Организация Объединенных Наций ECE/TRANS/WP.29/2019/30

Экономический и Социальный Совет

Distr.: General
20 December 2018
Russian
Original: English

Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств

177-я сессия
Женева, 12–15 марта 2019 года
Пункт 8.3 предварительной повестки дня
Прочие вопросы:
Документы для опубликования

«Дорожная карта» для присоединения к Соглашению 1998 года Организации Объединенных Наций и его осуществления*

Записка секретариата

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен секретариатом на основе документа WP.29-176-08. Он представляется Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) для рассмотрения на его сессии в марте 2019 года.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2018–2019 годы (ECE/TRANS/274, пункт 123, и ECE/TRANS/2018/21/Add.1, направление деятельности 3.11) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила ООН в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.

GE.18-22390 (R) 230119 240119

1822390

Просьба отправить на вторичную переработку

«Дорожная карта» для присоединения к Соглашению 1998 года Организации Объединенных Наций и его осуществления

I. Цель, область применения и задачи «дорожной карты»

1. Воспроизведенный ниже документ представлен секретариатом ЕЭК ООН для рассмотрения Всемирным форумом для согласования правил в области транспортных средств (WP.29). Он содержит «дорожную карту» по присоединению к Соглашению ООН 1998 года и его осуществлению. Эта «дорожная карта» может оказаться полезной для стран по всему миру, которые пока не являются Договаривающимися сторонами Соглашения, но рассматривают возможность присоединения к нему и его осуществления.

2. Дорожно-транспортные происшествия являются одной из основных причин смертности и травматизма во всем мире: в них ежегодно гибнет более 1,3 миллиона человек и почти 50 миллионов человек получают травмы. 90% случаев гибели людей и травматизма в результате ДТП происходят в развивающихся странах. Каждая страна и каждый регион мира принимают меры для решения этой проблемы. Следует отметить, что Глобальный план ООН для Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011−2020 годы) включает пять ключевых элементов, третьим из которых является повышение безопасности автотранспортных средств и применение государствами – членами ООН правил в области транспортных средств, разрабатываемых Всемирным форумом WP.29.

3. Проведение мероприятий, связанных с правилами в области транспортных средств, показало, что благодаря присоединению к Соглашению 1998 года уровень безопасности транспортных средств значительно повысится. Однако основным вопросом для многих стран является подготовка к присоединению к Соглашению и его осуществлению, с тем чтобы они могли извлечь пользу из положений, предусматривающих использование на их территории более безопасных и экологичных транспортных средств.

4. Настоящий документ, подготовленный секретариатом ЕЭК, содержит перечень основных этапов и подэтапов, которым следует руководствоваться странам по всему миру, желающим присоединиться к Соглашению 1998 года и осуществлять его в полном объеме («дорожная карта»).

5. Первые два этапа связаны с подготовкой к присоединению, включая координацию и соответствующие обязанности, и определением стратегических вопросов, которые необходимо рассмотреть перед присоединением. Третий этап касается исключительно присоединения к Соглашению, условий присоединения и связанных с ним процедур. Четвертый этап связан с процессом разработки и введения глобальных технических правил (ГТП) ООН.

6. Все соответствующие нормативные и пояснительные документы содержатся в приложениях. Однако в связи с их объемом основная их часть представлена лишь в электронном виде.

Часть I: Соглашение 1998 года о глобальных технических правилах ООН

II. Производство более безопасных и экологичных транспортных средств

7. Автомобильные перевозки играют важную роль в экономике и совместно с автомобильной промышленностью вносят значительный вклад в валовой внутренний продукт. В то же время дорожное движение имеет два основных негативных аспекта:

дорожно-транспортные происшествия, а также шум и выбросы загрязняющих веществ.

8. Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств, также известный как WP.29, был учрежден Комитетом по внутреннему транспорту (КВТ) ЕЭК в 1952 году для преодоления этих негативных аспектов и содействия международной торговле путем устранения технических барьеров в торговле транспортными средствами. С конца прошлого века Форум расширил свой географический охват, и его участником может стать любая страна или регион в рамках системы ООН, желающие сотрудничать в деле повышения безопасности и экологичности транспортных средств.

9. В ведении Всемирного форума находятся три соглашения ООН: Соглашение 1958 года об официальном утверждении/сертификации транспортных средств, Соглашение 1997 года о периодических технических осмотрах (ПТО) и Соглашение 1998 года о глобальных технических правилах, а также прилагаемые к этим соглашениям правила ООН, предписания ООН и ГТП ООН.

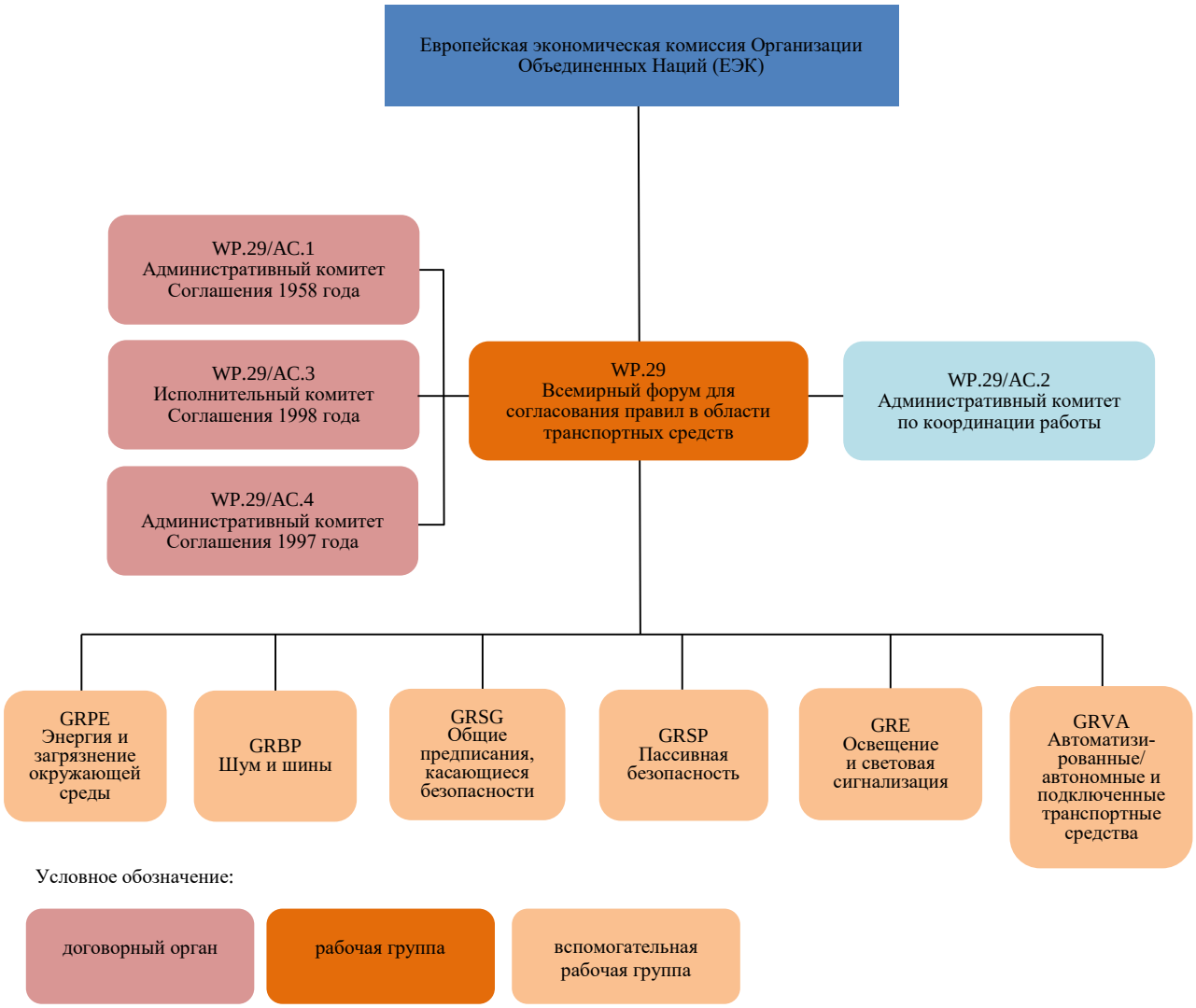
10. Наряду с правительствами Договаривающихся сторон (ДС) этих трех соглашений в работе Всемирного форума могут также принимать участие правительственные организации (ПО) и неправительственные организации (НПО), но в консультативном качестве.

11. Работа Всемирного форума является транспарентной: повестки дня, рабочие документы, доклады, неофициальные документы, соглашения и прилагаемые к ним правила ООН, глобальные технические правила ООН и предписания ООН, а также все документы его неофициальных рабочих групп находятся в свободном доступе на веб-сайте WP.29 по адресу: http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.html.

12. Повседневное руководство деятельностью WP.29 осуществляется секретариатом Отдела устойчивого транспорта ЕЭК.

13. Сессии WP.29 проводятся три раза в год. Сессии вспомогательных рабочих групп экспертов (GR) организуются дважды в год. Сессии Административного комитета по координации работы (AC.2) WP.29 проводятся до начала каждой сессии WP.29.

14. Структура Всемирного форума WP.29 представлена на схеме ниже.



15. В ведении Всемирного форума WP.29 находятся следующие три соглашения:

a) Соглашение о принятии согласованных технических правил Организации Объединенных Наций для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих правил Организации Объединенных Наций (Пересмотр 3) (Соглашение ООН 1958 года);

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

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

16. WP.29 обеспечивает согласованность между правилами ООН, предписаниями ООН и ГТП ООН, разработанными в правовых рамках этих трех соглашений ООН.

III. Соглашение 1998 года

17. Официальное название Соглашения 1998 года – **Соглашение о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах**; оно также известно под неофициальным названием Глобальное соглашение 1998 года.

18. Соглашение 1998 года обсуждалось, было заключено под эгидой ЕЭК и было открыто для подписания 25 июня 1998 года. Первой подписавшей его стороной стали Соединенные Штаты Америки. Соглашение вступило в силу 25 августа 2000 года для восьми Договаривающихся сторон. В 2018 году оно насчитывало 38 Договаривающихся сторон. По состоянию на сегодняшний день в рамках этого Соглашения были введены 20 ГТП ООН.

19. Соглашение 1998 года нацелено на то, чтобы постоянно повышать глобальную безопасность, снижать уровень загрязнения окружающей среды и потребления энергии и улучшать защиту от угона транспортных средств, а также соответствующих компонентов и оборудования за счет введения технических правил, согласованных во всемирном масштабе. Это достигается благодаря предсказуемой нормативной базе для мировой автомобильной промышленности, потребителей и соответствующих объединений. В отличие от Соглашения 1958 года Соглашение 1998 года не предусматривает взаимного признания официальных утверждений и поэтому позволяет странам, которые не готовы или не в состоянии взять на себя обязательства о взаимном признании, принимать фактическое участие в разработке ГТП ООН, независимо от того, каким образом эти страны осуществляют Соглашение и какие правоприменительные процедуры они используют.

20. Соглашение 1998 года устанавливает процедуру, в рамках которой страны из всех регионов мира могут совместно разрабатывать ГТП ООН, касающиеся безопасности, систем охраны окружающей среды, источников энергии и систем защиты от угона колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, и осуществлять эти правила в соответствии с единообразными положениями правил ООН. К таким предметам оборудования и частям относятся, в частности, элементы конструкции транспортных средств, системы выпуска, шины, двигатели, акустические защитные устройства, противоугонные сигнальные устройства, устройства предупредительной сигнализации и детские удерживающие системы.

21. Соглашение 1998 года учитывает также ситуацию в странах, использующих «систему самосертификации», в процессе которой изготовители гарантируют соответствие своих транспортных средств определенным стандартам безопасности, а после выхода транспортных средств на рынок правительство подтверждает их соответствие этим стандартам. Предусматривается, что ГТП ООН, которые разрабатываются в рамках Соглашения 1998 года, и правила ООН, которые разрабатываются в рамках Соглашения 1958 года, будут включать в себя новые введенные положения друг друга. Такой подход позволяет согласовывать правила с учетом ситуации в странах, которые используют систему самосертификации. Однако при этом система официального утверждения типа, предписанная в правилах ООН, не включена в ГТП ООН.

22. Для подготовки новых ГТП ООН в Соглашении предусмотрено два различных подхода. Первый состоит в согласовании уже существующих правил или стандартов, применяемых Договаривающимися сторонами, а второй предполагает разработку новых глобальных технических правил, которых ранее не существовало.

23. Соглашение предусматривает, что существующие правила, которые применяются Договаривающимися сторонами и могут быть согласованы, подлежат включению в Компендиум потенциальных глобальных технических правил, с тем чтобы облегчить их преобразование в глобальные правила. Те или иные Правила включаются в Компендиум, если они набирают поддержку не менее одной трети голосов Договаривающихся сторон, участвующих в голосовании, куда входит голос либо Европейского союза, либо Японии, либо Соединенных Штатов.

IV. Основные положения Соглашения 1998 года

24. Договаривающимися сторонами Соглашения 1998 года имеют право стать члены ЕЭК Организации Объединенных Наций и члены РОЭИ, учрежденных странами, которые участвуют в деятельности ЕЭК. Специализированные учреждения, а также организации, которым был предоставлен консультативный статус, в соответствии с положениями Соглашения могут участвовать в этом качестве в совещаниях, представляющих особый интерес для этого учреждения или организации (статья 2).

25. В состав Исполнительного комитета Соглашения 1998 года (AC.3) входят представители всех Договаривающихся сторон Соглашения. AC.3 контролирует процесс вынесения рекомендаций в отношении ГТП ООН, их разработки и подготовки поправок к ним и принимает новые ГТП или новые поправки после их разработки.

26. В Соглашении прямо признается важность усилий по постоянному улучшению и стремления к обеспечению высоких уровней рабочих характеристик в области безопасности и охраны окружающей среды, а также право национальных и наднациональных органов власти принимать и обновлять технические правила, которые содержат более строгие требования в плане безопасности и охраны окружающей среды, чем правила, введенные на глобальном уровне (Преамбула).

27. В Соглашении четко говорится, что одна из его целей заключается в обеспечении того, чтобы меры, принимаемые в соответствии с Соглашением, не стимулировали либо не влекли за собой снижения уровней рабочих характеристик в области безопасности и охраны окружающей среды ни в рамках юрисдикции Договаривающихся сторон, ни на наднациональном уровне (статья 1).

28. В целях достижения высоких уровней рабочих характеристик в области охраны окружающей среды и безопасности Соглашение призвано способствовать глобальному согласованию правил, касающихся колесных транспортных средств и двигателей (Преамбула).

29. В Соглашении особо подчеркнуто, что разработка глобальных технических правил будет носить транспарентный характер (статья 1).

30. Приложение A к Соглашению гласит, что термин «транспарентные процедуры» включает возможность излагать свои взгляды и доводы на:

- совещаниях WP.29 и рабочих групп через посредство организаций, которым предоставлен консультативный статус; и
- совещаниях рабочих групп WP.29 и AC.3 путем предварительных консультаций до начала заседаний с представителями Договаривающихся сторон.

31. Соглашение 1998 года включает шесть уникальных и значимых положений, касающихся разработки и введения ГТП ООН:

a) Соглашение предусматривает рассмотрение предложений по разработке правил, поступающих от Договаривающихся сторон Соглашения (статья 3);

b) Соглашение содержит требование о создании Компендиума потенциальных глобальных технических правил. Компендиум включает существующие национальные или региональные правила, которые были отобраны в качестве потенциальных правил для глобального согласования (статья 5);

c) Соглашение предусматривает критерии, требуемые для согласования правил из Компендиума и существующих правил ООН, разработки новых ГТП ООН и внесения поправок в существующие ГТП ООН (статья 4);

d) Соглашение содержит требование о создании Глобального регистра ГТП ООН (статья 6);

e) Соглашение определяет порядок внесения поправок в уже введенные ГТП ООН (статья 6).

32. Соглашение содержит требование о том, что введение ГТП ООН или внесение в них поправок должно осуществляться на основе консенсуса всех Договаривающихся сторон (статья 6, пункт 6.3).

33. Соглашение не обязывает Договаривающиеся стороны применять какой-либо конкретный режим соблюдения (т. е. самосертификации, официальных утверждений типа и т. д.), не требует брать на себя обязательство о взаимном признании транспортных средств, предметов оборудования или частей, отвечающих требованиям ГТП ООН и утвержденных другими Договаривающимися сторонами, а также не предписывает обязательного правоприменительного режима. Вместе с тем Соглашение предусматривает сохранение суверенных прав каждой Договаривающейся стороны осуществлять и обеспечивать применение ГТП ООН в соответствии с их собственными национальными или региональными процедурами и/или законодательством в сфере регулирования. Более подробные сведения содержатся в приложении III.

34. Факт введения тех или иных ГТП ООН не обязывает Договаривающиеся стороны придавать им юридическую силу в рамках своего национального законодательства. С другой стороны, Договаривающиеся стороны должны уведомить секретариат ЕЭК о своем решении относительно того, будут ли они применять те или иные глобальные технические правила/переносить их положения в национальное законодательство и начиная с какой даты эти ГТП будут применяться. Кроме того, любая Договаривающаяся сторона, голосующая за введение тех или иных ГТП ООН, обязана представить правила в рамках процедуры, используемой этой Договаривающейся стороной для придания таким правилам юридической силы, а также представлять ежегодные отчеты о текущем положении дел в связи с переносом ГТП ООН в свое национальное законодательство.

V. Формат и содержание ГТП ООН, прилагаемых к Соглашению

35. ГТП ООН регулируют вопросы, касающиеся всех категорий автотранспортных средств, внедорожной подвижной техники, а также их частей и оборудования. Документы TRANS/WP.29/883 и TRANS/WP.29/883/Add.1 («Формат глобальных технических правил») содержат руководящие указания для рабочих групп экспертов в отношении форматов, которые должны использоваться при разработке ГТП. В качестве примера приведено описание двух различных форматов.

36. Общий формат для ГТП ООН включает:

a) изложение технической основы и обоснования – резюме доклада, который должна подготовить рабочая группа, когда она выносит рекомендации по глобальным техническим правилам (ГТП ООН), включая краткий обзор ГТП:

1. техническая и экономическая осуществимость;

2. ожидаемые выгоды; и

3. потенциальная рентабельность;

b) текст правил

1. цель – краткое изложение, содержащееся в начале текста ГТП ООН, с описанием конкретного подхода к вопросам безопасности или охраны окружающей среды, которым посвящены ГТП ООН;

2. практическое применение/сфера действия – четкое описание типов колесных транспортных средств и/или предметов оборудования и/или частей колесных транспортных средств, подпадающих под ГТП ООН;

c) определения – разъяснение некоторых технических терминов, которые используются в основном тексте правил;

d) общие требования (если применимо) – этот раздел должен быть кратким и касаться всех транспортных средств и/или оборудования, подпадающих под данные правила (например, все транспортные средства должны быть оснащены поясными ремнями безопасности типа 2 либо должны соответствовать установленным стандартам на выбросы). Этот раздел может включать требования к маркировке;

e) требования в отношении эффективности – этот раздел следует формулировать с применением подхода, ориентированного на обеспечение рабочих характеристик и допускающего определенную конструктивную гибкость, например путем разрешения использования не только нынешних конструкций и технологий, но и возможных будущих концепций. Его следует формулировать также с учетом квантифицированных объективных условий, с тем чтобы степень соответствия можно было определять на основе научных измерений. В зависимости от характера правил в этом разделе могут рассматриваться также вопросы маркировки;

f) условия испытания – условия испытания (например, температура окружающей среды, состояние поверхности дороги, используемой при испытании, положения сиденья и манекена и т. д.) могут быть одинаковыми для всех процедур испытания либо могут изменяться в случае каждой конкретной процедуры. Нумерация пунктов текста с условиями испытания по возможности должна соответствовать нумерации пунктов текста, в котором изложены процедуры испытания и требования в отношении эффективности;

g) процедуры испытания – процедуры испытания связаны с конкретными требованиями в отношении эффективности (например, наезд транспортного средства на стационарный барьер на любой скорости, в том числе вплоть до x, отбор проб из выхлопа при указанном диапазоне влажности). Нумерация пунктов текста с процедурами испытания по возможности должна соответствовать нумерации пунктов текста, в котором изложены требования в отношении эффективности;

h) приложение (применяется в отношении Договаривающихся сторон Соглашения 1958 года) – условия предоставления официальных утверждений типа и их взаимного признания, включая любую маркировку официального утверждения и условия обеспечения соответствия производства.

37. Альтернативный формат для ГТП ООН с несколькими различными требованиями и процедурами испытаний может отличаться от общего формата в отношении следующего (т. е. все прочие положения, предусмотренные в пункте 34 выше, не отличаются, а подпункты e), f) и g) объединены в один подпункт):

Предписания в отношении эффективности и соответствующие условия и процедуры испытания: в случае правил с многочисленными требованиями в отношении эффективности, процедурами испытания и условиями испытания для каждого типа транспортного средства требования в отношении эффективности могут быть сгруппированы по типу транспортного средства или по группе двигателей и изложены вместе с надлежащими условиями и процедурами испытания.

38. Более подробные указания и примеры приведены в документе TRANS/WP.29/883.

VI. Преимущества присоединения к Соглашению 1998 года

39. Преимущество согласования правил на международном уровне заключается в том, что не требуется изменения технических требований к конструкции транспортных средств для учета конкретных регламентов, используемых в различных странах. Выработка общих технических характеристик для частей транспортных средств позволит сократить расходы на разработку и изготовление транспортных средств и снизить их розничную цену. Это позволит также упростить процедуры омологации и сертификации, расширить рынок сбыта и предоставить потребителям более широкий выбор.

40. Повышение безопасности и экологичности транспортных средств: ГТП ООН включают в себя наиболее жесткие предписания, касающиеся безопасности и экологичности транспортных средств. Присоединение к соглашениям и обязательное применение ГТП ООН для регистрации транспортных средств обеспечит более высокий уровень их безопасности и экологичности.

41. Содействие выполнению рекомендаций Плана действий ООН для Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения: Глобальный план действий ООН на Десятилетие включает пять основных компонентов. Третий компонент связан с повышением безопасности автотранспортных средств и рекомендует применять ГТП, правила и предписания ООН, разработанные Всемирным форумом WP.29.

42. Содействие разработке национальных правил в области транспортных средств: разработка новых правил в области транспортных средств является сложным, длительным и весьма дорогостоящим процессом. Внедрив ГТП ООН, которые доказали свою эффективность, страны получают возможность незамедлительно и бесплатно использовать свод технических требований, касающихся характеристик транспортных средств.

43. Технологическое развитие национальных предприятий: применение ГТП ООН может способствовать повышению технического уровня производства в стране в результате адаптации процесса изготовления транспортных средств, предметов оборудования и частей к переходу на использование наиболее прогрессивных технологий. Приведение национальных правил в соответствие с ГТП ООН может подготовить почву для плавной интеграции технологических новшеств.

44. Участие в процессе принятия решений по разработке ГТП ООН: участие в разработке ГТП ООН открыто для всех государств – членов Организации Объединенных Наций. Вместе с тем только Договаривающиеся стороны Соглашения могут голосовать при введении новых ГТП ООН или в случае внесения поправок в существующие ГТП ООН.

45. Страны, являющиеся Договаривающимися сторонами Соглашения и в обязательном порядке применяющие те или иные ГТП ООН, могут отказать в регистрации на своей территории транспортных средств, которые не отвечают установленным требованиям.

46. Для многих стран Соглашение 1998 года позволяет использовать наиболее всеобъемлющий подход для сотрудничества в деле разработки согласованных технических положений. В частности, особенно в том, что касается новых технологий, вполне вероятно, что новые Договаривающиеся стороны, равно как и другие заинтересованные стороны, будут гораздо активнее, чем в прошлом, участвовать в этой работе и получат широкие возможности для внесения весомого вклада в эту деятельность. По сути, проще гармонизировать технологии, когда еще не разработаны стандарты для оценки их эксплуатационной пригодности, чем согласовать уже существующие стандарты (например, по лобовым столкновениям). С момента своего вступления в силу Соглашение способствует сокращению регулятивных расхождений между странами, применяющими процедуру самосертификации, и теми странами, которые применяют режим официальных утверждений типа, что создает равные

условия для изготовителей и облегчает процесс торговли транспортными средствами на глобальном рынке.

47. И наконец, процесс голосования, предусмотренный Соглашением, позволяет любой стране принимать участие в разработке и введении ГТП ООН наравне с региональными организациями экономической интеграции.

VII. Основные веб-ссылки на информацию о Соглашении 1998 года и прилагаемых к нему ГТП ООН

48. Текст Соглашения 1998 года:
http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29glob.html.

49. ГТП ООН, прилагаемые к Соглашению 1998 года:
http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29glob_registry.html.

50. Уведомления о применении ГТП ООН:
https://wiki.unece.org/display/TRAN.

51. Статус Соглашения 1998 года:
http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29glob_stts.html.

52. Разрешения на разработку ГТП ООН:
http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29glob_proposal.html.

53. Потенциальные ГТП ООН:
http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29glob_candidate.html.

54. Уведомления о включении в Компендиум потенциальных правил:
http://www.unece.org/trans/areas-of-work/vehicle-regulations/agreements-and-regulations/global-regulations-1998-agreement/notifications-on-listing.html.

55. Управление по правовым вопросам Организации Объединенных Наций (Нью-Йорк):
https://treaties.un.org/pages/Overview.aspx?path=overview/overview/page1_en.xml.

56. Домашняя страница Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29):
http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.html.

57. Круг ведения (WP.29):
http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29tor.html.

58. Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) – Методы работы – Порядок присоединения (третье издание 2012 года; четвертое издание находится в стадии разработки):
http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29pub.html.

VIII. «Дорожная карта» для присоединения к Соглашению 1998 года и его осуществления

59. Настоящая «дорожная карта» призвана служить руководством для стран, желающих присоединиться к Соглашению 1998 года и осуществлять его.

60. В дорожной карте предложены основные этапы, надлежащее и своевременное осуществление которых позволит обеспечить всестороннее применение системы на территории этих стран.

ЭТАП 1: Подготовка к присоединению

1.1 Координация и обязанности на национальном уровне

61. В зависимости от структуры государственного управления Соглашение 1998 года и прилагаемые к нему ГТП ООН могут относиться к сфере ответственности

различных министерств или ведомств. Необходимо определить соответствующие министерства, ведомства и органы и предложить их представителям принимать активное участие в подготовке к присоединению.

62. Неисчерпывающий перечень обычно включает министерства, ведомства и органы, занимающиеся вопросами транспорта, промышленности, охраны окружающей среды, внутренних дел, торговли и таможни.

63. По возможности в этом процессе следует принять участие представителям частного сектора, которые выражают интересы конечных пользователей ГТП ООН, т. е. представителям транспортного сектора, изготовителям транспортных средств и их поставщикам, компетентным лабораториям и т. д.

64. В процессе подготовки к присоединению необходимо в официальном порядке наладить координацию между заинтересованными участниками.

65. Следует отметить, что каждая страна должна анализировать и выбирать свою собственную административную структуру с учетом существующих потребностей, культурных особенностей, стандартных оперативных процедур, систем иерархии, наличия персонала и опыта. Приведенные ниже подэтапы носят рекомендательный характер и не должны считаться обязательными.

1.2 Общая координация и надзор

66. Хотя ГТП ООН, прилагаемые к Соглашению 1998 года, могут затрагивать различные министерства или органы, главная ответственность должна быть возложена на одно министерство или правительственное учреждение. Поскольку присоединение к Соглашению 1998 года является более значимым для тех стран, которые рассматривают систему «самосертификации» как наиболее подходящую для своих национальных особенностей, заявление от изготовителей о том, что транспортное средство соответствует положениям ГТП ООН (самосертификация), должно приниматься этим государственным ведомством как достаточное свидетельство соблюдения минимальных стандартов в области безопасности и охраны окружающей среды в качестве альтернативы свидетельствам об утверждении типа, выдаваемым на основании правил ООН.

67. Исходя из этого, применение системы самосертификации может быть эффективным только в том случае, если налажена надежная система контроля, которая позволяет этому ведомству (такому как НАБДД в США) проверять заявления изготовителей с помощью различных мер: инспектирования испытаний, отзыва не отвечающих требованиям моделей и т. д.

68. Независимо от того, какое из этих двух соглашений (Соглашение 1998 года или Соглашение 1958 года) подходит для страны, рекомендуется определить ведомство или государственное учреждение, которое будет осуществлять надзор за рынком и контролировать процесс соответствия производства.

ЭТАП 2: Решение стратегических вопросов до присоединения

2.1 Анализ Соглашения 1998 года и соответствующего национального законодательства

69. Национальный координатор и компетентный орган анализируют Соглашение 1998 года, прилагаемые к нему ГТП ООН и соответствующее национальное законодательство. Они отвечают также за обеспечение перевода текста Соглашения 1998 года (при необходимости). Что касается письменного перевода, то следует отметить, что Соглашение 1998 года распространяется ЕЭК на всех трех ее официальных языках, т. е. на английском, русском и французском. Кроме того, в связи

с присоединением Европейского союза к Соглашению 1998 года Европейская комиссия обеспечивает его перевод на все официальные языки Европейского союза[1].

70. После анализа Соглашения 1998 года и прилагаемых к нему ГТП ООН компетентный орган, ответственный за автотранспортные средства, получит представление о преимуществах присоединения к Соглашению 1998 года. В этом процессе должны принимать участие ведомства, которые имеют технические навыки в данной области. Следует также провести консультации с другими ведомствами, которые могут иметь административные и правовые полномочия на подписание международного соглашения (т. е. министерства иностранных дел, охраны окружающей среды, промышленности и т. д.).

71. После выполнения этих шагов национальному/региональному органу страны следует при необходимости принять политическое решение о том, чтобы инициировать национальную/региональную (внутреннюю) процедуру для присоединения к Соглашению 1998 года.

ЭТАП 3: Присоединение к Соглашению 1998 года

72. Условия присоединения к Соглашению 1998 года определены в его статьях 2 и 9. В настоящее время государства – члены ЕЭК и государства, допущенные к участию в работе Комиссии с консультативным статусом, могут стать Договаривающимися сторонами Соглашения; кроме того, присоединиться к нему имеют возможность государства, которые могут участвовать в некоторых видах деятельности Европейской экономической комиссии. На практике это означает, что Соглашение 1998 года открыто для всех стран мира, являющихся членами ООН.

3.1. Документы о присоединении

73. Страны, желающие присоединиться к Соглашению 1998 года, должны направить Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, соответствующий документ и стать сторонами Соглашения путем:

a) подписания без оговорки о ратификации, принятии или одобрении;

b) подписания с оговоркой о ратификации, принятии или одобрении после ратификации, принятия или одобрения;

c) принятия; или

d) присоединения;

e) ратификационная грамота, документ о принятии, одобрении или присоединении сдается на хранение Генеральному секретарю.

3.2. Действия по приобретении статуса Договаривающейся стороны

74. После вступления Соглашения в силу каждая страна или региональная организация экономической интеграции представляет уведомление в соответствии со статьей 7 относительно того, какое (какие) из ГТП ООН, введенных на основании статьи 6 Соглашения, она примет, если она их намерена принять, а также о любом решении принять к использованию изделия, отвечающие любому из этих ГТП ООН, без включения этих ГТП в свое законодательство или правила. Если введенные ГТП ООН содержат более одного уровня обязательных требований или рабочих характеристик, то в уведомлении указывается, какой из этих уровней обязательных требований или рабочих характеристик принимается или одобряется Договаривающейся стороной.

[1] См. в 2000/125/ЕС: решение Совета от 31 января 2000 года относительно заключения Соглашения о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах («параллельное соглашение») – https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:32000D0125.

75. Каждая региональная организация экономической интеграции заявляет в вопросах своей компетенции, что государства, являющиеся ее членами, передали полномочия в областях, охватываемых Соглашением 1998 года, включая полномочия принимать решения, обязательные для государств, являющихся ее членами.

ЭТАП 4: Нормативные процедуры в рамках Соглашения 1998 года

76. В Соглашении предусмотрено две процедуры для введения ГТП ООН. Первая процедура – это согласование действующих правил или стандартов. Вторая процедура – введение новых ГТП ООН – применяется в случае отсутствия соответствующих правил и стандартов (статья 6, пункты 6.2 и 6.3) (см. схему 4).

77. Соглашение предусматривает, что существующие правила Договаривающихся сторон, которые нуждаются в согласовании, должны быть введены в Компендиум потенциальных глобальных правил, с тем чтобы облегчить процесс их преобразования в ГТП. Запрос на введение должен быть поддержан посредством голосования «за» одной трети всех присутствующих на совещании АС.3 и участвующих в голосовании Договаривающихся сторон, включая голос либо Японии, либо Соединенных Штатов Америки, либо Европейского союза. Компендиум расширяется либо сокращается непосредственно в зависимости от тех правил, которые нуждаются в согласовании (статья 5).

78. Процедура разработки согласованных ГТП ООН предусматривает технический анализ существующих регламентов Договаривающихся сторон, правил ООН и соответствующих международных стандартов (например, Международной организации по стандартизации). Кроме того, изучаются и сопоставительные оценки эффективности этих правил ООН (называемые также оценками функциональной эквивалентности) при наличии таковых (статья 1, пункт 1.1.2, и статья 6, пункт 6.2).

79. Процедура разработки новых ГТП ООН включает проведение оценки технической и экономической осуществимости и сопоставления потенциальных преимуществ и возможностей с точки зрения эффективности затрат по сравнению с альтернативными нормативными требованиями и методом(ами) испытания, с помощью которых будет подтверждаться их соблюдение (статья 6, пункт 6.3).

80. Для внесения поправок в любые ГТП ООН действуют те же процедуры, которые предусмотрены в пункте 6.3 Соглашения 1998 года для введения ГТП ООН (статья 6, пункт 6.4).

81. Для введения новых ГТП ООН требуется голосование на основе консенсуса в АС.3. Таким образом, если любая из Договаривающихся сторон голосует против рекомендованных ГТП ООН, эти ГТП не будут введены (приложение B, статья 7, пункт 7.2). Договаривающиеся стороны могут также воздерживаться от голосования.

82. После согласования или разработки ГТП ООН вводятся в Глобальный регистр, служащий хранилищем ГТП ООН, которые могут приниматься странами по всему миру.

83. Введение тех или иных ГТП ООН не обязывает Договаривающиеся стороны принимать данные ГТП ООН и переносить их в свои законодательные нормы и регламенты. Договаривающиеся стороны сохраняют за собой право выбирать, следует ли им принимать те или иные технические правила, введенные в качестве ГТП ООН в рамках данного Соглашения (Преамбула, статья 7).

84. В силу признания этого права Договаривающиеся стороны имеют лишь ограниченное обязательство после введения ГТП ООН в рамках Соглашения. Если Договаривающаяся сторона проголосовала за введение ГТП, то эта Договаривающаяся сторона должна начать процедуры, используемые ею для включения таких ГТП в свое национальное законодательство (статья 7). Если этого не происходит к концу годичного периода, то Договаривающаяся сторона предоставляет отчет о статусе этих правил в своих внутренних процедурах. Другие обязательства в соответствии с Соглашением включают в себя уведомление секретариата ЕЭК о решении принять ГТП ООН и о фактической дате начала применения правил, уведомление о решении не принимать правила либо о решении отменить или изменить ГТП ООН и т. д.

85. Соглашение предусматривает, что ГТП ООН могут указывать «глобальный» уровень обязательных требований для большинства Договаривающихся сторон и «альтернативные» уровни обязательных требований для развивающихся стран. Это позволяет всем странам, в том числе наименее развитым, участвовать в разработке, введении и принятии ГТП ООН. Ожидается, что развивающиеся страны, возможно, пожелают сначала принять один из более низких уровней обязательных требований, а затем постепенно переходить к принятию более высоких уровней обязательных требований (статья 4).

86. Для укрепления экспертных знаний различных сторон, участвующих в применении и обеспечении соблюдения положений Соглашения 1998 года и прилагаемых к нему ГТП ООН, целесообразно проводить экспертные рабочие совещания/семинары.

87. Основное внимание в ходе таких рабочих совещаний/семинаров следует уделять административным процедурам, определенным в Соглашении 1998 года и прилагаемых к нему ГТП ООН.

IX. Резюме «дорожной карты» в виде таблицы с этапами присоединения к Соглашению 1958 года и его осуществления

ПОДГОТОВКА К ПРИСОЕДИНЕНИЮ		*ПРИСОЕДИНЕНИЕ*	*ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ*
ЭТАП 1	**ЭТАП 2**	**ЭТАП 3**	**ЭТАП 4**

№	*ЭТАПЫ*	*СРОКИ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ*	*ОТВЕТСТВЕННЫЕ СТРУКТУРЫ*	*ПРИМЕЧАНИЯ*
ЭТАП 1: Подготовка к присоединению				
1.1	Координация и обязанности на национальном уровне	Период планирования	Высший государственный уровень	
1.2	Общая координация и надзор	Период планирования	Высший государственный уровень	
ЭТАП 2: Решение стратегических вопросов до присоединения				
2.1	Анализ Соглашения 1998 года и соответствующего национального законодательства	Период планирования	Высший государственный уровень/национальный координатор/компетентный орган/национальные эксперты	
ЭТАП 3: Присоединение к Соглашению 1998 года				
3.1	Документы о присоединении	После периода планирования	Высший государственный уровень	
3.2	Действия по приобретении статуса Договаривавшейся стороны	После периода планирования	Высший государственный уровень/национальный координатор	
ЭТАП 4: Нормативные процедуры в рамках Соглашения 1998 года и представление информации				
4.1	Уведомление ЕЭК о решении принять (не принимать, отменить, изменить) ГТП ООН, а также о дате начала применения этих правил	По принятию решения	Национальный координатор	
4.2	Отчеты об осуществлении ГТП ООН на национальном уровне	Ежегодно	Национальный координатор	

X. Приложения и справочные документы

88. Все документы, прилагаемые к настоящему документу, будут доступны только в электронном варианте «дорожной карты». С ними можно ознакомиться также на веб-сайте ЕЭК.

a) Соглашение о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах (ECE/TRANS/132 и Corr.1): http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29glob.html);

b) Правила ООН, прилагаемые к Соглашению 1958 года: http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29glob_registry.html;

c) Статус Соглашения 1958 года и прилагаемых к нему правил ООН, а также органов по официальному утверждению типа и технических служб: http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29glob_stts.html.