органы WP.29 должным образом применяют Правила процедуры WP.29.

Правило 36

Каждый вспомогательный орган состоит из экспертов, аккредитованных участниками, определение которых приводится в правиле 1.

Правило 37

Каждый вспомогательный орган WP.29 в конце своей последней сессии ежегодно избирает из числа экспертов, аккредитованных участниками, определение которых приводится в правиле 1 а), Председателя и, в случае необходимости, заместителя Председателя.

Правило 38

В ходе своей деятельности и при разработке своих рекомендаций каждый вспомогательный орган занимается изучением технических вопросов, рассматриваемых в соглашениях, перечисленных в приложении 1, и других соответствующих технических вопросов. Любая документация, относящаяся к его рекомендациям, передается в секретариат и подлежит открытому распространению.

Глава XI

Поправки

Правило 39

В любое положение настоящих Правил процедуры могут вноситься поправки в соответствии с правилом 25.

Приложение 1

Перечень соглашений, входящих в сферу компетенции WP.29

Соглашение о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний, совершено в Женеве 20 марта 1958 года (включает поправки, вступившие в силу 16 октября 1995 года)

(документ E/ECE/324–E/ECE/TRANS/505/Rev.2)

Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров, совершено в Вене 13 ноября 1997 года

(документ ECE/RCTE/CONF./4)

Соглашение о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, совершено в Женеве 25 июня 1998 года

(документы ECE/TRANS/132 и ECE/TRANS/132/Corr.1)

Приложение 2

Вспомогательные органы WP.29

Рабочая группа по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды	(GRPE)
Рабочая группа по общим предписаниям, касающимся безопасности	(GRSG)
Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части	(GRRF)
Рабочая группа по вопросам освещения и световой сигнализации	(GRE)
Рабочая группа по пассивной безопасности	(GRSP)
Рабочая группа по вопросам шума	(GRB)

Приложение II

Соглашение

**о принятии единообразных технических предписаний
для колесных транспортных средств, предметов оборудования
и частей, которые могут быть установлены и/или использованы
на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного
признания официальных утверждений, выдаваемых на основе
этих предписаний***

Пересмотр 2

(Включает поправки, вступившие в силу 16 октября 1995 года)

(Воспроизведение документа E/ECE/324 – E/ECE/TRANS/505/Rev.2)

* Прежнее название Соглашения:
Соглашение о принятии единообразных условий официального утверждения и о взаимном признании
официального утверждения предметов оборудования и частей механических транспортных средств,
заключено в Женеве 20 марта 1958 года.

Преамбула

ДОГОВАРИВАЮЩИЕСЯ СТОРОНЫ,

ПРИНЯВ РЕШЕНИЕ внести поправки в Соглашение о принятии единообразных условий официального утверждения и о взаимном признании официального утверждения предметов оборудования и частей механических транспортных средств, заключенное в Женеве 20 марта 1958 года, и

ЖЕЛАЯ установить единообразные технические предписания, которым должны отвечать с целью использования в странах их изготовления некоторые колесные транспортные средства, предметы оборудования и части,

ЖЕЛАЯ утвердить эти технические предписания по возможности в своих странах и

ЖЕЛАЯ облегчить использование в своих странах транспортных средств, предметов оборудования и частей, официально утвержденных на основании этих предписаний компетентными органами другой Договаривающейся стороны,

ДОГОВОРИЛИСЬ о нижеследующем:

Статья 1

1. Договаривающиеся стороны устанавливают через Административный комитет, состоящий из всех Договаривающихся сторон в соответствии с правилами процедуры, изложенными в добавлении 1, и на основе положений, содержащихся в нижеследующих статьях и пунктах, Правила для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах. При необходимости технические требования будут включать альтернативные варианты и по возможности будут ориентированы на эксплуатационные характеристики и содержать описание методов испытаний. Условия предоставления официальных утверждений по типу конструкции и их взаимного признания будут включены для их использования теми Договаривающимися сторонами, которые решают применять эти Правила путем официального утверждения по типу конструкции.

Для целей настоящего Соглашения:

термин "колесные транспортные средства, предметы оборудования и части" включает любые колесные транспортные средства, предметы оборудования и части, характеристики которых оказывают влияние на безопасность дорожного движения, охрану окружающей среды и экономию энергии;

термин "официальное утверждение по типу конструкции на основании Правил" указывает на административную процедуру, посредством которой компетентные органы Договаривающейся стороны после проведения необходимых проверок заявляют, что транспортное средство, предметы оборудования или части, представленные изготовителем, отвечают предписаниям данных Правил. Впоследствии изготовитель удостоверяет, что все появившиеся на рынке транспортные средства, предметы оборудования и части были изготовлены в полном соответствии с официально утвержденным типом;

для целей применения данных Правил вместо процедуры официального утверждения могут использоваться различные административные процедуры. Единственной общеизвестной

административной процедурой, применяемой в некоторых государствах – членах Европейской экономической комиссии, является процедура самосертификации, посредством которой изготовитель удостоверяет без какого-либо предварительного административного контроля, что каждое появившееся на рынке изделие отвечает положениям данных Правил; путем выборочной проверки на рынке компетентные административные органы могут проверить соответствие изделий, официально утвержденных на основе процедуры самосертификации, предписаниям данных Правил.

2. В состав Административного комитета входят все Договаривающиеся стороны в соответствии с правилами процедуры, изложенными в добавлении 1. После установления Правил в соответствии с процедурой, указанной в добавлении 1, Административный комитет препровождает их Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, в дальнейшем именуемому "Генеральный секретарь". После этого Генеральный секретарь в кратчайшие сроки извещает Договаривающиеся стороны об этих Правилах.

Правила считаются принятыми, если в течение шести месяцев с момента уведомления Генеральным секретарем более чем одна треть Договаривающихся сторон, являющихся таковыми на момент уведомления, не проинформирует Генерального секретаря о своем несогласии с этими Правилами.

Правила охватывают следующие аспекты:

- a) соответствующие колесные транспортные средства, предметы оборудования или части;
- b) технические требования, которые, при необходимости, могут включать альтернативные варианты;
- c) методы испытаний, с помощью которых должны подтверждаться требования, предъявляемые к эксплуатационным характеристикам;
- d) условия предоставления официальных утверждений по типу конструкции и их взаимного признания, включая любые знаки официального утверждения и условия обеспечения соответствия продукции установленным требованиям;
- e) дата (даты) вступления в силу этих Правил.

В Правилах могут, в случае необходимости, приводиться ссылки на лаборатории, аккредитованные компетентными органами, в которых должны проводиться приемочные испытания типов колесных транспортных средств, предметов оборудования или частей, представленных на официальное утверждение.

3. После принятия Правил Генеральный секретарь уведомляет об этом в кратчайшие сроки все Договаривающиеся стороны, указывая, какие из Договаривающихся сторон выразили свое несогласие и в отношении каких из них эти Правила не войдут в силу.

4. Принятые Правила вступают в силу в определяемый ими срок (сроки) в качестве Правил, прилагаемых к настоящему Соглашению, для всех Договаривающихся сторон, которые не направили уведомления о своем несогласии.

5. В момент сдачи на хранение документа о присоединении любая новая Договаривающаяся сторона может заявить, что она не связана некоторыми из прилагаемых к настоящему Соглашению Правилами или что она не связана ни одним из них. Если в это время процедура, предусматриваемая пунктами 2, 3 и 4 настоящей статьи, уже проводится в отношении какого-либо проекта Правил или принятых Правил, Генеральный секретарь препровождает этот проект или принятые Правила новой Договаривающейся стороне, и они вступают в силу в качестве Правил для новой Договаривающейся

стороны только на условиях, указываемых в пункте 4 настоящей статьи. Генеральный секретарь извещает все Договаривающиеся стороны о дате вступления в силу этих Правил. Генеральный секретарь доводит также до их сведения все заявления о неприменении некоторых Правил, которые любая Договаривающаяся сторона может сделать в соответствии с положениями настоящего пункта.

6. Любая Договаривающаяся сторона, применяющая те или иные Правила, может в любой момент уведомить за год Генерального секретаря о том, что ее администрация намерена прекратить их применение. Генеральный секретарь препровождает такое уведомление другим Договаривающимся сторонам.

Предоставленные официальные утверждения действуют до момента их отмены.

Если какая-либо Договаривающаяся сторона прекращает выдавать официальные утверждения на основании каких-либо Правил, она:

обеспечивает надлежащий контроль за соответствием производства изделий, в отношении которых она ранее предоставила официальное утверждение по типу конструкции;

принимает необходимые меры, изложенные в статье 4, в случае получения от какой-либо Договаривающейся стороны, продолжающей применять данные Правила, сообщения о несоответствии;

продолжает уведомлять компетентные органы других Договаривающихся сторон об отмене официальных утверждений, как это предусмотрено в статье 5;

продолжает предоставлять распространение существующих официальных утверждений.

7. Любая Договаривающаяся сторона, не применяющая те или иные Правила, может в любое время уведомить Генерального секретаря о том, что в будущем она намерена их применять; впоследствии эти Правила вступают в силу для этой Стороны на шестидесятый день после такого уведомления. Генеральный секретарь уведомляет все Договаривающиеся стороны о каждом случае вступления Правил в силу для новой Договаривающейся стороны в соответствии с положениями настоящего пункта.

8. В дальнейшем Договаривающиеся стороны, в отношении которых действуют какие-либо Правила, будут именоваться "Договаривающиеся стороны, применяющие Правила".

Статья 2

Каждая Договаривающаяся сторона, применяющая Правила главным образом посредством официального утверждения по типу конструкции, предоставляет официальные утверждения по типу конструкции и знаки официального утверждения, описанные в любых Правилах, для данных типов колесных транспортных средств, предметов оборудования или частей, на которые распространяются данные Правила, при условии, что она обладает технической компетенцией и удовлетворена мерами по обеспечению соответствия данного изделия официально утвержденному типу, как предусмотрено в добавлении 2. Каждая Договаривающаяся сторона, применяющая Правила посредством официального утверждения по типу конструкции, отказывает в предоставлении официальных утверждений по типу конструкции и знаков официального утверждения, на которые распространяются данные Правила, если упомянутые выше условия не выполнены.

Статья 3

Колесные транспортные средства, предметы оборудования или части, в отношении которых какая-либо Договаривающаяся сторона предоставила официальные утверждения по типу конструкции в соответствии со статьей 2 настоящего Соглашения и которые были изготовлены либо на территории Договаривающейся стороны, применяющей Правила, либо на территории другой страны, указанной Договаривающейся стороной, должным образом официально утвердившей типы рассматриваемых колесных транспортных средств, предметов оборудования или частей, будут считаться отвечающими законодательству всех Договаривающихся сторон, применяющих указанные Правила посредством официального утверждения по типу конструкции.

Статья 4

Если компетентные органы какой-либо Договаривающейся стороны, применяющей Правила посредством официального утверждения по типу конструкции, обнаруживают, что некоторые колесные транспортные средства, предметы оборудования или части, имеющие знаки официального утверждения, присвоенные, согласно указанным Правилам, одной из Договаривающихся сторон, не соответствуют официально утвержденным типам, они уведомляют об этом компетентные органы Договаривающейся стороны, которая предоставила официальное утверждение. Эта Договаривающаяся сторона принимает необходимые меры для приведения этих изделий в соответствие с официально утвержденными типами и уведомляет другие Договаривающиеся стороны, применяющие Правила посредством официального утверждения по типу конструкции, о принятых ею мерах, которые могут включать, при необходимости, отмену официального утверждения. При наличии возможной угрозы безопасности дорожного движения или окружающей среде и после получения информации о несоответствии официально утвержденному типу (типам) Договаривающаяся сторона, которая выдала официальное утверждение, информирует в результате этого все другие Договаривающиеся стороны о сложившемся положении. Договаривающиеся стороны могут запретить на своей территории продажу и использование таких колесных транспортных средств, предметов оборудования или частей.

Статья 5

Компетентные органы каждой Договаривающейся стороны, применяющей Правила посредством официального утверждения по типу конструкции, ежемесячно направляют компетентным органам других Договаривающихся сторон перечень колесных транспортных средств, предметов оборудования или частей, в официальном утверждении которых ими было отказано или официальное утверждение которых было отменено в течение этого месяца; кроме того, по получении запроса от компетентного органа другой Договаривающейся стороны, применяющей Правила посредством официального утверждения по типу конструкции, незамедлительно направляют этому компетентному органу всю соответствующую информацию в обоснование своего решения предоставить, отказать в предоставлении или отменить официальное утверждение колесного транспортного средства, предметов оборудования или частей на основании этих Правил.

Статья 6

1. Страны – члены Европейской экономической комиссии, страны, допущенные к участию в работе Комиссии с консультативным статусом в соответствии с пунктом 8 Положения о круге ведения Комиссии, и региональные организации экономической интеграции, созданные государствами – членами Европейской экономической комиссии, которым их государства-члены передали полномочия по вопросам, охватываемым настоящим Соглашением, включая полномочия принимать решения, имеющие обязательную силу для их государств-участников, могут стать Договаривающимися сторонами настоящего Соглашения.

В целях определения количества голосов, упомянутого в пункте 2 статьи 1 и в пункте 2 статьи 12, региональные организации экономической интеграции участвуют в голосовании, располагая количеством голосов по числу своих государств-членов, являющихся членами Европейской экономической комиссии.

2. Страны – члены Организации Объединенных Наций, которые могут участвовать в некоторых видах деятельности Европейской экономической комиссии в соответствии с пунктом 11 Положения о круге ведения Комиссии, и региональные организации экономической интеграции этих стран, которым их государства-члены передали полномочия по вопросам, охватываемым настоящим Соглашением, включая полномочия принимать решения, имеющие обязательную силу для их государств-членов, могут стать Договаривающимися сторонами настоящего Соглашения.

В целях определения количества голосов, упомянутого в пункте 2 статьи 1 и в пункте 2 статьи 12, региональные организации экономической интеграции участвуют в голосовании, располагая количеством голосов по числу своих государств-членов, являющихся членами Организации Объединенных Наций.

3. Присоединение к Соглашению с внесенными в него поправками новых Договаривающихся сторон, которые не являются Сторонами Соглашения 1958 года, осуществляется путем сдачи на хранение Генеральному секретарю соответствующего документа после вступления в силу Соглашения с внесенными в него поправками.

Статья 7

1. Считается, что Соглашение с внесенными в него поправками вступает в силу через девять месяцев с момента его препровождения Генеральным секретарем всем Договаривающимся сторонам Соглашения 1958 года.

2. Считается, что Соглашение с внесенными в него поправками не вступает в силу, если Договаривающиеся стороны Соглашения 1958 года выразят любое возражение в течение шестимесячного периода с момента его препровождения им Генеральным секретарем.

3. Для любой новой Договаривающейся стороны, присоединяющейся к настоящему Соглашению с внесенными в него поправками, Соглашение с внесенными в него поправками вступает в силу на шестидесятый день с момента сдачи на хранение документа о присоединении.

Статья 8

1. Любая Договаривающаяся сторона может денонсировать настоящее Соглашение путем направления Генеральному секретарю соответствующего уведомления.

2. Денонсация вступает в силу через двенадцать месяцев со дня получения Генеральным секретарем такого уведомления.

Статья 9

1. Любая новая Договаривающаяся сторона, определенная в статье 6 настоящего Соглашения, может в момент присоединения или в любой последующий момент времени объявить путем направления Генеральному секретарю соответствующего уведомления, что действие этого Соглашения распространяется на все или любые территории, за внешние сношения которых она является ответственной. Соглашение применяется на территории или территориях, указанных в уведомлении, начиная с шестидесятого дня с момента его получения Генеральным секретарем.

2. Любая новая Договаривающаяся сторона, определенная в статье 6 настоящего Соглашения, сделавшая в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи заявление о распространении действия настоящего Соглашения на любую территорию, за внешние сношения которой она является ответственной, может денонсировать Соглашение отдельно в отношении данной территории в соответствии с положениями статьи 8.

Статья 10

1. Любой спор между двумя или более Договаривающимися сторонами относительно толкования или применения настоящего Соглашения должен по возможности разрешаться путем переговоров между ними.

2. Любой спор, который не будет разрешен путем переговоров, направляется по требованию одной из Договаривающихся сторон, участвующих в споре, на арбитражное разбирательство и соответственно передается на рассмотрение одному или нескольким арбитрам, избранным по общему согласию спорящих Сторон. Если в течение трех месяцев после поступления требования о проведении арбитражного разбирательства спорящие Стороны не могут прийти к согласию относительно выбора арбитра или арбитров, любая из этих Сторон может обратиться к Генеральному секретарю с просьбой назначить единого арбитра, которому передается этот спор на разрешение.

3. Решение арбитра или арбитров, назначенных в соответствии с положениями пункта 2 настоящей статьи, имеет обязательную силу для Договаривающихся сторон, участвующих в споре.

Статья 11

1. Каждая новая Договаривающаяся сторона может при присоединении к настоящему Соглашению заявить, что она не считает себя связанной статьей 10 Соглашения. Другие Договаривающиеся стороны не будут связаны статьей 10 в отношении любой новой Договаривающейся стороны, сделавшей такую оговорку.

2. Любая Договаривающаяся сторона, сделавшая оговорку в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, может в любой момент снять ее путем направления соответствующего уведомления Генеральному секретарю.

3. Никакие иные оговорки к настоящему Соглашению или к предлагаемым к нему Правилам не допускаются, однако любая Договаривающаяся сторона может в соответствии с положениями статьи 1 заявить, что она не намерена применять некоторые Правила или что она не намерена применять ни одного из них.

Статья 12

Внесение поправок в Правила, прилагаемые к настоящему Соглашению, может производиться в соответствии со следующей процедурой:

1. Поправки к Правилам принимаются Административным комитетом, как это предусмотрено в пункте 2 статьи 1, в соответствии с процедурой, указанной в добавлении 1. При необходимости поправка может включать в качестве альтернативного варианта существующие требования. Договаривающиеся стороны указывают, какие альтернативные варианты в рамках Правил они будут применять. Договаривающиеся стороны, применяющие альтернативный вариант (варианты) в рамках Правил, не связаны обязательством признавать официальные утверждения, предоставленные на основании предшествующего альтернативного варианта (вариантов) в рамках одних и тех же Правил. Договаривающиеся стороны, применяющие только самые последние поправки, не связаны обязательством признавать официальные утверждения, предоставленные на основании предшествующих поправок или на основании Правил без внесенных в них поправок.

Договаривающиеся стороны, применяющие Правила с внесенной ранее серией поправок или Правила без внесенных в них поправок, признают официальные утверждения, предоставленные в соответствии с серией поправок, внесенных позднее. После принятия поправки к Правилам Административный комитет направляет ее Генеральному секретарю. После этого Генеральный секретарь в кратчайшие сроки уведомляет об этой поправке Договаривающиеся стороны, применяющие данные Правила.

2. Поправка к Правилам считается принятой, если в течение шести месяцев с момента уведомления Генерального секретаря более чем одна треть Договаривающихся сторон, применяющих данные Правила на момент уведомления, не проинформирует Генерального секретаря о своем несогласии с данной поправкой. Если по истечении этого периода времени Генеральный секретарь не получит заявления о несогласии от более чем одной трети Договаривающихся сторон, применяющих Правила, Генеральный секретарь в кратчайшие сроки объявляет о том, что поправка считается принятой и обязательной для тех Договаривающихся сторон, применяющих Правила, которые не заявили о своем несогласии с ней. Если в Правила вносится поправка и не менее одной пятой Договаривающихся сторон, применяющих Правила без внесенной поправки, впоследствии заявляют, что они предпочитают и далее применять Правила без внесенной поправки, то Правила без внесенной поправки будут рассматриваться в качестве альтернативы Правилам с внесенной поправкой и будут официально включены в Правила как таковые, причем они вступают в силу с момента принятия этой поправки или ее вступления в силу. В этом случае Договаривающиеся стороны, применяющие данные Правила, несут обязательства, аналогичные обязательствам, изложенным в пункте 1.

3. Если какая-либо новая Договаривающаяся сторона присоединяется к настоящему Соглашению в период между направлением Генеральным секретарем уведомления о поправке к Правилам и ее вступлением в силу, то данные Правила вступают в силу для этой Договаривающейся стороны только через два месяца после официального принятия ею этой поправки или через два месяца после истечения шестимесячного периода с момента уведомления этой Стороны Генеральным секретарем о предлагаемой поправке.

Статья 13

Внесение поправок в текст самого Соглашения и в добавления к нему может производиться в соответствии со следующей процедурой:

1. Любая Договаривающаяся сторона может предложить одну или более поправок к настоящему Соглашению и добавлениям к нему. Текст любой предложенной поправки к Соглашению и добавлениям к нему направляется Генеральному секретарю, который препровождает его всем Договаривающимся сторонам и уведомляет все другие страны, указанные в пункте 1 статьи 6 настоящего Соглашения.
2. Любая предложенная поправка, препровожденная в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, считается принятой, если в течение шестимесячного срока со дня препровождения Генеральным секретарем предложенной поправки ни одна из Договаривающихся сторон не представит возражений.
3. Генеральный секретарь в кратчайшие сроки уведомляет все Договаривающиеся стороны о каждом возражении против предложенной поправки. Если против предложенной поправки высказано возражение, она считается отклоненной и не имеет никакой силы. При отсутствии возражений поправка вступает в силу для всех Договаривающихся сторон через три месяца после истечения шестимесячного срока, предусмотренного в пункте 2 настоящей статьи.

Статья 14

Помимо уведомлений, упомянутых в статьях 1, 12 и 13 настоящего Соглашения, Генеральный секретарь сообщает Договаривающимся сторонам:

- a) о случаях присоединения в соответствии со статьей 6;
- b) о датах вступления в силу настоящего Соглашения в соответствии со статьей 7;
- c) о случаях денонсации в соответствии со статьей 8;
- d) об уведомлениях, полученных в соответствии со статьей 9;
- e) о заявлениях и уведомлениях, полученных в соответствии с пунктами 1 и 2 статьи 11;
- f) о вступлении в силу любой поправки в соответствии с пунктами 1 и 2 статьи 12;
- g) о вступлении в силу любой поправки в соответствии с пунктом 3 статьи 13.

Статья 15

1. Если на дату применения изложенных выше положений начаты процедуры, предусмотренные в пунктах 3 и 4 статьи 1 Соглашения без поправок, с целью принятия новых Правил, то эти новые Правила вступают в силу в соответствии с положениями пункта 5 упомянутой статьи.

2. Если на дату применения изложенных выше положений начаты процедуры, предусмотренные в пункте 1 статьи 12 Соглашения без поправок, с целью принятия поправки к каким-либо Правилам, то эта поправка вступает в силу в соответствии с положениями упомянутой статьи.

3. Если все Договаривающиеся стороны настоящего Соглашения выразят согласие, то любые Правила, принятые в соответствии с положениями Соглашения без поправок, могут рассматриваться в качестве Правил, принятых в соответствии с изложенными выше положениями.

Добавление 1

Состав и правила процедуры Административного комитета

Статья 1

В состав Административного комитета входят все Договаривающиеся стороны Соглашения с внесенными в него поправками.

Статья 2

Исполнительный секретарь Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций обеспечивает секретариатское обслуживание Комитета.

Статья 3

Ежегодно на своей первой сессии Комитет избирает Председателя и заместителя Председателя.

Статья 4

Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций созывает Комитет под эгидой Европейской экономической комиссии всякий раз, когда требуется принять новые Правила или поправку к Правилам.

Статья 5

Предлагаемые новые Правила ставятся на голосование. Каждая страна – Договаривающаяся сторона Соглашения – имеет один голос. Для принятия решений требуется кворум в составе не менее половины Договаривающихся сторон. В целях определения кворума региональные организации экономической интеграции, являющиеся Договаривающимися сторонами Соглашения, участвуют в голосовании, располагая количеством голосов по числу своих государств-членов. Представитель региональной организации экономической интеграции может подавать голос за суверенные государства, входящие в состав этой организации. Проект новых Правил принимается большинством в две трети голосов присутствующих и участвующих в голосовании членов.

Статья 6

Предлагаемые поправки к Правилам ставятся на голосование. Каждая страна – Договаривающаяся сторона Соглашения, применяющая данные Правила, – имеет один голос. Для принятия решения требуется кворум в составе не менее половины Договаривающихся сторон, применяющих данные Правила. В целях определения кворума региональные организации экономической интеграции, являющиеся Договаривающимися сторонами Соглашения, участвуют в голосовании, располагая количеством голосов по числу своих государств-членов. Представитель региональной организации экономической интеграции может подавать голос за те суверенные государства, входящие в состав этой организации, которые применяют данные Правила. Проект поправок к Правилам принимается большинством в две трети голосов присутствующих и участвующих в голосовании членов.

Добавление 2

Соответствие методов производства

1. Первоначальная оценка

- 1.1 Компетентный орган той или иной Договаривающейся стороны, предоставляющий официальное утверждение, должен – до предоставления официального утверждения по типу конструкции – проверять наличие удовлетворительных мер и процедур по типу конструкции, проверять наличие удовлетворительных мер и процедур по обеспечению эффективного контроля, с тем чтобы транспортные средства, предметы оборудования или части в процессе производства соответствовали утвержденному типу.
- 1.2 Выполнение требования, предусмотренного в пункте 1.1, должно быть проверено органом, предоставляющим официальное утверждение по типу конструкции, и может быть также проверено от имени и по просьбе органа, предоставляющего официальное утверждение по типу конструкции, компетентным органом другой Договаривающейся стороны, предоставляющим официальное утверждение. В этом случае упомянутый последним компетентный орган готовит подтверждение соответствия, в котором отмечается, что указанные зоны и производственные единицы соответствуют условиям производства изделия (изделий), подлежащего утверждению по типу конструкции.
- 1.3 Компетентный орган, предоставляющий официальные утверждения, должен также признавать регистрацию изготовителя в рамках согласованного стандарта ИСО 9002 (сфера действия которого распространяется на изделие (изделия), подлежащее официальному утверждению) или аналогичного аккредитационного стандарта, удовлетворяющего требованиям пункта 1.1. Изготовитель должен представить подробную информацию о регистрации и сообщить компетентному органу, предоставляющему официальное утверждение, о любых изменениях срока или сферы действия этой регистрации.
- 1.4 При получении запроса от компетентного органа другой Договаривающейся стороны орган, предоставляющий официальное утверждение, направляет затем подтверждение соответствия, упомянутое в последнем предложении пункта 1.2, или сообщает о том, что он не может предоставить такое подтверждение.

2. Соответствие производства

- 2.1 Любое транспортное средство, предмет оборудования или часть, официально утвержденные на основании Правил, прилагаемых к настоящему Соглашению, должны быть изготовлены таким образом, чтобы они соответствовали официально утвержденному типу, удовлетворяя требованиям, изложенным в настоящем добавлении или вышеупомянутых Правилах.
- 2.2 Компетентный орган какой-либо Договаривающейся стороны, предоставляющий официальное утверждение по типу конструкции на основании Правил, прилагаемых к настоящему Соглашению, должен проверить наличие адекватных мер и документированных планов проведения проверок, которые должны быть согласованы с изготовителем для каждого официального утверждения, для проведения через определенные промежутки времени таких испытаний или соответствующих проверок, которые необходимы для проверки постоянного соответствия официально

утвержденному типу, включая, в особенности в соответствующих случаях, испытания, указанные в упомянутых Правилах.

- 2.3 Владелец официального утверждения должен, в частности:
 - 2.3.1 обеспечить наличие процедур эффективного контроля соответствия изделий (транспортных средств, предметов оборудования или частей) официально утвержденному типу;
 - 2.3.2 иметь доступ к необходимому контрольному оборудованию для проверки соответствия каждого официально утвержденного типа;
 - 2.3.3 обеспечить регистрацию данных о результатах испытаний и хранение прилагаемых документов в течение периода времени, определяемого по согласованию с компетентным органом, предоставляющим официальное утверждение. Этот период не должен превышать 10 лет;
 - 2.3.4 анализировать результаты каждого типа испытания в целях проверки и поддержания стабильных характеристик продукции с учетом отклонений, допускаемых в условиях промышленного производства;
 - 2.3.5 обеспечить, чтобы каждый тип изделия подвергался по крайней мере тем проверкам, которые предписаны в настоящем добавлении, и испытаниям, предписанным в применяемых Правилах;
 - 2.3.6 обеспечить, чтобы в случае несоответствия производства, обнаруженного при проведении данного типа испытания на любой выборке образцов или испытываемых деталей, производилась новая выборка образцов и проводились новые испытания. В этой связи должны быть приняты все необходимые меры для восстановления соответствия производства.
- 2.4 Компетентный орган, который предоставил официальное утверждение по типу конструкции, может в любое время проверить соответствие применяемых методов контроля в отношении каждой производственной единицы. Обычная периодичность этих проверок должна соответствовать мерам (если таковые осуществляются), предусмотренным в соответствии с пунктом 1.2 или 1.3 настоящего добавления, и должна обеспечивать, чтобы соответствующие виды контроля пересматривались через период времени, соответствующий атмосфере доверия, созданной компетентным органом.
 - 2.4.1 При каждой проверке инспектору должны представляться протоколы испытаний и производственные журналы технического контроля.
 - 2.4.2 Если характер испытания является адекватным, инспектор может произвести произвольную выборку образцов, проверка которых проводится в лаборатории изготовителя (или технической службой, если это предусматривается прилагаемыми к настоящему Соглашению Правилами). Минимальное число образцов может быть определено на основании результатов, полученных при проверке самим изготовителем.
 - 2.4.3 Если уровень контроля является неудовлетворительным или представляется необходимым проверить правильность испытаний, проведенных в соответствии с пунктом 2.4.2, инспектор должен отобрать образцы, которые отсылаются технической службе, проводящей испытания для официального утверждения по типу конструкции.

2.4.4 Компетентный орган, предоставляющий официальное утверждение, может проводить любую проверку или испытания, предписанные в настоящем добавлении или в применяемых Правилах, прилагаемых к настоящему Соглашению.

2.4.5 В случае получения неудовлетворительных результатов в ходе одной из проверок компетентный орган, предоставляющий официальное утверждение, должен обеспечить, чтобы были незамедлительно приняты все необходимые меры для восстановления соответствия производства.

Приложение III

**Соглашение о введении глобальных технических правил
для колесных транспортных средств, предметов оборудования
и частей, которые могут быть установлены и/или
использованы на колесных транспортных средствах,
совершено в Женеве 25 июня 1998 года**

(Воспроизведение документа ECE/TRANS/132 и Corr.1)

Преамбула

ДОГОВАРИВАЮЩИЕСЯ СТОРОНЫ,

РЕШИВ принять Соглашение с целью инициировать процесс стимулирования разработки глобальных технических правил, обеспечивающих высокие уровни рабочих характеристик колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, в области безопасности, охраны окружающей среды, эффективности использования энергии и защиты от угона;

РЕШИВ, что такой процесс должен также содействовать согласованию существующих технических правил, признавая право субнациональных, национальных и региональных органов власти принимать и обновлять технические правила в области охраны здоровья, безопасности, окружающей среды, эффективного использования энергии и защиты от угона, которые имеют более жесткий характер, чем правила, введенные на глобальном уровне;

УПОЛНОМОЧЕННЫЕ вступать в такое Соглашение в соответствии с пунктом 1 а) Положения о круге ведения ЕЭК ООН и правилом 50, содержащимся в главе XIII правил процедуры ЕЭК ООН;

ПРИЗНАВАЯ, что настоящее Соглашение не наносит ущерба правам и обязанностям Договаривающейся стороны в соответствии с существующими международными соглашениями в области охраны здоровья, безопасности и окружающей среды;

ПРИЗНАВАЯ, что настоящее Соглашение не наносит ущерба правам и обязанностям Договаривающейся стороны в соответствии с соглашениями в рамках Всемирной торговой организации (ВТО), включая Соглашение о технических барьерах в торговле (ТБТ), и стремясь ввести глобальные технические правила в рамках настоящего Соглашения в качестве основы своих технических правил таким образом, чтобы они соответствовали этим соглашениям;

СЧИТАЯ ЖЕЛАТЕЛЬНЫМ, чтобы Договаривающиеся стороны настоящего Соглашения использовали глобальные технические правила, введенные в соответствии с настоящим Соглашением, в качестве основы для своих технических правил;

ПРИЗНАВАЯ важность усилий по постоянному улучшению и стремления к обеспечению высоких уровней рабочих характеристик колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, в области безопасности, охраны окружающей среды, эффективного использования энергии и защиты от угона для общественного здравоохранения, безопасности и благосостояния и потенциальное значение растущего совпадения уже существующих и будущих технических правил и связанных с ними стандартов для международной торговли, потребительского выбора и доступности изделий;

ПРИЗНАВАЯ, что правительства имеют право стремиться к повышению уровня охраны здоровья, окружающей среды и безопасности и практически добиваться такого повышения, а также определять, являются ли глобальные технические правила, введенные на основании настоящего Соглашения, приемлемыми для их потребностей;

ПРИЗНАВАЯ уже проведенную в соответствии с Соглашением 1958 года важную работу по согласованию;

ПРИЗНАВАЯ существующие в различных географических регионах заинтересованность и опыт в связи с проблемами безопасности, окружающей среды, энергии и защиты от угона и методами решения этих проблем, а также значение этой заинтересованности и опыта для разработки глобальных технических правил с целью содействия в достижении целей такого улучшения и сведении к минимуму расхождений;

ЖЕЛАЯ содействовать принятию введенных глобальных технических правил в развивающихся странах с учетом особых проблем и условий в этих странах, в частности в наименее развитых из них;

ЖЕЛАЯ, чтобы технические правила, применяемые Договаривающимися сторонами, являлись предметом надлежащего рассмотрения на основе транспарентных процедур при разработке глобальных технических правил и чтобы при этом учитывались результаты сравнительного анализа преимуществ и эффективности затрат;

ПРИЗНАВАЯ, что введение глобальных технических правил, предусматривающих высокие уровни защиты, будет стимулировать понимание отдельными странами того, что эти правила будут обеспечивать необходимую защиту и рабочие характеристики в рамках их юрисдикции;

ПРИЗНАВАЯ воздействие качества автомобильных топлив на эффективность экологического контроля транспортных средств, здоровье человека и топливную экономичность; и

ПРИЗНАВАЯ, что использование транспарентных процедур представляет особую важность для разработки глобальных технических правил в соответствии с настоящим Соглашением и что данный процесс разработки должен сочетаться с процессами разработки правил, осуществляющимися Договаривающимися сторонами настоящего Соглашения;

ДОГОВОРИЛИСЬ о нижеследующем:

Статья 1

Цель

- 1.1 Цель настоящего Соглашения состоит в:
 - 1.1.1 обеспечении глобального процесса, в рамках которого Договаривающиеся стороны из всех регионов мира могли бы совместно разрабатывать глобальные технические правила, касающиеся рабочих характеристик колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, в области безопасности, охраны окружающей среды, эффективного использования энергии и защиты от угона;
 - 1.1.2 обеспечении при разработке глобальных технических правил надлежащего и объективного учета существующих технических правил, применяемых Договаривающимися сторонами, а также Правил ЕЭК ООН;
 - 1.1.3 обеспечении, в соответствующих случаях, при разработке глобальных технических правил объективного учета оценки наилучшей имеющейся технологии, относительных преимуществ и эффективности затрат;
 - 1.1.4 обеспечении транспарентности процедур, используемых при разработке глобальных технических правил;

- 1.1.5 достижения высоких уровней рабочих характеристик в области безопасности, охраны окружающей среды, эффективного использования энергии и защиты от угона в рамках мирового сообщества и обеспечении того, чтобы меры, принимаемые в соответствии с настоящим Соглашением, не стимулировали либо не влекли за собой снижения этих уровней в рамках юрисдикции Договаривающихся сторон, в том числе на субнациональном уровне;
- 1.1.6 снижении технических барьеров в международной торговле посредством согласования существующих технических правил, применяемых Договаривающимися сторонами, и Правил ЕЭК ООН и разработки новых глобальных технических правил, регулирующих рабочие характеристики колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, в области безопасности, охраны окружающей среды, эффективного использования энергии и защиты от угона и отвечающих целям достижения высоких уровней безопасности и охраны окружающей среды, а также другим перечисленным выше целям; и
- 1.1.7 обеспечении в тех случаях, когда для облегчения нормативной деятельности некоторых стран необходимы альтернативные уровни обязательных требований, учета таких потребностей при разработке и введении глобальных технических правил.
- 1.2 Настоящее Соглашение должно функционировать параллельно с Соглашением 1958 года без ущерба для институциональной автономии любого из них.

Статья 2

Договаривающиеся стороны и консультативный статус

- 2.1 Договаривающимися сторонами настоящего Соглашения могут стать страны, являющиеся членами Европейской экономической комиссии (ЕЭК ООН), региональные организации экономической интеграции, учрежденные странами – членами ЕЭК, и страны, допущенные к участию в работе ЕЭК с консультативным статусом в соответствии с пунктом 8 Положения о круге ведения ЕЭК.
- 2.2 Договаривающимися сторонами настоящего Соглашения могут стать страны, являющиеся членами Организации Объединенных Наций и участвующие в определенных видах деятельности ЕЭК в соответствии с пунктом 11 Положения о круге ведения ЕЭК, и региональные организации экономической интеграции, учрежденные такими странами.
- 2.3 Любое специализированное учреждение и любая организация, включая межправительственные организации и неправительственные организации, которым Экономический и Социальный Совет Организации Объединенных Наций предоставил консультативный статус, могут участвовать в этом качестве в совещаниях любой рабочей группы при рассмотрении любого вопроса, представляющего особый интерес для этого учреждения или организации.

Статья 3

Исполнительный комитет

- 3.1 В состав Исполнительного комитета настоящего Соглашения входят представители Договаривающихся сторон, которые собираются в этом качестве по крайней мере один раз в год.

- 3.2 Правила процедуры Исполнительного комитета излагаются в приложении В к настоящему Соглашению.
- 3.3 Исполнительный комитет:
- 3.3.1 отвечает за осуществление настоящего Соглашения, включая определение приоритетных направлений деятельности в соответствии с настоящим Соглашением;
- 3.3.2 рассматривает все рекомендации и доклады рабочих групп, касающиеся введения глобальных технических правил в соответствии с настоящим Соглашением; и
- 3.3.3 выполняет любые другие функции, которые могут оказаться необходимыми в соответствии с настоящим Соглашением.
- 3.4 Исполнительный комитет имеет право принять окончательное решение по вопросу о включении правил в Компендиум потенциальных глобальных технических правил и ввести глобальные технические правила в соответствии с настоящим Соглашением.
- 3.5 Исполнительный комитет при осуществлении своей функции, когда он считает это необходимым, пользуется информацией из всех соответствующих источников.

Статья 4

Критерии для технических правил

- 4.1 Технические правила, включаемые в соответствии со статьей 5 или вводимые на основании статьи 6, должны отвечать следующим критериям:
- 4.1.1 содержать четкое описание колесных транспортных средств, предметов оборудования и/или частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, к которым применяются эти правила;
- 4.1.2 содержать требования, которые:
- 4.1.2.1 обеспечивают высокий уровень рабочих характеристик в области безопасности, охраны окружающей среды, эффективного использования энергии или защиты от угона; и
- 4.1.2.2 в соответствующих случаях сформулированы в виде рабочих характеристик, а не описательных характеристик;
- 4.1.3 включать:
- 4.1.3.1 метод испытания, посредством которого должно определяться соблюдение правил;
- 4.1.3.2 в соответствующих случаях для правил, включаемых на основании статьи 5, четкое описание маркировки официального утверждения или сертификации и/или знаков, необходимых для официального утверждения типа и соответствия производства, либо требований, предъявляемых к самосертификации изготовителем; и
- 4.1.3.3 где это применимо, рекомендованный минимальный период освоения новой продукции с учетом соображений разумности и практической осуществимости, который Договаривающаяся сторона должна устанавливать до вступления в силу требования о соблюдении.

- 4.2 Глобальные технические правила могут указывать альтернативные неглобальные уровни обязательных требований или рабочих характеристик и соответствующие процедуры испытаний, когда они необходимы для содействия нормативной деятельности некоторых стран, в частности развивающихся.

Статья 5

Компендиум потенциальных глобальных технических правил

- 5.1 Создается и обновляется компендиум технических правил Договаривающихся сторон, не являющихся правилами ЕЭК ООН, которые могут рассматриваться на предмет согласования или принятия в качестве глобальных технических правил (именуемый далее Компендиумом потенциальных правил).
- 5.2 Включение технических правил в Компендиум потенциальных правил
- Любая Договаривающаяся сторона может представить в Исполнительный комитет запрос на включение в Компендиум потенциальных правил любых технических правил, которые данная Договаривающаяся сторона ввела, применяет или приняла для будущего применения.
- 5.2.1 Запрос, указанный в пункте 5.2, должен содержать:
- 5.2.1.1 экземпляр таких правил;
- 5.2.1.2 любую имеющуюся в наличии техническую документацию по таким правилам, включая документацию, касающуюся наилучшей имеющейся технологии, относительных преимуществ и эффективности с точки зрения затрат; и
- 5.2.1.3 указание любых известных действующих либо ожидаемых соответствующих международных стандартов, применяемых в добровольном порядке.
- 5.2.2 Исполнительный комитет рассматривает все запросы, которые удовлетворяют требованиям статьи 4 и пункта 5.2.1 настоящей статьи. Технические правила включаются в Компендиум потенциальных правил при условии голосования "за" в соответствии с пунктом 7.1 статьи 7 приложения В. К включенным техническим правилам прилагается документация, представленная вместе с запросом на включение этих правил.
- 5.2.3 Указанные в запросе правила считаются включенными Генеральным секретарем в Компендиум в день принятия решения посредством голосования "за" в соответствии с пунктом 5.2.2 настоящей статьи.
- 5.3 Исключение технических правил из Компендиума потенциальных правил
- Включенные технические правила исключаются из Компендиума потенциальных правил:
- 5.3.1 либо после введения в Глобальный регистр глобальных технических правил, содержащих требования к изделиям, относящиеся к тем же элементам рабочих или конструктивных характеристик, что и включенные в Компендиум технические правила;
- 5.3.2 либо по истечении пятилетнего периода после включения правил на основании настоящей статьи и по окончании каждого последующего пятилетнего периода, если Исполнительный секретарь не подтверждает посредством голосования "за" в соответствии с пунктом 7.1 статьи 7 приложения В включение технических правил в Компендиум потенциальных правил; либо

5.3.3 в ответ на письменный запрос Договаривающейся стороны, по просьбе которой технические правила были первоначально включены. Такой запрос служит основой для исключения правил.

5.4 Доступность документов

Все документы, рассмотренные Исполнительным комитетом в соответствии с настоящей статьей, должны быть общедоступными.

Статья 6

Регистр глобальных технических правил

6.1 Создается и обновляется регистр глобальных технических правил, разработанных и введенных на основании настоящей статьи. Этот регистр именуется Глобальным регистром.

6.2 Введение глобальных технических правил в Глобальный регистр посредством согласования действующих правил

Любая Договаривающаяся сторона может представить предложение о разработке согласованных глобальных технических правил, касающихся элементов рабочих характеристик или конструктивных характеристик, затрагиваемых либо техническими правилами, занесенными в Компендиум потенциальных правил, либо любыми Правилами ЕЭК ООН, либо и теми и другими правилами.

6.2.1 Предложение, указанное в пункте 6.2, должно содержать:

6.2.1.1 разъяснение цели предлагаемых глобальных технических правил;

6.2.1.2 описание или проект текста предлагаемых глобальных технических правил, если он имеется;

6.2.1.3 имеющуюся документацию, которая может содействовать анализу вопросов, рассматриваемых в отчете, требуемом в соответствии с пунктом 6.2.4.2.1 настоящей статьи;

6.2.1.4 перечень всех технических правил, содержащихся в Компендиуме потенциальных правил, и любых Правил ЕЭК ООН, которые относятся к тем же элементам рабочих характеристик или конструктивных характеристик, которые должны рассматриваться в предлагаемых глобальных технических правилах; и

6.2.1.5 указание любых известных действующих соответствующих международных стандартов, применяемых в добровольном порядке.

6.2.2 Каждое предложение, указанное в пункте 6.2.1 настоящей статьи, представляется Исполнительному комитету.

6.2.3 Исполнительный комитет не передает ни одной из рабочих групп никаких предложений, которые, как было установлено, не удовлетворяют требованиям статьи 4 и пункту 6.2.1 настоящей статьи. Он может передавать все другие предложения соответствующей рабочей группе.

- 6.2.4 При рассмотрении предложения, переданного рабочей группе для разработки глобальных технических правил на основе согласования, эта рабочая группа использует прозрачные процедуры для:
- 6.2.4.1 разработки рекомендаций, касающихся глобальных технических правил посредством:
 - 6.2.4.1.1 учета цели предлагаемых глобальных технических правил и потребности в установлении альтернативных уровней обязательных требований или рабочих характеристик,
 - 6.2.4.1.2 изучения всех технических правил, включенных в Компендиум потенциальных правил, и любых Правил ЕЭК ООН, относящихся к тем же элементам рабочих характеристик,
 - 6.2.4.1.3 изучения любой документации, прилагаемой к правилам, указанным в пункте 6.2.4.1.2 настоящей статьи,
 - 6.2.4.1.4 изучения любых имеющихся оценок функциональной эквивалентности, имеющих отношение к рассмотрению предлагаемых глобальных технических правил, включая оценки соответствующих стандартов,
 - 6.2.4.1.5 проверки соответствия разрабатываемых глобальных технических правил указанной цели правил и критериям, изложенным в статье 4, и
 - 6.2.4.1.6 надлежащего учета возможности введения технических правил в соответствии с Соглашением 1958 года;
 - 6.2.4.2 представляет Исполнительному комитету:
 - 6.2.4.2.1 письменный отчет, содержащий его рекомендацию относительно глобальных технических правил, включающий все технические данные и информацию, которые были рассмотрены при разработке его рекомендации, отражающий ход рассмотрения им информации, указанной в пункте 6.2.4.1 настоящей статьи, и обосновывающий необходимость его рекомендаций, включая разъяснение причин отказа от любых рассмотренных альтернативных нормативных требований и подходов, и
 - 6.2.4.2.2 текст любых рекомендованных глобальных технических правил.
- 6.2.5 Исполнительный комитет на основе использования прозрачных процедур:
- 6.2.5.1 устанавливает, основаны ли рекомендации, касающиеся глобальных технических правил, и отчет на достаточно эффективном и тщательном осуществлении мероприятий, указанных в пункте 6.2.4.1 настоящей статьи. Если Исполнительный комитет устанавливает, что рекомендации, отчет и/или текст рекомендованных глобальных технических правил, при условии его наличия, не отвечают установленным требованиям, то он возвращает правила и отчет рабочей группе для пересмотра или доработки;
 - 6.2.5.2 рассматривает возможность введения рекомендованных глобальных технических правил в соответствии с процедурами, изложенными в пункте 7.2 статьи 7 приложения В. Правила вводятся в Глобальный регистр на основании решения Исполнительного комитета, принятого консенсусом посредством голосования "за".
- 6.2.6 Глобальные технические правила считаются введенными в Глобальный регистр в день принятия Исполнительным комитетом консенсусом данного решения посредством голосования "за".

- 6.2.7 После введения Исполнительным комитетом глобальных технических правил секретариат прилагает к этим правилам экземпляры всей соответствующей документации, включая предложение, представленное в соответствии с пунктом 6.2.1 настоящей статьи, а также рекомендации и отчет, требуемые согласно положениям пункта 6.2.4.2.1 настоящей статьи.
- 6.3 Введение новых глобальных технических правил в Глобальный регистр
- Любая Договаривающаяся сторона может представить предложение о разработке новых глобальных технических правил, касающихся элементов рабочих или конструктивных характеристик, не затрагиваемых техническими правилами, включенными в Компендиум потенциальных правил, или Правилами ЕЭК ООН.
- 6.3.1 Предложение, указанное в пункте 6.3, должно содержать:
- 6.3.1.1 разъяснение цели предлагаемых новых глобальных технических правил, основанное, насколько это возможно, на объективных данных;
- 6.3.1.2 описание или проект текста предлагаемых новых глобальных технических правил, если он имеется;
- 6.3.1.3 любую имеющуюся документацию, которая может способствовать анализу вопросов, рассматриваемых в отчете, требуемом в соответствии с пунктом 6.3.4.2.1 настоящей статьи; и
- 6.3.1.4 указание любых известных действующих соответствующих международных стандартов, применяемых в добровольном порядке.
- 6.3.2 Каждое предложение, указанное в пункте 6.3.1 настоящей статьи, представляется Исполнительному комитету.
- 6.3.3 Исполнительный комитет не передает ни одной из рабочих групп никаких предложений, которые, как было установлено, не удовлетворяют требованиям статьи 4 и пункту 6.3.1 настоящей статьи. Он может передавать все другие предложения соответствующей рабочей группе.
- 6.3.4 При рассмотрении предложения, переданного рабочей группе для разработки новых глобальных технических правил, эта рабочая группа использует транспарентные процедуры для:
- 6.3.4.1 разработки рекомендаций, касающихся новых глобальных технических правил, посредством:
- 6.3.4.1.1 учета цели предлагаемых новых глобальных технических правил и потребности в установлении альтернативных уровней обязательных требований или рабочих характеристик,
- 6.3.4.1.2 учета технической осуществимости,
- 6.3.4.1.3 учета экономического обоснования,
- 6.3.4.1.4 изучения преимуществ, включая преимущества любых рассмотренных альтернативных нормативных требований и подходов,

- 6.3.4.1.5 сопоставления потенциальных возможностей рекомендованных правил с точки зрения эффективности затрат по сравнению с рассмотренными альтернативными нормативными требованиями и подходами;
- 6.3.4.1.6 проверки соответствия разрабатываемых новых глобальных технических правил указанной цели правил и критериям, приведенным в статье 4; и
- 6.3.4.1.7 надлежащего учета возможности введения технических правил в соответствии с Соглашением 1958 года;
- 6.3.4.2 представляет Исполнительному комитету:
- 6.3.4.2.1 письменный отчет, содержащий ее рекомендацию относительно новых глобальных технических правил, включающий все технические данные и информацию, которые были рассмотрены при разработке ее рекомендации, отражающий ход рассмотрения информации, указанной в пункте 6.3.4.1 настоящей статьи, и обосновывающий необходимость ее рекомендаций, включая разъяснение причин отказа от любых рассмотренных альтернативных нормативных требований и подходов, и
- 6.3.4.2.2 текст любых рекомендованных новых глобальных технических правил.
- 6.3.5 Исполнительный комитет на основе использования транспарентных процедур:
- 6.3.5.1 устанавливает, основаны ли рекомендации, касающиеся новых глобальных технических правил, и отчет на достаточно эффективном и тщательном осуществлении мероприятий, указанных в пункте 6.3.4.1 настоящей статьи. Если Исполнительный комитет устанавливает, что рекомендации, отчет и/или текст рекомендованных новых глобальных технических правил, при условии его наличия, не отвечают установленным требованиям, то он возвращает правила и отчет рабочей группе для пересмотра или доработки;
- 6.3.5.2 рассматривает возможность принятия рекомендованных новых глобальных технических правил в соответствии с процедурами, изложенными в пункте 7.2 статьи 7 приложения В. Правила вводятся в Глобальный регистр на основании решения Исполнительного комитета, принятого консенсусом посредством голосования "за".
- 6.3.6 Глобальные технические правила считаются введенными в Глобальный регистр в день принятия Исполнительным комитетом консенсусом данного решения посредством голосования "за".
- 6.3.7 После введения Исполнительным комитетом новых глобальных технических правил секретариат прилагает к этим правилам экземпляры всей соответствующей документации, включая предложение, представленное в соответствии с пунктом 6.3.1 настоящей статьи, а также рекомендации и отчет, требуемые в соответствии с пунктом 6.3.4.2.1 настоящей статьи.
- 6.4 Внесение поправок в глобальные технические правила Процедуры внесения поправок в любые глобальные технические правила, введенные в Глобальный регистр в соответствии с настоящей статьей, указаны в пункте 6.3 настоящей статьи в связи с введением новых глобальных технических правил в Глобальный регистр.
- 6.5 Доступ к документам
- Все документы, рассмотренные или собранные рабочей группой в процессе представления рекомендаций по глобальным техническим правилам в соответствии с настоящей статьей, должны быть общедоступными.

Статья 7

Принятие и уведомление о применении введенных глобальных технических правил

- 7.1 Любая Договаривающаяся сторона, голосующая за введение глобальных технических правил в соответствии со статьей 6 настоящего Соглашения, обязана представить технические правила в рамках процедуры, используемой этой Договаривающейся стороной для включения таких технических правил в свое законодательство или правила, и добивается незамедлительного принятия окончательного решения.
- 7.2 Любая Договаривающаяся сторона, которая включает введенные глобальные технические правила в свое законодательство или правила, уведомляет в письменном виде Генерального секретаря о дате, с которой она начнет применять эти правила. Данное уведомление направляется в течение 60 дней после принятия ею решения о включении этих правил. Если введенные глобальные технические правила содержат более одного уровня обязательных требований или рабочих характеристик, то в уведомлении указывается, какие из этих уровней обязательных требований или рабочих характеристик выбраны данной Договаривающейся стороной.
- 7.3 Договаривающаяся сторона, указанная в пункте 7.1 настоящей статьи и принимающая решение не включать введенные глобальные технические правила в свое законодательство или правила, письменно уведомляет Генерального секретаря о своем решении и об основаниях для его принятия. Это уведомление направляется в течение шестидесяти (60) дней с момента принятия решения.
- 7.4 Любая Договаривающаяся сторона, указанная в пункте 7.1 настоящей статьи, которая к концу годового периода после даты введения правил в Глобальный регистр либо не приняла эти технические правила, либо решила не включать правила в свое законодательство или правила, представляет отчет о статусе этих правил в ее внутренних процедурах. Отчет о статусе представляется по каждому последующему годовому периоду, если к концу этого периода не предпринимается ни одно из таких действий. Каждый требуемый в соответствии с настоящим пунктом отчет:
- 7.4.1 включает описание шагов, предпринятых в течение прошлого года для представления правил, содержит окончательное решение и указывает предполагаемую дату принятия такого решения; и
- 7.4.2 представляется Генеральному секретарю не позднее чем через 60 дней после окончания годового периода, за который представлен отчет.
- 7.5 Любая Договаривающаяся сторона, которая допускает к использованию изделия, отвечающие предписаниям введенных глобальных технических правил, без включения этих правил в свое законодательство или правила, письменно уведомляет Генерального секретаря о дате, с которой она начала допускать такие изделия к использованию. Эта Договаривающаяся сторона представляет уведомление в течение шестидесяти (60) дней после начала их допуска к использованию. Если введенные глобальные технические правила содержат более одного уровня обязательных требований или рабочих характеристик, то в уведомлении указывается, какие из этих уровней обязательных требований или рабочих характеристик выбираются этой Договаривающейся стороной.
- 7.6 Любая Договаривающаяся сторона, включившая в свое законодательство или правила введенные глобальные технические правила, может принять решение отменить принятые правила либо внести в них поправки. До принятия такого решения эта Договаривающаяся

сторона должна письменно уведомить Генерального секретаря о своем намерении и о причине этих действий. Данное положение об уведомлении применяется также к Договаривающейся стороне, допустившей к использованию изделия в соответствии с пунктом 7.5, но намеревающейся прекратить допуск таких изделий к использованию. Договаривающаяся сторона уведомляет Генерального секретаря о своем решении принять любые такие правила в течение 60 дней после принятия такого решения. В соответствующих случаях эта Договаривающаяся сторона незамедлительно представляет другим Договаривающимся сторонам по их просьбе экземпляры правил с внесенными в них поправками либо новых правил.

Статья 8

Разрешение споров

- 8.1 Вопросы, касающиеся положений введенных глобальных технических правил, передаются Исполнительному комитету для разрешения.
- 8.2 Споры между двумя или несколькими Договаривающимися сторонами относительно толкования или применения настоящего Соглашения разрешаются по возможности путем консультаций или переговоров между ними. Если споры не удастся разрешить таким образом, то заинтересованные Договаривающиеся стороны могут принять решение о том, чтобы обратиться к Исполнительному комитету с просьбой разрешить спор в соответствии с процедурой, изложенной в пункте 7.3 статьи 7 приложения В.

Статья 9

Приобретение статуса Договаривающейся стороны

- 9.1 Страны и региональные организации экономической интеграции, указанные в статье 2, могут стать Договаривающимися сторонами настоящего Соглашения путем:
 - 9.1.1 подписания без оговорки о ратификации, принятии или одобрении;
 - 9.1.2 подписания с оговоркой о ратификации, принятии или одобрении после ратификации, принятия или одобрения;
 - 9.1.3 принятия; или
 - 9.1.4 присоединения.
- 9.2 Ратификационная грамота, документ о принятии, одобрении или присоединении сдается на хранение Генеральному секретарю.
- 9.3 По приобретении статуса Договаривающейся стороны:
 - 9.3.1 после вступления настоящего Соглашения в силу каждая страна или региональная организация экономической интеграции представляет уведомление в соответствии со статьей 7 относительно того, какое (какие) из глобальных технических правил, введенных на основании статьи 6, она примет, если она их намерена принять, а также о любом решении принять к использованию изделия, отвечающие любому из этих глобальных технических правил, без включения этих правил в свое законодательство или правила. Если введенные глобальные технические правила содержат более одного уровня обязательных требований или рабочих характеристик, то в уведомлении указывается,

какой из этих уровней обязательных требований или рабочих характеристик принимается или одобряется Договаривающей стороной;

9.3.2 каждая региональная организация экономической интеграции заявляет в вопросах своей компетенции, что государства, являющиеся ее членами, передали полномочия в областях, охватываемых настоящим Соглашением, включая полномочия принимать решения, обязательные для государств, являющихся ее членами.

9.4 Региональные организации экономической интеграции, являющиеся Договаривающимися сторонами, утрачивают статус Договаривающейся стороны после снятия полномочий, объявленных в соответствии с пунктом 9.3.2 настоящей статьи, и информируют об этом Генерального секретаря.

Статья 10

Подписание

10.1 Настоящее Соглашение открыто для подписания начиная с 25 июня 1998 года.

10.2 Настоящее Соглашение остается открытым для подписания до его вступления в силу.

Статья 11

Вступление в силу

11.1 Настоящее Соглашение и приложения к нему, являющиеся неотъемлемыми частями Соглашения, вступают в силу на тридцатый (30) день после той даты, когда минимум пять (5) стран и/или региональных организаций экономической интеграции станут Договаривающимися сторонами в соответствии со статьей 9. Это минимальное число – пять (5) Договаривающихся сторон – должно включать Европейское сообщество, Соединенные Штаты Америки и Японию.

11.2 Однако если положения пункта 11.1 настоящей статьи не будут выполнены в течение пятнадцати (15) месяцев после даты, указанной в пункте 10.1, то настоящее Соглашение и приложения к нему, являющиеся неотъемлемыми частями Соглашения, вступают в силу на тридцатый (30) день после той даты, когда минимум восемь (8) стран и/или региональных организаций экономической интеграции станут Договаривающимися сторонами в соответствии со статьей 9. Это не должно произойти ранее, чем через шестнадцать (16) месяцев после даты, указанной в пункте 10.1. По меньшей мере одна (1) из этих восьми (8) Договаривающихся сторон должна быть либо Европейским сообществом, либо Соединенными Штатами Америки, либо Японией.

11.3 Для любой страны или региональной организации экономической интеграции, которая становится Договаривающейся стороной Соглашения после его вступления в силу, настоящее Соглашение вступает в силу через шестьдесят (60) дней после даты, на которую такая страна или региональная организация экономической интеграции сдает на хранение ратификационную грамоту, документ о принятии, одобрении или присоединении.

Статья 12

Выход из Соглашения

- 12.1 Любая Договаривающаяся сторона может выйти из настоящего Соглашения путем письменного уведомления Генерального секретаря.
- 12.2 Решение о выходе любой Договаривающейся стороны из настоящего Соглашения вступает в силу по истечении одного года со дня получения Генеральным секретарем уведомления в соответствии с пунктом 12.1 настоящей статьи.

Статья 13

Внесение поправок в Соглашение

- 13.1 Любая Договаривающаяся сторона может предлагать поправки к настоящему Соглашению и приложениям к настоящему Соглашению. Предлагаемые поправки направляются Генеральному секретарю, который препровождает их всем Договаривающимся сторонам.
- 13.2 Предлагаемая поправка, препровожденная в соответствии с пунктом 13.1 настоящей статьи, рассматривается Исполнительным комитетом на его очередном запланированном заседании.
- 13.3 Если присутствующие и участвующие в голосовании Договаривающиеся стороны принимают голосованием на основе консенсуса решение о внесении поправки, она направляется Исполнительным комитетом Генеральному секретарю, который затем распространяет эту поправку среди всех Договаривающихся сторон.
- 13.4 Поправка, распространенная в соответствии с пунктом 13.3 настоящей статьи, считается принятой всеми Договаривающимися сторонами, если ни одна из Договаривающихся сторон не выражает против нее возражения в течение шести (6) месяцев после даты ее распространения. Если такое возражение не выражается, то эта поправка вступает в силу для всех Договаривающихся сторон через три (3) месяца после истечения шестимесячного (6) периода, упомянутого в настоящем пункте.
- 13.5 Генеральный секретарь в кратчайшие сроки уведомляет все Договаривающиеся стороны о каждом возражении против предложенной поправки. Если против предложенной поправки высказано возражение, она считается отклоненной и не имеет никакой силы.

Статья 14

Депозитарий

Депозитарием настоящего Соглашения является Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций. В дополнение к другим функциям депозитария Генеральный секретарь как можно скорее уведомляет Договаривающиеся стороны о:

- 14.1 включении или исключении технических правил в соответствии со статьей 5;
- 14.2 введении глобальных технических правил или внесении в них поправок в соответствии со статьей 6;
- 14.3 уведомлениях, полученных в соответствии со статьей 7;

- 14.4 подписаниях, принятиях и присоединениях в соответствии со статьями 9 и 10;
- 14.5 уведомлениях, полученных в соответствии со статьей 9;
- 14.6 датах вступления в силу настоящего Соглашения для Договаривающихся сторон в соответствии со статьей 11;
- 14.7 уведомлениях о выходе из настоящего Соглашения, полученных в соответствии со статьей 12;
- 14.8 дате вступления в силу любой поправки к настоящему Соглашению в соответствии со статьей 13;
- 14.9 уведомлениях, полученных в соответствии со статьей 15 в отношении территорий.

Статья 15

Распространение действия Соглашения на территории

- 15.1 Действие настоящего Соглашения распространяется на территорию или территории любой Договаривающейся стороны, за внешние сношения которой такая Договаривающаяся сторона является ответственной, если Договаривающаяся сторона не заявит об ином до вступления в силу Соглашения для этой Договаривающейся стороны.
- 15.2 Любая Договаривающаяся сторона может денонсировать настоящее Соглашение отдельно для любой такой территории или территорий в соответствии со статьей 12.

Статья 16

Секретариат

Секретариатом настоящего Соглашения является Исполнительный секретарь ЕЭК ООН. Исполнительный секретарь выполняет следующие функции секретариатского обслуживания:

- 16.1 готовит совещания Исполнительного комитета и рабочих групп;
- 16.2 препровождает Договаривающимся сторонам отчеты и другую информацию, полученную в соответствии с положениями настоящего Соглашения; и
- 16.3 выполняет функции, определенные Исполнительным комитетом.

Приложение А

Определения

Для целей настоящего Соглашения применяются следующие определения:

1. В отношении глобальных технических правил, разработанных в соответствии с настоящим Соглашением, термин "*допускать*" означает решение Договаривающейся стороны о допуске изделий, отвечающих предписаниям глобальных технических правил, на свой рынок без включения этих глобальных технических правил в свое законодательство и правила.
2. В отношении глобальных технических правил, разработанных в соответствии с настоящим Соглашением, термин "*включать*" означает введение глобальных технических правил в законодательство и правила Договаривающейся стороны.
3. В отношении глобальных технических правил, разработанных в соответствии с настоящим Соглашением, термин "*применять*" означает решение о необходимости соблюдения глобальных технических правил Договаривающейся стороной с определенной даты; другими словами, дата применения правил в пределах юрисдикции Договаривающейся стороны.
4. Термин "*статья*" означает статью настоящего Соглашения.
5. Термин "*голосование на основе консенсуса*" означает голосование по вопросу, в ходе которого ни одна из присутствующих и участвующих в голосовании Договаривающихся сторон не выражает возражения по рассматриваемому вопросу в соответствии с пунктом 7.2 статьи 7 приложения В.
6. Термин "*Договаривающаяся сторона*" означает любую страну или региональную организацию экономической интеграции, которая является Договаривающейся стороной настоящего Соглашения.
7. Термин "*предметы оборудования и части, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах*" означает предметы оборудования или части, характеристики которых имеют отношение к рабочим характеристикам в области безопасности, охраны окружающей среды, эффективности использования энергии или защиты от угона. К таким предметам оборудования и частям относятся системы выпуска, шины, двигатели, акустические защитные устройства, противоугонные сигнальные устройства, устройства предупредительной сигнализации и детские удерживающие системы, однако они не ограничиваются ими.
8. Термин "*введенные глобальные технические правила*" означает глобальные технические правила, занесенные в Глобальный регистр в соответствии с настоящим Соглашением.
9. Термин "*включенные технические правила*" означает национальные или региональные технические правила, которые были занесены в Компендиум потенциальных правил в соответствии с настоящим Соглашением.
10. Термин "*самосертификация изготовителя*" означает предусмотренное законодательством Договаривающейся стороны юридическое требование, в соответствии с которым изготовитель колесных транспортных средств, предметов оборудования и/или

частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, должен удостоверить, что каждое транспортное средство, предмет оборудования или часть, которые данный изготовитель выпускает в продажу, соответствует конкретным техническим требованиям.

11. Термин "*региональная организация экономической интеграции*" означает организацию, учрежденную суверенными странами и состоящую из них, которая обладает компетенцией в отношении вопросов, охватываемых настоящим Соглашением, включая полномочия принимать обязательные для всех ее стран-членов решения в отношении этих вопросов.
12. Термин "*Генеральный секретарь*" означает Генерального секретаря Организации Объединенных Наций.
13. Термин "*транспарентные процедуры*" означает процедуры, призванные содействовать информированию общественности о процессе разработки правил в соответствии с настоящим Соглашением и ее участию в таком процессе. Они включают:
 - 1) уведомления о совещаниях рабочих групп и Исполнительного комитета; и
 - 2) рабочие и заключительные документы.Они включают также возможность излагать свои взгляды и доводы на:
 - 1) совещаниях рабочих групп через посредство организаций, которым предоставлен консультативный статус; и
 - 2) совещаниях рабочих групп и Исполнительного комитета путем предварительных консультаций до начала заседаний с представителями Договаривающихся сторон.
14. Термин "*официальное утверждение типа*" означает письменное подтверждение Договаривающейся стороны (или компетентного органа, назначенного Договаривающейся стороной) того, что транспортное средство и/или любой предмет оборудования и/или часть, которые могут быть установлены и/или использованы на транспортном средстве, соответствуют конкретным техническим требованиям и используются в качестве предварительного условия для выпуска данного транспортного средства, предмета оборудования или части в продажу.
15. Термин "*Правила ЕЭК ООН*" означает Правила Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, принятые в соответствии с Соглашением 1958 года.
16. Термин "*рабочая группа*" означает специализированный технический вспомогательный орган ЕЭК, функция которого состоит в разработке рекомендаций, касающихся введения согласованных или новых глобальных технических правил для включения в Глобальный регистр, и в рассмотрении поправок к глобальным техническим правилам, введенным в Глобальный регистр.
17. Термин "*Соглашение 1958 года*" означает Соглашение о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний.

Приложение В

Состав и правила процедуры Исполнительного комитета

Статья 1

Членами Исполнительного комитета могут быть только Договаривающиеся стороны.

Статья 2

Все Договаривающиеся стороны являются членами Исполнительного комитета.

Статья 3

- 3.1 За исключением случаев, предусмотренных в пункте 3.2 настоящей статьи, каждая Договаривающаяся сторона имеет один голос.
- 3.2 Если Договаривающимися сторонами настоящего Соглашения являются региональная организация экономической интеграции и одно или более ее государств-членов, то эта региональная организация экономической интеграции в вопросах, относящихся к ее компетенции, осуществляет свое право голоса по количеству голосов, равному числу ее государств-членов, которые являются Договаривающимися сторонами настоящего Соглашения. Такая организация не осуществляет своего права голоса, если свое право осуществляет любое из ее государств-членов, и наоборот.

Статья 4

Для участия в голосовании любая Договаривающаяся сторона должна быть представлена. Договаривающаяся сторона, за которую голосует ее региональная организация экономической интеграции, необязательно должна быть представлена при голосовании.

Статья 5

- 5.1 Для проведения голосования должен быть обеспечен кворум не менее чем из половины всех Договаривающихся сторон.
- 5.2 Для целей определения кворума в соответствии с настоящей статьей и определения числа Договаривающихся сторон, необходимого для обеспечения одной трети Договаривающихся сторон, присутствующих и участвующих в голосовании, в соответствии с пунктом 7.1 статьи 7 настоящего приложения региональная организация экономической интеграции считается одной Договаривающейся стороной.

Статья 6

- 6.1 Исполнительный комитет на своей первой сессии каждый календарный год избирает из числа входящих в него членов Председателя и заместителя Председателя. Председатель и заместитель Председателя избираются двумя третями голосов "за" всех присутствующих и участвующих в голосовании Договаривающихся сторон.

- 6.2 Как Председатель, так и заместитель Председателя не должны быть представителями одной и той же Договаривающейся стороны более двух лет подряд. В любой год и Председатель, и заместитель Председателя не должны представлять одну и ту же Договаривающуюся сторону.

Статья 7

- 7.1 Национальные или региональные правила включаются в Компендиум потенциальных правил либо посредством голосования "за" по крайней мере одной трети всех присутствующих и участвующих в голосовании Договаривающихся сторон (как они определены в статье 5.2 настоящего приложения), либо на основании одной трети от общего числа голосов в зависимости от того, какой из этих показателей в большей степени способствует голосованию "за". В любом случае в число голосов одной трети должен входить голос либо Европейского сообщества, либо Соединенных Штатов Америки, либо Японии, если кто-либо из них является Договаривающейся стороной.
- 7.2 Введение глобальных технических правил в Глобальный регистр, внесение поправок в введенные глобальные технические правила и внесение поправок в настоящее Соглашение осуществляются посредством голосования на основе консенсуса присутствующих и участвующих в голосовании Договаривающихся сторон. Любая присутствующая и участвующая в голосовании Договаривающаяся сторона, выражающая возражение по вопросу, по которому необходимо голосование на основе консенсуса, представляет письменное разъяснение причины своего возражения Генеральному секретарю в течение шестидесяти (60) дней с даты голосования. Если такая Договаривающаяся сторона не представит такого разъяснения в течение данного периода, то считается, что она проголосовала "за" по тому вопросу, по которому проводилось голосование. Если все Договаривающиеся стороны, выразившие возражение по данному вопросу, не представят таких письменных разъяснений, то считается, что все лица, присутствовавшие и участвовавшие в голосовании, проголосовали по этому вопросу "за" на основе консенсуса. В этом случае дата голосования считается первым днем по истечении этого 60-дневного периода.
- 7.3 Все другие вопросы, требующие урегулирования, могут, по усмотрению Исполнительного комитета, быть разрешены посредством процедуры голосования, изложенной в пункте 7.2 настоящей статьи.

Статья 8

Договаривающиеся стороны, воздерживающиеся от голосования, рассматриваются как не участвующие в голосовании.

Статья 9

Исполнительный секретарь созывает Исполнительный комитет всякий раз, когда требуется проведение голосования в соответствии со статьей 5, 6 или 13 настоящего Соглашения, или всякий раз, когда необходимо предпринять какие-либо действия в соответствии с настоящим Соглашением.

Приложение IV

**Соглашение о принятии единообразных условий
для периодических технических осмотров колесных
транспортных средств и о взаимном признании
таких осмотров, совершено в Вене
13 ноября 1997 года**

(Воспроизведение документа ECE/RCTE/CONF./4)

Преамбула

ДОГОВАРИВАЮЩИЕСЯ СТОРОНЫ,

ПРИЗНАВАЯ рост объема дорожного движения и обусловленное этим увеличение опасности и негативных последствий, в результате чего все Договаривающиеся стороны сталкиваются с проблемами безопасности и экологическими проблемами аналогичного характера и важности;

ЖЕЛАЯ добиться большего единообразия в правилах, регулирующих дорожное движение в Европе, и обеспечить более высокий уровень безопасности и охраны окружающей среды;

ЖЕЛАЯ установить с этой целью единообразные условия периодических технических осмотров колесных транспортных средств, которым должны отвечать эти транспортные средства, с тем чтобы получить сертификат в своих странах;

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что время, необходимое для проведения таких периодических технических осмотров отдельных транспортных средств, и связанные с ними расходы являются теми факторами, которые могут отразиться на условиях конкуренции между автотранспортными операторами на территориях Договаривающихся сторон; принимая во внимание, что нынешние системы технического контроля на разных территориях различаются;

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что вследствие этого необходимо согласовать по мере возможности периодичность проведения технического контроля и элементы, подлежащие обязательному техническому контролю;

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что при установлении сроков применения мер, упоминаемых в настоящем Соглашении, необходимо учитывать время, требующееся для создания или расширения сферы действия административных и технических условий, необходимых для проведения технического контроля;

ДОГОВОРИЛИСЬ о нижеследующем:

Статья 1

Договаривающиеся стороны принимают Правила для периодических технических осмотров колесных транспортных средств, зарегистрированных или допущенных к эксплуатации на их территории, и на взаимной основе признают осмотры, проводимые в соответствии с этими Правилами. Эти Правила принимаются в рамках Административного комитета, состоящего из всех Договаривающихся сторон, в соответствии с Правилами процедуры, изложенными в добавлении 1, и на основе нижеследующих пунктов и статей.

Для целей настоящего Соглашения:

термин "колесные транспортные средства" включает любые механические транспортные средства и их прицепы;

термин "технический осмотр" включает осмотр любых предметов оборудования и частей, которые используются на колесных транспортных средствах и характеристики которых оказывают влияние на безопасность дорожного движения, охрану окружающей среды и экономию энергии;

термин "правила для периодических технических осмотров колесных транспортных средств" включает положения для доказательства существования периодической административной единообразной процедуры, посредством которой компетентные органы Договаривающейся стороны после проведения необходимых проверок заявляют, что колесное транспортное средство отвечает предписаниям данных Правил. В качестве доказательства может служить сертификат технического осмотра, образец которого приводится в добавлении 2 к настоящему Соглашению.

Статья 2

1. После принятия какого-либо Правила в соответствии с процедурой, указанной в добавлении 1, Административный комитет препровождает его Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, далее именуемому "Генеральным секретарем". После этого Генеральный секретарь, по возможности в кратчайшие сроки, уведомляет об этом Правиле Договаривающиеся стороны.

Правило считается принятым, если в течение шести месяцев с момента уведомления Генеральным секретарем более чем одна треть Договаривающихся сторон, являющихся таковыми на момент уведомления, не проинформируют Генерального секретаря о своем несогласии с этим Правилем.

Правило охватывает следующие аспекты:

- a) категории соответствующих колесных транспортных средств и периодичность их осмотра;
- b) предметы оборудования и/или части, подлежащие осмотру;
- c) методы испытаний, с помощью которых должны подтверждаться требования, предъявляемые к эксплуатационным характеристикам;
- d) условия выдачи сертификата осмотра и его взаимного признания;
- e) дата (даты) вступления в силу этого Правила.

В Правиле могут, при необходимости, приводиться ссылки на центры технического контроля, которые уполномочены компетентными органами и в которых могут проводиться осмотры колесных транспортных средств.

2. После принятия Правила Генеральный секретарь уведомляет об этом, по возможности в кратчайшие сроки, все Договаривающиеся стороны, указывая, какие из Договаривающихся сторон выразили свое несогласие и в отношении каких из них это Правило не вступает в силу.

3. Принятое Правило вступает в силу в указанный (указанные) в нем день (дни) в качестве Правила, прилагаемого к настоящему Соглашению, для всех Договаривающихся сторон, которые не направили уведомление о своем несогласии.

4. В момент сдачи на хранение документа о присоединении любая новая Договаривающаяся сторона может заявить, что она не связана некоторыми из Правил, прилагаемых к настоящему Соглашению на тот момент, или что она не связана ни одним из них. Если в это время в отношении проекта какого-либо правила проводится процедура, предусмотренная в пунктах 1, 2 и 3 настоящей статьи, Генеральный секретарь препровождает проект такого правила новой Договаривающейся стороне, и проект вступает в силу в качестве Правила для новой Договаривающейся стороны только на условиях, указанных в пункте 3 настоящей статьи, причем отведенное для этого время отсчитывается от даты препровождения проекта этой Стороне. Генеральный секретарь извещает все

Договаривающиеся стороны о дате вступления в силу этого Правила. Он доводит также до их сведения все заявления о неприменении некоторых Правил, которые любая Договаривающаяся сторона может сделать в соответствии с положениями настоящего пункта.

5. Любая Договаривающаяся сторона, применяющая то или иное Правило, может в любой момент уведомить Генерального секретаря о том, что ее администрация по истечении одного года с момента уведомления намерена прекратить его применение. Генеральный секретарь препровождает такое уведомление другим Договаривающимся сторонам.

6. Любая Договаривающаяся сторона, не применяющая то или иное Правило, может в любой момент уведомить Генерального секретаря о том, что в будущем она намерена его применять, и данное Правило вступает в силу для этой Стороны на шестидесятый день после такого уведомления. Генеральный секретарь уведомляет все Договаривающиеся стороны о каждом случае вступления Правила в силу для новой Договаривающейся стороны в соответствии с положениями настоящего пункта.

7. В дальнейшем Договаривающиеся стороны, в отношении которых действует какое-либо Правило, будут именоваться "Договаривающимися сторонами, применяющими Правило".

8. Правила, прилагаемые к настоящему Соглашению в качестве добавлений к настоящему Соглашению, являются его неотъемлемой частью.

Статья 3

Поправки в Правила, прилагаемые к настоящему Соглашению, могут вноситься в соответствии со следующей процедурой:

1. Поправки к Правилам принимаются Административным комитетом, как это предусмотрено в статьях 1 и 2, в соответствии с процедурой, указанной в добавлении 1. После принятия поправки к Правилу Административный комитет направляет ее Генеральному секретарю. После этого Генеральный секретарь, по возможности в кратчайшие сроки, уведомляет об этой поправке Договаривающиеся стороны, применяющие данное Правило.
2. Поправка к Правилу считается принятой, если в течение шести месяцев с момента уведомления Генеральным секретарем более чем одна треть Договаривающихся сторон, применявших данное Правило на момент уведомления, не проинформируют Генерального секретаря о своем несогласии с данной поправкой. Если по истечении этого периода времени Генеральный секретарь не получит заявлений о несогласии от более чем одной трети Договаривающихся сторон, применяющих Правило, Генеральный секретарь, по возможности в кратчайшие сроки, объявляет о том, что поправка считается принятой и обязательной для тех Договаривающихся сторон, применяющих Правило, которые не заявили о своем несогласии с ней. Если в Правило вносится поправка и не менее одной пятой Договаривающихся сторон, применяющих Правило без внесенной поправки, впоследствии заявляют, что они предпочитают и далее применять Правило без внесенной поправки, то Правило без внесенной поправки будет рассматриваться в качестве альтернативы Правилу с внесенной поправкой и будет официально включено в Правило как таковое, причем оно вступает в силу с момента принятия этой поправки или ее вступления в силу. В этом случае на Договаривающиеся стороны, применяющие Правило, возлагаются обязательства, аналогичные обязательствам, изложенным в пункте 1.

3. Если какая-либо новая Договаривающаяся сторона присоединяется к настоящему Соглашению в период между направлением Генеральным секретарем уведомления о поправке к Правилу и ее вступлением в силу, то данное Правило вступает в силу для этой Договаривающейся стороны только через два месяца после официального принятия ею этой поправки или через два месяца по истечении шестимесячного периода с момента уведомления этой Стороны Генеральным секретарем о предлагаемой поправке.

Статья 4

1. Договаривающимися сторонами настоящего Соглашения могут стать страны – члены Европейской экономической комиссии, страны, допущенные к участию в работе Комиссии с консультативным статусом в соответствии с пунктом 8 Положения о круге ведения Комиссии, и региональные организации экономической интеграции, созданные странами – членами Европейской экономической комиссии, которым их государства-члены передали полномочия по вопросам, охватываемым настоящим Соглашением, включая полномочия принимать решения, имеющие обязательную силу для их государств-членов.

В целях определения количества голосов, упомянутого в пункте 1 статьи 2 и пункте 2 статьи 3, региональные организации экономической интеграции участвуют в голосовании, располагая количеством голосов по числу своих государств-членов, являющихся членами Европейской экономической комиссии.

2. Договаривающимися сторонами настоящего Соглашения могут стать страны – члены Организации Объединенных Наций, которые могут участвовать в некоторых видах деятельности Европейской экономической комиссии в соответствии с пунктом 11 Положения о круге ведения Комиссии, и региональные организации экономической интеграции этих стран, которым их государства-члены передали полномочия по вопросам, охватываемым настоящим Соглашением, включая полномочия принимать решения, имеющие обязательную силу для их государств-членов.

В целях определения количества голосов, упомянутого в пункте 1 статьи 2 и пункте 2 статьи 3, региональные организации экономической интеграции участвуют в голосовании, располагая количеством голосов по числу своих государств-членов, являющихся членами Организации Объединенных Наций.

3. Страны, упомянутые в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, могут стать Договаривающимися сторонами Соглашения:

- a) путем его подписания без оговорки о ратификации;
- b) путем его ратификации после подписания с оговоркой о ратификации;
- c) путем присоединения к нему.

4. Ратификация или присоединение осуществляется путем сдачи на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций соответствующего документа.

5. Соглашение открыто для подписания с 12 ноября 1997 года по 30 июня 1998 года включительно. Затем оно будет открыто для присоединения.

Статья 5

1. Настоящее Соглашение вступает в силу на шестидесятый день после того, как пять стран, указанных в пункте 1 статьи 4 настоящего Соглашения, подпишут его без оговорки о ратификации или сдадут на хранение свои документы о ратификации или присоединении.
2. Для любой страны, ратифицирующей Соглашение или присоединяющейся к нему после его вступления в силу, настоящее Соглашение вступает в силу на шестидесятый день после того, как указанная страна сдаст на хранение документ о ратификации или присоединении.

Статья 6

1. Любая Договаривающаяся сторона может денонсировать настоящее Соглашение путем направления Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций соответствующего уведомления.
2. Денонсация вступает в силу по истечении двенадцати месяцев с даты получения Генеральным секретарем такого уведомления.

Статья 7

1. Любая страна может в момент подписания настоящего Соглашения без оговорки о ратификации или в момент сдачи на хранение своего документа о ратификации или присоединении или в любой последующий момент объявить, путем направления Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций соответствующего уведомления, что действие настоящего Соглашения распространяется на все или любые территории, за внешние сношения которых она является ответственной. Соглашение применяется на территории или территориях, указанных в уведомлении, начиная с шестидесятого дня с момента его получения Генеральным секретарем или, если в этот день Соглашение еще не вступило в силу, с момента его вступления в силу.
2. Любая страна, сделавшая в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи заявление о распространении действия настоящего Соглашения на любую территорию, за внешние сношения которой она является ответственной, может денонсировать Соглашение отдельно в отношении данной территории в соответствии с положениями статьи 6.

Статья 8

1. Любой спор между двумя или более Договаривающимися сторонами относительно толкования или применения настоящего Соглашения должен, по возможности, разрешаться путем переговоров между ними.
2. Любой спор, который не будет разрешен путем переговоров, направляется по требованию одной из Договаривающихся сторон, участвующих в споре, на арбитражное разбирательство и соответственно передается на рассмотрение одному или нескольким арбитрам, избранным по общему согласию спорящих Сторон. Если в течение трех месяцев с даты поступления требования о проведении арбитражного разбирательства спорящие Стороны не могут прийти к согласию относительно выбора арбитра или арбитров, любая из этих Сторон может обратиться к Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций с просьбой назначить единого арбитра, которому передается этот спор на разрешение.
3. Решение арбитра или арбитров, назначенных в соответствии с положениями пункта 2 настоящей статьи, имеет обязательную силу для Договаривающихся сторон, участвующих в споре.

Статья 9

1. Каждая Договаривающаяся сторона может во время подписания, ратификации настоящего Соглашения или присоединения к нему заявить, что она не считает себя связанной статьей 8 Соглашения. Другие Договаривающиеся стороны не связаны статьей 8 в отношении любой Договаривающейся стороны, сделавшей такую оговорку.

2. Любая Договаривающаяся сторона, сделавшая оговорку в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, может в любой момент снять такую оговорку путем направления соответствующего уведомления Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

3. Никакие иные оговорки к настоящему Соглашению или к прилагаемым к нему Правилам не допускаются, однако любая Договаривающаяся сторона может в соответствии с положениями статьи 1 заявить, что она не намерена применять некоторые Правила или что она не намерена применять ни одно из них.

Статья 10

Поправки в текст самого Соглашения и добавлений к нему могут вноситься в соответствии со следующей процедурой:

1. Любая Договаривающаяся сторона может предложить одну или более поправок к настоящему Соглашению и добавлениям к нему. Текст любой предложенной поправки к Соглашению и добавлениям к нему направляется Генеральному секретарю, который препровождает его всем Договаривающимся сторонам и информирует все другие страны, указанные в пункте 1 статьи 4 настоящего Соглашения.
2. Любая предложенная поправка, препровожденная в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, считается принятой, если в течение шестимесячного периода с даты препровождения Генеральным секретарем предложенной поправки ни одна из Договаривающихся сторон не представит возражений.
3. Генеральный секретарь, по возможности в кратчайшие сроки, уведомляет все Договаривающиеся стороны о том, высказывались ли возражения против предложенной поправки. Если против предложенной поправки высказано возражение, она считается непринятой и не имеет никакой силы. При отсутствии возражения поправка вступает в силу для всех Договаривающихся сторон через три месяца по истечении шестимесячного периода, предусмотренного в пункте 2 настоящей статьи.

Статья 11

Помимо уведомлений, упомянутых в статьях 2, 3 и 5 настоящего Соглашения, Генеральный секретарь уведомляет Договаривающиеся стороны:

- a) о подписании, ратификации и присоединении в соответствии со статьей 4;
- b) о датах вступления в силу настоящего Соглашения в соответствии со статьей 5;
- c) о денонсациях в соответствии со статьей 6;
- d) об уведомлениях, полученных в соответствии со статьей 7;

- e) о заявлениях и уведомлениях, полученных в соответствии с пунктами 1 и 2 статьи 9;
- f) о вступлении в силу любой поправки в соответствии с пунктами 1 и 2 статьи 3;
- g) о вступлении в силу любой поправки в соответствии с пунктом 3 статьи 5*.

Статья 12

Органы или учреждения, которые назначены Договаривающейся стороной и ей непосредственно подчиняются, могут проводить периодические технические осмотры в соответствии с настоящим Соглашением от имени другой Договаривающейся стороны.

Статья 13

После 30 июня 1998 года подлинник настоящего Соглашения сдается на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препровождает надлежащим образом заверенные копии каждой из стран, упомянутых в пунктах 1 и 2 статьи 4 настоящего Соглашения.

* * *

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся, надлежащим образом на то уполномоченные, подписали настоящее Соглашение.

СОВЕРШЕНО в Вене 13 ноября 1997 года в одном экземпляре на английском, русском и французском языках, причем все три текста являются равно аутентичными.

* Следует читать "с пунктом 3 статьи 10" (см. TRANS/WP.29/815, пункт 115).

Добавление 1

Состав и правила процедуры Административного комитета

Статья 1

В состав Административного комитета входят все Договаривающиеся стороны Соглашения.

Статья 2

Исполнительный секретарь Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций обеспечивает секретариатское обслуживание Комитета.

Статья 3

Ежегодно на своей первой сессии Комитет избирает Председателя и заместителя Председателя.

Статья 4

Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций созывает Комитет под эгидой Европейской экономической комиссии всякий раз, когда требуется принять новые Правила или поправку к Правилам.

Статья 5

Предлагаемые новые Правила выносятся на голосование. Каждая страна – Договаривающаяся сторона Соглашения – имеет один голос. Для принятия решений требуется кворум в составе не менее половины Договаривающихся сторон. В целях определения кворума региональные организации экономической интеграции, являющиеся Договаривающимися сторонами Соглашения, участвуют в голосовании, располагая количеством голосов по числу своих государств-членов. Представитель региональной организации экономической интеграции может подавать голоса за суверенные государства, входящие в состав этой организации. Проект новых Правил принимается большинством в две трети голосов присутствующих и участвующих в голосовании членов.

Статья 6

Предлагаемые поправки к Правилам выносятся на голосование. Каждая страна – Договаривающаяся сторона Соглашения, применяющая данное Правило, – имеет один голос. Для принятия решения требуется кворум в составе не менее половины Договаривающихся сторон, применяющих данное Правило. В целях определения кворума региональные организации экономической интеграции, являющиеся Договаривающимися сторонами Соглашения, участвуют в голосовании, располагая количеством голосов по числу своих государств-членов. Представитель региональной организации экономической интеграции может подавать голоса за те суверенные государства, входящие в состав этой организации, которые применяют данные Правила. Проект поправок к Правилам принимается большинством в две трети голосов присутствующих и участвующих в голосовании членов.

Добавление 2

Международный сертификат технического осмотра

1. Уполномоченные центры технического осмотра отвечают за проведение контрольных осмотров, выдачу свидетельства о соответствии требованиям осмотра, содержащимся в соответствующем (соответствующих) Правиле (Правилах), прилагаемом (прилагаемых) к Венскому соглашению 1997 года, и указание последней даты следующего осмотра в позиции № 12.5 Международного сертификата технического осмотра, образец которого приводится ниже.
 2. Международный сертификат технического осмотра содержит информацию, указанную ниже. Он может представлять собой буклет форматом А6 (148 x 105 мм) с обложкой зеленого цвета и белыми внутренними страницами либо лист бумаги зеленого или белого цвета форматом А4 (210 x 197 мм), сложенный до формата А6 таким образом, чтобы раздел, содержащий отличительный знак государства или Организации Объединенных Наций, находился на лицевой стороне сложенного Сертификата.
 3. Пункты Сертификата и содержащийся в них текст печатаются на национальном языке Договаривающейся стороны, выдающей Сертификат, с сохранением нумерации позиций.
 4. В качестве альтернативы могут использоваться протоколы периодических осмотров, применяемые Договаривающимися сторонами Соглашения. Их образец препровождается Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций для информирования Договаривающихся сторон.
 5. Заполнение от руки, с помощью печатной машинки или компьютера позиций в Международном сертификате технического осмотра производится латинскими буквами только компетентными органами.
-

Добавление 2 (продолжение)

Содержание Международного сертификата технического осмотра

Место для отличительного знака государства или ООН
..... (Административный орган, отвечающий за проведение технического осмотра)
.....¹ CERTIFICAT INTERNATIONAL DE CONTRÔLE TECHNIQUE²

¹ Название "МЕЖДУНАРОДНЫЙ СЕРТИФИКАТ ТЕХНИЧЕСКОГО ОСМОТРА" на национальном языке.

² Название на французском языке.

Добавление 2 (продолжение)

МЕЖДУНАРОДНЫЙ СЕРТИФИКАТ ТЕХНИЧЕСКОГО ОСМОТРА

1. Номерной знак (регистрационный) №
2. Идентификационный номер автотранспортного средства
3. Первая регистрация после изготовления
(государство, компетентный орган)¹
4. Дата первой регистрации после изготовления
5. Дата проведения технического осмотра

СЕРТИФИКАТ СООТВЕТСТВИЯ

6. Настоящий сертификат выдается на автотранспортное средство, которое указано в позициях № 1 и 2 и которое соответствует на дату, указанную в позиции № 5, Правилу (Правилам), прилагаемому (прилагаемым) к Соглашению 1997 года о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров.
7. Следующий технический осмотр автотранспортного средства проводится в соответствии с Правилom (Правилами), указанным (указанными) в позиции № 6, не позднее:
Дата: (месяц/год)
8. Выдан
9. В (место).....
10. Дата
11. Подпись

²

¹ Компетентный орган и государство, где автотранспортное средство было впервые зарегистрировано после изготовления, если такая информация имеется.

² Печать или штамп компетентного органа, выдающего сертификат.

Добавление 2 (продолжение)

12.	Последующий периодический технический осмотр (Последующие периодические технические осмотры) ¹
12.1	Проведен (центр технического осмотра) ²
12.2	
	(печать)
12.3	Дата
12.4	Подпись
12.5	Следующий осмотр не позже чем (месяц/год)

¹ Пункты 12.1–12.5 воспроизводятся несколько раз, если Сертификат предполагается использовать для последующих ежегодных периодических технических осмотров.

² Название, адрес, государство центра технического контроля, уполномоченного компетентным органом.

Приложение V

Перечень неправительственных организаций, регулярно участвующих в настоящее время в деятельности WP.29

ОВАГ	Организация по ограничению выбросов автомобилями с помощью каталитических нейтрализаторов
ЕАСНГ	Европейская ассоциация по сжиженным нефтяным газам
МТА/ФИА	Международный туристский альянс/Международная автомобильная ассоциация – международная организация национальных автомобильных клубов
ЕАПШРИ	Европейская ассоциация производителей шин и резиновых изделий – общая международная организация производителей шин и резиновых изделий и их национальных объединений
БИПАВЕР	Международное постоянное бюро ассоциаций дистрибьюторских компаний и предприятий по восстановлению шин
ЕКС	Европейский комитет страхования
ЕКСХМ	Европейский комитет объединений в области строительства сельскохозяйственных машин
МОПС	Международная организация потребительских союзов – международная организация национальных потребительских объединений
СИДАДЕК	Международная конфедерация ассоциаций экспертов и консультантов
МКТАЦ	Международный комитет по техническому осмотру автотранспортных средств
КСАОД/МЕМА/ЯАПАД	Международная рабочая группа ассоциаций производителей элементов оборудования и расходных материалов из Европы, Соединенных Штатов Америки и Японии
КОНКАВЕ	Европейская организация нефтяных компаний по вопросам охраны окружающей среды, здоровья и безопасности
ЕКПБТ	Европейский комитет по повышению безопасности транспортных средств

ЕАПТСПГ	Европейская ассоциация производителей транспортных средств, работающих на природном газе
ЕТОПОК	Европейская техническая организация по вопросам пневматических шин и ободьев колес – международная техническая организация изготовителей шин, ободьев колес и клапанов и их национальных объединений
ЕВРОМОТ	Европейская ассоциация производителей двигателей внутреннего сгорания
АЕШЗ	Ассоциация европейских шинных заводов
ФЕПФМ	Федерация европейских производителей фрикционных материалов
БРГ	Брюссельская рабочая группа 1952 года – международная ассоциация экспертов в области освещения и изготовителей осветительного оборудования
МЭК	Международная электротехническая комиссия
МАЗМ	Международная организация заводов-изготовителей мотоциклов – международная организация национальных объединений и производителей мотоциклов
ИСО	Международная организация по стандартизации – глобальная организация, разрабатывающая технические стандарты, не имеющие обязательной силы, во многих областях
МСАТ	Международный союз автомобильного транспорта
МОПАП	Международная организация предприятий автомобильной промышленности – общая глобальная организация национальных объединений предприятий автомобильной промышленности
САЕ	Общество инженеров автомобильной промышленности и транспорта
МСОТ	Международный союз общественного транспорта
ЮНАТАК	Союз специалистов по оказанию технической помощи в области эксплуатации автотранспортных средств и дорожного движения

Приложение VI

Национальные и региональные процедуры разработки правил и контроля за их применением

Раздел 1 - Европейский союз

Раздел 2 - Япония

Раздел 3 - Российская Федерация

Раздел 4 - Соединенные Штаты Америки

Раздел 5 - Канада

Раздел 6 - Индия

Раздел 7 - Корея

Раздел 1

Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств Регулятивная система – Европейский союз

I. Автомобильная промышленность в Европе и общий правовой механизм официального утверждения

Автомобилестроение относится к числу ключевых отраслей европейской промышленности. Его значимость определяется главным образом тесной увязкой с отечественной и мировой экономикой, а также комплексной производственно-сбытовой цепочкой, в которой участвуют как изготовители транспортных средств, так и все участники рынка от поставщиков до импортеров, дистрибьюторов, официальных и неофициальных дилеров. Оборот автомобильного сектора исчисляется суммами в сотни миллиардов евро. Добавленная стоимость, создаваемая в европейском автомобилестроительном секторе, оценивается приблизительно в 140 млрд. евро, что составляет около 8% добавленной стоимости европейских производственных предприятий. В европейском автомобилестроении непосредственно заняты свыше 2 млн. человек, а общее число рабочих мест в масштабах всего Европейского союза (ЕС), зависящих от данного сектора, превышает 12 млн., что эквивалентно почти 5,5% занятости в странах ЕС.

Учитывая важную социальную роль автомобилестроения и его экономическую значимость, данная отрасль тесно связана со многими ключевыми направлениями политики ЕС. Помимо очевидной увязки с провозглашенным в стратегии развития "Европа 2020" курсом на повышение конкурентоспособности и промышленный рост, европейская автомобильная промышленность является чрезвычайно важным элементом проводимой ЕС политики в области внутреннего рынка, транспорта и энергетики, охраны окружающей среды, климата, торговли, исследований и развития.

С целью периодического отслеживания и оценки достижений в автомобилестроении и создания реалистичного видения перспективы развития этой отрасли на 2020–2030 годы Европейская комиссия инициировала программу проведения консультаций для заинтересованных сторон "CARS 21". В рамках вышеназванной программы представители автомобильной промышленности, профсоюзов, неправительственных организаций, пользователей, соответствующих министерств стран – членов ЕС, Европейской комиссии и иных учреждений ЕС могут вырабатывать рекомендации по стратегическим действиям, необходимым для поддержания конкурентоспособности и устойчивого развития автомобилестроения в ЕС. Такие рекомендации обеспечивают Европейской комиссии возможность сформулировать и выступить с адресной секторальной политикой в области автомобилестроения.

Целевая отраслевая политика также охватывает торговые аспекты, среди которых ключевое значение приобретает вопрос международного технического согласования. Изначально программой "CARS 21" делался акцент на решительную поддержку международного согласования; в ней говорится следующее: "следует неустанно прилагать соответствующие усилия для расширения международного согласования правил, касающихся механических транспортных средств, с целью охвата ключевых рынков автотранспорта и распространения согласования на еще не охваченные области, причем в рамках как Соглашения 1958 года, так и Соглашения 1998 года Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН)". Поэтому Европейская комиссия (ЕК) постоянно наращивает участие в процессе технического нормотворчества по линии ЕЭК ООН, в частности в работе WP.29 и его вспомогательных органов, отчетливо сознавая, что международное согласование в контексте правил ООН и ГТП ООН, касающихся вопросов

конструкции и эксплуатации механических транспортных средств, является одним из ключевых факторов сокращения затрат всех производителей на нормативно-правовое регулирование, а также повышения конкурентоспособности. Предпринимаемые Европейской комиссией усилия позволяют постепенно приводить законодательство ЕС в соответствие с международно признанными правилами ООН и ГТП ООН. В этом отношении ЕС продвинулся еще дальше за счет установления прямой взаимосвязи между своим законодательством и правилами ООН (см. Регламент Комиссии (ЕС) № 661/2009 "Общая безопасность транспортных средств"). Такой подход упрощает ведение международной торговли и предлагает – по меньшей мере – одинаково высокий уровень безопасности и защиты окружающей среды гражданам Европы и потребителям во всем мире.

II. Европейская система официального утверждения типа комплектного транспортного средства (СОУТКТС ЕС)

В период, когда ЕЭК ООН уже приступила к процессу согласования правил в области транспортных средств, государства – члены ЕС все еще пользовались своим законодательством и собственными системами официального утверждения механических транспортных средств по типу конструкции. Этим и были обусловлены существенные различия в требованиях разных стран, случаи одностороннего присоединения к международным нормативным документам и все более проявляющаяся нестыковка в сроках выполнения новых предписаний. Потребовалось несколько десятилетий, чтобы достичь нынешнего уровня правового согласования требований, предъявляемых к автотранспорту.

Осуществляемое на уровне ЕС в контексте статьи 114 Договора о функционировании Европейского союза техническое согласование правил для механических транспортных средств и их прицепов базируется на Европейской системе официального утверждения типа комплектного транспортного средства (СОУТКТС ЕС). В соответствии с вышеупомянутой системой, применяемой исключительно к новым автомобилям, изготовители могут получать официальное утверждение типа в отношении нового транспортного средства в одном государстве – члене ЕС при условии, что такое транспортное средство отвечает техническим предписаниям ЕС, и затем предлагать его на рынке ЕС повсеместно без необходимости проведения в других государствах-членах дополнительных испытаний или контрольных проверок для официального утверждения. Такое официальное утверждение предоставляется национальным органом, ответственным за официальное утверждение по типу конструкции. По завершении процедуры официального утверждения типа выдается свидетельство о соответствии, которое по сути является своего рода заявлением изготовителя о том, что транспортное средство удовлетворяет соответствующим нормативным требованиям, предусмотренным СОУТКТС ЕС. Транспортное средство регистрируется по предъявлении свидетельства о соответствии.

III. Три "краеугольных камня" законодательства Европейского союза в области официального утверждения механических транспортных средств по типу конструкции

Регулятивная система ЕС по автотранспорту охватывает три существенных аспекта в связи с официальным утверждением типа комплектного транспортного средства:



- *"Автомобиль" означает любое механическое транспортное средство на собственной тяге, имеющее не менее четырех колес, являющееся комплектным, укомплектованным или неукомплектованным и развивающее максимальную расчетную скорость более 25 км/час.*

Примеры → легковые автомобили, автобусы, грузовые автомобили малой грузоподъемности, грузовые автомобили большой грузоподъемности, прицепы



- "Трактор" означает любое механическое сельскохозяйственное или лесохозяйственное транспортное средство на колесном или гусеничном ходу, имеющее как минимум две оси и развивающее максимальную расчетную скорость не менее 6 км/час, функциональное назначение которого зависит в основном от его тягового усилия и которое специально спроектировано для буксировки, толкания, перевозки и приведения в действие определенных взаимозаменяемых устройств, предназначенных для использования в сельском или лесном хозяйстве, либо для буксировки сельскохозяйственных или лесохозяйственных прицепов или механизмов; такой трактор может быть приспособлен для перевозки грузов в связи с сельскохозяйственными или лесохозяйственными работами и/или оборудован одним или несколькими пассажирскими сиденьями.

Примеры → сельскохозяйственные и лесные тракторы, их прицепы и взаимозаменяемые буксируемые механизмы



- Термином "транспортные средства категории L" охватывается широкий круг различных типов "легких" двух-, трех- или четырехколесных транспортных средств, например, двух- или трехколесные мопеды, двух- или трехколесные мотоциклы и мотоциклы с коляской. Примерами четырехколесных транспортных средств, называемых также квадроциклами, являются четырехколесные мотовездеходы и мини-автомобили.

Примеры → мотоциклы, скутеры, мопеды, трициклы, мини-автомобили и т.д.

IV. Взаимодействие между регулятивной системой официального утверждения ЕС по типу конструкции и регулятивной системой ЕЭК ООН

Европейская комиссия располагает мандатом на проведение переговоров по новым правилам ООН и ГТП ООН от имени всех 27 государств-членов. В нормативных актах ЕС указывается, что проект правил ООН и ГТП ООН успешно пройдет процедуру голосования в Союзе, если после одобрения Европарламентом Совет ЕС утвердит такой проект квалифицированным большинством. Небезынтересно отметить, что в ряде технических областей, где требования ЕЭК ООН сосуществуют с законодательными положениями ЕС, изготовитель вправе выбирать, какие из них применять. В других же областях применение правил ООН/ГТП ООН является обязательным, поскольку соответствующие законодательные положения ЕС отменены.

Опора на вышеуказанные международные стандарты является не только свидетельством четкой ориентации политики ЕС на поддержку и повышение конкурентоспособности сектора автомобилестроения, но также рассматривается в качестве ключевого элемента курса на содействие разработки и внедрения новых технологий.

V. Заключение/Перспективы

Хотя двигатель внутреннего сгорания, вероятнее всего, останется доминирующим средством тяги для дорожных транспортных средств в краткосрочной и среднесрочной перспективе, в будущем все более важное значение будут приобретать альтернативные виды топлива и связанные с ними инновационные технологии для двигателей. Экологичные транспортные средства оказывают

весьма незначительное воздействие на окружающую среду на протяжении всего срока своей эксплуатации, поскольку в них используются энергоисточники с низким содержанием углерода, они характеризуются крайне низким уровнем выбросов загрязняющих веществ, практически не производят шума и легко поддаются утилизации. В своем стремлении создать экономику, основанную на разумном и устойчивом росте, ЕС энергично способствует появлению "экологических" транспортных средств, поощряя исследования, устанавливая общие стандарты ЕЭК ООН и разрабатывая международные нормативы, необходимые для содействия переходу к ресурсосберегающей и низкоуглеродной экономике.

VI. Полезные ссылки

1. Вебсайт Отдела автомобильной промышленности Европейской комиссии
→http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/index_en.htm#.
 2. Законодательные документы, касающиеся европейского автомобилестроительного сектора
→http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/directives/index_en.htm.
-

Раздел 2

Процедура разработки правил и контроля за их применением в Японии

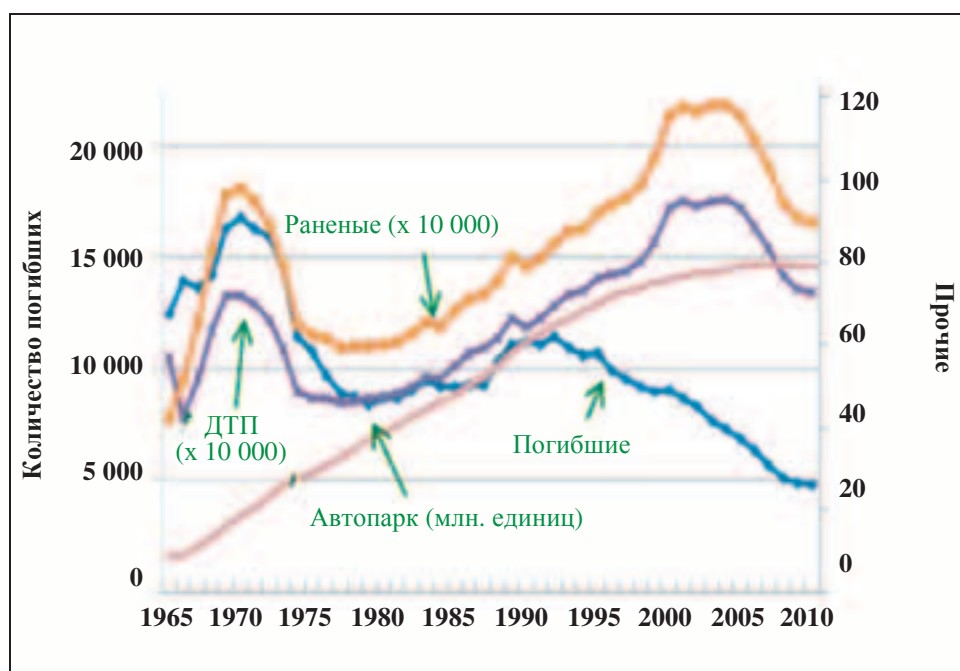
1. Правила безопасности

1.1 Тенденции в области дорожно-транспортных происшествий

В 2010 году количество погибших (скончавшихся в течение 24 часов) в результате дорожно-транспортных происшествий составило 4 863 человека. Таким образом, вот уже десятый год подряд отмечается уменьшение этого показателя. По сравнению с 1970 годом, на который пришелся пик смертности от дорожно-транспортных происшествий (16 765 погибших), данное количество составляет менее одной трети. Кроме того, шестой год подряд стабильно уменьшается число дорожно-транспортных происшествий, повлекших за собой ранение или гибель людей, равно как количество раненых, если сравнивать с 2004 годом, когда эти численные показатели были наиболее высокими.

Тем не менее в 2010 году количество жертв и число дорожно-транспортных происшествий, повлекших за собой ранение или гибель людей, все же оставались высокими: примерно 900 000 погибших и раненых и приблизительно 730 000 дорожно-транспортных происшествий, в результате которых люди получили травмы или скончались.

Рис. 1 – Тенденции в области дорожно-транспортных происшествий в Японии



1.2 Стратегия в области безопасности дорожного движения

Для достижения намеченной национальным правительством среднесрочной цели "сокращения к 2012 году количества погибших в результате дорожно-транспортных происшествий до менее чем 5 000 человек", провозглашенной в программной речи премьер-министра в 2003 году, в

рамках Восьмой комплексной программы в области безопасности дорожного движения на 2006-2010 годы были намечены два целевых показателя, предусматривающие сокращение к 2010 году количества погибших до менее чем 5 500 человек, а количества раненых - до менее чем 1 млн. человек.

Как вышеуказанная среднесрочная цель, так и оба этих целевых показателя были достигнуты с опережением в два года.

Посему в рамках Девятой комплексной программы в области безопасности дорожного движения на 2011-2015 годы были намечены новые целевые показатели: добиться сокращения к 2015 году количества погибших (скончавшихся в течение 24 часов после аварии) до менее чем 3 000 человек, а количества скончавшихся в течение 30 дней после аварии – до не более чем порядка 3 500 человек.

Общая обстановка, которой характеризуется дорожное движение, начинает претерпевать значительные изменения в результате складывания иных типовых групп жертв дорожно-транспортных происшествий, отражающих процесс старения общества, и внедрения новых технологий, включая электромобили, присущие низкоуглеродному обществу.

В этой связи Рабочая группа по технологии и безопасности транспортных средств Совета по транспортной политике при Министерстве государственных земель, инфраструктуры, транспорта и туризма (МЗИТ) занимается разработкой нового целевого показателя на 2020 год, предусматривающего дальнейшее сокращение количества погибших за счет реализации мер по обеспечению безопасности транспортных средств и оценки отдачи от их осуществления, а также внедрения стратегии достижения этого нового целевого показателя.

В качестве примера можно привести следующие меры:

- 1) сокращение количества раненых в результате дорожно-транспортных происшествий с участием граждан пожилого возраста и пешеходов
 - внедрение системы поддержки водителей пожилого возраста,
 - распространение технологий ТС, способных распознавать пешеходов и другие транспортные средства;
- 2) реакция на разработку и распространение новых технологий, например электромобилей
 - обеспечение эксплуатационной безопасности аккумуляторных батарей и принятия мер, касающихся бесшумных автотранспортных средств (БАТС),
 - меры обеспечения безопасности ультрамалых средств передвижения, например внедрение технических средств защиты в случае столкновения и технологий активной безопасности.

1.3 Эффективные меры обеспечения безопасности транспортных средств

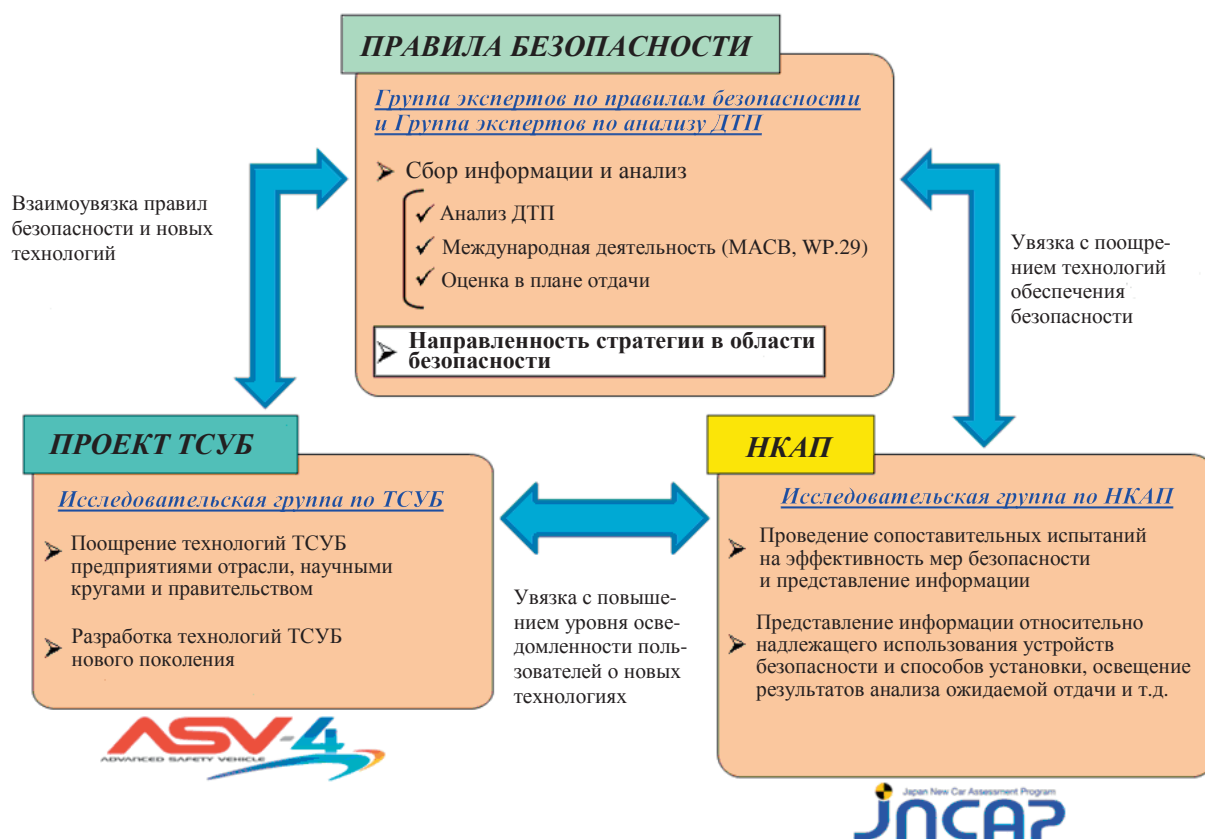
Для целей распространения технологий обеспечения активной и прочей безопасности и стимулирования их дальнейшей разработки необходимо не только ввести соответствующие правила безопасности, но также осуществить различные меры, связанные с обоснованием целесообразности. В их основу должна быть положена количественная оценка в плане отдачи и эффективности, а также требуемых в связи с этим расходов.

Поэтому было принято решение всячески поощрять увязку между правилами безопасности, проектом по транспортным средствам с усовершенствованной системой безопасности (ТСУБ) и Программой оценки новых автомобилей (НКАП).

- I) Разработка метода оценки транспортного средства исходя из наблюдаемых в настоящее время тенденций в области правил безопасности и применяемых схем распространения
- II) Увязка с НКАП ввиду распространения технологии ТСУБ
- III) Введение правил безопасности и схем распространения исходя из опыта практического применения и отмечаемых тенденций распространения технологии ТСУБ

В дополнение к этим мерам обеспечения безопасности транспортных средств важно стимулировать и поощрять использование устройств безопасности, таких как ремни безопасности.

Рис. 2 – Взаимувязка мер обеспечения безопасности



1.4 Оптимизация правил безопасности

Происходит процесс ужесточения правил безопасности, как отражение работы двух исследовательских групп в составе научных экспертов и других специалистов: Группа экспертов по анализу дорожно-транспортных происшествий обстоятельно анализирует условия, приводящие к ДТП, а Группа экспертов по правилам безопасности занимается изучением вопроса оптимизации соответствующих правил, принимая во внимание как их значимость, так и степень технологической зрелости, а также оценивая связанную с ними отдачу. По результатам работы этих групп и после проведения в сотрудничестве с исследовательскими институтами соответствующих изысканий МЗИТ

отбирает аспекты, подлежащие включению в правила безопасности. При введении правил безопасности также самым тщательным образом учитывается цель обеспечения их международного согласования. Поэтому МЗИТ активно содействует разработке правил ООН и глобальных технических правил (ГТП) в рамках Всемирного форума Организации Объединенных Наций для согласования правил в области транспортных средств (WP.29).

Рис. 3 – Процесс оптимизации правил безопасности на этапе до и после введения нормы

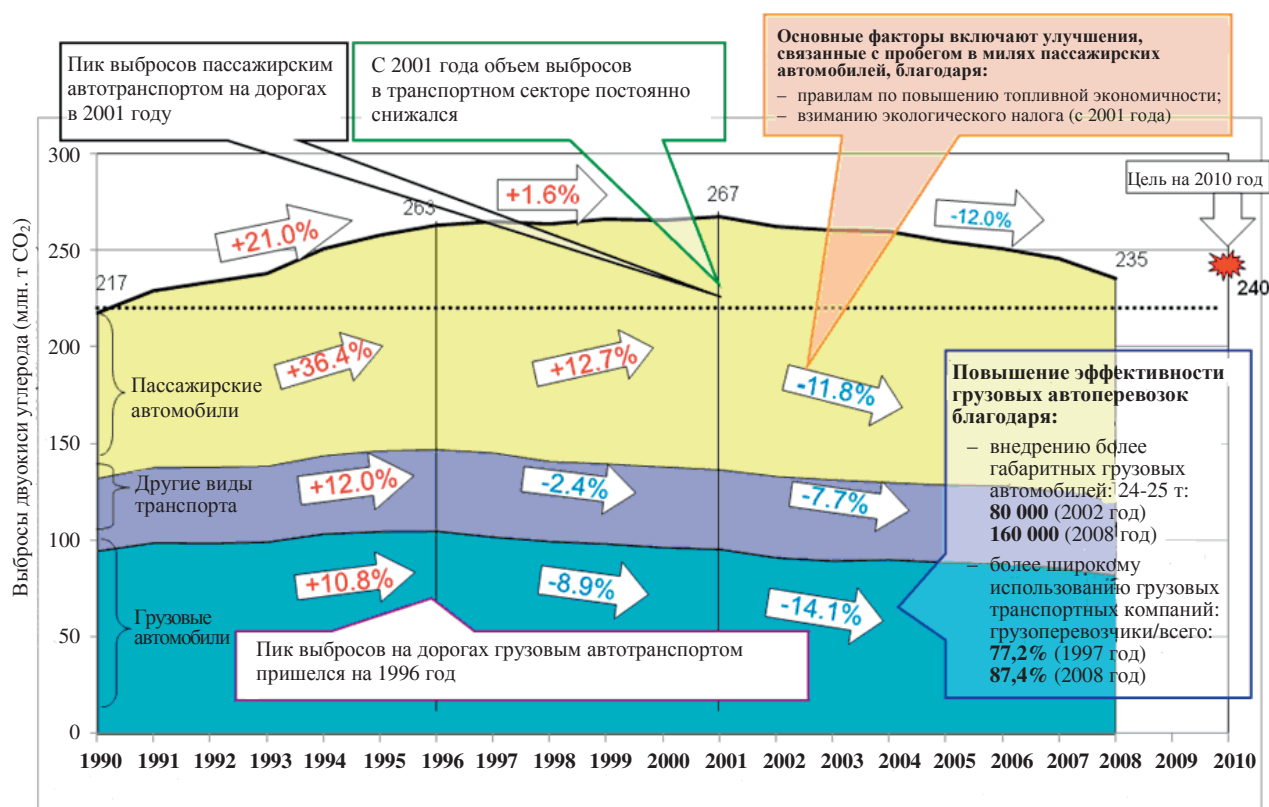


2. Правила по охране окружающей среды

2.1 Тенденции изменения объема выбросов в транспортном секторе

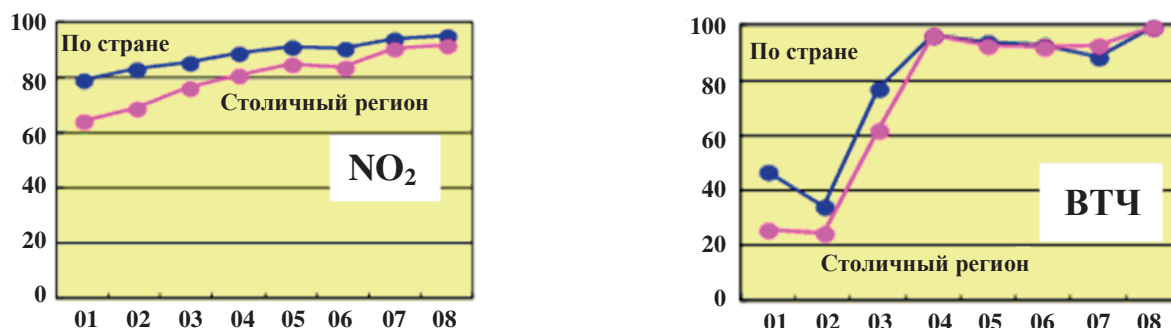
По данным отчета за 2008 год, на долю выбросов CO₂, генерируемых транспортным сектором Японии, пришлось 20% от общего объема, или 2,35 млрд. тонн. Впервые отчетные данные оказались ниже прогнозируемых (2,4–2,43 млрд. тонн) на 2010 год, указанных в плане достижения целевых показателей. Продолжается принятие мер по дальнейшему сокращению объема выбросов.

Рис. 4 – Выбросы CO₂ в транспортном секторе



На основании Закона о контроле за загрязнением воздуха в каждой префектуре были развернуты станции мониторинга загрязнения воздуха на различных участках. Министерство охраны окружающей среды (МООС) объявляет результаты мониторинга. Отмечается общая тенденция к улучшению состояния воздуха по таким загрязнителям, как оксиды азота (NO_x) и твердые частицы (ТЧ). Однако в столичном регионе некоторыми станциями все еще регистрируются уровни загрязнения, превышающие нормы, требуемые нормативными положениями по охране окружающей среды.

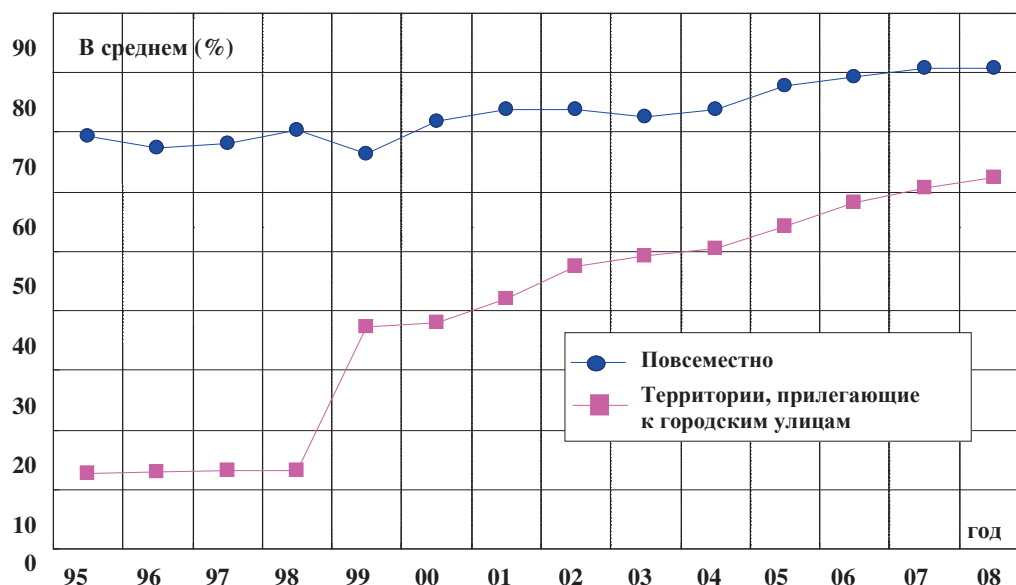
Рис. 5 – Достижение требуемых правилами уровней выбросов NO₂ и ТЧ (2001–2008 годы)



Кроме того, на основании Закона о регламентировании уровня шума в каждой префектуре были развернуты станции мониторинга шумового загрязнения на различных участках. МООС объявляет результаты такого мониторинга. Наблюдается тенденция к снижению шумового

уровня повсеместно, включая территории, прилегающие к городским улицам. Однако некоторыми станциями все еще регистрируются уровни шума, превышающие нормы, требуемые соответствующими нормативными положениями.

Рис. 6 - Достижение требуемых правилами уровней шума (1995–2008 годы)



2.2 Политика решения экологических проблем, связанных с автотранспортом

2.1.1 Стратегии в связи с глобальным потеплением

В 1997 году на третьей Конференции Сторон Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата был принят Киотский протокол, по которому Япония обязана сократить в период 2008–2012 годов выбросы парниковых газов (CO₂) на 6% по сравнению с уровнем 1990 года.

Планом достижения цели (пересмотренным Кабинетом 28 марта 2008 года) по Киотскому протоколу предписывается выход на уровень намеченных целевых показателей для каждого сектора, причем имеются в виду транспортный и потребительский секторы (как частный, так и государственный), и в этой связи для обеспечения соответствующего сокращения выбросов были предприняты следующие шаги:

- применительно к сектору транспорта реализуются меры, направленные на: 1) повышение топливной экономичности автомобилей, поощрение использования экологически чистых транспортных средств и пропаганду экологических методов вождения; 2) оптимизацию транспортных потоков; 3) повышение эффективности логистики; 4) поощрение пользования общественным транспортом; и 5) повышение энергоэффективности железнодорожного транспорта, морских и воздушных судов;
- в отношении жилых домов и строений потребительского сектора осуществляются меры по повышению теплоизоляционной функциональности и эффективности бытовых приборов (например, кондиционеров);

- в компактных городах осуществляются шаги по минимизации воздействия на окружающую среду путем внедрения новых принципов энергопотребления и мер энергосбережения для канализационно-очистой системы, а также максимального повышения эффективности сжигания отходов и абсорбции парниковых газов;
- в промышленном секторе приобретает популярность идея внедрения строительных механизмов с низким потреблением энергии.

2.2.2 Стратегии в связи с загрязнением воздуха

В соответствии с Основным законом о контроле параметров окружающей среды МООС были разработаны положения по качеству окружающей среды применительно к отдельным загрязнителям воздуха [диоксид серы (SO₂), угарный газ (CO), взвешенные твердые частицы (ВТЧ), диоксид азота (NO₂), фотохимические окислители и т.д.] и уровню шумового загрязнения. Более того, следуя предписаниям Закона о контроле за загрязнением воздуха, МООС определило допустимые предельные уровни по каждому виду выбросов [CO, HC, NO_x (оксиды азота) и твердые частицы] автотранспортом, управляемым в определенных установленных условиях. Допустимый предельный уровень также установлен для каждого из типов шума, производимого транспортным средством (близко расположенным неподвижным, движущимся и разгоняющимся), в соответствии с Законом о регламентировании уровня шума.

В свою очередь Министерство государственных земель, инфраструктуры, транспорта и туризма (МЗИТ) включило предписания об ограничении выбросов автотранспортными средствами и о контроле за шумом, производимым механическими транспортными средствами, в Правила безопасности для дорожных транспортных средств в порядке обеспечения соблюдения допустимых предельных уровней, предусмотренных Законом о контроле за загрязнением воздуха и Законом о регламентировании уровня шума.

Рис. 7 – Нормативная система контроля за загрязнением окружающей среды автотранспортными средствами



2.3 *Осуществление эффективных мер для решения экологических проблем, связанных с автотранспортом*

2.3.1 *Меры противодействия глобальному потеплению*

1) Повышение топливной экономичности автомобилей

На основании Закона о рациональном использовании энергии национальное правительство ввело нормативные положения относительно повышения топливной экономичности по принципу "оптимального автомобиля", а также провозгласило курс на эффективность использования топлива каждым видом автотранспортных средств. Соответствующие нормативные положения были разработаны с учетом имеющихся на отечественном рынке транспортных средств с оптимальными эксплуатационными характеристиками ("оптимальные автомобили") и ряда иных факторов. Примерно 80% изготовленных в 2008 году транспортных средств с бензиновым двигателем достигли установленных для 2010 года нормативов по эффективности использования топлива, при этом средний показатель топливной экономичности увеличился по сравнению с 1995 годом на 34%. В 2007 году были введены нормативные положения относительно повышения топливной экономичности транспортных средств малой грузоподъемности, предусматривающие достижение намеченных целевых показателей к 2015 году. Кроме того, в 2006 году национальное правительство впервые в мире ввело в действие нормативные положения относительно повышения топливной экономичности транспортных средств большой грузоподъемности, предусматривающие достижение намеченных целевых показателей к 2015 году. И, более того, с июня 2010 года разрабатываются новые соответствующие нормативные положения для транспортных средств малой грузоподъемности, предусматривающие достижение намеченных целевых показателей к 2020 году.

2) Поощрение минимизации выбросов отработавших газов и повышение эффективности использования топлива

Транспортные средства с уровнем выбросов, более низким по сравнению с предписываемым самыми последними правилами, могут быть сертифицированы как транспортные средства с низким выбросом загрязняющих веществ в зависимости от обеспечиваемого уровня снижения выбросов. Кроме того, МЗИТ оценивает и публикует уровни топливной экономичности по каждому виду автотранспортных средств, с тем чтобы потребители могли легко устанавливать и выбирать топливосберегающие транспортные средства.

3) Поощрение использования экологически чистых транспортных средств

Ставка налога на транспортные средства, характеризующиеся отличной топливной экономичностью и низким уровнем выбросов отработавших газов, была снижена, а на автомобили старше определенного возраста - повышена. Благодаря технологическим наработкам, усилиям изготовителей по сбыту продукции и повышенной заинтересованности потребителей в вопросах охраны окружающей среды количество зарегистрированных транспортных средств с низким уровнем выбросов составляет ныне приблизительно 41% (1,18 млн. единиц) от общего числа зарегистрированных новых транспортных средств.

- 4) Поощрение создания и распространения экологически чистых транспортных средств нового поколения (ЭТС нового поколения)

Что касается ЭТС нового поколения, например гибридных транспортных средств с индукционным энергоснабжением (ИЭС), которые могут прийти на смену большегрузным дизельным транспортным средствам и существенно снизить степень нанесения вреда окружающей среде, то были реализованы проекты оценки результатов в реальных условиях эксплуатации и внедрены практические усовершенствования. Более того, в 2009 году сформирован исследовательский комитет для оказания помощи в развитии региональных городов, в которых вполне могут использоваться экологичные транспортные средства (например, электрические автобусы и ультрамалые средства передвижения). Что же касается транспортных средств на топливных элементах, то в настоящее время МЗИТ активно вносит вклад в работу WP.29 в целях скорейшего введения соответствующих ГТП ООН.

- 5) Поощрение экологичных методов вождения

В соответствии с представленным Комитетом по вопросам экологически чистого вождения Планом популяризации и поощрения экологичных методов вождения в настоящее время активно освещаются результаты ежегодно проводимого месячника (ноябрь) экологически чистого вождения. Кроме того, был реализован проект поощрения Системы управления экологически чистым вождением, призванный содействовать внедрению устройств на базе вышеуказанной системы во всех автотранспортных компаниях.

2.3.2 Меры противодействия загрязнению воздуха

- 1) Разработка правил, касающихся выбросов отработавших газов

Что касается мер, связанных с ограничением выбросов отработавших газов новыми транспортными средствами, то в целях снижения уровня NO_x и ТЧ, выделяемых грузовиками, автобусами и пассажирскими автомобилями, в 2008 году национальное правительство ввело новые – причем самые строгие в мире – Долгосрочные правила о последствиях, вступившие в силу с октября 2009 года.

Кроме того, на основании Закона о специальных мерах по совокупному сокращению объема выбросов NO_x и ТЧ автотранспортными средствами в конкретно оговоренных зонах реализуются меры, связанных с ограничением выбросов отработавших газов уже находящимися в эксплуатации транспортными средствами.

- 2) Разработка и расширение практической применимости транспортных средств с низким уровнем загрязнения окружающей среды

Основным источником загрязнения воздуха являются большегрузные дизельные транспортные средства. С целью внедрения автотранспортных средств нового поколения, характеризующихся низким уровнем выбросов загрязняющих веществ, которые придут на смену дизельным грузовым автомобилям большой грузоподъемности (например, гибридные транспортные средства с индукционным энергоснабжением), совместными усилиями представителей промышленности, научных кругов и правительства соответствующие транспортные средства уже разработаны, и определены реальные условия их эксплуатации. Более того, разработаны документы, требуемые в связи с распространением такого рода

транспортных средств, включая технические правила в области безопасности и сохранения окружающей среды.

2.4 Ужесточение правил по охране окружающей среды

Как упоминалось выше, на основании Закона о рациональном использовании энергии национальное правительство ввело нормативные положения относительно повышения топливной экономичности по принципу "оптимального автомобиля" и периодически осуществляет обзор правовых норм.

3. Система регистрации и осмотра автотранспортных средств

Никакое механическое транспортное средство не допускается к дорожному движению без прохождения техосмотра, проводимого МЗИТ, и без получения юридически действительного свидетельства о техническом осмотре.

Общая ответственность за проведение указанных ниже осмотров транспортных средств возлагается главным образом на МЗИТ. За проведение техосмотров отвечает Национальное управление по техническому осмотру транспортных средств (НАВИ). Проведением же техосмотров легких автотранспортных средств и выполнением от имени и по поручению МЗИТ других смежных задач занимается Орган по техническому осмотру транспортных средств малой грузоподъемности (ОТОМГ).

1) Первоначальный осмотр

Такому осмотру подлежат новые автомобили, а также подержанные автотранспортные средства, не эксплуатировавшиеся в течение определенного периода времени. (Механические транспортные средства, отнесенные к определенному типу, могут освобождаться от техосмотра, проводимого НАВИ или ОТОМГ.)

2) Периодический осмотр

Периодическому осмотру подлежат автотранспортные средства, эксплуатация которых продолжается после истечения срока действия свидетельства о прохождении техосмотра. (Механические транспортные средства, сертификация которых на предмет соответствия правилам проводится на специально оговоренной станции техобслуживания, могут освобождаться от техосмотра, проводимого НАВИ или ОТОМГ.)

3) Осмотр модификаций

Такому осмотру должны подвергаться модифицированные автотранспортные средства, т.е. автомобили с измененными параметрами длины, ширины, высоты, максимальной грузоподъемности и т.п.

4. Системы сертификации

4.1 Система обозначения типа

Система обозначения типа применяется в случаях производства или ввоза для продажи в Японии больших партий автомобилей и других транспортных средств одной и той же модели. В соответствии с этой системой образцы транспортных средств, имеющие такую же конструкцию, такое же оборудование и такие же эксплуатационные характеристики, как и транспортные средства, предназначенные для продажи, проверяются Национальной лабораторией по безопасности

дорожного движения и охране окружающей среды (НТСЕЛ) на предмет соблюдения правил безопасности и охраны окружающей среды; кроме того, по представленным документам экспертами МЗИТ проверяется единообразие качества и эксплуатационных характеристик транспортных средств. Транспортные средства одной и той же модели, признанные отвечающими правилам, относят к соответствующему типу. После официального утверждения системы обозначения типа и в порядке подтверждения соответствия производства транспортных средств МЗИТ организует ревизионную проверку сборочных заводов, где изготовители на регулярной основе проводят комплексные осмотры транспортных средств, отнесенных к определенному типу.

В том случае, когда изготовителем транспортного средства выдается свидетельство об осмотре, транспортные средства, которые были отнесены к определенному типу, освобождаются от технической части первоначального осмотра, проводимого НАВИ или ОТОМГ.

4.2 Система уведомления типа

Система уведомления типа широко применяется в отношении транспортных средств большой грузоподъемности, например грузовых автомобилей и автобусов, применительно к которым требуется учет многих различных технических требований. В соответствии с этой системой общие узлы и устройства базовых транспортных средств (образцы транспортных средств) проверяются НТСЕЛ на предмет соблюдения правил безопасности и охраны окружающей среды. Затем на основании полученных результатов испытаний уже может эффективно проводиться первоначальный осмотр отдельных автотранспортных средств. Таким образом, данная система призвана оптимизировать процесс первоначального осмотра.

Основное ее отличие от системы обозначения типа состоит в том, что для целей системы уведомления не требуется подтверждения соответствия производства транспортных средств (т.е. системы контроля качества) или свидетельства о проведении осмотра, выдаваемого изготовителем. Поэтому в случае данной системы каждое механическое транспортное средство должно пройти первоначальную техническую часть осмотра, проводимого НАВИ или ОТОМГ. Представляется целесообразным оптимизировать процесс первоначального осмотра за счет использования параллельно с этой системой системы обозначения типа предметов оборудования, описание которой приводится ниже.

4.3 Процедура в рамках преференциального режима (ППР)

ППР призвана стимулировать импорт механических транспортных средств. Эта система применяется к ввозимым в Японию автомобилям для продажи небольшими партиями.

Проверка проводится экспертами МЗИТ исключительно по документам о соответствии правилам безопасности (подтверждается НТСЕЛ) и о пригодности системы контроля качества.

При данной системе сбор пакета документов, подлежащих подаче вместе с заявкой, был значительно упрощен, равно как было сокращено время, требуемое для их рассмотрения и изучения. Кроме того, нет необходимости представлять для целей проведения проверки само автотранспортное средство. Таким образом, в случае автомобилей, реализуемых небольшими партиями, эта система является весьма удобной и эффективной. Тем не менее каждое механическое транспортное средство, подпадающее под ППР, должно пройти первоначальный техосмотр, проводимый НАВИ или ОТОМГ.

Указанная система применяется к автомобилям, предназначенным для продажи в Японии партиями до 2 000 единиц в год из расчета транспортных средств каждого типа (3 000 единиц в случае типа, к которому подлежит применению система обозначения типа).

4.4 *Взаимное признание и система обозначения типа предметов оборудования*

Япония участвует в работе WP.29 со статусом наблюдателя с 1977 года, внося свой вклад в глобальное согласование правил, касающихся тормозов и устройств световой сигнализации. В ноябре 1998 года Япония стала первой страной за пределами Европы, которая присоединилась к Соглашению ЕЭК ООН 1958 года, тем самым сделав шаг по пути глобализации систем сертификации. Как следствие, определенные предметы оборудования, сертифицированные в других странах, являющихся Договаривающимися сторонами Соглашения, отныне освобождаются от сертификации в Японии.

Одновременно с присоединением к Соглашению ЕЭК ООН 1958 года Япония, учитывая тот факт, что множество различных моделей транспортных средств оснащается одинаковым оборудованием, ввела систему обозначения типа предметов оборудования. Некоторое оборудование, отнесенное к определенному типу, должно признаваться на взаимной основе всеми Договаривающимися сторонами Соглашения. В Японии те предметы оборудования, которые были отнесены к соответствующему типу, освобождаются от осмотра на предмет определения типа транспортного средства.

Правительство Японии вносит предложения по поправкам к правилам ООН всякий раз, когда это необходимо для целей обеспечения безопасности транспортных средств и сохранения окружающей среды. Опираясь на эти поправки, Япония намеревается добиться увеличения числа принятых правил ООН.

5. Система снятия с продажи

Система отзыва автотранспортных средств была введена в 1969 году для предотвращения аварий и загрязнения окружающей среды, обусловленных неисправностями, являющимися следствием конструктивных недоработок или брака, допущенного в процессе изготовления автомобиля. Изготовители механических транспортных средств или импортеры, занимающиеся сборкой или ввозом автомобилей, обязаны уведомлять МЗИТ о случаях возможного либо уже имеющего место несоответствия правилам безопасности и охраны окружающей среды, а также когда в связи с транспортными средствами определенных типов для соблюдения этих правил требуется принятие мер предосторожности.

Кроме того, в 2004 году система снятия с продажи была распространена на сменные запчасти и заменяемые предметы оборудования, как, например, шины и детские удерживающие системы.

Раздел 3

Процесс разработки и порядок применения национальных правил в отношении обеспечения комплексной безопасности автотранспортных средств в Российской Федерации

1. Присоединение к Женевскому Соглашению 1958 года

Начиная с середины 1970-х годов, разработка технических норм применительно к продукции российской автомобильной промышленности ведется в согласовании с деятельностью Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29).

Советский Союз с 17 февраля 1987 года стал полноправным участником Женевского Соглашения 1958 года. Важным фактом является закрепление постановлением Правительства приоритета применения согласованных на международном уровне технических предписаний в отношении безопасности автотранспортных средств – 43 Правил ООН.

Впоследствии Правительством Российской Федерации в 1992 году было заявлено, что Российская Федерация является государством – продолжателем Союза Советских Социалистических Республик (СССР) по осуществлению прав и выполнению обязательств, вытекающих из договоров, заключенных СССР, в том числе Женевского Соглашения 1958 года.

Одним из главных следствий участия СССР и в дальнейшем Российской Федерации в деятельности Всемирного форума WP.29 стала разработка национальной системы сертификации механических транспортных средств, основу требований которой также составили правила ООН.

2. Национальная система обязательной сертификации механических транспортных средств

В 1992 году Государственным комитетом Российской Федерации по стандартизации, метрологии и сертификации при Президенте Российской Федерации была утверждена "Система сертификации механических транспортных средств и прицепов". Она базировалась на принципах Женевского Соглашения 1958 года и для целей одобрения типа транспортного средства предусматривала применение 40 правил ООН и 7 национальных стандартов.

В 1998 году количество правил ООН, включенных в перечень обязательных требований, достигло 57.

В декабре 2007 года перечень обязательных технических требований был существенно модифицирован. Количество включенных в него правил ООН достигло 73.

Практика применения системы сертификации автотранспортных средств показала ее эффективность как в части недопущения на рынок России опасной для потребителя продукции, так и в части создания побудительных мотивов для изготовителей производить продукцию более высокого технического уровня, совершенствовать конструкцию выпускаемой автомобильной техники, ставить на производство новые модели.

3. Новая концепция технического регулирования в автомобильной отрасли на стадиях жизненного цикла автотранспортного средства

Федеральный закон № 184-ФЗ от 27 декабря 2002 года "О техническом регулировании" создал новый правовой механизм в отношении разработки, принятия, применения и исполнения обязательных требований (технических регламентов) и добровольных правил (стандартов) в отношении продукции на всех фазах ее жизненного цикла.

Правовую основу концепции технического регулирования в отношении продукции автомобилестроения составили международные соглашения, участницей которых является Российская Федерация, в частности Женевское Соглашение 1958 года, Глобальное Соглашение 1998 года, Венское Соглашение 1997 года, Конвенция о дорожном движении 1968 года и Европейское Соглашение 1971 года, прилагаемое к указанной Конвенции, Европейское Соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) 1957 года и Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС) 1970 года, а также российское федеральное законодательство, в частности федеральные законы "О безопасности дорожного движения", "Об охране окружающей среды", "Об охране атмосферного воздуха", "О санитарно-эпидемиологическом благополучии населения", "О защите прав потребителей".

На основе разработанной концепции технического регулирования была осуществлена разработка технических регламентов "О требованиях к выбросам автомобильной техникой, выпускаемой в обращение на территории Российской Федерации, вредных (загрязняющих) веществ", утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации № 609 от 12 октября 2005 года (с изменениями, внесенными постановлениями Правительства Российской Федерации № 718 от 27 ноября 2006 года и № 956 от 26 ноября 2009 года), и "О безопасности колесных транспортных средств", утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации № 720 от 10 сентября 2009 года (с изменениями, внесенными постановлением Правительства Российской Федерации № 706 от 10 сентября 2010 года).

3.1 Технический регламент в отношении выбросов автотранспортных средств

В связи с высокой социальной значимостью проблемы загрязнения воздуха отработавшими газами автотранспортных средств, оборудованных двигателями внутреннего сгорания, в первую очередь была осуществлена разработка технического регламента "О требованиях к выбросам автомобильной техникой, выпускаемой в обращение на территории Российской Федерации, вредных (загрязняющих) веществ".

Транспортные средства разделены на экологические классы в зависимости от уровня выбросов вредных веществ. Для каждого экологического класса устанавливаются технические нормативы выбросов в соответствии с нормами правил ООН № 24, 49, 83 и 96, на которые в техническом регламенте имеются прямые ссылки, а также сроки введения в действие технических нормативов выбросов.

Предусмотрено, что выпуск 100% автомобильной техники экологического класса 2 (Евро-2) производится с апреля 2006 года. С 1 января 2008 года были введены в действие требования экологического класса 3 (Евро-3), с 1 января 2010 года вступили в силу нормы экологического класса 4 (Евро-4), а с 1 января 2014 года предусматривается введение в действие норм экологического класса 5 (Евро-5).

3.2 Технический регламент о безопасности колесных транспортных средств

Сфера применения технического регламента охватывает транспортные средства, выпускаемые в обращение и находящиеся в эксплуатации, в том числе в случае внесения в их

конструкцию изменений, влияющих на безопасность, а также компоненты транспортных средств, влияющие на их безопасность (рис. 1).

Технический регламент устанавливает требования посредством прямых ссылок на 112 правил ООН и 2 глобальных технических правила ООН. Кроме того, в него в виде текста включены национальные требования, выполнение которых связано с обеспечением безопасности транспортных средств в условиях эксплуатации, характерных для Российской Федерации.

Ход принятия правил ООН и их применения в Российской Федерации представлен на рис. 2.

Принимая во внимание установленный в российском законодательстве принцип соответствия технических требований уровню развития национальной экономики, ряд требований, включенных в перечень, имеет разные уровни жесткости и установлены сроки постепенного перехода к применению требований более высокого уровня.

Технический регламент устанавливает необходимость индивидуальной оценки выпускаемого в обращение единичного транспортного средства, когда оно:

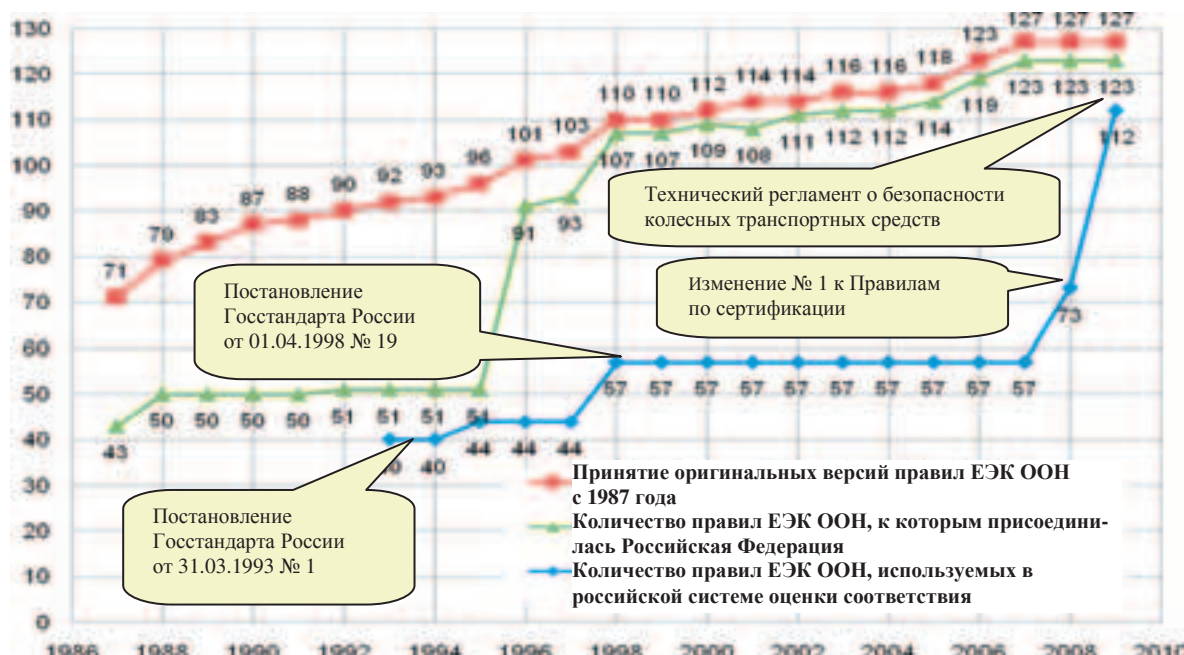
- 1) является результатом индивидуального технического творчества;
- 2) ввозится в Российскую Федерацию физическим лицом для собственных нужд;
- 3) ввозится в Российскую Федерацию после того, как оно уже было допущено к участию в дорожном движении за ее пределами, т.е. имело государственные регистрационные знаки другой страны.

Рис. 1 – Объекты технического регулирования и формы оценки соответствия



Рис. 2 – Принятие Правил ООН в рамках Женевского Соглашения 1958 года и их применение в Российской Федерации

Количество Правил ООН



В отношении таких транспортных средств должны проверяться базовые требования конструктивной безопасности, которые не меняются в ходе эксплуатации транспортного средства, в частности к противоугонным устройствам, системам отопления, устройствам освещения, обзорности через зеркала заднего вида, ремням безопасности и местам их крепления, сиденьям и местам их крепления, травмобезопасности внутреннего оборудования и наружных выступов, задним и боковым защитным устройствам грузовых автомобилей, пожарной безопасности, которые были разработаны на основе требований соответствующих правил ООН. Поэтому в случае представления заявителем сообщений об официальном утверждении типа конструкции транспортного средства, предусмотренных правилами ООН № 10–12, 14, 16–18, 21, 26, 34, 39, 46, 48, 58, 73 и 107, проведение технической экспертизы по соответствующим требованиям технического регламента не проводится. Повышенное внимание было уделено безопасности транспортных средств категорий M_2 и M_3 (автобусов). Развернутые требования технического регламента базируются на требованиях Правил ООН № 107.

Единичные транспортные средства должны соответствовать требованиям эксплуатационной безопасности, проверяемым при государственном техническом осмотре с использованием средств технического диагностирования. Требования эксплуатационной безопасности, предъявляемые к единичным транспортным средствам, разработаны на основе российских национальных стандартов и включены в технический регламент в виде отдельного приложения.

Обязанность представления транспортного средства для прохождения государственного технического осмотра возлагается на собственника (представителя собственника) транспортного средства, который является заявителем при проведении оценки соответствия. Для этого заявитель обращается в организацию, уполномоченную на проведение проверки технического состояния транспортного средства. По завершении проверки ее результаты в виде диагностической карты представляются в территориальное подразделение Государственной инспекции по безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации. Затем собственнику или

его представителю выдается талон государственного технического осмотра, что является необходимым условием для допуска такого транспортного средства к участию в дорожном движении в Российской Федерации.

Резюме

Российская Федерация осуществляет политику применения согласованных на международном уровне технических предписаний в отношении автотранспортных средств в качестве национальных технических требований, целенаправленную на устранение барьеров, препятствующих международной торговле, при одновременном обеспечении соответствия современным требованиям безопасности. Основу национальных технических требований Российской Федерации составляют правила ООН.

Раздел 4

Процесс нормотворчества – Соединенные Штаты Америки

Содержание

- I. Введение
- II. Нормотворчество на федеральном уровне
 - A. Разрешение Конгресса
 - B. Последовательность действий ведомств
 - 1. Инициирование процесса нормотворчества
 - 2. Информация о нормотворческих планах, мероприятиях и документах
 - 3. Межучрежденческая и межведомственная координация
 - 4. Закон об административной процедуре
 - a. Предварительные уведомления
 - b. Уведомление о предлагаемой норме
 - c. Дополнительное уведомление о предлагаемой норме
 - d. Окончательная норма
 - e. Ответ на ходатайство о пересмотре
 - 5. Другие возможности для участия общественности
 - 6. Другие требования к нормотворчеству
 - C. Парламентский контроль
 - D. Судебный надзор
- III. Используемый в США процесс обеспечения соответствия стандартам безопасности и выбросов
- IV. Глоссарий акронимов
- V. Контактные лица для получения дополнительной информации

I. Введение

В настоящем разделе приводится описание системы нормотворчества, используемой в США Агентством по охране окружающей среды (ЭПА) и Национальной администрацией безопасности дорожного движения (НАБДД) для установления правил, касающихся колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах¹. Основное внимание в этом разделе уделяется упрощенному процессу нормотворчества, описание которого приводится в Законе об административной процедуре (5 U.S.C. 551 и последующие статьи ЗАП). Такое внимание вполне оправдано, поскольку нормы, на основе которых создаются правила для этой продукции, обычно подпадают под действие ЗАП и принимаются ЭПА и НАБДД с использованием главным образом упрощенного процесса нормотворчества. Помимо описания системы нормотворчества, используемой ЭПА и НАБДД в Соединенных Штатах Америки (США) для данной разработки в отношении колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, в настоящем разделе также приводится краткое описание системы соблюдения правовых норм и обеспечения их выполнения, используемой ЭПА и НАБДД в США с целью обеспечения соблюдения изготовителями стандартов безопасности и выбросов, содержащихся в правилах, разработанных на основе упрощенного процесса нормотворчества.

II. Нормотворчество на федеральном уровне

A. Разрешение Конгресса

Хотя Конгресс может сам в законодательном порядке установить детальные элементы правил, касающихся отдельных видов продукции, вместо этого он обычно делегирует полномочия федеральным регулятивным ведомствам США по установлению таких правил в административном порядке по указанию Конгресса. В зависимости от того или иного нормативного акта степень конкретного вмешательства в их работу различается. С одной стороны, Конгресс может конкретно указать некоторые детальные положения отдельного стандарта. С другой стороны, Конгресс может дать общие указания относительно факторов, которые нужно учесть, и стратегических целей, которые должны быть достигнуты. Последний вариант является широко распространенной практикой и применяется чаще всего.

В том случае, когда Конгресс принимает законодательный акт, на основании которого создается регулятивное ведомство или возлагаются новые полномочия на существующее регулятивное ведомство, обычно в таком нормативном акте содержатся положения, имплицитно или эксплицитно делегирующие нормотворческие полномочия Конгресса данному ведомству в отношении конкретной стратегической цели. "Нормотворчество" – это принимаемые ведомством решения, которые регулируют будущее поведение правительственных ведомств и лиц² через посредство подготовки и издания заявления соответствующего ведомства, призванного осуществлять, толковать или предписывать законодательные положения или стратегии. Законодательство, в котором Конгресс предоставляет конкретные полномочия тому или иному ведомству, известно под названием закона о чрезвычайных полномочиях этого ведомства.

¹ С учетом относительной краткости настоящего раздела в нем содержится общая информация о требованиях, применимых к разработке, изданию и пересмотру правил, касающихся тех или иных видов продукции. Важно отметить, что в законодательных положениях, разрешающих издание стандартов на определенные типы продукции, предусмотрены исключения из общих правил. Составители настоящего раздела не пытались выделить или систематизировать эти исключения, хотя некоторые из них в нем упоминаются.

² Термин "лица" определен в ЗАП широко: "отдельное лицо, товарищество, корпорация, ассоциация или государственная или частная организация, помимо [федерального] ведомства [США]". Термин "лица" включает лиц, находящихся за пределами Соединенных Штатов.

Хотя закон о чрезвычайных полномочиях определяет общие цели, на достижение которых может быть направлено нормотворчество, обычно в нем не указываются отдельные нормы, которые необходимо принять для достижения этих целей. В вышеупомянутом законе часто перечисляются факторы, которые ведомство должно учитывать в ходе нормотворчества, а также могут быть указаны конкретные критерии, которым должны отвечать будущие нормативные положения. В числе этих факторов и критериев зачастую рассматриваются вопросы практической целесообразности (часто как экономические, так и технологические) и та роль (если таковая существует), которую издержки, связанные с соблюдением, должны играть в процессе нормотворчества данного ведомства.

Иногда Конгресс в дополнение к закону о чрезвычайных полномочиях того или иного ведомства принимает закон, предписывающий этому ведомству использовать свои общие нормотворческие полномочия тем или иным конкретным образом. В таких случаях Конгресс обычно оставляет технические детали соответствующей нормы на усмотрение принимающего его ведомства. Конгресс редко предписывает какие-либо конкретные требования в отношении эксплуатационных характеристик, которые должны быть установлены для соответствующей продукции. Кроме того, обычно он не дает никаких подробных указаний в отношении подхода к процессу принятия правил, уровня жесткости требований или процедур испытаний (хотя он может установить некоторые ограничения или определить некоторые параметры).

В дополнение к закону о чрезвычайных полномочиях существует целый ряд источников требований, регулирующих разработку и издание федеральными ведомствами предписаний в отношении той или иной продукции. Эти источники включают другие нормативные постановления и административные президентские указы, которые предусматривают процессуальные требования, призванные обеспечить обоснованный и справедливый процесс принятия решений. Кроме тех случаев, когда это не соответствует закону о возложенных на ведомство полномочиях или другим источникам нормотворческих полномочий, эти другие нормативные положения и административные указы предписывают ведомствам принимать правила только после тщательного анализа их потенциальных последствий. Этот анализ обычно, но не всегда, включает оценку и сопоставление либо преимуществ и издержек, либо эффективности затрат при использовании альтернативных регламентирующих подходов или уровней жесткости требований. При этом также должен применяться открытый и транспарентный процесс принятия регламентирующих требований США, предоставляющий всем заинтересованным сторонам возможность участвовать в нем и понять, чем именно занимаются регулятивные ведомства и с какой целью.

В. Последовательность действий ведомств

1. Инициирование процесса нормотворчества

Обычно применяемый федеральными ведомствами в США процесс нормотворчества иницируется в следующих трех случаях. Во-первых, ведомства могут начать процесс нормотворчества по своей собственной инициативе в пределах возложенных на них чрезвычайных полномочий или других полномочий, дающих им право приступить к процессу нормотворчества. Во-вторых, федеральные ведомства могут инициировать процесс нормотворчества в рамках существующих полномочий по требованию общественности. ЗАП предусматривает, что каждое федеральное ведомство должно предоставлять заинтересованным лицам право подать ходатайство об издании того или иного правила, внесении в него поправок или его отмене. Ведомства обязаны ответить на такое ходатайство. Если это ходатайство заслуживает внимания и совместимо с приоритетными задачами и имеющимися ресурсами данного ведомства, то оно удовлетворит это ходатайство и начнет процедуру нормотворчества. Удовлетворение ходатайства и инициирование процедуры нормотворчества не обязательно означают, что норма, в отношении которой поступил запрос, будет издана. Кроме того, первым шагом может быть не выпуск какого-либо уведомления, а проведение исследования для определения возможности разработки соответствующих эксплуатационных критериев или процедур испытаний. Окончательное решение о целесообразности

разработки нормы принимается позднее в соответствии с установленными законом критериями и на основе имеющейся информации, выявленной или полученной в процессе нормотворчества. В-третьих, Конгресс может в предусмотренном законом порядке поручить тому или иному ведомству начать процедуру принятия конкретной нормы.

2. *Информация о нормотворческих планах, мероприятиях и документах*

Официальным документом правительства США для опубликования уведомлений регулятивного характера является Федеральный регистр. Федеральный регистр, публикуемый каждый рабочий день, включает все предложенные нормы, окончательные нормы и уведомления, выпущенные федеральными ведомствами и организациями, а также административные указы и другие президентские документы. С ним можно бесплатно ознакомиться в Интернете (<http://www.access.gpo.gov/nara/#cfr>).

Каждый год в апреле и октябре Административно-бюджетное управление (АБУ) публикует в Федеральном регистре сводную программу федеральных решений в области принятия и отмены нормативных положений (программу). С этой программой можно ознакомиться в Интернете по адресу: <http://reginfo.gov/>. В данном документе содержатся краткое описание и график представления каждой новой нормы, которую каждое ведомство планирует издать в предложенном или окончательном виде в течение следующих двенадцати месяцев. В нем также перечисляются все существующие правила, которые каждое ведомство планирует пересмотреть в течение этого же периода. Чтение программы позволяет узнать, относится ли любая из новых норм, разрабатываемых ведомствами, на основании административного указа 12866 "Планирование и обзор нормотворческой деятельности" к разряду особо важных и таким образом будет ли она рассмотрена АБУ. (См. ниже раздел по вопросу о межучрежденческой и межведомственной координации деятельности и раздел по другим требованиям в области нормотворчества в ходе более подробного обсуждения административных указов. Определение "особо важных регламентирующих решений" содержится в сноске к предыдущему разделу.) Лица, желающие получить дополнительную информацию о конкретной процедуре нормотворчества, могут связаться с ответственным лицом, указанным в этой программе применительно к данной норме.

После опубликования окончательной нормы в Федеральном регистре эта норма включается вместе со всеми существующими нормативными актами в Свод Федеральных нормативных актов (СФНА). СФНА разделен на 50 частей, отражающих широкие направления деятельности, подлежащие федеральному регулированию. Каждая часть в свою очередь разделена на главы, которые обычно обозначаются по названию выпускающего ведомства. СФНА ежегодно обновляется. С ним можно бесплатно ознакомиться в Интернете по адресу: <http://www.access.gpo.gov/nara/#cfr>.

Документы, которые ведомство использует и рассматривает при издании окончательного правила, помещаются этим ведомством в специальный публичный реестр для ознакомления общественности и представления замечаний. Каждый реестр имеет собственный номер. Эти документы включают исследования, результаты которых ведомство использовало в поддержку своей позиции, а также комментарии, представленные в ответ на документы ведомства (за исключением документов, которые были представлены в конфиденциальном порядке)³. В процессе разработки

³ "Торговые секреты и конфиденциальная деловая информация" означает представленные правительству документы или данные, которые могут содержать материал, освобожденный от обнародования в соответствии со статьей 4 Закона о свободе информации (5 U.S.C. § 552 (b) (4)), поскольку можно предположить, что разглашение так или иначе может нанести существенный ущерб конкурентоспособности субъекта, который представил информацию. Лица, представляющие документы в конфиденциальном порядке, должны заявить о своем требовании в отношении конфиденциальности в момент передачи документов. Затем ведомство принимает решение о том, применяется ли в данном случае статья 4 об освобождении. Такое освобождение от действия вышеупомянутого Закона применяется на всех этапах процесса нормотворчества. Как упоминалось

норм некоторые ведомства принимают и используют конфиденциальную информацию, другие же этого не делают.

Федеральные ведомства широко используют Интернет для распространения информации, связанной со своей регулятивной деятельностью, и для повышения уровня транспарентности нормотворческого процесса. Многие ведомства либо уже создали, либо создают электронную систему регистрации информации. Например, министерство транспорта создало систему, позволяющую любому человеку в любой части мира просмотреть и загрузить в свой компьютер документы, которые были включены в любой из его реестров правил (<http://dms.dot.gov/>). Эта система министерства транспорта также позволяет представлять замечания в электронном формате. Некоторые ведомства, такие как Агентство по охране окружающей среды, обеспечивают соединение с электронными версиями всех выпущенных ими недавно документов, связанных с нормотворчеством (см. <http://www.epa.gov/epahome/rules.html#proposed>). Кроме того, ведомства распространяют через Интернет различную информацию, связанную с их нормотворчеством, например отчеты об исследованиях и аналитические материалы, с тем чтобы с ними можно было бесплатно ознакомиться в Интернете и загрузить в свой компьютер (см., например <http://www.nhtsa.dot.gov/>).

В соответствии с Законом о свободе информации (ФОИА) (5 U.S.C. § 552) федеральные ведомства обязаны предоставлять имеющиеся в их распоряжении материалы по запросу, в котором более или менее полно описываются материалы, с которыми хотел бы ознакомиться запрашивающий. Цель этого Закона заключается в расширении сфер публичного доступа к информации за пределами, первоначально установленными ЗАП. Данный Закон предоставляет любому человеку право запрашивать у ведомств имеющиеся в их распоряжении материалы. По получении запроса ведомство обязано произвести поиск материалов, являющихся предметом запроса. Затем это ведомство должно предоставить имеющиеся экземпляры всех соответствующих материалов, выявленных в ходе поиска, кроме тех случаев, когда такие материалы защищены от разглашения в соответствии с одним из девяти положений об освобождении, предусмотренных ФОИА⁴. Публичный доступ к правительственной информации был расширен в 1996 году в результате принятия поправок к Закону о свободе электронного доступа к информации (Э-ФОИА).

В соответствии с Э-ФОИА ведомства должны более широко распространять имеющиеся у них материалы с использованием электронных средств. Кроме того, ФОИА был дополнен административным указом 12600 о процедурах уведомления о предварительном разглашении конфиденциальной коммерческой информации (1987 год), который предоставляет частным сторонам, особенно коммерческим предприятиям (включая зарубежные фирмы), право на предварительное уведомление, прежде чем то или иное ведомство разгласит информацию о компании или полученные от нее данные.

3. *Межучрежденческая и межведомственная координация*

Федеральные ведомства располагают различными средствами для отслеживания и координации межведомственной нормотворческой деятельности. Ведомства часто проводят друг с другом, как в официальном, так и в неофициальном порядке, прямые консультации по собственной инициативе по вопросам нормотворчества, представляющим взаимный интерес, независимо от того, являются ли они особо важными в соответствии с административным указом 12866. Обычно первоначально консультации проводятся на рабочем уровне с участием технического персонала,

выше, в своем нормотворческом процессе не все ведомства принимают документы, содержащие коммерческие секреты или конфиденциальную деловую информацию.

⁴ Помимо упомянутого выше освобождения, касающегося коммерческих секретов и конфиденциальной деловой информации, освобождения также предусмотрены в отношении других вопросов, например, межведомственных или внутриведомственных меморандумов и писем, а также материалов или информации, предназначенных для правоохранительных органов (5 U.S.C. § 552 b) (5) и (7)).

а впоследствии по мере разработки данным ведомством подходов к решению поставленных перед ним вопросов – также на высшем уровне. Действуют также межведомственные рабочие группы, например Межведомственный совет по политике в области стандартов; такие группы собираются на регулярной основе для обсуждения вопросов, представляющих взаимный интерес, и для обмена информацией о деятельности их ведомств.

Административный указ 12866 предусматривает, что каждое регулятивное ведомство должно избегать принятия правил, которые логически не увязаны, не совместимы с нормативными положениями других федеральных ведомств или дублируют их. На основании этого указа на АБУ возложена задача координировать межведомственную работу по рассмотрению особо важных предложенных или окончательных правил, прежде чем они будут выпущены и опубликованы в *Федеральном регистре*⁵. Если предлагаемая или окончательная норма одного ведомства явно не совместима с решением, принятым или планируемым другим ведомством, или каким-либо иным образом препятствует его осуществлению, то эта норма рассматривается в качестве особо важной на основании вышеупомянутого указа и, таким образом, подлежит рассмотрению в АБУ. АБУ предоставляет экземпляр текста этой нормы другим заинтересованным ведомствам для комментирования во время процесса пересмотра.

4. Закон об административной процедуре

Основным механизмом для обеспечения транспарентного и открытого процесса нормотворчества в США является стандартизированная система консультаций с общественностью в ходе разработки и пересмотра нормативных положений. В Законе об административной процедуре (ЗАП) указаны требования к нормотворчеству, т.е. содержится описание процесса, в рамках которого федеральные ведомства формулируют, предлагают, устанавливают, изменяют или отменяют правила. Материально-правовые нормы, изданные тем или иным ведомством в соответствии с ЗАП, имеют силу закона.

Если закон о предоставлении чрезвычайных полномочий какому-либо ведомству дает ему право разрабатывать нормативные положения, то в этом законе обычно конкретно указывается, должна ли использоваться процедура с соблюдением всех формальностей или упрощенная процедура.

- В соответствии с упрощенными процедурами нормотворчества ведомство, за определенными редкими исключениями, должно обнародовать предварительное уведомление и дать возможность для комментирования посредством представления письменных данных или аргументации после опубликования предложенной нормы. Комментировать ее может любое лицо независимо от географического местонахождения. Например, это могут делать отдельные лица, предприятия и правительственные ведомства других стран. Согласно таким процедурам, представленные сведения и аргументация должны быть рассмотрены данным ведомством, и при издании любых окончательных норм оно делает заявление с указанием основы и цели соответствующей нормы и отвечает на высказанные

⁵ В статье 3 f) административного указа "особое важное регулятивное решение" определено как "любое регулятивное решение", в результате которого может быть принята та или иная норма, способная повлечь за собой любое из конкретных перечисленных последствий, включая годовые расходы для экономики в размере 100 млн. долл. и более, либо негативное материальное воздействие на экономику, какой-либо сектор экономики, производительность, конкурентоспособность, наличие рабочих мест, окружающую среду, здоровье или безопасность населения, на работу правительств штатов, местных администраций или деятельность племенных советов и общин; создание серьезного препятствия для реализации какого-либо решения, принятого или планируемого другим ведомством, либо какое-либо иное вмешательство в его деятельность; и возникновение новых правовых или стратегических вопросов, вытекающих из правовых мандатов, приоритетных задач президента или принципов, изложенных в этом административном указе.

замечания. Более подробно упрощенные процедуры нормотворчества рассматриваются в настоящем разделе ниже.

- В соответствии с процедурами нормотворчества с соблюдением всех формальностей ведомство должно провести устное слушание с соблюдением всех формальностей и представлением необходимых доказательств. Это ведомство должно дать лицам, желающим участвовать в этом процессе, возможность лично представить устные и документальные доказательства и мнения и провести перекрестный опрос других участников слушания. Председателем слушаний обычно является административный судья. В протокол включаются копии свидетельских показаний и представленные на слушание вещественные доказательства вместе со всей зарегистрированной документацией.

Упрощенные процедуры нормотворчества требуются для разработки большей части норм, включая значительную часть нормативных положений, связанных с определением требований к продукции. Процедуры нормотворчества с соблюдением всех формальностей были и остаются исключением. Ведомства должны использовать такие процедуры нормотворчества, если соответствующие нормативные положения подпадают под действие закона, предписывающего проведение процесса нормотворчества "с соблюдением всех формальностей".

Согласно некоторым законам, необходимо применять "смешанные" процедуры нормотворчества, в ходе которых неофициальные письменные комментарии дополняются устными сообщениями в том или ином виде. Кроме того, ведомства, имеющие право использовать упрощенную процедуру нормотворчества, могут по своему усмотрению принять решение о применении "смешанных" процедур. Например, они могут решить провести публичное заседание, когда они считают, что будет полезно провести непосредственный обмен мнениями и информацией между ведомствами и общественностью. Как и в случае нормотворчества с соблюдением всех формальностей, "смешанные" процедуры нормотворчества используются администрациями всех уровней для принятия нормативных положений крайне редко.

Ведомства могут использовать дополнительные процедуры, но не имеют право уклоняться от каких-либо процедур, требуемых в соответствии с ЗАП или другими законами. Как упоминалось выше, ведомства, применяющие упрощенные процедуры нормотворчества, иногда в добровольном порядке решают провести публичное слушание. Дополнительные процедуры, задействованные ведомством, не должны нарушать такие процедурные требования, предписанные в ЗАП или других законах, как порядок рассмотрения письменных замечаний в процессе подготовки нормативных положений.

Упрощенная процедура нормотворчества осуществляется по описанной ниже схеме. При принятии не всех норм должны использоваться все этапы, например иногда можно обойтись без предварительного уведомления. В случае подавляющего числа нормативных положений предусмотрены только три этапа: обнародование уведомления о предлагаемом нормативном положении для публичного комментирования, рассмотрение ведомством всей соответствующей информации, включая публичные комментарии, и обнародование окончательной нормы после рассмотрения необходимой информации. Поскольку в случае особо важных нормативных положений, вполне вероятно, будет использоваться большее число этапов, ниже приводится описание всех возможных этапов. Следует отметить, что продолжительность процесса принятия нормы может варьироваться от нескольких месяцев до нескольких лет в зависимости от его сложности и характера, а также наличия спорных вопросов.

а. Предварительные уведомления

Хотя в ЗАП предварительные уведомления не предусматриваются, и в нем этот вопрос даже не затрагивается, некоторые регулятивные ведомства их издают. Ведомство, планирующее

принять какие-либо нормативные положения, может решить, что ему необходима дополнительная информация, прежде чем оно будет разрабатывать и публиковать конкретные предложения по соответствующей тематике. В таких случаях для получения дополнительной информации о характере и масштабах возможной проблемы и для ознакомления с мнениями общественности относительно наиболее эффективных и желательных подходов к нормотворческой деятельности это ведомство может опубликовать предварительное уведомление с просьбой о представлении публичных замечаний.

Наиболее широко распространенным видом предварительного уведомления является предварительное уведомление о предлагаемом нормативном положении (АНПРМ). Оно дает возможность для представления публичных замечаний на самой ранней стадии процесса нормотворчества. В этом уведомлении содержатся описание общей области, к которой может относиться предлагаемая норма, а также просьба о представлении публичных замечаний по рассматриваемым вопросам и вариантам регламентирующей деятельности. В нем общественности предлагается выделить любые дополнительные важные вопросы.

В АНПРМ указывается определенный период времени, в течение которого общественность может представлять комментарии. Комментарии могут представляться любым человеком. Некоторые ведомства помещают все комментарии по АНПРМ в специальный реестр, где с ними может ознакомиться общественность, тогда как другие ведомства регистрируют в нем только те комментарии, которые связаны с последующим уведомлением о предлагаемом нормативном положении. В обоих случаях коммерческие секреты и конфиденциальная деловая информация не разглашаются. Период для представления комментариев обычно составляет 60 дней, однако в зависимости от обстоятельств он может быть продлен или сокращен.

b. Уведомление о предлагаемой норме

В большинстве случаев первоначальным шагом в процессе нормотворчества являются разработка, а затем опубликование предлагаемой нормы. Это предложение называется уведомлением о предлагаемой норме (НПРМ). НПРМ информирует общественность о предложении и содержит просьбу о представлении замечаний. НПРМ обычно состоит из двух частей: вступление, в котором приводится описание вопроса, и предлагаемый текст регламентирующего положения. Однако в некоторых из них такой текст отсутствует. По количеству подробных сведений вступительные части различаются. В наиболее подробных вступительных частях излагается проблема, являющаяся предметом конкретного предложения, рассматривается и анализируется информация, касающаяся сути, характера и масштаба проблемы, разъясняется, каким образом данное предложение смягчит эту проблему, и исследуются преимущества и издержки этого предложения. Если перед НПРМ обнаружится предварительное уведомление, то в НПРМ могут содержаться резюме и ответы на публичные комментарии по предварительному уведомлению. Если в НПРМ не излагаются и не разъясняются фактические предположения, аналитические исследования и методологии, лежащие в основе предложения, то ведомство включает документы, посвященные этим вопросам, в публичный реестр, для того чтобы общественность имела возможность их прокомментировать.

В НПРМ указан определенный период времени, в течение которого любое лицо, желающее представить замечания, может это сделать. В соответствии с административным указом 12866 рекомендуется устанавливать период для представления замечаний в 60 дней, хотя в зависимости от обстоятельств этот период может быть продлен или сокращен. Ведомство включает все комментарии в публичный реестр, за исключением коммерческих секретов и конфиденциальной деловой информации, которые не разглашаются. Этот процесс представления замечаний общественностью преследует несколько целей, в том числе предоставление ей возможности:

- передать ведомству информацию, позволяющую ему узнать что-то новое по вопросам, связанным с данным предложением; и

- представить свои доводы против фактических предположений, аналитических исследований и предварительных выводов, лежащих в основе предложения этого ведомства, и продемонстрировать, в чем они являются ошибочными.

Если по окончании периода представления комментариев ведомство получает новую информацию или аналитические материалы, которые имеют не просто характер компиляции и потенциально могут оказать существенное влияние на содержание окончательной нормы, то ведомство должно их обнародовать, для того чтобы общественность имела возможность для комментирования. Если ведомство регулярно применяет практику рассмотрения поздних замечаний и другого нового материала и намерено рассматривать любые представленные с запозданием комментарии по новой информации или аналитическим исследованиям, то, возможно, ему не потребуется объявлять повторный период для представления комментариев по НПРМ. Если в дополнение к тому, что новая информация или аналитические замечания являются не просто компиляцией, они приведут к значительным и неожиданным изменениям в окончательной норме, то ведомство должно опубликовать уведомление в Федеральном регистре для информирования общественности о том, что с данными материалами можно ознакомиться.

Реагируя на замечания по НПРМ или произошедшие изменения (например, результаты новых исследований) после опубликования НПРМ, ведомство обычно вносит некоторые изменения в определенные разделы предложения. В большинстве случаев эти изменения не выходят за рамки нормотворческих подходов, используемых в НПРМ, и дополнительных замечаний со стороны общественности не требуется. Однако, если какие-либо из изменений, которые намерено внести ведомство, касаются вопросов, не охватываемых в НПРМ, и не являются логическим следствием этих вопросов, данное ведомство должно предоставить общественности возможность для комментариев по пересмотренному предложению, прежде чем будет обнародована окончательная норма. Для обеспечения этой возможности ведомство выпускает дополнительное уведомление о предлагаемой норме.

c. Дополнительное уведомление о предлагаемой норме (СНПРМ)

В СНПРМ указываются значительные изменения в предложенной норме, которые невозможно было с разумной обоснованностью спрогнозировать при чтении НПРМ. В нем также могут быть указаны новые существенные фактические сведения, которые не были зарегистрированы в процессе разработки нормы на этапе НРПМ и которые ведомство хотело бы использовать при составлении текста окончательной нормы. В СНПРМ разъясняются причины изменения формулировок нормативных положений и содержится просьба к общественности представлять свои замечания. СНПРМ выпускаются значительно реже, чем АНПРМ.

d. Окончательная норма

Рассмотрев замечания, полученные в процессе разработки нормы, ведомство принимает решение об обнародовании окончательной нормы. Окончательные нормы включают вступительную часть и текст нормативных положений. Если ведомство обнародует окончательную норму, то во вступительной части содержится подробное описание оснований для принятия данной нормы и ее целей, разъясняется, почему ведомство согласно или не согласно с полученными им замечаниями по существу, и излагаются изменения, если таковые имеются, которые оно внесло в текст нормы в ответ на замечания, с которыми оно согласилось. Если ведомство разрешает практику подачи ходатайств о пересмотре, оно должно четко заявить, что такие ходатайства допускаются, и может определить конкретный срок для их представления. В окончательной норме также указывается дата ее вступления в силу. Довольно широко распространена практика, когда предусматривается период времени продолжительностью один-три года (известный под названием периода освоения новой продукции) между датой принятия окончательной нормы и датой ее вступления в силу, в частности в случае особо важных норм или норм, регулирующих вопросы, связанные с новыми технологиями

или продукцией. Если ведомство решает не издавать окончательную норму, оно может обнародовать уведомление об отзыве предложения с разъяснениями причин для этого.

Обычно, согласно ЗАП, окончательная норма должна быть опубликована по крайней мере за 30 дней до ее вступления в силу. Однако соблюдение требования в отношении 30-дневного периода необязательно, если в данной норме предусматривается какое-либо освобождение или смягчаются существующие положения, либо если ведомство делает и обнаружит вывод о наличии "достаточных оснований", позволяющих предписать более раннюю дату вступления нормы в силу.

е. **Ответ на ходатайство о пересмотре**

Даже после обнародования окончательной нормы общественность имеет последнюю возможность для обращения в соответствующее ведомство с ходатайством о внесении в нее изменений. Это может сделать любой человек посредством направления ходатайства о пересмотре. Подача ходатайства о пересмотре обычно не приводит к отсрочке вступления нормы в силу.

Некоторые ведомства реагируют на ходатайство о пересмотре путем внесения изменений в окончательную норму даже без предварительного обращения к общественности на предмет представления замечаний, если эти изменения либо не выходят за рамки НПРМ, либо являются обоснованным результатом этапа НПРМ. Другие же ведомства могут обнародовать новые НПРМ, прежде чем вносить какие-либо изменения в ответ на ходатайство о пересмотре независимо от того, входят ли эти изменения в сферу охвата НПРМ.

От требования о предварительном уведомлении и возможности обращения к общественному мнению можно отказаться в случаях, когда ведомство имеет "достаточные основания" полагать, что такие процедуры будут "практически неосуществимыми, ненужными или противоречащими интересам общества" (5 U.S.C. § 553 b) 3) B)). Толкование этой фразы судами позволяет ведомству отказаться от процедуры уведомления и представления замечаний и обнародовать нормы, когда данное ведомство может доказать, что оно сталкивается с одной или несколькими из перечисленных ниже "чрезвычайных ситуаций": 1) когда для ведомства был в законодательном порядке установлен короткий предельный срок; 2) когда необходимо срочно принимать какую-либо норму для устранения серьезной опасности для здоровья и безопасности населения; 3) когда предварительное уведомление препятствовало бы достижению целей данной нормы; или 4) когда для устранения путаницы срочно необходимо разъяснение существующих норм и правил. Важно отметить, что исключение по принципу "достаточного основания" понимается весьма узко. Кроме того, ведомства не могут отказываться автоматически от упрощенных процедур нормотворчества, когда существует одна из четырех перечисленных выше ситуаций или когда, по мнению ведомства, возникла чрезвычайная ситуация. Напротив, ведомство должно представить четкие доказательства того, что в тех или иных конкретных обстоятельствах отказ правомерен.

5. *Другие возможности для участия общественности*

Отдельные граждане, промышленность и организации имеют различные возможности для участия в нормотворческой деятельности того или иного ведомства. В дополнение к представлению замечаний и ходатайств, о чем говорилось выше в разделе, посвященном ЗАП, отдельные лица могут непосредственно обращаться в ведомства в соответствии с собственными конкретными процедурными требованиями ведомств, участвовать в работе созданных ведомствами консультативных комитетов или в переговорных процессах, связанных с нормотворческой деятельностью.

Хотя, согласно ЗАП, возможности для представления устных сообщений *ex parte* в ходе нормотворчества с соблюдением всех формальностей ограничены, упрощенные процедуры

нормотворчества таких ограничений не предусматривают⁶. Вместе с тем различные федеральные ведомства приняли свои собственные стратегии в отношении таких сообщений, используемые в ходе упрощенных процедур нормотворчества. Речь идет о разных стратегиях. Некоторые ведомства не поощряют, но и не запрещают представление устных сообщений *ex parte* на всех этапах нормотворчества, даже до обнародования НПРМ. Другие ведомства отказываются принимать устные сообщения *ex parte* только после обнародования НПРМ. Часть же из них позволяет представлять такие сообщения на любом этапе нормотворчества, однако во всех случаях, когда то или иное ведомство хотело бы использовать в тексте своей окончательной нормы информацию или данные, полученные из устных сообщений *ex parte*, оно должно задокументировать суть сообщений в меморандуме, который подлежит опубликованию. Такая документация необходима для обеспечения информирования о подобных сообщениях общественности и судов (в случае судебного спора).

Для расширения возможности для диалога и участия общественности в процессах нормотворчества федеральные ведомства могут проводить совещания с комитетами или группами лиц. Некоторые из этих комитетов или групп могут выполнять функции консультативных комитетов по смыслу Федерального закона о консультативных комитетах (5 U.S.C. App. 2) (ФЗКК). В соответствии с этим Законом консультативным комитетом является любой комитет или группа, в состав которых входит по крайней мере один человек, не являющийся штатным сотрудником федеральных органов, и которые учреждаются или используются (т.е. управляются или контролируются) федеральным ведомством в целях получения консультативной помощи или рекомендаций. Консультативные комитеты могут учреждаться на основании ФЗКК после уведомления общественности и вывода о том, что создание таких комитетов отвечает общественным интересам. Эти комитеты должны получить специальную грамоту от Управления общей бухгалтерской отчетности и иметь четко определенную цель. Состав комитетов должен быть сформирован справедливо с точки зрения отражения различных интересов и осуществления соответствующих функций. Информация о совещаниях консультативных комитетов должна публиковаться в *Федеральном регистре*, и в целом они должны быть открыты для участия общественности. Протоколы совещаний и вся сопутствующая документация должны обнародоваться.

Основа для проведения переговоров в ходе разработки нормативных положений определена в Законе об условиях ведения переговоров в процессе нормотворчества 1990 года (НРА), в котором ведомствам настоятельно рекомендуется использовать возможности совместного обсуждения для повышения эффективности упрощенных процедур нормотворчества (5 U.S.C. §§ 561 и последующие статьи). Базовая предпосылка, лежащая в основе переговоров в процессе нормотворчества, сводится к тому, что объединение представителей ведомства и группы различных заинтересованных сторон для совместного обсуждения и достижения консенсуса о предлагаемой норме позволят снизить вероятность возникновения споров при обнародовании окончательной нормы. В соответствии с НРА ведомство формирует консультативный комитет в составе представителей заинтересованных сторон и ведомства для целей достижения консенсуса по тексту нормы, подлежащей обнародованию в уведомлении о предлагаемой норме. На деятельность комитета распространяется ФЗКК, поэтому обычно он должен проводить открытые заседания. Вести переговоры в комитете, как правило, помогает нейтральный посредник. Цель комитета заключается в достижении консенсуса в рамках правовых полномочий ведомства и стратегических задач нормотворчества. При достижении консенсуса ведомство использует результаты этого консенсуса в качестве основы для издаваемого им уведомления о предлагаемой норме. Как и в случае процедур нормотворчества, не предусматривающих проведение переговоров в ходе разработки нормативных положений, ведомство должно рассмотреть замечания общественности по данному уведомлению до обнародования окончательной нормы.

⁶ В ЗАП "сообщение *ex parte*" определено как "устное или письменное сообщение, которое не было опубликовано в публичном акте и в отношении которого не всем сторонам за разумно достаточный срок было направлено предварительное уведомление, однако оно не включает запросы о докладах о ходе работы по каким-либо вопросам или процедурам..." (5U.S.C. § 551 (14)).

6. *Другие требования к нормотворчеству*

В дополнение к требованиям, предусмотренным в законе о чрезвычайных полномочиях, регулятивное ведомство подпадает под действие других установленных законом предписаний, касающихся анализа различных последствий предложенных и окончательных норм. В числе этих требований можно упомянуть об анализе последствий любой нормы для малых предприятий (Закон о корректировке нормативных положений) или окружающей среды (Закон о национальной экологической стратегии). Если в соответствии с нормой требуются расходы со стороны администраций ниже федерального уровня или частного сектора в размере более 100 млн. долл. в год, то должен быть проведен анализ ее последствий (Закон о несубсидируемых проектах). Кроме того, должна быть произведена оценка воздействия предусмотренных в любой норме требований о сборе информации (Закон о сокращении объема документации). Эти исследования, как и другие требуемые оценки, должны доводиться до сведения общественности.

Кроме того, путем обнародования административных указов исполнительной властью устанавливаются другие требования. Важнейшим из них является административный указ 12866. Этот указ, изданный 30 сентября 1993 года, определяет всеобъемлющую концепцию регулирования и принципы, которые могли бы служить ориентиром для ведомств при разработке рациональных и эффективных норм. В нем предусматривается, что в той степени, в какой это разрешается законом, ведомства должны производить оценку издержек и выгод (в количественном и качественном отношении) планируемой нормы и предлагать или утверждать норму только после принятия обоснованного решения относительно того, что выгоды планируемой нормы оправдывают связанные с нею расходы.⁷ В указе определено, что при отборе нормотворческих подходов среди альтернативных вариантов ведомства должны выбирать те подходы, которые позволяют обеспечить максимальные выгоды. Одна из основных целей этого указа заключается в том, чтобы процессы нормотворчества были более доступны и открыты для общественности. В соответствии с этим указом требуется, что, прежде чем регулятивные ведомства издадут предложенные и окончательные "особо важные" нормы, они должны представить их на рассмотрение АБУ. В случае особо важных норм должен проводиться всеобъемлющий анализ последствий принимаемых правил. Результаты такого анализа регистрируются в публичном досье для облегчения представления замечаний по нему со стороны общественности. С текстом указа можно ознакомиться на следующей адресной странице: <http://reginfo.gov/eo12866.htm>.

В качестве одного из средств для достижения стратегических целей и задач федеральных ведомств Национальный закон о передаче и совершенствовании технологий (НТТАА) 1995 года предписывает им использовать внутренние и международные стандарты, принятые консенсусом на добровольной основе, а не правила, принимаемые национальными администрациями, за исключением тех случаев, когда такая практика несовместима с законом или по иным причинам является нецелесообразной (Публичный закон 104-113) (15 U.S.C. § 272, примечание). Далее в этом Законе ведомствам предписывается участвовать в деятельности по разработке стандартов на добровольной консенсусной основе, "когда это отвечает общественным интересам и совместимо с задачами, функциями и приоритетами министерств и ведомств и не выходит за рамки бюджетных возможностей". Такое участие призвано содействовать принятию стандартов на добровольной основе, что позволяет в максимальной степени снизить необходимость разработки и обновления специальных правительственных регламентирующих положений.

При разработке своих правил федеральные ведомства также должны учитывать соответствующие международные стандарты и при необходимости базировать правила на этих международных стандартах (раздел IV Закона о торговых соглашениях 1979 года (Публичный закон

⁷

Некоторые законы, в соответствии с которыми ведомства наделены полномочиями по изданию правил, регулирующих производство различной продукции, предусматривают определенные ограничения в отношении учета издержек при отборе ими таких правил. В некоторых законах даже указывается, что правила должны отбираться и приниматься без учета издержек.

96-39) с поправками, внесенными в 1994 году (Публичный закон 103-465) и в 1996 году (Публичный закон 104-295) (19 U.S.C. § 2532(2)). В этом Законе конкретно оговаривается, что причины, по которым нецелесообразно использовать в основе тех или иных правил международный стандарт, включают (неисчерпывающий перечень) соображения, связанные с охраной здоровья человека или безопасностью, жизнью и состоянием фауны или флоры либо охраной окружающей среды.

С. Парламентский контроль

Большая часть правил, регулирующих производство различной продукции, издаваемых ведомствами в качестве окончательных норм, должна представляться Конгрессу на рассмотрение в соответствии с Законом о парламентском контроле (5 U.S.C. §§ 801 и последующие статьи) (КРА) и подлежит надзору с его стороны⁸. КРА определяет специальную процедуру, с помощью которой Конгресс может проголосовать против любой такой нормы, принятой тем или иным ведомством. Следствием голосования "против" является признание данной нормы недействительной. Норма отклоняется, если обе палаты Конгресса принимают совместную резолюцию большинством голосов и если затем президент подписывает эту резолюцию. Норма также отклоняется, если обе палаты Конгресса принимают такую резолюцию и затем отвергают президентское вето на эту резолюцию. Хотя Конгресс может отклонить норму в целом, на основании КРА он не может принять постановление об изменении нормы или дать указание внести в нее изменения. Действуя в рамках КРА, Конгресс может либо не выносить никакого решения, либо принять отрицательную резолюцию.

Действуя не на основании КРА, т.е. в соответствии с обычными законодательными процедурами, Конгресс все же может признать норму того или иного ведомства недействительной посредством принятия нового закона, запрещающего этому ведомству использовать необходимые средства для введения данной нормы в действие. В качестве альтернативы Конгресс может принять закон, определяющий те регламентирующие положения, против которых он возражает, и указывающий, что данное ведомство не может сохранять существующую норму или издавать новую норму, содержащую вышеупомянутые положения.

Д. Судебный надзор

Любые окончательные нормы, устанавливающие, изменяющие или отменяющие какие-либо правила, могут быть пересмотрены в судебном порядке на основании либо закона о чрезвычайных полномочиях того или иного ведомства, либо ЗАП, либо конкретных законов, регулирующих его деятельность. Кроме того, любые окончательные решения могут быть пересмотрены в судебном порядке, включая отказы от рассмотрения ходатайств относительно разработки нормативных положений, отказы от рассмотрения ходатайства о повторном рассмотрении и решения о прекращении процесса разработки норм после обнаружения НПРН. Хотя процентная доля норм, изданных с применением упрощенных процедур нормотворчества и затем пересмотренных в судебном порядке, может быть относительно небольшой, отмечается устойчивый рост числа дел, связанных со спорами процессуального характера и/или по существу. Кроме того, если учитывать прецедентный характер решения судов, судебный надзор может иметь значительные и долгосрочные последствия для нормотворческой деятельности ведомств.

В соответствии с ЗАП любой человек может обращаться в федеральные суды с ходатайством об отмене какой-либо окончательной нормы или другого окончательного решения

⁸ В случае "особо важной нормы" КРА предусматривает, что такая норма может вступить в силу не раньше чем по окончании 60-дневного периода после представления этой нормы в Конгресс. Для целей КРА "особо важная норма" определяется как норма, которая, по мнению АБУ, приведет к возникновению одной из следующих ситуаций: а) годовые последствия для экономики в размере 100 млн. долл. или более; б) существенное увеличение расходов и цен; или с) значительное негативное воздействие на конкурентную борьбу, занятость, инвестиции, производительность, внедрение новых технологий или способность учрежденных в Соединенных Штатах предприятий конкурировать с зарубежными предприятиями на внутренних и внешних рынках.

ведомства, если этот человек обладает необходимой процессуальной правоспособностью. Для того чтобы обладать такой процессуальной правоспособностью, он должен прежде всего доказать, что окончательное решение ведомства фактически причинило ему вред и что существует вероятность того, что этот вред будет устранен посредством благоприятного решения суда.

Затем данное лицо должно доказать, что причиненный ему вред входит в "сферу интересов", которые Конгресс стремился защитить путем ввода в действие закона, на основании которого ведомство приняло свое окончательное решение. В целом любое лицо, непосредственно подпадающее под действие тех или иных правил, касающихся соответствующей продукции, или любое лицо, которое покупает или использует продукцию, подпадающую под действие этих правил, может доказать, что причиненный ему вред входит в сферу интересов, защищаемых законом, на основании которого были изданы данные правила. Организация, которой непосредственно не был причинен такой вред, может тем не менее обладать процессуальной правоспособностью, если она способна доказать, что ее члены сами по себе обладают процессуальной правоспособностью для обращения в суд, что интересы, которые она стремится защищать, относятся к цели деятельности организации и что ни заявленная претензия, ни испрашиваемая компенсация не требуют участия отдельных членов организации в судебном процессе.

На основании ЗАП любое лицо может подать ходатайство об отмене окончательного решения ведомства по целому ряду причин, сославшись на то, что данное решение носит произвольный необоснованный характер, является злоупотреблением дискреционного права или каким-либо иным образом противоречит закону. В ходе судебных разбирательств, когда оспаривается правомерность норм ведомств, обычно для их отмены делается ссылка как на процессуальные нарушения, так и на нарушения по существу. В числе процессуальных нарушений можно упомянуть об отсутствии надлежащего уведомления. Лица, ссылающиеся на отсутствие надлежащего уведомления, зачастую основывают свое утверждение на том, что разница между предложенным и окончательным нормативным текстом столь велика, что те, кто его комментировал, не могли с достаточным основанием предполагать, каково будет содержание некоторых важных частей окончательной нормы, и поэтому не имели возможности их прокомментировать. Еще один широко распространенный аргумент сводится к тому, что для обоснования окончательной нормы ведомство использовало данные или результаты анализов, которые не были своевременно доведены до сведения комментировавших их лиц, что не позволило им высказать замечания до обнародования окончательной нормы.

Во избежание отмены или отзыва той или иной нормы по причине ее произвольного или необоснованного характера ведомству следует: указать фактические данные, послужившие основанием для принятой им нормы; подтвердить эти фактические данные посредством их увязки с фактами, изложенными в досье, в котором регистрируются сведения о принимаемой норме; разъяснить, каким образом эти лежащие в основе фактические данные позволяют добиться ее ожидаемых последствий; увязать фактические данные и ожидаемые последствия с каждой из предусмотренных в законе задач, целей и критериев, ставших значимыми в силу этого закона; не обосновывать ни один из аспектов своей окончательной нормы факторами, которые Конгресс не намерен учитывать; разъяснить причины согласия или несогласия с основными замечаниями и предложить решения вопросов, затронутых комментировавшими эту норму лицами; и представить обоснования для отклонения вероятных альтернативных вариантов принятой им нормы, особенно тех, которые, вполне возможно, будут более эффективно способствовать достижению целей закона, в соответствии с которым эта норма была издана.

Обычно суд не заменяет своим постановлением решение ведомства и не объявляет фактические выводы недействительными, если выводы ведомства подкреплены существенными доказательствами из административной практики (вопрос об административной практике рассматривается ниже). Это особенно справедливо, когда рассматриваемый предмет носит технический характер, связан с новейшими технологиями или требует компетентного участия специалистов ведомства.

Окончательная норма, отменяющая какие-либо правила, подпадает под действие таких же жестких требований в отношении судебного надзора, как и окончательная норма, устанавливающая или изменяющая правила. Предполагается, что применение ведомством единообразной практики работы позволяет ему с полным основанием утверждать, что посредством использования такой практики оно будет выполнять задачи, возложенные на него Конгрессом. Таким образом, если ведомство отказывается от своей прежней практики или позиций, принимая новую норму, оно должно представить достаточные доказательства для обоснования этого.

Судебный надзор базируется на досье административной практики, которое составляется ведомством и включает текст окончательной нормы и всю информацию, которая находилась в распоряжении ведомства в момент издания окончательной нормы, включая НПРМ, все комментарии к НПРМ, результаты исследований и отчетную документацию.

Если суд выносит отрицательное решение в отношении окончательной нормы, он возвращает ее соответствующему ведомству для доработки. Суд может либо отменить норму, и в таком случае она не имеет юридической силы, либо просто вновь направить эту норму ведомству, потребовав от него пересмотреть свою позицию, но оставив все части или часть данной нормы в действии в течение этого периода.

III. Используемый в США процесс обеспечения соответствия стандартам безопасности и выбросов

В Соединенных Штатах Америки федеральным правительством установлен ряд объективных (например, в числовом выражении) практических требований относительно безопасности и охраны окружающей среды, которым должны соответствовать все транспортные средства, предметы оборудования и запасные части. Эти требования изложены в федеральных стандартах безопасности автотранспорта (FMVSS) и в федеральных стандартах выбросов, которые указываются в качестве эксплуатационных характеристик. Соответствие стандартам может достигаться обычно при помощи использования разнообразных видов конструкции, поэтому изготовители имеют возможность принимать весьма гибкие решения в области разработки конструкции своих транспортных средств, предметов оборудования и частей.

Ниже приводится краткое описание системы соблюдения правовых норм и обеспечения их выполнения, используемой федеральным правительством, с точки зрения требований в отношении безопасности и охраны окружающей среды, предъявляемых к колесным транспортным средствам, предметам оборудования и частям.

A. НАБДД и самосертификация

Национальной администрации безопасности дорожного движения (НАБДД) разрешено издавать стандарты FMVSS, в которых указываются требования в отношении эксплуатационных характеристик новых автотранспортных средств и предметов их оборудования. Федеральное законодательство США запрещает изготовление любого нового автотранспортного средства или предмета его оборудования, торговлю ими, их продажу или вывоз, если данное транспортное средство или данный предмет оборудования не соответствует всем действующим стандартам безопасности.

В отличие от ведомств, обеспечивающих выполнение стандартов на основе системы официального утверждения по типу конструкции, НАБДД не осуществляет официального утверждения автотранспортных средств либо предметов их оборудования, не подтверждает соответствия какой-либо коммерческой продукции установленным требованиям и не оказывает поддержки ее продавцам. В силу законодательного акта о самосертификации изготовители обязаны обеспечивать соответствие своей продукции стандартам безопасности НАБДД до того момента, как

она поступает в продажу⁹. Доказательством данной сертификации должна служить этикетка, предусмотренная частями 567 и 568 СФНА-49, где говорится о размерах этикетки, указывается ее местонахождение и содержащийся в ней текст. Изготовитель автотранспортного средства должен также представлять НАБДД конкретную идентификационную информацию на основании части 566 СФНА-49 не позднее, чем через 30 дней после начала производства транспортных средств.

1. *Порядок самосертификации, осуществляемой изготовителями*

Каждый из стандартов безопасности указывает условия и процедуры испытаний, которые должны быть использованы НАБДД для оценки соответствия любого транспортного средства или предмета оборудования требованиям к эксплуатационным характеристикам, предусмотренным этим стандартом. В некоторых стандартах, например FMVSS № 208 "Защита водителей и пассажиров в случае аварии" и FMVSS № 301 "Сохранность топливной системы", предписывается проведение динамических испытаний, и ведомство может производить эксплуатационные проверки в соответствии с требованиями об этих испытаниях для принятия решения о соответствии. Вместе с тем агентство не требует от изготовителя проводить испытание автомобиля путем его столкновения с препятствием либо производить оценку своей продукции исключительно таким образом, как это указано в стандартах безопасности. Изготовитель может выбрать любые методы оценки транспортного средства или предмета оборудования с целью выяснения того, соответствуют ли они требованиям действующего стандарта, при условии, что изготовитель выбирает метод, обеспечивающий разумную уверенность в том, что транспортное средство или предмет оборудования будет соответствовать установленному стандарту при его испытании НАБДД. Большинство изготовителей сертифицирует соответствие посредством проведения испытаний согласно FMVSS. В редких случаях сертификация основывается на результатах исследований или анализов, а не испытаний.

Предполагается, что, помимо первоначальной сертификации, изготовитель будет осуществлять наблюдение за соответствием транспортных средств и/или предметов оборудования автотранспортных средств в течение всего периода серийного производства. В данной связи следует разработать эффективную программу контроля качества с целью проведения периодических осмотров и испытаний транспортных средств и/или предметов оборудования автотранспортных средств для обеспечения соответствия всех других единиц продукции первоначально сертифицированным эксплуатационным характеристикам.

В отличие от системы официального утверждения по типу конструкции, система самосертификации НАБДД дает изготовителям возможность действовать более гибко при подготовке и внесении изменений в их продукцию.

2. *Методы обеспечения соответствия/наблюдения за обеспечением соответствия, используемые НАБДД*

С целью наблюдения за соответствием НАБДД проводит проверку соответствия. В рамках ежегодной программы испытаний на соответствие НАБДД апробирует в среднем 30 из 44 подлежащих апробированию стандартов FMVSS (30 стандартов на транспортные средства и 14 стандартов на оборудование). Правительство произвольно отбирает (путем закупок) на рынке транспортные средства и предметы оборудования и испытывает их, чтобы определить, соответствуют ли они стандартам безопасности. Если проводимое НАБДД испытание на соответствие позволяет

⁹ Законодательные акты о безопасности автотранспортных средств, содержащиеся в главе 301 раздела 49 Кодекса США, предусматривают осуществление процесса самосертификации, в соответствии с которым каждый изготовитель должен подтвердить, что его продукция соответствует всем действующим стандартам безопасности (см. 49 U.S.C. § 30115; 49 CFR Parts 567, 568). Стандарты FMVSS содержатся в 571-й части СФНА-49. Помимо FMVSS, некоторые транспортные средства должны сертифицироваться в качестве соответствующих стандарту на бамперы, приведенному в части 581 СФНА-49, и стандарту защиты от угона, приведенному в части 541 СФНА-49.

выявить явное несоответствие какого-либо транспортного средства или предмета оборудования действующему стандарту, то данное ведомство немедленно информирует об этом изготовителя. Зачастую изготовитель в таком случае незамедлительно изымает поступившую в продажу продукцию, уведомляя ее владельцев о несоответствии и бесплатно предоставляя им надлежащую замену. Если изготовитель этого не делает, то правительство приступает к расследованию с целью выяснения того, было ли изготовителем допущено несоблюдение действующего стандарта. По окончании данного расследования правительство может потребовать от изготовителя изъятия всех не соответствующих действующему стандарту транспортных средств и предметов оборудования. Кроме того, ведомство может добиваться принятия гражданско-правовых санкций за нарушение § 30112 а) КСШ-49, в котором предусматривается, что никто не может изготавливать для продажи, продавать, предлагать для продажи, использовать в торговле между штатами или поставлять для такой торговли либо ввозить в Соединенные Штаты Америки любое автотранспортное средство или любой предмет его оборудования, изготовленные в момент введения в силу действующего стандарта безопасности автотранспортных средств либо после этой даты, если это транспортное средство или оборудование не соответствует указанному стандарту и не охватывается сертификацией, распространенной в соответствии с § 30115 КСШ-49¹⁰.

Представляющие угрозу с точки зрения безопасности дефекты, которые не влекут за собой несоблюдение какого-либо стандарта FMVSS, также могут стать причиной изъятия продукции. НАБДД обычно проводит расследования с целью проверки дефектной продукции в соответствии с жалобами потребителей, доводящимися до сведения НАБДД по "телефону доверия" либо поступающими из других источников. Кроме того, рядовые граждане могут ходатайствовать о проведении расследования с целью проверки дефектной продукции.

Несмотря на то что для изготовителя изъятие дефектной продукции может быть важным и дорогостоящим шагом, его цель состоит в устранении риска для безопасности, создаваемого не соответствующими действующим стандартам либо дефектными транспортными средствами или предметами оборудования. При изъятии такой продукции изготовитель должен уведомить об этом всех покупателей, настоятельно рекомендовав им вернуть их транспортные средства или предметы оборудования торговому агенту с целью бесплатного (для покупателя) устранения несоответствия или дефекта. Изготовитель может по собственному выбору отремонтировать или заменить транспортное средство или предмет оборудования либо возместить стоимость их покупки. Большинство решений об изъятии продукции принимается изготовителем до вынесения НАБДД официального решения о наличии дефекта или несоответствия без официального распоряжения ведомства. Если изготовитель отказывается выполнить распоряжение НАБДД об изъятии продукции, то правительство может добиваться принудительного исполнения данного распоряжения в федеральном суде.

¹⁰ В разделе 30112 b) 2) А) предусматривается, что наличие не соответствующего действующему стандарту транспортного средства или предмета оборудования не является нарушением закона в том случае, если изготовитель проявил "разумную осторожность". НАБДД уже давно заявило о том, что оно не в состоянии судить, какие усилия могли бы быть квалифицированы в качестве проявления "разумной осторожности" перед наступлением фактических обстоятельств, при которых имеет место несоблюдение стандарта. Смысл понятия "разумной осторожности" в конкретном случае обуславливается многими факторами, включая ограниченность возможностей нынешней техники, наличие испытательного оборудования, размеры изготовителя, а самое главное - проявленную им осмотрительность. Важно отметить, что если факт проявленной "разумной осторожности" может освободить изготовителя от ответственности по гражданско-правовым санкциям, налагаемым в связи с производством и продажей транспортных средств или предметов оборудования, не соответствующих установленным стандартам, то он не освобождает его от ответственности за уведомление покупателей транспортных средств или предметов оборудования, не соответствующих установленным стандартам, об их несоответствии этим стандартам и за бесплатное устранение этих несоответствий. Аналогичным образом, в разделе 30115 предусматривается, что никто не должен сертифицировать транспортное средство в качестве соответствующего всем действующим стандартам безопасности, "если с учетом требования о проявлении разумной осторожности данное лицо имеет основания считать, что сертификация является фальшивой либо неверной по существу".

В. Предусмотренные ЭПА положения о соблюдении правовых норм и об обеспечении соответствия

Предусмотренные ЭПА процедуры соблюдения стандартов выбросов во многих отношениях аналогичны положениям НАБДД; вместе с тем между ними существуют некоторые значительные различия. Хотя ЭПА также предусматривает сертификацию транспортных средств, предметов оборудования и частей (в частности, двигателей), его нормы не только не допускают самосертификации, но также требуют, чтобы изготовители направляли заявки о сертификации ЭПА. В заявках изготовителей должна содержаться конкретная информация, включая данные о результатах испытаний на выбросы, необходимые ЭПА для определения того, отвечает ли транспортное средство, предмет оборудования или часть действующим стандартам. ЭПА может проводить контрольные испытания либо требовать проведения таких испытаний от изготовителя. Если ЭПА устанавливает, что транспортное средство, предмет оборудования или часть соответствует его стандартам и другим требованиям, то ЭПА выдает свидетельство о соответствии. Как и в случае стандартов безопасности, изготовители должны прикреплять постоянную сертификационную этикетку на все модели сертифицированных транспортных средств, предметов оборудования и двигателей серийного производства.

Изготовители не имеют права продавать или иным образом использовать в торговле любые транспортные средства, предметы оборудования или части, на которые распространяются установленные нормы, без свидетельства о соответствии. Если изготовитель нарушает данное требование (например, путем допуска к продаже транспортных средств, которые существенным образом отличаются от транспортных средств, описанных в заявках на сертификацию), то с него может быть взыскан значительный штраф.

ЭПА также на выборочной основе проводит испытания или требует от изготовителей проведения испытаний транспортных средств, предметов оборудования или частей после их изготовления и сборки. Если какая-либо партия транспортных средств, предметов оборудования или частей не отвечает стандартам на выбросы ЭПА, то ЭПА может распорядиться об изъятии этой партии. Порядок изъятия продукции ЭПА аналогичен порядку изъятия продукции НАБДД. Изготовители могут оспорить распоряжение об изъятии продукции в процессе административного разбирательства в рамках ведомства либо, если такое разбирательство закончится для них неудачно, - в суде. Кроме того, если ЭПА установит, что транспортные средства, двигатели или части, прошедшие линию сборки, существенным образом отличаются от их сертифицированных конструкций, то ЭПА может наложить штраф за использование несертифицированных конструкций в торговле.

Аналогичным образом, поскольку стандарты выбросов используются применительно к периоду нормальной эксплуатации транспортного средства или двигателя, ЭПА испытывает транспортные средства и двигатели по прошествии существенного периода их эксплуатации, чтобы удостовериться в том, что они по-прежнему соответствуют стандартам выбросов. Полномочия ЭПА в области изъятия продукции и наложения штрафов в соответствии с его положениями об эксплуатационных испытаниях аналогичны его полномочиям, предусмотренным охарактеризованными выше положениями о проведении испытаний на линиях сборки.

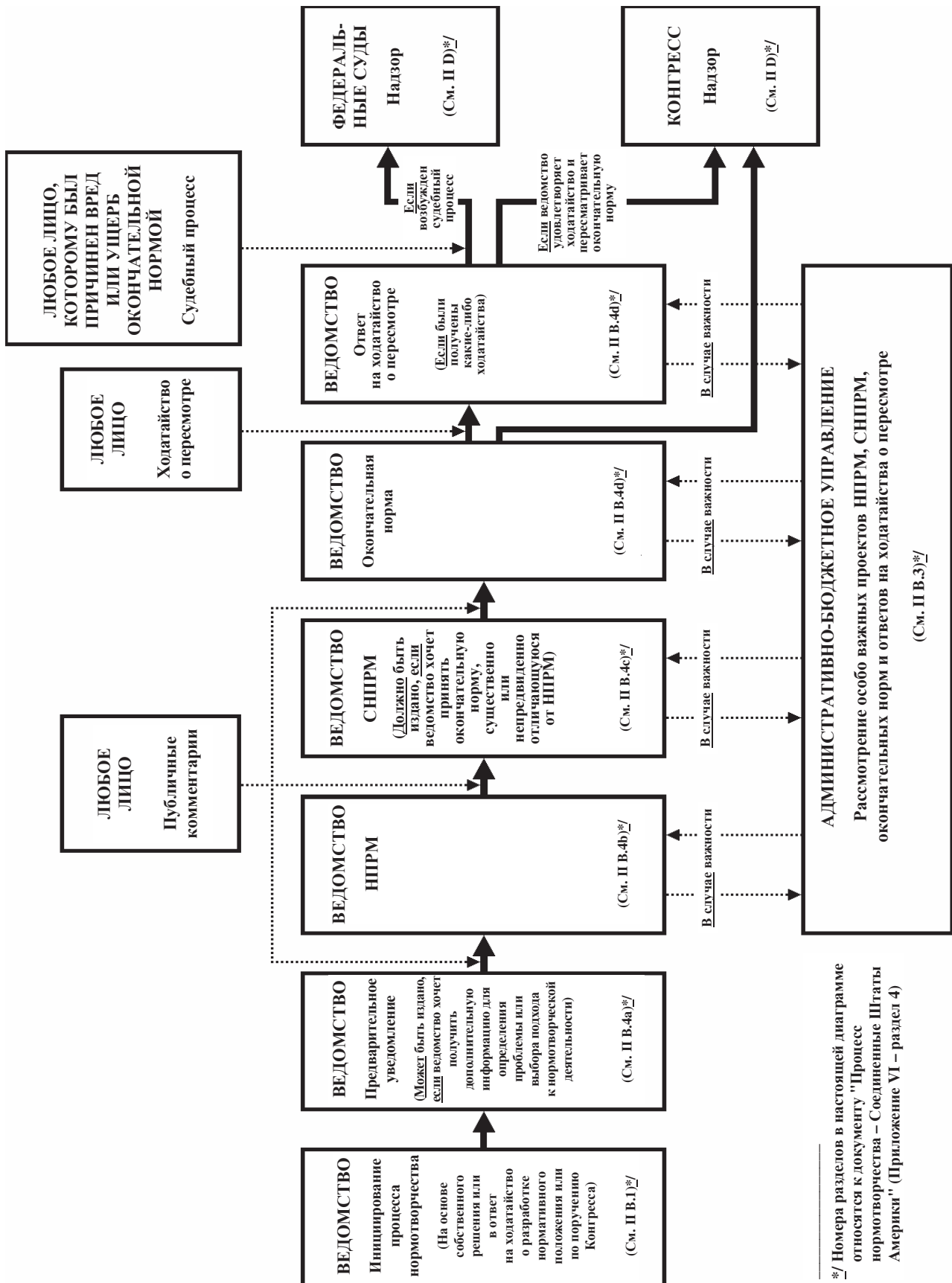
IV. Глоссарий акронимов

АНПРМ	Предварительное уведомление о предлагаемой норме
ЗАП	Закон об административной процедуре
СФНА	Свод федеральных нормативных актов
КРА	Закон о парламентском контроле
ФЗКК	Федеральный закон о консультативных комитетах
ФОИА	Закон о свободе информации
ФР	Федеральный регистр
НИСТ	Национальный институт стандартов и технологии
НПРМ	Уведомление о предлагаемой норме
НРА	Закон об условиях ведения переговоров в процессе нормотворчества
НТТАА	Национальный закон о передаче и совершенствовании технологии
АБУ	Административно-бюджетное управление
ЦИОН	Центр информационного обслуживания по вопросам нормотворчества
СНПРМ	Дополнительное уведомление о предлагаемой норме
КСШ	Кодекс Соединенных Штатов

V. Контактные лица для получения дополнительной информации

НАБДД	Julie Abraham, Director of International Policy and Harmonization, National Highway Traffic Safety Administration, Room 5208, 400 Seventh St., SW, Washington, DC 20590. Тел: (+1)-202-366-2114; факс: (+1)-202-366-2559; эл. почта: jabraham@nhtsa.dot.gov.
ЭПА	Kenneth Feith, Senior Policy Advisor/Scientist, Office of Air and Radiation, Environmental Protection Agency, Ariel Rios Building MC 6103A, 1200 Pennsylvania Av., NW, Washington, DC 20460. Тел: (+1)-202-564-1679; факс: (+1)-202-564-1554; эл. почта: feith.ken@epa.gov.

Процесс нормотворчества – Соединенные Штаты Америки



Раздел 5

Регулятивный процесс – Канада

Федеральный регулятивный процесс Канады обусловлено специально оговариваемыми *Законом о нормативных актах* законодательными требованиями и изложенными в *Директиве Кабинета министров по оптимизации регулирования* требованиями, предусматриваемыми рамками проводимой политики.

Нормативные документы как инструмент политики

В Канаде нормативные документы издает глава государства (Генерал-губернатор), министр или административный орган, которому парламент делегирует по закону свои полномочия. Нормативные документы имеют форму закона, являются обязательными для исполнения и устанавливают скорее общие, а не специальные правила, направленные на регулирование действий, осуществляемых лицами, или конкретных ситуаций.

Как предполагается оговариваемым в настоящем разделе регулятивным процессом, должностные лица анализируют имеющийся в их распоряжении перечень документов с учетом цели проводимой государственной политики и определяют необходимость регулирования посредством нормативных актов.

Обзор федерального регулятивного процесса

Федеральный регулятивный процесс структурирован с учетом обеспечения единообразного подхода к утверждению нормативных актов на правительственном уровне и с учетом выполнения правительством Канады обязательств в рамках государственной политики и правовых обязанностей.

Этап 1: Заявление о приоритетности

На первом этапе регулятивного процесса оценивается эффект регулятивного предложения и составляется заявление о приоритетности, которое утверждается секретариатом Казначейского совета.

Именно на этом этапе определяется уровень потенциального воздействия рассматриваемого предложения на международную торговлю. Если регулятивное ведомство оказывается не в состоянии адекватно оценить такое воздействие, секретариат Казначейского совета проводит консультации с Министерством иностранных дел и международной торговли.

Этап 2: Анализ и составление Заявления об анализе эффекта регулирования

Директива Кабинета министров по оптимизации регулирования требует проведения регулятивными ведомствами детального анализа и всесторонних консультаций на стадии разработки любого нормативного предложения. Результаты такого анализа и консультаций суммируются и передаются на рассмотрение лиц, принимающих решение, равно как обнародуются в Заявлении об анализе эффекта регулирования. Такой документ представляет собой синтез аргументированной информации нетехнического характера, которая позволяет разным аудиториям понять вопрос, подлежащий нормативному регулированию, причину его регулирования, а также цели, преследуемые правительством, уяснить затраты на составление и выгоду от применения данного конкретного нормативного документа, на кого конкретно он направлен, с кем проводились консультации в

процессе его составления и то, как правительство будет оценивать результаты его применения с учетом заявленных целей.

Регулятивные ведомства выявляют стороны, которые могут быть заинтересованы в рассматриваемом нормативном предложении или подпадать под его воздействие, и предоставляют им возможность участвовать в открытых консультациях на всех этапах регулятивного производства.

При проведении консультаций регулятивные ведомства предпринимают следующее:

- информируют и приглашают канадцев обсудить характер рассматриваемого нормативного вопроса государственной политики и последствия его применения с учетом имеющихся данных, научных выводов или компетентного мнения;
- приглашают канадцев участвовать в выработке целей государственной политики;
- четко определяют порядок действий и устанавливают сроки, с тем чтобы стороны, затрагиваемые рассматриваемым нормативным документом, смогли организовать и озвучить свое отношение к нему; и
- своевременно обеспечивают обратную связь с канадцами и затрагиваемыми сторонами с учетом результатов проведенных консультаций и приоритетов, расставленных при принятии решения.

Этап 3: Составление проектов нормативных предписаний

Проект распоряжений составляется на официальных языках Канады (английском и французском).

Этап 4: Экспертиза нормативных документов Законодательным советом Министерства юстиции Канады и штемпелевание

Министерство юстиции проводит юридическую экспертизу всех предлагаемых для рассмотрения нормативных документов с целью обеспечения следующего:

- нормативный документ санкционирован рамками уполномочивающего акта;
- нормативный документ не приводит к необычному или неожиданному использованию полномочия, в рамках которого он должен быть утвержден;
- нормативный документ не приводит к неоправданному ущемлению существующих прав и свобод и не противоречит Хартии прав и свобод или Закону о Конституции 1982 года;
- форма и порядок утверждения нормативного документа соответствуют принятым стандартам.

Этап 5: Подписанный нормативный документ подается в Тайный совет, где он принимает форму правительственного декрета

Нормативные предложения после их утверждения спонсирующим министром препровождаются Тайному совету (где они принимают форму правительственного декрета), который ответственен за передачу таких предложений на рассмотрение Казначейским советом.

Этап 6: Заседание Казначейского совета и принятие решения

Секретариат Казначейского совета ответственен за информирование членов Казначейского совета о поступивших нормативных предложениях. В некоторых случаях на заседании требуется присутствие государственных служащих регулятивных ведомств с целью предоставления дополнительной информации.

Казначейский совет, являясь комитетом Кабинета министров, может принимать любое из решений, указанных ниже:

- утвердить или отклонить предварительное опубликование предлагаемого нормативного документа;
- принять или отклонить требования об освобождении от необходимости предварительного опубликования;
- направить вопрос на рассмотрение Кабинетом министров или другим его комитетом;
- вернуть вопрос ответственному министру для дополнительного рассмотрения и получения дополнительной информации; и
- перенести рассмотрение вопроса на другое заседание.

Этап 7: Предварительное опубликование в Канадском правительственном бюллетене, часть I

В случае одобрения Казначейским советом Тайный совет (где поступающие предложения принимают форму правительственного декрета) направляет нормативное предложение в сопровождении Заявления об анализе эффекта регулирования в Отдел по вопросам общественных проектов и государственных услуг Канады дирекции Канадского правительственного бюллетеня.

Затем нормативное предложение вместе с Заявлением об анализе эффекта регулирования предварительно опубликовываются в Канадском правительственном бюллетене, часть I. Именно посредством опубликования предложения в части I правительство приглашает канадцев для участия в регулятивном производстве. Предварительное опубликование предоставляет всем канадцам возможность направлять свои комментарии по нормативному документу до его принятия.

Окончательное утверждение, опубликование и регистрация

После предварительного опубликования и для целей завершения регулятивного производства повторно предпринимаются те же действия, но в ином порядке.

Этап 8: Анализ последствий предварительного опубликования

Все полученные в период предварительного опубликования комментарии тщательно анализируются для принятия решения относительно необходимости внесения изменений в текст документа.

Если в нормативное предложение требуется внести какие-либо изменения, то Законодательный совет Министерства юстиции рассматривает их и вносит такие изменения при условии их уместности. В дополнение к комментариям со стороны общественности и заинтересованных сторон также рассматриваются любые изменения, необходимость в которых может возникнуть на внутреннем или внешнем рынке и которые могут отразиться на формулировке или смысле нормативного предложения.

Этап 9: Экспертиза Законодательным советом Министерства юстиции и иттемпелевание

На этом этапе Законодательный совет проводит такую же юридическую экспертизу, как и на этапе предварительного опубликования (см. этап 4).

Этап 10: Окончательная подача нормативного документа в Тайный совет, где он принимает форму правительственного декрета

После утверждения окончательного варианта нормативного предложения ответственным министром (ответственными министрами) соответствующие документы направляются помощнику секретаря Тайного совета. В отсутствие иной оговорки все документы должны составляться и подаваться на официальных языках Канады (английском и французском).

Этап 11: Утверждение нормативного документа главой государства

Глава государства – Генерал-губернатор, действующий по рекомендациям Кабинета министров Канады. С декабря 2003 года Казначейский совет представляет Генерал-губернатору рекомендации от имени Тайного совета Королевы.

По аналогии с процедурой, применяемой в период предварительного опубликования, секретариат Казначейского совета уведомляет министров Казначейского совета о поступивших предложениях на предмет их окончательного утверждения. Министры анализируют результаты предварительного опубликования вместе с иной информацией, содержащейся в нормативном представлении, и принимают решение относительно того, рекомендовать ли Генерал-губернатору утвердить нормативное предложение в предоставленном на их рассмотрение окончательном варианте.

Этап 12: Регистрация, вступление в силу, опубликование в Канадском правительственном бюллетене, часть II

Регистрация

Несмотря на оговоренный срок в семь дней, в течение которых нормативный документ подается секретарю для регистрации, регистрация обычно проводится в течение 48 часов после проведения Казначейским советом заседания, на котором этот документ рассматривается. Нормативному документу присваивается номер с предшествующей ему аббревиатурой SOR (означает "официальное постановление или нормативное предписание") или SI (означает "нормативный акт").

Вступление в силу

Подлежащие регистрации нормативные документы обычно вступают в силу в полночь дня регистрации или на указанный в них день после регистрации.

Опубликование

Нормативные документы опубликовываются в Канадском правительственном бюллетене, часть II, в течение 23 дней с момента их регистрации (часть II публикуется каждую вторую среду).

Раздел 6

Обзор правил Индии в области автотранспортных средств

Закон об автотранспортных средствах и история вопроса

Первым индийским законом, касающимся механических транспортных средств, был принятый в 1914 году Закон об автотранспортных средствах. Впоследствии он был заменен сначала Законом об автотранспортных средствах 1939 года, а затем Законом об автотранспортных средствах 1988 года (Закон АТС). Законом АТС оговариваются технические требования, предъявляемые к конструкции и эксплуатации транспортных средств. В рамках данного Закона Министерство дорожного транспорта и шоссейных дорог (МДТШ) периодически формулирует специальные обязательные требования и выпускает их в форме правил. Такие правила издаются в виде уведомления и именуются "Директивные правила по автотранспортным средствам – 1989 год" (сокращенно – ДПАС).

Политика и стратегические намерения

Транспортный сектор играет важную роль в развитии такой обширной и диверсифицированной страны, какой является Индия. Правительство Индии проводит политику создания надлежащей и безопасной дорожной инфраструктуры, равно как использования безопасных и экологически чистых транспортных средств. С этой целью в 2002 году правительство разработало *Топливную политику по автотранспорту*, а в 2006 году – *Программу задач в автомобилестроительной отрасли*. Топливная политика по автотранспорту предусматривает создание дорожной карты с учетом ввода в действие в будущем норм выбросов и предписывает стандарты по использованию топлива в порядке обеспечения соблюдения вышеуказанных норм. Топливная политика подчеркивает необходимость холистического подхода к управлению выбросами отработавших газов, учета и сбора данных по таким выбросам, поддержания новых технологий, улучшения качества топлива, поощрения пользования общественным транспортом, а также контроля за использованием подержанных автомобилей с целью разработки всестороннего подхода к решению проблемы выбросов загрязняющих веществ автотранспортными средствами.

Подготовкой стандартов, касающихся испытания и официального утверждения транспортных средств, предметов оборудования и подсистем, занимаются комитеты технических экспертов. Индия проводит политику, ориентированную на максимально возможное согласование отечественных стандартов со всеми 126 правилами ООН. В настоящее время Индия рассматривает вопрос о приведении национальных технических стандартов в соответствие с ГТП ООН.

Транспортные проблемы

Индия имеет широкую сеть дорог, включающих национальные автомагистрали, скоростные дороги штатов, а также городскую дорожную сеть/проселочные дороги. При этом вся дорожная сеть по своим характеристикам и распределению весьма специфична. К числу других специфических особенностей относятся также высокая интенсивность движения и присутствие на дорогах слишком неоднородного по многим параметрам автотранспорта.

Весьма интенсивно используются личные двухколесные транспортные средства; как следствие, дороги переполнены ими. В качестве общественного транспорта широко используются трехколесные средства передвижения. На городских и сельских дорогах увеличивается плотность легковых автомобилей. Легковые автомобили используются скорее для удовлетворения семейных потребностей в транспорте, а не для индивидуального пользования.

Индия имеет широко разветвленную сеть дорог общей протяженностью 3,34 млн. км, охватывающую всю территорию страны. Наземный дорожный транспорт обеспечивает 65% всех грузовых перевозок и 85% всех пассажирских перевозок. Соответственно, ключевая роль в деле удовлетворения потребностей в перевозках отводится коммерческим транспортным средствам большой грузоподъемности. В сельских районах для дорожной перевозки грузов – помимо их основного назначения для работы на полях – также широко используются сельскохозяйственные тракторы.

Правила Индии в отношении выбросов

Разработка индийского ездового цикла (ИЕЦ) – в 1985 году Автомобильная исследовательская ассоциация Индии (АРАИ) разработала индийский ездовой цикл. Нормы выбросов по массе были установлены для различных категорий транспортных средств исходя из данного ездового цикла и оформлены в 1989 году уведомлением в рамках ДПАС.

Постоянный комитет по вопросам выполнения законодательных предписаний в отношении уровня выбросов (СКВВ) – признавая необходимость наличия постоянного органа, координирующего выполнение нормативных предписаний в отношении уровня выбросов, Министерство дорожного транспорта и шоссейных дорог (МДТШ) в 1991 году создало комитет под председательством Совместного секретаря МДТШ для консультирования правительства по вопросам, связанным с нормами выбросов. В мае 1991 года Министерство окружающей среды и лесов (МОСЛ) сформировало комитет под председательством проф. Х.Б. Матура для выработки рекомендаций по нормам массовых выбросов загрязняющих веществ применительно к следующему этапу, подлежащему осуществлению в 1995 и 2000 годах.

В общем плане реализация нормативных предписаний в отношении выбросов происходила следующим образом:

- первые нормы выбросов по массе для транспортных средств были введены в действие в следующем порядке: с 1 апреля 1991 года – для бензиновых двигателей и с 1 апреля 1992 года – для дизельных двигателей;
- на основании рекомендаций комитета, возглавляемого г-ном Матуром, нормы следующего этапа были введены в действие с 1 апреля 1996 года;
- затем, после введения в стране неэтилированного топлива, с 1 апреля 1998 года была законодательно применена норма об оснащении легковых автомобилей каталитическими нейтрализаторами. Также были распространены уведомления о новых нормах массовых выбросов для легковых автомобилей с каталитическими нейтрализаторами с коэффициентом ухудшения 1,2;
- Верховный суд Индии в своих распоряжениях от 29 апреля 1999 года и 13 мая 1999 года постановил, что в Национальном столичном регионе (НСР) все частные транспортные средства должны быть приведены в соответствие с нормами Евро I (начиная с 1 июня 1999 года) и с нормами Евро II (начиная с 1 апреля 2000 года). Соответственно, Министерство дорожного транспорта и шоссейных дорог распространило уведомления о таких нормах. В этот же период благодаря вмешательству разных судов были предприняты инициативы по обязательному переводу коммерческого автотранспорта (как нового, так и модифицированного) на КПП;
- далее, в уведомительном порядке были заявлены и введены в действие с 24 октября 2001 года в Национальном столичном регионе нормы этапа II "Бхарат" для коммерческих транспортных средств. Кроме того, в период 2001-2003 годов

действующие в НСР нормы этапа II "Бхарат" были распространены на другие крупные города путем соответствующих уведомлений;

- с учетом проводимой Топливной политики по автотранспорту были заявлены в форме уведомления и введены в действие с 1 апреля 2005 года в 11 крупных городах нормы этапа III "Бхарат" (эквивалентные нормам Евро III). В это же время нормы этапа II "Бхарат" (эквивалентные нормам Евро II) были законодательно применены в остальной части Индии. Кроме того, с 1 апреля 2005 года были введены в действие по всей стране нормы этапа II "Бхарат" для двух/трехколесных транспортных средств;
- наконец, с 1 апреля 2010 года в 13 крупных городах введены в действие нормы этапа IV "Бхарат" (эквивалентные нормам Евро IV) для четырехколесных транспортных средств, а с 1 октября 2010 года на остальной части Индии введены в действие нормы этапа III "Бхарат" (эквивалентные нормам Евро III). Одновременно с 1 октября 2010 года заявлены в уведомительном порядке и введены нормы этапа III "Бхарат" для двух- и трехколесных транспортных средств.

Правила безопасности в Индии

ДПАС – Постоянный технический комитет (ДПАС-ПТК) создан правительством в 1997 году. Вышеуказанный Комитет консультирует МДТШ по различным техническим аспектам, связанным с ДПАС. Комитет сформирован из представителей различных организаций, а именно: Министерства тяжелой промышленности и государственных предприятий (МТПГП), испытательных учреждений, ассоциаций изготовителей транспортных средств и автомобильных деталей, Бюро индийских стандартов (БИС), государственных транспортных органов и т.д. Комитет играет важную роль в разработке Правил безопасности для транспортных средств и комплектующих узлов для автомобилей в Индии. Комитет возглавляет Совместный секретарь (по вопросам транспорта) Министерства дорожного транспорта и шоссейных дорог правительства Индии.

Комитет по стандартам для автомобильной промышленности (КСАП) – вышеуказанный Комитет оказывает содействие Комитету ДПАС-ПТК в составлении технических стандартов безопасности. Комитет КСАП публикует стандарты для автомобильной промышленности и его возглавляет директор АРАИ. На сегодняшний день Комитетом КСАП издано более 112 соответствующих стандартов.

Бюро индийских стандартов

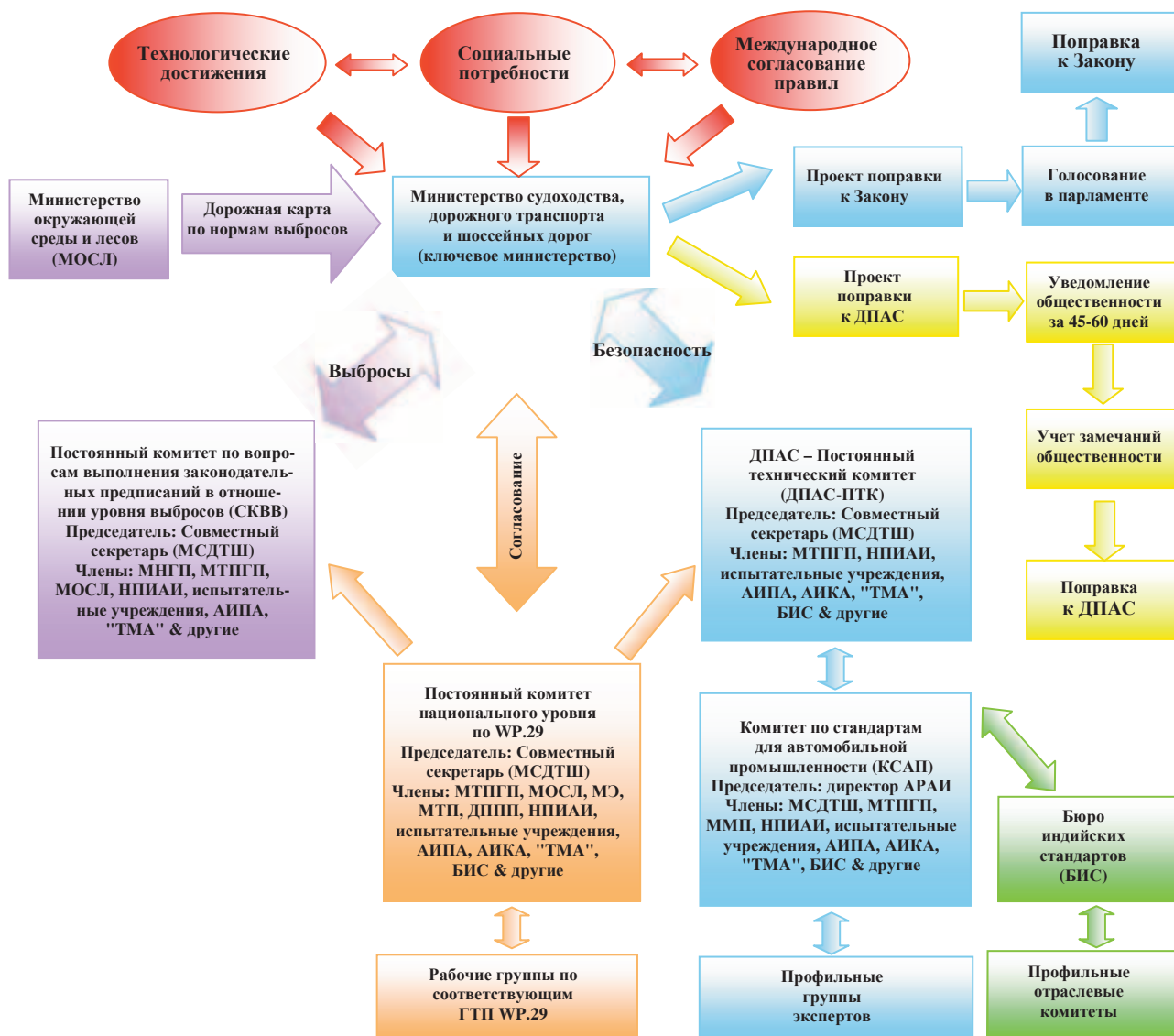
Бюро индийских стандартов (БИС), будучи государственным органом стандартизации, успешно продвигает и устанавливает процедуры стандартизации в стране с 1947 года. Среди самых разнообразных видов деятельности, которыми занимается Бюро, его основной функцией является разработка стандартов для таких областей, как транспортная инженерия, механика, электротехника, производство продуктов питания и сельское хозяйство. За выполнение этой оперативной деятельности отвечают Отраслевые комитеты, действующие под эгидой соответствующих Советов подразделений. Отраслевые комитеты сформированы из числа представителей научно-исследовательских организаций, испытательных учреждений, регулирующих ведомств, изготовителей транспортных средств, потребителей/пользователей, неправительственных организаций и т.д. Разработка индийских стандартов для автотранспорта и комплектующих узлов для автомобилей неизменно ведется с таким расчетом, чтобы удовлетворять потребностям отрасли и потребителей. Стандартами, касающимися автомобилестроительного сектора, занимается Комитет транспортного подразделения при Бюро индийских стандартов.

Стандарты безопасности (САП), разрабатываемые Комитетом КСАП, как указывалось выше, официально утверждаются Бюро индийских стандартов в установленном порядке.

Постоянный комитет национального уровня по согласованию правил в рамках WP.29 – признавая важность международного согласования правил в области транспортных средств, в октябре 2002 года Кабинет министров одобрил присоединение Индии к Всемирному форуму (WP.29) ЕЭК ООН и участие в его работе в качестве наблюдателя. Кроме того, правительство сформировало Постоянный комитет национального уровня под председательством Совместного секретаря (МДТШ). Секретариатское обслуживание обеспечивает Автомобильная исследовательская ассоциация Индии (АРАИ). Членами Постоянного комитета являются представители различных заинтересованных сторон, таких как соответствующие министерства, испытательные учреждения и предприятия отрасли. Индия присоединилась к Соглашению 1998 года с апреля 2006 года.

Обзор действующей регулятивной системы Индии

Как уже отмечалось выше, потребовалось несколько десятилетий для оформления регулятивной системы, касающейся автомобильной отрасли. Подлежащая соблюдению процедура при разработке и утверждении правил в секторе автомобилестроения схематично представлена на рисунке ниже.



Правовая процедура уведомления о новом стандарте

Технические комитеты облачают технические требования и процедуры испытаний в форму нового стандарта. Соответствующее министерство издает проект уведомления, тем самым приглашая все заинтересованные стороны представлять свои замечания. По истечении законодательно установленного срока министерство проводит окончательный обзор и направляет уведомление в соответствии с Законом об автотранспортных средствах.

На рисунке ниже показана иерархическая структура Закона, нормативных положений и стандартов.



Применение законодательных норм

Министерство дорожного транспорта и шоссейных дорог является ключевым органом, обеспечивающим применение Закона об автотранспортных средствах и ДПАС. Регистрация транспортных средств относится к компетенции министерств отдельных штатов.

Система сертификации

Индия применяет стороннюю систему официального утверждения типа, аналогичную системе, предусмотренной Соглашением 1958 года. Действуя в рамках ДПАС, правительство уполномочило несколько испытательных учреждений проводить испытания и предоставлять официальные утверждения от имени правительства Индии. Изготовители транспортных средств несут ответственность за обеспечения соответствия нормам безопасности, нормам допустимых выбросов и иным требованиям, периодически заявляемым в уведомительном порядке в рамках ДПАС.

Получение свидетельства об официальном утверждении типа обязательно в случае любой новой модели транспортного средства, любой технической доработки в эксплуатируемой модели или в связи с соблюдением нового требования, заявленного в уведомительном порядке. С этой целью изготовители транспортных средств подают в испытательное учреждение, уполномоченное предоставлять официальное утверждение типа, соответствующую техническую документацию и опытный образец.

Дальнейшая проверка соблюдения законодательно установленных требований (соответствие производства) осуществляется выборочно путем испытания/верификации отдельных транспортных средств/двигателей (в зависимости от конкретных обстоятельств).

Обмен сообщениями

Индия не является Договаривающейся стороной Соглашения 1958 года.

Контактные лица для получения дополнительной информации:

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
Тел.: +91 11 2371 7294
Эл. почта: sk.dash@nic.in
URL: www.morth.nic.in

2. **Mr. Shrikant R. Marathe**
Director, Automotive Research Association of India
Survey № 102, Off Paud Road, Vetar Hill,
Pune 411 004, India
Тел.: +91 20 3023 1100
Факс: +91 20 2543 4190, 3023 1104
Эл. почта: srmarathe@araiindia.com или director@araiindia.com
URL: www.araiindia.com

Раздел 7

Действующая в Корее процедура принятия/пересмотра стандартов безопасности автотранспорта для функционирования Закона о регулировании автотранспортных средств и системы самосертификации

1. Обзор

Корейским "Законом о регулировании автотранспортных средств" оговариваются вопросы, касающиеся регистрации новых транспортных средств, а также модификации, передачи и переоборудования автомобилей, присвоения регистрационного номера и выдачи номерных знаков, маркировки идентификационного номера транспортного средства, стандартов безопасности и процедуры самосертификации, устранения производственных дефектов, ограничений на эксплуатацию и принудительного применения, техосмотра и управленческой деятельности в автомобильном секторе в целях улучшения общественного благосостояния за счет обеспечения соответствующих эксплуатационных характеристик и безопасности транспортных средств, а также эффективного управления в автомобильном секторе.

Закон о регулировании автотранспортных средств насчитывает 88 статей, сведенных в 10 глав, и содержит дополнительные положения, охватывающие общие правила, порядок регистрации транспортных средств, стандарты безопасности и процедуры самосертификации автомобилей, осмотр и техническое обслуживание транспортных средств, техосмотр, нормативы по мотоциклам, управленческую деятельность в автомобильном секторе, дополнительные предписания, штрафные санкции и особые случаи нарушения Закона (см. рис. 1).

Корейские стандарты безопасности автотранспорта (КСБА) насчитывают в общей сложности четыре главы: глава 1 "Общие правила"; глава 2 "Стандарты безопасности для транспортных средств и мотоциклов"; глава 3 "Стандарты безопасности для изготовленных транспортных средств"; и глава 4 "Дополнительные предписания".

Глава 1 содержит три статьи, а именно "Цель", "Определения" и "Безопасность конструкции и оборудования". Глава 2 содержит 94 статьи, касающиеся стандартов безопасности для транспортных средств и мотоциклов. Глава 3 содержит 37 статей, посвященных критериям обеспечения безопасности изготовленных транспортных средств. Глава 4 включает 4 статьи, содержащие положения относительно пассажироместимости, максимальной грузоподъемности, особого режима применения правил, допусков, а также методов испытания на предмет соответствия спецификациям (см. рис. 2).

С 2003 года в Корее действует система самосертификации в связи с послепродажным обслуживанием. В рамках системы самосертификации правительство обеспечивает соответствие изготовленных транспортных средств стандартам безопасности, при этом изготовители сами сертифицируют свои транспортные средства на предмет соответствия их внутреннего устройства стандартам безопасности и сами реализуют транспортные средства. Затем правительство проводит проверку соответствия такой самосертификации и издает приказ об отзыве любой изготовленной единицы в случае, если она не отвечает стандартам безопасности.

2. Закон о регулировании автотранспортных средств

В "Закон о дорожном движении" были внесены изменения, в результате чего появился "Закон о регулировании автотранспортных средств", введенный в действие 31 декабря 1986 года, в целях улучшения общественного благосостояния за счет регламентирования процесса регистрации транспортных средств, стандартов безопасности, самосертификации, устранения производственных дефектов, проведения инспекционных проверок, технического обслуживания, техосмотра и управленческой деятельности в автомобильном секторе (продажи, техобслуживание и отбраковка) в форме законодательных предписаний для обеспечения соответствующих эксплуатационных характеристик, безопасности и систематического техобслуживания транспортных средств.

Рис. 1 - Структура Закона о регулировании автотранспортных средств



Рис. 2 - Структура Корейских стандартов безопасности автотранспорта



В Корее действует система автоматического регулирования, как показано на рис. 3, и с этой целью Закон о регулировании автотранспортных средств структурно выдержан с учетом нижеследующего.

Существует несколько нормативных положений, вытекающих из Закона о регулировании автотранспортных средств, в том числе изданный в форме указа президента "Указ об исполнении Закона о регулировании автотранспортных средств", изданные в форме постановления Министерства землепользования, транспорта и морских дел (МЗТМ) "Нормативные положения об исполнении Закона о регулировании автотранспортных средств" и "Правила в отношении стандартов безопасности транспортных средств", а также заявленные МЗТМ в уведомительном порядке "Нормативные положения по соблюдению стандартов безопасности для автомобильной промышленности", "Процедура самосертификации автотранспортных средств" и "Процедура оценки безопасности автомобилей".

Вышеуказанные нормативные положения регулируют процедуру сертификации на этапе изготовления транспортных средств и систему управления в период их эксплуатации. Система самосертификации, т.е. система сертификации на предмет соответствия стандартам безопасности, применяется к новым транспортным средствам, а цели обеспечения безопасности всех находящихся в эксплуатации транспортных средств служат плановые техосмотры, функция автоматизированного управления и система организации работы автотранспорта.

Рис. 3 - Система организации работы автотранспорта



3. Процедура принятия и пересмотра стандартов безопасности

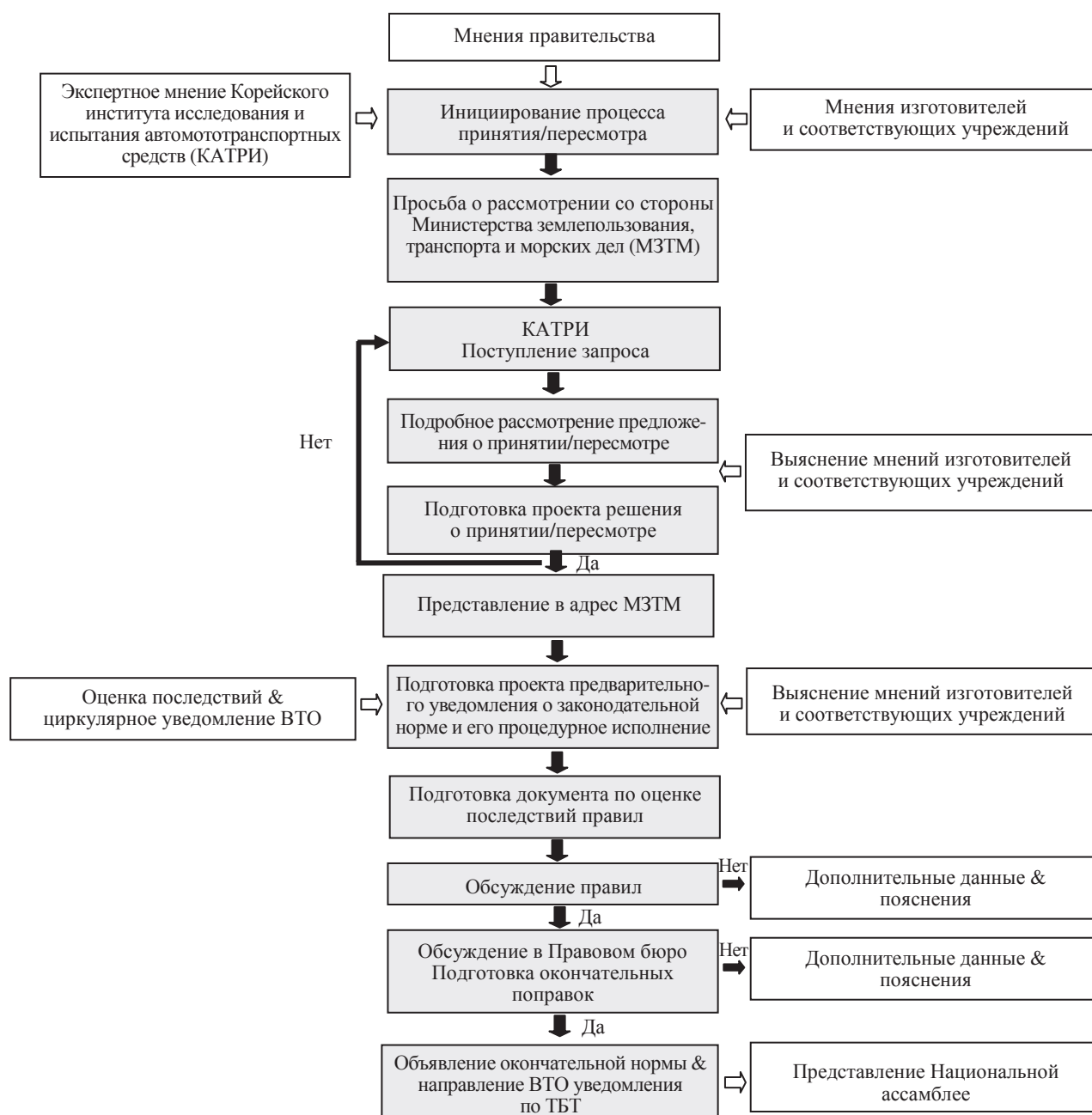
Процедура принятия и/или пересмотра Корейских стандартов безопасности автотранспорта (КСБА) показана в таблице 1 и подробно описана в пунктах 3.1-3.10.

3.1 Рассмотрение вопроса о принятии и/или пересмотре

Предложения о принятии и/или пересмотре стандартов безопасности поступают по разным каналам, и ниже приведены основные из них. В случае необходимости улучшения нормативных положений такие предложения становятся предметом анализа и оценки с последующим осуществлением действий.

- Государственная политика по усовершенствованию системы: социально значимые вопросы, возможности усовершенствования и т.д.
- Экспертное мнение Корейского института исследования и испытания автотранспортных средств (КАТРИ): план усовершенствования стандартов безопасности, прочие дополнительные меры по вопросам применения стандартов безопасности.
- Запрос об усовершенствовании системы со стороны изготовителей и конечных пользователей: смягчение условий стандартизации, применение новых технологий и т.д.
- Приспособление изменений к существующим условиям, включая развитие технологий.
- Запросы об усовершенствованиях в рамках международных соглашений и торговых переговоров.
- Иные усовершенствования, требуемые в силу применения нормативных положений.

Таблица 1 - Процедура принятия и пересмотра



3.2 *Предложение со стороны правительства*

В случае принятия и/или пересмотра стандартов безопасности транспортных средств, включая Закон о регулировании автотранспортных средств, МЗТМ вносит соответствующее предложение на рассмотрение КАТРИ.

МЗТМ прорабатывает вопрос для принятия по нему стратегического решения или в иных целях, не требующих технической экспертной оценки.

3.3 *Принятие и обработка запроса*

КАТРИ принимает и обрабатывает директивный запрос от МЗТМ, устанавливает дату подачи представления и заблаговременно определяет стратегический подход к проведению экспертной оценки путем обсуждения истории вопроса и важности поступившего предложения с Министерством землепользования, транспорта и мирским делам.

В случае крайней важности поступившего предложения или необходимости его общего рассмотрения со стороны КАТРИ стратегический подход к проведению экспертной оценки определяется на заседании комитета.

3.4 *Подробное рассмотрение (анализ/исследование)*

После назначения исполнительного ведомства и контактного лица проводится техническая экспертиза, охватывающая, как минимум, указанные ниже аспекты. При необходимости, путем диалога с изготовителями и соответствующими учреждениями выясняются их мнения, которые подлежат учету.

- Нынешнее состояние системы и условия ее применения в данном конкретном случае
- Проблемы
- Примеры других стран
- Представление плана по усовершенствованию
- Включение ссылок

3.5 *Подготовка и рассмотрение проекта решения о принятии/пересмотре стандарта*

Подготовка проекта решения о принятии/пересмотре стандарта с должным учетом позиции правительства, конечных пользователей и изготовителей. Представление при подаче проекта в МЗТМ достаточных пояснений, справочных материалов и данных, а также сведенных в сравнительную таблицу старых и новых формулировок для подтверждения необходимости принятия и/или пересмотра стандарта.

3.6 *Подготовка и процедурное исполнение предварительного уведомления о законодательной норме*

После проработки деталей окончательного варианта предварительного уведомления о законодательной норме посредством обсуждений с МЗТМ выясняются мнения в отношении такого предварительного уведомления, формулируется результат экспертной оценки и представленных пояснительных материалов в связи с выраженными мнениями и принимается решение об отражении рассматриваемого предварительного уведомления посредством обсуждений с МЗТМ, при этом необходимые документы составляются в соответствии с формой предварительного уведомления о законодательной норме и подаются в МЗТМ.

3.7 *Подготовка документов по оценке последствий проекта*

Оценка последствий проекта проводится применительно к транспортным средствам, в отношении которых будет действовать более жесткий вводимый/пересматриваемый стандарт безопасности, а затем документально оформляется с учетом результатов такой оценки и подается в МЗТМ. Данная оценка проводится практически одновременно с составлением предварительного уведомления о законодательной норме.

При поступлении от МЗТМ в ходе проведения оценки последствий требования о необходимости присутствия на заседании или представления дополнительных данных такое требование незамедлительно выполняется.

3.8 Подготовка и обсуждение проекта в правовом бюро

По завершении оценки последствий проекта он препровождается МЗТМ в правовое бюро для целей его толковательного обсуждения специалистами и вынесения детального экспертного мнения по поводу окончательной версии проекта стандарта безопасности в связи с его введением/пересмотром.

Для обсуждения в правовом бюро требуется весьма точное и четкое описание нормативного предложения, учитывая, что в конечном счете оно будет иметь форму законодательной нормы.

3.9 Объявление о принятии/пересмотре стандартов безопасности

В течение нескольких дней после составления окончательной версии проекта посредством его обсуждения в правовом бюро объявляется о принятии/пересмотре стандарта безопасности. КАТРИ доводит такую информацию до сведения соответствующих контактных лиц, рассылает сообщение об этом всем служащим и составляет план выполнения предстоящих работ.

3.10 Направление уведомления по ТБТ

Поскольку введенные/пересмотренные стандарты безопасности становятся частью нетарифных барьеров, требуется составление уведомления по ТБТ и его направление странам – членам ВТО в соответствии с Соглашением.

4. Испытание на соответствие самосертификации

4.1 Определение

С целью обеспечения безопасности транспортных средств правительство Кореи приняло систему самосертификации. В рамках системы самосертификации правительство обеспечивает соответствие изготовленных транспортных средств стандартам безопасности, при этом изготовители сами сертифицируют свои транспортные средства на предмет соответствия их внутреннего устройства стандартам безопасности и сами реализуют транспортные средства. Затем правительство проводит проверку соответствия такой самосертификации и издает приказ об отзыве любой изготовленной единицы в случае, если она не отвечает стандартам безопасности.

4.2 Процедура проведения

Процедура самосертификации, проводимая изготовителем, схематически представлена на рис. 4.

4.2.1 Регистрация изготовителя

Личные данные президента автомобилестроительного предприятия и данные по испытательному оборудованию, служащему для проверки на соответствие стандартам безопасности, подлежат регистрации в МЗТМ в связи с возникающей ответственностью за послепродажное обслуживание, включая отзыв и возврат транспортных средств в компании, проводившие процедуру самосертификации, при этом решение о выдаче свидетельства о самосертификации обусловлено содержанием материалов, подаваемых для регистрации.

Что касается импортных транспортных средств, то в случае назначения корейского представителя иностранного автомобилестроительного завода предполагается, что такой автомобилестроительный завод способен проводить самосертификацию.

4.2.2 Маркировка самосертификации

В случае проведения самосертификации изготовителем свидетельство такой сертификации должно быть визуально представлено на транспортном средстве.

4.2.3 Уведомление о спецификации

По завершении процедуры самосертификации, проводимой изготовителем, спецификация транспортного средства, поступающего на рынок, заносится в автоматизированную систему регулирования автотранспортных средств с учетом необходимости последующего направления соответствующего уведомления в КАТРИ. Первоначальная регистрация в указанной автоматизированной системе служит для целей установления собственника транспортного средства, проведения техосмотра, структурной модификации, обложения налогом и отслеживания возможных противоправных действий.

Рис. 4 - Процедура самосертификации, проводимая изготовителем



5. Отзыв транспортных средств с производственным дефектом

Отзыв проданного изготовителем транспортного средства осуществляется в случае наличия в нем производственного дефекта с последующим возникновением препятствий для соблюдения стандартов безопасности и безопасной эксплуатации транспортного средства, что должно подтверждаться результатами соответствующих испытаний, проводимых правительством, при этом такой производственный дефект устраняется бесплатно.

Серии испытаний, проводимых КАТРИ, и порядок их проведения схематически показаны на рис. 5.

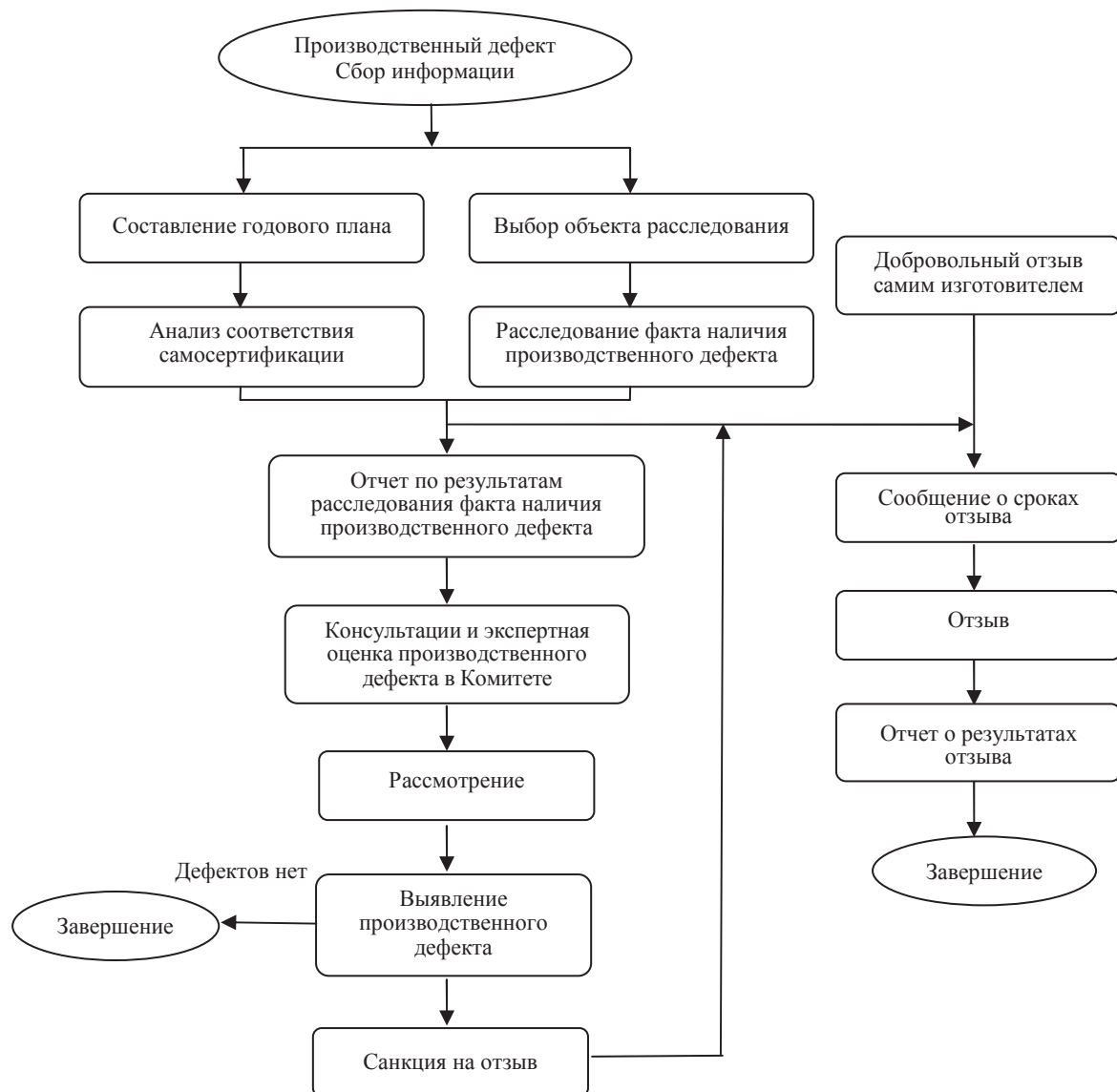
5.1 *Краткая информация о процедуре расследования*

5.1.1 *Учреждение, проводящее расследование*

Агентство по эксплуатационным испытаниям (Корейский институт исследования и испытания автотранспортных средств, Корейский орган по безопасности на транспорте) устанавливает:

- отсутствие мошеннических или иных противозаконных действий при проведении самосертификации;
- отсутствие нарушений процедуры самосертификации, например, нарушения применяемых в автомобильном секторе стандартов безопасности;
- отсутствие нарушений в порядке отзыва транспортного средства;
- не было ли реализованное на рынке транспортное средство изготовлено с отходом от заявленных данных по самосертификации.

Рис. 5 – Процедура отзыва



5.1.2 Порядок проведения расследования

МЗТМ составляет годовой план, включающий подлежащие охвату расследованием и испытанию типы транспортных средств, и выдает распоряжение Агентству по эксплуатационным испытаниям о проведении расследования.

Агентство по эксплуатационным испытаниям (КАТРИ) разрабатывает план проведения расследования, уведомляет МЗТМ о разработанном плане, проводит расследование, составляет отчет по его результатам и передает готовый отчет в МЗТМ.

Если изготовитель признает дефекты, выявленные в процессе испытания на соответствие самосертификации, и сообщает о сроках отзыва, МЗТМ дает экспертную оценку соответствия и заканчивает процедуру расследования.

Если результаты расследования свидетельствуют о несоответствии стандартам безопасности, налагается штраф и инициируется процедура отзыва.

