

欧洲经济委员会

世界车辆规章协调论坛(WP.29)

如何运作

如何加入



联合国

欧洲经济委员会

世界车辆规章协调论坛(WP.29)

如何运作

如何加入



联合国

2002年，纽约和日内瓦

ECE/TRANS/NONE/2002/12

联合国出版物

出售品编号：C.02.II.E.9

ISBN 92-1-116806-6

Copyright © United Nations, 2002
All rights reserved

前 言

本出版物常被称作“蓝皮书”，这是第二版。本书介绍车辆构造工作组(WP.29)的技术和运作，该工作组是联合国欧洲经济委员会内陆运输委员会的一个附属机构。

这个版本的出版不仅标志着新千年的开端，而且更重要的是，标志着 WP.29 开始从主要注重欧洲所造车辆性能的组织转化为今后将明确以处理车辆安全、环境污染、能源和防盗方面的全球问题为己任的组织。组织的新名称就反映了这种转变。从 2000 年 3 月 7 日至 11 日 WP.29 第一百二十届会议开始，这个组织的名称改为“世界车辆规章协调论坛(WP.29)”，从中可以看出，得到公认的“WP.29”标志仍将继续使用。

全世界的车辆越来越多，车辆对社会的影响不断增大，机动车辆的市场从区域性的发展到全球性的，因而人们开始集中注意一些需要。第一，需要提高车辆安全水平、环境保护水平、能源效率以及车辆的防盗性能。第二、需要精简车辆安全和环境性能方面的规章要求，以利这些产品的全球商贸。全世界许多国家都认识到过去 47 年期间 WP.29 在欧洲精简规章要求方面所取得的成就，这就为 WP.29 转变为“世界论坛”创造了条件。

本文件全面介绍 WP.29,首先是关于它从最初的区域论坛一直到最近转化成世界论坛这个过程的历史简介。本文件的主旨则是介绍 WP.29 及其附属机构的组织结构和运作程序，以及与联合国之下的具体多国协定的关系。

按照《职权范围和议事规则》，凡是感兴趣的当事方都可以参加“世界车辆规章协调论坛(WP.29)”。希望本文件有助于世界各国政府以及各非政府组织了解相关情况，并吸引它们参与制订和协调车辆安全性、环境污染、能源和防盗方面的“世界性”规章。

WP.29 主席

Bernard Gauvin

2000 年 11 月 10 日，瑞士日内瓦

鸣 谢

本论坛能够开展工作，完全归功于参加者始终如一和专心致志的努力。WP.29 谨在此感谢许多专家多年来为论坛的工作所作出的贡献，以及他们为本书的编撰所作出的贡献。

WP.29 尤其要感谢首任名誉主席 **Giacomo Poggi** 先生个人所作的贡献，他从一开始就积极参与工作，担任主席长达 31 年之久。本书中的简史部分也得益于他的贡献。

说 明

本文件的资料反映 2000 年 1 月底的情况。

目 录

	<u>页 次</u>
前 言.....	1
鸣 谢.....	2
说 明.....	2
<u>第一章</u> ： WP.29 的全球作用	5
<u>第二章</u> ： 在 WP.29 中的参与	7
<u>第三章</u> ： WP.29 及其附属机构的组织安排	10
<u>第四章</u> ： WP.29 管理的协定	13
<u>第五章</u> ： WP.29 的规章制订进程.....	24
<u>第六章</u> ： WP.29 管理的协定所涉特殊考虑和行动	27
 <u>附 件</u>	
<u>附件一</u> ： 世界车辆规章协调论坛职权范围和议事规则	31
<u>附件二</u> ： 关于为轮式车辆、可安装和/或用于轮式车辆的装备 和部件采用统一技术规定以及对等承认根据这些规 定所作批准的条件条件的协定(1958 年 3 月 20 日在日内 瓦缔结的协定的第二次修订本).....	43
<u>附件三</u> ： 1998 年 6 月 25 日在日内瓦缔结的关于为轮式车 辆、可安装和/或用于轮式车辆的装备和部件制订全 球性技术规章的协定	55
<u>附件四</u> ： 1997 年 11 月 13 日在维也纳缔结的关于采用轮式车 辆定期技术检查统一条件以及对等承认这种检查的 协定	75
<u>附件五</u> ： 目前经常参加 WP.29 活动的非政府组织清单.....	87
<u>附件六</u> ： 国家和区域规章制订和执法进程	88
<u>第 1 节</u> ： 欧洲共同体	89
<u>第 2 节</u> ： 日 本	93

目 录(续)

	<u>页 次</u>
第 3 节：俄罗斯联邦	99
第 4 节：美利坚合众国	102
第 5 节：加拿大	125
 <u>图 表</u>	
第三章：图 1 - WP.29 组织结构	12
第四章：图 2 - 1958 年协定的缔约方	15
图 3 - 1998 年全球协定的缔约方	20
图 4 - 1997 年协定的缔约方	23
第六章：图 5 - 确立全球技术规章	29
图 6 - 联合国欧洲经济委员会世界论坛 WP.29	30
第六章：	
第 1 节：欧洲共同体	89
附录 1——共同决策程序	91
附录 2——欧共体型式批准的运作方式(依据指令 70/156/EEC)	92
第 2 节：日 本	93
车辆安全性与环境标志	97
从车辆检查到车辆登记的程序图：型式批准 制度	98
第 4 节：美利坚合众国	102
规则制订进程——美利坚合众国	124

* * *

第一章

WP.29 的全球作用

世界车辆规章协调论坛(WP.29)原称车辆构造工作组，1952年6月6日根据联合国欧洲经济委员会(欧洲经委会)公路运输小组委员会(SC.1)第45号决议在内陆运输委员会(ITC)框架内设立。决议呼吁设立一个车辆技术要求领域的专家工作组，以执行1949年在日内瓦通过的《公路交通公约》规定的一般技术条款。这些条款指出，车辆特性是造成公路交通撞车事故及死伤的主要原因之一。

WP.29的首届会议于1953年2月10日至13日举行，共有9个国家政府¹和5个非政府组织²出席。第一份报告指出了当时关注的各种问题，即：机动车辆尾部应安装一盏红灯还是两盏红灯，等等。此后，逐渐形成了一个工作方案，人们开始表达对事故预防(主动安全性措施)的注意。当时的成就之一是德意志联邦共和国、法国、意大利和荷兰就非对称射束会车前灯采用统一协调要求问题缔结了一项以换文为形式的协定，于1956年在罗马签署。

1956年《罗马协定》的重要意义在于，它是第一步，标志着欧洲内部开始认识到需要制订一项协定，不仅要处理公路交通造成的安全关切，而且要处理各国因规章不同而可能妨碍跨界商业自由流动的问题。当时欧洲正在重建进程中，贸易考虑是一个重要因素。在欧洲内部推动形成安全和高效率的运输系统在这方面发挥了重要作用，而这正是内陆运输委员会的工作重点。1958年3月，德意志联邦共和国提出，在欧洲经委会主持下制订一项协定，以便利为机动车辆、装备和部件的批准采用统一条件和对等承认这种批准。因此，1958年3月20日缔结了该协定，并在一些欧洲国家签署后于1959年6月20日生效。WP.29自然被指定为该协定的管理机构。在罗马订立的关于车前灯的协调规章就成为附在1958年协定中的第一项欧洲经委会规章。

¹ 比利时、法国、意大利、荷兰、瑞典、瑞士、联合王国、美利坚合众国(代表德国的各盟军占领区)。

² 世界旅游和汽车组织(OTA)、国际公路联合会(IRF)、国际公路运输联盟(IRU)、国际标准化组织(ISO)、国际汽车制造商常设事务局(BPICA)。

此后，WP.29 及其附属专家工作机构的工作范围超出主动安全性措施，开始着手处理如何减少事故对人体的影响(被动安全性措施)。此外，WP.29 开始关心环境保护问题、(尾气污染危及)空气质量问题，以及限制机动车辆噪音干扰问题。最初，曾需要相当一段时间才能制订出规章。然而，WP.29 逐步提高了管理自己活动的效率，现已制订出 114 项欧洲经委会规章。随着越来越多的欧洲国家和欧洲以外的国家开始关注 WP.29 的工作并加入 1958 年协定，参加 WP.29 的国家也不断增多。除了从一开始就参加 WP.29 的美利坚合众国和加拿大外，日本和澳大利亚经常参加会议也有 20 年以上的历史。南非共和国和大韩民国参加了几年的工作。中华人民共和国、泰国、巴西和阿根廷也在参与，只是参与程度略低。1998 年，日本成为加入 1958 年协定的第一个非欧洲国家，此后，澳大利亚、南非和新西兰也分别于 2000 年、2001 年和 2002 年加入该协定。

随着全球协调的必要性不断提高，并在工作协调行政委员会(WP.29/AC.2 的建议之下，美国向 WP.29 提出了一项新的全球协定。由日本、欧洲共同体和美利坚合众国牵头就这项新的协定进行了谈判，并于 1998 年 6 月 25 日缔结。这就是 1998 年全球协定，于 2000 年 8 月 25 日生效。有了这项全球协定，那些尚未准备好或者无法接受和履行 1958 年协定义义务、包括对等承认义务的国家，就能有效地参与制订协调的全球技术规章。1998 年全球协定也将由 WP.29 负责管理，该协定的缔结标志着 WP.29 完成了向“世界车辆规章协调论坛(WP.29)”的转变。日本提议的这个新名称在 2000 年 3 月第一百二十届会议上正式启用。

WP.29 目前管理三项协定：1958 年协定、1998 年全球协定，以及关于定期技术检查的 1997 年协定。由原先“报告员小组”和“专家会议”发展而来的附属工作组在各自的专门领域协助 WP.29 研究、分析和制订技术规章的要求：污染和能源(GRPE)、一般安全性规定(GRSG)、制动器和行走机构(GRRF)、灯光和光信号装置(GRE)、被动安全性规定(GRSP)、噪声(GRB)。

第二章

在 WP.29 中的参与

WP.29 通过鼓励各国和区域经济一体化组织在 WP.29 及其下属工作组处理的技术事项方面相互合作和配合，促进世界范围对其活动的参与。WP.29 还鼓励政府规章管理部门、车辆技术要求领域的其他技术专家以及公众进行公开和透明的对话，争取确保采取最佳安全与环境做法，并在制订规章时考虑经济影响。WP.29 的会议对外公开。任何政府和任何其他感兴趣的当事方都可以出席会议并观察会议议事。

政府的参与

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

关于成为参加方的正式手续，只需要由有关国家或区域经济一体化组织的一位受权官员签署一份函件，向 WP.29 秘书处通报该国或该组织拟派(若干名)代表出席 WP.29 会议和参加活动。

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

协定对各方开放供签署，一国或一个区域经济一体化组织签署协定即表示同意受其约束，而签署必须：

- 由国家元首、政府首脑或外交部长为之，或
- 由以上所述一国或一个区域经济一体化组织代表之一签字的全权证书予以授权，写明协定的名称以及受权签署官员的姓名和职务。

在签署之时或在全权证书行文之中，应清楚表明签署属于正式作准，抑或有待批准的普通签署。

对于开放签署时期已过并已生效的协定，一国或一个区域经济一体化组织可通过向联合国秘书长交存加入文书，表示同意受协定约束。

非政府组织的参与

按照《职权范围和议事规则》第 1 条，非政府组织可以咨商资格参加 WP.29。希望参加 WP.29 的非政府组织首先必须得到联合国经济及社会理事会——经社理事会——咨商地位的资格认证。非政府组织获得经社理事会咨商地位后，可作为技术专家或顾问以及政府和秘书处顾问为欧洲经委会 WP.29 的工作方案和目标作出贡献。同一时期参加 WP.29 及其附属机构活动的非政府组织数目一般在 6 到 15 个之间，具体视议题安排而定；参加附属工作组和非正式工作组会议的这类组织数目范围更小一些。

在欧洲经委会轮式车辆安全、环境、能源和防盗规章制订工作中，非政府组织的贡献很大。常常会请它们提供技术数据和咨询意见。在一些特殊情况中，它们通过投入人力物力进行测试和分析并将由此而取得的资料提供给负责拟订规章的专家，为自己的立场寻求支持。有时它们按照技术专家的要求就拟订新的规章和修改现有规章提出建议。它们还提出某些政策立场，以及在参加国政府的立法机构作证。

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

邮址是：

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

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

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

附件五列出目前经常参加 **WP.29** 及其附属机构活动的非政府组织。

第三章

WP.29 及其附属机构的组织安排

WP.29 是联合国欧洲经济委员会内陆运输委员会下属的一个工作组。如前所述，现已改名为世界车辆规章协调论坛(WP.29)——见下文的组织结构图。WP.29 及其附属工作组的任务是，在 WP.29 管理的协定涵盖的关注领域内，拟订新的规章、协调现有规章，以及修改和更新现行欧洲经委会规章。

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

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

车辆及其部件的主动安全性(避免碰撞事故)

这方面的规章着眼于改进车辆的性能、操纵和装备，以减少发生公路碰撞事故的可能性。其中一些规章着眼于提高驾驶员发现和避免险情的能力。另一些着眼于提高驾驶员保持对车辆控制的能力。具体举例而言，现行规章包括适用于灯光和光信号装置、制动器和行走机构等的规章，其中涵盖方向操纵、轮胎和翻转稳定性。这是一个正在发生迅速变化的技术领域。先进技术(如：电子技术、计算机技术和通信技术)的出现为找到能帮助驾驶员避免碰撞事故的新办法提供了机会。

车辆及其部件的被动安全性(防/耐撞性)

这方面的规章着眼于在发生碰撞事故的情况下尽可能降低车内人员和/或道路的其他使用者受伤的可能性或受伤的严重程度。大量利用有关碰撞事故的统计资料找出需要拟订规章或修订现有规章的安全问题，并在设法改进这方面的性能要求时确定恰当的成本/效益办法。鉴于新要求对车辆构造、设计和成本的总体影响，这一点很重要。具体举例而言，现行规章包括针对车辆结构一些能力的规章，涉及吸收化解碰撞能量和阻挡异物突入车厢、车用玻璃、门锁和车门保持件、行人防护，以及摩托车防护头盔的质量。这也是一个正在发生迅速变化的技术领域，而且越来越复杂。这方面的实例包括能够按照碰撞事故的具体情况调整性能的先进防护装置。此外，车辆数目的变化也在车辆兼容性和侵毁性方面引起问题。

环境考虑

这方面的规章对于全社会的健康和福利至关重要。一般而言，这些规章针对的是环境污染、噪声干扰和节能(燃料消耗)等问题。经常要修改现行规章并拟订新的规章，以便顾及技术进步，以及协定缔约方进一步减少机动车运输对环境的不利影响的愿望。

一般安全性考虑

这方面的规章针对与上述主题领域没有直接关系的车辆和部件特性。例如，风挡玻璃刮水器和风挡玻璃喷洗器、控制器和显示器以及车用玻璃都在这个类别之下。另外，这个类别还包括在确定性能要求时需要专门知识的防盗和公交车辆考虑。

特殊技术考虑

在某些情况下，某个具体问题需要立即处理或需要由具备专门知识的人进行处理。在这种情况下，可委托一个非正式的专门小组分析问题，并请它就拟订一项规章提出建议。虽然这种情况历来都被尽可能保持在最少限度内，但复杂的新技术的迅速发展意味着使用这种专门办法的必要性正在提高。

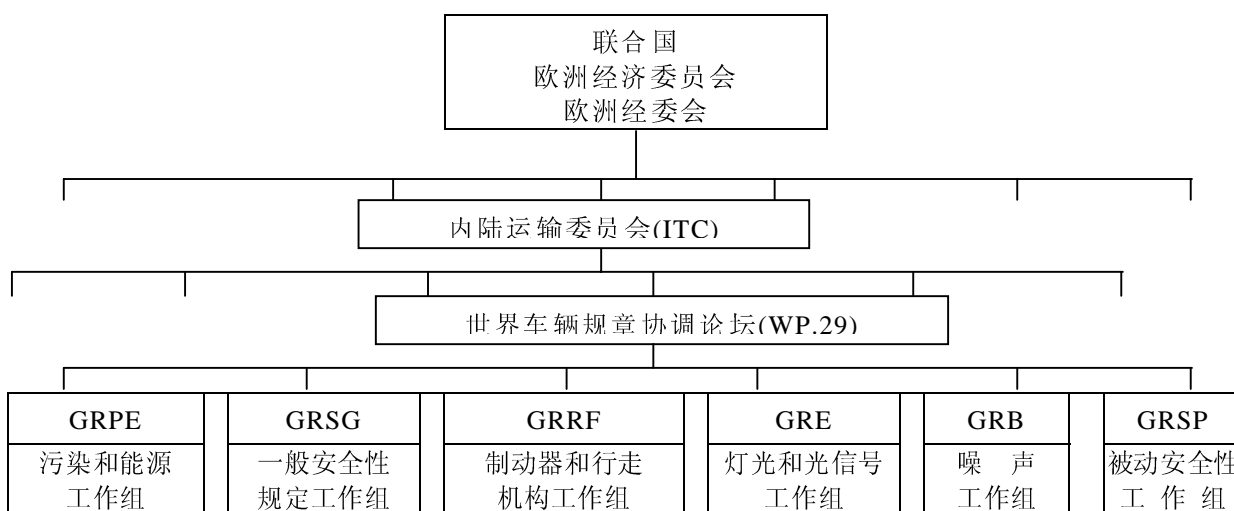
负责各种不同规章的 WP.29 附属机构：

凡是向 WP.29 提出的关于拟订新规章和修改现有欧洲经委会规章的建议，都由 WP.29 转交附属机构拟出技术建议。每个附属机构由具备该机构所涵盖领域相关专门知识的人士组成。各附属机构之间当前主题事项责任的分配是最初“特别报告员小组”(Groupes des Rapporteurs)时期形成的，其中有些后来经合并而形成如今的所谓“专家会议”。附属机构的工作已证明很有用，不可或缺，目前已经在欧洲经委会之下取得了常设机构的地位，近来已改称“工作组”。目前 WP.29 有 6 个附属工作组。为了沿循传统习惯并保持这些附属机构称呼的连续性，工作组简称及其工作文件的文号中仍保留缩写“GR”(源自“特别报告员小组”(Groupes des Rapporteurs)时期这些小组的法文名称)：

- | | |
|---------------------|--|
| 负责主动安全性： | 灯光和光信号工作组(GRE) |
| | 制动器和行走机构工作组(GRRF) |
| 负责被动安全性： | 被动安全性工作组(GRSP) |
| 负责环境保护： | 污染和能源工作组(GRPE) |
| | 噪声工作组(GRB) |
| 负责一般安全性问题，包括公共服务车辆： | 一般安全性规定工作组(GRSG) |
| 特殊技术问题： | (若干) 非正式小组，由 P.29 之下常设附属工作组之一建立并向其报告工作 |

图 1

WP.29 的组织结构



第四章

WP.29 管理的协定

1958 年协定

1958 年协定是欧洲经委会 WP.29 主持下于 1958 年 3 月 20 日缔结的，1959 年 6 月 20 日生效，1967 年 11 月 10 日修订，1995 年 10 月 16 日再次修订。协定的宗旨在于规定一个进程，为新机动车辆和机动车辆装备制订统一规定，以及对等承认该协定所附规章之下的批准。当时，协定之下的对等承认仅限于车辆系统、部件和装备，不包括整车。缔约方在协定之下所通过的规章涵盖这些国家境内销售机动车辆和机动车辆装备的批准。协定最初仅针对安全性方面的要求，后经修订增加了环境规定(空气和噪声污染排放)、能源规定和防盗规定。

1958 年协定现有 38 个缔约方，其中 33 个是欧洲经委会成员国。其他缔约方包括欧洲共同体(区域经济一体化组织)、日本、澳大利亚、南非和新西兰。图 2 列出协定的缔约方以及这些缔约方开始适用协定的日期。爱尔兰是欧洲共同体成员国，随着欧洲共同体加入协定，爱尔兰也适用欧洲共同体所适用的欧洲经委会规章。

协定附有 114 项欧洲经委会规章。这些规章涵盖乘用车、轻型卡车、重型卡车、拖车、机动自行车和摩托车、公共服务车辆，以及其他类型的车辆，以及这些车辆的装备和部件，这些规章已在不同程度上被各缔约方采用。适用这些规章的缔约方之间对等承认型式批准，为全欧洲机动车辆及装备的贸易提供了便利。近年来，WP.29 被用作协调欧洲经委会规章与欧共体指令的论坛。1958 年协定全文见附件二。

1958 年协定的要点：

- 欧洲经委会成员以及参加欧洲经委会活动的联合国其他会员国和区域经济一体化组织均可成为协定的缔约方。(第六条)

- 1958 年协定着眼于为轮式车辆、可安装和/或用于轮式车辆的装备和部件制订规章，以及为选择执行这些规章的缔约方据以作出型式批准和主要通过型式批准对等承认使用许可确定条件。
- 1958 年协定行政委员会(AC.1)由该协定所有缔约方组成。行政委员会监督规章的制订和修订工作，并在规章或其修正案拟出之后予以通过。
- 协定不排除通过自行认证(制造商认证)执行规章条例的国家成为缔约方(第一条第 1 款)，并承认自行认证是型式批准的替代办法之一(第二条)。
- 在协定之下，新规章和对现有规章的修订由出席并参加表决的缔约方三分之二多数予以确立。经确立的规章转交联合国秘书长，随后通知每个缔约方。
- 除非三分之一缔约方表示反对，否则新规章或对现有规章的修订即对通知后 6 个月之内未向秘书长告知反对的所有缔约方生效。如果三分之一以上缔约方反对，则规章或修订即不对任何缔约方生效。
- 1958 年协定之下的规章要酌情包含技术要求和替代要求、据以表明性能要求的测试方法、据以给予型式批准及对等承认的条件，包括标志和确保产品一致性的条件，以及规章生效的日期(第一条第 2 款)。
- 采用协定所附某项欧洲经委会规章的缔约方可对该规章涵盖的机动车辆装备和部件给予型式批准，并应接受采用同样规章的任何其他缔约方的型式批准。
- 协定还允许缔约方在通知后开始适用某项附入协定的规章或停止适用某项正在适用的规章。在后一种情况下，缔约方需提前一年将此种决定通知联合国秘书长。
- 给予型式批准的缔约方需具备给予这种批准的技术能力和确保产品一致性的能力。每个通过型式批准适用规章的缔约方对于不符合上述要求的批准可予拒绝。

图 2—1958 年协定的缔约方

关于为轮式车辆、可安装和/或用于轮式车辆的装备和
 部件采用统一技术规定以及对等承认根据
 这些规定所作批准的条件协定
 (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2)

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

欧洲经委会编号	缔约方	成为缔约方日期
E1	德 国 ^{1/}	1966 年 1 月 28 日
E2	法 国	1959 年 6 月 20 日
E3	意大利	1963 年 4 月 26 日
E4	荷 兰	1960 年 8 月 29 日
E5	瑞 典	1959 年 6 月 20 日
E6	比利时	1959 年 9 月 5 日
E7	匈牙利	1960 年 7 月 2 日
E8	捷克共和国 ^{3/}	1993 年 1 月 1 日
E9	西班牙	1961 年 10 月 10 日
E10	南斯拉夫 ^{10/}	1992 年 4 月 27 日
E11	联合王国	1963 年 3 月 16 日
E12	奥地利	1971 年 5 月 11 日
E13	卢森堡	1971 年 12 月 12 日
E14	瑞 士	1973 年 8 月 28 日
E15	-----	
E16	挪 威	1975 年 4 月 4 日
E17	芬 兰	1976 年 9 月 17 日
E18	丹 麦	1976 年 12 月 20 日
E19	罗马尼亚	1977 年 2 月 21 日
E20	波 兰	1979 年 3 月 13 日
E21	葡萄牙	1980 年 3 月 28 日
E22	俄罗斯联邦	1987 年 2 月 17 日
E23	希 腊	1992 年 12 月 5 日
E24	爱尔兰 ^{9/}	1998 年 3 月 24 日
E25	克罗地亚 ^{5/}	1991 年 10 月 8 日
E26	斯洛文尼亚 ^{2/}	1991 年 6 月 25 日

E27	斯洛伐克 ^{4/}	1993年1月1日
E28	白俄罗斯	1995年7月2日
E29	爱沙尼亚	1995年5月1日
E30	-----	
E31	波斯尼亚和黑塞哥维那 ^{6/}	1992年3月6日
E32	拉脱维亚	1999年1月18日
E33	-----	
E34	保加利亚	2000年1月21日
E35-36	-----	
E37	土耳其	1996年2月27日
E38-39	-----	
E40	前南斯拉夫的马其顿共和国 ^{7/}	1991年11月17日
E41	-----	
E42	欧洲共同体 ^{8/}	1998年3月24日
E43	日本	1998年11月24日
E44	-----	
E45	澳大利亚	2000年4月25日
E46	乌克兰	2000年6月30日
E47	南非	2001年6月17日
E48	新西兰	2002年1月26日

^{1/} 德意志民主共和国于1990年10月3日加入德意志联邦共和国。

^{2/} 继承南斯拉夫，交存通知1993年3月18日 C.N.439.1992.TREATIES-53。

^{3/} 继承捷克斯洛伐克，交存通知1993年12月14日 C.N.229.1993.TREATIES。

^{4/} 继承捷克斯洛伐克，交存通知1994年7月20日收迄，C.N.184.1993.TREATIES。

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

^{6/} 继承南斯拉夫，交存通知1994年5月2日 C.N.35.1994..TREATIES。

^{7/} 继承南斯拉夫，交存通知1998年5月4日 C.N.142.1998.TREATIES-33。

^{8/} 成员国使用各自欧洲经委会编号予以批准。

^{9/} 随欧洲共同体1998年3月24日加入协定。

^{10/} 继承南斯拉夫，交存通知2001年4月2日 C.N.276.2001.TREATIES-3。

1998 年全球协定

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

1998 年协定的最终目标在于，通过全球统一技术规章，不断提高车辆及相关部分和装备的全球安全性、减少环境污染和能源消耗，并改善防盗性能。与此同时，还要为全球汽车行业和消费者及其协会提供一个可以预测的规章框架。与 1958 年协定不同，1998 年全球协定不包含对等承认批准的规定，这样，没有准备好或不能承担对等承认义务的国家也能够有效参与全球技术规章的制订，而不论这些国家的遵守和执法程序如何。协定全文请参看附件三。

1998 年协定于 2000 年 8 月 25 日开始对 8 个缔约方生效，现有 18 个缔约方和 1 个签署国。图 3 列出协定缔约方以及这些缔约方适用协定的日期。

1998 年全球协定的要点：

- 欧洲经委会成员以及联合国其他会员国和由参加欧洲经委会活动的国家组成的经济一体化组织均可成为 1998 年协定的缔约方。按照协定规定获得咨商地位的专门机构和组织也可以这种身份参加该机构或该组织具体关心事项上的讨论。(第二条)
- 1998 年协定的执行委员会由该协定所有缔约方组成。执行委员会监督全球性技术规章的建议、拟订和修订工作，并在全球性技术规章或其修正案拟出之后予以通过。
- 协定明确表示承认不断提高并追求高水准的安全和环境保护的重要性，以及国家级机关和国家级以下机关有权采用并保持健康、安全和环境保护方面比所制订的全球性规章更严格的技术规章。(序言)

- 协定写明，目的之一是确保该协定之下的行动不会加剧或导致各缔约方管辖范围内(包括国家所属地区)安全和环境保护水准的下降。(第一条)
- 在争取实现高水准的环境保护和车辆安全性的同时，协定还力求促进轮式车辆和发动机规章的全球协调。(序言)
- 协定强调全球性技术规章的制订工作将是透明的。(第一条)
- 协定附件 A 规定，“透明程序”一语包含在下列会议上表达意见和论点的机会：
 - (1) WP.29 和工作组会议，通过具有咨商地位的组织；以及
 - (2) WP.29 工作组和执行委员会会议，通过与缔约方代表的会前磋商。
- 协定为制订全球性技术规章提供了两个不同的途径。第一个是协调现有的规章或标准。第二个是在不具备现有规章或标准的情况下制订新的全球性技术规章。(第六条第 2 款和第六条第 3 款)(见图 4)
- 协定要求将需要协调的缔约方现有规章列入候选全球性规章汇编，以便利改编成全球性规章。规章只要得到包括日本、欧洲共同体或美利坚合众国之一在内的三分之一出席并参加表决的缔约方支持，即列入汇编。汇编直接根据需要协调的规章的增减而扩大和收缩。(第五条)
- 拟订协调全球性技术规章的进程包括从技术上审查缔约方现有规章和欧洲经委会规章，以及相关的国际自愿标准(如：国际标准化组织的标准)。在具备有关这些规章功效的比较评估(亦称功能等效评估)的情况下，也将予以审查。(第一条第 1 款第 2 项，第六条第 2 款)
- 拟订新的全球性技术规章的进程包括评估技术可行性和经济可行性，以及对替代性规章要求和用以证明遵守的检验方法进行潜在功效和成本效益的比较评估。(第六条第 3 款)
- 任何全球性技术规章的修订程序与第六条第 3 款规定的关于制订全球性规章的程序相同。(第六条第 4 款)
- 确立一项新的全球性技术规章，必须有一致的表决结果予以支持。因此，如果任何缔约方投票反对一项建议的全球性技术规章，则该规章不予确立。(附件 B，第七条第 2 款)

- 全球性技术规章经协调或拟出后，即列入全球登记册，全球登记册构成可供世界各国采用的全球性技术规章的汇编。
- 缔约方并不因为一项全球性技术规章的确立而必须将该项全球性技术规章纳入本国法律和规章。缔约方仍有权选择是否采用定为协定之下全球性技术规章的任何技术规章。(序言，第七条)
- 出于对该项权利的承认，在协定之下确立某项全球性技术规章时，缔约方仅承担有限的义务。如果一缔约方投票同意确立该项全球性技术规章，该缔约方必须启动据以将这种全球性技术规章定为本国规章的程序(第七条)。协定之下的其他义务涉及关于采用某项全球性技术规章和该规章适用起始日期的决定的通知、关于不采用该项规章的决定的通知，关于废止或修订某项全球性技术规章的决定的通知等等。
- 协定为全球性技术规章规定了针对大部分缔约方的“全球”严格程度和针对发展中国家的“替代”严格程度。这样，所有各国，包括最不发达国家，都可以参与全球性技术规章的拟订、确定和应用。设想到发展中国家可能希望在开始时先采用某个较低的严格程度，以后再逐步采用较高的严格程度。(第四条)

图 3—1998 年全球协定的缔约方

关于为轮式车辆、可安装和/或用于轮式车辆的装备和
部件制订全球性技术规章的协定
(E/ECE/TRANS/132 和 Corr.1)

生效日期： 原版： 2000 年 8 月 25 日

缔约方	签署/批准/接受/加入日期	协定适用起始日期
加拿大	1999 年 6 月 22 日 (s)	2000 年 8 月 25 日
美利坚合众国	1999 年 7 月 26 日 (A)	2000 年 8 月 25 日
日本	1999 年 8 月 3 日 (A)	2000 年 8 月 25 日
法国	2000 年 1 月 4 日 (AA)	2000 年 8 月 25 日
联合王国	2000 年 1 月 10 日(s) (s)	2000 年 8 月 25 日
欧洲共同体	2000 年 2 月 15 日 (AA)	2000 年 8 月 25 日
德国	2000 年 5 月 11 日 (s)	2000 年 8 月 25 日
俄罗斯联邦	2000 年 7 月 26 日 (s)	2000 年 8 月 25 日
中华人民共和国	2000 年 10 月 10 日 (A)	2000 年 12 月 9 日
大韩民国	2000 年 11 月 2 日 (a)	2001 年 1 月 1 日
意大利	2000 年 12 月 1 日(a) (a)	2001 年 1 月 30 日
南非	2001 年 4 月 18 日 (A)	2001 年 6 月 17 日
芬兰	2001 年 6 月 8 日 (a)	2001 年 8 月 7 日
匈牙利	2001 年 6 月 22 日 (a)	2001 年 8 月 21 日
土耳其	2001 年 7 月 3 日 (a)	2001 年 9 月 1 日
斯洛伐克	2001 年 11 月 7 日 (a)	2002 年 1 月 6 日
新西兰	2001 年 11 月 27 日 (a)	2002 年 1 月 26 日
荷兰	2002 年 1 月 4 日 (a)	2002 年 3 月 5 日
西班牙	[] (A)*	[]

- (s) 作准签署
- (A) 批准、接受
- (AA) 核可
- (a) 加入

* 签署待批准，2000 年 8 月 24 日

1997年定期技术检查协定

1997年协定是1997年11月13日在欧洲经委会运输和环境问题区域会议期间订立的，有23个签署国(见图4)。协定提供了法律框架和程序，可据以为对使用中的车辆进行技术检查和对等承认这种检查证书制订统一规则。协定全文见附件四。

1997年协定于2001年1月27日对5个缔约方生效。目前该协定有6个缔约方，正在等待另外18个签署国批准。图4列出协定缔约方和这些缔约方开始适用协定的日期。

规则草案1由欧洲经委会运输和环境问题区域会议提出，并在该会议上得到核可。协定行政委员会第一届会议于2001年3月8日通过了该规则，2001年12月4日规则生效，列为协定附件。规则1所针对的是最大质量超过3.5吨且用于国际运输的定员8人以上的乘用车以及货车的环境性能。

目前WP.29正在审议针对同类车辆安全性的规则草案2。设想该协定将来可扩大到适用于国内运输和国际运输的所有各类车辆。

补充1968年《公路交通公约》的1971年欧洲协定修正案要求适用1997年《定期技术检查协定》及其规则1。1997年协定的这项旨在改善欧洲环境保护的修正案于2001年1月27日生效。按照1971年欧洲协定修正案，在修正案生效2年后，即从2003年1月27日起，就需进行这种检查，并且需要证明车辆已按协定所附规则接受检查的国际技术检查证书。

1997年协定的要点

- 欧洲经委会成员以及联合国其他会员国和参加欧洲经委会活动的区域经济一体化组织均可成为1997年协定的缔约方。(第四条)
- 1997年协定提供法律框架和程序，据以为对使用中的车辆进行技术检查和对等承认这种检查证书制订统一规则。
- 在该协定之下，新规则和对现有规则的修订由出席并参加表决的缔约方三分之二多数予以确立。经确立的规则转交联合国秘书长，随后通知每个缔约方。(第一条和第二条)

- 除非三分之一缔约方表示反对，否则新规则或对现有规则的修订即对通知后 6 个月之内未向秘书长通知反对的所有缔约方生效。如果三分之一以上缔约方反对，则规则或修订不对任何缔约方生效。
- 1997 年协定之下的规则列出需检查的项目以及不予通过检查的主要理由。检查方法应当使用当前具备的设备，不拆卸或拆除车辆的任何部件。
- 一缔约方指定检查机关签发的国际技术检查证书应得到适用同样(各)规则的其他缔约方的对等承认。
- 协定还允许缔约方在通知后开始适用已附入协定的某项规则或停止适用正在适用的某项规则。在后一种情况下，该缔约方需提前一年将决定通知联合国秘书长。

图 4—1997 年协定的缔约方

关于采用轮式车辆定期技术检查统一条件
以及对等承认这种检查的协定
(ECE/RCTE/CONF./4)

生效日期： 原版： 2001 年 1 月 27 日

缔约方	签署/批准/接受/加入日期	协定适用起始日期
俄罗斯联邦	1997 年 11 月 13 日 (s)	2001 年 1 月 27 日
爱沙尼亚	1998 年 9 月 9 日 (a)	2001 年 1 月 27 日
荷兰	1999 年 2 月 5 日 (A)	2001 年 1 月 27 日
罗马尼亚	1999 年 2 月 24 日 (A)	2001 年 1 月 27 日
匈牙利	2000 年 11 月 28 日 (A)	2001 年 1 月 27 日
芬兰	2001 年 4 月 20 日 (A)	2001 年 6 月 19 日
奥地利	[] *	
比利时	[] *	
塞浦路斯	[] *	
捷克共和国	[] *	
丹麦	[] *	
法国	[] *	
格鲁吉亚	[] *	
德国	[] *	
希腊	[] *	
爱尔兰	[] *	
意大利	[] *	
葡萄牙	[] *	
斯洛伐克	[] **	
西班牙	[] *	
瑞典	[] *	
瑞士	[] *	
联合王国	[] *	
乌克兰	[] *	

(s) 作准签署

(A) 批准、接受

(AA) 核可

(a) 加入

* 签署待批准，1997 年 11 月 13 日

** 签署待批准，1998 年 6 月 29 日

第五章

WP.29 的规章制订进程

WP.29 成为世界论坛，这就需要 WP.29 按照其管理的各项多边协定的要求，为制订新规章和协调或修订现有规章采取一种统一的进程。每项协定在缔约方通过和执行规章或修订方面有具体要求，但在最终形成拟议规章或某项规章修正案的技术拟订进程方面对于各项协定则是基本上相同的。以下所列进程表示 WP.29 个附属机构在制订、协调或修订规章方面的工作程序、关键要点和责任，适用于 WP.29 的所有其他技术性活动(见图 5 和图 6)。

提出拟议的工作和规章行动

WP.29 管理的任何一项协定之下所有规章制订活动的启动均遵循一种共同的程序。第一步是提出书面提案，由 WP.29 进行审议。只有 WP.29 《职权范围和议事规则》中确定的参加方才可提交这种提案。提案交由工作协调行政委员会(WP.29/AC.2)审议，如审议后认定符合 WP.29 在安全性、环境保护和防盗方面的任务，即提交 WP.29 列入某个拟议工作议程。

WP.29 的工作议程

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

技术规章的制订

WP.29 的附属工作组(GR)处理有关轮式车辆、可安装和/或用于轮式车辆的装备和部件的规章所涉技术要求的制订、协调或修订。这种工作一般包括但不限于某些领域，诸如测试方法、限值、车辆或部件设计和/或性能标准、批准或认证标志等等。

WP.29 之下指定的规章是“任选”性质的，因此，只有在某个协定的缔约方将其纳入本国法律加以执行时才具有法律效力(附件六载有某些国家和地区规章和执法办法)。由于这个原因，一项规章中与采纳和执行相关的内容被视为各项具体协定缔约方的政治管辖范围内的事项。

这些内容包括合格评定(型式批准、自行认证等等)方法、认证程序、对等承认、生效日期和实施程序，这些内容作为一个附件载于具体协定规定之下关于确立或实施的拟议条例。在拟订这些内容时，GR 必须考虑相关协定所规定的执行所涉“技术”影响(见附件二、附件三、附件四)。

在拟订规章时，GR 必须考虑到：

- 新规章或对现有规章的修订的(各项)目标，诸如车辆安全性提高、环境影响减少、能源效率，以及防盗作用；
- 能够成为实现规章目标和公共效益的重大步骤的最佳可得技术以及适当情况下技术所可能得到的不断改进；
- 技术的各种层次以及规章的严格程度或作用所具有的潜在的效益；
- 不同层次的规章严格程度或作用可能附带的经济代价和社会代价；
- 某项具体技术规章与现行或 WP.29 管理的现有协定缔约方准备采取的规章的相互关系或潜在互动作用。

在规章拟订或修订的全过程中，GR 要向 WP.29 提交工作进度报告，并在 WP.29 要求的情况下作出修改和开展进一步的调查，以解决工作任务中的新问题。工作完成后，GR 向 WP.29 就规章或修正案提出最后建议。

WP.29 审查和建议

WP.29 收到一个 GR 就新规章、协调规章或修订规章提出的最后建议之后，即开始加以审查，所有参加方对建议进行讨论。如果没有任何实质性的反对并且要求 GR 进一步开展工作，WP.29 将正式向有关协定的执行委员会提交建议，经执行委员会审议后确立或通过，成为一项欧洲经委会规章、全球性技术规章、规则或任何现有规章的修正。

确立或通过规章和规章的修正

相关协定的执行委员会(1958 年协定为 AC.1、1998 年全球协定为 AC.3,1997 年定期技术检查协定为 AC.4)审查所建议的行动,以确定是否符合相关协定的规定和要求。(各)执行委员会确定符合这种规定和要求后,按照各自的协定进行表决,以确立或通过拟议的规章、规则或修正。1998 年协定之下某项全球性技术规章即便不能确立,也并非因此而不能获得通过成为 1958 年协定之下的欧洲经委会规章,反之亦然。在规章确立或通过, (各)执行委员会将请欧洲经委会秘书处向联合国秘书长转交经确立或通过规章、规则或修正案,附上一项关于将其在欧洲经委会之下正式确立的请求。1958 年协定之下通过的新规章采用的编号是: E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.3/Add.#。1998 年全球协定之下全球登记册中确立的全球性技术规章采用的编号是: ECE/TRANS/132/GTR/#。1997 年定期技术检查协定之下确立的规则采用的编号是: ECE/RCTE/CONF./4/Add.#。

关于规章的信息

关于 1958 年协定所附欧洲经委会规章、1998 年全球协定登记册中确立的全球技术规章和 1997 年定期技术检查协定所附规则现状的详细信息,可通过互联网在 WP.29 网站上查找: <http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.htm>

1958 年协定所附欧洲经委会规章可向以下地址订购:

United Nations Office at Geneva

Conference Services Division

Distribution and Sales Section, Office C.115-1

Palais des Nations

Fax: (+41-22) 91-70027

CH-1211 GENEVA 10, Switzerland

E-mail: unpubli@un.org

第六章

WP.29 管理的协定所涉特殊考虑和行动

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

1998 年协定包含 6 项关于拟订和确立全球性技术规章的独特而重要的规定。

- 该协定规定审议协定缔约方提出的关于制订规章的建议。(第三条)
- 该协定规定了必要标准，可据以在协调汇编中的各项规章和现有欧洲经委会规章、拟订新的全球性技术规章和修订现有全球性技术规章。(第四条)
- 该协定要求建立一个候选全球性技术规章汇编。汇编包含选定为全球协调候选规章的现有的国家或区域规章。(第五条)
- 该协定要求建立一个全球性技术规章登记册。(第六条)
- 该协定规定了修订所确立的全球性技术规章的程序。(第六条)
- 该协定要求必须有所有缔约方协商一致才能确立或修订一项全球性技术规章。(第六条第 3 款)

该协定并不要求缔约方必须采用某种具体的合格评定制度(即：型式批准、自行认证等等)或承诺对等承认其他缔约方所采用的规章，也不强行规定任何执法制度。在这方面，协定为各缔约方保留了按照各自国家或区域规章程序和/或法律执行和实施全球性技术规章的主权权利。进一步的详细说明请参看附件三。

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

1958 年协定在规章制订方面已有相当长的历史，最初是为了便利欧洲区域内轮式车辆跨越国界自由移动和销售。为实现这个目标，协定包含若干旨在减少缔约方重复性的规定检验和认证负担的条款。如前所述，协定经修订之后，扩大了活动范围，吸引了最初欧洲区域以外以及世界其他地区国家的参与。然而，该协

定仍包含某些原先的规定，这些规定因某些国家本国法律的问题而排除它们成为缔约方的资格。1958年协定特有的规定包括：

- 据以给予型式批准的条件，以核实制造商提交的车辆、装备或部件符合某一欧洲经委会规章的要求。可由负责认证的缔约方所指定的主管机关进行这种型式批准的核实。(第一条)
- 要求缔约方对等承认其他缔约方所给予批准的条件。(第一条)
- 一项规章获得通过的条件：如在通知时向秘书长告知对该规章异议的缔约方不超过三分之一，在联合国秘书长通知缔约方后6个月，该规章即告通过。(第一条)
- 确定生效日期的条件：规章对未向秘书长告知异议的所有缔约方生效的日期。(第一条)
- 型式批准条件：任何适用协定所附某项规章的缔约方应通过型式批准保证所批准的产品型式符合所有适用该规章的缔约方的立法。(第三条)
- 通知主管机关的条件：要求主管机关认定某项产品与批准的产品型式不符的缔约方通知为该产品颁发型式批准证书的缔约方主管机关。颁发批准证书的缔约方，应向通过型式批准适用该规章的所有其他缔约方通知为使产品符合批准型式而采取的步骤。(第四条)
- 发送产品名单的条件：要求通过型式批准适用欧洲经委会规章的每个缔约方主管机关，每月向其他缔约方主管机关发送该月决定不予批准或撤回批准的产品的名单。(第五条)

关于以上条件的进一步详细说明，请参看附件二。

《关于采用轮式车辆定期技术检查统一条件以及对等承认这种检查的协定》(1997年协定)

1997年协定旨在确保运行中的车辆得到恰当的维护保养和检查，以便在整个使用寿命期间保全由型式批准所保证的性能，不致发生过大的退化。

1997年协定关于确立准备附入协定的规则的规定与已在实践中妥为验证的1958年协定的相关规定平行存在。

进一步详细说明请参看附件四。

图 5
 确立全球技术规章
 协调(#1)和新订(#2)

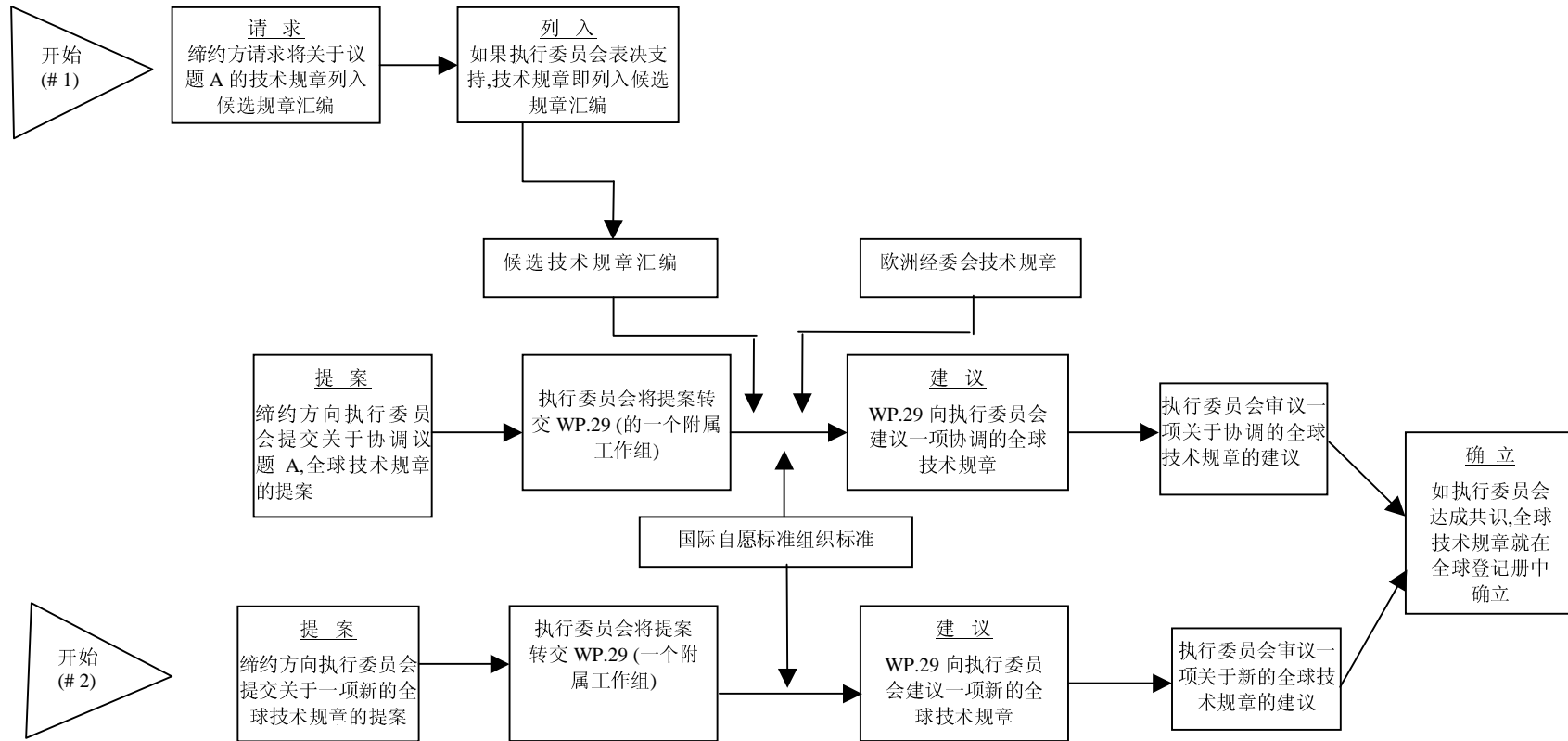
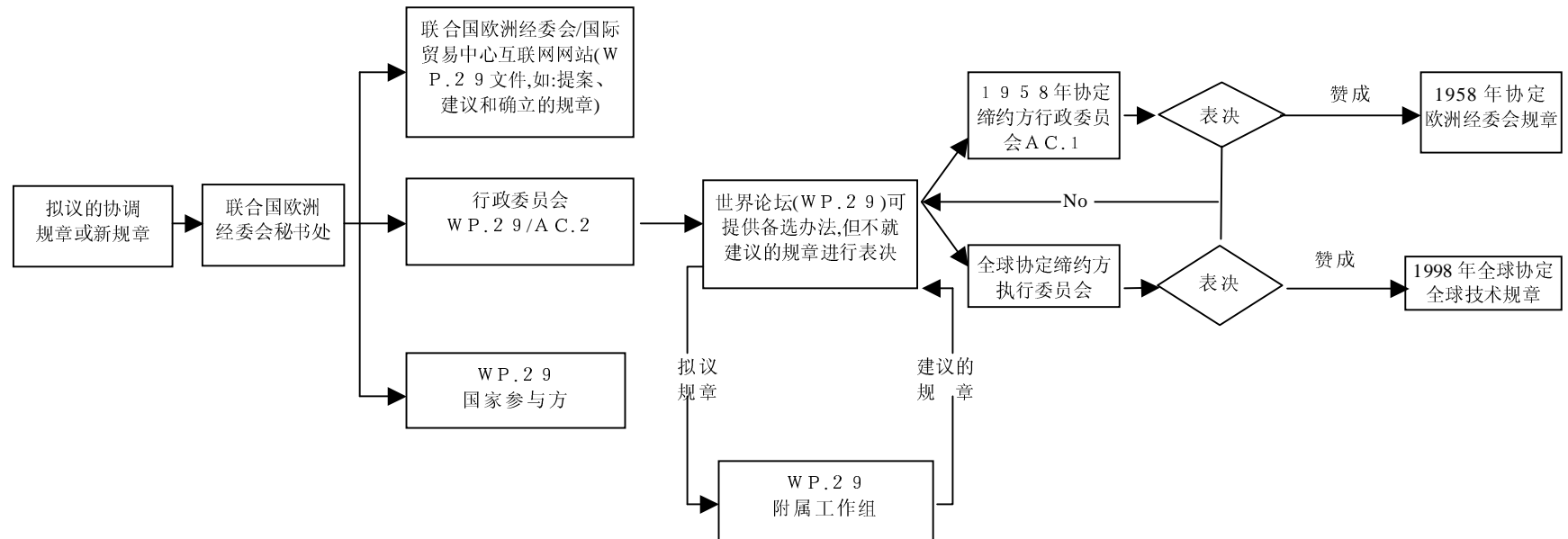


图 6

联合国欧洲经济委员会世界论坛 WP.29
审议和确立规章



附 件 一

世界车辆规章协调论坛(WP.29)职权范围和议事规则

(转录 TRANS/WP.29/690 号文件)

WP.29 职权范围

1. 世界车辆规章协调论坛(WP.29)(下称“WP.29”), 在联合国以及欧洲经济委员会(下称“欧洲经委会”)政策框架内行事, 接受内陆运输委员会的总体监督, 在符合欧洲经委会职权范围(E/ECE/778/Rev.3 号文件)以及本职权范围附件 1 所列各项协定的前提下, 应:

- (a) 采取行动, 以协调或制订可在世界范围内获得接受的技术规章或这些规章的修正案, 这些规章或修正案应按照各项协定所规定的目标, 着眼于提高车辆安全性、保护环境、提高能源效率和防盗性能、为进行技术检查提供统一条件和加强世界范围的经济关系。
- (b) 推动具有相关规定的协定缔约方之间对等承认批准、证书和定期技术检查。
- (c) 为联合国欧洲经济委员会内陆运输委员会主持下确立的相关协定发挥专门技术机构的作用。所负职能是, 按照这些协定的规定, 就确立或修订可在世界范围内获得接受的技术规章以及定期技术检查的统一条件拟订建议。
- (d) 推动对其活动的世界范围的参与, 为此要鼓励与尚未参加 WP.29 活动的国家和区域经济一体化组织在 WP.29 处理的技术事项上进行合作和配合。
- (e) 鼓励所有参加方适用世界范围协调的技术规章和定期检查条件或将其纳入本国法律。
- (f) 以协调一致的方式拟订关于各项协定的工作方案。
- (g) 为便利缔约方履行各项协定所规定的义务而创造工作环境。
- (h) 确保会议过程中的公开性和透明度。

2. 本职权范围和议事规则适用于 WP.29,对附件 1 所列各项协定的规定不构成修改。

WP.29 议事规则

第一章

参 加

第 1 条

- (a) 欧洲经委会议事规则(E/ECE/778/Rev.3)第 7 段所指国家得成为参加方。
欧洲经委会职权范围第 11 段所涵盖并属于本职权范围附件 1 所列任一协定缔约方的国家得成为参加方。
由欧洲经委会成员或联合国会员国建立并属于本职权范围附件 1 所列任一协定缔约方的区域经济一体化组织得成为参加方。
- (b) 欧洲经委会职权范围第 11 段所涵盖的国家，经通知秘书处，得以在 WP.29 内的咨商资格参加其具体关注的任何事项的审议。
- (c) 欧洲经委会职权范围第 12 段和第 13 段所涵盖的机构和组织，经通知秘书处，得以在 WP.29 内的咨商资格参加该机构或该组织具体关注的任何事项的审议。

第二章

届 会

第 2 条

届会的举行日期由欧洲经委会执行秘书确定。

第 3 条

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

第 4 条

秘书处应在届会开始前至少六(6)周分发届会开幕日期的通知以及临时议程。与一届会议临时议程所列各项目相关的基本文件应登载在互联网 WP.29 网站上，并在会议开幕不少于六(6)周前发送硬拷贝。在例外情况下，秘书处可在届会上分发基本文件。第 1 条所界定的参加方经主席与秘书处磋商授权后，可在届会之前或届会期间分发非正式文件。这些非正式文件应与会议通过的议程项目相关。在可能情况下，秘书处(见第六章)应将非正式文件登载在互联网 WP.29 网站上。

第 三 章

议 程

第 5 条

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

第 6 条

WP.29 任何一届会议的临时议程应包括：

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

第 7 条

每届会议临时议程的第一个项目应是通过议程。

第 8 条

WP.29 可随时修改议程。

第 9 条

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

第 四 章

代表和证书

第 10 条

第 1 条所界定的每个参加方可委派(若干名)代表出席 WP.29 及其附属机构的届会。

第 11 条

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

第 12 条

出席 WP.29 代表的委派证书连同副代表的指派说明应于每届 WP.29 及其附属机构会议开幕日期前提交秘书处。

第五章

主席团成员

第 13 条

WP.29 应在年度最后一届会议结束时从第 1 条(a)款所界定的参加方代表中选出主席一名和副主席(一/若干)名，主席和副主席应于次年第一届会议开始时任职。副主席人数每年可视需要而定。主席团成员得连选连任。

第 14 条

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

第 15 条

代行主席职务的副主席应具有与主席相同的权力并履行与主席相同的责任。

第 16 条

主席或代行主席职务的副主席应以该身份而不是第 1 条(a)款所界定的参加方委派代表的身份参加 WP.29。WP.29 应接纳一位副代表作为该参加方的代表，并行使表决权。

第六章

秘书处

第 17 条

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

第 18 条

届会期间，秘书处应协助 WP.29 及其附属机构遵循本议事规则行事。

第 七 章

会议的掌握

第 19 条

WP.29 及其附属机构的届会应公开举行。

第 20 条

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

第 21 条

应按照欧洲经委会议事规则第 24 条至第 33 条掌握会议的进行，但本议事规则中另有规定者除外。

第 22 条

主席可限制每个发言者的发言时间。

第 23 条

每个代表均有权宣布自己的立场并使之反映在届会报告中。

第八章

表 决

第 24 条

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

第 25 条

WP.29 的决定应由第 1 条(a)款所界定的过半数出席并参加表决的参加方按照以上第 24 条作出。

第 26 条

表决应按照欧洲经委会议事规则第 37 条至第 39 条进行，但本议事规则中另有规定者除外。

第 27 条

附件 1 所列协定之下的表决应按照各该协定所具体规定的表决规则进行。

第九章

行政委员会

第 28 条

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

- (a) 拟订一项工作方案并作为建议提交 WP.29,为此应考虑第 1 条所界定的参加方的请求, 以及这些请求的相关性和优先程度, 尤其是在附件 1 所列协定方面的相关性和优先程度;
- (b) 审议附属机构的报告和建议, 确定需要 WP.29 采取行动的项目以及予以审议的时间范围;
- (c) 就 WP.29 活动范围内的任何其他工作向 WP.29 提出建议;
- (d) 为 WP.29 的届会编拟临时议程并作为建议提交 WP.29。

第 29 条

WP.29/AC.2 中的参加者应是:

- (a) WP.29 的主席和(各)副主席;
- (b) 附件 1 所列各协定之下行政委员会或执行委员会的主席和(各)副主席, 以及欧洲共同体代表、日本代表和美利坚合众国代表; 以及
- (c) 本议事规则第十章所规定的 WP.29 每个附属机构的主席和副主席。

第 30 条

WP.29/AC.2 可邀请其他人士以顾问身份参加。

第 31 条

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

第 32 条

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

第 33 条

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

第 十 章

WP.29 的附属机构

第 34 条

WP.29 可向内陆运输委员会提议设立一个新的附属机构，或解散一个现有的附属机构，并应说明采取这种行动的理由。

第 35 条

WP.29 的附属机构应酌情适用 WP.29 的议事规则。

第 36 条

每个附属机构应由第 1 条所界定的参加方委派的专家组成。

第 37 条

WP.29 的每个附属机构应在每年最后一届会议结束时从第 1 条(a)所界定的参加方委派的专家中选出主席一名并在需要的情况下选出副主席一名。

第 38 条

每个附属机构在进行工作和拟订建议时，应考虑附件 1 所列协定中述及的技术问题以及其他相关的技术事项。与建议相关的所有文件材料应提供给秘书处，并对外公开。

第十一章

修正

第 39 条

本议事规则的任何一条均可按照第 25 条加以修正。

附件 1

与 WP.29 有关的协定清单

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

(E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2 号文件)

1997 年 11 月 13 日在维也纳缔结的关于采用轮式车辆定期技术检查统一条件以及对等承认这种检查的协定

(ECE/RC/CONF./4 号文件)

1998 年 6 月 25 日在日内瓦缔结的关于为轮式车辆、可安装和/或用于轮式车辆的装备和部件制订全球性技术规章的协定

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

附件 2

WP.29 的附属机构

污染和能源工作组	(GRPE)
一般安全性规定工作组	(GRSG)
制动器和行走机构工作组	(GRRF)
灯光和光信号工作组	(GRE)
被动安全性工作组	(GRSP)
噪声工作组	(GRB)

附件二

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

(第二次修订本)

(包括 1991 年 10 月 16 日生效的修正)

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

^{*} 本协定原先的标题是：

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

序 言

各缔约方，

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

愿意为某些轮式车辆、装备和部件制订统一技术规定，符合这种规定即可在各自国内使用，

愿意在各自国内尽可能采用这些规定，并且

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

兹协议如下：

第 一 条

1. 缔约方应通过由所有缔约方按照附录 1 规定的议事规则组成的行政委员会，在下列条款的基础上，确立轮式车辆、可安装和/或用于轮式车辆的装备和部件的规章。必要时，技术要求中将包括替代办法；可能时，技术要求将侧重于性能，并包括测试方法。此外还将包括据以作出型式批准和对等承认的条件，供选择通过型式批准执行这些规章的缔约方加以使用。

为本协定的目的：

“轮式车辆、装备和部件”一语应包含特性与道路安全、环境保护和节能有关的任何轮式车辆、装备和部件；

“根据一项规章的型式批准”是指一种行政程序，缔约方主管机关据以在经过必要的核实之后宣布制造商提交的车辆、装备或部件符合某一规章的要求。此后，由制造商证明其投放市场的每一车辆、装备或部件均与获批准的产品完全一致。

对于规章的适用，除型式批准外，也可代之以各种不同的行政程序。欧洲经济委员会某些成员国内广泛知晓和适用的唯一替代程序是自行认证，即由制造商在没有任何初步行政控制的情况下证实投放市场的每件产品均符合某项规章；主管行政机关可通过市场随机抽样验证经自行认证的产品符合某项规章的要求。

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

非有超过三分之一的缔约方在通知之时已向秘书长表示对某项规章的异议，否则该项规章自秘书长发出通知起六个月内即视为获得通过。

规章应涵盖下列各项：

- (a) 有关轮式车辆、装备或部件；
- (b) 技术要求，必要时可包含替代办法；
- (c) 用以证明任何性能要求的测试方法；
- (d) 据以给予型式批准及其对等承认的条件，包括任何批准标志以及确保产品一致性的条件；
- (e) 规章生效的(各)日期。

必要时，规章可写明主管机关指定具有为申请批准的轮式车辆、装备或部件型式进行所必需的验放测试资格的实验室名称。

3. 一项规章获得通过后，秘书长应尽快将此事通知所有缔约方，具体说明有哪些缔约方表示异议、因而该规章对其不发生效力。

4. 获得通过的规章将在其中规定的(各)日期作为附于本协定的一项规章对所有未表示异议的缔约方生效。

5. 任何新缔约方在交存加入书时，可宣布不受当时附于本协定的某些规章约束或不受其中任何规章约束。如当时正处在本条第 2 款、第 3 款和第 4 款关于规章草案或通过的规章的程序进展过程中，秘书长应将该草案或通过的规章通知该新缔约方，并只有在本条第 4 款规定的条件之下才作为一项规章对该新缔约方生效。秘书长应将这种生效的日期通知所有缔约方。秘书长还应向它们通报任何缔约方可能根据本款规定所宣布的某些规章对其不适用的情形。

6. 任何适用某项规章的缔约方可在提前一年的前提下随时通知秘书长，说明其行政部门拟停止适用该规章。该通知应由秘书长转告其他缔约方。

所给予的批准始终有效，直至撤消；

如果一个缔约方不再就某项规章给予型式批准，该缔约方应：

对以前给予型式批准的产品生产一致性保持恰当监督；

在继续适用该规章的缔约方通知产品不符合要求时，采取第四条所规定的必要步骤；

续将第五条所列批准撤消事宜通知其他缔约方主管机关；

继续对现有批准给予展续。

7. 任何不适用某项规章的缔约方可将拟予适用的意向随时通知秘书长，该规章于通知后第六十天起对该缔约方生效。秘书长应将某项规章按照本款规定对新缔约方生效的情况通知所有缔约方。

8. 以下将规章效力范围内的缔约方称为“适用某项规章的缔约方”。

第 二 条

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

第 三 条

已由一缔约方按照本协定第二条给予型式批准的轮式车辆、装备或部件，凡是在适用有关规章的缔约方境内生产的，或是在正式批准该轮式车辆、装备或部件型式的缔约方指定的另一国家生产的，均应视为符合通过型式批准适用该规章的所有缔约方的立法。

第 四 条

如果通过型式批准适用某项规章的缔约方主管机关发现带有由缔约方之一在该规章之下发给的批准标志的某些轮式车辆、装备或部件不符合获批准的型式，应通知颁发批准的缔约方主管机关。后一缔约方应采取必要步骤使制造商的产品符合获批准的型式，并应将所采取的步骤通知其他通过型式批准适用该规章的缔约方，此种步骤必要时可包括撤消批准。如可能存在对道路安全或环境的威胁，颁发批准的缔约方在获悉不符合所批准(各)型式的情况后，应将此时通知所有其他缔约方。缔约方可禁止在其境内销售和使用这种轮式车辆、装备或部件。

第五 条

每个通过型式批准适用规章的缔约方主管机关应每月将月内拒绝给予批准或撤销批准的产品名单发送给其他缔约方主管机关；此外，在收到通过型式批准适用某项规章的另一缔约方主管机关请求后，应立即将据以决定对该规章所涵盖某种轮式车辆、装备或部件给予批准、拒绝批准或撤销批准的一切有关资料的复制件。

第六 条

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

对于第一条第 1 款和第十二条第 2 款所指表决票数的确定，区域经济一体化组织表决票数按其在欧洲经济委员会内的成员国数目计算。

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

对于第一条第 1 款和第十二条第 2 款所指表决票数的确定，这种区域经济一体化组织的表决票数按其在联合国内的成员国数目计算。

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

第七 条

1. 自秘书长将经修订的本协定转交 1958 年协定所有缔约方之后九个月，经修订的本协定应视为开始生效。

2. 在秘书长将经修订的本协定转交之后六个月内，如 1958 年协定缔约方表示任何异议，经修订的本协定不得视为生效。

3. 在新加入的缔约方交存加入书后第六十天起，经修订的本协定开始对其生效。

第八条

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

第九条

1. 本协定第六条所指任何新缔约方可在加入时或在此后任何时候通知秘书长宣布本协定的有效范围扩展至该缔约方负责国际关系的所有领土或任何领土。本协定的有效范围自秘书长收到此种通知后第六十天起扩展至通知所指领土。

2. 本协定第六条所指任何新缔约方，凡按照本条第 1 款宣布本协定有效范围扩展至该缔约方负责国际关系的任何领土的，均可按第八条的规定单独宣布该领土退出本协定。

第十条

1. 两个或多个缔约方之间就本协定的解释或适用发生的任何争端应尽可能通过相互谈判加以解决。

2. 不能通过谈判解决的任何争端，如争端所涉的任一缔约方请求仲裁，应付诸仲裁，并相应呈交争端各方一致选定的一个或多个仲裁人。如提出仲裁请求之日起三个月内争端各方无法就选择一个或多个仲裁人达成一致，其中任一当事方可请求秘书长指定一个仲裁人，将争端交其裁定。

3. 按照本条第 2 款指定的一个或多个仲裁人的裁决对争端所涉各缔约方具有约束力。

第 十 一 条

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

第 十 二 条

本协定所附规章可按下列程序修订：

1. 应由第一条第 2 款所述行政委员会按附录 1 列出的程序确立对规章的修订。必要时，修订可包括作为替代办法的现有要求。缔约方应具体指明规章中准备适用的替代办法。适用一项规章中(各)替代办法的缔约方没有义务接受同一规章中时间更早的(各)替代办法下的批准。仅适用最新修订内容的缔约方没有义务接受时间更早的修订内容或未修订的规章下的批准。适用时间更早的修订内容或未修订的规章的缔约方应接受以后修订内容下给予的批准。对规章的修订一经确立，应由行政委员会送交秘书长，随后，秘书长应尽快将此项修订通知适用该规章的缔约方。
2. 除非有适用某项规章的超过三分之一的缔约方在通知之时已向秘书长表示对该规章的一项修订的异议，否则该项修订自秘书长发出通知起六个月内即视为获得通过。如果该时期之后秘书长未收到适用该规章的超过三分之一的缔约方表示异议的声明，秘书长应尽快宣布该项修订获得通过并对未表示异议的适用该规章的缔约方具有约束力。如果一项规章经修订后至少有五分之一的适用未修订的规章的缔约方宣布愿继续适用未修订的规章，则未修订的规章将视为经修订的规章的替代办法，并作为替代办法正式纳入该规章，自修订获得通过或生效之日起发生效力。在这种情况下，适用该规章的缔约方的义务与第 1 款所列相同。

3. 如一新缔约方在秘书长通知对一项规章的修订之时至该修订生效之间的时期内加入本协定，所涉规章应在该缔约方正式接受修订后两个月或秘书长将拟议修订通知该缔约方六个月之后再过两个月才对其生效。

第十三条

本协定文本及其附录可按下列程序修订：

1. 任何缔约方均可对本协定及其附录提出一项或多项修订。对本协定及其附录的任何拟议修订案文应转交秘书长，秘书长应将其转交所有缔约方并通知第六条第 1 款所述所有其他国家。

2. 如没有缔约方在秘书长按照本条第 1 款分发任何拟议修订之日起六个月内表示异议，则该拟议修订应视为获得接受。

3. 秘书长应尽快向所有缔约方通报对于拟议修订是否有异议。如对拟议修订有异议，该修订应视为未获得接受，且不发生任何效力。如果没有这种异议，则修订自本条第 2 款所指六个月期满后再过三个月对所有缔约方生效。

第十四条

本协定第一条、第十二条和第十三条规定的通知之外，秘书长还应通知各缔约方：

- (a) 第六条规定的加入；
- (b) 本协定按照第七条生效的日期；
- (c) 按照第八条退出本协定；
- (d) 按照第九条收到的通知；
- (e) 按照第十一条第 1 款和第 2 款收到的声明和通知；
- (f) 任何修订按照第十二条第 1 款和第 2 款生效；
- (g) 任何修订按照第十三条第 3 款生效。

第十五条

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

附录 1

行政委员会的组成和议事规则

第一条

行政委员会的成员为经修订的协定的所有缔约方。

第二条

联合国欧洲经济委员会执行秘书应为行政委员会提供秘书处服务。

第三条

行政委员会应在每年第一届会议上选出一名主席和一名副主席。

第四条

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

第五条

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

第六条

对规章的拟议修订应付诸表决。本协定的每个缔约国有一个表决权。作出决定的法定人数为适用该规章的缔约方的过半数。为确定法定人数，属于本协定缔约方的区域经济一体化组织的表决权按其成员表决权数目计算。区域经济一体化组织的代表可为适用该规章的所属各主权国家投票。对规章的修订草案以出席并参加表决的缔约方三分之二多数确立。

附录 2

生产程序的一致性

1. 初始评估

- 1.1. 缔约方批准机关在给予型式批准前必须核实具备令人满意的安排和程序，可以确保有效控制，使车辆、装备或设备在生产中与批准的型式相一致。
- 1.2. 第 1.1 段中的要求必须由型式批准机关妥为核实，但也可由该型式批准机关请另一缔约方的批准机关代为核实。在这种情况下，由后一批准机关编拟一致性说明，概述其涵盖的与型式批准产品相关的领域和生产设施。
- 1.3. 对于制造商的协调标准 ISO 注册(范围涵盖批准所涉(各)产品)或同等认证标准注册，批准机关也必须承认符合第 1.1 段中的要求。制造商必须提供这种注册的详细情况，并承诺向批准机关通报这种注册有效性或范围的任何修改。
- 1.4. 批准机关如收到另一缔约方批准机关的请求，应立即向其发送第 1.2.段最后一句所指一致性说明，否则应立即告知其无法提供这种说明。

2. 生产的一致性

- 2.1. 本协定所附规章之下批准的每一车辆、装备或部件的生产制造均需符合本附录及该规章的要求，从而与获准型式相一致。
- 2.2. 根据本协定某项规章给予型式批准的一缔约方批准机关必须核实具备充分的安排和书面材料控制计划，这种安排和计划须就每项批准与制造商议定，以便根据规定的时间间隔进行必要的测试和相关的检验，以核实产品保持与获准型式一致，具体包括适当情况下进行该项规章所规定的测试。
- 2.3. 型式批准的获得者具体必须：

- 2.3.1. 确保具备程序，能够有效控制产品(车辆、装备或部件)与型式批准的一致性；
- 2.3.2. 能够使用必要测试设备，检查与每项获准型式的一致性；
- 2.3.3. 确保对测试所得数据加以记录，并且在与批准机关商定的一段时期内保留所附文件。该时期不得超过 10 年；
- 2.3.4. 对每一型式的测试结果进行分析，核实并在顾及工业化生产中一定偏差的前提下确保产品特性的稳定性；
- 2.3.5. 确保对于每一产品型式至少进行本附录所述检验和适用规章中规定的测试；
- 2.3.6. 确保如有任何一组样品或试件证明有关测试型式中存在不一致，均会进行再一次抽样和测试。必须采取一切必要步骤恢复相应生产的一致性。
- 2.4. 型式批准授予机关可随时核实各生产设施中使用的一致性控制方法。这种核实工作的正常频率必须与本附件第 1.2.段或第 1.3.段之下接受的(任何)安排相一致，并且必须能够确保按照批准机关确定的信任程度所定的时间长度对相关的控制办法加以审查。
 - 2.4.1 在测试的性质核实的情况下，检查员(或本协定所附规章可能规定的技术部门)可在生产商的实验室内随机选择待测试的样品。样品的最低限度数目可按照生产商自行核实的结果确定。
 - 2.4.2 在测试的性质合适时，检查员可在制造商实验室(或在本协定所附规章相应规定的情况下由技术服务部门)随机抽取待测样品。可按照制造商自行检验的结果确定样品的最低限度数目。
 - 2.4.3. 如果控制水平似乎不够，或者似乎需要核实按照第 2.4.2.段所作测试的有效性，必须由检查员选择样品送至负责进行型式批准测试的技术部门。
 - 2.4.4. 批准机关可进行本附录或本协定所附适用规章规定的任何检验或测试。
 - 2.4.5. 如在检查过程中发现不满意的结果，批准机关必须确保采取所有必要步骤尽快恢复生产的一致性。

附 件 三

1998年6月25日在日内瓦缔结的关于为
轮式车辆、可安装和/或用于轮式
车辆的装备和部件制订全球性
技术规章的协定

(转录 ECE/TRANS/132 和 Corr.1 号文件)

序 言

各缔约方，

决定通过一项协定，以建立一个进程，促进制订全球技术规章，确保轮式车辆、可安装和/或用于轮式车辆的装备和部件的高水准安全性、环境保护、能源效率和防盗性能；

决定这一进程还应促进现有技术规章，同时承认国家级以下主管机关、国家级主管机关以及区域主管机关有权在健康、安全、环境保护、能源效率和防盗性能方面采取并导致比全球一级所确立的更严格的技术规章；

有权在联合国欧洲经委会职权范围第 1 段(a)小段和联合国欧洲经委会会议事规则第八章第 50 条之下缔结这种协定；

确认本协定不妨碍缔约方在关于健康、安全和环境保护的现有国际协定之下的权利和义务；

确认本协定不妨碍缔约方在世界贸易组织(世贸组织)协定之下，包括在贸易技术壁垒协定(TBT)之下的权利和义务，并准备在本协定之下确立全球性技术规章，作为各缔约方符合上述协定的技术规章的基础；

准备要求本协定缔约方用本协定之下确立的全球性技术规章作为各自技术规章的基础；

确认不断提高并寻求高水准的轮式车辆、可安装和/或用于轮式车辆的装备和部件的安全性、环境保护、能源效率和防盗性能对公共健康、安全和福利的重要性，以及促进现有和未来技术规章及其相关标准的趋同程度对国际贸易、消费者选择范围和产品价格条件的潜在价值；

确认各国政府有权寻求和落实健康、安全和环境保护水准的提高，并确定本协定之下确立的全球技术规章是否符合本国需要；

确认在 1958 年协定之下已开展的重要协调工作；

确认不同地理区域在安全、环境、能源和防盗问题以及解决这些问题的方法方面的利益和专门知识，以及这种利益和专门知识在为帮助实现上述提高和尽量减少差异而制订全球性技术规章方面的价值；

希望在考虑到发展中国家特别是其中的最不发达国家的特殊问题和国情的前提下促进在这些国家采用确立的全球性技术规章；

希望在制订全球性技术规章过程中通过透明程序适当考虑缔约方所适用的技术规章，而这种考虑应包括关于功效和成本效益的比较分析；

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

确认车辆燃料质量对车辆环境控制、人类安全和能源效率方面的性能的影响；并
确认采用透明程序对于在本协定之下制订全球性技术规章特别重要，而且这一制订进程必须与本协定缔约方的规章制订进程相匹配；

兹协议如下：

第 一 条

目 的

- 1.1. 本协定的目的是：
 - 1.1.1. 建立一个全球性的程序，使世界各区域的缔约方能够据以为轮式车辆、可安装和/或用于轮式车辆的装备和部件的安全、环境保护、能源效率和防盗性能制订全球性的技术规章；
 - 1.1.2. 确保在制订全球性技术规章时适当和客观考虑到缔约方现有的技术规章和联合国欧洲经委会规章；
 - 1.1.3. 确保在制订全球性技术规章时酌情客观考虑到关于最佳可得技术、相对功效和成本效益的分析；
 - 1.1.4. 确保在制订全球性技术规章中所使用的程序的透明度；
 - 1.1.5. 在全球范围内实现高水准的安全、环境保护、能源效率和防盗性能，并确保本协定之下的行动不致加剧或导致缔约方管辖范围内、包括国家下属地区范围内的这些水准；
 - 1.1.6. 在实现高水准安全和环境保护以及上述其他目的的同时，通过在轮式车辆、可安装和/或用于轮式车辆的装备和部件方面协调缔约国的现有技术规章和联合国欧洲经委会规章并制订新的全球性技术规章，减少国际贸易的技术壁垒；以及
 - 1.1.7. 在为便利某些国家特别是发展中国家的规章活动而需要确定另外的严格程度时，确保全球性技术规章的制订和确立考虑到这些需要。

- 1.2. 本协定与 1958 年协定并行运作，两个协定各自的体制自主性不受影响。

第 二 条

缔约方与咨商地位

- 2.1. 欧洲经济委员会(欧洲经委会)成员国、欧洲经委会成员国建立的区域经济一体化组织以及按照欧洲经委会职权范围第 8 段被接纳在欧洲经委会具有咨商地位的国家，可成为本协定的缔约方。
- 2.2. 按照欧洲经委会职权范围第 11 条参加欧洲经委会某些活动的联合国会员国以及这些国家建立的区域经济一体化组织，可成为本协定的缔约方。
- 2.3. 获得联合国经济及发展理事会咨商地位的任何专门机构和任何组织，包括政府间组织和非政府组织，可在审议该机构或该组织具体关心的任何事项时以该身份参与任何工作组的辩论。

第 三 条

执行委员会

- 3.1. 由缔约方代表组成本协定的执行委员会，该委员会至少应每年举行一次委员会会议。
- 3.2. 执行委员会议事规则载于本协定附件 B。
- 3.3. 执行委员会应：
- 3.3.1. 负责本协定的执行，包括确定本协定之下工作的优先顺序；
- 3.3.2. 审议各工作组就确立本协定之下的全球性技术规章而提出的一切建议和报告；以及
- 3.3.3. 履行本协定之下其他合适的职能。
- 3.4. 执行委员会对于决定是否将有关规章列入全球性技术规章候选汇编以及确立本协定之下的全球性技术规章具有最终权力。

- 3.5. 执行委员会在履行职能并认为合适时应利用一切有关来源的信息资料。

第 四 条

技术规章的标准

- 4.1. 一项技术规章为按照第五条列入汇编或按照第六条得到确立，应符合下列标准：
- 4.1.1. 明晰表述该规章所涵盖的轮式车辆、可安装和/或用于轮式车辆的装备和/或部件。
- 4.1.2. 含有相关要求，这些要求：
- 4.1.2.1. 规定高水准的安全、环境保护、能源效率或防盗性能；并且
- 4.1.2.2. 适当情况下以性能而非设计特点加以表述。
- 4.1.3. 包括：
- 4.1.3.1. 用以证明遵守规章的测试方法；
- 4.1.3.2. 适当情况下，为了使规章按照第五条列入汇编，应清晰说明型式批准和生产一致性或制造商自行认证所需的批准标志或认证标志和/或标记；以及
- 4.1.3.3. 相关情况下根据合理性和切实性考虑提出的缔约方在要求遵守规章前可允许的最低限度过渡期。
- 4.2. 在需要便利某些国家特别是发展中国家规章活动的情况下，一项全球性技术规章可规定非全球性的替代严格度或性能水平。

第 五 条

全球性技术规章候选汇编

- 5.1. 应建立并保持一个汇编(称为“候选汇编”)，收列作为候选准备经协调或通过而成为全球性技术规章的缔约方技术规章，但联合国欧洲经委会规章除外。

5.2. 将技术规章列入候选汇编

任何缔约方均可请求执行委员会将该缔约方已经适用、正在适用或已通过准备将来适用的任何技术规章列入候选汇编。

5.2.1. 第五条第 2 款所指请求应包含：

5.2.1.1. 这种规章的复制件；

5.2.1.2. 支持该项规章的任何所具备的技术文件，包括关于最佳可得技术、相对功效和成本效益的文件资料；以及

5.2.1.3. 关于任何已知现有或即将制订的相关国际自愿标准的说明。

5.2.2. 执行委员会应审议符合第四条和本条第 2 款第 1 项规定的所有请求。技术规章如得到按附件 B 第七条第 1 款所进行表决的肯定结果支持，应列入候选汇编。随同为该规章提出的请求提交的文件应附于列为候选的技术规章。

5.2.3. 请求列入的规章应自获得本条第 2 款第 2 项所指肯定表决结果支持之日视为由秘书长列入汇编。

5.3. 从候选汇编中删除所列技术规章

在以下一种情况下，应从候选汇编中删除一项所列技术规章：

5.3.1. 一项与该所列技术规章在同样性能要素或设计特点方面规定了产品要求的全球技术规章在全球登记册中得到确立；

5.3.2. 在该规章根据本条列入汇编 5 年期结束时以及在以后的每个 5 年期结束时，除非执行委员会以附件 B 第七条第 1 款所进行表决的肯定结果重新确认该技术规章列于候选汇编；或

5.3.3. 应原先请求将该技术规章列入汇编的缔约方的书面请求。这种请求应包含说明删除该项规章的依据。

5.4. 文件的提供

执行委员会在本条之下审议的所有文件一律公开提供。

第 六 条

全球性技术规章登记册

- 6.1. 应为本条之下制订和确立的全球性技术规章建立和保持一个登记册。该登记册称为“全球登记册”。
- 6.2. 通过协调现有规章在全球登记册中确立全球技术规章
缔约方可就为候选汇编所列技术规章或任何联合国欧洲经委会规章之一或二者共同针对的性能要素或设计特点制订协调的全球技术规章提出提案。
- 6.2.1. 第六条第 2 款所指提案应包含：
- 6.2.1.1. 关于拟议的全球性技术规章目标的解释。
- 6.2.1.2. 拟议的全球性技术规章的叙述或所具备的规章草案；
- 6.2.1.3. 所具备的、可能有助于分析本条第 2 款第 4 项 2 目 1 点所要求的报告中需处理的问题的文件；
- 6.2.1.4. 一份清单，其中列出在针对的性能要素或设计特点方面与拟议的全球性技术规章相同的、候选汇编中的所有技术规章以及联合国欧洲经委会规章；以及
- 6.2.1.5. 关于任何已知现有相关国际自愿标准的说明。
- 6.2.2. 本条第 2 款第 1 项所指每项提案均应提交执行委员会。
- 6.2.3. 执行委员会不得将其断定不符合第四条和本条第 2 款第 1 项要求的提案转交任何工作组。执行委员会可将所有其他提案转交适当的工作组。
- 6.2.4. 工作组对于为通过协调制订一项全球性技术规章而向其转交的提案应使用透明程序：
- 6.2.4.1. 编拟关于一项全球性技术规章的建议，为此应：
- 6.2.4.1.1. 考虑拟议的全球性技术规章的目标以及确定替代严格程度或性能水平的必要性；
- 6.2.4.1.2. 审查候选汇编所列以及联合国欧洲经委会之下所有针对相同性能要素的技术规章；

- 6.2.4.1.3. 审查附于本条第 2 款第 4 项 1 目 2 点所指规章的任何文件材料；
- 6.2.4.1.4. 审查所具备的与拟议的全球性技术规章审议相关的功能等效评估，包括相关标准的评估；
- 6.2.4.1.5. 核实准备拟订的全球机制应规章是否符合规章所述目标和第四条中的标准；以及
- 6.2.4.1.6. 适当考虑在 1958 年协定之下确立技术规章的可能性。
- 6.2.4.2. 向执行委员会提交：
 - 6.2.4.2.1. 一份书面报告，其中提出关于该项全球性技术规章的建议，包括在编拟建议时考虑的所有技术数据和信息资料、叙述对本条第 2 款第 4 项 1 目所指信息资料的考虑，并说明提出建议的理由，包括解释为何拒绝任何所考虑的替代规章要求和办法；以及
 - 6.2.4.2.2. 所建议的全球性技术规章的案文。
- 6.2.5. 执行理事会应使用透明程序：
 - 6.2.5.1. 确定关于全球性技术规章的建议以及报告编拟过程中是否充分全面地进行了本条第 2 款第 4 项 1 目所指的活动。如果执行委员会断定建议、报告和/或可能具有的所建议的全球性技术规章不够完善，应将该规章和报告退回工作组修改或进一步开展工作。
 - 6.2.5.2. 审议按照附件 B 第七条第 2 款规定的程序确立一项所建议的全球性技术规章。执行委员会协商一致表决予以支持，该规章即在全球登记册中确立。
- 6.2.6. 执行委员会协商一致表决支持该全球性技术规章之日，该规章即视为在全球登记册中得到确立。
- 6.2.7. 执行委员会确立一项全球性技术规章之后，秘书处应在该规章之后附上所有有关文件材料，包括根据本条第 2 款第 1 项提交的提案以及本条第 2 款第 4 项 2 目 1 点所要求的建议和报告。
- 6.3. 在全球登记册中确立新的全球性技术规章
 - 缔约方可就为候选汇编所列技术规章或任何联合国欧洲经委会规章未涉及的性能要素或设计特点制订新的全球技术规章提出提案。

- 6.3.1. 第六条第 3 款所指提案应包含：
 - 6.3.1.1. 关于拟议的新的全球性技术规章目标的解释，尽可能依据客观数据；
 - 6.3.1.2. 拟议的新的全球性技术规章的叙述或所具备的规章草案；
 - 6.3.1.3. 所具备的、可能有助于分析本条第 3 款第 4 项 2 目 1 点所要求的报告中需处理的问题的文件；以及
 - 6.3.1.4. 关于任何已知现有相关国际自愿标准的说明。
- 6.3.2. 本条第 3 款第 1 项所指每项提案均应提交执行委员会。
- 6.3.3. 执行委员会不得将其断定不符合第四条和本条第 3 款第 1 项要求的提案转交任何工作组。执行委员会可将所有其他提案转交适当的工作组。
- 6.3.4. 工作组对于为制订一项新的全球性技术规章而向其转交的提案应使用透明程序：
 - 6.3.4.1. 编拟关于一项新的全球性技术规章的建议，为此应：
 - 6.3.4.1.1. 考虑拟议的新的全球性技术规章的目标以及确定替代严格程度或性能水平的必要性；
 - 6.3.4.1.2. 审议技术可行性；
 - 6.3.4.1.3. 审议经济可行性；
 - 6.3.4.1.4. 分析功效，包括任何所考虑的替代规章要求和办法的功效；
 - 6.3.4.1.5. 比较所建议的规章与所考虑的替代规章要求和办法的潜在成本效益；
 - 6.3.4.1.6. 核实准备拟订的新的全球机制应规章是否符合规章所述目标和第四条中的标准；以及
 - 6.3.4.1.7. 适当考虑在 1958 年协定之下确立技术规章的可能性。
 - 6.3.4.2. 向执行委员会提交：
 - 6.3.4.2.1. 一份书面报告，其中提出关于该项新的全球性技术规章的建议，包括在编拟建议时考虑的所有技术数据和信息资料、叙述对本条第 3 款第 4 项 1 目所指信息资料的考虑，并说明提出建议的理由，包括解释为何拒绝任何所考虑的替代规章要求和办法；以及

- 6.3.4.2.2. 所建议的新的全球性技术规章的案文。
- 6.3.5. 执行理事会应使用透明程序：
- 6.3.5.1. 确定关于新的全球性技术规章的建议以及报告编拟过程中是否充分全面地进行了本条第 3 款第 4 项 1 目所指的活动。如果执行委员会断定建议、报告和/或可能具有的所建议的新的全球性技术规章不够完善，应将该规章和报告退回工作组修改或进一步开展工作。
- 6.3.5.2. 审议按照附件 B 第七条第 2 款规定的程序确立一项所建议的新的全球性技术规章。执行委员会协商一致表决予以支持，该规章即在全球登记册中确立。
- 6.3.6. 执行委员会协商一致表决支持该全球性技术规章之日，该规章即视为在全球登记册中得到确立。
- 6.3.7. 执行委员会确立一项新的全球性技术规章之后，秘书处应在该规章之后附上所有有关文件材料，包括根据本条第 3 款第 1 项提交的提案以及本条第 3 款第 4 项 2 目 1 点所要求的建议和报告。
- 6.4. 已确立的全球性技术规章的修订
- 据以修订本条之下在全球登记册中确立的任何全球性技术规章的程序，应是本条第 3 款为在全球登记册中确立一项新的全球技术规章所规定的程序。
- 6.5. 文件的提供
- 工作组为建议本条之下的全球性技术规章而审议或形成的所有文件一律公开提供。

第七 条

所确立的全球性技术规章的采用和通知适用

- 7.1. 投票赞成在本协定第六条之下确立一项全球性技术规章的缔约方有义务将该技术规章提交该缔约方所使用的有关程序，以便通过将该项技术规章纳入本国法律或规章而加以采用，并应寻求尽快作出最终决定。

- 7.2. 通过将一项所确立的全球性技术规章纳入本国法律或规章而加以采用的缔约方应将开始适用该规章的日期书面通知秘书长。通知应在决定采用该规章之日起 60 天内发出。如果该项所确立的全球性技术规章包含一个以上严格程度或性能水平，通知应具体说明缔约方选定其中的哪一个严格程度或性能水平。
- 7.3. 本条第 1 款所指缔约方，如决定不将该项所确立的全球性技术规章纳入本国法律或规章，应将该项决定以及作出该决定的依据书面通知秘书长。通知应在作出决定六十(60)天内发出。
- 7.4. 本条第 1 款所指缔约方，如在全球登记册中确立该项技术规章之日起一年期结束时尚未采用该规章或尚未决定不将该项规章纳入本国法律或规章，应提供一份说明该规章在本国程序中所处状况的报告。如在随后的每个一年期结束时仍未采取以上任何一项行动，应为每个这样的一年期提交一份状况报告。本款所要求的每份报告均应：
- 7.4.1. 包含一项叙述，说明过去一年已采取哪些步骤提交规章和作出最后决定，并说明作出这种决定的预计日期；并且
- 7.4.2. 于提交报告所涉一年期结束后 60 天内提交秘书长。
- 7.5. 凡接受符合某项所确立的全球性技术规章的产品但又未将该规章纳入本国法律或规章的缔约方，应将开始接受这种产品的日期书面通知秘书长。缔约方应在开始这种接受之后六十(60)天内发出通知。如果该项所确立的全球性技术规章包含一个以上严格程度或性能水平，通知应具体说明缔约方选定其中的哪一个严格程度或性能水平。
- 7.6. 已将一项所确立的全球性技术规章纳入本国法律或规章的缔约方可决定废除或修订所采用的规章。在作出这种决定前，缔约方应将意向及考虑该行动的理由书面通知秘书长。这项通知规定也适用于已在本条第 5 款之下接受产品但准备停止接受这种产品的缔约方。缔约方应在决定采用任何经修订的或新的规章之后 60 天内将该决定通知秘书长。该缔约方在收到其他缔约方的请求后应及时向这些缔约方提供这种经修订的或新的规章的文本。

第 八 条

问题的解决

- 8.1. 有关一项已确立的全球性技术规章规定的问题应转交执行委员会解决。
- 8.2. 两个或多个缔约方之间有关本协定解释或适用的问题应尽可能通过相互之间磋商或谈判解决。如果这种程序不能解决问题，有关缔约方可商定请执行委员会按照附件 B 第七条第 3 款的规定解决问题。

第 九 条

成为缔约方

- 9.1. 第二条规定的国家和区域经济一体化组织可通过以下方式之一成为缔约方：
 - 9.1.1. 签署，对于批准、接受或核可不提出保留；
 - 9.1.2. 有待批准、接受或核可的签署，以后予以批准、接受或核可；
 - 9.1.3. 接受；或
 - 9.1.4. 加入。
- 9.2. 批准、接受、核可或加入文书应交存于秘书长。
- 9.3. 成为缔约方后：
 - 9.3.1. 每个国家或区域经济一体化组织应在本协定生效后按照第七条通知是否采用任何根据第六条确立的全球性技术规章，以及是否决定在不将这些规章纳入本国法律或规章的情况下接受符合这些全球性技术规章的产品。如果该项所确立的全球性技术规章包含一个以上严格程度或性能水平，通知应具体说明缔约方采用或接受其中的哪一个严格程度或性能水平。
 - 9.3.2. 每个区域经济一体化组织应宣布主管事项中其成员国已在本协定所涵盖的领域转让了权力的情况，包括就其成员国作出有约束力的决定的权力。

- 9.4. 成为缔约方的区域经济一体化组织在丧失按本条第 3 款第 2 项宣布的权力时即不再为缔约方，并应将此情况通知秘书长。

第十 条

签 署

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

第十 一条

生 效

- 11.1. 本协定以及构成本协定组成部分的附件应于至少有五(5)个缔约方和/或区域经济一体化组织根据第九条成为缔约方之日后第三十(30)天开始生效。最低限度的这五(5)个缔约方中必须包括欧洲共同体、日本和美利坚合众国。
- 11.2. 但是，如果本条第 1 款的条件在第十条第 1 款所规定的日期之后十五(15)个月不能得到满足，则本协定以及构成本协定组成部分的附件应于至少有八(8)个缔约方和/或区域经济一体化组织根据第九条成为缔约方之日后第三十(30)天开始生效。这个生效日期不得早于第十条第 1 款规定的日期后十六(16)个月。这八(8)个缔约方中必须有一(1)个是欧洲共同体、日本或美利坚合众国。
- 11.3. 对于在本协定生效后成为缔约方的任何国家或区域经济一体化组织，本协定应于该国或该区域经济一体化组织交存批准书、接受书、核可书或加入书之日后六十(60)天生效。

第十二条

退出本协定

- 12.1. 缔约方可书面通知秘书长宣布退出本协定。
- 12.2. 任何缔约方从本协定退出应于秘书长根据本条第 1 款收到通知之日后一年发生效力。

第十三条

本协定的修订

- 13.1. 缔约方可提议修订本协定以及本协定的附件。拟议修正案应提交秘书长，秘书长应将其转交所有缔约方。
- 13.2. 按照本条第 1 款转交的拟议修正案应由执行委员会在在计划安排的下一次会议上审议。
- 13.3. 如果出席并参加表决的缔约方以一致表决结果赞成修正案，执行委员会应将其告知秘书长，秘书长随后应将修正案分发给所有缔约方。
- 13.4. 根据本条第 3 款分发的修正案，如在分发之日后六(6)个月内没有缔约方表示异议。应视为得到所有缔约方接受。在没有异议的情况下，修正案应于本款所指六(6)个月期满后再过三(3)个月对所有缔约方生效。
- 13.5. 秘书长应尽快向所有缔约方通知是否有对拟议修正案提出的异议。如有这种异议，修正案应视为未获接受，不发生任何效力。

第十四条

保存人

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

- 14.1. 根据第五条将技术规章列入或删除的情况。

- 14.2. 根据第六条确立或修订全球性技术规章的情况。
- 14.3. 按照第七条收到的通知。
- 14.4. 按照第九条和第十条所作的签署，接受和加入。
- 14.5. 按照第九条收到的通知。
- 14.6. 本协定按照第十一条对缔约方生效的日期。
- 14.7. 按照第十二条收到的关于退出本协定的通知。
- 14.8. 本协定的任何修订按照第十三条生效的日期。
- 14.9. 按照第十五条收到的有关领土的通知。

第十五条

本协定有效范围扩展至有关领土

- 15.1. 除非一缔约方在本协定对其生效前另有说明，否则本协定的有效范围延伸至该缔约方负责国际关系的任何领土或各领土。
- 15.2. 任何缔约方均可按第十二条宣布任何这种领土单独退出本协定。

第十六条

秘书处

本协定的秘书处为联合国欧洲经委会执行秘书。执行秘书应履行如下秘书处职能：

- 16.1. 准备执行委员会会议和工作组会议；
- 16.2. 向缔约方传送根据本协定的规定收到的报告和其他信息资料；以及
- 16.3. 履行执行委员会分配的各项职能。

附件 A

定义

为本协定的目的，应适用下列定义：

1. 关于在本协定之下制订的全球性技术规章，“接受”一语是指一缔约方在未将某项全球性技术规章纳入其法律和规章的情况下为允许符合该全球性技术规章的产品进入其市场而采取的行动。
2. 关于在本协定之下制订的全球性技术规章，“采用”一语是指将某项全球性技术规章正式纳入一缔约方法律和规章。
3. 关于在本协定之下制订的全球性技术规章，“适用”一语是指一缔约方为要求自某一日期开始符合某项全球性技术规章而采取的行动；换言之，该项规章在一缔约国管辖范围内发生效力的日期。
4. “条”是指本协定的某一条。
5. “一致表决结果”是指出席并参加表决的缔约方在按照附件 B 第七条第 2 款就某事项表决时无一对该事项投反对票。
6. “缔约方”是指成为本协定缔约方的任何国家或区域经济一体化组织。
7. “用可安装和/或用于轮式车辆的装备和部件”一语是指特性与安全、环境保护、能源效率或防盗性能有关的装备或部件。这类装备或部件包括但不限于排气系统、轮胎、发动机、隔音材料、防盗警报器、警告信号装置和儿童体位约束系统。
8. “确立的全球性技术规章”一语是指按照本协定列入全球登记册的全球性技术规章。
9. “列入(候选汇编)的技术规章”一语是指按照本协定列入候选汇编的国家或区域性技术规章。
10. “制造商自行认证”一语是指一缔约方在法律上要求轮式车辆、可安装和/或用于轮式车辆的装备和/或部件的制造商必须认证其投入商业销售的每一车辆、每项装备或部件均符合具体的技术要求。

11. “区域经济一体化组织”一语是指由主权国家建立和组成的组织，该组织在本协定涵盖的事项方面具有主管权力，包括就这些事项作出对其所有成员国具有约束力的决定的权力。
12. “秘书长”是指联合国秘书长。
13. “透明程序”一语是指为提高公众对本协定之下规章制订进程的认识和参与而设计的程序。这种程序应包括公布：
 - (1) 工作组和执行委员会会议通知；以及
 - (2) 工作文件和最后文件。这种程序还应包括在下列会议上发表意见和论点的机会：
 - (1) 通过具有咨商地位的组织在工作组会议上发表意见和论点；以及
 - (2) 通过与缔约方代表会前磋商在工作组和执行委员会会议上发表意见和论点。
14. “型式批准”一语是指缔约方(或缔约方指定的主管机关)对符合具体技术要求的某一车辆和/或可安装和/或用于某一车辆的任何一件装备和/或部件给予的书面批准，是该车辆、装备或部件进入商业销售的先决条件之一。
15. “联合国欧洲经委会规章”一语是指 1958 年协定之下通过的联合国欧洲经济委员会规章。
16. “工作组”一语是指欧洲经委会附属专门技术机构，职能是为在全球登记册中确立协调的或新的全球性技术规章编拟建议，并审议对全球登记册中确立的全球性技术规章提出的修正案。
17. “1958 年协定”是指“关于为轮式车辆、可安装和/或用于轮式车辆的装备和部件采用统一技术规定以及对等承认根据这些规定所作批准的条件”的协定”。

附件 B

执行委员会的组成和议事规则

第一条

执行委员会的成员仅限于缔约方。

第二条

所有缔约方均为执行委员会成员。

第三条

- 3.1. 除本条第 2 款规定的情况外，每一缔约方应有一个表决权。
- 3.2. 如果一个区域经济一体化组织及其一个或多个成员国为本协定缔约方，该区域经济一体化组织对其主管事项行使表决权时，其表决权数目等于其属于本协定缔约方的成员国数目。如果该组织任何成员国行使表决权，该组织不得行使表决权，反之亦然。

第四条

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

第五条

- 5.1 投票表决时的法定人数为不少于所有缔约方的半数出席。
- 5.2. 为确定本条之下的法定人数，以及确定构成本附件第七条第 1 款之下出席并参加表决的三分之一缔约方的数目，一个区域经济一体化组织及其成员国应计为一个缔约方。

第 六 条

- 6.1. 执行委员会应在每个日历年的第一届会议上从成员中选出主席一名和副主席一名。主席和副主席的当选须获得出席并参加表决的所有缔约方的三分之二赞成票。
- 6.2. 主席和副主席均不得连续两年以上来自同一缔约方。在任何一年内，主席和副主席不得来自同一缔约方。

第 七 条

- 7.1. 某一国家或区域规章如得到(如本附件第五条第 2 款所定)出席并参加表决的至少三分之一缔约方的赞成票或投票总数的三分之一赞成票(以较有利于肯定结果为准)，即应列入候选汇编。如欧洲共同体、日本或美国已成为缔约方，则以上两处所指三分之一均应包括其中之一的赞成票。
- 7.2. 在全球登记册中确立一项全球性技术规章、修订一项已确立的全球性技术规章以及修订本协定，均需出席并参加表决的缔约方的一致表决结果。如一个出席并参加表决的缔约方对需要一致表决结果才能获得通过的事项提出异议，应自表决之日起六十(60)天内向秘书处书面解释其异议。如果该缔约方未在这一时限内提供这种解释，应视为就表决所涉事项投了赞成票。如果所有就该事项提出异议的缔约方均未在这一时限内提供这种解释，则关于该事项的表决结果应视为所有出席并参加表决的缔约方对该事项投了一致的赞成票。在这种情况下，表决之日应视为以上所指 60 天时限之后的第一天。
- 7.3. 所有其他需要解决的事项可由执行委员会酌定按本条第 2 款所规定的表决程序予以解决。

第 八 条

投弃权票的缔约方应视为未参加表决。

第 九 条

在需要按照本协议第五条、第六条或第十三条进行表决的情况下，或在进行本协议之下的活动而必要时，执行秘书应召集执行委员会会议。

附件 四

1997 年 11 月 13 日在维也纳缔结的关于采用
轮式车辆定期技术检查统一条件以及
对等承认这种检查的协定

(转录 ECE/RCTE/CONF/4 号文件)

序 言

各缔约方，

确认道路交通量的增长以及由此而对所有具有类似性质和严重程度的安全及环境问题的缔约方造成的危险和危害的增多；

希望提高欧洲道路交通规则的统一性并确保更高水准的安全性和环境保护；

希望为此目的确定轮式车辆定期技术检查统一条件，轮式车辆符合这种条件即可在国内得到认证；

鉴于为某些轮式车辆进行这种定期技术检查所需的时间和由此而引起的费用是可能影响各缔约方境内道路运输经营人之间竞争条件的因素；鉴于各国境内现行的测试制度存在差异；

鉴于因此需要尽可能协调进行测试的频率和需接受强制测试的事项；

鉴于确定本协定所指措施的适用日期应顾及需要时间建立进行测试所需的行政和技术安排或扩大其范围；

兹协议如下：

第 一 条

缔约方应为其境内登记或使用的轮式车辆的定期技术检查制订规则，并应对等承认按照这些规则进行的检查。应由所有缔约方组成的行政委员会按附录 1 所载议事规则并根据下列各条款制订这种规则。

为本协定的目的，

“轮式车辆”一语应包含任何机动车辆及其拖车；

“技术检查”一语应包括对用于任何轮式车辆、特性与道路安全性、环境保护和节能有关的装备和部件的检查；“轮式车辆定期技术检查规则”一语应包括关于定期统一行政程序证明的规定，此种程序由缔约方主管机关用以在按要求核实之后宣布轮式车辆符合有关规则的要求。此种证明即技术检查证书，本协定附录 2 为该证书的范本。

第 二 条

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

除非有超过三分之一的缔约方在通知之时已向秘书长表示对某项规则的异议，否则该项规则自秘书长发出通知起六个月内即视为获得通过。

规则应涵盖下列各项：

- (a) 有关轮式车辆的种类和检查频率；
- (b) 需接受检查的装备和/或部件；
- (c) 用以证明任何性能要求的测试方法；
- (d) 据以给予检查证书和对等承认的条件；
- (e) 规则生效的(各)日期。

必要时，规则可写明主管机关指定具有为轮式车辆进行检查的资格的测试中心名称。

2. 一项规则获得通过后，秘书长应尽快将此事通知所有缔约方，具体说明有哪些缔约方表示异议、因而该规则对其不发生效力。

3. 获得通过的规则应在其中规定的(各)日期作为附于本协定的一项规则对所有未表示异议的缔约方生效。

4. 任何新缔约方在交存加入书时，可宣布不受当时附于本协定的某些规则约束或不受其中任何规则约束。如当时正处在本条第 1 款、第 2 款和第 3 款关于规则草案的程序进展过程中，秘书长应将该草案通知该新缔约方，并只有在本条第 3 款规定的条件之下才作为一项规则对该新缔约方生效，允许的时间从草案通知该缔约方之日起计算。秘书长应将这种生效的日期通知所有缔约方。秘书长还应向它们通报任何缔约方可能根据本款规定所宣布的某些规则对其不适用的情形。

5. 任何适用某项规则的缔约方可在提前一年的前提下随时通知秘书长，说明其行政部门拟停止适用该规章。该通知应由秘书长转告其他缔约方。

6. 任何不适用某项规则的缔约方可将拟予适用的意向随时通知秘书长，该规则于通知后第六十天起对该缔约方生效。秘书长应将某项规则按照本款规定对新缔约方生效的情况通知所有缔约方。

7. 以下将规则效力范围内的缔约方称为“适用某项规则的缔约方”。

8. 作为增编附于本协定的规则构成本协定的组成部分。

第三条

本协定所附规则可按下列程序修订：

1. 应由第一条和第二条所述行政委员会按附录 1 列出的程序确立对规则的修订。对规则的修订一经确立，应由行政委员会送交秘书长，随后，秘书长应尽快将此项修订通知适用该规则的缔约方。

2. 除非有适用某项规则的超过三分之一的缔约方在通知之时已向秘书长表示对该规则的一项修订的异议，否则该项修订自秘书长发出通知起六个月内即视为获得通过。如果该时期之后秘书长未收到适用该规则的超过三分之一的缔约方表示异议的声明，秘书长应尽快宣布该项修订获得通过并对未表示异议的适用该规则的缔约方具有约束力。如果一项规则经修订后至少有五分之一的适用未修订的规则缔约方宣布愿继续适用未修订的规则，则未修订的规则将视为经修订的规则替代办法，并作为替代办法正式纳入该规则，自修订获得通过或生效之日起发生效力。在这种情况下，适用该规则的缔约方的义务与第 1 款所列相同。

3. 如一新缔约方在秘书长通知对一项规则的修订之时至该修订生效之间的时期内加入本协定，所涉规则应在该缔约方正式接受修订后两个月或秘书长将拟议修订通知该缔约方六个月之后再过两个月才对其生效。

第四条

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

对于第二条第 1 款和第 3 条第 2 款所指表决票数的确定，区域经济一体化组织表决票数按其在欧洲经济委员会内的成员国数目计算。

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

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

3. 本条第 1 款和第 2 款之下的国家可通过以下方式之一成为缔约方：

- (a) 签署，对批准不提出保留；
- (b) 有待批准的签署，以后予以批准；
- (c) 加入。

4. 批准或加入应向联合国秘书处交存批准书或加入书。

5. 本协定自 1997 年 11 月 12 日起至 1998 年 6 月 30 日止开放供签署。此后，本协定开放供加入。

第 五 条

1. 本协定应于第四条第 1 款所指五个国家对批准不作保留而签署或交存批准书或加入书之后第六十天开始生效。

2. 对于本协定生效后批准或加入的任何国家，本协定应于该国交存批准书或加入书之后第六十天开始生效。

第 六 条

1. 任何缔约方均可书面通知联合国秘书长宣布退出本协定。

2. 从本协定退出应于秘书长收到这种通知之日后十二个月发生效力。

第 七 条

1. 任何国家均可在对批准不作保留而签署本协定或交存批准书或加入书之时或在以后任何时候通知联合国秘书长，宣布本协定的有效范围延伸至该国负责国际关系的所有领土或任何领土。本协定的有效范围应于秘书长收到通知后第六十天开始延伸至通知所指领土，如本协定在上述日期尚未生效，则于生效开始延伸至通知所指领土。

2. 任何按照本条第 1 款宣布本协定有效范围延伸至其负责国际关系的任何领土的国家，均可按照第六条的规定宣布该领土单独退出本协定。

第八条

1. 两个或多个缔约方之间就本协定的解释或适用发生的任何争端应尽可能通过相互谈判加以解决。

2. 不能通过谈判解决的任何争端，如争端所涉的任一缔约方请求仲裁，应付诸仲裁，并相应呈交争端各方一致选定的一个或多个仲裁人。如提出仲裁请求之日起三个月内争端各方无法就选择一个或多个仲裁人达成一致，其中任一当事方可请求联合国秘书长指定一个仲裁人，将争端交其裁定。

3. 按照本条第 2 款指定的一个或多个仲裁人的裁决对争端所涉各缔约方具有约束力。

第九条

1. 每个缔约方可在签署、批准或加入本协定之时宣布不受本协定第八条的约束。其他缔约方在与作出这种保留的缔约方相关的方面不受第八条的约束。

2. 作出本条第 1 款所指保留的任何缔约方可随时通知秘书长宣布撤回该保留。

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

第十条

本协定文本及其附录可按下列程序修订：

1. 任何缔约方均可对本协定及其附录提出一项或多项修订。对本协定及其附录的任何拟议修订案文应转交秘书长，秘书长应将其转交所有缔约方并通知第四条第 1 款所述所有其他国家。

2. 如没有缔约方在秘书长按照本条第 1 款分发任何拟议修订之日起六个月内表示异议，则该拟议修订应视为获得接受。

3. 秘书长应尽快向所有缔约方通报对于拟议修订是否有异议。如对拟议修订有异议，该修订应视为未获得接受，且不发生任何效力。如果没有这种异议，则修订自本条第 2 款所指六个月期满后再过三个月对所有缔约方生效。

第 十 一 条

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

- (a) 第四条规定的签署、批准和加入；
- (b) 本协定按照第五条生效的日期；
- (c) 按照第六条退出本协定；
- (d) 按照第七条收到的通知；
- (e) 按照第 9 条第 1 款和第 2 款收到的声明和通知；
- (f) 任何修订按照第三条第 1 款和第 2 款生效；
- (g) 任何修订按照第五条第 3 款生效。^{*}

第 十 二 条

缔约方指定并直接监督的机构或单位可按照本协定代表另一缔约方进行定期技术检查。

第 十 三 条

本协定原件应于 1998 年 6 月 30 日后交存于联合国秘书长，联合国秘书长应将本协定正式副本分送第四条第 1 款和第 2 款所指每个国家。

** ** **

下列署名的全权代表在本协定之末签名，以昭信守。

1997 年 11 月 17 日订于维也纳，正本一份，以英文、法文和俄文书就，各文本同一作准。

^{*} 改为“第十条第 3 款”（见 TRANS/WP.29/815，第 115 段）。

附录 1

行政委员会的组成和议事规则

第一条

行政委员会的成员为本协定的所有缔约方。

第二条

联合国欧洲经济委员会执行秘书应为行政委员会提供秘书处服务。

第三条

行政委员会应在每年第一届会议上选出一名主席和一名副主席。

第四条

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

第五条

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

第六条

对规则的拟议修订应付诸表决。本协定的每个缔约国有一个表决权。作出决定的法定人数为适用该规则的缔约方的过半数。为确定法定人数，属于本协定缔约方的区域经济一体化组织的表决权按其成员表决权数目计算。区域经济一体化组织的代表可为适用该规则的所属各主权国家投票。对规则的修订草案以出席并参加表决的缔约方三分之二多数确立。

附录 2

国际技术检查证书

1. 由指定技术检查中心负责按照 1997 年日内瓦协定所附(各)有关规则的检查要求进行检查测试和对于合格批准，并在国际技术检查证书第 12.5 行注明下次检查的最迟日期，该证书范本附于此件之后；

2. 国际技术检查证书应包含下列所示信息。证书可采用 A6(148×105mm)手册格式，封面绿色，内页白色；也可采用一页 A4(210×197mm)绿色或白色纸张，折叠成 A6 格式，折叠后首页应显示国家或联合国识别标志。

3. 证书各项及其内容应以发证缔约方本国语文印制，沿用范本编号。

4. 本协定缔约方使用中的定期检查报告可替代此种证书。应将一份样本送交联合国秘书长，由秘书处转送各缔约方参考。

5. 国际技术检查证书中专门留待主管机关书写、打字或计算机填写的条目应使用拉丁字母。

附录 2 (续)

国际技术检查证书的内容

<table border="1"><tr><td style="text-align: center;">国家或联合国识别标志</td></tr></table> <p>.....</p> <p style="text-align: center;">(负责技术检查的行政机关)</p> <p>.....¹</p> <p style="text-align: center;">CERTIFICAT INTERNATIONAL DE CONTROLE TECHNIQUE ²</p>	国家或联合国识别标志
国家或联合国识别标志	

¹ 本国语文的“国际技术检查证书”标题。

² 法文标题。

附录 2 (续)

国际技术检查证书

1. 牌照(登记)号码.....
2. 车辆识别号码.....
3. 出厂后第一次登记(国家、机关)..... ¹
4. 出厂后第一次登记日期.....
5. 技术检查日期.....

合格证明

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

¹ 可能具备的车辆出厂后第一次登记机关和国家名称。

² 发证机关印章。

附录 2 (续)

12. 以后历次定期技术检查 ¹	
12.1	检查单位(技术检查中心) ²
12.2
(印鉴)	
12.3	日期.....
12.4	签字.....
12.5	下次检查不得迟于(月/年)

¹ 如准备为以后各年度定期技术检查使用此证，第 12.1 至 12.5 项每次均须填写。

² 主管机关指定技术检查中心名称、地址和所属国家。

附件五

目前经常参加 WP.29 活动的非政府组织清单

OICA	国际汽车制造商组织——各国汽车制造商协会的全球统括组织。
CLEPA	欧洲汽车供应商协会——部件和系统制造商及其国家协会的国际统括组织。
IMMA	国际摩托车制造商协会——国家摩托车制造商协会和制造商的国际组织。
AIT/FIA	国际旅游联盟/国际汽车联合会——国家汽车俱乐部的国际组织。
CI	消费者国际——国家消费者协会的国际组织。
ISO	国际标准化组织——负责在许多领域制订自愿技术标准的全球组织。
GTB	“布鲁塞尔 1952”工作组——照明专家和照明设备制造商的国际协会。
ETRTO	欧洲轮胎和轮圈技术组织——轮胎和车轮制造商的国际组织。
FEMFM	欧洲摩擦材料制造商联合会
CEMA	欧洲农业机械制造商集团委员会
CITA	国际机动车辆检查委员会
AECC	催化剂排放控制协会
AEGPL	欧洲液化石油气协会
BLIC	欧洲共同体橡胶工业联络局
BIPAVER	轮胎经销商和修理商协会常设国际局
CEA	欧洲保险委员会
CIDADEC	国际专家顾问联合会协会
CONCAWE	欧洲石油公司保护环境、卫生和安全组织
EEVC	欧洲车辆安全促进委员会
ENGVA	欧洲天然气车辆协会
EUROMOT	欧洲内燃机制造商协会
EUWA	欧洲车轮制造商协会
IEC	国际电工委员会
IRU	国际公路运输联盟
SAE	汽车工程师协会
UITP	国际公共运输联合会
UNATAC	汽车和公路交通技术援助联盟

附 件 六

国家和区域规章制订和执法进程

欧洲共同体

日 本

俄罗斯联邦

美利坚合众国

加 拿 大

第 1 节

规章进程——欧洲共同体

欧洲共同体自 1960 年代以来就在从事机动车辆(四轮或四轮以上动力车辆和其他车辆, 包括农用拖拉机和林业拖拉机)制造方面的技术性协调工作; 通过这项工作, 迄今为止已颁布了可据以为车辆或部件给予欧共体型式批准的 80 多项指令。二轮或三轮车辆及其部件方面的类似工作开始于 1989 年, 现已颁布了可据以为这类车辆给予全面型式批准的 13 项指令。

这些指令的基本目标在于协调成员国的不同形式的立法, 但随着时间的推移, 安全性和环境保护占据了真正的主导地位。这两方面的协调极为严格。对于 M1 类机动车辆以及二轮或三轮车辆, 共同体立法是强制性的, 因此, 适用共同体的要求, 并且只有共同体的要求才适用。对于 M1 类以外的车辆以及二轮或三轮车辆, 共同体规章仍然是任选性质的, 制造商既可以选择按共同体要求行事, 车辆只要符合这些要求即可在共同体全境内使用; 也可以选择按现行的国家要求行事, 符合这种要求的车辆只能在既实行共同体要求又保持本国要求的成员国境内使用。

指令是选定的法律媒介, 亦即一种措施, 在要达到的结果方面将成员国联系在一起, 同时又将形式和手段方面的主管权留给国家机构掌握。大多数指令所依据的工作都类似于在联合国欧洲经济委员会(欧洲经委会)背景下所进行的工作。目前正在越来越多地设法使共同体指令与欧洲经委会规章相互等同, 以期在更大的地理范围内实现协调。

共同体在这方面对欧洲经委会的工作十分重视, 这是因为考虑到该委员会已成为协调机动车构造及性能要求的世界论坛。

1998 年 3 月 24 日, 欧洲共同体成为欧洲经委会经修订的 1958 年协定的缔约方。加入该协定, 共同体也就加入了附于该协定的 78 项欧洲经委会规章, 这些规章也就成为相应共同体指令技术附件的替代办法。共同体参加经修订的 1958 年协定, 尤其是为了加强协定之下所进行的协调工作的重要性, 便利进入第三国市场, 以及加强欧洲经委会规章与共同体指令之间的一致性。

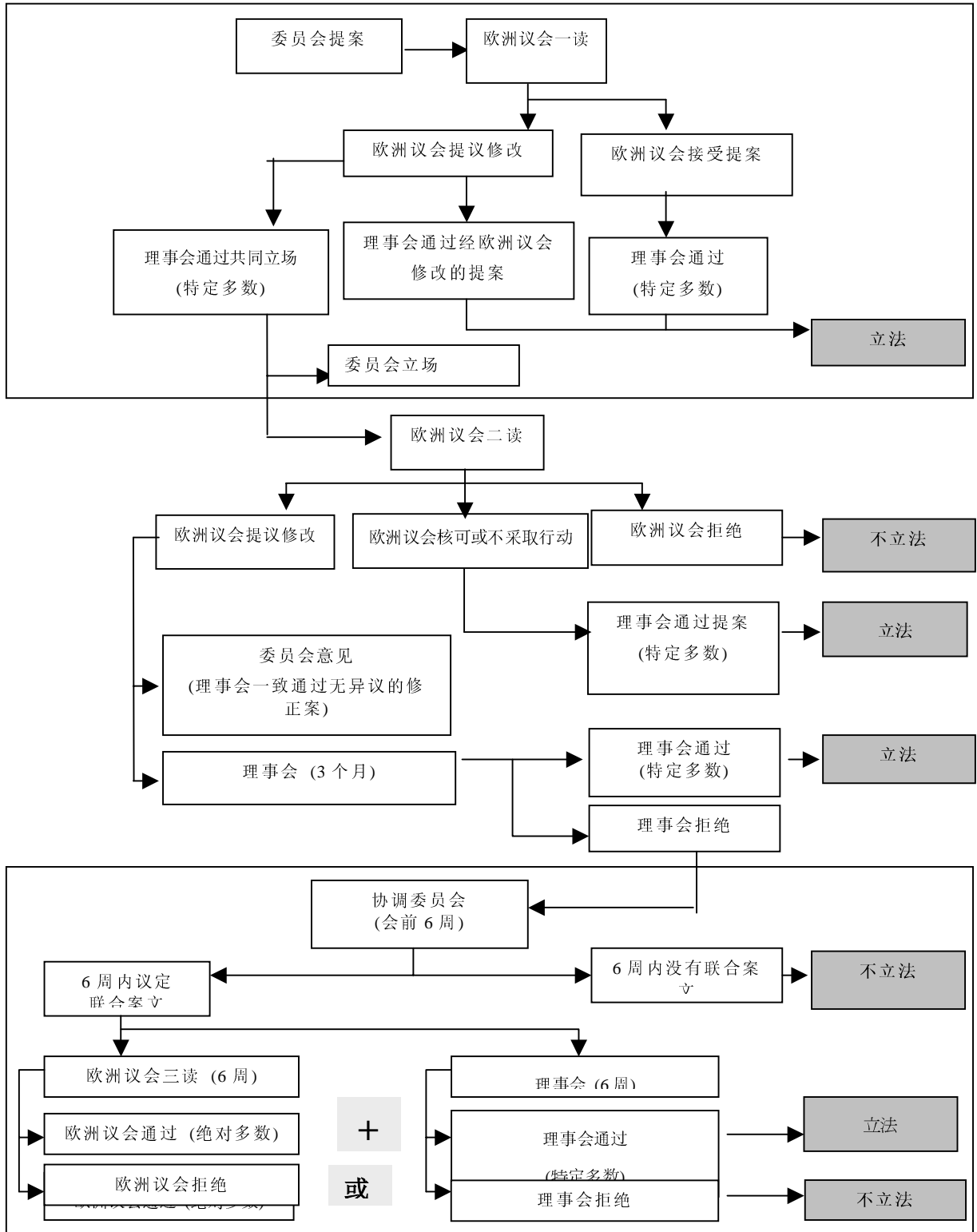
对于加入经修订的 1958 年协定时所承认的 78 项规章以外的其他规章以及任何新规章, 欧洲共同体随时可以予以承认。为此目的, 欧共体委员会要向欧共体理

事会提交一项决定草案，后者将在欧洲议会核准后作出决定。到目前为止，又有 7 项规章通过这一程序得到承认。

按照欧共体理事会就欧洲共同体加入经修订的 1958 年协定作出的决定第 6 条规定的条件，准备或已经采用对共同体尚无约束力的欧洲经委会规章的成员国可通过反映技术进步的修订继续使用和发展这些规章。

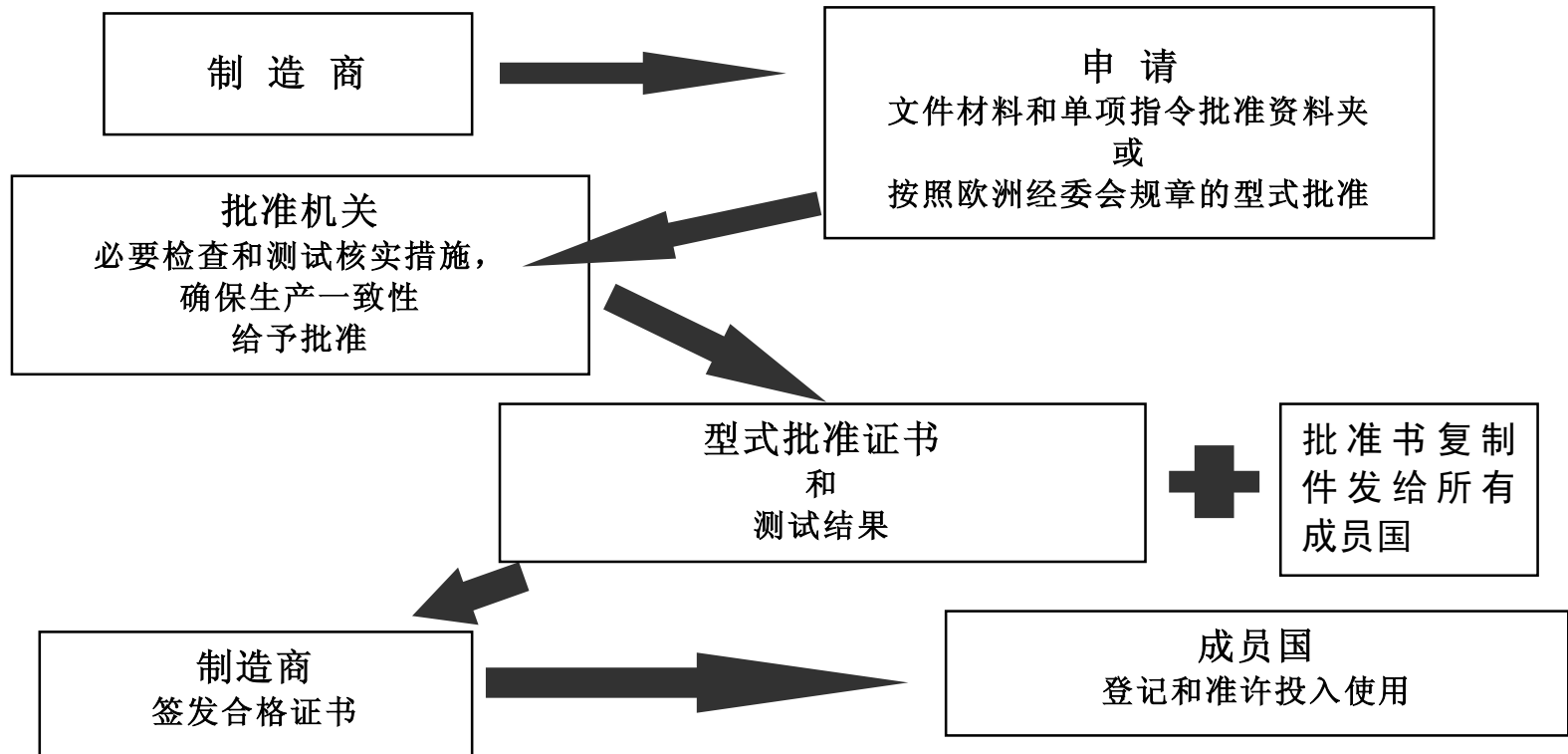
附录 1

联合决策进程



附录 2

欧共体型式批准的运作程序(依据 70/156/EEC 号指令)



第 2 节

规章进程——日本

为确保机动车辆安全性和尽量减少机动车辆造成的环境污染(即, 空气污染和噪声), 交通省根据《道路运输车辆法》为保证机动车辆构造和装置安全性和污染控制规定了必要的技术标准。在日本, 任何车辆必须符合这些标准才能在道路上运行。

1. 安全性标准

1.1. 颁布和修订程序

安全性标准着眼于避免发生事故和尽量减少事故情况下的损害。为适应交通事故实际情况和机动车辆使用模式的变化, 这些安全性标准一直在不断地修订和加强。

在扩充或加强某项安全性标准之前, 先要向运输技术审议会——交通省的顾问委员会——征求对计划的咨询意见。审议会下属的机动车辆专家小组委员会根据事故数据、测试研究和对一些外国趋向的调研, 以及包括用户和有关外国当事方在内的专家和组织的意见进行研讨。通过这种方式, 审议会从全面和长期的角度为“扩充和加强机动车辆安全性标准目标”拟出建议。

交通省按照审议会提交的这种建议为制订或修订某项机动车标准拟出草案, 同时保持起草过程的透明度, 例如, 为外国当事方提供发表意见的机会。经过这些步骤之后, 将计划标准制订或修订通知世界贸易组织, 随后再颁布有关标准。

1.2. 近期趋向

日本近年来汽车交通事故造成的人员伤亡不断攀升, 在 1987 年至 1997 年的 10 年期间, 每年上升幅度约 1.3 倍, 从 730,000 人上升到 970,000 人。社会上对预防汽车交通事故的要求也相应提高。

由于交通事故涉及车辆、驾驶人、道路条件和其他各种因素，需要从许多不同的角度分析交通事故的原因。根据这种分析的结果，应当采取全面的事故预防措施，包括提高车辆结构和驾驶环境方面的安全性。

以上述情况为背景，交通省下属的汽车专家顾问委员会，即运输技术审议会，正在研讨“在充分考虑安全性和环境的前提下未来的汽车交通政策”(Inquiry No.24, 1998 年 6 月)。审议会定于 1999 年春季完成研讨并向交通省提交咨询报告。

2. 环境污染标准

2.1. 制订和修订程序

随着机动车使用的不断增多，机动车辆造成的环境污染以及机动车噪声对生活环境的有害影响，在日本引起了严重的社会问题。为了缓解这个问题，日本政府在力求促请机动车构造和装置技术发展的同时，逐步加强了环境污染控制标准。

这些控制标准是根据中央环境污染控制审议会提交的建议拟订的，该审议会负责为机动车环境污染控制标准制订长期计划。

启动程序的第一步是公布中央审议会提出的建议。然后，对这些建议提出的控制项目进行技术可行性研究，包括听取国内外机动车制造商和其他有关方面的意见。根据研究结果，确定允许的限值。随后，将拟出的环境控制草案发给国内外当事方请他们确认意见，并通知世界贸易组织。该程序以颁布控制标准而告结束。

2.2. 近期趋向

按照中央环境污染控制审议会 1992 年、1996 年和 1997 年提出的排放标准，作了下列修订：

- (a) 为摩托车和机动自行车启用了 CO、HC 和 NO_x 状态排放限值，为新车和使用中的车辆启用了 CO 和 HC 怠速排放限值。
- (b) 新汽油车和液化石油气车——轻型卡车、中型车辆(GVW 1.7 吨以上 2.5 吨以下)和重型车辆(GVW 2.5 吨以上)的排放限值，CO 下调 35%

至 50%，HC 下调 66%至 80%，NO_x下调 35%(NO_x下调仅适用于轻型车辆)。

- (c) 四轮驱动汽油车和液化石油气车怠速排放限值下调 56%至 78%。
- (d) 新重型柴油车(GVW 12 吨以上)的排放限值，NO_x下调 15%至 26%，颗粒物(PM)下调 49%，黑烟下调 38%。对于使用中的车辆，黑烟排放限值下调 38%。
- (e) 新汽油车和液化石油气车 CO、HC 和 NO_x 排放限值下调 48%至 69%。
- (f) 对汽油车和液化石油气车启用安装车载式故障诊断(OBD)系统的要求。
- (g) 关于汽油车的燃料挥发气体，现规定夏季泊车过程中的挥发气体以及车辆停驶后加热状态所致挥发气体也使用同样规章。所要求的测量方法已从传统的收集法改为蒸发排放密闭室测量法。后一种办法是在密闭室内收集测量的方法。

3. 认证制度

3.1. 机动车型式认定

机动车行驶认定体系适用于大量相同型号汽车和其他机动车辆在日本生产或进口销售的情况。在这种体系之下，经提出申请后，要检查与准备销售的车辆具有同样结构、装备和性能的样品，看其是否符合安全和环境规章；此外，还要通过书面材料检查车辆质量和性能的一致性。对于经验证符合要求的同型号车辆，给予型式认定。

车辆生产商提交填妥的检查证书之后，得到型式认定的车辆就可以免于地区运输局或另一有关办事单位需对每辆新车进行的检查。

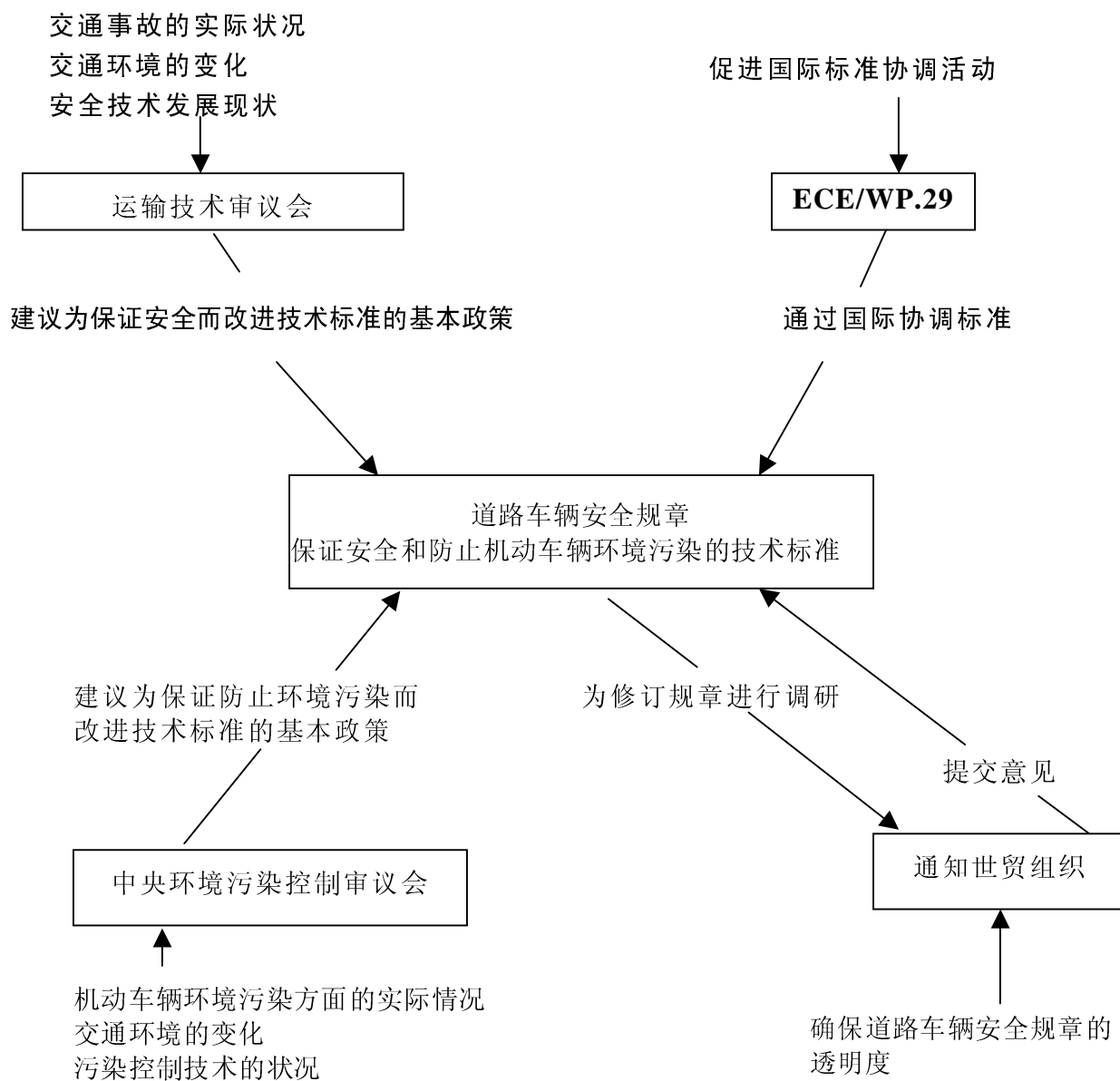
3.2. 相互承认和装备型式认定

在跨越国界分销或驾驶的机动车辆数量极多的欧洲，实行欧洲经委会 1958 年协定。1977 年以来，日本以观察员地位参加了 WP.29，对制动器和车灯规章的全球协调作出了贡献。

1998 年 11 月，日本成为欧洲区域以外加入欧洲经委会 1958 年协定的第一个国家，朝着认证体系全球化迈出了坚定的一步。由于加入该协定，凡是在日本得到认证的车辆出口现在都可免于其他缔约方的认证。

在加入欧洲经委会 1958 年协定的同时，鉴于更多种类车辆型号使用同样装备的情况，日本开始启用了一种装备型式认定体系。获得装备型式认定的装备可以在协定的所有缔约方得到相互承认。例如，在日本，凡得到装备型式认定的装备现在可免于车辆型式认定检查。

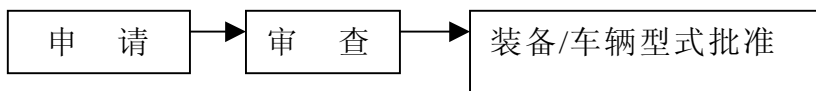
车辆安全性和环境标准



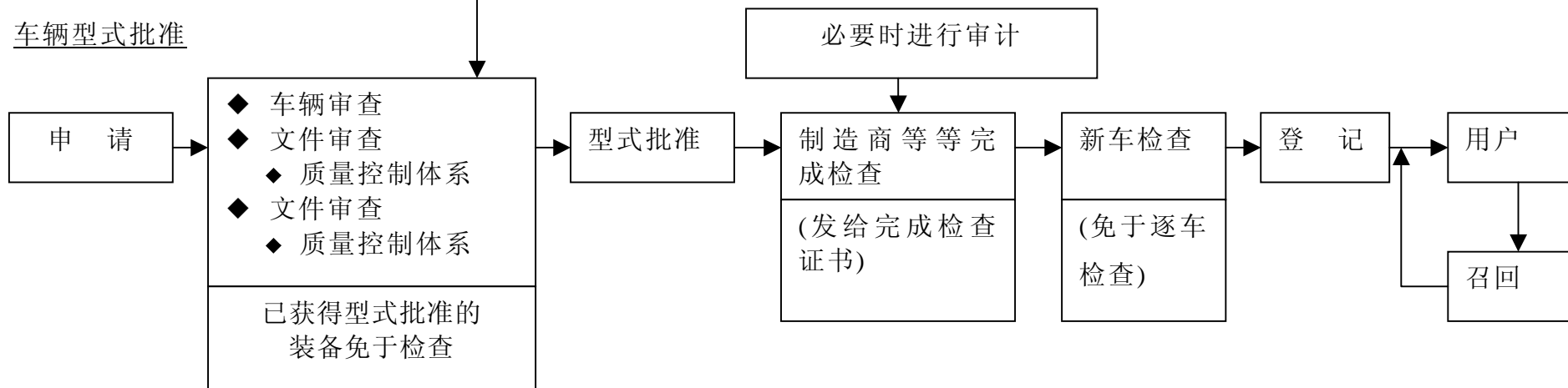
车辆检查到登记的流程图

型式批准体系

装备型式批准



车辆型式批准



第 3 节

规章进程——俄罗斯联邦

欧洲经委会规章的适用

制订机动车辆认证办法的法律基础是俄罗斯联邦“消费者权益保护法”、“产品和服务认证法”、“道路交通安全法”。

按照 1999 年 5 月 26 日俄罗斯 Grosstandard(国家标准化、计量和认证委员会)第 184 号令,在俄罗斯联邦公布的 86 项欧洲经委会规章自 2000 年 7 月 1 日起取得国家标准地位,作准文本即为欧洲经委会规章文本。

目前俄罗斯联邦已宣布适用 107 项欧洲经委会规章。

国家机动车辆认证体系

1992 年 4 月 1 日起实行的国家机动车辆和拖车认证体系的基础是联合国欧洲经委会规章。认证程序的适用规则是俄罗斯 Grosstandard、内务部、交通部核准并由俄罗斯司法部登记备案的“机动车辆和拖车认证体系工作规则”。

该体系是联邦产品和服务认证体系的一部分。

认证体系确定了针对机动车辆的强制性技术要求清单。这些要求包括欧洲经委会规章和俄罗斯国家标准,后者顾及俄罗斯道路的具体特点和气候条件。

俄罗斯联邦不是欧洲共同体成员国,因此没有关于对等承认认证的协议。为了减少贸易壁垒,俄罗斯认证体系规定按照与联合国欧洲经委会规章等效的欧洲共同体指令一览表对欧洲共同体指令下的证书给予承认。

“车辆型式批准书”是一种证书,等同于欧洲共同体所定“整车型式批准”,作为在俄罗斯制造和销售机动车辆以及机动车辆进口到俄罗斯的依据。

在俄罗斯,按照俄罗斯联邦“产品和服务认证法”的规定,对所有类型的机动车辆给予“车辆型式批准书”,有效期不超过三年。

在符合某些条件的情况下,生产商的“车辆型式批准书”可再延长一期。

为授予“车辆型式批准书”而需达到的强制性技术要求清单中,目前共含有 58 项欧洲经委会规章和 9 项国家标准。

34 项欧洲经委会规章和 7 项国家标准适用于 M1 类车辆，在认证过程中考虑到其中 3 项国家标准接近于欧洲标准。

30 项欧洲经委会规章和 9 项国家标准适用于 M2 类和 M3 类车辆。

33 项欧洲经委会规章和 8 项国家标准适用于 N1 类车辆。

32 项欧洲经委会规章和 8 项国家标准适用于 N2 类和 N3 类车辆。

10 项欧洲经委会规章和 4 项国家标准适用于 O1 类和 O2 类车辆。

14 项欧洲经委会规章和 3 项国家标准适用于 O3 类和 O4 类车辆。

17 项欧洲经委会规章和 2 项国家标准适用于 L1 类至 L5 类车辆。

对于特殊构造车辆和公共工程车辆的认证，还适用额外的专项安全要求。

对于俄罗斯境内小批量生产或进口的机动车辆以及套件组装车辆，按照简化要求清单规定了给予“车辆型式批准证书”的特殊程序，例如，对于 M1 类车辆的最低限度要求为 11 项。

对制造商自行测试报告给予承认的可行性有相应规定。

L1-L5、M1 和 O1-O2 类车辆的小批量是指每年不得超过 150 辆；M2、N1-N3、O3-O4 类车辆的小批量是指每年不得超过 100 辆；M3 类车辆的小批量是指每年不得超过 50 辆。

对于上述情况，所给予的“车辆型式批准”有效期为一年。

在有些情况下，认证体系允许适用对欧洲经委会以往规章的修订。

适用于认证的强制性技术要求清单的更新方式，就是定期增列国家标准、欧洲经委会规章和最新修订。俄罗斯联邦适用于机动车辆和拖车、部件及装备的完整技术要求清单含有最新修订的上述标准和欧洲经委会规章。为实际生产规定的过渡期一般为两年。

机动车辆和拖车备件和附件的认证按同一体系内的特殊程序进行。这种程序允许利用为颁发“车辆型式批准书”而进行的车辆型式认证测试的结果，以此为车辆设计书内所指的备件颁发一致性证书。

认证体系既包括对获认证产品的制造过程检查，也包括在发给一致性证书或“车辆型式批准书”之前进行的生产检查。这种检查类似于欧洲共同体指令和欧洲经委会规章内核准的程序。认证体系还规定了在产品不符合所定要求情况下应采取的措施。

总 结

俄罗斯联邦奉行一项逐步使本国技术要求与国际要求取得协调的坚定政策。因此，俄罗斯联邦也就是在奉行一项减少技术壁垒的政策。欧洲经委会规章在改善交通安全和环境保护方面与俄罗斯联邦的任务和目标完全一致，因此在俄罗斯成为机动车辆认证体系的基础。

第 4 节

规则制订进程——美利坚合众国

目 录

一、导 言

二、联邦规则制订

A. 国会授权

B. 机构行动

1. 规则制订工作的启动
2. 通报规则制订计划、活动和文件情况
3. 机构间和政府间协调
4. 行政程序法
 - a. 初步通知
 - b. 拟议规则制订工作的通知
 - c. 拟议规则制订工作的补充通知
 - d. 最终规则
 - e. 应对关于重新考虑的申请
5. 公众参与的其他机会
6. 关于制订规则的其他要求

C. 国会审查

D. 司法审查

三、美国确保符合安全和排放标准的程序

四、缩略语

五、索取进一步资料的联系办法

一、导 言

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

二、联邦规则制订

A. 国会授权

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

在国会颁布立法设立某个规章管理机构或对某个现有规章管理机构授予新的权力时，一般都包含在某项所定政策目标方面默示或明示向该机构授以规则制订权的规定。“规则制订”是通过拟订和颁布旨在落实、解释或阐述法律或政策的机

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

构陈述而规范政府机构和个人未来行为的机构行动²。含有国会授予某机构权力的立法称为对该机构的“授权”立法。

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

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

除了授权立法之外，联邦机构拟订和颁布规范产品的规则还要服从另外一些来源的要求。这些来源包括为确保理性和公平决策而制订的其他法规和总统行政命令。除非不符合某机构的授权立法或其他规则制订权的来源，否则这些其他法规和行政命令还要求必须透彻分析潜在影响之后再采用这些规则。这种分析一般包括但并不一律包括评估和比较替代规章方法或严格程度的功效和代价或成本效益。它们还要求采取公开和透明的联邦规程序，争取让所有参加者都有机会参加和理解规章管理机构的工作和理由。

B. 机构行动

1. 规则制订工作的启动

美国联邦机构的规章制订程序大多是在以下三种之一的情况下启动的。第一，这种机构可以在既有的授权立法或其他使之有权从事规则制订的立法限度内自行启动规则制订程序。第二，联邦机构也可响应公众的某项请求在既有的权力限度

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

内启动规则制订工作。APA 规定，各联邦机构应当给予关心的人就一项规则的颁布、修订或废止提出申请的权利。各机构必须答复这种申请。如果申请合理并且与这种机构任务的轻重缓急和所具备的资源相一致，就对申请给予批准并开始一项规则的制订进程。批准这种申请并开始规则制订进程不一定意味着必然颁布申请所指规则。另外，第一个步骤可能并不是发出任何通知，而是进行研究，以判断是否能够制订出适当的性能标准或测试程序。至于是否颁布某项规则，要在以后根据法定标准和规则制订进程中形成或收到的所有信息才能作出决定。第三，可由国会依法指示某机构开始一项具体的规则制订进程。

2. 通报规则制订计划、活动和文件情况

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

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

某项最终规则在《联邦公报》中发表之后，该项规则就同所有现有规则一样纳入《联邦条例法典》(CFR)而成为法律。《联邦条例法典》之下有 50 个标题，分别代表联邦规章涵盖的 50 个大方面。每个标题之下又分为各章，一般冠以规则颁

发机构的名称。《联邦条例法典》每年更新。该法典可免费在互联网上查阅，网址 <http://www.access.gpo.gov/nara/#cfr>。

一个机构在发表最终规则时所依据或所考虑的文件由该机构编入一份公文概要，以便公众查阅和提出意见。每份概要给定一个概要编号。这些文件包括有关机构为支持其立场而提出的研究报告，以及各方针对有关机构的文件(机密提交的文件除外)而提出的意见³。一些机构在制订规则工作中接受并依靠机密信息，另一些则并非如此。

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

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

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

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

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

3. 机构间和政府间协调

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

第 12866 号行政命令规定，各规章管理机构应当避免发布与其他联邦机构发布的规则不一致、不匹配或相重复的规则。该项命令责成行政管理和预算局负责在公布重大的拟议规则或最终规则及在《联邦公报》中发表以前，先协调机构间审查⁵。如果一个机构的拟议规则或最终规则可能引起严重的不一致，或在其他方面干扰另一机构所采取或计划采取的行动，该规则就视为第 12866 号行政命令之下的重大规则，需由行政管理和预算局加以审查。行政管理和预算局在审查过程中将规则文本送交其他有关机构征求意见。

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

4. 行政程序法

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

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

- 非正式规则制订程序要求机构预先通知并让各方在拟议规则公布后有¹机会通过提交书面数据或论点提出意见，只有某些限定的情况除外。任何人，不论在任何地点，均可提交意见。举例而言，这里所指的任何人可以包括其他国家的个人、工商企业和政府机构。这些程序还要求有关机构考虑上述数据和论点，并且要求该机构在发表任何最终规则时附上关于规则依据和目的的说明，并对各种意见有所交代。关于非正式规则制订程序的进一步讨论，可参看本文以下有关段落。
- 正式规则制订程序要求一个机构举行口头听证会。这种机构必须让愿意参加的人有机会出席并提供口头证词和书面证据及意见，并且交叉询问听证会的其他参加者。听证会一般由一名行政法法官主持。记录包含听证会上的证词记录和所出示证据，以及处理过程中交存的所有文件。

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

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

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

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

a. 初步通知

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

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

这种通知会说明可以由公众提出意见的某种时间段。任何人都可以提出意见。有些机构将对这种通知的所有意见都公布在一项公众能够查阅的概要上，而另一些机构则仅将对以后所发“拟议规则制订通知”表示支持的意见公布在概要上。征求意见期一般为 60 天，但也可能根据情况而长一些或短一些。

b. 拟议规则制订通知

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

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

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

如果有关机构在征求意见期过后又得到新的信息或分析结果，而这种信息或分析结果又并非仅仅是积累性的，而且对于最终规则的实质内容可能有重大影响，该机构就必须予以公布，以便公众能够提出意见。如果该机构的既定做法是也考虑迟交的意见或其他新材料，而且确实准备考虑对新信息或分析的任何迟交的意见，也可能不必就“拟议规则制订通知”再次安排征求意见期。如果新信息或分析除了不属于积累性的以外还会导致最终规则的重大意外变化，该机构就必须在《联邦公报》中发表一项通知，以确保公众意识到具备这种材料。

有关机构一般会联系针对“拟议规则制订通知”提出的意见或这种通知发表后出现的新情况修改提案的某些方面。在大多数情况下，修改都在“拟议规则制订通知”所述规章方针范围内，不再需要进一步征求公众意见。然而，如果该机构

所设想的任何修改涉及的既不是“拟议规则制订通知”内述及的事项，也不是这种事项的逻辑延伸，则该机构必须先提供机会让公众就修改后的提案提出意见，然后才能发表最终规则。为了提供这种机会，该机构发表一种“拟议规则制订补充通知”。

c. 拟议规则制订补充通知

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

d. 最终规则

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

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

e. 应对关于重新考虑的申请

即便在一项最终规则发表之后，公众也还已有最后一次机会请求有关机构修改该规则。任何人对此只需提交一份关于重新考虑的申请即可。提交关于重新考虑的申请一般不会推迟规则的生效日期。

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

关于事先通知和为公众发表意见提供机会的要求在有些情况下也可以通融，在这种情况下，有关机构认定有“正当理由”表明这种程序将会是“不切实际、不必要或有悖于公共利益”(5 U.S.C. § 553 (b)(3)(B))。法院将这一短语解释为允许一个机构不必采取通知和征求意见程序即可发表规则，只要该机构能够证明面临以下一种或多种“紧急”情况：(1) 该机构所面临的法定截止日期已经很近；(2) 需要立即发表一项规则，以解决公众健康和安全方面的一种严重危险；(3) 预先通知将有损于规则的目的；或(4) 需要立即澄清现有规则和规章以减少疑惑。必须指出，这种“正当理由”的例外范围很窄。另外，各机构并不因为出现以上此种情况之一或自认存在一种紧急情况而可以自动不采取非正式规则制订程序。相反，这种机构必须清楚证明在某种特定情况下不采取这种程序是恰当的。

5. 公众参与的其他机会

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

虽然 APA 在正式规则制订方面限定单方面口头联系，但对于非正式规则制订并没有这种限制。⁶ 然而，各联邦机构对于非正式规则制订过程中的这种联系定有自己的政策。这类政策各不相同。有些机构不鼓励但也不禁止规则制订进程各阶段的单方面口头联系，在“拟议规则制订通知”发出之前的情况下也是如此。另一些机构只是不鼓励“拟议规则制订通知”发出之后的单方面口头联系。还有一些机构允许规则制订进程各阶段的单方面口头联系。然而，在所有情况下，如果一个机构希望将单方面口头联系中提供的信息或数据作为最终规则的依据，就必须一份公开的备忘录内正式记录这种联系的实际内容。需要这种文件，是为了确保公众和(在法律诉讼的情况下)法庭意识到存在这种联系。

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

1990年《协商规则制订法》(NRA)为进行协商规则制订工作确定了一个框架，鼓励各机构利用协商规则制订方式增强非正式规则制订工作(5 U.S.C. §§ 561 及以后各段)。协商规则制订所依据的前提是，对于一项拟议的规则，使一个机构和各种受影响利益集团的代表汇集在一起，形成共识，可以减少一项最终规则发表后发生诉讼的可能性。根据《协商规则制订法》，一个机构可以设立咨询委员会，由受影响利益集团代表和机构代表组成，以期就准备在一项拟议规则制订通知中发表的规则达成共识。委员会须遵循《联邦咨询委员会法》，因此，会议一般必

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

须公开举行。委员会内部进行的协商一般都有中立的推动人从中协助。委员会的目标是在机构法定权力和制订规则的政策目标限度内达成共识。如果达成共识，有关机构就以共识的结果作为“拟议规则制订通知”的基础。如同不涉及协商规则制订的其他规则制订程序一样，有关机构必须先考虑公众对该通知的意见，然后才能发表最终规则。

6. 关于制订规则的其他要求

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

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

1995 年《国家技术转让和促进法》(NTTAA)要求联邦机构在国内和国际上停止使用政府制订的规章，改用自愿议定标准，以落实这些机构所确定的政策目标或活动，但不符合法律或不切实际的除外 (Public Law 104-113)(15 U.S.C. § 272

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

note)。该法还要求各机构参与自愿议定标准的制订活动，只要“这种参与符合公众利益、与本机构和本部门的使命、权力、重点和预算资源相一致”。这种参与目的在于为制订自愿标准作出贡献，使这种标准能够最大限度地减少另外制订和保持政府规章的必要性。

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

C. 国会审查

由机构作为最终规则发表的大多数产品规章的必须提交国会根据《国会审查法》(5 U.S.C. §§ 801, et seq. (CRA))进行审查，并由国会实行监督。⁸ 《国会审查法》确定了一种特殊程序，国会可根据这种程序表决否定任何这种机构规则。否定性表决就意味着规则无效。如果国会参众两院以过半数通过一项联合决议(否定一项规则)而随后由总统签署该决议，该项规则即被推翻。如果国会参众两院通过这样一项决议(否定一项规则)，而随后又通过表决推翻总统对该决议的否决，也意味着该项规则被推翻。国会可以通过一项完全否定某项规则的决议，但在《国会审查法》之下不能通过一项修改某项规则或要求修改某项规则的决议。在《国会审查法》之下国会既可以不采取行动，也可以通过一项否定性的决议。

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

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

D. 司法审查

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

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

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

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

为了避免某项规则被推翻或被定为随意无常而退回，一个机构应当：说明规则的事实依据；通过将事实依据与规则制订记录中的证据相联系而证明这种依据；

解释如何根据事实依据推断出规则的预计作用；将事实依据和预计作用与每项相关的法定目标、根据法规属于相关的目的或标准联系在一起；避免将规则最终文本的任何方面建筑在国会不准备考虑的因素之上；说明为何同意或不同意各种重要意见以及为何要解决提出意见者所提问题；说明根据什么理由不同意对所采用的规则的合适替代办法，特别是据认为更有利于促进据以发表规则的法规目标替代办法。

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

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

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

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

三、美国确保符合安全和排放标准的程序

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

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

A. 国家公路交通安全局与自行认证

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

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

1. 制造商如何自行认证

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

局进行测试时会达到标准。大多数制造商都是按照 FMVSS 进行测试，以此作一致性认证。在很少的情况下，认证不是依据测试而是依据研究或分析。

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

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

2. 国家公路交通安全局如何确保/监测一致性

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

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

机动车辆或机动车辆装备、不得将其投入州际商业交易或交付投入州际商业交易，或将其输入合众国。¹⁰

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

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

B. 环境保护局的执法和合格性规定

环境保护局执行排放标准的程序在许多方面与国家公路交通安全局的规定相似；但也存在某些重大差异。虽然环境保护局有关于车辆、装备和部件(尤其是发动机)的认证要求，但其章程并不允许制造商自行认证。相反，制造商必须申请环境保护局的认证。制造商的申请必须包含具体规定的所需信息，包括排放测试信息，以便环境保护局能够判断车辆、装备或部件是否符合排放标准。环境保护局

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

既可以自己进行认证测试，也可以要求制造商进行这种测试。如果环境保护局断定车辆、装备或部件符合其标准或其他要求，就会发给合格证书。如同安全标准一样，制造商也必须在所有生产型号的获认证的车辆、装备和发动机上设置永久性的认证标志。

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

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

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

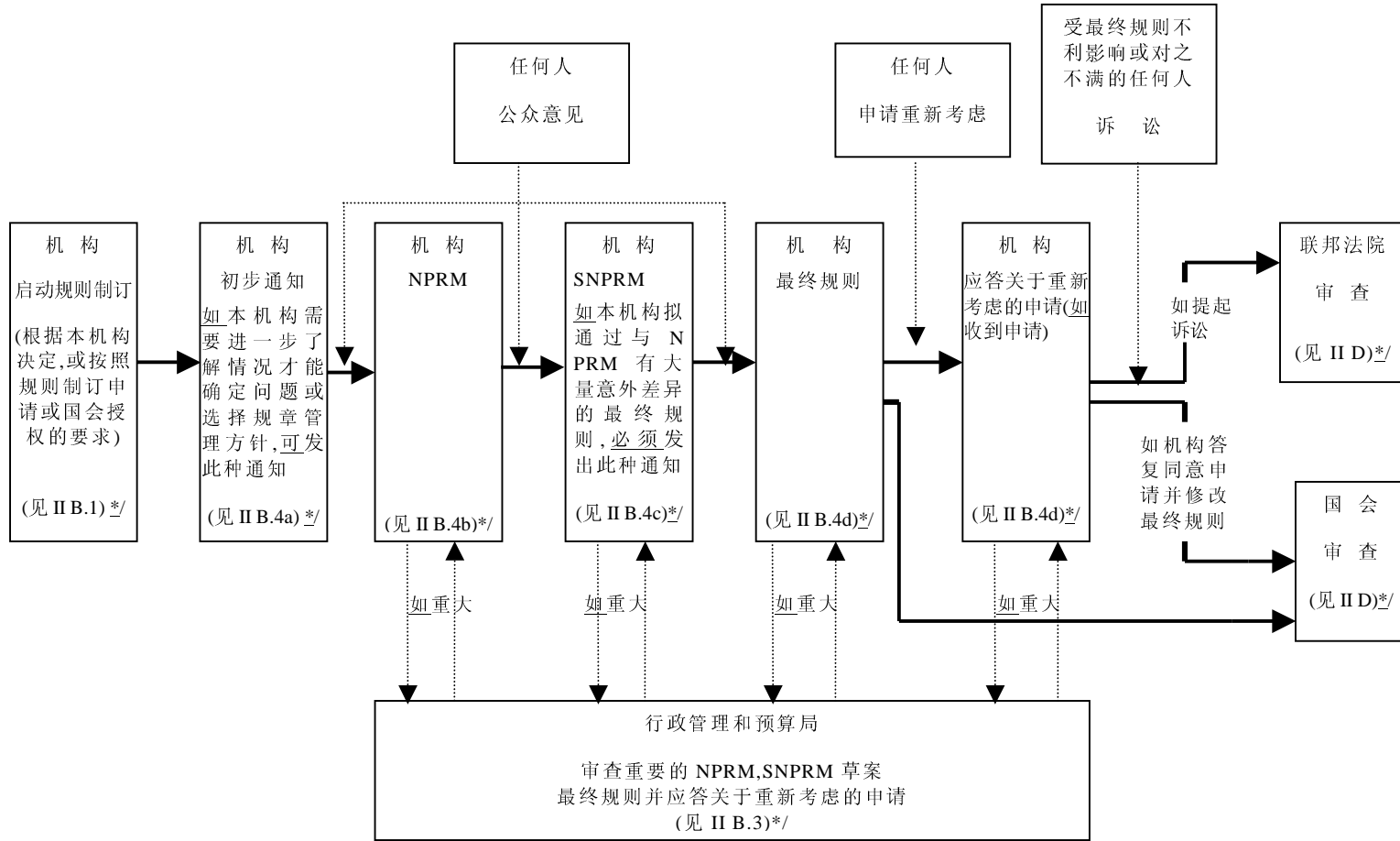
四、缩略语

ANPRM	拟议规则制订预先通知
APA	行政程序法
CFR	联邦条例法典
CRA	国会审查法
FACA	联邦咨询委员会法
FOIA	信息自由法
FR	联邦公报
NIST	国家标准与技术研究所
NPRM	拟议规则制订通知
NRA	协商规则制订法
NTTAA	国家技术转让与促进法
OMB	行政管理和预算局
RISC	法规信息服务中心
SNPRM	拟议规则制订补充通知
USC	美国法典

五、索取进一步资料的联系办法

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

规则制订进程—美利坚合众国



124

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

第 5 节

规章进程——加拿大

此处概要列出加拿大出台某项机动车辆安全或排放规章或这种规章的修订所需涉及的步骤。

启 动

出台某项规章的必要性可源于下列原因：

- (1) 研究发现的某种危害
- (2) 碰撞事故调查发现的某种危害
- (3) 公众投诉指出的某种危害
- (4) 工业界的一项请求
- (5) 一项妨碍新技术发展的规章
- (6) 规章方面需要与地方或外国政府要求保持协调
- (7) 需要为执行某项规定提供便利

测 试

可以在这个阶段或以后某个阶段为制订规章进行测试，以确定某项技术要求的可行性。

指导委员会

指导委员会负责协调规章制订活动，按照要求设法利用工作人员的知识。必要时，工业界或其他有关机构的代表可以担任委员。

起 草

参考法律人员的咨询意见，起草拟议规章、规章影响分析说明(RIAS)(一种概述规章及所有有关因素的文件)和测试方法说明等其他文件。

发表提案

在《加拿大政府公报》(发表政府命令、规章和法律的文书)中发表拟议规章和相应的规章影响分析说明。这个出版物同时征求工业界、其他国家政府和安全倡导者等有关各方的意见。

意见

要对所收到的所有意见进行分析，必要时修改提案。

发表最终规章

在《加拿大政府公报》中发表最终规章以及相应的规章影响分析说明，其中介绍所收到的意见和针对这些意见采取的行动。

准备期

必要时，允许规章经过一段时间才生效，以便生产商按照规章要求(对生产)作必要的改动。