

欧洲经委会

# 世界车辆法规协调论坛(WP.29)

如何运作-如何加入

第四版



联合国



欧洲经委会

# 世界车辆法规协调论坛(WP.29)

如何运作-如何加入

第四版



联合国

## 说 明

© 2021 联合国  
世界各地，版权所有

复制摘录或影印的请求应发送至 [copyright.com](https://copyright.com) 的版权许可中心。

凡对版权、许可及相关附属权的任何其他问询，请发送至：United Nations Publications, 405 East 42nd Street, S-09FW001, New York, NY 10017, United States of America。电子邮箱：[permissions@un.org](mailto:permissions@un.org)；网站：<https://shop.un.org>。

这项工作中任何地图上使用的名称和材料的编排方式，并不意味着联合国对任何国家、领土、城市、地区或其当局的法律地位，或对其边界或界线的划分，表示任何意见。

本出版物以阿拉伯文、中文、英文、法文、俄文和西班牙文发行。

联合国欧洲经济委员会发布的联合国出版物。

ECE/TRANS/289/REV.1

联合国出版物  
eISBN: 978-92-1-001217-1

---

## 前言

建立完善、高效、清洁、安全和有保障的内陆运输体系有助于开拓市场、促进就业、普及教育、获得基本服务，这些方面对减贫发挥关键作用。运输（特别是公路运输）既推动了日益增长的全球能源需求，又制造了大量碳足迹；同时还由于交通事故和空气污染造成的死亡、伤残和疾病，交通的公共健康影响成为重大关注问题。

全球对货物运输和人员流动的需求不断增长，促使全球城乡地区的公路机动化率和车流量增速空前。据估计，在人口增速强劲的发展中国家，特别是在非洲和东南亚，摩托车、汽车和卡车的保有量预计将在未来几十年大幅增加。

每年有 135 万人死于交通事故。化石燃料占公路运输能耗的 96%，而公路运输占全球温室气体排放量的 18%。由于对全球公路运输的需求预计会持续增长，如果一切照旧将无助于减轻公路车辆造成的负面外部影响，而且情况还会恶化。确保公路车辆安全、节能、环保是实现《2030 年议程》所确定 17 项可持续发展目标和具体目标的关键。与之直接相关的有关于降低公路交通死亡率的具体目标 3.6、关于降低大气污染相关死亡率的具体目标 3.9、关于提高可再生能源在全球能源结构中的比例的具体目标 7.2 和关于提高能源利用效率的具体目标 7.3、关于基础设施、工业化和创新的可持续发展目标 9 的具体目标、关于确保人人可享受安全、环保和可持续的城市交通系统的具体目标 11.2 以及关于应对气候变化及其影响的可持续发展目标 13。

由于研发和创新方面的持续努力，新技术不断涌现，公路车辆的安全性能、能源消耗和环境影响因此逐渐改善。节能型发动机、替代燃料技术、主动和被动安全系统以及汽车自动化都是公路运输和公路车辆可持续发展的潜在方向。然而，技术只是解决方案的一部分；技术需广泛推行才能产生持久的影响。各利益攸关方，包括政府、行业和消费者代表共同参与全球公路车辆监管平台，是确保行业未来可持续发展的关键一步。

联合国欧洲经委会世界车辆法规协调论坛 (WP.29) 是所有利益攸关方参与的世界性监管论坛。1958 年、1997 年和 1998 年通过的三项联合国协定构成了论坛的法律框架，其中授权各缔约方就机动车、机动车设备和零部件的认证以及在用车辆的技术检验规则制订国际统一的监管文书。世界论坛制订的监管框架鼓励创新汽车技术的大规模市场化推广，同时提出不断提高全球范围内的汽车安全性、能源效率和环保性能。

加入世界论坛的国家可以通过这个全球平台，讨论并通过最先进的技术规范，有助于减轻缔约方的行政负担，协调技术规范，加快技术部署，促进可持续流动。

第四版介绍了世界论坛开展的工作、论坛下辖的若干联合国协定以及根据这些协定设立的监管方法。我谨向来自政府、行业、非政府组织和学界的各利益攸关方推荐该书，并邀请相关各方参与世界论坛，为加强车辆安全性和清洁性作出贡献，促进全球运输系统的可持续发展。



副秘书长兼欧洲经委会执行秘书

**Olga ALGAYEROVA**

## 联合国欧洲经济委员会

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

冷战之后，欧洲经济委员会不仅迎来了更多成员国，而且还承担了一些新的职能。从 1990 年代初起，本组织便将重点放在了协助中东欧、高加索和中亚国家完成经济转型并融入全球经济的工作上。

如今，欧洲经委会负责支持遍布欧洲、中亚和北美的 56 个成员国执行《2030 年可持续发展议程》及其《可持续发展目标》。欧洲经委会是一个多边的平台，各国可以依托这个平台进行政策对话，制订国际法律文书、准则和标准，交流最佳做法、经济和技术专门知识，与经济转型国家进行技术合作。

欧洲经委会制订的许多规范、标准和公约为解决环境、交通、贸易、统计、能源、林业、住房和土地管理问题提供了实用工具，改善了人们的日常生活，为世界各国广泛采用。本地区以外的一些国家也参与欧洲经委会的工作。

欧洲经委会的多部门工作模式有助于各国以综合方式解决互相关联的可持续发展问题，以跨国视野为各国共同面临的挑战找出对策。欧洲经委会以其独特的号召力，致力于促进国家和区域层面各利益攸关方之间的合作。

## 欧洲经委会的交通运输工作

内陆运输委员会于 1947 年成立，旨在支持战后欧洲交通基础设施的重建。多年来，委员会专注于所有内陆运输模式的协调和可持续发展。

欧洲经委会可持续运输司是内陆运输委员会、经社理事会危险货物运输和全球化学品统一分类和标签制度专家委员会的秘书处。内陆运输委员会、18 个工作组、经社理事会委员会及其小组委员会是旨在改善人们和企业日常生活的政府间决策机构。从 2015 年起，可持续运输司为秘书长道路安全问题特使让·托德先生承担秘书处职能；从 2018 年起，该司又成为联合国道路安全信托基金的秘书处。

可持续运输司在推动基础设施建设、改善交通安全、环境效能、节约能源、运输安全和运输行业整体竞争力方面的成果是可衡量的，所采取的措施是具体的。

目前为止的主要成果包括：(a) 通过并定期更新 59 部联合国运输公约和更大数量的技术规范，形成国内和国际公路、铁路、内河运输、多式联运以及车辆制造可持续发展的国际法律框架；(b) 开展跨欧高速公路、跨欧铁路和欧亚运输连接项目，为协调跨国运输基础设施投资提供了便利；(c) 开发覆盖全球的 TIR(国际公路运输)系统，为海关转运提供了便利；(d) 开发“未来内陆运输系统”(ForFITS)，协助各国政府监测来自内陆运输模式的二氧化碳排放，制订气候变化减缓政策；开发“未来安全内陆运输系统”(SafeFITS)，为道路安全政策提供知识支持；(e) 在运输统计方面促进数据采集方式和数据类型的国际化；(f) 开展运输政策制订方面的研究并发布报告。比如，内陆运输委员会特别关注智能运输系统，包括汽车自动化创新技术。

《蓝皮书》第四版为世界车辆法规协调论坛 (WP.29) 提供了基础及运作方式。

世界论坛 (WP.29) 是协调车辆性能、车辆零部件和设备、车辆安全、环境保护、能源节约、防盗和安全领域规范和规则的唯一全球论坛。

本版蓝皮书适逢新版“国际整车型式许可”(IWVTA) 体系发布，因此对该体系进行了讨论，同时回顾并强化了现行关于改善认证程序和互认条件的条款。

# 目 录

前 言.....	iii
内容提要.....	viii
<b>第一章</b> 如何参加世界论坛 .....	1
<b>A. 参加世界论坛</b> .....	1
<b>B. 如何成为缔约方?</b> .....	2
<b>第二章</b> 世界论坛及其附属机构的组织架构.....	4
<b>第三章</b> 世界论坛管理的协定.....	6
<b>A. 《1958年协定》</b> .....	6
<b>B. 《1998年协定》</b> .....	9
<b>C. 《1997年协定》</b> .....	12
<b>第四章</b> 规范制订程序.....	14
<b>第五章</b> 各协定的特点和行动.....	16
<b>第六章</b> 第0号联合国规范—国际整车型式许可体系.....	19
<b>第七章</b> 型式许可文件交换数据库、唯一标识码与达标声明文件 .....	20
附 件	
<b>附件一</b> 世界车辆法规协调论坛职权范围和议事规则 .....	22
<b>附件二</b> 关于对轮式车辆以及可装配和/或用于轮式车辆的设备和配件采用联合国统一技术规范和互相承认根据这些联合国规范所做出的许可的条件的协定，1958年3月20日订于日内瓦.....	29
<b>附件三</b> 关于针对轮式车辆以及可在轮式车辆上安装和/或使用的设备和部件制订全球技术规范 的协定，1998年6月25日订于日内瓦.....	55
<b>附件四</b> 关于轮式车辆定期技术检验采用统一条件和对等承认这种检验的协定， 1997年11月13日订于维也纳 .....	68
<b>附件五</b> 经常参加世界论坛活动的非政府组织名单 .....	77



附件六	国际、国家和区域层面的规范制订和执行 .....	79
第1节	加拿大的监管程序 .....	80
第2节	中国汽车行业管理体制和汽车标准法规体系 .....	83
第3节	印度汽车行业及其监管制度 .....	87
第4节	日本的规章制订和执行程序 .....	91
第5节	大韩民国汽车安全标准法规/《汽车管理法》和自行认证制度的修订程序 .....	98
第6节	俄罗斯联邦有关复杂机动车安全方面的规章制订和实施 .....	106
第7节	美利坚合众国的规则制订 .....	111
第8节	欧洲联盟 .....	123
附件七	世界论坛的决议 .....	126

图 表

图 1	世界论坛的组织架构 .....	5
图 2	《1958年协定》的缔约方 .....	7
图 3	《1998年协定》的缔约方 .....	11
图 4	《1997年协定》的缔约方 .....	13
图 5	联合国规范、联合国全球技术规范 and 联合国规则的审议和确立 .....	18

## 内容提要

第四版蓝皮书继续提供欧洲经委会可持续运输司筹办的世界车辆法规协调论坛的准确信息，包括论坛的历史、行政和法律框架以及三项协定，作为用户的参考。

世界论坛是内陆运输委员会 (ITC) 框架下的常设论坛。根据 WP.29 的职权范围和议事规则，论坛有效管理三项主要的联合国国际机动车协定，包括关于新车认证 (效能要求等) 规范的 1958 年和《1998 年协定》，以及关于在用车辆定期技术检验规则的《1997 年协定》。WP.29 确保这三项联合国协定法律框架下所制订规范和规则的达标，同时确保规范和规则反映技术进步和创新步伐。例如，2018 年，WP.29 在之前的制动与传动装置工作组的基础上建立了一个工作组，以加强在自动化 / 自动驾驶和互联车辆发展方面的活动。

世界论坛是一个独一无二的世界性论坛，其成员包括所有国家、所有汽车制造商和许多政府间组织和非政府组织。联合国的任何会员国都可以加入，遵守任意一部协定。由多国建立的区域经济一体化组织 (比如欧洲联盟) 也加入了论坛，并可根据其附属安排成为上述协定的缔约方。

欢迎非政府组织以咨商身份参加论坛。

世界论坛的工作完全透明。以下网址包含世界论坛的议程、工作文件、报告和非正式文件：<https://unece.org/transport/vehicle-regulations>。

世界论坛管理的三项协定：

《1958 年协定》提供了制订统一的联合国技术规范的法律和行政框架，包括统一的性能规定、颁发型式许可的程序、生产达标、技术服务的评估、指定和通知、联合国型式许可的发布、解释问题的解决方法、虚拟检测方法中的一般条件、新技术的豁免许可以及各缔约国型式许可的互相承认。在加入《1958 年协定》时，缔约方可以选择协定附件中任何其愿意适用的联合国规范。截至付梓之时，《1958 年协定》共有 57 个缔约方，附件中有 163 项联合国规范。世界论坛会根据需要不断对这些规范作出调整，以纳入缔约方提出的技术和政治指导、科技进步和创新。

《1998 年协定》规定，缔约方以一致表决赞成的方式，在一个全球登记系统中确立联合国全球技术规范，在全球层面协调性能要求和检测程序。每项全球技术规范都详细介绍了规范宗旨和制订过程，包括技术原理、所用研究资源、成本效益分析和引用数据的参考资料。缔约方通过本国的立法程序，将全球技术规范纳入其国内法。《1998 年协定》现有 38 个缔约方，在全球登记系统中登记了 20 个技术规范。

《1997 年协定》允许缔约方共同确立对在用车辆进行定期检测的联合国规则，缔约方互相承认根据协定附件中联合国规则所颁发的国际检验证书。《1997 年协定》现有 15 个缔约方，其中附件收录了 4 部联合国规则。

每个协定都针对行政或执行委员会最终表决新订联合国规范、全球技术规范、联合国规则或对现有规范和规则的修订作出了具体规定。这两个委员会完全由协定缔约方的政府代表组成。在作出决定之前，工作组提交的所有提案均在世界论坛的会议上再次审议，所有国家 (无论是缔约方还是非缔约方) 的代表以及政府间组织和非政府组织的专家均参加审议。

世界论坛历史悠久，经验丰富，利益攸关方广泛参与，使其能够制订高质量的联合国规范、全球技术规范和联合国规则。欧洲联盟等缔约方选择通过直接参引《1958 年协定》所附联合国规范，组织内部立法工作。其他非缔约方国家在其境内自愿适用联合国规范。最近，《1998 年全球协定》的缔约方，包括加拿大、中国、印度、日本、美利坚合众国和欧洲联盟，确立了一些新订联合国全球技术规范，这些技术规范也正在被平行纳入《1958 年协定》所附的联合国规范。

# 第一章

## 如何参加世界论坛

### A. 参加世界论坛

世界各国广泛参与 WP.29 的活动，同时，WP.29 也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事项中开展合作。WP.29 还鼓励政府官员、车辆技术专家和公众之间进行公开透明的对话，以确保采用最佳安全和环境做法，并在制订联合国车辆规范时考虑成本效益。WP.29 的会议是公开的，任何政府或非政府组织均可出席和观察会议。

#### 1. 政府参与

WP.29 的职权范围和议事规则第 1 条规定，任何国家、联合国会员国和联合国会员国设立的任何区域经济一体化组织均可全权或以咨商身份参加 WP.29 的活动，成为 WP.29 所管理协定的缔约方。关于加入 WP.29 的详细信息，请参阅附件一中的职权范围和议事规则。

参加 WP.29 的正式程序很简单，只需向 WP.29 秘书处递送一份由当事国或区域经济一体化组织授权官员签署的信函即可，其中应通知秘书处该国或该组织希望指派代表参加 WP.29 的例会和活动。

#### 2. 非政府组织加入

根据《职权范围和议事规则》第 1 条，非政府组织可以咨商身份加入 WP.29。非政府组织必须首先获得联合国经济及社会理事会咨商身份的资格认证。非政府组织获得经社理事会咨商身份后，可作为技术专家或顾问，或作为政府和秘书处顾问，为联合国欧洲经委会 WP.29 的工作方案和目标作出贡献。迄今为止，参加 WP.29 或其附属机构活动的非政府组织数目通常在 6 到 15 个之间，具体视议程而定。参加附属工作组和非正式工作组会议的非政府组织数目更少一些。

在制订有关车辆安全、能源效率、环境保护和防盗性能方面的联合国规范时，非政府组织贡献很大。这些组织经常提供技术数据和咨询意见。在特别情况下，非政府组织为检测和分析活动提供大量资源，并将所获结果提供给负责拟订联合国车辆规范的专家。有时，非政府组织根据技术专家提出的要求就拟订联合国车辆规范和修订现有规范提出建议。非政府组织还可能进行政策倡导，包括在参加国政府立法机构会议上提供证词。

没有经社理事会咨商身份的非政府组织也可以咨商身份参与，但须事先获得 W.29 第二行政委员会 (AC.2) 的批准。

欲申请咨商身份的非政府组织，须向经社理事会发函索取申请表，地址如下：

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  
Email: [desangosection@un.org](mailto:desangosection@un.org)

索取申请表的函件应当使用该非政府组织的公用信笺，并由其秘书长或主席签字。函件中应附上非政府组织的任务说明、主要活动简介，并说明该非政府组织的性质（如：由几个非政府组织组成的全国性联盟，或由几个会员组织组成的国际性非政府组织）。将向非政府组织寄发全套申请材料连同调查问卷表和背景材料。

完成申请的截止日期是每年的6月1日。每年，由19个成员组成的非政府组织委员会将开会审核申请，并建议经社理事会批准哪些申请。经济及社会理事会全体会议将审议建议并作出最终决定。

附件五列有目前定期参加 WP.29 及其附属机构活动的非政府组织。

## B. 如何成为缔约方？

只有国家或区域经济一体化组织可以成为缔约方。WP.29 管理下的协定缔约方，必须按照该协定的有关规定表示同意受该协定约束，这些规定涉及签署、通知批准、接受、核准和加入。具体请参看《1958年协定》第六条、《1998年全球性协定》第九条，以及1997年《定期技术检验协定》第四条，这些协定分别载于附件二、附件三和附件四。

协定开放签署期间，如果有国家或区域经济一体化组织同意签署，接受协定约束，则该协定必须由以下人员签署：

- 该国的国家元首、政府首脑或外交部长，或
- 由国家或区域经济一体化组织的上述代表之一签字授以全权的有效文件持有者，其中写明协定名称以及受权签署官员的姓名和职务。

在签署时或在全权授权书中须表明，签署是属于确定性签署，还是有待批准的签署。

如果开放签署期已过，国家或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。

以下是加入书、批准书、接受书或核准书范本：

### 批准书、接受书或核准书范本

（由国家元首、政府首脑或外交部长签署）

[ 批准 / 接受 / 核准 ]

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

又鉴于该 [ 条约、公约、协定等 ] 已由 [ 国家名称 ] 政府代表于 [ 日期 ] 签署，

因此，本人，[ 国家元首、政府首脑或外交部长的姓名和职衔 ] 宣布，[ 国家名称 ] 政府经审议，决定 [ 批准、接受、核准 ] 上述 [ 条约、公约、协定等 ]，并真诚承诺履行和实施其中所载规定。

本人于 [ 日期 ] 在 [ 地点 ] 签署了本 [ 批准、接受、核准 ] 书，以资证明。

[ 签字 ]

## 加入书范本

(由国家元首、政府首脑或外交部长签署)

[加入]

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

因此, 本人, [ 国家元首、政府首脑或外交部长的姓名和职衔 ] 宣布, [ 国家名称 ] 政府经审议, 决定加入上述 [ 条约、公约、协定等 ], 并真诚承诺履行和实施其中所载规定。

本人于 [ 日期 ] 在 [ 地点 ] 签署本加入书, 以资证明。

[ 签字 ]

## 第二章

### 世界论坛及其附属机构的组织架构

WP.29(第29条工作组)是一个工作组，在第120届会议(2000年3月7日至11日)上更名为世界车辆法规协调论坛(简称仍为WP.29，见下面的组织架构图)。WP.29及其各附属工作组的任务，是在WP.29管理的三项协定所涵盖的领域内，拟订新的联合国规范、联合国全球技术规范 and 联合国规则，协调现行规范，修订和更新现行联合国规范、联合国全球技术规范 and 联合国规则。

WP.29活动的日常管理由欧洲经委会秘书处负责。秘书处为WP.29的会议提供行政支持，包括准备议程和报告。WP.29的协调工作由指导委员会(WP.29/AC.2)负责，委员会的成员包括：WP.29主席、副主席和秘书处、WP.29管理的三项协定下执行的执行委员会的主席和副主席、日本代表、美利坚合众国代表和欧洲联盟代表，以及WP.29各附属工作组的主席和副主席。WP.29/AC.2的职责包括编写并向WP.29建议工作方案、审查附属工作组的报告和建议，梳理需要WP.29采取行动的项目，确定审议的时间安排，向WP.29提出建议。有关WP.29《职权范围和议事规则》的进一步信息，请参看附件一。

世界论坛讨论各缔约方关注的重要事项，包括混合动力车、电动车和氢燃料电池车的型式许可条款，以及车辆自动化和自动驾驶车辆网络安全条款。

每个附属专家工作组(专家工作组)每年举行两次会议。WP.29/AC.2在每届WP.29会议之前召开会议。<sup>1</sup>

各专家工作组的主要关注领域包括：

#### A. 车辆及其部件的主动安全(防撞性)

联合国规范和联合国全球技术规范旨在改进车辆的行为、操控和设备，减少发生道路碰撞的几率。部分规范着眼于提高驾驶员发现和避免险情的能力。另一些则着眼于提高驾驶员对车辆的操控能力。一些现行联合国规范涉及照明和指示灯装置、制动和传动装置，包括方向操纵、轮胎和侧翻的稳定等发展迅速的技术领域。

#### B. 车辆及其部件的被动安全(耐撞性)

联合国规范和联合国全球技术规范旨在尽可能降低碰撞事故对车内人员和其他道路占用者的伤害风险和伤害程度。通过对碰撞事故统计资料的大量分析，可以发现一系列安全问题，进而制订联合国规范、联合国全球技术规范或修订现行规则和规范。这些统计资料同样还有助于构建经济有效的方法以提高车辆性能。新的性能要求对车辆构造、设计和成本都有重要影响。现行的联合国规范关注车辆结构，以便管理碰撞能量和阻挡异物入侵车厢，还关注乘员约束和对儿童及成人的保护系统、座椅结构、车用玻璃、门锁和车门保持件、行人保护以及轻型摩托车/摩托车驾驶员的防护头盔质量。这些领域同样日新月异并日益精细，例如先进的防护装置能够根据碰撞事故的具体情况调整自身性能。此外，车辆保有量的变化也带来了汽车兼容性的问题。

#### C. 环境因素

联合国已通过具体规范和全球技术规范，改善传统机动车、氢燃料电池汽车、混合动力汽车和电动汽车的环境性能(例如气体污染物、颗粒物和二氧化碳排放，噪音水平)。这些规范已经并将继续根据需要考量新的动力技术，以发展更加清洁环保的汽车。

<sup>1</sup> 各委员会、WP.29及其附属机构每年会议总天数为54.5天。

## D. 一般安全因素

本领域的联合国规范和联合国全球技术规范关注与前述领域无直接关联的车辆和部件特性，例如挡风玻璃雨刷器和喷淋器、各种控制和显示装置，间接视野装置以及车用玻璃。其他包括防盗装置、紧急情况呼叫系统以及燃气车和公交车需要考虑的因素，在制订这些车辆的性能要求时需要运用专门知识。

## E. 自动化/自动驾驶和互联车辆

世界论坛正在起草技术性条款，以解决车辆互联和自动化的各种具体问题。这项工作旨在将创新技术整合到现有的运输系统中，确保发挥新技术的优势，包括改善道路安全和道路车辆的环境性能，减少拥堵，发掘新型交通服务。

## F. 特别技术因素

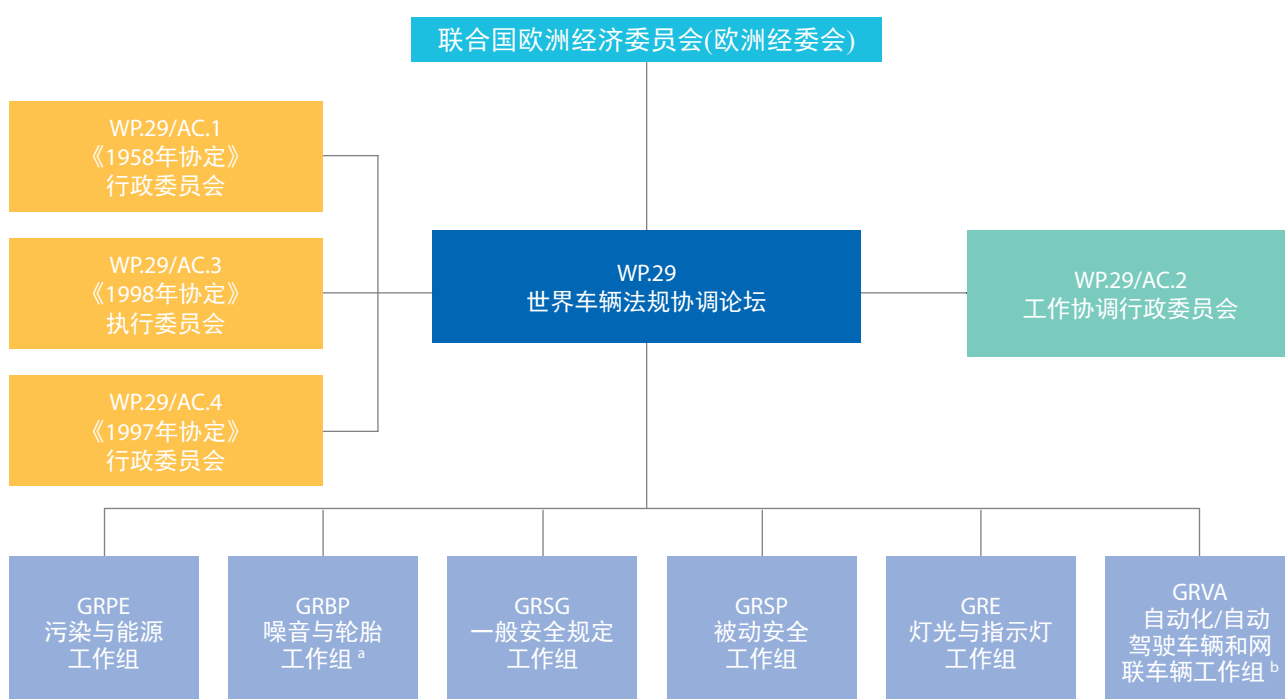
在某些情况下，会出现需要立即处理或由具备专门知识的人处理的具体问题。此时，世界论坛将委派一个非正式的特别工作组分析具体问题，并请工作组制订新的联合国规范、联合国全球技术规范或联合国规则。虽然世界论坛一向尽量减少这种情况的发生，但复杂的新技术不断涌现，这种特别做法也越来越必要。

## G. 世界论坛的附属机构

如果有人向 WP.29 建议新订联合国规范、联合国全球技术规范 and 联合国规则或修订现有规范和规则，WP.29 会将建议转交其附属机构供其提出技术性建议（见图 5）。每个附属机构由具体领域的专家组成。目前各附属机构之间分配任务的方法，最初是由“特别报告员小组”确定的，后来部分小组合并，组成“专家会议”。各附属机构的工作卓有成效，必不可少，因此已经成为欧洲经委会的常设机构，并更名为“工作组”（Working Parties）。图 1 包括了目前设置的六个工作组。工作组的简称及其工作文件文号仍沿用“GR”，即法文特别报告员小组（Groupes des Rapporteurs）的缩写。

图 1

世界论坛的组织架构



<sup>a</sup> WP.29 在 2018 年 11 月会议作出的决定。

<sup>b</sup> 前身为制动和传动装置工作组（见 ECE/TRANS/WP.29/1139 第 15 段和第 33 段）。

## 第三章

### 世界论坛管理的协定

#### A. 《1958年协定》

《1958年协定》于1958年3月20日缔结，1959年6月20日生效，1967年11月10日修订，于1995年10月16日及2017年9月17日再次修订。该协定协调了许可和认证新型轮式车辆及其零部件的联合国技术规范，包括规定了互相承认各国根据该协定所附规范签发的许可证书。《1958年协定》各缔约方根据该协定通过的联合国规范，适用于在各缔约方销售的公路车辆及其设备和部件的许可。该协定关注车辆的安全性、环境性能（空气和噪音污染）、节能和防盗问题。

1958年协定目前有57个缔约方，其中41个是欧洲经委会成员国。图表2列出该协定的现有缔约方以及缔约方接受或加入协定的日期。

《1958年协定》共附有163项联合国规范。这些联合国规范涉及所有类型的道路车辆和非道路移动机械及其设备和部件，并已在不同程度上被各缔约方采用。适用联合国规范的缔约方之间互相承认型式许可，促进了欧洲乃至世界范围内机动车及其设备的贸易活动。

近年来，欧洲联盟作出决定，尽量以《1958年协定》中的联合国规范取代欧盟指令，并在欧盟立法中直接参引这些联合国规范。2017年9月14日，《1958年协定》第3次修订版生效。经修订的协定全文见附件二。

过去，《1958年协定》下的互认范围包括车辆系统、部件和设备，但不包括整车。2018年7月，联合国关于国际整车型式许可(IWVTA)的第0号联合国规范生效，该规范规定了整车认证的互相承认。

#### 《1958年协定》要点

- 欧洲经委会成员，以及参加欧洲经委会活动的联合国其他会员国和区域经济一体化组织均可成为《1958年协定》的缔约方。（第六条）
- 《1958年协定》旨在为轮式车辆、可安装和用于轮式车辆的设备和部件确立联合国规范，并为颁发型式许可及其互相承认规定了条件，供主要通过型式许可执行联合国规范的缔约方采用。
- 《1958年协定》的行政委员会(AC.1)由该协定的所有缔约方组成。行政委员会监督规范的制订和修订工作，以及通过联合国规范或在通过后修订该规范。
- 《1958年协定》不排斥通过自行认证(制造商认证)执行本国法规和规则的国家成为缔约方(第一条第1款)，协定承认自行认证是型式许可的替代做法之一(第二条)。
- 根据《1958年协定》，新订规范和对现有规范的修订，须经出席会议并表决的五分之四多数缔约方通过，在通过后须通知每个缔约方，并交存联合国秘书长。
- 如果缔约方收到新订联合国规范和对现有规范的修订通知后六个月内没有向秘书长提出异议，则该规范对所有缔约方生效，除非超过五分之一的缔约方向秘书长提出异议。如有超过五分之一的缔约方提出异议，该联合国规范或修订不对任何缔约方生效。



- 《1958年协定》要求其所附联合国规范酌情纳入技术要求和替代性要求；可证明达到性能要求的检测方法；颁发型式许可和互相承认的条件，包括标志要求和确保生产达标 (COP) 的条件，以及规范生效的日期 ( 第一条第 2 款 )。
- 协定的第 3 次修订版还包括若干行政和程序规定附件，附件适用于协定所附的所有联合国规范，以及所有适用一项或多项规范的缔约方。( 附件 1 至 8)
- 采用协定所附某项规范的缔约方，可针对该规范涵盖的机动车设备和部件颁发型式许可证书，同时应接受采用同一规范的任何其他缔约方的型式许可。
- 协定还允许缔约方经事先通知后，开始适用已经纳入协定附件的规范，或终止适用已经适用的规范。在第二种情况下，缔约方需提前一年将其决定通知联合国秘书长。
- 发放型式许可的缔约方必须具备颁发证书的技术能力和确保生产达标的能力。如上述要求未得到满足，适用相关规范的缔约方可拒绝承认其他缔约方颁发的证书。
- 适用联合国规范的缔约方可以拒绝未根据联合国规范许可或认证的车辆、设备和部件。

图 2

关于对轮式车辆以及可装配和 / 或用于轮式车辆的设备和零件采用联合国统一技术规范 and 互相承认根据这些联合国规范所作出许可的条件的

《1958年协定》的缔约方

(E/ECE/TRANS/505/Rev.3)

初版生效日期：1959年6月20日

第1次修订版：1967年11月10日 — 第2次修订版：1995年10月16日 — 第3次修订版：2017年9月14日

欧洲经委会编号	缔约方	成为缔约方日期
E 1	德国 <sup>2</sup>	1966年1月28日
E 2	法国	1959年6月20日
E 3	意大利	1963年4月26日
E 4	荷兰	1960年8月29日
E 5	瑞典	1959年6月20日
E 6	比利时	1959年9月5日
E 7	匈牙利	1960年7月2日
E 8	捷克 <sup>3</sup>	1993年1月1日
E 9	西班牙	1961年10月10日
E 10	塞尔维亚 <sup>4</sup>	2001年3月12日
E 11	联合王国	1963年3月16日
E 12	奥地利	1971年5月11日
E 13	卢森堡	1971年12月12日

<sup>2</sup> 德意志民主共和国于 1990 年 10 月 3 日加入德意志联邦共和国。

<sup>3</sup> 继承捷克斯洛伐克，交存通知编号 C.N.229.1993.TREATIES，1993 年 12 月 14 日。

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

欧洲经委会编号	缔约方	成为缔约方日期
E 14	瑞士	1973年8月28日
E 16	挪威	1975年4月4日
E 17	芬兰	1976年9月17日
E 18	丹麦	1976年12月20日
E 19	罗马尼亚	1977年2月21日
E 20	波兰	1979年3月13日
E 21	葡萄牙	1980年3月28日
E 22	俄罗斯联邦	1987年2月17日
E 23	希腊	1992年12月5日
E 24	爱尔兰 <sup>5</sup>	1998年3月24日
E 25	克罗地亚 <sup>6</sup>	1991年10月8日
E 26	斯洛文尼亚 <sup>7</sup>	1991年6月25日
E 27	斯洛伐克 <sup>8</sup>	1993年1月1日
E 28	白俄罗斯	1995年7月2日
E 29	爱沙尼亚	1995年5月1日
E 30	摩尔多瓦共和国	2016年11月20日
E 31	波斯尼亚和黑塞哥维那 <sup>9</sup>	1992年3月6日
E 32	拉脱维亚	1999年1月18日
E 34	保加利亚	2000年1月21日
E 35	哈萨克斯坦	2011年1月8日
E 36	立陶宛	2002年3月29日
E 37	土耳其	1996年2月27日
E 39	阿塞拜疆	2002年6月14日
E 40	北马其顿 <sup>10</sup>	1991年11月17日
E 42	欧洲联盟 <sup>11</sup>	1998年3月24日
E 43	日本	1998年11月24日
E 45	澳大利亚	2000年4月25日
E 46	乌克兰	2000年6月30日
E 47	南非	2001年6月17日
E 48	新西兰	2002年1月26日
E 49	塞浦路斯 <sup>12</sup>	2004年5月1日
E 50	马耳他 <sup>11</sup>	2004年5月1日
E 51	大韩民国	2004年12月31日
E 52	马来西亚 <sup>13</sup>	2006年4月4日

<sup>5</sup> 随欧洲联盟于 1998 年 3 月 24 日加入协定。

<sup>6</sup> 继承南斯拉夫，交存通知编号 C.N.66.1994.TREATIES-10，1994 年 5 月 31 日。

<sup>7</sup> 继承南斯拉夫，交存通知编号 C.N.439.1992.TREATIES-53，1993 年 3 月 18 日。

<sup>8</sup> 继承捷克斯洛伐克，交存通知编号 C.N.184.1993.TREATIES，1994 年 7 月 20 日收到。

<sup>9</sup> 继承南斯拉夫，交存通知编号 C.N.35.1994.TREATIES，1994 年 5 月 2 日。

<sup>10</sup> 继承南斯拉夫，交存通知编号 C.N.142.1998.TREATIES-33，1998 年 5 月 4 日。

<sup>11</sup> 成员国根据各自的欧洲经委会编号颁发许可。

<sup>12</sup> 随欧洲联盟于 2004 年 5 月 1 日加入协定。

<sup>13</sup> 不受协定第十条约束。

欧洲经委会编号	缔约方	成为缔约方日期
E 53	泰国 <sup>14</sup>	2006年5月1日
E 54	阿尔巴尼亚	2011年11月5日
E 55	亚美尼亚	2018年4月30日
E 56	黑山 <sup>15</sup>	2006年6月3日
E 57	圣马力诺	2016年1月26日
E 58	突尼斯	2008年1月1日
E 60	格鲁吉亚	2015年5月25日
E 62	埃及	2013年2月3日
E 63	尼日利亚	2018年12月17日
E 64	巴基斯坦	2020年4月24日

## B. 《1998年协定》

《1998年协定》(下称“全球协定”)是在欧洲经委会的主持下,由日本、美利坚合众国和欧洲共同体牵头谈判缔结。协定于1998年6月25日开放供签署,美利坚合众国成为第一个签署国。协定确定了一个程序,通过这个程序,世界各区域的国家可以共同制订有关轮式车辆、设备和部件安全性、环保系统、能源和防盗的联合国全球技术规范。所涵盖的设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约束系统。

《1998年全球协定》的最终目标是通过全球统一的技术规范,持续改善全球安全、减少环境污染和能源消耗,改善车辆及其部件和设备的防盗性能。为此,要为全球汽车业、消费者和消费者组织确立一个可预测的监管框架。与《1958年协定》不同,《1998年协定》没有规定许可的互相承认,这样,不愿或不能承担互相承认义务的国家也能够有效参与制订联合国全球技术规范,无论这些国家的合规或执法程序是什么类型。协定全文见附件三。

《1998年协定》于2000年8月25日开始对8个缔约方生效,截至2021年,协定共有38个缔约方。图3是《1998年协定》的缔约方名单、加入日期和生效日期。

### 《1998年全球协定》的要点

- 欧洲经委会成员、联合国会员国、由参加欧洲经委会活动的国家组成的区域经济一体化组织,均可成为《1998年协定》的缔约方。按照协定规定,获得咨商地位的专门机构和组织也可以这种身份参加该机构或该组织特别关注事项的讨论。(第二条)
- 《1998年协定》行政委员会(AC.3)由协定所有缔约方组成。AC.3负责监督联合国全球技术规范的提出、拟订和修订工作,同时负责通过拟定的规范或修订。
- 协定明确确认不断提高并追求高水准安全和环境保护的重要性,确认国家和国家以下各级政府有权在健康、安全和环境保护方面通过和继续实行比全球规范规定更严格的技术规范。(序言)
- 协定明确申明,其目的之一,是确保在协定之下采取的行动不会促成或导致在缔约方管辖范围内,或在国家下属地区内,降低安全和环保水准。(第一条)

<sup>14</sup> 不受任何联合国规范和第十条的约束。

<sup>15</sup> 继承南斯拉夫,交存通知编号 C.N.1346.2006.TREATIES 3, 2007年3月1日。

- 在争取实现高水准的环境保护和车辆安全性的同时，协定力求促进轮式车辆和发动机规范的全球协调。(序言)
- 协定强调全球技术规范的制订工作是透明的。(第一条)
- 协定附件 A 申明，“透明程序”包括在下列会议上表达意见和论点的机会：
  - WP.29 和各工作组会议，通过具有咨商地位的组织表达；
  - WP.29 各工作组和 AC.3 会议，通过与缔约方代表的会前磋商表达。
- 协定为确立联合国全球技术规范提出了两套程序。第一套是协调现有的规范或标准；第二套是在没有现成规范或标准的情况下，新订联合国全球技术规范。(第六条第 6.2 款和第六条第 6.3 款)(见图 5)
- 协定提出将需要协调的缔约方现行规范收录到候选全球规范汇编，以便利将之转化为全球规范。收录到规范汇编时，必须得到出席并参加表决的缔约方三分之一投票支持，其中包括日本、美利坚合众国或欧盟中的任何一国。汇编的扩充或缩减，直接取决于需要协调的规范数目。(第五条)
- 协调联合国全球技术规范的工作，包括对缔约方现有规范、联合国规范以及相关的国际标准(如国际标准化组织的标准)进行技术审查；如果对联合国规范有效性进行了比较评估(亦称功能等效评估)，还包括对评估情况进行审查。(第一条第 1.1.2 项，第六条第 6.2 款)
- 新订联合国全球技术规范的工作，包括评估技术可行性和经济可行性，以及对替代性规范的要求和合规检验方法进行潜在功效和成本效益比较评估。(第六条第 6.3 款)
- 修订联合国全球技术规范的程序，与第 6.3 款规定的确立联合国全球技术规范的程序相同。(第六条第 6.4 款)
- 确立一项新订联合国全球技术规范，必须全体一致表决赞成。因此，只要任何缔约方投票反对一项建议的联合国全球技术规范，该规范便不能确立。(附件 B，第七条第 7.2 款)
- 经协调或新订确立的联合国全球技术规范，收入全球登记系统，该系统将作为联合国全球技术规范的保存中心，供世界各国采纳。
- 一项联合国全球技术规范确立后，并不要求缔约方将之纳入本国法律和规范。缔约方仍有权选择是否采纳根据协定确立为联合国全球技术规范的任何技术规范。(序言，第七条)
- 出于对该项权利的承认，在协定之下确立某项联合国全球技术规范后，缔约方仅承担有限义务。如果缔约方投票同意确立一项联合国全球技术规范，该缔约方必须启动程序，将该项联合国全球技术规范定为本国规范(第七条)。协定之下的其他义务包括：通报有关采用一项联合国全球技术规范的决定和适用该规范的起始日期，通报不采用该项规范的决定，以及废止或修订某项联合国全球技术规范的决定等。
- 根据该协定，联合国全球技术规范可包括针对大部分缔约方的“全球性”严格标准，以及针对发展中国家的“替代性”严格标准。这样，所有国家，包括最不发达国家，都可以参与联合国全球技术规范的拟订、确立及采纳。该协定设想发展中国家可能希望从采纳某个严格性较低的标准开始，再逐步采用严格性较高的标准。(第四条)

图 3

关于针对轮式车辆以及可在轮式车辆上安装和 / 或使用的设备和部件制订联合国全球技术规范的

## 《1998年协定》的缔约方

(E/ECE/TRANS/132和Corr.1)

初版生效日期：2000年8月25日

缔约方	参加/加入日期	生效日期
加拿大	1999年6月22日	2000年8月25日 <sup>1</sup>
美利坚合众国	1998年6月25日	2000年8月25日 <sup>1</sup>
日本	1999年8月3日	2000年8月25日 <sup>1</sup>
法国	1999年9月22日	2000年8月25日 <sup>1</sup>
联合王国	2000年1月10日	2000年8月25日 <sup>1</sup>
欧洲联盟	1999年10月18日	2000年8月25日 <sup>1</sup>
德国	2000年5月11日	2000年8月25日 <sup>1</sup>
俄罗斯联邦	2000年7月26日	2000年8月25日 <sup>1</sup>
中华人民共和国	2000年10月10日	2000年12月9日
大韩民国	2000年11月2日	2001年1月1日
意大利	2000年12月1日	2001年1月30日
南非	2000年6月14日	2001年6月17日
芬兰	2001年6月8日	2001年8月7日
匈牙利	2001年6月22日	2001年8月27日
土耳其	2001年7月3日	2001年9月1日
斯洛伐克	2001年11月7日	2002年1月6日
新西兰 <sup>2</sup>	2001年11月27日	2002年1月26日
荷兰 <sup>3</sup>	2002年1月4日	2002年3月5日
阿塞拜疆	2002年4月15日	2002年6月14日
西班牙	2000年8月24日	2002年6月22日
罗马尼亚	2002年4月25日	2002年6月24日
瑞典	2002年12月3日	2003年2月1日
挪威	2004年9月30日	2004年11月29日
塞浦路斯	2005年4月12日	2005年6月11日
卢森堡	2005年9月16日	2005年11月15日
马来西亚	2006年2月3日	2006年4月4日
印度	2006年2月21日	2006年4月22日
立陶宛	2006年5月26日	2006年7月25日
摩尔多瓦共和国	2007年1月16日	2007年3月17日
突尼斯	2007年11月2日	2008年1月1日
澳大利亚	2008年4月8日	2008年6月7日
哈萨克斯坦	2011年6月28日	2011年8月27日
塔吉克斯坦	2011年12月28日	2012年2月26日
斯洛文尼亚	2014年5月8日	2014年7月8日

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

<sup>2</sup> 新西兰：领土范围不包括托克劳 (2001 年 11 月 27 日，交存通知编号 CN.1497.2001.TREATIES-7，通知书日期 2002 年 1 月 4 日)。

<sup>3</sup> 荷兰：领土范围适用于荷属安的列斯 (2003 年 4 月 30 日，交存通知编号 C.N.343.2003.TREATIES-1，通知书日期 2003 年 6 月 29 日)。

缔约方	参加/加入日期	生效日期
白俄罗斯	2015年1月2日	2015年3月3日
圣马力诺	2015年11月27日	2016年1月26日
乌兹别克斯坦	2018年5月4日	2018年7月3日
尼日利亚	2018年10月18日	2018年12月17日

## C. 《1997年协定》

关于定期技术检验的《1997年协定》于1997年11月13日欧洲经委会运输和环境问题区域会议期间在维也纳订立。协定提供了通过协调性联合国规则的法律框架和程序，用于对在用车辆进行技术检验并颁发国际检验证书。《1997年协定》的全文见附件四。

协定附件中有关车辆检验的联合国规则，其制订得益于 WP.29 的参与方，特别是国际汽车检验委员会 (CITA) 的技术专长。这些规则最初设计用于重型车辆，但现在范围已扩展至乘用车和轻型车辆。相关的 R.E.6 号决议 (见附件七) 为检测设施和设备、检查员的培训和认证以及监督授权检测中心的质量控制提供了指导。对于希望借助国际经验在本国法律中采纳或加强定期检验制度的国家来说，这些联合国规则和 R.E.6 可能有利用价值。

国际机动车辆检查委员会有广泛的国际成员基础，委员会定期协助、支持协定附件中联合国技术规则的制订和更新工作。

### 《1997年协定》的要点

- 欧洲经委会成员国、其他联合国会员国和参加欧洲经委会活动的区域经济一体化组织均可成为《1997年协定》的缔约方。(第四条)
- 《1997年协定》为通过协调性联合国规则提供了法律框架和程序，内容涵盖对在用车辆进行技术检验并互相承认检验证书。
- 根据协定，确立新订联合国规则和对现有规则的修订，由出席并参加表决的三分之二多数缔约方表决通过。确立后的联合国规则提交联合国秘书长，并通知每个缔约方。(第一条和第二条)
- 除非在收到通知后6个月内通知秘书长表示反对，否则新订联合国规则和对现有联合国规则的修订将对所有缔约方生效，但三分之一以上的缔约方表示反对的除外。如果三分之一以上的缔约方反对，该联合国规则或修订将不对任何缔约方生效。
- 《1997年协定》下的联合国规则界定了适用的车辆类别及相关检验间隔、需检验的项目、检验方法、不予通过检验的主要理由以及将评估划定为三种风险类别的方法。检验方法使用现有设备，不拆卸或拆除车辆的任何部件。
- 由一个缔约方指定技术检验中心签发的国际技术检验证书，应得到适用同样规则的其他缔约方的对等承认。
- 作为替代，可采用协定缔约方的定期检验报告的做法。缔约方应将报告样本送交 WP.29 秘书处，然后由秘书处将该信息转发其他缔约方。
- 协议还允许缔约方经事先通知，开始适用已列入协定附件的一项联合国规则，或停止适用一项已适用的联合国规则。在后一情况下，缔约方需提前一年将决定通知联合国秘书长。

图 4

关于轮式车辆定期技术检验采用统一条件和对等承认这种检验的

《1997年协定》的缔约方

(ECE/RCTE/CONF./4)

初版生效日期：2001年1月27日

缔约方	签署/批准/接受/加入或参加日期	生效日期
俄罗斯联邦	1997年11月13日签署	2001年1月27日
爱沙尼亚	1998年9月9日加入	2001年1月27日
荷兰	1999年2月5日批准	2001年1月27日
罗马尼亚	1999年2月24日批准	2001年1月27日
匈牙利	2000年11月28日批准	2001年1月27日
芬兰	2001年4月20日批准	2001年6月19日
保加利亚	2003年7月11日加入	2003年9月9日
白俄罗斯	2004年3月3日加入	2004年5月1日
阿尔巴尼亚	2004年12月23日加入	2005年2月20日
乌克兰	2007年1月17日批准	2007年3月18日
摩尔多瓦共和国	2007年12月6日加入	2008年2月3日
哈萨克斯坦	2011年3月24日加入	2011年5月23日
圣马力诺	2015年11月27日加入	2016年1月26日
格鲁吉亚	2016年10月6日加入	2016年12月5日
尼日利亚	2018年10月18日加入	2018年12月17日
突尼斯	2019年12月31日加入	2020年2月29日

签署后尚待批准

奥地利	1997年11月13日
比利时	1997年11月13日
塞浦路斯	1997年11月13日
捷克	1997年11月13日
丹麦	1997年11月13日
法国	1997年11月13日
德国	1997年11月13日
希腊	1997年11月13日
爱尔兰	1997年11月13日
意大利	1997年11月13日
葡萄牙	1997年11月13日
斯洛伐克	1998年6月29日
西班牙	1997年11月13日
瑞典	1997年11月13日
瑞士	1997年11月13日
联合王国	1997年11月13日

## 第四章

### 规范制订程序

WP.29 已发展成为世界论坛，按照 WP.29 所管理的多边协定的要求，采用统一程序新订联合国规范、联合国全球技术规范 and 联合国规则，以及协调或修订现有规范和规则。尽管在缔约方通过、落实和修订联合国规范、联合国全球技术规范和联合国规则方面，每项协定都有具体要求，但最终形成联合国规范、全球技术规范和联合国规则建议稿或修订稿的技术拟订程序，在各项协定中都基本相同。下文介绍的程序，说明了 WP.29 各附属机构在制订和协调联合国规范、全球技术规范和联合国规则方面的工作程序、要点和责任，这套程序也适用于 WP.29 的所有其他技术性活动（见图 5）。在审议和确立对现有联合国规范、联合国全球技术规范和联合国规则的修订时，也采用类似的程序。

#### A. 提出工作和监管活动建议

WP.29 管理的任何一项协定，其规范制订活动均遵循同样的程序。第一步是提出书面建议，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建议。建议交由工作协调行政委员会 (WP.29/AC.2) 审议，如审议后认定符合 WP.29 在安全性、环保和防盗方面的职责，便可提议列入 WP.29 的议程。

#### B. 世界论坛的工作议程

WP.29 的参加方会审查和讨论 WP.29/AC.2 建议列入议程的各项工作，如形成一致意见，则按照 WP.29《职权范围和议事规则》修订并通过 WP.29 的议程。然后，WP.29 确定一个附属工作组（见《议事规则》第十章）负责开展具体的技术工作。这项工作必须符合相关协定的要求。

#### C. 技术规范的制订

WP.29 的一个附属工作组会负责有关轮式车辆、可安装和 / 或用于轮式车辆的设备和部件的联合国规范、联合国全球技术规范 and 联合国规则所涉技术要求的制订、协调或修订。通常这项工作包括但不限于以下领域：检测方法、限值、车辆或部件设计和 / 或性能标准、许可或认证标志等。

WP.29 制订的联合国规范、联合国全球技术规范 and 联合国规则是非强制性的，因此，只有在协定缔约方将其纳入本国法律加以执行时才具有法律效力（附件六载有一些国家和区域的监管和执法制度）。联合国规范、联合国全球技术规范 and 联合国规则的构成要件当中，凡是涉及缔约方采纳和执行的，都被视为属于特定协定缔约方的政治管辖范围。前述要件包括达标评估方法（型式许可、自行认证等）、认证程序、对等承认、生效日期和实施程序，均载于供缔约方按照具体协定要求确立或采纳的联合国规范、联合国全球技术规范 and 联合国规则建议稿的附件。在拟订这些要件时，工作组必须考虑相关协定规定的执行的“技术”后果（见附件二、附件三和附件四）。

在拟订联合国规范、联合国全球技术规范 and 联合国规则的过程中，工作组必须考虑：

- 新订联合国规范、联合国全球技术规范 and 联合国规则或现有联合国规范、联合国全球技术和联合国规则的修订所要达到的目标，诸如提高车辆安全性、减少环境影响、提高能源效率、加强防盗作用等；
- 能够显著推动实现监管目标和公共利益的最佳现有技术以及可能实现的渐进性技术改进；
- 不同档次的技术和严格程度或监管层次不同的规范可能产生的益处；



- 严格程度或监管层次不同的规范分别带来的经济和社会成本；
- 某项技术性联合国规范、联合国全球技术规范和联合国规则与现行有效 ( 或 WP.29 管理的现有协定缔约方准备采纳 ) 的其他联合国规范、联合国全球技术规范和联合国规则的关系或互动作用。

在新订或修订规范的过程中，工作组须向 WP.29 提交工作进度报告，并根据 WP.29 的指示修订工作成果并开展进一步调查，解决工作任务中出现的新问题。工作完成后，工作组向 WP.29 提交联合国规范、联合国全球技术规范和联合国规则或其修订案的最终建议稿。

#### D. 世界论坛的审查和建议

工作组提交新订、协调性或修订版联合国规范、联合国全球技术规范和联合国规则后，WP.29 的所有参加方便开始对建议内容进行审查和讨论。如果没有任何实质性的反对意见或要求工作组进一步开展工作，WP.29 便将建议正式提交有关协定的行政 / 执行委员会，供其审议确立或通过，使其成为一项联合国规范、联合国全球技术规范和联合国规则，或对任何现有规范的修订。

#### E. 确立或通过联合国规范、联合国全球技术规范和联合国规则及其修订版

各协定的执行委员会 (《1958 年协定》为 AC.1、《1998 年全球协定》为 AC.3，《1997 年定期技术检验协定》为 AC.4) 会审查建议采取的行动是否符合相关协定的规定和要求。如符合，执行委员会将根据各自协定的规定进行表决，确立或通过建议的联合国规范、联合国全球技术规范和联合国规则或修订。根据 1998 年的协定不能确立为联合国全球技术规范的建议，并不排除根据 1958 年的协定确定为联合国规范，反之亦然。如确立或通过，执行委员会将请欧洲经委会秘书处将确立的联合国规范、联合国全球技术规范和联合国规则或修订本转交联合国秘书长，并请求秘书长履行正式通过程序。欧洲经委会秘书处将向缔约国通报联合国规范修订的确立情况。《1958 年协定》之下通过的新订联合国规范编号为 E/ECE/TRANS/505/Rev.3/Add.#。《1998 年全球协定》下确立的进入全球登记系统的联合国全球技术规范编号为 ECE/TRANS/180/Add.#。《1997 年定期技术检验协定》下确立的联合国规则编号为 ECE/RCTE/CONF./4/Add.#。

#### F. 法规信息

有关《1958 年协定》所附的联合国规范、《1998 年全球协定》登记系统中确立的联合国全球技术规范和 1997 年定期技术检验协定所附联合国规则的最新详细情况，可在 WP.29 的网站上免费查阅，网址：[www.unece.org/trans/main/welcwp29.html](http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.html)。

《1958 年协定》所附联合国规范可向以下地址购买：

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

## 第五章

### 各协定的特点和行动

#### A. 《关于针对轮式车辆以及可在轮式车辆上安装和/或使用的设备和部件制订全球技术规范的协定》 (《1998年协定》)

《1998年协定》在拟订和确立联合国全球技术规范方面包含了6项独特而重要的规定。

- 协定规定可考虑由协定缔约方提出的规范提案。(第三条)
- 协定为协调汇编中规范和现有联合国规范、新订联合国全球技术规范以及修订现有全球技术规范规定了必要的标准。(第四条)
- 协定要求建立一个候选全球技术规范汇编,其中包括挑选出来作为全球协调对象的各国和各地区现行规范。(第五条)
- 协定要求建立一个联合国全球技术规范登记系统。(第六条)
- 协定规定了修订已确立全球技术规范的程序。(第六条)
- 协定要求所有缔约方必须一致表决赞成方能确立或修订一项联合国全球技术规范。(第六条第6.3款)

协定并不要求缔约方必须采用任何具体的达标评价制度(如型式许可、自行认证等),不要求缔约方承诺互相承认其他缔约方在各自国家/区域的立法中所采纳的联合国全球技术规范,也不强行规定任何执法制度。协定确实为各缔约方保留了按照各自国家或区域监管程序和/或法律,执行和实施联合国全球技术规范的自主权。附件三提供了进一步的详细说明。

#### B. 《关于对轮式车辆以及可装配和/或用于轮式车辆的设备和配件采用联合国统一技术规范和互相承认根据这些联合国规范所做出的许可的条件的协定》 (《1958年协定》的2017年修订版)

《1958年协定》在规范制订方面已有相当长的历史,最初是为了便利欧洲地区轮式车辆跨国界自由流动和销售。为实现这个目标,协定所包含的各项条款旨在减少缔约方重复性的监管检验和认证负担。如前所述,后来对协定所作的修订,扩大了协定的活动范围,吸引了欧洲以外国家(即来自世界其他地区的国家)的参与。最近的第三修订版旨在推动来自新兴经济体的国家和区域经济一体化组织更广泛地参与世界论坛的活动,同时旨在扩大协定缔约方的数量。《1958年协定》特有的规定如下:

- 在何种条件下可颁发型式许可,核实制造商提交的车辆、设备或部件符合相关联合国规范的要求。这种型式许可的核实可由负责认证的缔约方指定的主管机关进行。(第一条)
- 在何种条件下要求缔约方互相承认其他缔约方所签发的许可。(第一条)

- 在何种条件下联合国规范被视为通过，即在联合国秘书长通知缔约方后 6 个月内，向秘书长表示不同意该规范的缔约方不超过通知时缔约方总数的五分之一。( 第一条 )
- 根据何种条件确定联合国规范对所有未向秘书长表示异议的缔约方生效的日期。( 第一条 )
- 在何种条件下，适用协定附件中某项联合国规范的缔约方，必须认定被许可的产品型式符合所有通过型式许可适用该项联合国规范的缔约方的法律。( 第三条 )
- 何种条件下，如果一个缔约方的主管机关为一件产品颁发了型式许可，而另一缔约方主管机关认定该产品不符合产品的许可型式，后者应将有关情况通知前者。颁发许可的缔约方，应向通过型式许可适用联合国规范的所有其他缔约方通报为使产品符合要求采取了哪些步骤。( 第四条 )
- 在何种条件下，缔约方可适用附于《1958 年协定》的联合国规范的旧版本。缔约方仅有义务接受按照最新版本的联合国规范所颁发的联合国型式许可。
- 在何种条件下，通过型式许可适用联合国规范的每个缔约方的主管机关，应向协定的其他缔约方分发纸质或电子邮件形式的型式许可文件，或利用加密的型式许可文件交流数据库 (DETA, 目前正由联合国欧洲经委会开发, 预计将于 2020 年建立) 进行分发。( 第五条和附录 5)( 亦可见本出版物第七章 )
- 在何种条件下，适用关于国际整车型式许可 (IWVTA) 体系的第 0 号联合国规范的缔约方可为整车型式颁发许可。( 亦可见本出版物第六章 )
- 加强关于型式许可程序运转和可靠性规定的一般条件，以及互相承认该规定的条件 ( 即技术服务评估、质量保证评估、生产程序的认证和达标、当事方的任务、责任和能力，以及与执法有关的领域，例如确保市场监控和保障措施 )。( 第 2 至第 4 条及附录 1 至 3 )
- 适用联合国规范或根据这些联合国规范颁发许可的过程中处理解释问题的程序。( 附录 6 )
- 对新技术的豁免许可程序。( 附录 7 )
- 虚拟检测的一般条件。( 附录 8 )
- 关于《1958 年协定》现状的详情载于 ECE/TRANS/WP.29/343/.....获取网址: <https://unece.org/status-1958-agreement-and-annexed-regulations>。

请查看本出版物第六、第七章和附件二，了解关于这些条件的详情。

### C. 《关于轮式车辆定期技术检验采用统一条件和对等承认这种检验的协定》 (《1997 年协定》)

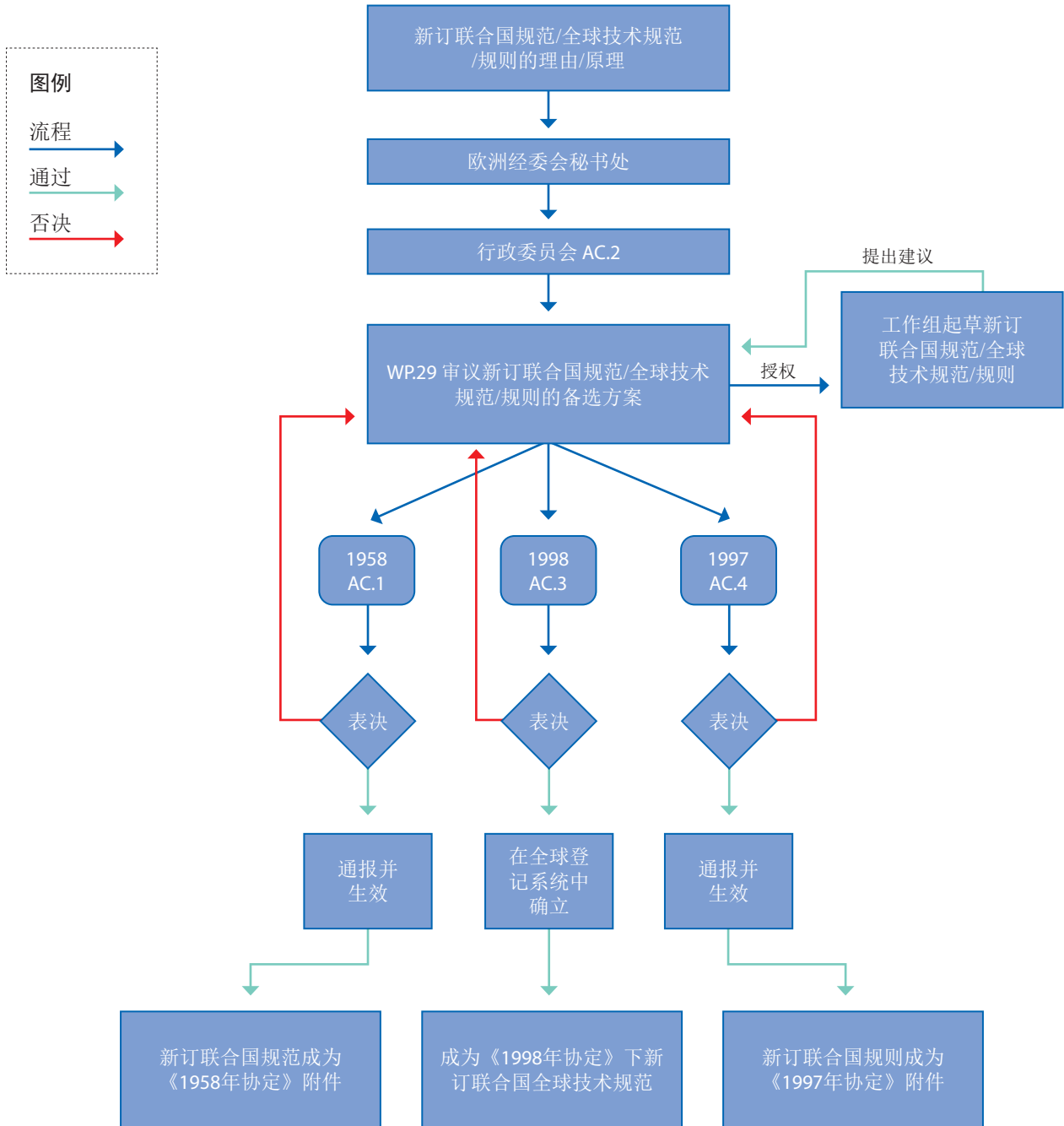
《1997 年协定》旨在确保使用中的车辆得到适当的维护保养和检验，以便车辆在运行寿命中始终保持型式许可或认证所保证的性能，不出现过度退化。

《1997 年协定》关于确立附件中联合国规则的规定与《1958 年协定》的相关规定密切协调，被证明切实有效。

请参见附件四了解详情。

图 5

联合国规范、联合国全球技术规范 and 联合国规则的审议和确立



## 第六章

### 第0号联合国规范 国际整车型式许可体系

适用关于国际整车型式许可 (IWVTA) 体系的第 0 号联合国规范的缔约方可发放国际整车型式许可，可以是限定级 (L-IWVTA) 许可，也可以涉及通用级 (U-IWVTA) 许可中包含的更多技术专题。缔约方可根据各国情况适用限定级或通用级的 IWVTA 许可。通用许可为车辆制造商和适用该规范的缔约方带来更大的确定性，因为缔约方必须接受该许可，不能进一步评价已颁发通用许可所涵盖的技术事项。

适用第 0 号联合国规范的缔约方可自由选择接受限定级许可，但根据《1958 年协定》第 3 修订版的规定，必须接受通用许可：

#### “第一条

.....

“整车型式许可”一词指根据联合国轮式车辆、车辆设备和部件相关规范颁发的多个型式许可，根据国际整车型式许可行政体系的规定被整合为整车许可。

.....

无论第一条和第十二条有何其他规定，适用关于国际整车型式许可的联合国规范的缔约方仅有义务接受根据上述联合国规范最新版中最严格等级所颁发的型式许可。

.....”

作为第一步，关于国际整车型式许可的第 0 号联合国规范的范围限定为乘用车。

## 第七章

### 型式许可文件交换数据库、唯一标识码与达标声明文件

(以下信息草拟于数据库及其扩展模块、唯一标识码和达标声明开发之前。型式许可文件交换数据库(DETA)、唯一标识码和达标声明仍在开发中。)

#### A. 型式许可文件交换数据库

世界论坛审议了实现《1958年协定》现代化的方式。其中一条建议是采用电子形式即 DETA 数据库共享型式许可。

DETA 将作为各国主管机关之间进行型式许可交换的数据库，目的是有效交流关于道路车辆制造和性能的重要信息。这些信息传统上通过常规信件或电子邮件在相关政府机关之间进行共享，但这种方式繁琐、耗时且费用高。有关国家的政府决定实现信息交流的电子化。德国以实物捐助的方式资助了数据库软件的开发和试运行，并随时可与欧洲经委会分享试运行结果，这一计划反应在《1958年协定》第3次修订中：

#### “第五条

1. 适用联合国规范的缔约方审批部门应根据其他缔约方的请求，提供其拒绝许可或撤销许可的轮式车辆、设备或部件的清单。
2. 此外，在收到适用联合国规范的另一缔约方发来的请求后，缔约方应立即按本协定附件5的规定，向该缔约方发送其根据联合国规范颁发、拒绝颁发轮式车辆、设备或部件许可或撤销相关许可的所有决策依据。
3. 按照本协定附件5的规定，以电子文档代替纸质拷贝。”

“附件5……”

1. 如审批部门被要求或被请求提供许可及其附件的副本，该部门应将有关文件以纸质拷贝或电子邮件发送，或利用由联合国欧洲经济委员会设立的加密互联网数据库……”

德国以实物捐助的方式资助了该软件的开发和试运行。DETA 数据库目前由德国托管，该国随时愿与欧洲经委会分享有关成果。

## B. 唯一标识码和达标声明

如上文所述,《1958年协定》第三修订版要求在协定的所有缔约方之间建立一个用于型式许可文件交换的电子数据库,以此来支持国际整车型式许可制度。引入国际整车型式许可制度的重大意义怎么评估都不为过,因为迄今为止,根据联合国规范的规定,型式许可无法颁发给整车,只能颁发给部件、系统和车辆的具体性能(如刹车、排放等)。此外,采用唯一标识码为产品与其型式许可建立起唯一的关联。针对每台车辆采用达标文件声明(按第0号联合国规范规定),可为车辆登记提供必要的依据。

在国际整车型式许可的背景下以及为实现《1958年协定》现代化,还考虑了标识条款的简化。通过DETA数据库,可以使用唯一标识码简化型式许可标记。《1958年协定》第3修订版的附件5对此规定如下:

- 如果适用于轮式车辆、设备或部件的型式许可存放在加密互联网数据库,则联合国规范所要求的许可标识可以由一个前缀为UI的唯一标识码来代替,但联合国规范另有规定的除外。这种唯一标识码应由数据库自动生成。
- 适用联合国规范的所有缔约方应通过使用唯一标识码,访问数据库所载的该联合国规范的有关信息,这样将能够获得具体许可的相关信息。

## 附件一

### 世界车辆法规协调论坛职权范围和议事规则

(文件 ECE/TRANS/WP.29/690/Rev.1 的浓缩版)

#### 世界论坛的职权范围

1. 世界车辆法规协调论坛(下称“WP.29”) 在联合国和欧洲经济委员会(下称“欧洲经委会”) 的政策框架内行事, 接受内陆运输委员会的总体监督, 应在符合欧洲经委会职权范围(E/ECE/778/Rev.5 号文件) 和附件 1 所列各项协定的前提下开展以下活动:
  - (a) 按照各项协定所规定的目标, 发起和实施行动, 以协调或制订技术规范, 或根据技术进步修订上述规范, 供世界各国接受。这些规范或修订应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、规定定期技术检验的统一条件、加强世界范围的经济联系。
  - (b) 制订并落实相关措施促使法律文书跟上技术进步, 实现法律工具之间的协调一致, 制订提出技术要求的指导原则和合规评估的统一程序。
  - (c) 如协定明确规定了互相承认, 在协定缔约方之间推动互相承认许可书、证明书和定期技术检验结果; 开发自行认证和型式许可文件交换数据库。
  - (d) 作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的专门技术机构, 负责按照这些协定的规定, 就订立或修订可在世界范围内采纳的技术规范以及定期技术检验的统一条件拟订建议。
  - (e) 推动世界各国普遍参与 WP.29 的活动, 鼓励尚未参加 WP.29 活动的国家和区域经济一体化组织, 在 WP.29 所处理的技术性问题上开展合作和相互配合。
  - (f) 鼓励所有参加方直接适用或在国内法中采纳在世界范围内经过协调的技术规范和定期检验条件。
  - (g) 以协调一致的方式拟订关于各项协定的工作方案。
  - (h) 创造适当的工作环境, 方便缔约方履行各项协定所规定的义务。
  - (i) 确保会议以公开透明的方式举行。
2. 本职权范围和议事规则适用于 WP.29, 不改变附件 1 中各项协定的规定。



## 世界论坛议事规则

### 第一章

#### 参加

##### 第1条

- (a) 欧洲经委会职权范围 (E/ECE/778/Rev.5 号文件) 第 7 段所指国家为参加方。

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

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

- (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，可以以咨商身份参加 WP.29 审议该成员特别关注的任何事项。
- (c) 欧洲经委会职权范围第 12 和第 13 段所涵盖的机构和组织，经通知秘书处，可以以咨商身份参加 WP.29，审议该机构或组织特别关注的任何事项。
- (d) 不具有经济及社会理事会咨商地位的非政府组织可以以咨商身份参加，但须经行政协调委员会事先批准 (WP.29/AC.2)。为获得批准，非政府组织应向秘书处提交书面申请。申请书中应承诺尊重经社理事会第 1996/31 号决议规定的原则，并具体说明该非政府组织准备参与的 WP.29 会议次数和议程。秘书处应将此类申请转交即将举行的下一届 WP.29/AC.2 会议。WP.29/AC.2 应审议自上届会议以来收到的任何新申请，并决定是否批准。如果批准，批准中应说明有效时间和参加 WP.29 届会的相关次数。
- (e) WP.29 可通过其主席邀请其他人以咨商身份参加其会议。

### 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规范。

##### 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议程临时议程。与会议临时议程所列项目有关的基本文件，应登载在 WP.29 网站上，并在不迟于会议开幕六 (6) 周发送硬拷贝。在特殊情况下，秘书处可在届会上分发基本文件。第 1 条所界定的参加方，经主席与秘书处磋商并授权，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 WP.29 网站上。

### 第三章

#### 议 程

##### 第5条

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

##### 第6条

任何一届 WP.29 会议的临时议程均应包括：

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

##### 第7条

每届会议临时议程的第一个项目应是通过议程。

##### 第8条

WP.29 可随时修改议程。

##### 第9条

WP.29 附属机构 ( 见第十章和附件 2 ) 每届会议的临时议程，应由秘书处与该机构主席和 / 或副主席磋商后拟订，并应针对 WP.29 所通过的工作方案。上届会议一般应确定下届会议的议程框架。

### 第四章

#### 代表和证书

##### 第10条

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

##### 第11条

以上第 10 条所界定的代表可由候补代表一名和顾问若干人随同出席 WP.29 的届会，代表缺席时得由候补代表替代。

##### 第12条

出席 WP.29 会议代表的委派证书连同候补代表的指派，应于每届 WP.29 会议及附属机构会议开幕日之前提交秘书处。

## 第五章

### 主席团成员

#### 第13条

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

#### 第14条

主席终止代表参加方或无法履职时，第 1 条 (a) 款所界定的参加方指定的一名副主席应在余下任期内担任主席。在这种情况下，或者在一名副主席终止代表参加方或无法履职时，WP.29 应另选一名副主席在余下任期内担任主席。

#### 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

主席或代行主席职责的副主席应以该身份而不是第 1 条 (a) 款所界定的参加方委派代表的身份参加 WP.29。WP.29 应接受一名候补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持，包括编写会议报告。每届会议结束时应通过 WP.29 的报告。WP.29 附属机构的报告应由秘书处编拟，再由 WP.29 审议核可。

#### 第18条

届会期间，秘书处应协助 WP.29 及其附属机构遵循本议事规则。

## 第七章

### 举行会议

#### 第19条

WP.29 及其附属机构的届会应公开举行。

#### 第20条

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

#### 第21条

应按照欧洲经委会议事规则第 27 条至第 37 条举行会议，但本议事规则中另有规定者除外。

#### 第22条

主席可限制每名发言者的发言时间。

#### 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，表决权数量等于该组织参加 WP.29 的成员国数目。

#### 第25条

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

#### 第26条

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

#### 第27条

附件 1 所列各项协定下的表决，应按相应协定所规定的表决规则进行。

### 第九章

#### 行政委员会

#### 第28条

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

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

#### 第29条

WP.29/AC.2 的参与方应为：

- (a) WP.29 的主席和副主席；
- (b) 附件 1 所列每项协定下设的行政委员会或执行委员会主席和副主席，以及欧洲共同体、日本和美利坚合众国的代表；

(c) 本议事规则第十章所述的 WP.29 每个附属机构的主席和副主席。

第30条

WP.29/AC.2 可邀请其他人士以咨商身份参加。

第31条

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

第32条

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

第33条

WP.29 的主席应担任 WP.29/AC.2 的主席，但 WP.29/AC.2 另有决定的除外。

## 第十章

### WP.29的附属机构

第34条

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

第35条

WP.29 的附属机构应酌情适用 WP.29 的职权范围和 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) 款所界定的参加方委派的专家中选出主席一人，如有需要，再选出副主席若干人。

第38条

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

## 第十一章

### 修 订

第39条

本议事规则的任何一条，均可按照第 25 条加以修订。

## 附件 1

### WP.29 管理的协定清单

关于对轮式车辆以及可装配和 / 或用于轮式车辆的设备和配件采用联合国统一技术规范和互相承认根据这些联合国规范所做出的许可的条件的协定，1958 年 3 月 20 日订于日内瓦 (包括 2017 年 9 月 14 日生效的修订)

(E/ECE/TRANS/505/Rev.3)

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

(ECE/RCTE/CONF./4)

关于针对轮式车辆以及可在轮式车辆上安装和 / 或使用的设备和部件制订全球技术规范的协定，1998 年 6 月 25 日订于日内瓦

(ECE/TRANS/132 和 Corr.1)

---

## 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
自动化 / 自动驾驶和互联车辆工作组	GRVA
照明和光信号工作组	GRE
被动安全工作组	GRSP
噪声和轮胎工作组	GRBP

## 附件二

关于对轮式车辆以及可装配和/或用于轮式车辆的设备和配件采用联合国统一技术规范 and 互相承认根据这些联合国规范所做出的许可的条件的协定，1958年3月20日订于日内瓦<sup>1</sup>

(第三次修订版)

(包括2017年9月14日生效的修订)

(转自E/ECE/TRANS/505/Rev.3号文件)

### 序 言

各缔约方，

决定修订 1958 年 3 月 20 日在日内瓦订立、1995 年 10 月 16 日修订的《采用机动车辆装备及配件统一合格条件与互相承认合格的协定》，

愿意通过订立协调性联合国技术规范，减少国际贸易的技术壁垒，使得满足该规范的部分轮式车辆、设备和部件能够在各自国内或地区使用，

认识到轮式车辆和可安装和 / 或用于轮式车辆的设备和部件的安全、环境保护、能效和防盗性能对于制订技术和经济上可行并适应技术进步的规范的重要性，

愿意在各自国内和地区尽可能采用这些联合国规范，

愿意提供便利，在本国使用经另一缔约方主管机关按照这些联合国规范批准的车辆、设备和部件，

愿意在本协定框架内建立一个国际整车型式许可计划，以增加本协定所附各项联合国规范的优势，从而创造机会，简化缔约方实施和在更大范围内相互认可整车型式许可，

愿意通过改善协定的运作和可靠性来增加协定缔约方的数量，确保协定继续成为协调汽车部门技术法规的关键国际框架，

兹协议如下：

### 第一条

1. 缔约方应按照本协定附录所定议事规则，组成由所有缔约方参加的行政委员会，在下列条款的基础上，订立关于轮式车辆、可安装和 / 或用于轮式车辆的设备和部件的联合国规范。本协定还包括作出型式许可和互相承认许可的条件，供选择通过型式许可执行本规范的缔约方使用。

在本协定中：

<sup>1</sup> 本协定原标题为：

采用机动车辆装备及配件统一合格条件与互相承认合格的协定，1958年3月20日在日内瓦订立(原始版)。

关于对轮式车辆以及可装配和/或用于轮式车辆的设备和配件采用统一技术规范 and 互相承认根据这些规范所做出的许可的条件的协定，1995年10月5日在日内瓦订立(第2次修订版)。

“轮式车辆、设备和部件”，包括所有具有影响车辆安全、环境保护、节能特性和防盗技术性能的轮式车辆、设备和部件；

“依据联合国规范作出的型式许可”，是指缔约方主管机关根据一种行政程序，在经过必要的核实之后宣布，制造商所提交的某类车辆、设备或部件符合该联合国规范的要求。此后，制造商证明其投放市场的每一车辆、设备或部件均与获许可产品完全相同。

“整车型式许可”是指按照国际整车型式许可制度的规定，把按照相关联合国轮式车辆、设备和车辆部件规范授予的各种型式许可，整合为一份整车认证。

“联合国规范的版本”一词表示联合国规范在通过和确立后，可根据本协定所述程序，特别是第十二条进行修订。未修订的联合国规范以及随后纳入修订内容的联合国规范被视为该联合国规范的不同版本。

“适用联合国规范”一词表示联合国规范对缔约方生效。缔约方适用联合国规范时，可以选择保留本国/地区的立法。尽管协定无强制要求，但如果缔约方愿意，可以将本国/地区的立法替换为本国/地区适用的联合国规范的要求。但是，作为本国/地区相关立法条款的替代，缔约方应接受他方根据本国/地区适用的最新版“联合国规范”授予的联合国型式许可。适用联合国规范的缔约方的权利和义务详见本协定各条款。

关于联合国规范的适用，在型式许可之外，也可使用各种不同的行政程序。欧洲经济委员会一些成员国内普遍知晓和适用的唯一替代程序是自行认证，即制造商在没有任何初步行政控制的情况下，自我确认投放市场的每件产品均符合某项联合国规范；行政主管部门可通过市场随机抽样检验，核实自行认证的产品是否符合该项联合国规范的要求。

## 2. 行政委员会应按照附录规定的议事规则由所有缔约方组成。

一项联合国规范按照附录所列程序确立之后，应由行政委员会报知联合国秘书长（下称“秘书长”）。秘书长应尽快将该联合国规范通知各缔约方。

除非在通知时适用联合国规范的缔约方有五分之一以上自秘书长发出通知之日起六个月内通知秘书长，对联合国规范表示异议，否则联合国规范即视为通过。

联合国规范应涵盖下列内容：

- (a) 相关的轮式车辆、设备或部件；
- (b) 技术要求。应尽量注重性能，不限制设计，客观考虑现有技术、成本和效益，可包含替代要求；
- (c) 用以展示任何性能要求的检验方法；
- (d) 发放型式许可和给予对等承认的条件，包括行政规定、许可标志和确保产品符合要求的条件；
- (e) 联合国规范生效的日期，包括适用规范的缔约方可根据联合国规范发布许可的日期，以及接受许可的日期（如不同）；
- (f) 要求制造商提供的信息文件。

必要时，联合国规范可写明许可机构认证的实验室名称，要求必须在这些实验室对提交许可的轮式车辆、设备或部件类型进行验收检测。



除上述联合国规范外，本协定还规定确立另一部联合国规范，引入整车型式许可制度。该联合国规范应规定适用范围、行政程序和技术要求，在该规范的某个版本中可规定不同严格等级的技术要求。

尽管有第一条和第十二条的其他规定，适用联合国国际整车型式许可规范的缔约方仅有义务接受根据相应联合国规范最新版本的最严格要求授予的型式许可。

本协定还包括行政和程序规定系列附件，适用于本协定所附所有联合国规范和适用一项或多项联合国规范的所有缔约方。

3. 一项联合国规范获得通过后，秘书长应尽快将此事通知所有缔约方，具体说明有哪些缔约方表示反对或虽然赞同该联合国规范但不打算在生效之日开始适用该规范；这一情况下，该联合国规范对其无效。

4. 获通过的联合国规范将作为本协定所附的联合国规范，自规定的一个或数个日期起，对所有未表达异议或未表达不在该日期适用规范的缔约方生效。

5. 任何新缔约方在交存加入书时，均可宣布不受作为本协定现有附件中某些或全部联合国规范约束。如交存加入书时，某项联合国规范草案或获通过的联合国规范正处于本条第2、第3和第4款所规定的程序中，秘书长应将该草案或通过的联合国规范通知新缔约方，该草案或规范应作为一项联合国规范对新缔约方生效，除非该缔约方在交存加入书后六个月内通知其不赞同通过的联合国规范。秘书长应将上述生效日期通知所有缔约方。秘书长还应向缔约方通报任何缔约方可能根据本款规定宣布的某些联合国规范对其不适用的情形。

6. 适用某项联合国规范的任何缔约方均可提前一年随时通知秘书长，表示该国准备停止适用该联合国规范。秘书长应将其通知转告其他缔约方。

该缔约方之前根据该联合国规范发放的许可继续有效，除非根据第四条的规定被撤消。

若缔约方不再根据某项联合国规范发放许可，该缔约方应：

- (a) 针对之前已发放型式许可的产品，继续进行生产达标情况监督；
- (b) 针对仍在适用该联合国规范的缔约方通报产品不达标的情况，采取第四条所规定的必要步骤；
- (c) 继续将按照第五条规定撤消的许可通知其他缔约方；
- (d) 继续签发现有许可的延期许可。

7. 任何未适用某项联合国规范的缔约方，可随时通知秘书长表示今后准备适用该联合国规范；有关联合国规范将在通知之日起六十日后对该缔约方生效。秘书长应将某项联合国规范按照本款规定对相关新缔约方生效的情况通知所有缔约方。

8. 受某项联合国规范约束的缔约方，以下称为“适用某项联合国规范的缔约方”。

## 第二条

1. 每个主要通过型式许可适用联合国规范的缔约方，在具备技术能力并认可确保产品符合被许可型式安排的前提下，应针对一项联合国规范所涵盖的轮式车辆、设备或部件，授予该联合国规范所述之型式许可和许可标志。授予型式许可的每一缔约方应采取本协定附件1所列的必要措施，核实是否已作出适当安排，确保轮式车辆、设备和部件的制造符合被许可的型式。

2. 根据某项联合国规范发布型式许可的每个缔约方应指定一个联合国规范许可机构。该许可机构应对依照该规范进行型式许可的各个方面负责。该许可机构可指定技术服务机构，代表其执行本条第 1 款核实所需的检测和检验。缔约方应确保按照本协定附件 2 中规定的要求评估、指定和通知技术服务机构。
3. 轮式车辆、设备和部件类型的型式许可、许可标志和识别码应在联合国规范中具体规定，并按照本协定附件 3 至 5 中规定的程序授予。
4. 如果不符合上述条件，适用联合国规范的缔约方应拒绝授予联合国规范所涵盖的型式许可和许可标志。

### 第三条

1. 一个缔约方按照本协定第二条为轮式车辆、设备或部件签发的型式许可，应被视为符合适用该联合国规范的所有缔约方的国家法律的相关部分。
2. 基于互相承认并在服从第一、第八和第十二条的规定以及联合国规范中任何特殊规定的前提下，适用联合国规范的缔约方应接受在其市场上投放根据这些联合国规范授予的型式许可，不再要求对这些型式许可作进一步检测、记录、认证或标记。

### 第四条

1. 如适用某项联合国规范的缔约方发现某些带有另一缔约方根据该联合国规范签发的许可标志的轮式车辆、设备或部件不符合许可的型式或该联合国规范的要求，应通知颁发许可的缔约方许可机构。

签发许可的缔约方应采取必要措施，确保纠正不达标情况。

2. 如果不达标是由于未遵守某项联合国规范中规定的第 1.2 条 (b) 提及的技术要求，签发许可的缔约方应立即将有关情况通知所有其他缔约方，并定期应向缔约方通报其正在采取的步骤，必要时可撤销许可。

在考虑了对车辆安全、环境保护、节能或防盗技术性能的潜在影响后，缔约方可以禁止在其领土内销售和使用此类轮式车辆、设备或部件，直至不达标情况得到纠正。在这种情况下，这些缔约方应将所采取的措施通知行政委员会秘书处。缔约方之间的争议应适用第 10.4 条规定的程序解决。

3. 尽管有本条第 1 款的规定，如果本条第 2 款所述的不达标产品在三个月内未能达标，负责许可的缔约方应暂时或永久性撤销许可。作为例外，该期限可延长不超过三个月，除非一个或多个适用相关联合国规范的缔约方反对。如果期限延长，发出许可的缔约方应在最初的三个月期限内通知适用联合国规范的所有缔约方其打算延长期限以实现达标的意图，并提出延长期限的理由。
4. 如果不达标是由于不符合第 1.2 条 (d) 和 1.2 条 (f) 提及的行政规定、许可标志、生产达标条件或联合国规范中规定的信息文件，且不达标情况未在六个月内得到纠正，发出许可的缔约方应暂时或永久性撤销许可。
5. 本条第 1 款至第 4 款也适用于负责签发许可的缔约方自己发现带有许可标志的轮式车辆、设备或部件不符合许可的型式或某项联合国规范的要求。

### 第五条

1. 适用联合国规范的缔约方许可机构，应根据其他缔约方的要求，向其他缔约方发送其拒绝签发许可或撤销许可的轮式车辆、设备或部件的清单。
2. 此外，在收到适用某项联合国规范的另一缔约方的请求后，应立即按照本协定附件 5 的规定，向该缔约方发送其根据该联合国规范作出授予、拒绝授予或撤销授予轮式车辆、设备或部件许可决定的所有相关信息的副本。

3. 根据本协定附件 5，纸质副本可由电子文档替代。

#### 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 段以咨商身份被接纳参加委员会的成员国，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。

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

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

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

3. 不是《1958 年协定》缔约方的新缔约方加入本协定，须在本协定生效后，向秘书长交存加入书。

#### 第七条

1. 本协定自秘书长将其转交所有《1958 年协定》缔约方九个月后开始生效。
2. 在秘书长转交本协定之后六个月内，如《1958 年协定》缔约方表示任何异议，本协定不得视为生效。
3. 任何新的缔约方加入本协定，协定将在缔约方交存加入书后第六十日开始对其生效。

#### 第八条

1. 任何缔约方均可通知秘书长退出本协定。
2. 退出本协定于秘书长收到通知起十二个月后生效。
3. 缔约方授予的任何型式许可，在根据第 8.2 条退出协定生效后的十二个月内继续有效。

#### 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通知后第六十日起扩展至通知所指定领土。
2. 本协定第六条所指任何新缔约方按照本条第 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，可按第八条的规定，宣布该领土单独退出本协定。

#### 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，应尽可能通过谈判加以解决。
2. 不能通过谈判解决的任何争端，如争端所涉任何缔约方要求仲裁，应付诸仲裁，并将争端提交争端各方一致选定的一个或多个仲裁人。如提出仲裁要求之日起三个月内争端各方无法就选择一个或多个仲裁人达成一致，其中任一当事方可请求秘书长指定一个仲裁人，将争端交其裁定。

3. 按照本条第 2 款指定的一个或多个仲裁人所作的裁决，对争端所涉各缔约方具有约束力。
4. 两个或两个以上缔约方之间就本协定所附联合国规范的解释或适用产生争议的，应按照本协定附件 6 规定的程序协商解决。

#### 第十一条

1. 任何缔约方可在加入本协定时宣布不受本协定第十条第 1 至 3 款的约束。对于已作出保留的任何缔约方，其他缔约方也不受第十条第 1 至 3 款的约束。
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消保留。
3. 不得对本协定、附录、附件和所附联合国规范作其他保留；但任何缔约方均可按照第一条第 5 款的规定，宣布不打算适用某些或任何一项联合国规范。

#### 第十二条

本协定所附联合国规范可按下列程序修订：

1. 联合国规范的修订，由第一条第 2 款所述行政委员会按附录列出的程序作出。

行政委员会对联合国规范作出修订后，应提交联合国欧洲经济委员会执行秘书。联合国欧洲经济委员会执行秘书随后应尽快将修订通知适用该联合国规范的缔约方和联合国秘书长。

2. 对联合国规范的修订，除非在联合国欧洲经济委员会执行秘书发出通知之时适用该联合国规范的缔约方五分之一以上通知秘书长对该项修订表示异议，否则修订自通知后六个月起视为获得通过。对联合国规范的修订获得通过后，秘书长应尽快宣布该项修订获得通过，修订对适用联合国规范的缔约方具有约束力。
3. 对联合国规范的修订可包括与修订版联合国规范生效有关的过渡性条款，缔约方应根据联合国规范前一版本接受型式许可的截止日期，以及缔约方不再有义务接受根据前一版本发布的型式许可的起始日期。
4. 尽管任何版本的联合国规范中过渡性条款可能另有规定，但适用联合国规范的本协定缔约方仍可根据联合国规范的早期版本发布型式许可，但须符合第 2 条的规定。然而，根据本条第 3 款，适用联合国规范的缔约方没有义务接受根据这些早期版本发布的型式许可。
5. 适用联合国规范的所有缔约方，除通知秘书长表示打算停止适用联合国规范的缔约方外，均应接受根据该联合国规范最新版本颁发的许可。通知秘书长表示打算停止适用联合国规范的缔约方，应在第一条第 6 款所述的一年期限内，接受根据当时适用于该缔约方的联合国规范版本颁发的许可。
6. 适用联合国规范的缔约方可以根据联合国规范对基于新技术的单一型式轮式车辆、设备或零件颁发豁免许可，但前提是该技术不在现有联合国规范的范围内，且被该联合国规范的一项或多项要求所兼容。在这种情况下，应适用本协定附件 7 中规定的程序。
7. 如果一个新缔约方在联合国欧洲经济委员会执行秘书发出联合国规范修订版通知后至修订版生效前的这段时间加入本协定，所涉联合国规范应对该缔约方生效，除非该缔约方在通知秘书长加入协定之日起六个月内通知秘书长表示不同意该项修订。

#### 第十三条

本协定及其附录文本可按下列程序修订：

1. 任何缔约方均可对本协定及其附录提出一项或多项修订。对本协定及其附录提出任何修订的，应将案文提交秘书长，秘书长应将之转发所有缔约方，并通知本协定第六条第1款所述所有其他国家。
2. 依本条第1款散发的任何修订提案，如自秘书长散发修订提案之日起九个月内没有缔约方表示反对，则该修订提案即视为获得通过。
3. 秘书长应尽快向所有缔约方通报缔约方对修订提案是否持有异议。如对修订提案有异议，则该修订应视为未获通过，不发生任何效力。如果没有异议，则修订案自本条第2款所述九个月期满后过三个月对所有缔约方生效。

#### 第十三条之二

1. 本协定所附行政和程序条款附件可根据以下程序进行修订：
  - 1.1. 对行政和程序条款附件的修订应由第1.1条中提及的行政委员会根据本协定附录第7条规定的程序进行。
  - 1.2. 对行政和程序条款附件的修订应由行政委员会送交秘书长。秘书长随后应尽快将此项修订通知适用一项或多项联合国规范的缔约方。
2. 对行政和程序条款附件所作修订，如果自秘书长发出通知之日起六个月内适用一项或多项联合国规范的缔约方没有通知秘书长表示不同意修订，则视为获得通过。
3. 秘书长应尽快通知适用一项或者多项联合国规范的所有协定缔约方对拟议修订表示的异议。如对拟议修订有异议，则该修订应视为未获得通过，不发生任何效力。如果没有异议，则修订自本条第2款所述六个月期满后过三个月对适用一项或者多项联合国规范的所有缔约方生效。
4. 增加新附件应视为对行政和程序条款附件的修订，因此应按照本条规定的相同程序进行。

#### 第十四条

1. 根据本协定的规定，秘书长应通知各缔约方：
  - (a) 根据第六条的加入情况；
  - (b) 本协定根据第七条生效的日期；
  - (c) 根据第八条退出协定的情况；
  - (d) 根据第九条收到通知的情况；
  - (e) 根据第十一条第1款和第2款收到声明和通知的情况；
  - (f) 根据第一条第2、3、5和7款以及第十二条第2款新订联合国规范和现行联合国规范修订的生效情况；
  - (g) 分别根据第十三条第3款或第十三条之二第3款对本协定、附录或行政和程序条款附件的修订的生效情况；
  - (h) 缔约方根据第一条第6款停止适用联合国规范的情况下。

2. 根据本协定的规定以及所附行政和程序条款附件，联合国欧洲经济委员会执行秘书应通知：
  - (a) 秘书长和各缔约方根据第十二条第 2 款作出的联合国规范修订；
  - (b) 各缔约方行政委员会关于豁免许可请求的决定，以及随后根据附件 7 第 5 段通过的决定。

#### 第十五条

1. 在上述规定生效之日，如正在为通过一项新订联合国规范执行本协定前一版本第一条第 3 款和第 4 款中所设定的程序，该项新订联合国规范应根据第一条第 4 款的规定生效。
2. 在上述规定生效之日，如正在为通过某项联合国规范的修订执行本协定前一版本第十二条第 1 款中所设定的程序，该修订应根据第十二条的规定生效。
3. 如果本协定所有缔约方一致同意，根据本协定先前版本的条款通过的任何联合国规范，可视为按上述条款通过的一项联合国规范。

#### 第十六条

本协定订于日内瓦，英文、法文和俄文各一本，三种文本具有同等效力。

## 附录

### 行政委员会的组成和议事规则

#### 第一条

行政委员会的成员为协定修订版的所有缔约方。

#### 第二条

联合国欧洲经济委员会执行秘书为行政委员会提供秘书处服务。

#### 第三条

行政委员会应在每年第一届会议上选出主席一人和副主席一人。

#### 第四条

在需要确立一项新订联合国规范、对一项联合国规范进行修订、根据新技术豁免许可程序发出通知(载于附件7)或对行政和程序条款附件进行修订时，由联合国秘书长召集行政委员会在欧洲经济委员会主持下举行会议。

#### 第五条

提议的新订联合国规范应付诸表决。作为本协定缔约方的每个缔约国拥有一票表决权。表决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，其票数按其成员国的数量计算。区域经济一体化组织的代表可为所属各主权国家投票。新订联合国规范草案以出席并参加表决的缔约方五分之四多数确立。

#### 第六条

对联合国规范提出的修订应付诸表决。作为协定缔约方适用该联合国规范的每个国家拥有一票。表决的法定人数为适用该联合国规范的缔约方的过半数。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，其票数按其成员的数量计算。区域经济一体化组织的代表可为适用该联合国规范的所属各主权国家投票。对联合国规范的修订草案以出席并参加表决的缔约方五分之四多数确立。

#### 第七条

对本协定所附行政和程序条款附件的建议修订应付诸表决。适用一项或者多项联合国规范的每个协定缔约方拥有一票表决权。表决的法定人数为适用一项或者多项联合国规范的协定缔约方的过半数。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，其票数按其成员国的数量计算。区域经济一体化组织的代表可为适用一项或者多项联合国规范的所属各主权国家投票。行政和程序条款附件的修订草案，应由出席并参加表决的代表全体一致通过。

#### 第八条

缔约方关于授权新技术拟议豁免许可的请求应付诸表决。适用联合国规范的每个缔约方拥有一票表决权。表决的法定人数为适用一项或者多项联合国规范的协定缔约方的过半数。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，其票数按成员国的数量计算。区域经济一体化组织的代表可为适用联合国规范的所属主权国家投票。给予上述缔约方豁免许可的授权，应以出席并参加表决的缔约方的五分之四多数确定。

## 行政和程序条款附件

以下行政和程序条款作为《1958年协定》<sup>2</sup>的附件，规定了适用于《1958年协定》所附所有联合国规范的行政和程序事项：

**附件 1** 生产达标程序

**附件 2** 第一部分：技术服务机构的评估、指定和通知

第二部分：本附件第一部分所述技术服务机构应该遵循的标准

第三部分：技术服务机构评估程序

**附件 3** 联合国型式许可程序

**附件 4** 联合国型式许可的编号

**附件 5** 许可文件的分发

**附件 6** 解决适用联合国规范和根据规范给予许可时产生的解释问题的程序

**附件 7** 新技术豁免许可程序

**附件 8** 虚拟检测方法的一般条件

---

<sup>2</sup> 关于对轮式车辆以及可装配和 / 或用于轮式车辆的设备和配件采用联合国统一技术规范 and 互相承认根据这些联合国规范所做出的许可的条件协定。



## 附件 1

### 生产达标程序

#### 目标

生产达标程序旨在确保生产的每辆轮式车辆、每个设备或者部件符合许可的型式。

程序包括质量管理体系评估(下称“初步评估”),以及许可主体的核查和产品相关控制(下称“产品达标安排”),两者不可分离。

#### 1. 初步评估

- 1.1. 缔约方的许可机关在给予联合国型式许可前应当核实生产厂商具备令人满意的安排和程序,确保有效控制,保证生产的轮式车辆、设备和部件符合被许可型式。
- 1.2. 评估指南可参见国际标准 ISO 19011:2011《管理制度审计指南》。
- 1.3. 经核实,第 1.1 段中的要求应加达到联合国型式许可授予机关的要求。

给予联合国型式许可的机关应对初步评估和以下第 2 节中的产品达标安排感到满意,必要时应考虑第 1.3.1 至 1.3.3 段中描述的安排之一,或视情况考虑两种安排的充分或部分组合。

- 1.3.1. 实际初步评估和 / 或产品达标安排的核查应由给予联合国型式许可的机关或代表该许可机关的指定技术服务机构实施。

1.3.1.1. 在确定要进行的初步评估的范围时,许可机关可考虑以下相关的信息:

- (a) 下文第 1.3.3 段所描述但根据该段还没有被接受或认可的制造商认证;
- (b) 在给予设备或部件联合国型式许可的情况下,由车辆制造商在设备或部件制造商厂房根据符合国际标准 ISO 9001:2008 要求的一个或者多个行业规范进行的质量系统评估。

- 1.3.2. 实际初步评估和 / 或产品达标安排的核查也可由另一缔约方的许可机关或其为此目的指定的技术服务机构实施,但前提是该缔约方至少适用相同的作为联合国型式许可基础的联合国规范。

1.3.2.1. 在这种情况下,另一缔约方的许可机关应拟定一份合规声明,说明其涵盖的与待许可产品以及型式许可所依据联合国规范相关的领域和生产设施。

1.3.2.2. 在收到授予联合国型式许可的缔约方许可机关提交的合规声明申请后,另一缔约方的许可机关应立即发送合规声明或告知其无法提供此类声明。

1.3.2.3. 合规声明应至少包括以下内容:

- (a) 集团或公司(如 XYZ 汽车公司);
- (b) 具体组织(如区域分支机构);

- (c) 工厂 / 场所 (例如发动机厂 1(在 A 国) 车辆厂 2(在 B 国));
- (d) 车辆 / 部件范围 (如所有 M1 型号);
- (e) 评估的领域 (如发动机装配、车身冲压和装配、车辆装配);
- (f) 审查的文件 (如公司和现场质量手册和程序);
- (g) 评估日期 (如审计实施期间为年 / 月 / 日至年 / 月 / 日进行);
- (h) 计划的监测访问 (如年 / 月)。

1.3.3. 许可机关也可接受制造商按照国际标准 ISO 9001:2008 获得的认证 (该认证的范围应涵盖待许可的产品) 或符合第 1.1 段的初步评估要求的同等认证标准。制造商应提供认证的详细信息, 并承诺将认证有效性或者范围的任何修订通知许可机关。

1.4. 就国际整车型式许可而言, 无需重复为授予联合国许可而对车辆设备和部件进行的初始评估, 但应对先前评估未涵盖的领域的加以补充, 尤其是与整车装配相关的评估。

## 2. 产品达标安排

2.1. 根据《1958 年协定》所附联合国规范许可的每个车辆、设备或部件, 其生产制造应符合所许可的型式, 达到本附件及有关联合国规范的要求。

2.2. 根据《1958 年协定》所附联合国规范发放型式许可的缔约方许可机关, 应当核实制造商是否已就每项许可与许可机关商定适当安排并制订书面控制计划, 以便按规定间隔进行必要的检测或相关检查, 确保始终遵守许可型式的要求, 特别是在适用的情况下, 进行联合国规范中规定的检测。

2.3. 具体而言, 联合国型式许可的持有人应当:

2.3.1. 确保建立和适用适当程序, 有效确保产品 (轮式车辆、设备或部件) 达到许可型式的标准;

2.3.2. 可使用必要的检测或其他合适设备, 检查每项许可型式的达标情况;

2.3.3. 确保检测或检查结果资料存档, 所附资料可随时查阅。资料保留时间与许可机关商定, 但不超过 10 年;

2.3.4. 对型式检测或检查结果进行分析, 以核实并确保产品特性的稳定性, 但应允许工业化生产中存在的偏差;

2.3.5. 确保各种型式的产品至少要进行本附件所要求的检查和适用联合国规范中规定的检测;

2.3.6. 如果任何一组样品或试件的检测显示不符合相关型式要求, 必须保证再进行进一步的抽样和检测。应当采取一切必要措施使相应生产重新达标。

## 3. 持续核查安排

3.1. 发放联合国型式许可的机关可随时核查每个生产设施中采用的达标控制方法。

3.1.1. 正常安排应旨在监测本附件第 1 和 2 段 (初步评估和产品达标安排) 所述程序的持续有效性。

- 3.1.1.1. 技术服务机构(须符合第 1.3.1 和 1.3.2 段要求的资格或认可)实施的监测活动应满足第 3.1.1 段中关于初步评估阶段所确立程序的要求。
- 3.1.1.2. 许可机关进行这些核查工作(第 3.1.1.1 段所称的核查除外)的正常频度应足以确保本附件第 1 和 2 段运用的相关控制办法得到定期审查, 间隔期间按照符合国际标准 ISO 31000:2009—风险管理—原则和指南的风险评估方法确定, 但在所有情况下, 审查的最低频度应为三年一次。该方法应特别考虑缔约方根据《1958 年协定》第四条提出的任何不达标情形。
- 3.2. 每次审查均应向检验员提供检测和核查记录及生产记录, 特别是按第 2.2 段要求保留的检测或核查记录。
- 3.3. 检验员可随机抽取待检测样品, 在制造商实验室或技术服务机构的设施进行检测。在此种情况下, 仅应进行物理检测。试样的最低数量, 可根据制造商自行核实的结果确定。
- 3.4. 如果控制水平显示达不到要求, 或者似乎需要核实按照第 3.3 段所作检测的有效性, 检验员应选取样品, 送至技术服务机构进行物理检测。
- 3.5. 如检验或监测审查的结果不达标, 许可机关应确保采取一切必要步骤, 尽快使产品重新达标。

## 附件 2

### 第一部分: 技术服务机构的评估、指定和通知

#### 1. 技术服务机构的指定

- 1.1. 许可机关指定的技术服务机构应遵守本附件的规定。
- 1.2. 技术服务机构应亲自实施或监督实施许可所需检测或联合国规范规定的检验, 除非特别允许使用其他替代性程序。技术服务机构不得开展未经正式指定的检测或检验。

技术服务机构的表现及其正在进行的检测的质量, 应确保能够核实申请获得联合国型式许可的产品是否符合技术服务机构接受指定的相关联合国规范的要求。

- 1.3. 应根据专业领域, 按照以下四类活动中的一类或多类指定技术服务机构:
  - (a) A 类: 在自有设施开展联合国规范所规定检测的技术服务机构;
  - (b) B 类: 监督在制造商或第三方设施开展联合国规范所规定检测的技术服务机构;
  - (c) C 类: 定期评估和监测制造商生产达标控制程序的技术服务机构;
  - (d) D 类: 在生产达标监控框架内开展或监督检测/检验的技术服务机构。
- 1.4. 技术服务机构应证明其在接受指定的相关联合国规范所涵盖的具体领域具备相关技能、具体技术知识和可证实的实践经验。

此外，技术服务机构应遵循本附件第二部分所列的与其被指定活动类别有关的标准，但不一定要获得依据该标准签发的许可/认可。

技术服务机构应确保自己不受利害关系方的任何控制和影响，避免影响检测和检验的公正性和质量。

应允许技术服务机构使用必要的检测设施和测量工具，以监督或开展其接受指定的相关联合国规范所指的检测或检验。

- 1.5. 许可机关可以担任第 1.3 段所指一类或多类活动的技术服务机构。通过缔约方国内法指定并由缔约方出资支持的兼作技术服务机构的许可机关，应遵守本附件的规定或与本附件第 1、2 和 3.4 段规定同等的规则。这同样适用于通过缔约方国内法指定并接受该缔约方政府财政和管理控制的技术服务机构。同等规则应保证相同水平的表现和独立性。
- 1.6. 无论第 3.3 段作何规定，制造商或制造商代表可以被指定为 A 类活动的技术服务机构，但仅适用于对此类指定作出规定的联合国规范。在这种情况下，无论第 1.4 段作何规定，该技术服务机构应根据本附件第二部分第 1 段的标准获得认证。
- 1.7. 第 1.5 和 1.6 段所指实体应遵守第 1 段的规定。

## 2. 技术服务机构技能评估

- 2.1. 第 1 段所称技能应通过主管部门出具的评估报告予以证明。<sup>3</sup> 该证明可以是认可机构颁发的认可证书。
- 2.2. 第 2.1 段所称评估应根据本附件第三部分的规定开展。

评估报告最迟应在三年后进行审查。

- 2.3. 应在接到请求后将评估报告通报欧洲经委会秘书处和各缔约方。
- 2.4. 作为技术服务机构的许可机关应表明其符合证明文件的要求。

证明文件包括由独立于被评估活动的审计员开展的评估。此类审计员可以来自同一组织，但必须独立于开展被评估活动的人员。

- 2.5. 被指定为技术服务机构的制造商或制造商代表应遵守第 2 段的相关规定。

## 3. 通知程序

- 3.1. 缔约方应将各指定技术服务机构的名称、地址（包括电子邮件地址）和活动类别通知欧洲经委会秘书处，并将所有后续修改通知欧洲经委会秘书处。

通知中应说明技术服务机构被指定负责哪个联合国规范。

- 3.2. 只有在通知欧洲经委会秘书处后，技术服务机构才可以为联合国型式许的目的，开展第 1 段所称的活动。
- 3.3. 同一技术服务机构可为数个缔约方指定和通知，无论各缔约方开展的活动类别如何。

<sup>3</sup> “主管机关”是指许可或指定机关，或者分别代表许可或指定机关的有关认可机构。

- 3.4. 欧洲经委会秘书处应在其网站上公布许可机关和技术服务机构的名单和具体联系方式。

## 第二部分：本附件第一部分所指技术服务机构应遵循的标准

### 1. 根据联合国规范开展的联合国型式许可检测活动

- 1.1. A类(在自有设施内开展的检测活动)：

ISO/IEC 17025:2005，规定了检测和校准实验室的一般能力要求。

为A类活动指定的技术服务机构可以根据其受指定的相关联合国规范，在制造商或制造商代表的设施实施或监督实施检测活动。

- 1.2. B类(监督在制造商或制造商代表的设施实施的检测活动)：

ISO/IEC 17020:2012，规定了各类检验机构的一般运行标准。

在制造商或制造商代表的设施实施或监督实施任何检测之前，技术服务机构应核实检测设施和测量工具是否符合第1.1段的有关要求。

### 2. 与生产达标相关的活动

- 2.1. C类(制造商质量管理体系的初步评估和监督审计程序)：

ISO/IEC 17021:2015，规定了管理体系审计和认证机构应达到的要求。

- 2.2. D类(生产样品的检验、检测或对检验检测的监督)：

ISO/IEC 17020:2012，规定了各类检验机构的一般运行标准。

## 第三部分：技术服务机构的评估程序

### 1. 目的

- 1.1. 附件2的这一部分规定本附件第一部分第2段所称主管机关开展技术服务机构评估程序应遵循的条件。
- 1.2. 这些要求应比照适用于所有技术服务机构，无论其法律地位(独立组织、制造商或担任技术服务机构的许可机关)如何。

### 2. 评估原则

评估应遵循下列原则：

- (a) 中立原则，保证结论公正和客观的基础；
- (b) 循证原则，确保结论的可靠性和可复制性。

审计员应诚信正直、保守秘密、谨慎行事，准确如实地报告调查结果和结论。

### 3. 审计员应具备的技能

- 3.1. 评估工作只能由具备相关技术和管理知识的审计员进行。
- 3.2. 审计员应接受过专门的评估工作培训。此外，他们应具备技术服务机构拟开展活动所涉技术领域的具体知识。
- 3.3. 在不违反上述第 3.1 和 3.2 段规定的前提下，本附件第一部分第 2.5 段所称评估应由独立于被评估活动的审计员开展。

### 4. 指定的申请

- 4.1. 技术服务机构的正式授权代表应向主管机关提出正式申请。申请书应至少包括以下内容：
  - (a) 技术服务机构的一般特征，包括法人实体、名称、地址、法律地位以及人力和技术资源；
  - (b) 详细说明，包括检测和 / 或检验人员和管理人员的履历及其教育和专业技能证明；
  - (c) 除上述内容外，使用虚拟检测方法的技术服务机构应提供其在计算机辅助 x 环境中工作的能力证明；
  - (d) 技术服务机构的一般情况，例如活动、与上级公司的关系 (如有)，以及指定范围涵盖的所有地点的地址；
  - (e) 同意遵守指定的要求和技术服务机构其他义务的协议。要求和义务视技术服务机构被指定负责的相关联合国规范而定；
  - (f) 技术服务机构在相关联合国规范框架内进行的达标评估服务说明，以及技术服务机构申请指定的相关联合国规范清单，包括相关的能力局限性；
  - (g) 技术服务机构质量保证手册或类似操作规则的副本。
- 4.2. 主管机关应审查技术服务机构提供的信息是否充分。
- 4.3. 技术服务机构应对第 4.1 段所述信息的任何修改通知许可机关。

### 5. 资源审查

主管机关应审查其对技术服务机构进行评估的能力，包括自身政策、专业技能以及是否具有相关审计员和专家。

### 6. 评估工作分包

- 6.1. 主管机关可将部分评估工作分包给另一指定机关，或请求其他主管机关提供技术专家支持。提出申请的技术服务机构应接受分包机构和专家。
- 6.2. 主管机关应考虑包括适当范围的认可证书，以便完成对技术服务机构的全面评估。

### 7. 评估工作准备

- 7.1. 主管机关应正式任命评估小组。主管机关应确保为各项任务配备适当的专家资源。具体而言，评估小组整体上应：
  - (a) 适当了解申请指定的具体范围；

(b) 具备可靠评估在被指定范围内运作的技术服务机构的洞察力。

- 7.2. 主管机关应明确界定分配给评估小组的任务。评估小组的任务是审查技术服务机构提交的申请文件并进行现场评估。
- 7.3. 主管机关应与技术服务机构和被指派评估小组共同商定评估的日期和时间表。但是，主管机关仍有责任根据监督和二次评估方案规划日期。
- 7.4. 主管机关应确保评估小组获得相关标准文件、历史评估记录以及技术服务机构的相关文件和记录。

## 8. 现场评估

评估小组应在开展一类或多类关键活动的技术服务机构的工作场所对技术服务机构进行评估，并在相关时，在技术服务机构的其他选定工作地点进行现场评估。

## 9. 结果分析和评估报告

- 9.1. 评估小组应分析从文件、记录和现场评估中获得的所有相关信息和证据。该分析应足以使小组确定技术服务机构的能力范围以及是否符合指定的要求。
- 9.2. 主管机关的报告程序应确保满足以下要求。
- 9.2.1. 在离开现场之前，评估小组和技术服务机构之间应召开会议。评估小组应在会议上作书面和/或口头报告，说明其从分析中获得的结果。技术服务机构应有机会就结果，包括不达标情形(如有)及其依据进行提问。
- 9.2.2. 应及时提请技术服务机构注意有关评估结果的书面报告。评估报告应包含关于能力和是否达标的意见，并应具体说明有待解决的不达标情形(如有)，以符合指定的所有要求。
- 9.2.3. 应邀请技术服务机构对评估报告作出回应，并说明在特定时间内为解决已发现不达标问题采取或计划采取的具体行动。
- 9.3. 主管机关应确保技术服务机构为处理不达标问题作出充分、有效的回应。如发现技术服务机构的回应不充分，应要求其提供更多信息。此外，可以要求技术服务机构提供已经采取有效措施的证据，或者开展后续评估以核实是否采取了有效纠正措施。
- 9.4. 评估报告至少应包括：
- (a) 技术服务机构的独特名称；
- (b) 现场评估工作的日期；
- (c) 参与评估的审计员和/或专家的姓名；
- (d) 接受评估的所有场所的独特名称；
- (e) 接受评估的建议指定范围；
- (f) 有关技术服务机构的内部组织和程序是否足以支撑其能力的声明，主要考查其是否满足指定要求；
- (g) 有关解决所有不达标情形的资料；

- (h) 关于申请者是否应被指定或确认为技术服务机构的建议，如是，还应包含指定的范围。

## 10. 授予/确认指定

10.1. 许可机关应根据报告和其他所有相关情况及时作出是否授予、确认或延长指定的决定。

10.2. 许可机关应向技术服务机构提供证书。该证书应注明以下内容：

- (a) 许可机关的名称和标识；
- (b) 被指定技术服务机构的独特名称；
- (c) 指定生效和失效日期；
- (d) 简要说明或提及指定范围 ( 适用的联合国规范或相关内容 )；
- (e) 达标声明和对本附件的参照。

## 11. 重新评估和监控

11.1. 重新评估与初步评估类似，不过需要考虑先前评估得出的经验。监控性现场的评估范围小于重新评估。

11.2. 主管机关应为每个指定的技术服务机构制定重新评估和监控计划，以便定期评估指定范围的代表性样本。

无论是重新评估或监控，现场评估的间隔取决于技术服务机构确证的稳定性。

11.3. 如果在监控或重新评估期间发现不达标情况，主管机关应规定严格的期限要求整改。

11.4. 如果制造商在商定的时间框架内未开展或未充分开展整改行动，主管机关应采取适当措施，例如进行进一步评估、暂停 / 撤销技术服务机构被指定从事的一项或多项活动。

11.5. 主管机关决定暂停或撤销技术服务机构的指定资格时，应通过挂号邮件通知后者，并相应通知欧洲经委会秘书处。无论如何，主管机关应采取一切必要措施，确保技术服务机构已开展活动的连续性。

## 12. 保留指定技术服务机构的记录

12.1. 主管机关应保留技术服务机构的记录，以证明技术服务机构能够有效满足包括能力在内的指定要求。

12.2. 主管机关应安全保管技术服务机构的记录，确保机密性。

12.3. 技术服务机构记录应至少包括：

- (a) 相关信函；
- (b) 评估记录和报告；
- (c) 指定证书副本。



## 附件三

## 联合国型式许可程序

## 1. 申请和进行联合国型式许可

- 1.1. 联合国型式许可申请应由制造商或其授权代表(以下简称“申请人”)提交缔约方的许可机关。
- 1.2. 特定型式的车辆、设备或部件只能提交一份申请,并且只能提交给适用被申请许可所依据联合国规范的一个缔约方。对于待许可的每种型式,应单独提交申请。
- 1.3. 申请应附有被申请许可所依据联合国规范中列明的信息,包括待许可型式具体情况的详细说明,包括必要的附图、图表和图片。
- 1.4. 许可机关可要求申请人提供任何必要的其他信息并说明理由,以便就许可所需的检测作出决定或开展这些检测。
- 1.5. 申请人应向许可机关提供所需数量的轮式车辆、设备或部件,以便进行被申请许可所依据联合国规范要求的检测。
- 1.6. 为证明符合联合国规范提出的要求,应对被申请许可的代表性轮式车辆、设备和部件进行适当的检测。

许可机关应遵循“最坏情况”原则,从指定型式中选择为检测目的属于最差条件下被许可的代表性变型或版本。所作出的决定及其理由应记录在许可文件中。

但是,申请人可以同许可机关协商,选择一种虽不能代表待许可型式,但结合了相较于联合国规范要求表现出最不利性能特征的车辆、设备或部件(最坏情况)。许可机关也可以运用虚拟检测,帮助决定最坏情况的选择。

- 1.7. 许可检测将由技术服务机构执行或监督。检测应适用联合国规范中明确规定的检测程序和具体设备工具。
- 1.8. 作为上文第1.6和1.7条所述检测程序的替代方案,可应申请人的要求采用虚拟检测,前提是相关联合国规范中有此种规定,并且满足《1958年协定》附件8规定的一般条件。
- 1.9. 缔约方只有在确保制造商符合《1958年协定》附件1生产达标要求的情况下,才能签发型式许可。
- 1.10. 如果许可检测表明该型式符合联合国规范的技术要求,许可机关应颁发该型式的许可,并根据《1958年协定》附件4分配许可号、根据有关联合国规范的具体规定,为各型式分配许可标志。
- 1.11. 许可机关应确保许可文件中包含以下内容:
  - (a) 最坏情况选择和选择理由的记录。这可能包括制造商提供的信息;
  - (b) 作出任何重要技术解释,采用不同检测方法或引入新技术的记录;
  - (c) 技术服务机构的检测报告,其中包括记录在案的联合国规范要求的测量和检测数值;
  - (d) 制造商提供的信息文件,其中包含对待许可型式特征的适当说明;

- (e) 符合《1958年协定》附件1生产达标要求的声明，其中详细说明在《1958年协定》附件1第1.3条所述的安排中，有哪些作为初步评估的基础被考虑，以及初步评估和每次监控活动的日期；
- (f) 型式许可证书。

## 2. 联合国型式许可的修订

- 2.1. 为车辆、设备或部件取得联合国型式许可证书的制造商，如果1.3段所述信息中记录的型式细节发生任何变动，应尽快通知颁发联合国型式许可证书的缔约方。
- 2.2. 缔约方应决定按照第2.5和2.6段所述两种程序中的哪一种修订联合国型式许可。必要时，缔约方可与制造商协商，决定是否需要颁发一项新的联合国型式许可。
- 2.3. 修订联合国型式许可的申请只能提交给签发原始联合国型式许可的缔约方。
- 2.4. 如果缔约方认为有必要为修订联合国型式许可而进行检查或检测，应相应通知制造商。
- 2.5. 如果信息文件和检测报告中记录的型式细节发生改变，而缔约方认为这些变化不太可能对环境和/或功能安全性能产生明显不利影响，并且在任何情况下该型式仍然符合有关联合国规范的要求，对联合国型式许可的这种修改称为“修订”(revision)。

在这种情况下，缔约方应在必要时发布信息文件和检测报告的修订页，在每页作出标记，清楚显示改动的性质和重新发布的日期。发布信息文件和检测报告的綜合更新版及对改动的详细描述，也应被认为达到了上述要求。

- 2.6. 如果除更改信息文件中记录的数据外，还存在以下情况，对联合国型式许可的修订应称为“扩展”(extension):
  - (a) 需进一步检查或检测；或
  - (b) 通报文件中的任何信息(附件除外)发生变动；或
  - (c) 许可生效后要求根据后来的系列修正本进行许可。如果满足系列修正本要求，可以予以许可。
- 2.7. 对修订联合国型式许可的确认或拒绝应注明变更内容，以通报表的形式告知适用联合国规范的《1958年协定》缔约方。此外，通报文件所附的信息文件和检测报告索引应作相应修订，注明最新修订或扩展日期。
- 2.8. 许可扩展的型式许可机关应更新许可号，即在《1958年协定》附件4中已授予连续扩展编号的基础上递增，形成新的扩展号，并签发注明该扩展号的修订版通报表。

## 附件 4

## 联合国型式许可的编号

1. 自《1958年协定》生效起，缔约方应根据附件 3 第 1.10 和 2.8 条为每种新增型式许可和此类许可的扩展签发型式许可号。
2. 自《1958年协定》生效起，尽管联合国规范各版本中对认证标志的规定可能有所不同，但如有请求，制造商应根据相关联合国规范的规定加贴许可标志。新获许可或许可获得扩展的所有车辆、设备或部件，应在标志中使用本附件所述许可号的第 2 节前两位数 and 第 3 节数位作为许可号。但是，如果联合国规范要求许可标志中使用许可码或识别码，而非许可号，则本规定不适用。第 3 节前几位的零可省略。
3. 应为每种被许可型式分配许可号。型式许可号应包含四节，每节以 \* 字符分隔。
- 3.1 除关于国际整车型式认证的联合国 0 号法规外，所有联合国规章各部分的定义为：

第 1 节：大写字母“E”加颁发型式许可的缔约方识别号。

第 2 节：相关联合国规范的编号，后跟字母“R”，接着依次是：

- (a) 两位数字 (如适用，首位为 0)，代表许可适用的联合国规范技术规定系列修正本 (00 代表联合国规范初始版本)；
- (b) 斜线和两位数字 (如适用，首位为 0)，代表适用于许可的系列修正本补充规定编号 (00 代表修订版的初始版本)；
- (c) (如适用) 斜线和代表实施阶段的一个或两个字符。

第 3 节：四位至六位序列号 (如适用，前几位为零)。序列号应从 0001 开始。

第 4 节：代表扩展的两位数字 (如适用，首位为零)。序列号应从 00 开始。

所有数字均应为阿拉伯数字。

- 3.2 联合国 0 号法规载有国际整车型式认证批准号各部分的定义。
4. 同一缔约方不得将同一编号分配给不同的许可。

举例：

荷兰根据第 58 号联合国规范原始版颁发的第四个型式许可第二次扩展编号示例：


E4\*58R00/00\*0004\*02

大不列颠及北爱尔兰联合王国根据第 83 号联合国规范第三次修订版按照发动机燃油要求针对 M 大类和 N1 大类 I 子类车辆就污染物排放颁发的第 2439 个型式许可第一次扩展示例：

E11\*83R03/00/J\*2439\*01

## 附件 5

### 许可文件的流转

1. 如果许可机关被要求或请求提供许可证书及其附件的副本，许可机关应寄送文件的纸质副本，或通过电子邮件以电子格式发送，或通过联合国欧洲经济委员会建立的安全的网络数据库予以提供。
2. 存储于安全网络数据库中的文件应至少含有每个联合国规范中规定的文件，包括向缔约方通报许可证书颁发、扩展、拒绝或撤销情况的文件，或根据联合国规范明确停产的某种轮式车辆、设备或部件型式文件。
3. 如果适用于某轮式车辆、设备或部件的型式许可证书存储于安全的网络数据库中，除非联合国规范中另有说明，否则可以用唯一标识符 (UI) 代替联合国规范要求的许可标志，放在符号  后。该唯一标识符由数据库自动生成。
4. 所有适用联合国规范的缔约方均可通过唯一标识符访问数据库中有关该联合国规范的信息，以及具体许可证书的相关信息。
5. 《1958 年协定》所附的联合国规范可能要求缔约方利用安全的网络数据库以电子版形式散发型式许可证书，以便有效实施许可程序，但须遵守缔约方规定的使用权限。

## 附件 6

### 适用联合国规范和根据这些规范颁发许可时相关解释问题的解决程序

#### 1. 颁发联合国型式许可前的解释问题

当联合国型式许可申请要求许可机关对联合国规范的适用作出重大解释时，或许可申请人如此要求时，许可机关应在作出决定前主动告知其他许可机关，并寻求其指导。

有关许可机关应将该问题及建议解决方案，包括制造商提供的任何辅助信息，告知适用联合国规范的其他许可机关。告知一般通过电子媒介完成。应给予其他许可机关十四天的答复期限。

- (a) 许可机关考虑收到的反馈后，可以根据新的解释颁发许可；
- (b) 如果无法根据收到的反馈作出决定，许可机关应通过下文第 3 条所述程序寻求进一步澄清。

#### 2. 颁发联合国型式许可后的解释问题

在缔约方之间持不同解释，而许可又已颁发的情况下，应遵循以下程序。

首先，有关缔约方之间应通过协商一致寻求解决该问题。各缔约方需进行联络，审查轮式车辆、设备和部件等解释争议对象的检测和许可程序。可采用以下程序：

- (a) 如果许可机关承认存在错误，该许可机关应根据《1958 年协定》的规定，特别是其中第 4 条，采取行动；

- (b) 如各方一致认为，需(由任一缔约方)对现有做法作出新的或不同的解释，则应作为紧急事项将此事通知适用该联合国规范的其他缔约方。其他缔约方应有十四天的时间对该决定发表意见；许可机关在考虑收到的反馈后，可根据新的解释颁发联合国型式许可；
- (c) 如无法达成一致，有关缔约方应通过下文第3条所述的仲裁程序寻求进一步审查；
- (d) 无论何种情况，应提请世界车辆法规协调论坛(WP.29)的主管附属工作组注意此事。附属工作组如认为有必要，应向WP.29提交提案，提出适当的修订方案，以消除解释分歧。

### 3. WP.29及其附属工作组的仲裁程序

附属工作组主席应确定缔约方适用联合国规范及根据联合国规范颁发联合国型式许可时因解释分歧引发的问题，以便尽早采取措施，消除解释分歧。

工作组主席将制订合适程序处理此类解释问题，以便能够向WP.29表明其将：

- (a) 充分考虑有关缔约方许可机关的不同意见，以及适用联合国规范的其他缔约方的意见；
- (b) 根据适当的技术建议作出决定，充分考虑相关主题领域；
- (c) 在可能的情况下达成一致决定；
- (d) 采用透明和可审计的程序。

如为解决之必需，主席可不必经WP.29事先批准，直接向下届附属工作组会议提交有关该问题的新议题。这种情况下，主席应尽早向WP.29报告进展。

仲裁结束后，主席应向WP.29提交报告。

#### 3.1. 如在当前规范框架内可以解决该问题：

则应采用工作组商定的对联合国规范的解释，许可机关也应据此颁发联合国型式许可。

#### 3.2. 如果在当前规范框架内无法解决该问题：

则应相应通知WP.29，WP.29应要求相关附属工作组在下届会议将该问题作为优先项目审议。会议议程应相应修改。

附属工作组应审议所有关于解释问题的建议，并按照常规程序向WP.29提交正式提案，以修订相关联合国规范。WP.29将在下届会议上优先审议该事项。

## 附件 7

### 就新技术豁免许可的程序

1. 如果车辆、设备或部件应用的技术与相关联合国规范的一项或多项要求不兼容，经《1958 年协定》行政委员会根据本附件第 2 至 12 段所述程序授权，适用该联合国规范的缔约方可应制造商申请，豁免其遵守相应的联合国规范。
2. 在行政委员会决定是否授权豁免许可之前，适用相关联合国规范的缔约方只能在其境内授予临时许可。适用该联合国规范的其他缔约方可决定是否在其境内接受该临时许可。
3. 授予本附件第 2 段所述临时许可的缔约方应向行政委员会通知其决定，并提交一份包含以下内容的文件：
  - (a) 有关技术或概念导致车辆、设备或部件与联合国规范要求不兼容的原因；
  - (b) 说明安全、环境或其他方面的考虑，以及所采取的措施；
  - (c) 描述检测及结果，说明同申请被豁免的要求相比，至少能够确保同等水平的安全和环境保护；
  - (d) 请求执行委员会授权其针对监管该车辆、设备或部件型式的联合国规范授予豁免许可。
4. 如果行政委员会在下届会议至少三个月前收到本附件第 3 段述及的缔约方通知，应在收到通知后的下届会议上审议通知的全部内容。之后，行政委员会可决定授权或拒绝授权豁免许可，或将事项送交主管附属工作组。
5. 行政委员会的决策应根据附录第八条所述程序加以通过。
6. 除非在联合国欧洲经济委员会执行秘书将行政委员会的授权决定通知到各缔约方后的一个月內，有超过五分之一于通知时适用该联合国规范的缔约方向联合国欧洲经济委员会执行秘书表明反对授权该豁免许可，否则，根据本附件第 3 段提出的某项联合国规范的豁免许可请求将视为获得了授权。
7. 给予豁免许可的授权通过后，联合国欧洲经济委员会执行秘书应尽快将这一决定通知给适用有关联合国规范的缔约方。

自通知之日起，本附件第 3 段所指的缔约方即可发放相关联合国规范的豁免许可。除了向联合国欧洲经济委员会执行秘书表明不同意或不准备立即接受豁免许可的缔约方以外，所有适用该联合国规范的缔约方应接受豁免许可。已表明不同意或不准备立即接受豁免的缔约方经行政委员会授权，可在晚些时候决定接受，方法是将决定通知给联合国欧洲经济委员会执行秘书。

8. 行政委员会应在授权决定中明确所有限制条件。豁免时限应不少于三十六个月。适用该联合国规范的缔约方应至少在时限（如有）到期前接受豁免许可；或者，如果之后根据本附件第 9 和第 10 段对相关联合国规范进行了修订，以涵盖申请豁免的技术，相关缔约方应在有权拒绝依据前版联合国规范作出许可的日期之前接受豁免许可，两个日期中以较早的日期为准。

被授权给予豁免许可的缔约方应确保制造商完全符合与许可相关的所有限制条件，并保证通报表中明确说明豁免许可系由行政委员会授权。

9. 行政委员会应同时将授权给予豁免许可的决定通知给负责相关联合国规范的附属工作组。

被授权给予豁免许可的缔约方应向负责相关联合国规范的附属工作组提交一份提案，提议修订涉及豁免许可的联合国规范，以使其适应技术发展。提交提案的时间应在根据本附件第6段将行政委员会的授权决定通知相关缔约方后，不迟于下一届附属工作组会议前。

10. 一旦联合国规范完成修订，以涵盖获得豁免许可的技术，且在新的规范生效后，制造商有权根据修订后的联合国规范申请型式许可，以取代此前就该联合国规范获得的豁免许可。授予型式许可的机关应尽早撤销豁免许可，或通知授予豁免许可的机关撤销该豁免许可。
11. 如果在本附件第8段规定的时限到期前，有关联合国规范的修订程序尚未完成，应被授权发放豁免许可的缔约方的请求，并根据本附件第2和第3段所述程序通过的决定，可考虑延长豁免许可期限。但是，如果被授权发放豁免许可的缔约方未能在本附件第9段规定的截止日期前提交相应修订联合国规范的提案，该缔约方应立即撤销豁免许可，但应考虑到本附件第8段规定的期限。撤销豁免许可的缔约方应在行政委员会的下一届会议上相应地通知行政委员会。
12. 如果行政委员会决定拒绝授权豁免许可，已授予本附件第2段所述临时许可的缔约方可撤回临时许可。在这种情况下，缔约方应立即通知临时许可持有人，根据本附件第2段授予的临时许可将在行政委员会决定之日起六个月后撤销，但须考虑临时许可的有效期应至少为授予之日起十二个月。

## 附件 8

### 虚拟检测方法的一般条件

#### 1. 虚拟检测模式

以下模板应作为描述和进行虚拟检测的基本结构：

- (a) 目的；
- (b) 结构模型；
- (c) 边界条件；
- (d) 负载假定；
- (e) 计算；
- (f) 评估；
- (g) 记录。

#### 2. 计算机模拟和计算基础

##### 2.1. 数学模型

制造商应提供数学模型，模型应反映按照联合国规范要求接受检测的轮式车辆、设备和部件结构的复杂性及其边界条件。

以上规定应比照适用于独立于车辆检测的车辆部件。

## 2.2. 数学模型的验证程序

应通过比较实际检测条件，验证数学模型的有效性。

为此，应酌情进行物理检测，以便将数学模型的检测结果与物理检测结果进行比对。应证明检测结果的可比性。验证报告应由制造商或技术服务机构起草，并提交许可机关。

应提请许可机关注意任何可能导致验证报告无效的对数学模型或软件的改动，许可机关可能会因此要求重新验证。

## 2.3. 记录

制造商应提供用于模拟和计算的数据和辅助工具，并以便于技术服务机构使用的方式记录在案。

## 3. 工具和支持

应许可机关或技术服务机构的要求，制造商应提供或准予使用必要工具，包括合适的软件。

此外，制造商应向许可机关或技术服务机构提供适当的支持。

为技术服务机构提供工具和支持并不免除技术服务机构在人员技能、购买许可权和保密方面的任何义务。



## 附件三

# 关于针对轮式车辆以及可在轮式车辆上安装和/或使用的设备和部件制订全球技术规范的协定，1998年6月25日订于日内瓦

(转录ECE/TRANS/132和Corr.1号文件)

## 序 言

各缔约方，

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

决定这一进程还应促进现有技术规范的协调，确认国家以下层面、国家以及区域主管机关，有权在健康、安全、环境保护、能源效率和防盗性能等方面，采取和执行比全球层面所确立的更严格的技术规范；

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

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

确认本协定不妨碍缔约方在世界贸易组织(世贸组织)协定下的权利和义务，包括在《技术性贸易壁垒协定》(TBT)下的权利和义务，并准备在本协定下制订全球技术规范，作为协定缔约方依照这些协定制订本国技术规范的基础；

希望本协定缔约方把本协定之下确立的全球技术规范作为制订本国技术规范的基础；

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

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

确认在《1958年协定》下已经开展了重要的协调工作；

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

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

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

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

确认车辆燃料的质量影响到车辆环境控制的性能、人的健康和能源效率；并

确认采用透明程序对制订本协定下的全球技术规范特别重要，而且这一制订程序还必须与本协定各缔约方的规范制订程序相匹配；

兹协议如下：

## 第一条

### 目的

1.1. 本协定旨在：

- 1.1.1. 建立一个全球性的程序，使世界各区域的缔约方能够共同对轮式车辆、可安装和 / 或用于轮式车辆的设备和部件制订安全、环保、能源效率和防盗性能方面的全球技术规范；
- 1.1.2. 确保在制订全球技术规范时，适当和客观地考虑到各缔约方现有的技术规范和联合国欧洲经委会的规范；
- 1.1.3. 确保在制订全球技术规范时，酌情并客观地考虑到对现有最佳技术、相对优点和成本效益所作的分析；
- 1.1.4. 确保制订全球技术规范所采用的程序透明；
- 1.1.5. 在全球范围内实现高水准的安全、环保、能源效率和防盗性能，同时确保在本协定下采取的行动不会造成或导致缔约方管辖范围内相关水准的下降，包括国家以下层面；
- 1.1.6. 在实现高水准安全和环境保护以及上述其他目的的同时，通过协调缔约国在轮式车辆、可安装和 / 或用于轮式车辆的设备和部件方面的现有技术规范和联合国欧洲经委会规范，以及制订新的全球技术规范，减少国际贸易的技术壁垒；以及
- 1.1.7. 为便于一些国家，特别是发展中国家的监管工作，需要采用不同严格等级的要求，为此在制订和确立全球技术规范时必须考虑到这些需要。

1.2. 本协定与《1958年协定》并行运作，不影响各协定体制上的自主性。

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

### 第三条

#### 执行委员会

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

### 第四条

#### 技术规范的标准

- 4.1. 一项技术规范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. 清晰描述受规范约束的轮式车辆、可安装和 / 或用于轮式车辆的设备和 / 或部件。
  - 4.1.2. 包含以下要求：
    - 4.1.2.1. 提供高水准的安全、环保、能源节约或防盗性能；并且
    - 4.1.2.2. 可能时从性能上而不是从设计特点加以表述。
  - 4.1.3. 包括：
    - 4.1.3.1. 检测方法，用以证明符合规范；
    - 4.1.3.2. 按照第五条列入汇编的规范，应尽可能清楚地说明型式许可和生产达标或制造商自行认证所需的许可标志或认证标志和 / 或标记；以及
    - 4.1.3.3. 在适用情况下，根据合理和可行等方面的考虑因素，建议在要求缔约方遵守规范前应当给予的最低限度过渡期。
- 4.2. 为便于一些国家，特别是发展中国家的监管活动，必要时一项全球技术规范可规定非全球性的替代严格等级或性能水平，以及相应的检测程序。

### 第五条

#### 候选全球技术规范汇编

- 5.1. 应建立并维护一个缔约国技术规范汇编 (简称“候选规范汇编”)(不包括联合国欧洲经委会的规范)，收录准备进行协调或作为全球技术规范通过的候选规范。

## 5.2. 将技术规范列入候选规范汇编

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

### 5.2.1. 第五条第 2 段所指请求应包含：

#### 5.2.1.1. 规范的文本；

5.2.1.2. 所有支持该项规范的现有技术文件，包括有关现有最佳技术的文件、相对优点和成本效益等；以及

5.2.1.3. 任何已知现有或即将制订的相关国际自愿标准的说明。

5.2.2. 执行委员会应考虑所有符合第四条和本条第 5.2.1 项规定的请求。如按附件 B 第七条第 1 款所进行表决结果为肯定，应将技术规范列入候选规范汇编。随同规范请求提交的文件，应附于列为候选的技术规范之后。

5.2.3. 请求列入的规范应自获得本条第 5.2.2 款所指肯定表决结果支持之日，视为由秘书长列入汇编。

## 5.3. 从候选规范汇编中删除所列技术规范

已列入候选规范汇编的技术规范，在以下情况下应从中删除：

5.3.1. 一项全球技术规范在全球登记系统中得到确立，且其所代表的产品要求在性能要素或设计特点上与所列技术规范要求的相同；

5.3.2. 在规范根据本条列入汇编 5 年期结束时，以及在以后的每个 5 年期结束时，除非执行委员会根据附件 B 第七条第 7.1 款进行表决重新确认将该项技术规范列入候选规范汇编；或

5.3.3. 应最初请求将该技术规范列入汇编的缔约方的书面请求，这种请求应包含要求删除该项规范的理由。

## 5.4. 文件的公开

执行委员会在本条之下审议的所有文件一律公开。

## 第六条

### 全球技术规范登记系统

6.1. 应为本条下制订和确立的全球技术规范建立并维护一个登记系统。登记系统称为“全球登记系统”。

6.2. 通过协调现有规范在全球登记系统中确立全球技术规范

缔约方可提出协调全球技术规范的提案，提案涉及的性能要素或设计特点，可源自候选规范汇编，也可来自联合国欧洲经委会的任何规范，或二者都涉及到的内容。

### 6.2.1. 第 6.2 款所指提案应包含：

6.2.1.1. 对提议的全球技术规范目标的说明。

- 6.2.1.2. 提议的全球技术规范的叙述性解释，如有可能，提供规范的草案文本；
  - 6.2.1.3. 任何可能有助于分析本条第 6.2.4.2.1 款所要求报告中关注问题的现有文件；
  - 6.2.1.4. 所有在候选规范汇编中或在联合国欧洲经委会的规范中与提议全球技术规范所关注的性能要素或设计特点相同的技术规范清单；
  - 6.2.1.5. 所有已知的现有相关国际自愿标准。
- 6.2.2. 本条第 6.2.1 款所指每项提案，均应提交执行委员会。
- 6.2.3. 执行委员会确定不符合第四条和本条第 6.2.1 款要求的任何提案，均不应转交给任何工作组。执行委员会可将所有其他提案转交相关的工作组。
- 6.2.4. 工作组对转交给它的协调全球技术规范的提案，须通过透明程序：
- 6.2.4.1. 提出关于制订全球技术规范的建议，包括：
    - 6.2.4.1.1. 考虑所提议的全球技术规范的目标，以及是否需要规定不同严格等级或性能水平；
    - 6.2.4.1.2. 分析已列入候选规范汇编的技术规范以及联合国欧洲经委会的规范中所有关注相同性能要素的规范；
    - 6.2.4.1.3. 分析作为本条第 6.2.4.1.2 款所指规范附录的所有文献资料；
    - 6.2.4.1.4. 分析所有与审议全球技术规范建议相关的已有功能等效评估结果，包括对相关标准的评估；
    - 6.2.4.1.5. 核实正在制订的全球技术规范是否符合规范所明确表达的目标和第四条中的标准；以及
    - 6.2.4.1.6. 适当考虑在《1958 年协定》下确立该项技术规范的可能性。
  - 6.2.4.2. 向执行委员会提交：
    - 6.2.4.2.1. 一份展示工作组就全球技术规范所提建议的书面报告，包括在拟订建议时考虑的所有技术数据和资料，说明对本条第 6.2.4.1 款所规定资料的考量，并说明提出建议的理由，包括解释为何经过考虑后否定了所有其他的替代监管要求和办法；以及
    - 6.2.4.2.2. 任何建议的全球技术规范的案文。
- 6.2.5. 执行委员会应通过透明程序：
- 6.2.5.1. 确定关于全球技术规范的建议以及报告是否充分、全面地完成了本条第 6.2.4.1 款所规定的各项活动。如果执行委员会认为建议、报告和 / 或提出的全球技术规范案文仍不够完善，应将规范和报告退回工作组修改或补充。

6.2.5.2. 根据附件 B 第七条第 7.2 款规定的程序，考虑通过一项建议的全球技术规范。执行委员会通过表决一致赞成该规范的，即可在全球登记系统中确立该规范。

6.2.6. 执行委员会通过表决一致赞成一项全球技术规范之日，该规范即视为在全球登记系统中得到确立。

6.2.7. 执行委员会确立一项全球技术规范之后，秘书处应在该规范之后附上所有有关文献资料，包括根据本条第 6.2.1 款提交的提案，以及本条第 6.2.4.2.1 款所要求的建议和报告。

### 6.3. 在全球登记系统中确立新的全球技术规范

缔约方可针对候选规范汇编中的技术规范或任何联合国欧洲经委会的规范中均未曾涉及的性能要素或设计特点，提出制订新的全球技术规范的提案。

6.3.1. 第 6.3 款所指提案应包含：

6.3.1.1. 关于拟议的新的全球技术规范目标的说明，尽可能依据客观数据；

6.3.1.2. 提议的新订全球技术规范的叙述性解释，如有可能，提供规范的草案文本；

6.3.1.3. 任何可能有助于对本条第 6.3.4.2.1 款所要求的报告所关注问题作出分析的文件；  
以及

6.3.1.4. 所有已知的现有相关国际自愿标准。

6.3.2. 本条第 6.3.1 款所指每项提案，均应提交执行委员会。

6.3.3. 执行委员会确定不符合第四条和本条第 6.3.1 款要求的任何提案，均不应转交给任何工作组。执行委员会可将所有其他提案转交相关的工作组。

6.3.4. 工作组对转交其的协调制订全球技术规范的提案，须通过透明程序：

6.3.4.1. 拟订新的全球技术规范的建议，包括：

6.3.4.1.1. 考虑所提议的全球技术规范的目标，以及是否需要规定不同严格等级或性能水平；

6.3.4.1.2. 考虑技术上的可行性；

6.3.4.1.3. 考虑经济上的可行性；

6.3.4.1.4. 分析其优点，包括所有被考虑过的其他监管要求和办法的优点；

6.3.4.1.5. 比较所建议规范的潜在成本效益与被考虑过的其他监管要求和办法的成本效益；

6.3.4.1.6. 核实正在制订的新订全球技术规范是否符合规范所明确表达的目标和第四条中的标准；

6.3.4.1.7. 适当考虑在《1958 年协定》下确定该项技术规范的可能性。

#### 6.3.4.2. 向执行委员会提交：

6.3.4.2.1. 一份展示工作组就新订全球技术规范所提建议的书面报告，包括在拟订建议时考虑的所有技术数据和资料，说明对本条第 6.3.4.1 款所规定资料的考量，并说明提出建议的理由，包括解释为何经过考虑后否定了其他的替代监管要求和办法；

6.3.4.2.2. 建议的新订全球技术规范案文。

#### 6.3.5 执行委员会应通过透明程序：

6.3.5.1. 确定关于新订全球技术规范的建议以及报告是否充分、全面地完成了本条第 6.3.4.1 款所规定的各项活动。如果执行委员会确定，建议、报告和 / 或提出的新订全球技术规范案文仍不够完善，应将规范和报告退回工作组修改或补充。

6.3.5.2. 根据附件 B 第七条第 7.2 款规定的程序，考虑通过新订全球技术规范建议。执行委员会通过表决一致赞成该规范的，即可在全球登记系统中确立该规范。

6.3.6. 执行委员会通过表决一致赞成一项全球技术规范之日，该规范即视为在全球登记系统中得到确立。

6.3.7. 执行委员会确立一项新的全球技术规范之后，秘书处应在该规范之后附上所有有关文献资料，包括根据本条第 6.3.1 款提交的提案，以及本条第 6.3.4.2.1 款所要求的建议和报告。

#### 6.4. 修订已确立的全球技术规范

任何根据本条在全球登记系统中确立的全球技术规范，其修订程序等同于本条第 6.3 款在全球登记系统中确立新订全球技术规范时遵循的程序。

#### 6.5. 文件的公开

工作组为建议本条之下的全球技术规范而考虑或形成的所有文件一律公开。

### 第七条

#### 已确立全球技术规范的采用和适用通知

7.1 在本协定第六条之下投票赞成确立一项全球技术规范的缔约方，有义务将该技术规范提交本国的有关程序，将该项技术规范转化为本国法律或规范，并应努力尽快作出最终决定。

7.2. 将一项已确立全球技术规范纳入本国法律或规范的缔约方，应将开始适用该规范的日期书面通知秘书长。通知应在决定采用该规范之日起 60 日内发出。如果已确立全球技术规范包含一个以上严格等级或性能水平，通知应具体说明缔约方选定其中的哪一个严格等级或性能水平。

7.3. 本条第 7.1 款所指缔约方，如决定不在本国法律或规范中采用该项已确立全球技术规范，应将有关决定以及作出决定的理由书面通知秘书长。通知应在作出决定后六十 (60) 日内发出。

7.4. 本条第 7.1 款所指缔约方，如在全球登记系统中确立一项规范之日起一年内仍未采用该项规范，或决定不在本国法律或规范中采用该项规范，应提供一份报告，说明该规范在本国程序中所处的状况。之后，在每个一年期结束时，如仍未采取以上任何一项行动，均应提交一份当年的状况报告。本款所要求的报告应：

- 7.4.1. 包含一项陈述，说明过去一年里采取了哪些步骤提交规范以供作出最后决定，并说明预计可作出决定的日期；并且
- 7.4.2. 于提交报告所涉一年期结束后 60 日内提交秘书长。
- 7.5. 接受符合某项已确立全球技术规范的产品但并未在本国法律或规范中采用该规范的缔约方，应将开始接受这种产品的日期书面通知秘书长。缔约方应在开始接受之后六十 (60) 日内发出通知。如果已确立全球技术规范包含一个以上严格等级或性能水平，通知中应具体说明缔约方选择了其中哪一个严格等级或性能水平。
- 7.6. 已在本国法律或规范中采用已确立全球技术规范的缔约方，可决定废除或修订所采用的规范。缔约方在作出这种决定前，应将意向及考虑采取该项行动的理由书面通知秘书长。本项通报规定也适用于已在本条第 7.5 款下接受产品但准备不再接受这种产品的缔约方。缔约方应在决定采用任何修订或新订规范后 60 日内，将有关决定通知秘书长。缔约方在收到其他缔约方的请求后，应及时向那些缔约方提供修订或新订的规范文本。

### 第八条

#### 问题的解决

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

### 第九条

#### 成为缔约方

- 9.1. 第二条规定的国家和区域经济一体化组织可通过以下方式之一成为缔约方：
- 9.1.1. 签署，不等待批准、接受或核准；
- 9.1.2. 签署，随后完成批准、接受或核准程序；
- 9.1.3. 接受；或
- 9.1.4. 加入。
- 9.2. 批准、接受、核准或加入文书应交存秘书长。
- 9.3. 成为缔约方后：
- 9.3.1. 本协定生效后，每个国家或区域经济一体化组织均应按照第七条，通知是否采用任何根据第六条确立的全球技术规范，以及在不将这些规范纳入本国法律或规范的情况下是否决定接受符合全球技术规范的产品。如果已确立全球技术规范包含一个以上严格等级或性能水平，通知应具体说明缔约方采用或接受其中的哪一个严格等级或性能水平。
- 9.3.2. 每个区域经济一体化组织应在其所管辖事项范围内公开宣布，其成员国已将本协定领域的权力向其转交，包括作出对成员国有约束力决定的权力。



- 9.4. 成为缔约方的区域经济一体化组织如丧失根据本条第 9.3.2 款宣布的权力，就不再是缔约方，该组织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) 日开始生效。该最低限度的五 (5) 个缔约方必须包括欧洲共同体、日本和美利坚合众国。
- 11.2. 但如果本条第 11.1 款的条件在第十条第 10.1 款所规定的日期后十五 (15) 个月内不能得到满足，则本协定以及构成本协定组成部分的附件应于至少有八 (8) 个国家和 / 或区域经济一体化组织根据第九条成为缔约方之日后第三十 (30) 日开始生效。这个生效日期不得早于第十条第 10.1 款规定的日期后十六 (16) 个月。这八 (8) 个缔约方中必须有一 (1) 个是欧洲共同体、日本或美利坚合众国。
- 11.3. 对于在本协定生效后成为缔约方的任何国家或区域经济一体化组织，本协定应于该国或该区域经济一体化组织交存批准书、接受书、核准书或加入书之日后六十 (60) 日后生效。

#### 第十二条

##### 退出协定

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

#### 第十三条

##### 协定的修订

- 13.1. 缔约方可提议修订本协定及本协定的附件。提议的修正案应提交秘书长，秘书长应将其转发所有缔约方。
- 13.2. 按照本条第 13.1 款转发的提议修正案，执行委员会应在下一次例会上审议。
- 13.3. 如果出席并参加表决的缔约方一致表决赞成修正案，执行委员会应将其告知秘书长，秘书长随后将修正案发给所有缔约方。
- 13.4. 根据本条第 13.3 款分发的修正案，如在分发之日起六 (6) 个月内没有缔约方表示异议，即视为得到所有缔约方接受。在没有异议的情况下，修正案应于本款所指六 (6) 个月期满后过三 (3) 个月对所有缔约方生效。
- 13.5. 秘书长应尽快向所有缔约方通报对提议的修订是否有异议。如对提议的修订有异议，修正案应视为未获接受，也将不具任何效力。

#### 第十四条

##### 保存人

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

- 14.1. 根据第五条列入或删除技术规范事项。
- 14.2. 根据第六条确立或修订全球技术规范事项。
- 14.3. 根据第七条规定的收到的通知。
- 14.4. 根据第九条和第十条所作的签署、接受和加入。
- 14.5. 根据第九条规定的收到的通知。
- 14.6. 根据第十一条确定的本协定对缔约方生效的日期。
- 14.7. 根据第十二条规定收到的退出本协定的通知。
- 14.8. 根据第十三条确定的本协定修订版生效日期。
- 14.9. 根据第十五条规定收到的有关领土的通知。

#### 第十五条

##### 协定有效范围扩展至有关领土

- 15.1. 本协定适用于由缔约方负责国际关系的任何领土，但缔约方在本协定对其生效前另有说明的除外。
- 15.2. 任何缔约方均可根据第十二条宣布由其负责国际关系的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. 筹备执行委员会会议和工作组会议；
- 16.2. 向缔约方递送根据本协定规定所收到的报告和其他资料；
- 16.3. 履行执行委员会交办的各项职能。

## 附件 A

### 定义

在本协定中，将采用以下定义：

1. 在本协定下制订的全球技术规范中，“接受”是指缔约方在未将某项全球技术规范纳入其本国法律和法规的情况下，允许符合该项全球技术规范的产品进入其市场的行为。
2. 在本协定下制订的全球技术规范中，“采纳”是指将某项全球技术规范正式纳入缔约方法律和法规的行为。
3. 在本协定下制订的全球技术规范中，“适用”是指要求某个缔约方自指定日期起遵守某项全球技术规范的行为，该日期即为该项规范在缔约国辖区内的生效日期。
4. “条”是指本协定的某一条。
5. “一致表决赞成”是指在根据附件 B 第七条第 7.2 款就某事项表决时，出席并参加表决的缔约方无一对该事项投反对票。
6. “缔约方”是指作为本协定缔约方的任何国家或区域经济一体化组织。
7. “可安装和 / 或用于轮式车辆的设备和配件”是指其特性关系到安全、环境保护、能源节约或防盗性能的设备或配件。这类设备或配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约束系统。
8. “已确立全球技术规范”是指根据本协定在全球登记系统登记的全球技术规范。
9. “已列入技术规范”是指根据本协定列入候选规范汇编的国家或区域性技术规范。
10. “制造商自行认证”是指缔约方的法律要求，轮式车辆、可安装和 / 或用于轮式车辆的设备和 / 或配件的制造商必须证明其投入商业销售的每台车辆、每项设备或配件均符合具体的技术要求。
11. “区域经济一体化组织”是指由主权国家建立和组成的组织，拥有对本协定所涵盖事项的管辖权，包括有权在这些事项上作出对其所有成员国具有约束力的决定。
12. “秘书长”是指联合国秘书长。
13. “透明程序”是旨在提高公众对本协定规范制订进程的认识和参与而采用的程序。这种程序应包括发布：
  - (1) 工作组和执行委员会会议通知；
  - (2) 工作文件和最终文件。

透明程序还应包括有机会在下列场合发表意见和论点：

- (1) 工作组会议，通过具有咨商地位的组织；
  - (2) 工作组和执行委员会会议，通过与缔约方代表进行会前磋商。
14. “型式许可”是指缔约方（或缔约方指定的主管机关）对符合具体技术要求的车辆和 / 或可安装和 / 或用于车辆的任何设备和 / 或配件授予的书面许可，是车辆、设备或配件进入商业销售环节的一个先决条件。

15. “联合国欧洲经委会规范”是指在《1958年协定》之下通过的联合国欧洲经济委员会规范。
16. “工作组”是指欧洲经委会下属的专门技术机构，负责就确立并在全球登记系统中纳入协调性或新订全球技术规范提出建议，以及就已纳入全球登记系统中的全球技术规范的修订事项提出建议。
17. 《1958年协定》是指《关于对轮式车辆以及可装配和/或用于轮式车辆的设备和配件采用统一技术规范和互相承认根据这些规范所做出的许可的条件的协定》。

## 附件 B

### 执行委员会的组成和议事规则

#### 第一条

执行委员会的成员仅限于缔约方。

#### 第二条

所有缔约方均为执行委员会成员。

#### 第三条

- 3.1. 除本条第 3.2 款规定的情况外，每一缔约方拥有一票的表决权。
- 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就其权限范围内的事项进行表决时，其享有的票数为组织中已成为本协定缔约方的成员国数量。如果该组织的任何成员国行使其表决权，则该组织不得行使表决权，反之亦然。

#### 第四条

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

#### 第五条

- 5.1. 投票表决时，法定出席人数不得低于所有缔约方的半数。
- 5.2. 为确定本条规定的法定人数，以及确定符合本附件第七条第 7.1 款规定的出席并参加表决所需的三分之一缔约方数目，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历年的第一届会议上从成员中选出主席和副主席各一人。主席和副主席须获得出席并参加表决的三分之二缔约方的赞成票方能当选。
- 6.2. 主席和副主席均不得连续两年以上来自同一缔约方。在任何一年内，主席和副主席不得来自同一缔约方。

### 第七条

- 7.1. 一项国家或区域性规范，如得到出席并参加表决的至少三分之一缔约方的赞成票（如本附件第 5.2 款规定），或得到投票总数的三分之一赞成票（两者取更有利于获赞成票者），即可列入候选规范汇编。上述三分之一均应包括作为缔约方的欧洲共同体、日本或美国的投票。
- 7.2. 在全球登记系统中确立一项全球技术规范、修订已确立的全球技术规范，以及修订本协定，均需出席并参加表决的缔约方一致表决赞成。如一个出席并参加表决的缔约方对需要一致表决赞成才能获得通过的事项提出异议，应自表决之日起六十（60）日内书面致函秘书长说明反对理由。如果该缔约方未在这一时限内提供说明，应视为就表决所涉事项投下赞成票。如果就该事项提出异议的所有缔约方均未在这一时限内提供这种说明，则关于该事项的表决结果视为所有出席并参加表决的缔约方对该事项一致表决赞成。在这种情况下，表决之日应视为以上所指 60 日时限之后的第一日。
- 7.3. 所有其他需要解决的事项，可由执行委员会酌情按本条第 7.2 款规定的表决程序解决。

### 第八条

投弃权票的缔约方应视为未参加表决。

### 第九条

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

## 附件四

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

(转录自文件ECE/RCTE/CONF/4，有更正和修订)<sup>1</sup>

#### 序言

各缔约方，

确认车流量增长以及由此导致的危险和妨害增多，给所有缔约方都造成了类似性质和严重程度的安全和环境问题；

希望更加统一适应技术进步的国际公路运输规则，确保提高安全和环境保护水平；

鉴于为此目的就轮式车辆定期技术检验确定统一的条件，轮式车辆符合这种条件即可在国内得到认证；

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

鉴于因此需要尽可能协调检验的频率和必检的项目；

鉴于为确定本协定所指措施的适用日期，应预留时间进行检验所需的行政和技术安排或扩大其范围；

兹商定如下：

#### 第一条

缔约方应为其境内登记的轮式车辆制订定期技术检验规则，并应互相承认按照这些规则进行的检验。检验规则应由所有缔约方组成的行政委员会根据附录 1 所载议事规则和下列条款制订。

在本协定中，

“轮式车辆”包括所有机动车辆及其拖车；

“技术检验”包括对任何用于轮式车辆的设备和配件的检验，这些设备和配件的特性关系到道路安全、环境保护和节能；“轮式车辆定期技术检验规则”包括统一的定期检验程序规定，缔约方主管机关按此程序完成要求的检验并宣布，该轮式车辆符合有关规则的要求。作为证明，主管机关应发放技术检验证书，检验证书范本见本协定附录 2。

“适宜上路性”指车辆符合检验规则所规定的安全和环境要求，适合在公共道路上行驶的特性。

“许可”指可以证明车辆符合《1958 年日内瓦协定》所附规范或国家 / 地区立法规定的相关行政条款和技术要求的程序；

<sup>1</sup> 在编写本出版物时，俄罗斯联邦就该国对协定的修订通知了法律事务厅（见通知 C.N.xxx.2018.TREATIES-XI.B.31），修订内容见方括号。

“缺陷”指在技术检验中发现的技术瑕疵和其他不合规情况；

“检验员”指缔约方或其主管部门授权代表主管部门在检验中心或其他场所进行技术检验人员；

“主管部门”指受缔约方委托的部门或公共机构，负责管理技术检验制度，包括在适当情况下进行技术检验；

“检验中心”指经缔约方授权进行技术检验的公立或私立机构或单位；

“监督机构”指由缔约方设立的负责监督检验中心的一个或多个机构。监督机构可以是隶属于一个或若干主管部门的部门。

## 第二条

1. 经过附录 1 所指程序确立的规则，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。

在秘书长发出通知后的六个月内，如果没有超过三分之一的缔约方向秘书长表示对规则有异议，该项规则可视为获得通过。

规则应涵盖下列各项内容：

- (a) 有关轮式车辆的种类和检验频率；
- (b) 需接受检验的设备和 / 或配件；
- (c) 用于展示是否达到性能要求的检验方法和设备；
- (d) 颁发检验证书的条件；
- (e) 规则的生效日期。

必要时，规则可写明由主管机关授权可对轮式车辆进行检验的检验中心。

2. 规则通过后，秘书长应尽快将此事通知所有缔约方，说明有哪些缔约方表示异议，因而该规则将不对其生效。

3. 作为本协定的附件，应在获得通过的规则中规定的一个或多个日期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或全部规则的约束。如交存加入书时，一项规则草案正处在本条第 1、第 2 和第 3 款所规定的程序进程中，秘书长应将该项规则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新缔约方生效，计算草案生效的时间从通知该缔约方之日算起。秘书长应将该生效日期通知所有缔约方。秘书长还应向各缔约方通报任何缔约方可能根据本款规定宣布某些规则对其不适用。

5. 适用某项规则的缔约方可提前一年随时通知秘书长该行政当局准备停止适用有关规则。秘书长应将此事通知其他缔约方。

6. 不适用某项规则的缔约方可随时通知秘书长准备今后开始适用有关规则，有关规则将于通知后第六十日起对该缔约方生效。每当一项规则按本款规定对新缔约方生效时，秘书长应通知所有缔约方。

7. 一项规则对缔约方生效后，该缔约方被称为“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. 对规则的修订应按照第一条和第二条所述方法并根据附件 1 所述程序由行政委员会确立。已确立的修订规则，行政委员会应通知秘书长，随后秘书长应尽快将该修订通知适用该规则的缔约方。
2. 如果自秘书长发出规则修订通知起六个月内，适用该规则的缔约方中没有三分之一以上向秘书长表示异议，则修订即视为获得通过。如果在这段时间内秘书长未收到适用该规则的三分之一以上缔约方表示异议的声明，秘书长应尽快宣布修订获得通过，该修订对适用该规则且未表示异议的缔约方具有约束力。如果一项规则经过修订但至少仍有五分之一适用未修订规则的缔约方宣布希望继续适用未修订的规则，则未修订的规则将作为已修订规则的替代规则正式纳入该规则，自修订获得通过或生效之日起生效。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日期间加入本协定，则所涉规则应在该缔约方正式接受修订后两个月，或在秘书长将拟议修订通知该缔约方六个月之后再过两个月对其生效。

### 第四条

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

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

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，包括作出对成员国有约束力之决定的权力），可成为本协定的缔约方。

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

3. 本条第 1 款和第 2 款之下的国家可通过以下方式成为缔约方：
  - (a) 签署，无需经过批准；
  - (b) 签署后批准；
  - (c) 加入。
4. 批准或加入应向联合国秘书长交存批准书或加入书。
5. 本协定自 1997 年 11 月 12 日起至 1998 年 6 月 30 日止开放供签署。此后，本协定开放供加入。



#### 第五条

1. 本协定应于本协定第四条第1款所指五个国家签署(且无需进一步批准)或交存批准书或加入书之后第六十日开始生效。
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日开始生效。

#### 第六条

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

#### 第七条

1. 任何国家均可在签署(且无需进一步批准)本协定或交存批准书或加入书时, 或在以后任何时候通知联合国秘书长, 宣布本协定的有效范围延伸至该国负责国际关系的所有领土或任何领土。本协定的有效范围应于秘书长收到通知第六日后开始延伸至通知所指领土, 如本协定在上述日期尚未生效, 则于生效时开始延伸至通知所指领土。
2. 任何按照本条第1款宣布本协定有效范围延伸至其负责国际关系之任何领土的国家, 均可按照第六条的规定, 宣布该领土单独退出本协定。

#### 第八条

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

#### 第九条

1. 每个缔约方可在签署、批准或加入本协定时宣布不受本协定第八条的约束。对作出这种保留的任何缔约方, 其他缔约方也不受第八条的约束。
2. 作出本条第1款所指保留的任何缔约方可随时通知秘书长宣布撤回保留。
3. 不允许对本协定或其所附规则作出任何其他保留; 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

本协议文本及其附录可按下列程序修订：

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

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

- (a) 根据第四条作出的签署、批准和加入；
- (b) 根据第五条本协议生效的日期；
- (c) 根据第六条退出协定的事项；
- (d) 根据第七条收到的通知；
- (e) 根据第九条第 1 款和第 2 款收到的声明和通知；
- (f) 根据第三条第 1 款和第 2 款任何修订的生效；
- (g) 根据第十条第 3 款任何修订的生效。

#### 第十二条

由缔约方指定和由缔约方直接监督的部门或机构，在车辆注册地的缔约方和检验地的缔约方达成一致的情况下，可按照本协议代表另一缔约方进行定期技术检验。

#### 第十三条

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

\* \* \*

以下经正式授权之代表在本协定上签字，以昭信守。

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

## 附录 1

### 行政委员会的组成和议事规则

#### 第一条

行政委员会的成员为本协定的所有缔约方。

#### 第二条

联合国欧洲经济委员会执行秘书为行政委员会提供秘书处服务。

#### 第三条

行政委员会应在每年第一届会议上选出主席一人和副主席一人。

#### 第四条

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

#### 第五条

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

#### 第六条

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

## 附录 2

### 国际技术检验证书

1. 经过资格认证的检测中心负责进行检验检测，按照《1997 年维也纳协定》附件中有关规则的检验要求发放确认合格证书，并在国际技术检验证书第 12.5 段注明下次检验的最迟日期，检验证书的范本附后；
2. 国际技术检验证书应包含以下所列信息。证书可采用 A6(148x105mm) 手册格式，绿色封面，白色内页；也可采用一页 A4(210x197mm) 绿色或白色纸张，折叠成 A6 大小，折叠后证书首页应显示国家或联合国识别标志。  
  
证书也可采用电子版，但有要求时，须提供经认证的打印版。
3. 证书各项及其内容应以发证缔约方本国文字印制，沿用范本编号。
4. 本协定缔约方正在使用中的定期检验报告，可替代证书使用。应将定期检验报告的样本送交联合国秘书长，由秘书处转送各缔约方参考。
5. 国际技术检验证书上只能由主管机关以手写、打字或电脑填写的条目，应使用拉丁字母完成。

### 国际技术检验证书的内容

<div style="border: 1px solid black; width: 200px; margin: 0 auto; padding: 10px;"> <p style="margin: 0;">国家或联合国 识别标志</p> </div> <p style="text-align: center; margin-top: 40px;">-----</p> <p style="text-align: center;">([主管机关])</p> <p style="text-align: right; margin-right: 20px;">1</p> <p style="text-align: center; margin-top: 20px;">CERTIFICAT INTERNATIONAL DE CONTRÔLE TECHNIQUE <sup>2</sup></p>
--

<sup>1</sup> 本国语言版本的“国际技术检验证书”标题。

<sup>2</sup> 法文标题。

## 国际技术检验证书

1. 牌照(登记)号.....
2. 车辆识别号.....
3. 出厂后第一次登记(国家、机关).....<sup>3</sup>
4. 出厂后第一次登记日期.....
5. 技术检验日期.....
6. 上次检验时的里程表读数(如有).....

## 合规证明

7. 本证明发给以上第1项和第2项所示车辆, 证明该车在以上第5项所示日期符合1997年《关于轮式车辆定期技术检验采用统一条件和对等承认这种检验的协定》所附各项规则。
8. 该车不得迟于以下日期接受按第6项所指规则进行的下次技术检验:  
日期: ([日/月/年]<sup>4</sup>).....
9. 发证人.....
10. 发证地点.....
11. 日期.....
12. 签字.....

5

<sup>3</sup> 如有可能, 车辆出厂后第一次登记的机关和国家名称。

<sup>4</sup> [如未注明日期, 则理解为当月的最后一天]。

<sup>5</sup> 发证机构印章。

13. 以后的定期技术检验<sup>6</sup>.....
  - 13.1. 检验单位(检验中心).....<sup>7</sup>
  - 13.2. ....
- (印鉴)
- 13.3. 日期.....
  - 13.4. 签字.....
  - 13.5. 下次检验不得迟于(月/年).....
  - 13.6. 上次检验时的里程表读数(如有).....

<sup>6</sup> 如证书准备用于以后的年度定期技术检验, 第13.1至13.5项每次均须填写。

<sup>7</sup> 主管机关认证的检验中心名称、地址和所属国家。

## 附录 3

### 定期技术检验程序的达标

每个缔约方或其主管机关在给予检测中心授权前，应按照《规则》推荐的方法，核实检测中心的安排和程序，确保这些安排和程序能够保证技术检验的客观性和高质量。

为确保长期维持高质量检测，缔约方应建立一个系统，涵盖技术检测的授权过程以及对授权的监督、撤回、暂停或取消。

安排和程序应包括以下最低要求。为了确保高标准的技术检验，缔约方可以规定额外要求。

#### 1. 检验设施和设备

- 1.1. 缔约方应确保用于进行技术检验的检测设备符合《规则》规定的最低技术要求。在适用的情况下，可能包括使用移动检验设备。
- 1.2. 根据车辆类别，技术检验应利用适当的检验设施进行，设施应有足够的空间用以评估车辆，确保车辆符合必要的健康和国家安全要求。
- 1.3. 缔约方应确保检测中心或相关主管机关按照制造商提供的要求维护检验设施和设备。
- 1.4. 用于测量的设备应根据有关缔约方或设备制造商提供的要求进行定期校准和验证。

#### 2. 检测中心

- 2.1. 检验员进行技术检验的检测中心应由缔约方或其主管机关授权。
- 2.2. 为了满足质量管理方面的最低要求，检测中心应遵守授权缔约方规定的要求。检测中心应确保技术检验的客观性和高质量。

#### 3. 检验员

- 3.1. 在检验员进行定期技术检验之前，应核实其具备适当的知识、经验和技能。
- 3.2. 缔约方或主管机关应确保检验员接受适当的初训和复训或接受适当考试，包括理论和实践内容，以使其能够获得授权进行技术检验。
- 3.3. 检验员在进行技术检验时，应独立开展工作，其判断不应受到利益冲突的影响，包括经济或个人利益。
- 3.4. 应告知提交车辆供检验的人员在车辆中发现的任何需要纠正的缺陷。
- 3.5. 不得出于商业目的更改技术检验结果。如果技术检验结果明显有误，只能由监督机构或根据由主管机关设立的程序来修改技术检验结果。

#### 4. 对检测中心的监督

- 4.1. 缔约方应确保对检测中心进行监督。缔约方应明确与检测中心的组织、任务和要求相关的规则和程序，包括关于监督机构人员的独立性要求。

## 附件五

### 经常参加世界论坛活动的非政府组织名单

AAPC	美国汽车政策委员会 - <a href="http://www.americanautocouncil.org/">www.americanautocouncil.org/</a>
AECC	催化剂控制排放协会 - <a href="http://www.aecc.eu/">www.aecc.eu/</a>
BIPAVER	国际轮胎销售和翻新协会常设办事处 - <a href="http://bipaver.org/">bipaver.org/</a>
CAETS	国际工程技术科学院理事会 - <a href="http://www.caets.org/">www.caets.org/</a>
CEFIC – ATC	欧洲石油添加剂制造商技术委员会 - <a href="http://www.atc-europe.org/">www.atc-europe.org/</a>
CEMA	农业机械制造商协会欧洲委员会 - <a href="http://www.cema-agri.org/">www.cema-agri.org/</a>
CI	国际消费者联合会 - <a href="http://www.consumersinternational.org/">www.consumersinternational.org/</a>
CITA	国际机动车辆检验委员会 - <a href="http://citainsp.org/">citainsp.org/</a>
CLCCR	国际车身和拖车制造业协会 - <a href="http://www.clccr.org/">www.clccr.org/</a>
CLEPA	欧洲汽车供应商协会 - <a href="http://clepa.eu/">clepa.eu/</a>
EGEA	欧洲停车场设备协会 - <a href="http://www.egea-association.eu/">www.egea-association.eu/</a>
EIC	英国环境产业委员会 - <a href="http://www.eic-uk.co.uk/">www.eic-uk.co.uk/</a>
EMA	卡车与发动机制造商协会 - <a href="http://www.truckandenginemanufacturers.org/">www.truckandenginemanufacturers.org/</a>
ETRMA	欧洲轮胎和橡胶生产商协会 - <a href="http://www.etrma.org/">www.etrma.org/</a>
ETRTO	欧洲轮胎和轮圈技术组织 - <a href="http://www.etrto.org/">www.etrto.org/</a>
EUROMOT	欧洲内燃机制造商协会 - <a href="http://www.euromot.eu/">www.euromot.eu/</a>
FEM	欧洲物料处理联合会 - <a href="http://www.fem-eur.com/">www.fem-eur.com/</a>
FEMFM	欧洲摩擦材料制造商联合会 - <a href="http://www.femfm.com/">www.femfm.com/</a>
FIA	国际汽车联合会 - <a href="http://www.fia.com/">www.fia.com/</a>
FIA Foundation	国际汽联汽车与社会基金会 - <a href="http://www.fiafoundation.org/">www.fiafoundation.org/</a>
Global NCAP	全球新车安全评鉴协会 - <a href="http://www.globalncap.org/">www.globalncap.org/</a>
GTB	国际汽车照明和光信号专家组 - <a href="http://www.gtb-lighting.org/">www.gtb-lighting.org/</a>
ICCT	国际清洁交通委员会 - <a href="http://www.theicct.org/">www.theicct.org/</a>
IEC	国际电工委员会 - <a href="http://www.iec.ch/">www.iec.ch/</a>
IMMA	国际摩托车制造商协会 - <a href="http://www.immamotorcycles.org/">www.immamotorcycles.org/</a>
IRU	国际道路运输联盟 - <a href="http://www.iru.org/">www.iru.org/</a>
ISO	国际标准化组织 - <a href="http://www.iso.org/">www.iso.org/</a>
ITMA	进口轮胎制造商协会 - <a href="http://itma-europe.com/">itma-europe.com/</a>
JAPIA	日本汽车零部件工业协会 - <a href="http://www.japia.or.jp/">www.japia.or.jp/</a>
LG Europe	欧洲液化气协会 - <a href="http://www.aegpl.eu/">www.aegpl.eu/</a>

MEMA	美国汽车与设备制造商协会 - <a href="http://www.mema.org/">www.mema.org/</a>
NGV Global	天然气车辆知识库 - <a href="http://www.iangv.org/">www.iangv.org/</a>
NGVA Europe	欧洲天然气车辆协会 - <a href="http://www.ngva.eu/">www.ngva.eu/</a>
OICA	国际汽车制造商组织 - <a href="http://www.oica.net/">www.oica.net/</a>
RV	房车行业协会 - <a href="http://www.rvia.org/">www.rvia.org/</a>
SAE International	国际自动机工程师学会 - <a href="http://www.sae.org/">www.sae.org/</a>
T&E	欧洲运输和环境联合会 - <a href="http://www.transportenvironment.org/">www.transportenvironment.org/</a>
USTMA	美国轮胎制造商协会 - <a href="http://www.ustires.org/">www.ustires.org/</a>
UTIP	国际公共运输联合会 - <a href="http://www.uitp.org/">www.uitp.org/</a>
WBIA	世界自行车行业协会 - <a href="http://wbia.ch">wbia.ch</a>
WBU	世界盲人联合会 - <a href="http://www.worldblindunion.org/">www.worldblindunion.org/</a>



## 附件六

### 国际、国家和区域层面的规范制订和执行

#### 第1节—加拿大

#### 第2节—中国

#### 第3节—印度

#### 第4节—日本

#### 第5节—韩国

#### 第6节—俄罗斯联邦

#### 第7节—美利坚合众国

#### 第8节—欧洲联盟

## 第1节 加拿大的监管程序

加拿大的联邦监管程序要符合《法定文书法》规定的具体法律要求，还要满足《关于精简法规的内阁指令》中的政策要求。

### 作为政策工具的规章

在加拿大，规章由院督、部长或行政机构依据议会的法律授权制订。规章是一种法律形式——它具有法律约束力，通常规定一般性规则，而不是针对某些人或某些情况的具体规则。

本文所述程序假设官员已经评估了为实现特定政策目标可采用的一系列工具，并确定规章是各种工具中必要的组成部分。

### 联邦规章制订程序概述

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

#### 第1步：非正式征求公众意见

相关文件以非技术性语言对信息进行综合，使公众能够了解政府正考虑通过规章来处理的问题。这使公众有机会就有关事项以及政府正在考虑的监管方案提出意见。文件依据现有的证据、科学或知识，向加拿大人介绍公共政策问题的性质和影响，并让加拿大人参与制订政策目标。

#### 第2步：评估说明

规章制订程序的第一步是评估建议规章的影响程度，起草一份评估说明，并交由财政委员会秘书处批准。

在这一阶段还需确定提案对国际贸易的潜在影响。在监管组织无法充分评估这种影响的情况下，财政委员会秘书处将咨询加拿大全球事务部。

#### 第3步：分析和起草规章影响分析说明

《关于精简法规的内阁指令》要求监管组织在制订规章时进行详细分析和深入磋商。分析和磋商结果通过《规章影响分析说明》加以总结，然后提交决策者和公众。这份文件以非技术性语言，提供有说服力的信息综合，使不同的读者能够了解被监管的问题、监管这一问题的原因、政府的目标、监管的成本和收益、哪些人将受到影响、制订规章时咨询了哪些人，以及政府如何评估并衡量规章在实现其既定目标方面的表现。

监管机构会联系可能对规章提案有兴趣或可能会受到规章提案影响的各方，为他们提供机会，使他们在规章制订的各阶段参与公开磋商。

就建议规章进行磋商时，监管组织采取如下做法：

- 根据现有证据、科学或知识，将公共政策问题的性质和影响告知加拿大人民并使其参与进来；
- 使加拿大人民参与政策目标的制订；
- 以明确的方式设置程序和时间表，以便受影响方能够组织并提供意见；同时

- 将磋商结果和决策中考虑的优先事项及时反馈给加拿大人民和受影响方。

#### 第 4 步：起草规章

以加拿大两种官方语文（英语和法语）起草说明。

#### 第 5 步：加拿大司法部立法顾问的审查及盖章

加拿大司法部对所有建议规章进行法律审查，以确保：

- 规章得到授权法的授权。
- 规章不得被制订者用于超出其授权范围的不寻常或意外目的。
- 规章不得当地侵犯现有权利和自由，且不得与《加拿大权利与自由宪章》和 1982 年《宪法法》相抵触。
- 规章的形式和起草应依照既定标准。

#### 第 6 步：经签署的提案转至枢密院办公室枢密院令处

规章提案一经提出提案的部长批准，即转至枢密院办公室枢密院令处，该处负责向财政委员会提交提案。

#### 第 7 步：财政委员会会议和决定

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

作为内阁委员会的财政委员会，可能会作出如下决定：

- 批准或拒绝预发布建议的规章；
- 批准或拒绝免除预发布的请求；
- 将提案交予内阁或内阁的另一委员会审议；
- 将相关事项发回主管部长，要求进一步考虑并提供更多信息；和
- 将提案推迟至另一次会议。

#### 第 8 步：在《加拿大政府公报：第一部分》中预发布

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

之后，建议规章和规章影响分析说明在《加拿大政府公报：第一部分》预发布。正是通过预发布，加拿大人民得以参与规章制订。预发布为加拿大全体人民提供了机会，使他们能够在一项建议规章正式通过前，提出对这项建议规章的意见。

#### 争取最终批准、发布和登记

预发布期后，还要以不同的形式重复上述很多步骤，才能完成规章制订程序。

### 第 9 步：预发布期后的分析

所有预发布期收到的意见均得到认真考虑，以确定是否有必要修改文本。

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

### 第 10 步：司法部立法顾问的审查和盖章

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

### 第 11 步：规章最后提案提交至枢密院办公室枢密院令处

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

### 第 12 步：院督通过规章

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

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

### 第 13 步：登记、生效、在《加拿大政府公报：第二部分》发布

#### 登记

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

#### 生效

必须登记的规章，生效时间通常在登记日的午夜，或是在规章中明确规定的（登记后的）某一日。

#### 发布

规章在登记后 23 日之内在《加拿大政府公报：第二部分》发布（每两周的星期三发布《第二部分》）。

## 第2节 中国汽车行业管理体制和汽车标准法规体系

### 一. 中国汽车行业管理体制

中国对汽车行业的管理主要涉及投资项目管理、生产企业和产品市场准入、新车注册上牌、保险、车辆年检、进出口贸易、市场监管与召回、报废回收拆解等全流程，相应政府主管部门主要涉及：中国国家发展和改革委员会、国家工业和信息化部、生态环境部、公安部、交通运输部、商务部、国家市场监督管理总局等。

从管理汽车行业的依据看，涉及的法律法规主要包括：

《中华人民共和国道路交通安全法》

《中华人民共和国公路法》

《中华人民共和国节约能源法》

《中华人民共和国大气污染防治法》

《中华人民共和国环境噪声污染防治法》

《中华人民共和国标准化法》

《中华人民共和国产品质量法》

《中华人民共和国消费者权益保护法》

《中华人民共和国认证认可条例》

《中华人民共和国道路运输条例》

### 二. 中国汽车标准法规体系

#### (a) 中国汽车标准法规体系

1988年9月颁布《中华人民共和国标准化法》以后，中国参照国际惯例，将国家标准划分为强制性标准和推荐性标准。对于汽车产品而言，强制性标准指涉及汽车安全、环保、节能和防盗等方面的标准，相当于国际上通行的汽车技术法规；推荐性标准指涉及通用试验方法、互换性、连接尺寸、通用材料等基础标准和少量涉及产品技术条件等方面的标准，非强制实施。中国汽车强制性标准体系建立之初，在研究分析国际典型汽车技术法规体系和具体内容的基础上，确立以联合国欧洲经济委员会发布的欧洲经委会规范（现为联合国规范）为主要的参考借鉴对象。多年来，中国通过建立并不断完善汽车强制性标准体系，确保了对汽车安全、环保和节能方面的性能实施有效的管理和控制，并不断提升汽车产品技术和质量水平。

截至2018年7月，中国已形成由强制性标准、推荐性标准及行业标准等构成的完整汽车标准体系框架，其中包括已发布的如下各类标准：

强制性标准 (GB)：共 121 项，其中汽车 99 项，摩托车 22 项；

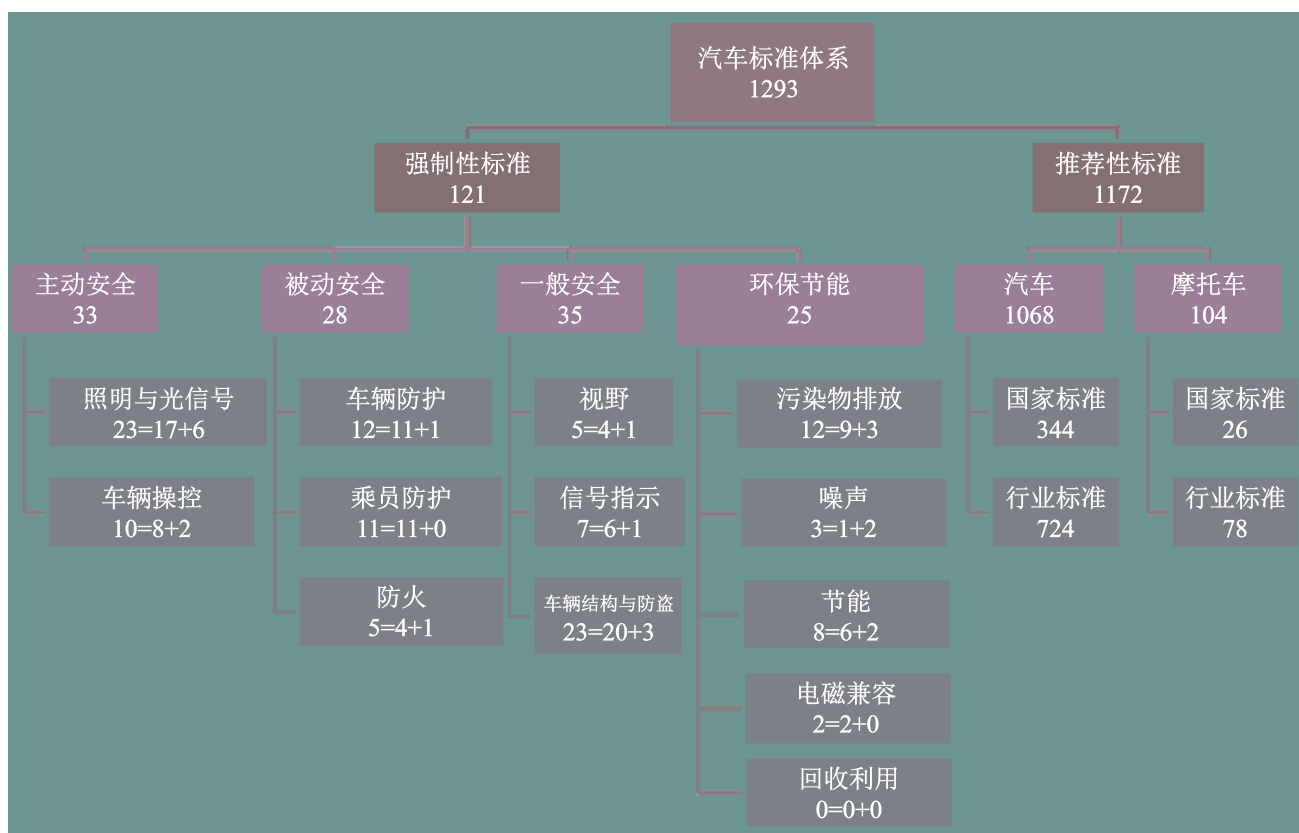
推荐性标准 (GB/T)：共 370 项，汽车 344 项，其余项针对摩托车；

行业标准 (QC/T)：共 802 项，汽车 724 项，其余项针对摩托车。

图 1 为中国目前汽车标准体系和分类具体的数量（带加号的表示汽车标准数量 + 摩托车标准数量）。

图 1

中国汽车标准体系分类和数量



### (b) 中国汽车标准法规制订和修订流程

中国汽车标准的制订流程一般包括：立项、立项批准、起草、征求意见、讨论稿审查、报批、批准发布、复审等。

以相当于国际技术规范的强制性标准为例，从立项批准至标准批准发布的时间不超过 36 个月，特殊情况下可以申请延期，每次延期不超过一年，每项标准最多可提出两次延期申请。

**立项及批准：**全国汽车标准化技术委员会及对口分技术委员会要对征集到的项目进行评估。项目建议报工业和信息化部同意后，再报国家标准委通过，之后下达标准制修订计划。

**起草：**根据强制性国家标准制修订计划，全国汽车标准化技术委员会成立由政府部门、行业协会、企业、科研机构、检验检测机构、认证认可机构、消费者等相关方面代表和专家组成的标准起草工作组，并按标准编写要求开展工作。

**征求意见：**工作组对讨论稿进行充分讨论，达成一致意见后形成征求意见稿，报相应分委会进行正式审查和征求意见，并向社会公开征求意见，征求意见时间一般为一个月。

**讨论稿审查：**相应的分委会与工作组负责对各方提出的意见进行研究处理，并对征求意见稿进行修改，形成送审稿。经工业和信息化部同意后，采取会议形式对送审稿进行审查。

报批：会议审查通过后形成报批稿。由技术委员会对报批材料进行复核后，送工业和信息化部、国家标准委进行报批。

批准发布：强制性标准只有经国家标准委委务会议审议通过后，才可获批，由国家标准委发布。

复审：强制性标准实施后，应当根据科学技术的进步和经济社会发展的需要，适时进行复审，复审周期不超过五年。

图2为中国汽车标准制修订流程图。图3为全国汽车标准化技术委员会及其下属负责各自领域标准制修订工作的30个分委会的组织机构图。

图2

中国汽车标准制修订流程图



图 3

全国汽车标准化技术委员会及其30个分委会组织结构图

全国汽车标准化技术委员会(SAC/TC 114, 1988年成立)秘书处

一国标委下属最大的专业技术委员会，下设29个专业分委会





## 第3节 印度汽车行业及其监管制度

### 一. 《机动车法》及其历史

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

### 二. 政府政策及意图和汽车行业进展

交通部门在印度这个庞大和多样化的国家的发展中发挥着重要作用。印度经济每年以超过7%的速度增长，印度政府通过采取刺激投资和增长的进步政策，希望实现两位数的经济增长。汽车行业对印度GDP的预期贡献率接近7%-8%。

印度政府的政策是发展充足和安全的道路基础设施和使用安全、消费者友好、环保和技术驱动型车辆。政府对这些政策不断审查，以实现印度的期望和汽车行业的潜能。

随着政府于2002年和2006年分别确定了《汽车燃料政策》和《汽车产业发展规划》，印度在排放和安全规范、燃料质量改进、新技术推广、公共交通推广和基础设施发展等领域取得了重大进展。

- 《2016-2026年汽车产业发展规划》

印度现已确定了下一个十年(2016-2026年)的《汽车产业发展规划》。预计在乘用车、商用车、两轮及三轮车和农用拖拉机等各领域实现增长。考虑到对环境问题的关切，印度将把重点放在电动交通、混合动力甚至生物燃料上，预期在绿色技术方面实现重大进展。印度将关注可持续发展、强化道路和车辆安全。

- 印度制造运动

该方案旨在将印度打造成为富有活力的经济体和全球制造业中心。包括汽车行业在内的25个行业已确定为优先重点领域。该方案包括一些重要的新举措，旨在推动投资、促进创新、保护知识产权及建立一流的制造业基础设施。

- 发展基础设施

为满足汽车行业的快速增长和道路上各类往来车辆的快速增加，正在发展必要的基础设施和高速公路，以确保安全的交通运输。国家正在讨论适合印度国情的智能交通系统。

- 使用替代燃料/技术

印度政府通过电动交通国家专委会，引入了“快速采用和制造电动和混合动力电动汽车(FAME)”计划。该计划预计将在2020年以前在印度引入600-700万辆电动和混合动力电动汽车。日前，道路交通和公路部已发布了关于使用液化天然气、乙醇、生物压缩天然气和生物柴油等的通告，此外，将甲醇、二甲醚、双燃料(柴油-压缩天然气、柴油-液化天然气)、压缩天然气掺氢(HCNG)和氢气用作汽车替代燃料的可行性正在论证中。

印度政府已采取措施，发展节省燃料型车辆，从2017年4月1日起对M1类车辆实施燃料效率准则，并从2018年4月1日起对车辆总重超过12吨的M3和N3类柴油车实施恒速燃料消耗准则。

- 在用车辆的检验和认证

随着车辆保养文化的建设，预计将减少燃料消耗、道路交通事故和车辆造成的大气污染。道路交通和公路部正通过有关倡议在指定地点建立自动化检验和认证中心。

- 报废车辆

印度已针对报废车辆制订了明确的国家标准。标准包含对拆解中心及车辆制造商的要求。为了完善报废车辆制度，印度政府正在制订针对老旧车辆处置的车队现代化计划。

- 车辆召回代码

尽管这一主题在印度相对较新，但过去几年的自愿车辆召回事件呈现出相当令人鼓舞的趋势，而且车辆制造商在必要时实施召回的意识和举措有所增强。与此同时，一些召回需要由政府或政府指定的主管机构密切监测和监督。

- 国家汽车检测和研发基础设施项目下的新检测设施

印度的认证检测和研发设施获得了与汽车行业预期增长同步的大量投资。这一国家级项目涵盖各检测中心的以下检测设施：印度汽车研究协会（浦那）、国际汽车技术中心（马内萨）、汽车研究发展中心（艾哈迈德讷格尔）、全球汽车研究中心（钦奈）、国家级汽车检测轨道（印多尔）、国家汽车检测、维护和培训研究所（锡尔查尔）、国家车辆研究与安全中心（雷巴里）。这些设施中的大部分已竣工，等待启用。

- 汽车标准

汽车 / 部件和子系统的相关检测和审批标准由技术专家委员会制订。根据世界车辆法规协调论坛制订的联合国规范和联合国全球技术规则构成了印度汽车监管发展的坚实基础。

### 三. 印度的排放和安全规章

- 排放立法执行常设委员会

道路交通和公路部认识到，有必要建立一个常设机构，协调排放规章及其落实，遂于 1991 年成立了这一委员会，由道路交通和公路部联秘任委员会主席，在排放规章相关事宜上为政府提供建议。

印度汽车研究协会于 1985 年制订了《印度汽车运转循环》，成为质量排放量标准的基础，这些排放标准于 1989 年于《中央机动车规则》上公告。首套质量排放量标准于 1991 年 4 月 1 日（汽油车）和 1992 年 4 月 1 日（柴油车）起执行。此后，排放标准逐步收紧。

印度已通告，从 2020 年 4 月 1 日起，2、3 和 4 轮车辆的排放标准向 Bharat 第六阶段过渡。农用拖拉机、建筑设备车辆和联合收割机（功率超过 37 千瓦的车辆）的下一阶段排放标准，从 2020 年 10 月 1 日起向 Bharat (CEV/TREM) 第四阶段过渡，从 2024 年 4 月 1 日起向 Bharat (CEV/TREM) 第五阶段过渡。

- 《中央机动车规则》— 技术常设委员会

政府于 1997 年组建了常设委员会。委员会就《中央机动车规则》相关技术问题向道路交通和公路部提供建议。委员会中有来自各利益攸关组织的代表。委员会在制订印度汽车和汽车部件安全规范方面发挥了重要作用。委员会主席为印度政府道路交通和公路部的联合秘书（交通运输）。

- 汽车行业标准委员会

汽车行业标准委员会协助《中央机动车规则》技术常设委员会制订与安全相关的技术标准。委员会主席为印度汽车研究协会的主席。此外，为解决与总重超过 3.5 吨的车辆有关问题，印度已成立另一个委员会，由中央道路运输研究所主任担任主席。迄今为止，汽车行业标准委员会已公布了 150 多项认可机构标准。

- 印度标准局

作为印度的国家标准机构，印度标准局自 1947 年以来一直成功推动并促进印度的标准化运动。在国家标准局的各项活动中，其主要职能是为交通工程、机械工程、电子技术、食品和农业等多行业制订印度标准。与汽车行业相关的标准，由印度标准局运输工程部门理事会负责制订。目前，理事会主席由印度汽车研究协会的主席担任。

如前文所述，印度标准局根据相应的许可程序通过汽车行业标准委员会制订的安全标准。

- 国家级协调 WP.29 规章常设委员会

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

- 安全标准的实施

1989 年，印度发布《中央机动车规则》，通过实施一般和主动安全规范来加强安全运输。在过去的 25 年中，针对不同类型的车辆，分阶段实施了多项车辆、车辆系统和部件的安全规范。以下是最近公布的一些关键内容：

- 碰撞规范修订版：M1 和 N1 类车辆的正面碰撞、偏置正面碰撞和侧面碰撞。
- 在与机动车 (M1 和 N1)(总重小于 2.5 吨) 发生碰撞时，对行人和其他弱势道路使用者的保护。
- 附加安全特性要求，即：适用于 M1 类车辆的超速报警系统、系安全带提醒、车门中控锁系统的手动超控、驾驶员气囊等。适用于所有 M 类和 N 类车辆的倒车停车警报。
- 分阶段实施《公共汽车的检测和许可》(公共汽车车身设计和许可实施规范) 和《卡车车身规范》。
- 卧铺客车、双层公共汽车、汽车拖车、特殊用途车辆(房车和公路救护车)的检测和许可。
- 用于 4 轮车辆的防盗装置、车辆报警系统和防盗装置。
- 两轮车辆上的前照灯自动开启功能或日间行车灯，以提高醒目性。
- 在客运车辆中安装车辆位置跟踪装置和报警按钮。
- 防抱死制动系统，适用于 M1 和 M2 新车型。
- 防抱死制动系统和组合制动系统两轮车辆。

#### 四. 印度当前监管结构概述

如上文所述，印度几十年来逐渐形成了汽车行业的监管架构。道路交通和公路部通过《中央机动车规则》发布了机动车认证的强制性规范和检测程序。

- 发布新标准的法律程序

技术委员会以新标准的形式确立技术要求和检测程序。道路交通和公路部发布通告草案，请利益攸关方发表意见。与利益攸关方的磋商过后，该部根据《机动车法》和《中央机动车规则》发布通告。

- 法律的执行

道路交通和公路部是执行《机动车法》和《中央机动车规则》的主管机构。车辆登记由国家部委的管辖。

- 认证制度

印度采用了第三方型式许可制度。根据《中央机动车规则》，不同的检验机构获得授权，代表印度政府执行检验和许可。车辆生产商负责确保遵守根据《中央机动车规则》随时发布的安全、排放和其他要求。

所有新型号都必须取得型式许可，对现有型号的任何技术改变或为达到任何新发布的要求，也须得到许可。

通过对随机选择的车辆 / 发动机和零部件进行检测 / 检验 (视情况而定)，核查是否始终遵守了强制性要求 (生产达标)。

#### 报告交流

印度不是 1958 年协议的缔约方，因此没有义务接受印度以外的机构颁发的型式许可。

#### 欲了解更多情况，请联系：

##### 1. Mr. Abhay Damle, IRS

Joint Secretary, Government of India  
Ministry of Road Transport and Highways,  
Transport Bhavan, 1, Parliament Street,  
New Delhi 110 001, India  
Tel: +91 11 2371 9209  
Email: js-tpt@gov.in or abhay.damle@gov.in  
URL: www.morth.nic.in

##### 2.

Director, Automotive Research Association of India  
Survey No. 102, Off Paud Road, Vetal Hill,  
Pune 411 004, India  
Tel: +91 20 3023 1100  
Fax: +91 20 2543 4190, 3023 1104  
Email: director@araiindia.com  
URL: www.araiindia.com

## 第4节 日本的规章制订和执行程序

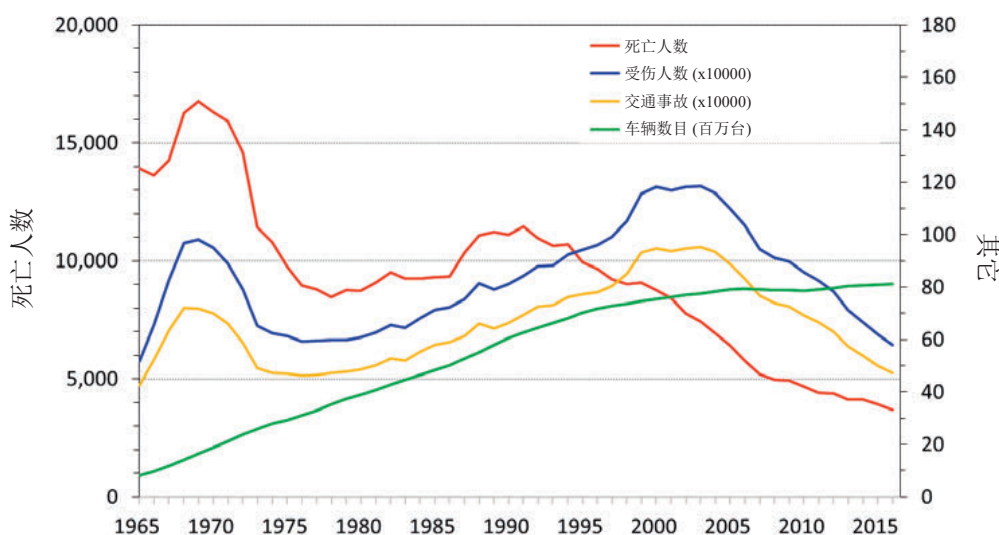
### 1. 安全规章

#### 1.1. 公路交通事故趋势

2017年,交通事故导致的死亡人数(事故24小时之内死亡人数)为3,694。近年来死亡人数呈下降趋势。1970年,交通事故导致的死亡人数达到最高峰,为16,765人。2017年的数字还不到1970年的四分之一。此外,导致受伤或死亡的交通事故数量以及受伤人数也自2004年来连续第十三年不断下降。2004年,这两项数字均达到最高点。

图 1

日本公路交通事故趋势



#### 1.2. 交通安全政策

日本的道路交通死亡率很低,2017年每100,000人中有2.9人死亡。但作为进一步措施,2016-2020年第十个交通安全基本计划设定了两个雄心勃勃的目标:到2020年,将死亡人数减少到2,500人以下,伤亡人数减少到500,000人以下,以实现世界上最安全的道路交通。根据该计划,中央政府正在从三个方面促进道路交通安全措施:人、道路和车辆。该方案反映时代要求,积极利用先进技术,同时扩大和加强传统措施。

与此同时,鉴于老龄化社会进一步发展,以及采用包括自动驾驶技术在内的新技术,公路交通环境正在发生巨大变化。

根据这些因素和交通政策审议会汇编的一份报告,国土交通省正在制订一项目标,即通过实施车辆安全措施推广自动驾驶等先进安全技术,并评估其影响,实现到2020年,死亡人数比2011年减少1,000人。

这些措施的支柱包括:

- (1) 应对涉及儿童和老年人的交通事故

- (2) 行人和骑自行车者的安全措施
- (3) 应对涉及大型车辆的重大事故
- (4) 对自动驾驶等新技术的回应

### 1.3. 有效的车辆安全措施

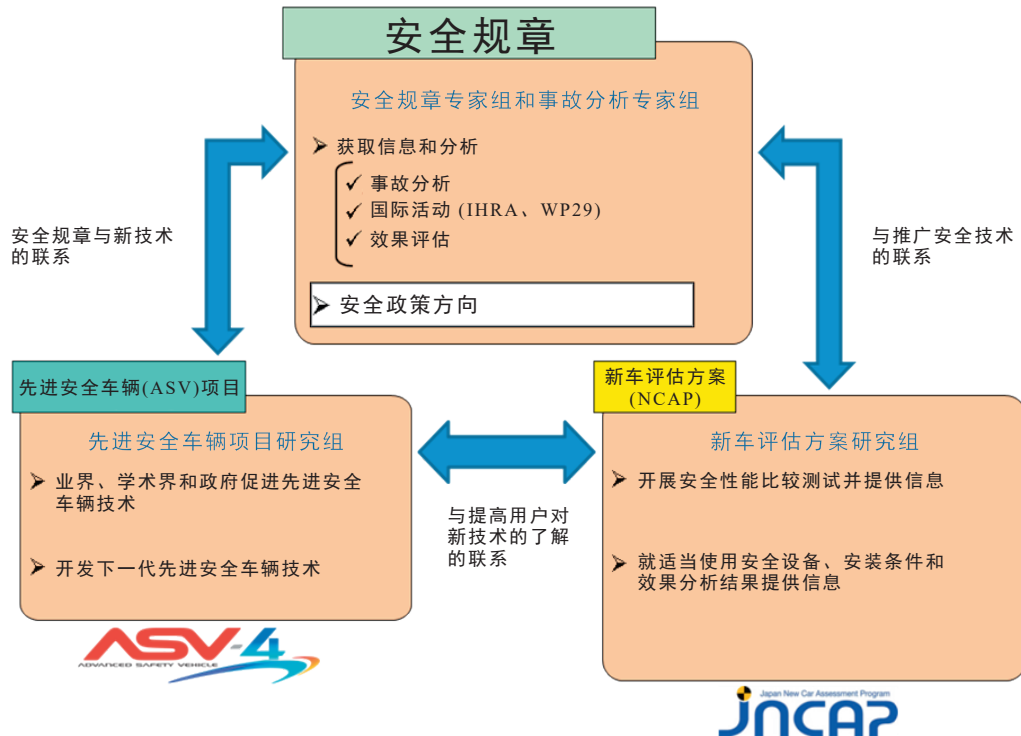
为推广主动安全技术和其他安全技术，并推动发展，不仅有必要制订安全规章，也有必要实施各种合理化措施。这些应建立在有效果和性能以及所需费用的定量评估的基础之上。

因此，国土交通省正在通过安全规章与“先进安全车辆项目”(ASV)和“新车评估方案”(NCAP)之间的有机联系增进车辆安全措施。

- (一) 根据安全规章和技术传播机制的现行趋势开展车辆评估
- (二) 把先进安全车辆技术的传播与新车评估方案相联系
- (三) 根据先进安全车辆技术的实际应用和传播趋势，制订安全规章和传播机制

图 2

安全措施之间的联系

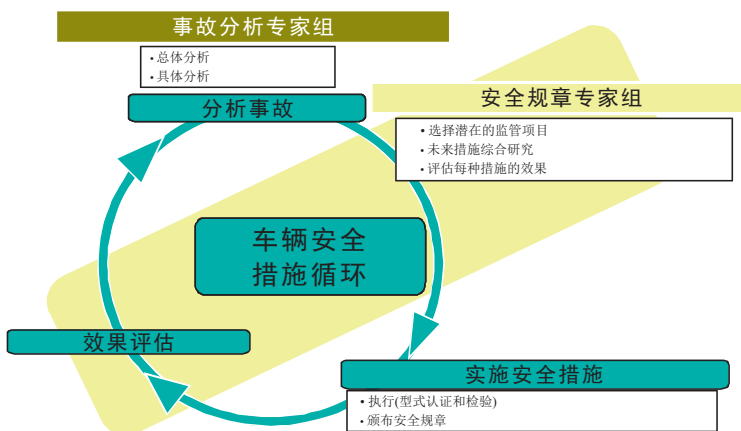


### 1.4. 加强安全规章

由学术专家和各方利益攸关方其他专家组成的两个研究组，强化安全规章并确保透明度：事故分析专家组负责分析交通事故的情况；而安全规章专家组负责研究加强安全规章，考虑技术的重要性和成熟度，并评估其影响。据他们的研究结果，国土交通省与研究机构合作开展研究，选择有待引入安全规章项目。在制订安全规章时，国土交通省亦对国际协调活动的目标详加考虑。因此，国土交通省正为联合国世界车辆法规协调论坛 (WP.29) 联合国规范和全球技术规范制订工作作出积极贡献。

图 3

制订规则之前和之后加强安全规章的程序



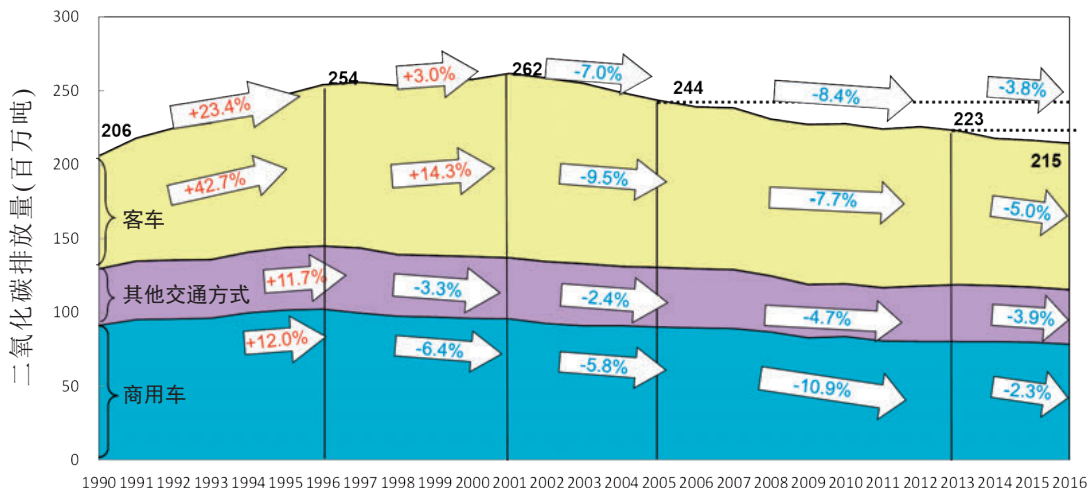
## 2. 环境规章

### 2.1. 交通部门排放趋势

2016 年交通部门二氧化碳排放量约为 2.2 亿吨 (约占日本总排放量的 18%)。政府正在根据《巴黎协定》，稳定实施进一步减少排放的措施。

图 4

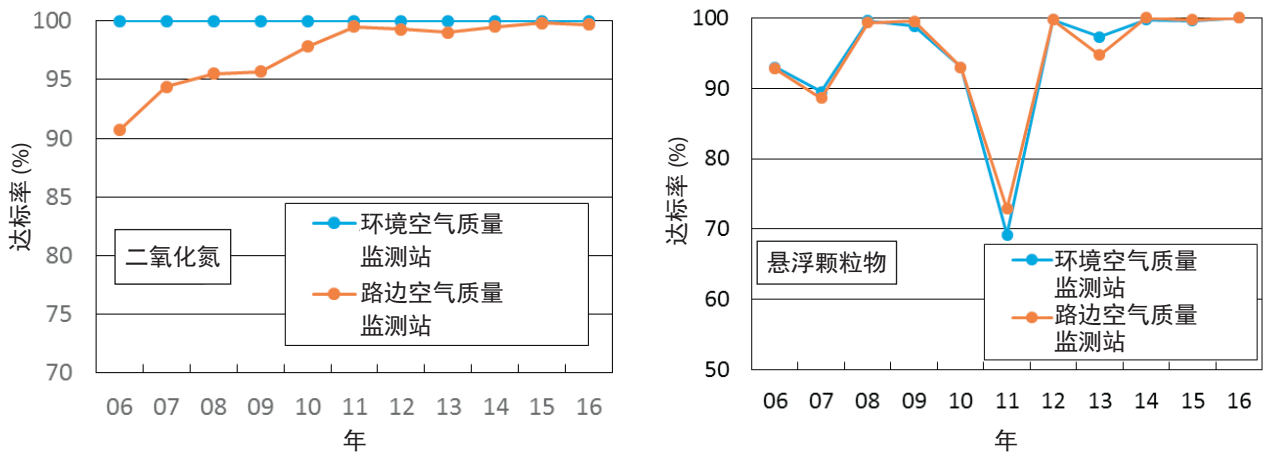
交通部门二氧化碳排放量



根据《大气污染防治法》，县级政府和其他机构持续监测空气污染。二氧化氮和悬浮颗粒物的环境达标率一直很高，接近 100%。微细颗粒物 (PM2.5) 达标情况正在改善，根据汽车废气测量站的测量，2016 年为 88.3%。

图 5

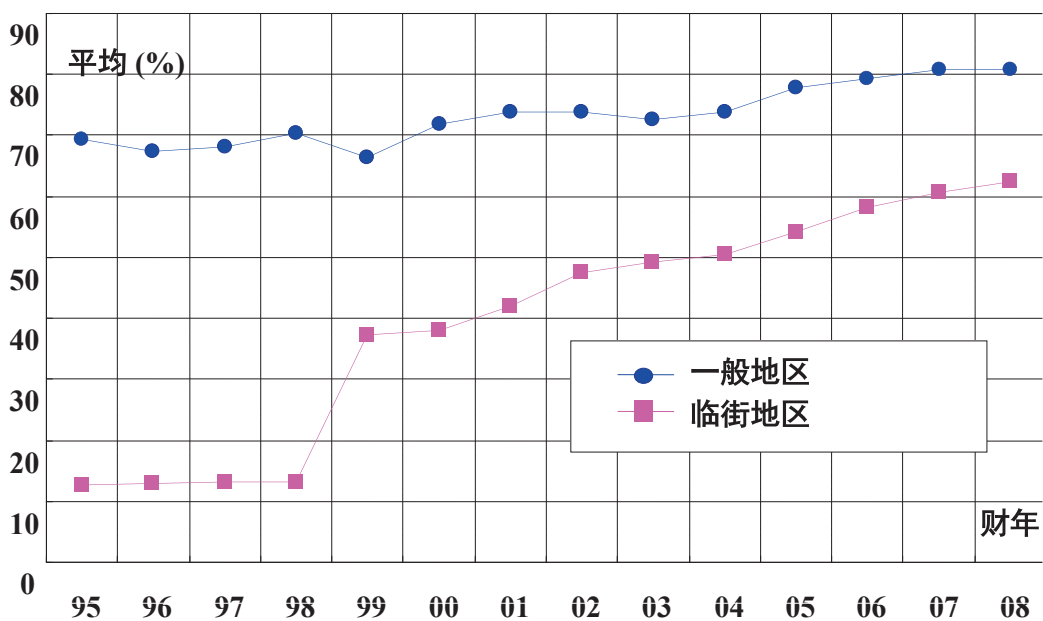
二氧化碳和悬浮颗粒物监管的达标率(2006-2016)



此外，根据《噪音限制法》，县级政府、市政府和其他机构也监测噪音污染。近年来，环境达标率逐渐提高。

图 6

噪音监管达标率(2006-2016)





## 2.2. 车辆环境政策

### 2.2.1. 全球变暖政策

2015年，联合国气候变化框架公约第二十一届缔约方会议通过了《巴黎协定》。在本届缔约方会议之前，日本决定将其温室气体减排的预期国家自主贡献目标定为从2013年到2030年减排26.0%(比2005年减少25.4%)。

根据日本预期国家自主贡献和《巴黎协定》制订的《气候变化政策计划》规定了交通部门目标值和措施，包括提高车辆燃油效率。

日本的燃油效率规定是根据国内市场性能最佳的车辆(“最佳车辆”)和其他因素(如未来的燃油效率改进技术)来确定的。2012年销售的汽油乘用车的平均燃油效率为21.9千米/升，已经达到2020年的燃油效率监管目标。2018年，日本开始考虑新的乘用车燃油效率条例。同年，以2025年为目标年，制订了世界上首个重型车辆新燃油效率新规定。

### 2.2.2. 空气污染和噪音政策

日本对卡车、公共汽车和客车的氮氧化物、颗粒物和其他污染物的排放规定已经逐步收紧。2016年，卡车和公共汽车条例引入了《全球统一的重型车测试循环》(WHDC)，2018年，乘用车条例将引入《全球统一的轻型车测试规程》(WLTP)。

噪音控制方面，日本在2013年引入了联合国关于两轮车辆噪音的规范(联合国第41号规范)，在2016年引入了规定四轮车辆噪音限值的联合国规范(联合国第51号规范)，在2015年引入了仅规定轮胎噪音限值的联合国规范(联合国第117号规范)。

## 2.3. 实施有效的机动车环境措施

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

燃料效率优异和尾气排放较少的车辆可享受较低税率，车龄超过某一数字的车辆承担较高税率。

## 2.4. 加强环境监管

学术专家和其他人组成专家会议，审议根据当前环境状况和其他因素加强环境法规的问题，并确保透明度。根据会议的审议情况，国家政府与相关政府部委和机构合作，加强监管。在引入新规范之前，还应彻底考虑国际协调，这是其目的之一。因此，日本正在为世界车辆法规协调论坛(WP.29)制订联合国规范和全球技术规范作出积极贡献。

## 3. 车辆登记和检验系统

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

国土交通省主要开展以下类型的检验：车辆技术检验由独立行政法人汽车技术综合机构(NALTEC)负责，轻型机动车检验和相关业务由轻型机动车检验协会代表国土交通省负责。

### (1) 初次检验

新机动车须接受初次检验，一段时间内没有上路的旧车亦须接受初次检验（对于经型式指定的机动车辆，可以免除汽车技术综合机构和轻型机动车检验协会的技术检验）。

## (2) 定期检验

初次机动车检验合格证过期之后还要继续行驶的机动车须接受定期检验。（对于在指定维修店获得达标认证的机动车，可以免除汽车技术综合机构和轻型机动车检验协会开展的技术检验）。

## (3) 改动检验

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

## 4. 认证制度

### 4.1. 型式指定制度

日本大量生产或大量进口到日本销售的相同款型车辆和其他车辆，适用型式指定制度。该制度对与销售车辆结构、设备和性能相同的车辆进行抽检，以审查车辆是否符合交通安全环境研究所和汽车技术综合机构制订的安全和环境规章；此外，国土交通省通过审查申请文件，对车辆结构、设备和性能进行达标检验。对符合规章的相同型式车辆，给予车辆型式指定。车辆型式指定获批后，为确认车辆生产持续达标，国土交通省定期对型式指定持有人开展出厂检验的制造商工厂进行审计。

汽车制造商提交出厂检验合格证之后，获得型式指定的车辆将无需接受汽车技术综合机构或轻型机动车检验协会开展的初次检验的技术部分。

### 4.2. 型式通知制度

型式通知制度广泛用于重型车辆，例如卡车和公共汽车，这些车辆有许多不同规格的要求。按照这种制度，交通安全环境研究所对基础车辆（车辆样品）共同的系统和设备是否符合安全和环境规章进行检验。汽车技术综合机构或轻型机动车检验协会随后可依据获得的检测结果对各机动车辆进行初次检验。因此，建立该制度是为了实现初次检验的合理化。

本制度与车辆型式指定制度的主要差异在于，本制度不要求车辆产品（例如质量控制系统）达标，也不要求制造商系统开展出厂检验。因此，本制度下的机动车必须通过汽车技术综合机构或轻型机动车检验协会开展的初次车辆检验的技术部分。建议将下文介绍的设备型式指定制度与本制度结合使用，以简化初次检验。

本制度将于 2021 年 3 月废止，并整合到通用结构（多规格车辆）的型式指定制度中，这将在后文讨论。

### 4.3. 优待处理程序

制订优待处理程序是为促进机动车的进口。该制度适用于在日本销售数量较少的进口车。

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

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

本制度适用于每年每种车型在日本销售不超过 5,000 辆的机动车。

#### 4.4. 对等承认、设备型式认定制度和通用结构型式认定制度

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

在加入欧洲经委会《1958 年协定》的同时，鉴于不同车型使用同一种设备的情况日益普遍，日本启用了设备型式认定制度。获得设备型式认定的某些设备可在协定所有缔约方内获得互相承认。在日本，凡得到设备型式认定的设备可免于车辆型式认定程序检查。

日本政府建议必要时对联合国规范进行修正，以确保安全和环保。日本希望通过这些修正，增加采用联合国规范的数量。

日本最初提出并在日本主持下不断讨论的国际整车型式认证 (IWVTA)，其车辆互相承认的范围从“基于设备”扩展到“基于整车”，作为对此的回应，日本引入了通用结构型式认定制度。被认定为通用结构的型式有权得到与设备相同的《1958 年协定》所有缔约方的互相许可。在日本，在车辆型式认定过程中的检验期间，获得通用结构型式认定的设备可免除检查。

此外，对于广泛使用且规格多样的重型车辆（如卡车和公共汽车等大型车辆），通用结构（多规格车辆）型式认定制度始于 2016 年 6 月，该制度通用结构的概念相同，制度过渡期至 2021 年 3 月，届时将废止型式通知制度。

在该制度下，需检查基础车辆（车辆样品）的通用结构和设备是否符合交通安全环境研究所的安全和环境规章。因此，可以基于所获得的检测结果有效地对各个机动车辆进行初步检验。此外，国土交通省通过审查申请文件来检查通用结构（多规格车辆）、设备和性能的达标情况。在认定之后，为了确认通用结构（多规格车辆）生产的达标情况，国土交通省定期审查制造商的工厂，在现场对通用结构进行发货检查。

制造商完成发货检查后，将通过车身工艺将通用结构（多规格车辆）制造成卡车和公共汽车。这些车辆应该通过初步车辆检验的技术部分，以便在发货后进行车身制造。初步检验由汽车技术综合机构独立行政法人或轻型机动车检查协会根据制造商的发货检验证书进行。

## 5. 召回制度

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

此外，2004 年，召回系统扩大到轮胎和儿童防护系统等置换设备。

2015 年，设备制造商也被纳入召回所需的报告收集和现场检验的主体。

## 第5节 大韩民国汽车安全标准法规/《汽车管理法》和自行认证制度的修订程序

### 1. 概述

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

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

《韩国机动车辆安全标准》共包括 4 章，第一章是总则，第二章是汽车和摩托车的安全标准，第三章是成品车辆的安全标准，第三章第 2 条为车辆部件安全标准，第四章是补充条款。

第一章含 3 条，包括目的、结构的定义和安全，以及设备安全；第二章含 104 条，包括汽车和摩托车的安全标准；第三章含 38 条，包括成品车辆的安全标准，第三章第 2 节含 12 条，包括车辆部件；第四章含 4 条，包括关于载客量、最大承载能力、适用规则的特殊规则，以及规格的容差和检测方法的通告(参阅图 2)。

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

### 2. 《汽车管理法》

1986 年 12 月 31 日《道路交通法》修订版和新订《汽车管理法》生效，作为确保车辆性能、安全和系统维修领域的立法，通过对车辆登记、安全标准、自行认证、制造缺陷的修正、检测、维修、检查和汽车管理业务(销售、维修和报废业务)进行规范管理，改善公共福利。

图 1

《汽车管理法》的结构

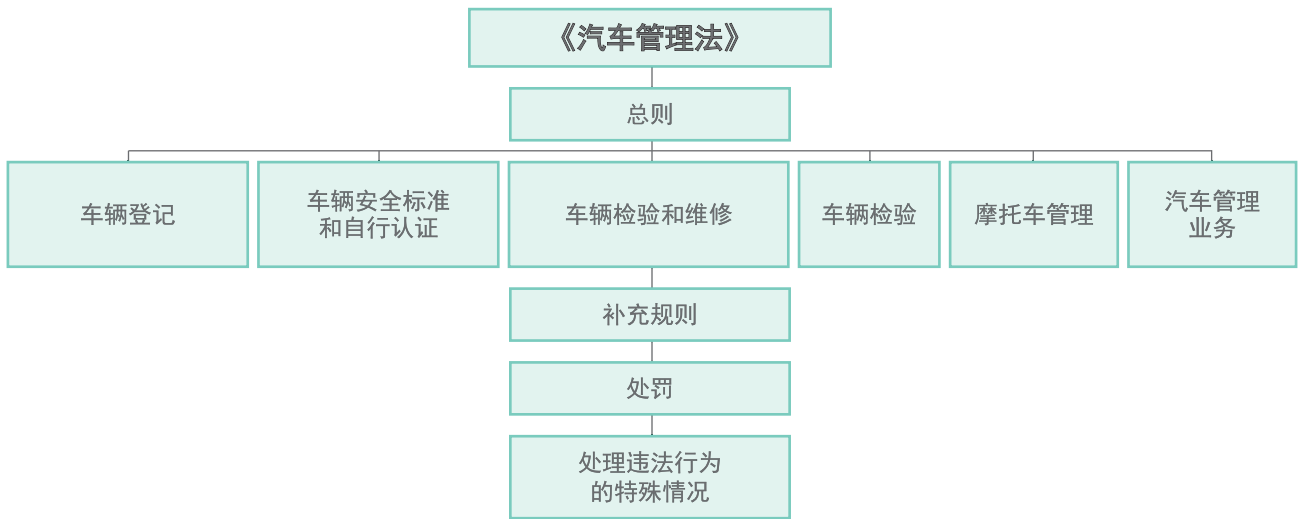


图 2

《韩国机动车辆安全标准》的结构



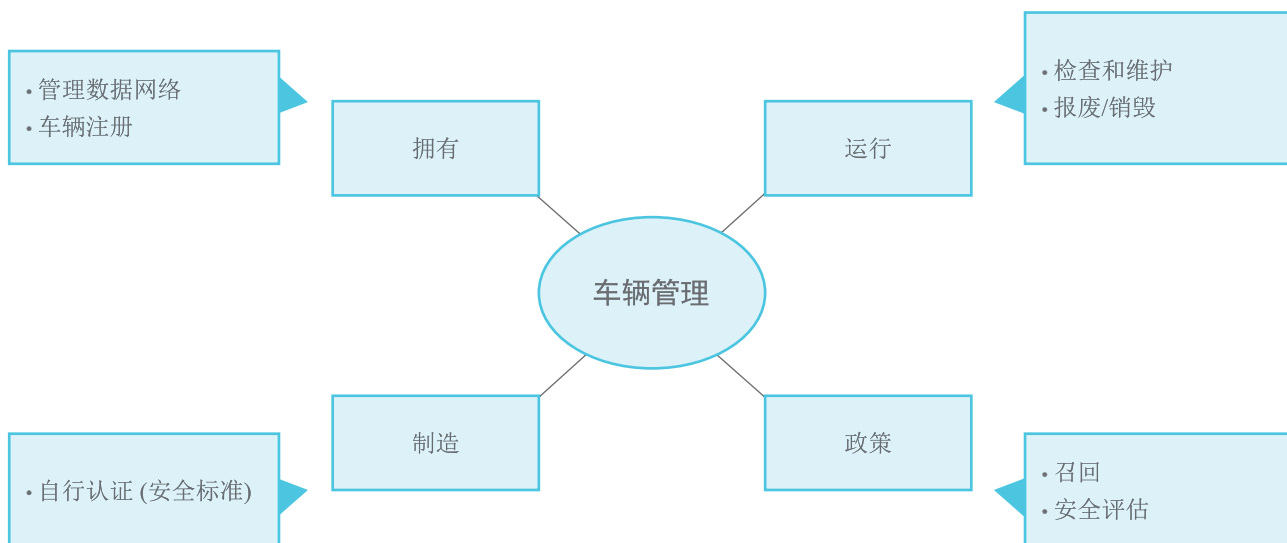
韩国汽车管理制度的运行方式如图 3 所示，为此《汽车管理法》设立了如下构架。

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

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

图 3

### 车辆管理制度



### 3. 安全标准制订和修订程序

韩国机动车安全标准的制订和 / 或修订程序见表 1，详细说明见 3.1~3.10 段。

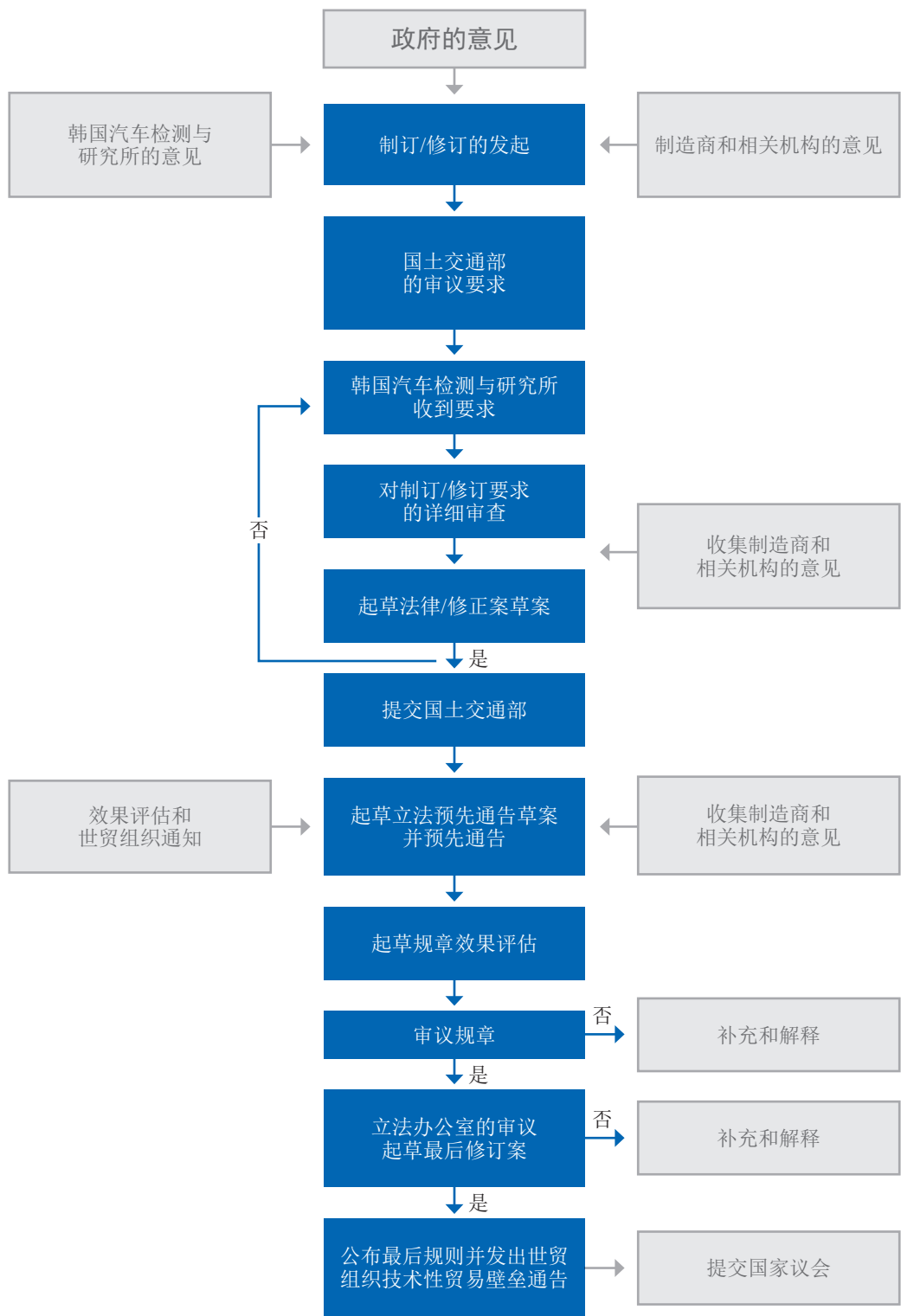
#### 3.1. 标准制订或修订的审议

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

- 关于制度改进的政府政策：社会问题、改进等。
- 韩国汽车检测与研究机构的意见：安全标准改进计划以及安全标准实施过程中的其他补充措施。
- 制造商和最终用户提出的改进制度的要求：减少标准、应用新技术等。
- 适应环境的变化，包括技术发展。
- 国际协议或贸易谈判要求的改进。
- 规章实施过程中所需的其他改进。

表 1

制订和修订程序



### 3.2. 政府提案

制订和/或修订车辆安全标准(包括《汽车管理法》)时,由国土交通部向韩国汽车检测与研究所提出一份提案。

国土交通部对政策决定和其他不需要技术考虑的事宜进行内部处理。

### 3.3. 接受并处理要求

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

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

### 3.4. 详细审议(调查/研究)

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

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

### 3.5. 标准提案/修正案草案的起草和审议

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

### 3.6. 起草和预发立法通告

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

### 3.7. 起草草案影响的评估文件

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

在评估阶段,收到国土交通部关于出席会议或要求补充数据的要求后,即应及时行动并提交数据。

### 3.8. 为立法办公室起草并审议草案

草案影响评估完成后,国土交通部和立法办公室对安全标准提案/修正案最后草案修订说明进行审议,以便作出详细和解释性评估。



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

### 3.9. 安全标准提案的公布

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

### 3.10. 发出技术性贸易壁垒通告

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

## 4. 自行认证合规检测

### 4.1. 定义

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

### 4.2. 执行程序

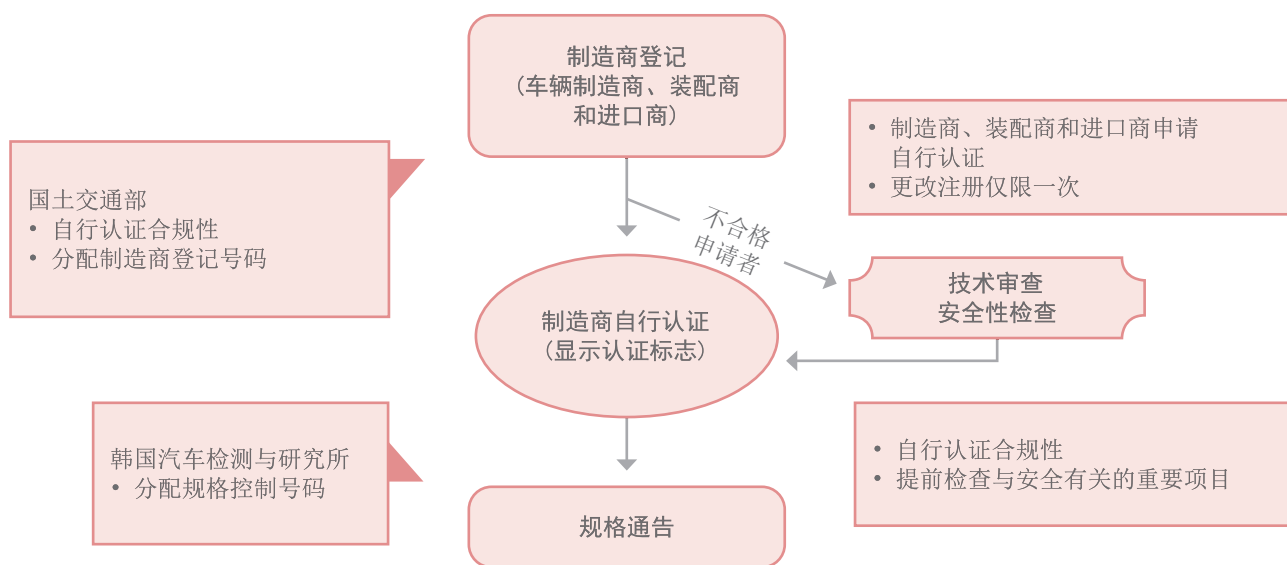
制造商自行认证的程序如图 4 所示。

#### 4.2.1. 制造商登记

制造商和安全检测机构负责人的个人资料应在国土交通部登记，以落实后续服务(包括自行认证公司召回服务)的责任；自行认证许可决定基于登记时提交的材料内容作出。

图 4

制造商自行认证程序



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

#### 4.2.2. 自行认证标志

如制造商完成了自行认证，则车辆上应显示认证标志。

#### 4.2.3. 规格通告

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

### 5. 制造缺陷车辆的召回

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

韩国汽车检测与研究所进行一系列检测，程序如图 5 所示。

#### 5.1. 调查程序概要

##### 5.1.1. 调查机构

性能检测代理（韩国汽车检测与研究所、韩国运输安全局）

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

##### 5.1.2. 调查方法

国土交通部制订年度计划，包括目标车辆类型、检测项目，向性能检测代理下达调查指令。

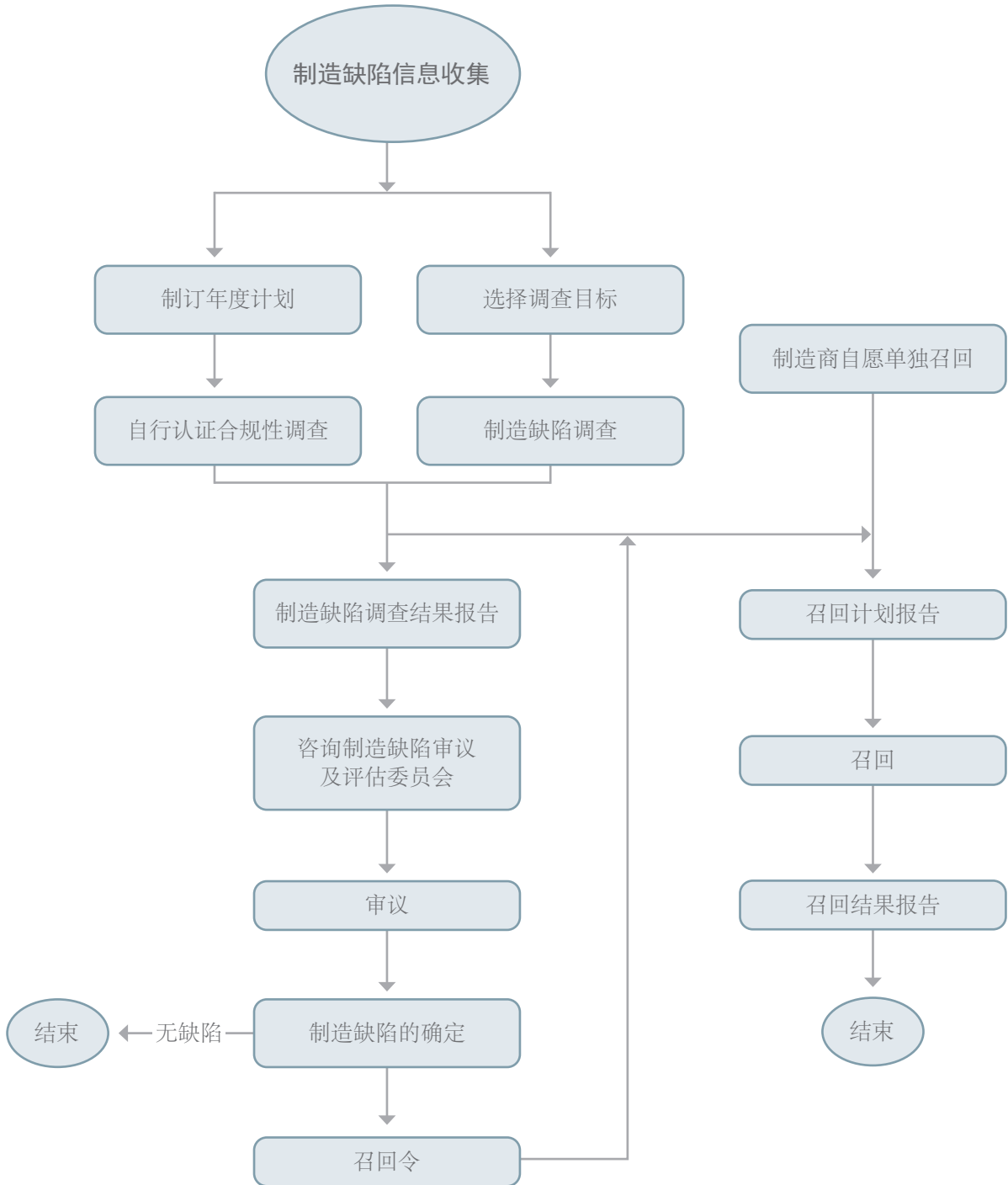
性能检测代理（韩国汽车检测与研究所）制订调查计划、向国土交通部报告计划、进行调查并向国土交通部报告调查结果。

当制造商在自行认证合规检测阶段主动承认缺陷并报告召回计划时，国土交通部评估合规性并结束调查。

当调查结果显示不符合安全标准时，将进行处罚并命令召回。

图 5

召回程序



## 第6节 俄罗斯联邦有关复杂机动车安全方面的规章制订和实施

### 1. 俄罗斯联邦加入世界论坛 WP.29 管理的协定

苏联自 1987 年 2 月 17 日起成为《1958 年日内瓦协定》的正式参与方。随后，1992 年，俄罗斯联邦政府宣布，俄罗斯联邦是苏维埃社会主义共和国联盟（苏联）的继承国，将继续享受苏联签署的协定（包括《1958 年日内瓦协定》）所规定的权利并履行相应义务。

俄罗斯联邦是 1997 年 11 月 13 日最早签署《1997 年维也纳协定》的缔约方之一。

俄罗斯联邦于 2000 年 8 月 25 日成为签署《1998 年全球协定》的第八个国家。此后，协议生效并开放供其他缔约方加入。

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

对于联合国全球技术规范，俄罗斯联邦主要通过适用相应的联合国规范并将其引入国家立法。

### 2. 对汽车进行技术监管

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

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

俄罗斯联邦根据批准的技术监管概念，制订了各项技术规范，包括俄罗斯联邦 2005 年 10 月 12 日第 609 号政府令通过的《关于俄罗斯联邦境内放行的机动车排放有害（污染）物质的要求》和俄罗斯联邦 2009 年 9 月 10 日第 720 号政府令通过的《轮式车辆安全性技术规范》。

2010 年 11 月 18 日，白俄罗斯共和国、哈萨克斯坦共和国和俄罗斯联邦成立的关税同盟缔结《技术监管共同原则和规则协定》，将技术管制问题纳入其中。该协议除其它外，特地规定了引入关税同盟的统一技术规范。

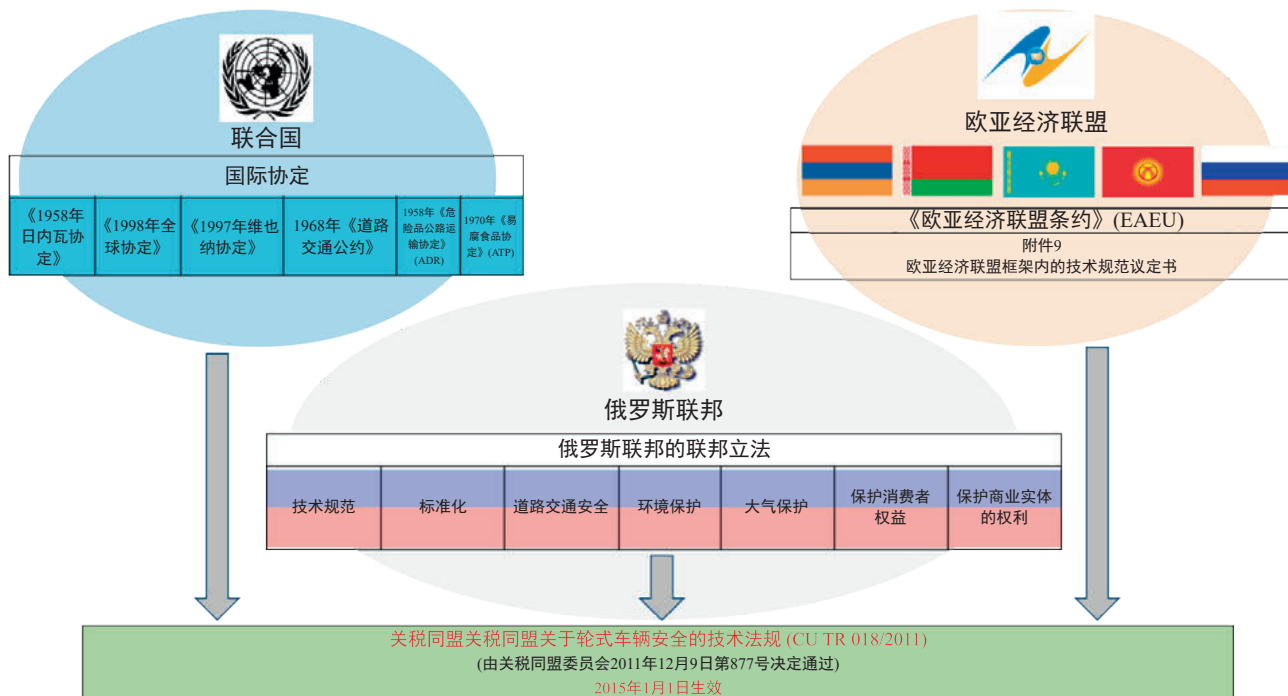
制订技术规范的程序规定对草案进行至少两个月的公开讨论，并应在州一级进行内部批准，在此期间评估规范影响，同时考虑到联邦当局、科学组织、自我监管组织、企业家和消费者的公共协会的立场。

根据上述协议，制订了关税联盟技术法规《轮式车辆安全性技术规范》(CU TR 018/2011)，2011 年 12 月 9 日关税同盟委员会第 877 号决定通过该法规。该法规结合了上述两项国家技术法规的规定。CU TR 018/2011 于 2015 年 1 月 1 日生效，国家技术法规从那时起失效。

2014 年 5 月 29 日，白俄罗斯共和国、哈萨克斯坦共和国和俄罗斯联邦签署了《欧亚经济联盟条约》(EAEU)，亚美尼亚共和国和吉尔吉斯斯坦共和国之后加入该条约。从那时起，技术监管活动受《欧亚经济联盟条约》监管，CU TR 018/2011 在《欧亚经济联盟条约》的框架中得到适用。《欧亚经济联盟条约》技术监管的法律依据如图 1 所示。

图 1

欧亚经济联盟技术监管的法律基础



### 3. 关税同盟关于轮式车辆安全的技术法规 (CU TR 018/2011)

CU TR 018/2011 是规定轮式车辆及其部件强制性安全要求的基本立法。该法要求通过技术监管，实现社会可接受的安全水平，要求关税同盟成员国履行其参加的轮式车辆安全领域的国际协定中的义务。

《技术条例》的范围涵盖被准予流通和已投入使用的道路车辆，包括设计变更影响安全的情况，以及影响车辆安全的车辆部件 (图 2)。

CU TR 018/2011 通过直接参照 112 项联合国规范和 2 项联合国全球技术规则来确立要求。此外，CU TR 018/2011 还以文字形式纳入国家层面的要求，这些要求涉及在俄罗斯联邦和其他联盟国家的典型运行条件下如何维护车辆安全。

考虑到技术要求与国民经济发展水平相适应的原则，列入强制性清单的一些要求具有不同等级的严格程度，并规定了逐步过渡到适用更高要求的目标日期。

俄罗斯联邦率先提出利用全球导航卫星系统接收到的车辆位置信息，建立紧急呼叫系统的要求。

根据有害物质的排放水平，车辆被分为各生态等级。对于每个生态等级，排放的技术规格根据联合国第 24、49、83 和 96 号规范确立，CU TR 018/2011 直接参照了这些规定，还确立了技术规格的实施条款。目前，CU TR 018/2011 规定了生态等级 5(欧洲 -5) 的强制排放水平。

除车辆型式许可外，CU TR 018/2011 还确定了下述情况下对准予流通的车辆进行单体评估的必要性：

图 2

CU TR 018/2011技术规范对象以及合规评估的形式



- (1) 作为个人技术创造结果的车辆；
- (2) 自然人出于自身需要进口到欧亚经济联盟国家的车辆；
- (3) 先获准在国外使用后进口到欧亚经济联盟国家的车辆，即拥有另一国家的注册牌照。

对于此类车辆，应检查车辆运行过程中不发生变化的设计安全性基本要求，特别是防止未经授权使用的设备、加热系统、照明设备、后视镜可视性、安全带及其固定装置、座椅及其固定装置、外部突出物和内部配件、后部和侧面防钻撞装置、火灾风险预防。这些要求来自相应的联合国规范，特别关注 M2 和 M3 类车辆（公共汽车）的安全性。该技术规范的扩展要求来自联合国第 107 号规范的要求。

CU TR 018/2011 还以附件的形式纳入根据俄罗斯国家标准和 1997 年《维也纳协定》要求制订的操作安全要求。其中大多数要求都必须按照技术检验程序通过技术诊断接受强制性检验。如果检验结果为通过，车主就可以购买民事责任强制保险，这是俄罗斯联邦允许车辆上路的必要条件。

汽车产品合规评估系统的组织结构（图 3）包括：

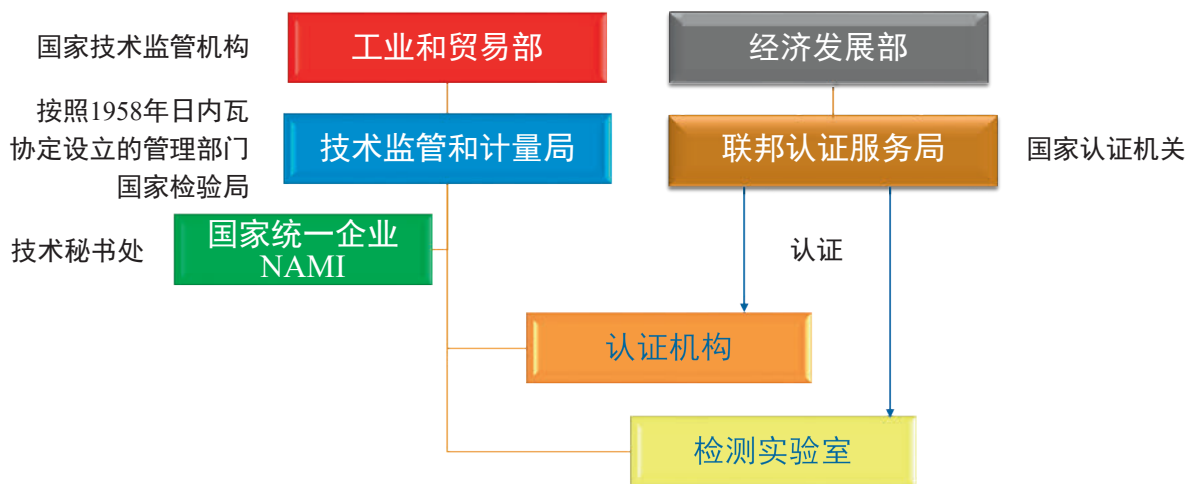
- 俄罗斯联邦工业和贸易部，是联邦技术监管机构；
- 联邦技术监管和计量局，该局是俄罗斯联邦 1958 年《日内瓦协议》的管理机构，根据联合国规范进行车辆和部件型式许可，并在 CU TR 018/2011 框架下进行区域内整车型式许可，同时也是汽车工业产品是否符合 CU TR 018/2011 要求的国家检验（监督）机构；

- 履行技术秘书处职能的联邦国家统一企业 NAMI，根据 CU TR 018/2011 的规定，该企业受委托验证区域整车型式许可的正确性和合理性；
- 被认可的认证机构；
- 被认可的检测实验室。

认证机构和检测实验室的认可由独立的联邦认证服务局进行，该局隶属于俄罗斯联邦经济发展部。

图 3

俄罗斯联邦汽车产品合规评估系统的组织结构



#### 4. 国家检验（监督）

国家对技术规范和国家标准强制性要求的合规性检验（监督），按照 2002 年 12 月 27 日通过的关于技术监督的第 184-Φ3 号联邦法进行。该法规范产品和产品相关设计、生产、建设、安装、操作、储存、运输、销售和处置，确保遵循相关技术规范和国家标准的要求。

国家检验（监督）行动是根据 2008 年 12 月 26 日第 294-Φ3 号法《在实施国家检验（监督）和市政检验中保护法人和个体企业家权利法》的规定进行的。根据与检验机关商定的日历年度检验计划，每三年最多可以进行一次检验。在收到关于威胁公民生命健康或造成伤害事实的投诉时，可以进行计划外检验。

根据俄罗斯联邦政府 2015 年 10 月 16 日第 1108 号令，联邦技术监督和计量局有权检验（监督）准予在俄罗斯联邦境内流通的轮式车辆及其部件（在开始使用前）是否符合 CU TR 018/2011 的要求。

联邦技术监督和计量局在其检验（监督）活动中，共同同意 141 次车辆自愿召回，防止了相关车辆使用可能造成的伤害。召回的车辆总数超过 150 万辆。

2017 年，联邦技术监督和计量局检查了 158 个商业实体，发现 39 个 (24%) 企业违反了既定要求，并根据《俄罗斯联邦行政违法法》采取了行动。

## 总结

俄罗斯联邦以及整个欧亚经济联盟在汽车方面的政策是落实国际商定的技术规范，以此作为国家技术要求，消除干扰国际贸易的障碍，同时达到现代安全要求。欧亚经济联盟已经确立，在 CU TR 018/2011 的区域技术要求清单中直接适用联合国规范。



## 第7节 美利坚合众国的规则制订

### 目 录

- 一. 引言
- 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. 建议规则制订通知
      - c. 建议规则制订补充通知
      - d. 最终规则
      - e. 对复议申请的答复
    - 5. 公众参与的其他机会
    - 6. 关于制订规则的其他要求
  - C. 国会审查
  - D. 司法审查
- 三. 美国确保符合安全和排放标准的程序
- 四. 缩略语
- 五. 索取进一步资料的联系办法

### 一. 引言

本文介绍美国的规则制订体系。环境保护局和国家公路交通安全局利用该体系为轮式车辆、可安装和 / 或用于轮式车辆的设备和部件制订条例。<sup>1</sup> 本文重点介绍《行政程序法》(5 U.S.C. " 511 及以后各节)规定的非正式规则制订程序。这样安排是因为为这些产品制订规范所依据的规则一般要服从于《行政程序法》，并且国家环保局和国家公路交通安全局一般采用非正式规则制订程序通过这些规则。除了介绍美国国家环保局和国家公路交通安全局为轮式车辆、可安装和 / 或用于轮式车辆的设备和部件制订规范的体系，本节还简述国家环保局和国家公路交通安全局如何利用合规和执法体系，确保制造商遵守通过非正式规则制订程序制订的规范所包含的安全和排放标准。

### 二. 联邦规则制订

#### A. 国会授权

国会虽然可通过立法方式确定每个产品规范的细节，但通常是授权美国联邦监管机构在国会指导下制订行政规章。这种指导的具体程度因规章而异。一方面，国会可以为某项特定标准规定具体细节，另一方面，国会可以仅仅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。

<sup>1</sup> 鉴于篇幅有限，本节仅介绍适用于产品条例制订、发布和审查要求的一般情况。必须指出，授权发布某些类型产品标准的法律在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。

在国会颁布立法设立某个监管机构或向某个现有监管机构授予新的权力时，该立法一般都会按照具体政策目标，默示或明示向该机构授予规则制订权。“规则制订”是通过拟订和颁布旨在落实、解释或阐述法律或政策的机构声明，规范政府机构和个人未来行为的机构行动<sup>2</sup>。含有国会授予某机构权力的立法称为该机构的“授权”立法。

虽然授权立法规定了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适用的单项规则。这种立法往往列出行政机构在制订规则时必须考虑的因素，并可能具体规定由此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），并在可能情况下指明遵守规则的成本在机构规则制订工作中的作用。

国会有时会对机构授权立法进行补充立法，指示机构以某种具体方式利用一般的规则制订权。在这种情况下，国会一般让规则发布机构自行确定拟发布规则的技术细节。国会很少直接规定产品要采用的任何具体性能要求。另外，国会一般也并不具体规定任何监管办法的细节、严格程度或检测程序（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，联邦机构制订和颁布产品规范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程序性要求的其他法律和总统行政命令。除非不符合机构授权立法或其他来源的规则制订权，否则，这些其他法律和行政命令都要求联邦机构在通过规则之前必须透彻分析潜在影响。这种分析一般包括（但不一律包括）评估和比较替代监管方法或不同的严格等级的功效和代价、成本效益。这些其他法律和行政命令还要求采取公开和透明的联邦监管程序，争取让所有参加者都有机会参加，并理解监管机构的工作和工作的理由。

## 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以下三种方式启动。第一，联邦机构可以根据既有授权立法或其他授权其从事规则制订的立法，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限内启动规则制订工作。《行政程序法》规定，各联邦机构应允许利益相关方就某项规则的颁布、修订或废止提出申请，且对这种申请作出答复。如果申请合理并且与机构的优先事项和现有资源相一致，机构应批准申请并启动规则制订进程。批准这种申请和启动规则制订进程不一定意味着必然颁布申请所指规则。另外，第一步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检测程序。至于是否颁布某项规则，取决于是否达到法定标准以及在规则制订进程中形成或收到的所有信息。第三，可由国会依法指示联邦机构启动某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

美国政府发布监管通报的正式文件是《联邦公报》。《联邦公报》每个工作日发布，包含联邦机构和组织发布的所有建议规则、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 ([www.access.gpo.gov/nara/#cfr](http://www.access.gpo.gov/nara/#cfr)) 上免费提供。

行政管理和预算局每年4月和10月在《联邦公报》上发表《联邦规范实施和废除行动统一议程》，可在<http://reginfo.gov/>上查阅。该文件含有各机构在未来12个月内可能以建议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行规范。阅读该议程就可以了解这些机构正在拟订的任何新规则是否属于第12866号行政命令“监管规划和审查”之下的重大规则，如是重大规则，就需接受行政管理和预算局审查。（关于该行政命令的更充分说明，请参看后文“机构间和政府间参与”一节

<sup>2</sup> “人”一语在《行政程序法》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。

和“制订规则的其他要求”一节。“重大监管行动”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则制订工作,可联系议程中就该项工作列出的联系人。

某项“最终规则”在《联邦公报》上发表之后,该项规则就同所有现有规则一样纳入《联邦行政法规汇编》。《联邦行政法规汇编》之下有 50 个标题,分别代表联邦法规涵盖的 50 个方面。每个标题之下又分为章,一般标明规则颁发机构的名称。《联邦行政法规汇编》每年更新。该汇编可在互联网上免费查阅,网址是 [www.access.gpo.gov/nara/#cfr](http://www.access.gpo.gov/nara/#cfr)。

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共资料库,以便公众查阅和提出意见。每个资料库都有一个编号。资料库包括机构为支持其立场而提出的研究报告,以及各方针对机构文件(机密提交的文件除外)提出的意见<sup>3</sup>。一些机构在制订规则工作中接受并依靠机密信息,另一些则并不依靠。

联邦机构广泛利用互联网提供与监管活动有关的信息,并提高监管工作的透明度。许多机构已经或正在建立电子资料库。例如,运输部已经建立了一个系统,世界各地的任何人都可以查阅和下载提交至任何规则制订资料库的文件(<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发布的所有规则制订文件电子版的链接(见 [www.epa.gov/epahome/rules.html#proposed](http://www.epa.gov/epahome/rules.html#proposed))。此外,各联邦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 [www.nhtsa.dot.gov/](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其所掌握的报告,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扩大公众的信息获取途径,使之超越《行政程序法》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。机构在收到某项请求后必须按照请求检索所指记录。然后,机构必须提供通过检索而找到的所有记录复制件,除非有关记录受《信息自由法》九项法定豁免规定<sup>4</sup>之一保护可不予公布。1996 年《电子信息自由法修正案》(E-FOIA)的颁布扩大了公众获取政府信息权利的范围。

《电子信息自由法修正案》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,给予私人当事方,特别是工商企业(包括外国公司)在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的权利。

### 3. 机构间和政府间协调

联邦机构具备各种途径相互监督和协调监管活动。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法逐步发展,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,交流有关各自机构活动的信息。

第 12866 号行政命令规定,各监管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在重大拟议规则或最终规则公布和发表于《联邦公报》以前,负责协调机构间审查<sup>5</sup>。如果某机构的拟议规则或最终规则可能引起严重的<sup>5</sup>不一致,或在其他方面干扰另一机构所采

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

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

<sup>5</sup> 该项行政命令第 3 条(f)款对“重大监管行动”的界定是,可能产生具有任何某些所列影响的规则的“任何监管行动”,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。

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应将规则文本送交其他有关机构征求意见。

#### 4. 《行政程序法》

美国确保规则制订工作公开透明的主要机制是，在规则的制订和修订过程中按标准化程序征求公众意见。《行政程序法》为联邦机构制订规则规定了具体要求，包括行政规章的编制、提出、确立、修订或废止程序。联邦机构根据《行政程序法》颁布的实体规则具有法律效力。

如果机构的授权立法授权该机构制订规则，立法一般会明确规定是采取正式程序还是非正式程序：

- 除某些有限的例外情况，非正式规则制订程序要求机构预先通知各方并允许各方在建议规则公布后有机会通过提交书面数据或论点提出意见。任何人，不论在任何地点，均可提交意见。这里所说的任何人，包括其他国家的个人、工商企业和政府机构等等。该等程序还要求有关机构考虑上述数据和论点，并且要求该机构在颁布任何最终规则时就规则的依据和目的作出说明并对相关意见作出答复。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机构举行完整的口头听证。机构必须允许愿意参加的人出席，提供口头和书面证据及意见，并对听证的其他参加者进行交叉询问。听证一般由一名行政法官主持。听证记录包含听证会上的证词笔录和所出示证据，以及听证过程中交存的所有文件。

大多数规则制订工作仅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。采用正式规则制订程序则一直是并将继续是例外。如果授权立法要求机构的规则制订工作“记录在案”，则机构必须采用正式规则制订程序。

一些授权立法要求使用“混合”规则制订程序，即对非正式的书面意见辅以某种形式的口头陈述。此外，需使用非正式规则制订程序的机构可酌定采用“混合”程序。例如，如果某机构认为与公众面对面地交流意见和信息效果更好，就可以决定举行公开听证。与正式规则制订程序一样，混合程序在整个政府的规则制订工作中仅占很小一部分。

机构可以在《行政程序法》或其他法律要求的程序之外增加程序，但决不可减少程序。如前所述，按非正式程序制订规则的机构有时会自愿决定举行公开听证。机构所使用的附加程序不得违反《行政程序法》或其他法律的程序要求，如在规则制订过程中考虑书面意见的规则。

非正式规则制订程序按以下方式进行。并非所有规则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：行政机构就建议的规则制订工作发出通知以征求公众意见，行政机构审议包括公众意见在内的所有有关信息，行政机构在审议所有信息之后颁布最终规则。由于某些比较重要的规则制订工作尤其可能采用更多步骤，下文会全面介绍可能采用的各种步骤。应当指出，规则制订工作可能历时数月或数年，具体取决于某项工作是否复杂、是否有争议，以及性质如何。

##### a. 初步通知

虽然《行政程序法》并不要求初步通知，甚至没有关注初步通知问题，但有些监管机构仍会发布初步通知。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，然后才能拟订和发布解决问题的具体提案。在这种情况下，为了进一步了解问题的性质和程度，或者了解公众认为哪一种监管办法比较有效和可取，机构可以发布初步通知征求公众意见。

最常见的初步通知是“拟订规则预通知”。这种通知在规则制订进程的早期阶段便给公众发表意见的机会。通知中要说明拟议规则可能涉及的大致领域，通常还提请公众就审议中的问题和监管选项提出意见。这种通知会请公众指出进一步的相关问题。

预通知会说明公众可以提交意见的特定期限。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可查阅的资料库，而另一些机构则仅公布对以后所发“拟订规则通知”表示支持的意见。在这两种情况下，行业秘密和机密商业信息都不会被泄露。征求意见期一般为 60 日，但视具体情况可以延长或缩短。

#### b. 拟订规则通知

大多数情况下，规则制订进程的第一步是提出和公布拟议规则，叫作“拟定规则通知”。通知的目的是让公众了解提案并征求公众意见。通知一般分为两个部分：第一部分是叙述性的序言，第二部分是拟定的规章文本。然而，有些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提案所关注的问题、讨论并分析与问题存在、性质和程度有关的信息，解释提案如何能够改善该问题，并分析提案的效益和成本。如果之前已经发布过初步通知，则“拟定规则通知”可以归纳并答复公众对初步通知的意见。如果“拟定规则通知”不阐释提案所依据的事实假定、分析和方法，则含有这些事项的文件由联邦机构纳入资料库，公众可以查阅并提出意见。

“拟定规则通知”会规定一个时间段，在此期间任何人都可以按照自己的意愿提交意见。第 12866 号行政命令建议征求意见期为 60 日，该期限视具体情形可以延长或缩短。机构将所有意见放到一个资料库，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：

- 向机构提供信息，帮助机构更好地了解与提案有关的事项；以及
- 质疑机构提案所依据的事实假设、分析和初步结论，并指出其错误之处。

如果机构在征求意见期过后又获得了新信息或分析结果，而这些资料和之前的不重复，对于最终规则的实质内容具有潜在重大影响，则机构必须予以公布，以便公众能够提出意见。如果机构的惯例是考虑迟交的意见或其他新材料，也考虑对新信息或分析的迟交意见，则无需为“拟定规则通知”再次安排征求意见期。如果新信息或分析结果不仅不重复，而且还会导致最终规则发生重大意外变化，则联邦机构必须在《联邦公报》中发布通知，确保公众知晓相关材料已可查看。

针对“拟定规则通知”的相关意见，或通知发布后出现了新情况（例如新的研究结果），机构一般会对提案的某些方面作相应修改。在大多数情况下，所作修改都在“拟定规则通知”所述监管方法范围内，不再需要进一步征求公众意见。然而，如果机构要做的任何修改既不是“拟定规则通知”内讨论的事项，也不是所讨论事项的逻辑延伸，则机构必须先提供机会让公众就修改后的提案提出意见，然后才能发布最终规则。为了提供这种机会，机构可以发布“拟订规则补充通知”。

#### c. 拟定规则补充通知

“拟订规则补充通知”会指出仅通过阅读“拟定规则通知”无法合理预期的对拟议规则的重大修改。其中还包括新的重大事实信息，这种信息没有包括在“拟定规则通知”阶段的规则制订记录中，但联邦机构希望在最终规则中将其作为依据。“拟定规则补充通知”会解释修改规章措辞的理由，并请公众提出意见。发布这种通知的情况远少于“拟定规则预通知”。

#### d. 最终规则

机构在考虑了规则制订过程中收到的意见之后，就要决定是否发布最终规则。最终规则包含序言和规章正文。如果机构发布了最终规则，则序言部分应详细说明规则的依据和目的，解释机构为何同意或不同意所收到的实质性意见，并说明机构接受其所同意的意见后，对规则作出的任何更改（如有）。如果机构允许提请复议，则必须明确说明可以提交复议申请，并可以明确规定提交申请的截止日期。最终规则中还要规定规则的生效日期。最终规则的发布和生效日期之间相隔一至三年的情况（称为“准备期”）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。如果机构决定不颁布最终规则，则可以发出“提案撤回通知”，同时说明撤回理由。

在一般情况下，《行政程序法》要求最终规则须至少要公布 30 日才能生效。然而，如果规则免除或放宽既有要求，或者机构认定并公开说明出于“正当理由”而需要提前生效，则无需遵守 30 日的要求。

#### e. 对复议申请的答复

即便在最终规则颁布之后，公众仍有请求有关机构修改该规则的最后机会。任何人都可以通过提交复议申请来这样做。复议申请的提交一般不会推迟规则的生效日期。

有些机构在答复复议申请时，如果其所作的更改是在“拟定规则通知”范围内或是这种通知的合理延伸，则不再事先征求公众意见。另一些机构则可能会先发布新的“拟定规则通知”，然后根据复议申请作出更改，不论这些更改是否在“拟定规则通知”范围内。

如果机构认定有“正当理由”表明这种程序将“不切实际、没有必要或有悖于公共利益”（《美国法典》第 5 编第 553(b)(3)(B) 条），则可以不遵守关于事先通知和为公众发表意见提供机会的要求。法院将上述措辞解释为允许机构不采取通知和征求意见程序即可发布规则，只要其能够证明面临以下一种或多种“紧急”情况：(1) 机构所面临的法定限期较短；(2) 需要立即发布规则来应对公共卫生和安全面临的严重风险；(3) 预先通知会妨碍规则目的的实现；或 (4) 需要立即澄清现有规则和规章以减少混淆。必须指出，这种“正当理由”的例外是从狭义上解释的。另外，出现上述四种情形之一或者机构认为存在紧急情况时，机构不能自动决定不采取非正式规则制订程序。相反，机构必须清楚证明在这种情况下免除这种程序是恰当的。

## 5. 公众参与的其他机会

普通公民、行业和组织可以通过各种方式参与机构的规则制订活动。除了提交上文《行政程序法》一节所述的意见和申请之外，个人还可以按照机构的特定程序要求直接联系机构，参加机构设立的咨询委员会，或参与规则制订的协商。

然而，各联邦机构对于非正式规则制订过程中的这种沟通均制订了自己的政策。<sup>6</sup> 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沟通，甚至在“拟定规则通知”发出之前也是如此。另一些机构只是不鼓励“拟定规则通知”发出之后的单方面口头沟通。还有一些机构允许规则制订进程各阶段的单方面口头沟通。然而，在所有情况下，如果机构希望将单方面参与的口头沟通中获得的信息或数据作为最终规则的依据，则必须在公开备忘录内正式记录这种沟通的实质内容。这样的记录对于确保公众和（在诉讼的情况下）法院意识到存在这种沟通是必要的。

联邦机构可以通过与有关委员会或个人小组会晤，更好地在规则制订过程中开展对话，听取公众意见。其中一些委员会或小组可能是《联邦咨询委员会法》（《美国法典》第 5 编附录 2）所指的咨询委员会。根据该法，咨询委员会是指由联邦机构为征求意见或建议而建立或利用（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》，设立咨询委员会须事先发布公开通知并经认定符合公共利益。咨询委员会必须获得总审计局特许，必须具备明确界定的宗旨。成员所代表的意见和所履行的职

<sup>6</sup> “单方面通信”在《行政程序法》中的定义是指“不在公共记录上的口头或书面通信，关于这种通信，没有向所有各方发出合理的事先通知，但不应包括请求一方报告任何事项或程序的状态。”（5 U.S.C. § 551(14)）。

能必须相当均衡。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《规则制订协商法》为规则制订协商工作确定了一个框架，鼓励各机构利用协商方式改进非正式规则制订工作（《美国法典》第5编第561条及以后各条）。协商式规则制订的假设是，将联邦机构和各种受影响利益集团的代表汇集在一起就拟议规则形成共识，可以减少最终规则颁布后发生诉讼的可能性。根据《规则制订协商法》，机构可以设立由受影响利益集团代表和联邦机构代表组成的咨询委员会，以期就拟定规则通知中拟颁布的规则达成共识。委员会须遵循《联邦咨询委员会法》，因此会议一般必须公开举行。委员会的协商一般都由中立的主持人协助进行。委员会的目标是在机构法定权力和规则制订政策目标限度内达成共识。如果达成共识，则机构以共识的结果作为“拟定规则通知”的基础。与不采用协商式规则制订的其他规则制订程序一样，机构必须先考虑公众对通知的意见，然后才能发表最终规则。

## 6. 其他规则制订要求

除了各自授权立法中的要求之外，监管机构还要按照其他法定要求分析拟定规则和最终规则的各种影响。这些要求包括分析规则对小企业的影响（《监管弹性法》）或对环境的影响（《国家环境政策法》）。如果联邦以下各级政府或私营部门因规则要求而在任何一年内须花费超过1亿美元，则必须进行影响分析（《无资金保障授权法》）。另外，还必须分析任何规则中关于信息收集要求的影响（《减少文牍法》）。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提出其他要求。其中最重要的是第12866号行政命令。该项命令于1993年9月30日颁布，规定了一系列用于指导联邦机构有效和高效制订规则的宏观监管理念和原则。该项命令规定，联邦机构应在法律允许的范围内评估拟出台规则的成本和效益（定量和定性分析），并且只有在经合理方式认定拟出台规则的效益与成本相称的情况下，才能提出或通过该规则。<sup>7</sup> 该项命令规定，机构在各种备选监管办法中进行选择时，应当选择效益最大化的办法。该命令的主要目标之一是使监管工作更加便于公众参与。该命令要求，监管机构在发布拟议“重大”规则及其最后文本之前，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。这种分析应放在公共资料库，以便公众提出意见。该命令载于 <http://reginfo.gov/eo12866.htm>。

1995年《国家技术转让和促进法》要求联邦机构停止使用政府制订的监管标准，改用国内和国际上制订的自愿性共识标准，以落实这些机构确定的政策目标或活动，但这样做不符合法律或不切实际的情况除外（《公法》第104-113号）（《美国法典》第15编第272条注释）。该法还指示联邦机构参与自愿性共识标准的制订活动，只要“这种参与符合公众利益、与本机构和本部门的使命、职权、优先事项和预算资源相一致”。这种参与目的在于为制订自愿性标准作出贡献，从而最大限度地减少另行制订和维护政府监管条例的必要性。

联邦机构在制订规章时还必须考虑相关国际标准，并酌情以国际标准作为规章的依据（1979年《贸易协定法》（《公法》第96-39号）第四章，1994年（《公法》第103-465号）和1996年（《公法》第104-295号）修订（《美国法典》第19编第2532(2)条）。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：为保护人的健康或安全、保护动植物生命或健康或保护环境。

## C. 国会审查

联邦机构作为最终规则发表的大多数产品规章必须提交国会，由国会根据《国会审查法》（《美国法典》第5编第801节及以后各节）进行审查，接受国会监督<sup>8</sup>。《国会审查法》确立了一种特殊程序，国会可据此表决

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

<sup>8</sup> 有些授权颁布产品规章的法规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。

否定任何机构规则。否定性表决的效用在于废止某项规则。如果国会参众两院以过半数票通过一项联合决议（否定一项规则）而随后总统签署该决议，该项规则即被推翻。如果国会参众两院通过这样一项决议，而随后又推翻总统对该决议的否决，也意味着该项规则被推翻。尽管国会可以通过决议，否定某项规则的全部内容，但根据《国会审查法》，国会不能通过一项决议，修订某项规则或要求行政机构修订某项规则。根据《国会审查法》，国会要么不采取行动，要么通过一项否定性的决议。

国会在《国会审查法》之外根据国会常规立法程序采取行动时，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，从而在事实上废除该机构的一项规则。或者，国会也可颁布立法，指明其反对的监管规定，并具体写明该机构不得维持含有这些规定的现有规则，或颁布含有这些规定的新规则。

#### D. 司法审查

所有确立、修订或废止规章的最终规则，都可能被依据该机构的授权立法、《行政程序法》或专门适用于该机构法律提交司法审查。此外，行政机构的其他最终行为也可以接受司法审查，包括驳回关于制订规则的申请、驳回复议申请，以及在发布拟订规则通知后决定终止规则制订工作。虽然通过非正式制订颁布规则后接受司法审查的占比相对很小，但也有一定数量从程序和/或实体方面对规则提出质疑的案例。另外，鉴于法院判决具有判例作用，司法审查可对机构规则制订可产生重大和深远的影响。

在《行政程序法》之下，任何具有“诉讼资格”的人均可申请联邦法院推翻一项最终规则或其他具有最终性质的行政行为。所谓具有“诉讼资格”，是指有关个人必须首先证明这种具有最终性质的行政行为对他造成了实际损害，而法院作出对他有利的判决有可能会弥补这种损害。

然后，有关个人必须证明其所受的伤害属于最终行政行为所依据的国会立法保护的“利益范围”。一般来说，任何人如果直接受某项产品规范管辖，或任何人如果购买或使用受该规范管辖的产品，都可以证明他所受的伤害是在产品规范的授权立法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“诉讼资格”，前提是该组织能够证明：一、该组织成员如果自己提起诉讼本来会有诉讼资格；二、该组织所寻求保护的利益与组织的宗旨密切相关；三、该组织的主张和寻求的救济都不要成员个人参加诉讼。

在《行政程序法》之下，一个人可基于各类理由寻求推翻某项最终行政行为，包括指称该项行为具有随意性、滥用酌量权，或在其他方面不符合法律。质疑行政规则的诉讼一般都会提出推翻这种规则的程序理由和实体理由。程序理由之一是未予应有的通知。指称没有得到应有通知的人往往会说，拟议规章文本和最终规章文本之间的差异极大，提意见的人无法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。

为了避免规则被推翻或被定为具有随意性而退回，行政机构应当：说明规则的事实依据；将事实依据与规则制订记录中的证据相联系，从而为事实提供支撑；解释如何根据事实依据推断出规则的预期效果；将事实依据和预期效果与授权立法相关的目标、宗旨或标准联系在一起；国会不打算考虑的因素，不要作为规则最终文本的基础；说明为何同意或不同意重要反馈以及为何以现在的方式解决反馈者所提问题；说明为什么没有采用反馈者所提其他可信解决方案，特别是可能更有利于促进授权立法目标替代办法。

只要行政机构的结论在行政记录中具有相当坚实的基础，负责审查的法庭一般不以其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）。如果规则所涉事项是技术性的、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。

废止某项规章的最终规则与确立或修订某项规章的最终规则受到相同程度的司法监督。人们一般假定，习惯的行政行为反映该机构的知情判断，按习惯行事，就能够执行国会要求的政策。所以，如果机构在采用一项新规则时偏离本机构以往做法或立场，该机构就须详细说明理由。



法院依据行政记录进行审查。行政记录由有关机构编写，其中包含最终规则，以及该机构在颁布最终规则时拥有的全部资料，包括《拟定规则通知》、关于《通知》的所有反馈以及研究结果和报告。

如果法院推翻一项最终规则，就会将该规则退回有关机构作进一步考虑。法院可以撤消这项规则，这样该规则就没有法律效力；法院也可以只是退回这项规则，要求有关机构重新考虑立场，但在重新考虑期间规则全部或部分有效。

### 三. 美国确保符合安全和排放标准的程序

在美国，联邦政府制订了一套客观（如可量化的）、可行的安全和环境要求，要求所有车辆、设备和部件都必须达到。这些要求体现在联邦机动车辆安全标准和联邦排放标准中。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，这给予制造商在设计车辆、设备和部件时很大的灵活度。

以下联系轮式车辆、设备和部件的安全和环境标准，概述联邦政府的合规和执法体系。

#### A. 国家公路交通安全局与自行认证

国家公路交通安全局有权颁布联邦机动车辆安全标准，规定新机动车辆以及机动车辆设备项目的性能要求。美国联邦法律禁止任何人制造、在跨州商务中投入、销售或进口任何不符合所有适用的安全标准的新机动车辆或机动车辆设备项目。

不同于通过型式许可制度实施标准的机构，国家公路交通安全局并不办理机动车辆或机动车辆设备项目的许可，也不对任何商业产品或其销售商进行资格认可。国会立法要求制造商自行认证，确保其产品符合国家公路交通安全局的安全标准，才能上市销售<sup>9</sup>。认证须按照《联邦行政法规汇编》第 49 编第 567 和 568 部分的要求，以标识形式呈现，其尺寸、位置和内容在这两部分有具体规定。机动车制造商还必须从开始制造车辆起 30 日内根据《联邦行政法规汇编》第 49 编第 566 部分向国家公路交通安全局提交相关识别资料。

##### 1. 制造商如何自行认证

每项安全标准都具体规定检测条件和程序，国家公路交通安全局可用来评估车辆或设备项目是否符合标准的性能要求。一些标准中规定了动态检测方法，如联邦机动车安全标准第 208 号“乘员碰撞事故保护”和联邦机动车安全标准第 301 号“燃料系统完整性”，该局可根据这些检测办法进行性能检测，以判断是否符合要求。然而，该局并不要求制造商对车辆作碰撞检测，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设备，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设备在国家公路交通安全局进行检测时达到标准。大多数制造商都是按照联邦机动车辆安全标准进行检测，以此作达标认证。少数情况下，认证不是依据检测而是依据研究或分析作出的。

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 / 或机动车辆设备的达标情况。为此，制造商应当确定一项有效的质量控制方案，以便定期检查和检测车辆和 / 或机动车辆设备，确保以后的所有同样产品都能达到最初经认证的性能。

与型式许可制度不同，国家公路交通安全局规定的自行认证制度让制造商拥有对产品进行改进的较大的灵活度。

<sup>9</sup> 机动车辆安全法载于《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，所有制造商必须证实其产品符合全部适用的安全标准。（见《美国法典》第 49 编第 30115 条；《联邦行政法规汇编》第 49 编第 567、568 部分）联邦机动车辆安全标准载于《联邦行政法规汇编》第 49 编第 571 部分。除此之外，某些车辆还必须证明其符合《联邦行政法规汇编》第 49 编第 581 部分的保险杠标准和《联邦行政法规汇编》第 49 编第 541 部分的防盗标准。

## 2. 国家公路交通安全局如何确保 / 监测达标情况

国家公路交通安全局通过达标检测监测符合标准的情况。联邦机动车辆安全可检测标准共 44 项 ( 车辆标准 30 项, 设备标准 14 项 ), 该局的年度达标检测方案平均检验其中的 30 项。政府从市场上随机选择 ( 购买 ) 车辆和设备, 加以检测, 以确定是否符合安全标准。如果国家公路交通安全局的达标检测显示某一车辆或设备明显不符合某项适用标准, 该局会立即通知制造商。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。如果制造商不进行召回, 政府就要启动调查, 以判断制造商是否真的没有遵守标准。调查结束后, 政府可责令制造商召回所有不达标的车辆和设备。此外, 国家公路交通安全局还可以就违反《美国法典》第 49 编第 30112(a) 节的情况寻求民事处罚, 该节规定, 在适用的汽车安全标准生效之日或之后生产机动车辆或机动车辆设备, 必须符合该标准并持有依据《美国法典》第 49 编第 30115 节<sup>10</sup>颁发的证书。不得为销售目的生产、销售、许诺销售不达标车辆, 也不得将其投入或交付投入州际商业活动或进口至合众国。

即便是不构成违反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一般基于其热线电话或其他渠道收到的消费者投诉启动缺陷调查。此外, 公众个人也可以申请启动缺陷调查。

尽管召回对于制造商而言是一种重大且代价高昂的举措, 但其目的在于消除不合格或缺陷车辆或设备构成的安全隐患。召回要求制造商通知所有购买者, 敦促他们将车辆或设备送还经销商, 由经销商为他们免费纠正不合格状况或缺陷。制造商可以选择修理或更换车辆或设备, 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正式认定存在安全缺陷或不合格情形之前自我作出的决定, 并未等待该局发出正式命令。如果制造商拒绝服从该局的召回命令, 政府可以在联邦法庭寻求执行该项命令。

### B. 环境保护局的执法和合规规定

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, 但也存在一些重大差异。虽然环境保护局也有关于车辆、设备和部件 ( 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规定的信息, 包括排放检测信息, 以便环境保护局能够判断车辆、设备或部件是否符合排放标准。环境保护局既可自己做验证性检测, 也可以要求制造商进行该检测。如果环境保护局断定车辆、设备或部件符合其标准或其他要求, 即颁发合格证书。如同安全标准一样, 制造商也必须在通过认证的所有生产型号的车辆、设备和发动机上贴附永久性的认证标志。

制造商在没有合格证书的情况下不得出售或以其他方式在商业中投入任何受管制的车辆、设备或部件。如果制造商违反该项规定, 例如将与认证申请中所述车辆有重大差异的车辆投入商业使用, 将被处以巨额罚款。

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检测或要求制造商自己进行检测。如果一部分车辆、设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。制造商可通过行政机构的行政程序质疑召回令, 如果在机构内质疑未果, 还可以向法院提出诉讼。此外, 如果环境保护局认定装配线上的车辆、发动机或部件与获认证配置存在重大差异, 可按照将未获认证配置投入商业使用的情形处以罚款。

同样, 由于排放标准适用于车辆或发动机的整个使用周期, 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检测, 以确保其仍然符合排放标准。环境保护局根据其“使用中”检测规定责令召回和处以罚款的权力与上述装配线检测规定下的权力相似。

<sup>10</sup> 第 30112(b)(2)(A) 节规定, 如果生产商给予“合理注意”, 车辆或设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, 在不达标的实际情况发生之前, 无法判断什么样的努力构成“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、是否有检测设备、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设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设备的买主以及提供免费补救的责任。同样, 第 30115 节规定, 任何人“在给予合理注意的情况下, 如果有理由了解颁证会导致重大虚假或误导情形”, 则不得认证某一车辆符合全部适用安全标准。

#### 四. 缩略语

ANPRM	拟订规则预通知
APA	行政程序法
CFR	联邦行政法规汇编
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	拟订规则通知
NRA	规则制订协商法
NTTAA	国家技术转让与促进法
OMB	行政管理和预算局
RISC	监管信息服务中心
SNPRM	拟订规则补充通知
USC	美国法典

#### 五. 更多信息，请联系

<b>NHTSA</b>	International Policy Division U.S. National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) 1200 New Jersey Avenue SE Washington, D.C. 20590, United States of America
<b>EPA</b>	Office of Air and Radiation, Transportation and Climate Division U.S. Environmental Protection Agency (EPA) 1200 Pennsylvania Avenue, NW William Jefferson Clinton North, M/C 6401A 20005 Washington, DC 20460, United States of America



## 第8节 欧洲联盟

### 一. 欧洲汽车产业和许可的法律框架

长期以来，汽车产业对欧洲创造就业至关重要。近 1,200 万欧洲人就职于欧盟汽车或交通运输领域<sup>11</sup>。汽车领域为整个欧洲以及原本衰退的产业领域提供就业机会、支持民生，例如，中小企业供应商即为汽车产业链的重要组成部分。中小企业的成功通常为社区带来宝贵的投资和收益。仅 2016 年，14 个欧盟成员国来自机动车辆的财政收入达 3,957 亿欧元<sup>12</sup>。机动车辆作为欧盟贸易项目的重要组成部分，2016 年对非欧盟地区出口达 1,354 亿欧元，顺差达 897 亿欧元<sup>13</sup>。此外，汽车产业对于市民的流动和服务也至关重要。汽车产业不仅在个人流动方面发挥重要作用，在公共交通、应急服务、私营部门货物流通等服务业领域也扮演重要角色。汽车产业还在增长：从 2010 年至 2050 年，预计客运交通和货运交通将分别增长 42% 和 60%<sup>14</sup>。

鉴于汽车产业的社会作用和经济重要性，欧盟政策的许多重要领域都涉及汽车产业。汽车产业以及更广泛的交通运输产业除了与竞争力和工业政策明显相关外，在诸多其他领域也构成了欧盟委员会关注的重要内容，包括欧洲联盟能源联盟、循环和低碳经济，以及 GEAR 2030 报告<sup>15</sup>中提出的欧洲和数字单一市场投资计划。

为定期监测和评估汽车产业的发展态势，并为该行业在 2030-2040 年设定一个切合实际的愿景，欧盟委员会启动了 GEAR 2030 利益攸关方磋商进程。通过这一进程，汽车产业、工会、非政府组织、用户、欧盟成员国相关部委、欧盟委员会和其他欧盟机构的代表能够就保持欧盟汽车工业竞争力和可持续发展所需的政策提出建议。这些建议使得欧盟委员会能够制订有针对性的部门产业政策。

专门的部门产业政策还包括贸易方面的问题。在贸易方面，国际技术协调问题至关重要。CARS 21 与近期的 GEAR 2030 设立的利益攸关方磋商进程始终大力倡导国际协调，强调“在联合国欧洲经济委员会（欧洲经委会）框架下开展全球技术协调对加强全球竞争力、减少重复开发和检验成本、避免重复行政程序的重要性”。因此，欧盟委员会不断增强参与欧洲经委会技术立法进程的力度，尤其通过参与 WP.29 及其下属机构的工作增强参与力度。欧盟委员会认识到，通过制订联合国规范和联合国全球性技术规则，实现关于机动车制造和运行监管的国际协调，是减少所有制造商监管成本、增强企业竞争力的基本要素。欧盟委员会开展的工作逐渐使得欧盟法规与国际通行的联合国规范和联合国全球性技术规则接轨。欧盟还进一步在自身的立法与联合国规范之间建立更加直接的联系（见（欧盟委员会）第 661/2009 号条例《机动车总体安全条例》）。这方便了国际贸易，并至少为欧洲公民与世界消费者提供了同样高水平的安全性和环保性。

### 二. 欧盟整车型式许可制度

在欧洲经委会启动车辆规范协调进程之初，欧洲联盟成员国仍分别实行各自的国内立法及机动车型式许可制度，这导致各国的要求存在重大差异、单方面加入国际规范以及对新要求的实施日期各不相同。机动车辆要求的法律协调能走到今天，花费了数十年的时间。

欧盟层面实施的机动车及其拖车的技术协调，系依据《欧洲联盟运作条约》第 114 条，其基础是欧盟整车型式许可制度。该制度仅适用于新车。按照这一制度，制造商只要达到欧盟技术要求，即可在任一欧盟成员国获得某一新车型式的认证，并随后在整个欧盟范围内营销，而无需再在其他成员国接受更多认证检测或检查。

<sup>11</sup> 基于欧盟统计局数据的 2017-2018 年欧洲汽车制造商协会 (ACEA) 袖珍指南指出，约有 330 万人从事汽车和零部件制造工作，超过 430 万人受雇于广义的“汽车使用”（经销商、修理商和售后服务提供商），超过 500 万人从事运输和道路建设相关的工作。此外，根据欧洲摩托车制造商协会 (ACEM) 行业报告 (2015)，L 类行业估计可支持欧盟制造业约 22,600 个工作岗位。L 类行业上下游产业提供约 133,700 个工作岗位。

<sup>12</sup> 汽车产业袖珍指南 (2017)

<sup>13</sup> 同上。

<sup>14</sup> 欧盟委员会通讯：运动中的欧洲 - COM(2017) 283

<sup>15</sup> <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/26081>

该认证由一个负责型式许可的国家主管部门发放。完成型式许可检查之后，即发放合格证书。制造商通过合格证书表明，这辆车符合欧盟整车型式许可制度的相关法律要求。只要出示合格证书，就必须准予车辆登记。

### 三． 欧盟机动车型式许可立法的三大支柱

在整车型式许可方面，欧盟机动车立法涵括三个基本领域：

#### 机动车



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

例如 → 轿车、公共汽车、轻型卡车、重型卡车、拖车

#### 农用车和 林用车(拖拉机)



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

例如 → 农用和林用拖拉机、其拖车、可更换的被牵引设备

#### 两轮和三轮 及四轮车



“L 类车辆”包括多种不同的“轻型”车辆，可以有两个、三个或四个车轮，例如：两轮和三轮机动自行车、两轮和三轮摩托车及跨斗摩托车。四轮车辆也被称为四轮车，例如四轮电动车和迷你车。

例如 → 摩托车、轻便摩托车、电动车、三轮车、迷你车等

### 四． 欧盟型式许可立法和欧洲经委会监管制度的相互作用

欧盟委员会的一项职责是代表所有 28 个成员国就新的联合国规范和联合国全球技术规范进行谈判。欧盟的法律文件写道：如果欧盟理事会以特定多数票通过联合国规范和联合国全球技术规范草案，该草案将得到欧盟的支持票。值得指出的是，在欧洲经委会的要求与欧盟的法规并存的某些技术领域，制造商可任选其中一种加以应用。在其他领域，必须强制使用联合国规范/联合国全球技术规范，因为相应的欧盟法规已被废止。

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

### 五． 结论/展望

尽管更清洁的内燃机将在汽车部门的持续变革中发挥重要作用，但未来替代燃料和推进技术将变得日益重要。低排放和零排放车辆在整个生命周期内对环境的影响都很小，因为它们使用低碳能源，排放的空气污染物很少，噪音很低，并且易于回收利用。为建立以智能和可持续增长为基础的经济，欧盟大力推广低排放和零排放技术，方法包括鼓励研究，制订统一的欧洲经委会标准，以及营造国际监管环境，支持向资源高效型和低碳型经济转型。

## 六. 链接

1. 欧盟委员会汽车工业股网站  
> [https://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive\\_en](https://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive_en)
2. 与欧洲汽车工业部门有关的法律文件  
> [https://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive/legislation\\_en](https://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive/legislation_en)

## 附件七

### 世界论坛的决议

#### M.R.1 1958 年和 1998 年协定第 1 号共同决议 (M.R.1)

M.R.1 载有定义轮式车辆、设备和部件合规评估所需检验工具和设备的描述和性能要求，其依据是 1958 年或 1998 年协议框架内联合国规范和联合国全球技术规则 (GTR) 中的技术规定。缔约方和制造商可以此为指南，确定其用于联合国规范或联合国全球技术规则合规评估的检验工具和设备是否合适。该决议允许视情况在某个协定之后为每一件检验工具或设备单独添加一个“补遗”。补遗的基本要素是用来界定工具 / 设备的工程图纸和相关用户手册，包括其零件、组装和拆卸的细节。可以在决议中增加其他工具或设备及其元件，但需经第一和 ( 或 ) 第三行政委员会的同意，并符合相应协定的需要。

#### M.R.2 1958 年和 1998 年协定第 2 号共同决议 (M.R.2)

M.R.2 载有车辆推进系统的术语、定义和分类，即与动力系统配置相关的传动系统类型、能量存储系统、能量转化、辅助设备和车辆定义相关的术语、定义和分类。该决议提供了一个通用和基础性的框架体系，确保联合国规范或联合国全球技术规则中使用的所有定义具有连贯性，并允许今后阶段增补未来的技术。描述性分类水平旨在支持 WP.29 内的监管程序，而不去细究世界论坛规范之外的不必要组成细节。

#### M.R.3 1958 年和 1998 年协定关于车内空气质量第 3 号共同决议 (M.R.3)

车辆内饰需要各种材料。车辆制造中使用的材料包括塑料、粘合剂、清洁产品、增塑剂、油漆、密封剂、润滑化合物和其它多种材料。内饰材料释放的化学物质含量可能特别高，尤其在车辆使用的早期阶段。M.R.3 旨在确保这些化学物质的水平均在真实暴露条件下测量。该决议概述了测量内饰材料排放的规定和统一检测程序，同时考虑了现有标准。它鼓励减少使用对人类有害的材料和化学物质，同时加大使用排放友好型材料，以改善车厢内的空气质量。

#### S.R.1 关于车辆分类、重量和尺寸的通用定义的第 1 号特别决议 (S.R.1)

由于欧洲联盟、日本和美利坚合众国的规范在车辆定义方面存在明显的观念差异，因此世界论坛制订了 S.R.1 以建立一套通用、统一的车辆类别、重量和尺寸定义标准，用于制订联合国全球技术规则。该特别决议适用于 1998 年协定范围内的所有轮式车辆、设备和部件。对车辆类别、重量和尺寸采取统一定义有助于制订联合国全球技术规则，在全球范围内改善汽车的安全和环境保护性能，降低开发和制造成本以及消费者成本。

#### S.R.2 关于改进《1998 年全球协定》执行情况的第 2 号特别决议 (S.R.2)

S.R.2 旨在提供一个框架，让 WP.29 代表及其他感兴趣的利益攸关方能够努力改善《1998 年全球协定》的执行情况。该框架在三个关键领域对利益攸关方提出一系列建议，这三个关键领域对制订联合国全球技术规则的进程至关重要，该进程的参与者一致认为还有改进的余地。三个关键领域为：1. 工作方案的项目选择方法；2. 联合国全球技术规则制订过程的管理；3. 在国家 / 区域一级采用联合国全球技术规则的过程。



### R.E.3 关于车辆建造的合并决议 (R.E.3)

R.E.3 旨在促进协调并支持联合国规范的制订。这份综合性文件包含了解联合国轮式车辆监管环境所需的术语和定义列表，并就《1958 年协定》下联合国规范的目的和范围提供指导。文件载有车辆的通用定义和机动车辆及其拖车的分类，阐述了联合国规范对所规定车辆类别的影响范畴，列举了车辆制造的主要要求（主动安全、被动安全、一般安全、环境考虑），并与相关联合国规范和建议及联合国规范的标准附件（转载于本决议附件）相互参照。此外，该决议在各附件中载有关于市场燃料质量的建议、先进驾驶辅助系统控制系统的设计原则以及关于网络安全和数据保护的准则。

### R.E.5 关于光源类别通用规格的决议 (R.E.5)

R.E.5 载有与光源规范相关的基本术语的通用定义、以光源类别表形式呈现的光源参数，以及何种光源类别适用或不适用于特定灯具的信息。R.E.5 旨在协助参考并依据下列规范对光源进行许可：如第 37 号联合国规范“灯丝光源”、第 99 号联合国规范“气体放电光源”和第 128 号联合国规范“发光二极管光源”，并可作为其他规范或标准的参考。

### R.E.6 关于根据 1997 年协定所附规则的技术要求进行技术检验所需行政和技术安排的决议 (R.E.6)

之所以制订 R.E.6，是因为各国认识到需要全面界定定期技术检验制度的行政和技术安排的基本特征和效果，并作出这些安排供监管背景下使用。该决议提出关于技术检验设施和检测设备的最低要求、关于检验员能力、培训和认证的最低要求以及对检测中心的监督要求。缔约方可参考本决议，确定其技术检验制度是否适于评估轮式车辆是否符合 1997 年协定框架内相关规则的规定。决议允许视情况为每种行政和技术安排增加单独的补编，同时允许根据涉及的具体安排的性质，增加其它内容。

上述决议可在以下网址获得：<https://unece.org/transport/standards/transport/vehicle-regulations-wp29/resolutions>



# 世界车辆法规协调论坛(WP.29) 如何运作-如何加入 第四版

欧洲经委会车辆法规协调世界论坛 (WP.29) 是一个独特的世界性监管论坛，作为欧洲经委会内陆运输委员会的附属机构在其体制框架内开展工作。

WP.29 服务的分别于 1958 年、1997 年和 1998 年通过的三项联合国协定，提供了法律框架，协助参加 WP.29 会议的缔约方 ( 成员国 ) 订立关于轮式车辆及其设备的监管文书。

《1958 年协定》所附的联合国规章载有车辆及其系统、零件和设备的安全和环境性能方面的规定。其中包括性能测试要求，以及型式认证、生产一致性和缔约方对型式认证相互承认的行政程序。

《1998 年协定》的全球技术规范规定了全球统一的性能要求和测试程序。它们为全球汽车行业、消费者及其协会提供了一个可预测的监管框架。

《1997 年协定》所附的联合国规则涉及对在用车辆的定期技术检验。缔约方相互承认根据联合国规则颁发的国际检验证书。

总体而言，世界论坛 WP.29 制定的监管框架允许市场引入创新的车辆技术。它不断提高全球车辆的安全性、环保性能、能耗以及防盗能力。

WP.29 设立了六个常设工作组及其附属机构，履行专门任务，并由具有特定专门知识的代表参加：

- 噪音和轮胎 (GRBP)
- 照明和光信号 (GRE)
- 污染与能源 (GRPE)
- 一般安全规定 (GRSG)
- 被动安全 (GRSP)
- 自动化和互联车辆 (GRVA)

WP.29 还在其工作范围内设立任期有限的非正式工作组，以解决具体的技术问题。这些小组向各自的工作组或直接向 WP.29 报告其工作。WP.29 由此建立了一个由世界所有区域的政府、私营部门、非政府组织和学术界的 4,000 多名专家组成的广泛网络，为技术讨论作出贡献。

加入 W29 工作组管理的联合国协定之一的缔约方可以通过非正式工作组 ( 及其分组 ) 向 WP.29 提交提案，建议制定新的监管文书或修订现有监管文书，如联合国规章、联合国全球技术规范和联合国规则，然后在向工作组报告的机构会议上讨论，有时由 WP.29 直接讨论。最后，在 WP.29 会议上审议这些提案，以便最后批准。

Information Service  
United Nations Economic Commission for Europe

Palais des Nations  
CH - 1211 Geneva 10, Switzerland  
Telephone: +41(0)22 917 12 34  
E-mail: [unece\\_info@un.org](mailto:unece_info@un.org)  
Website: <http://www.unece.org>