



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств****169-я сессия**

Женева, 21–24 июня 2016 года

Пункты 13 и 14 предварительной повестки дня

**Рассмотрение АС.3 проектов глобальных технических правил ООН, проекта специальной резолюции и/или проектов поправок к введенным глобальным техническим правилам ООН и голосование по ним –
Предложение в отношении новой специальной резолюции № 2 (СпР.2)****Предложение в отношении новой специальной резолюции № 2 (СпР.2) – Совершенствование процесса осуществления Глобального соглашения 1998 года****Передано представителями Европейского союза, Соединенных Штатов Америки и Японии***

Воспроизведенный ниже текст был передан представителями Европейского союза, Соединенных Штатов Америки и Японии. В его основу положен неофициальный документ WP.29-168-08, распространенный в ходе сорок шестой сессии Исполнительного комитета WP.29 (АС.3) (ECE/TRANS/WP.29/1120, пункты 101–103). Цель предлагаемой специальной резолюции состоит в усовершенствовании процесса осуществления Соглашения 1998 года, а не во внесении в него поправок. Она представляется АС.3 для рассмотрения и голосования на его сессии в июне 2016 года.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2016–2017 годы (ECE/TRANS/254, пункт 159, и ECE/TRANS/2016/28/Add.1, направление работы 3.1) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.

GE.16-05945 (R) 250416 250416



* 1 6 0 5 9 4 5 *

Просьба отправить на вторичную переработку



Содержание

	<i>Стр.</i>
I. Преамбула.....	3
II. Специальная резолюция № 2 (СпР.2) – Совершенствование процесса осуществления Глобального соглашения 1998 года	4
A. Введение и резюме.....	4
B. Справочная информация.....	4
C. Выдержки из Соглашения 1998 года.....	4
D. Совершенствование процесса осуществления Соглашения 1998 года	8

I. Преамбула

1. Исполнительный комитет Соглашения 1998 года (АС.3),
2. ЖЕЛАЯ ввести глобальные технические правила, обеспечивающие высокие уровни рабочих характеристик колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, в области безопасности, охраны окружающей среды, эффективности использования энергии и защиты от угона,
3. ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что Соглашение 1998 года о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, было открыто для подписания в Женеве 25 июня 1998 года,
4. ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что Соглашение способствует облегчению торговли между Договаривающимися сторонами колесными транспортными средствами, предметами оборудования и частями, отвечающими высоким уровням безопасности и охраны окружающей среды,
5. ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ решение, принятое на его [сорок седьмой] сессии, обеспечить в этой специальной резолюции № 2 (СпР.2) рамки, в которых представители Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и другие заинтересованные стороны могли бы изучить опыт, накопленный в контексте Глобального соглашения 1998 года, и достичь договоренности относительно принципов и стратегий усовершенствования процесса его осуществления,
6. ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ то, что цель предлагаемой специальной резолюции состоит в усовершенствовании процесса осуществления Соглашения 1998 года, а не во внесении в него поправок,
7. ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что настоящая специальная резолюция не изменяет правила Договаривающихся сторон, если она не будет принята Договаривающимися сторонами с этой целью,
8. ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что настоящая специальная резолюция не имеет нормативного статуса в Договаривающихся сторонах,
9. РЕКОМЕНДУЕТ Договаривающимся сторонам и заинтересованным сторонам ссылаться на настоящую резолюцию в своей работе по совершенствованию процесса осуществления Соглашения 1998 года посредством:
1. совершенствования стратегии отбора проектов для включения в программу работы; 2. совершенствования механизма управления процессом разработки ГТП ООН; 3. совершенствования процесса принятия ГТП ООН на национальном/региональном уровне.

II. Специальная резолюция № 2 (СпР.2) – Совершенствование процесса осуществления Глобального соглашения 1998 года

A. Введение и резюме

1. Целью этой специальной резолюции является создание основы, с помощью которой представители Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и другие заинтересованные стороны могут работать с целью усовершенствовать процесс осуществления Глобального соглашения 1998 года.

2. Данная специальная резолюция была представлена в качестве неофициального документа на сессии WP.29 в июне 2015 года (первоначально под названием «Трехсторонняя Белая книга»). С учетом итогов обсуждений и замечаний, представленных большим числом заинтересованных сторон, Административный комитет по координации работы (АС.2) и Исполнительный комитет Соглашения 1998 года (АС.3) одобрили согласованные рекомендации.

B. Справочная информация

4. Глобальное соглашение 1998 года, относящееся к ведению Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29), призвано служить двум основным целям. Как указано в преамбуле Соглашения, первая состоит в содействии разработке и введению глобальных технических правил ООН (ГТП ООН), которые способны стать основой для установления согласованных национальных правил, обеспечивающих высокие уровни в области безопасности транспортных средств, защиты от угона, охраны окружающей среды и эффективного использования энергии. Второй целью является стимулирование согласования существующих технических правил. Помимо обеспечения и даже усиления защиты интересов потребителей, согласование в рамках Соглашения сулит также экономические выгоды за счет сокращения связанных с соблюдением нормативных требований издержек и излишне обременительных процедур сертификации.

C. Выдержки из Соглашения 1998 года

«Преамбула

Договаривающиеся стороны,

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

решив, что такой процесс должен также способствовать согласованию существующих технических правил, признавая право наднациональных, национальных и региональных органов власти принимать и обновлять

технические правила в области охраны здоровья, безопасности, окружающей среды, эффективного использования энергии и защиты от угона, которые имеют более жесткий характер, чем правила, введенные на глобальном уровне;

...

Статья 1. Цель испытания

1.1 Цель настоящего Соглашения состоит в:

1.1.1 обеспечении глобального процесса, в рамках которого Договаривающиеся стороны из всех регионов мира могли бы совместно разрабатывать глобальные технические правила, касающиеся рабочих характеристик колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, в области безопасности, охраны окружающей среды, эффективного использования энергии и защиты от угона;

1.1.2 обеспечении при разработке глобальных технических правил надлежащего и объективного учета существующих технических правил, применяемых Договаривающимися сторонами, а также правил ЕЭК ООН;

1.1.3 обеспечении, в соответствующих случаях, при разработке глобальных технических правил объективного учета оценки наилучшей имеющейся технологии, относительных преимуществ и эффективности затрат;

1.1.4 обеспечении транспарентности процедур, используемых при разработке глобальных технических правил;

1.1.5 достижении высоких уровней рабочих характеристик в области безопасности, охраны окружающей среды, эффективного использования энергии и защиты от угона в рамках мирового сообщества и обеспечении того, чтобы меры, принимаемые в соответствии с настоящим Соглашением, не стимулировали либо не влекли за собой снижения этих уровней в рамках юрисдикции Договаривающихся сторон, в том числе на национальном уровне;

1.1.6 снижении технических барьеров в международной торговле посредством согласования существующих технических правил, применяемых Договаривающимися сторонами, и правил ЕЭК ООН и разработки новых глобальных технических правил, регулирующих рабочие характеристики колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, в области безопасности, охраны окружающей среды, эффективного использования энергии и защиты от угона и отвечающих целям достижения высоких уровней безопасности и охраны окружающей среды, а также другим перечисленным выше целям; и

1.1.7 обеспечении в тех случаях, когда для облегчения нормативной деятельности некоторых стран необходимы альтернативные уровни обязательных требований, учета таких потребностей при разработке и введении глобальных технических правил».

5. Вскоре после вступления Соглашения в силу Исполнительный комитет Соглашения 1998 года (АС.3) утвердил первоначальную программу работы (ПР), охватывающую существующие национальные правила, добиться согласования которых представлялось несложным. К их числу относятся, например, правила по безопасности транспортных средств, касающиеся дверных замков,

освещения, стеклянных материалов и торможения. Выбор этих правил был продиктован главным образом стремлением предоставить Договаривающимся сторонам (ДС) возможность накопить определенный практический опыт задействования процедур в рамках нового Соглашения, диктующего необходимость использования – при разработке и введении правил – подхода на базе процесса, основанного на полученных данных и подкрепленного результатами анализа.

6. К 2014 году многие из этих правил были успешно согласованы. Однако со временем возник ряд непредвиденных затруднений. В основе многих предложений, фигурировавших в первоначальной ПР, лежали уже давно действующие национальные правила, предписания которых и предусматриваемые процедуры испытаний было трудно изменить затратно эффективным образом. В других же случаях соответствующие предложения не были сочтены актуальными или особо значимыми в плане их приоритетности для ДС, а посему они не встретили надлежащей поддержки и на их проработку не было выделено достаточных ресурсов. По указанным причинам некоторые из пунктов были либо изъяты, либо на завершение процесса их согласования понадобилось намного больше лет, чем это планировалось изначально. Ниже приводится соответствующий перечень.

Рабочая группа по вопросам освещения и световой сигнализации (GRE)

Установка устройств освещения и световой сигнализации – (изъяты из ПР)

Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части (GRRF)

Тормозные системы мотоциклов – согласование завершено в ноябре 2006 года

Тормозные системы пассажирских транспортных средств – (изъяты из ПР)

Рабочая группа по пассивной безопасности (GRSG)

Безопасные стеклянные материалы – март 2008 года

Органы управления и индикаторы – (изъяты из ПР)

Классификация транспортных средств, массы и размеры – июнь 2005 года

Рабочая группа по пассивной безопасности (GRSP)

Безопасность пешеходов – ноябрь 2008 года

Нижние крепления и ремни для детских удерживающих сидений – (изъяты из ПР)

Элементы крепления дверей – ноябрь 2004 года

Подголовники – март 2008 года

Рабочая группа по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (GRPE)

Всемирная процедура сертификации двигателей большой мощности (ВСДБ) – ноябрь 2006 года

Всемирный цикл испытаний мотоциклов на выбросы загрязняющих веществ (ВЦИМ) – июнь 2005 года

БД (двигатели большой мощности) – ноябрь 2006 года

Выбросы вне цикла испытаний – июнь 2009 года

Внедорожная подвижная техника (испытание на выбросы ТЧ) – ноябрь 2009 года

Примерно в 2007 году WP.29, опираясь на опыт рассмотрения пунктов, отобранных для включения в первоначальную программу работы, и движимый стремлением избежать аналогичных трудностей и обеспечить более полный учет текущих приоритетов ДС в области нормативных положений, приступил к добавлению в ПР новых пунктов. Эти пункты перечислены ниже.

GRRF

Электронный контроль устойчивости – добавлен в 2007 году; утвержден в июне 2008 года

Органы управления и индикаторы для мотоциклов – добавлен в 2009 году; утвержден в ноябре 2011 года

GRSP

Водородные транспортные средства – добавлен в 2004 году; согласование завершено в июне 2013 года

Боковой удар о столб – добавлен в 2010 году; согласование завершено в ноябре 2013 года

Электромобили – добавлен в 2013 году; в настоящее время ведется работа

Подголовники, этап 2 – в настоящее время ведется работа

Безопасность пешеходов, этап 2 – в настоящее время ведется работа

GRPE

Всемирные согласованные процедуры испытания транспортных средств малой грузоподъемности – добавлен в 2007 году; согласование завершено в марте 2014 года

Электромобили (экологические факторы) – в настоящее время ведется работа

Три поправки к существующим ГТП, касающимся экологических аспектов – в настоящее время ведется работа

Рабочая группа по вопросам шума (GRB)

Бесшумные транспортные средства – добавлен в 2013 году; в настоящее время ведется работа

7. Несмотря на ускорение – после добавления отобранных для включения в ПР новых пунктов – темпов разработки ГТП ООН, все же необходим дальнейший прогресс. На сегодняшний день, спустя более 15 лет после принятия Соглашения 1998 года, были введены лишь 16 ГТП ООН. Кроме того, как было признано на сессии WP.29 в марте 2014 года, значительное большинство ДС Соглашения не выполняет своих обязательств по уведомлению о включении ГТП ООН в их национальное законодательство. Это свидетельствует о том, что фактически ГТП ООН, как правило, не включаются в национальное законодательство всех Договаривающихся сторон Соглашения.

8. В настоящей специальной резолюции излагаются соображения Европейского союза, Соединенных Штатов Америки и Японии относительно стимулирования обсуждения и истребования отдачи со стороны всех заинтересованных субъектов в порядке обеспечения реальных подвижек в деле осуществления Глобального соглашения 1998 года.

D. Совершенствование процесса осуществления Соглашения 1998 года

9. Темпы разработки ГТП ООН являются удручающими, а отдельные ДС не в состоянии обеспечить быстрое принятие ГТП ООН на национальном уровне. Вместе с тем ДС сталкиваются с существенным дефицитом ресурсов в плане наличия персонала для работы над ГТП ООН и фондов путевых расходов, необходимых для обслуживания соответствующих поездов. Одним из ключевых аспектов, как представляется, является обеспечение увязки ПР WP.29 с приоритетами ДС и испытываемым ими дефицитом ресурсов, а также более тесная смычка между национальным механизмом введения нормативных положений и процессом принятия ГТП ООН. В контексте работы по усовершенствованию важно напомнить, что Соглашение ориентировано на «достижение высоких уровней рабочих характеристик в области безопасности, охраны окружающей среды, эффективного использования энергии и защиты от угона в рамках мирового сообщества». Кроме того, необходимо признать, что условия, существующие в некоторых ДС, вынуждают их отдавать приоритет тем ГТП ООН, которые сулят ощутимые отечественные преимущества в плане безопасности и охраны окружающей среды, равно как потенциальные экономические выгоды от согласования. Обеспечение баланса между этими приоритетами и наличными ресурсами может потребовать достижения договоренности относительно сокращения ПР с исключением из нее ряда нынешних направлений деятельности в ответ на усиление акцента на небольшом круге важных областей.

10. Были выявлены три области, необходимость усовершенствования в которых особенно назрела. Эти области – с указанием возможных решений – перечисляются и рассматриваются ниже.

1. Совершенствование методики отбора проектов для целей ПР:

a) при добавлении в ПР новых пунктов делать акцент на тех, которые являются высокоприоритетными для ДС, исходя главным образом из объема потенциальных преимуществ в плане обеспечения безопасности и охраны окружающей среды;

b) обмениваться информацией между ДС относительно соответствующего планирования на национальном уровне деятельности по составлению программ нормотворческой и исследовательской работы для выявления общих черт;

c) ежегодно организовывать в рамках одной из сессий WP.29 обстоятельное обсуждение с участием всех соответствующих заинтересованных сторон с особым упором на выявлении среднесрочных и долгосрочных приоритетов;

d) добавлять пункты, относящиеся к новым областям работы, особенно что касается новейших технологий обеспечения безопасности и охраны окружающей среды;

e) обеспечивать выявление и учет базовых потребностей в научно-исследовательской работе и завершать исследования до начала разработки нормативного текста (часть В) любых ГТП ООН;

f) избегать в целом инициирования работы над такими ГТП ООН, которые сулят лишь незначительные преимущества или могут считаться низкоприоритетными, которые могут не встретить поддержки со стороны одной

или более ДС ввиду ограниченности ресурсов, либо которые способны утратить актуальность в краткосрочной перспективе;

g) несмотря на вышесказанное, признать необходимость поддержки и участия в работе, которая представляется низкоприоритетной для некоторых ДС, но имеет большую значимость для других.

2. Совершенствование механизма управления процессом разработки ГТП ООН:

a) устанавливать четкие и предварительно согласованные положения о круге ведения (КВ), сроки и намечаемые результаты;

b) обеспечивать выделение достаточных ресурсов, необходимых для завершения работы;

c) учитывать и согласовывать законодательные ограничения, в том что касается стратегии и/или сроков;

d) регулярно проводить совещания высокого уровня для оценки достигнутого прогресса и решения возникающих проблем;

e) обеспечивать соблюдение предусмотренных Соглашением 1998 года требований в отношении основанных на полученных данных и подкрепленных результатами анализа преамбул, надежных вспомогательных данных/исследований и анализов эффективности затрат (признавая при этом, что, поскольку для более новых технологий таковые могут отсутствовать, может возникнуть необходимость в разработке альтернативных обоснований);

f) прилагать особые усилия по содействию проведению заседаний рабочей группы и совещаний экспертов за счет обеспечения видеоконференционной связи в целях сокращения путевых расходов и времени проезда, а также ускорения процесса решения возникающих проблем;

g) добиваться достижения договоренности относительно приостановления работы над такими ГТП ООН, которые стали низкоприоритетными и менее значимыми либо которые могут не встретить поддержки со стороны ДС ввиду ограниченности ресурсов;

h) добиваться сведения использования вариантов и/или модулей в ГТП ООН к минимуму с целью ограничения, по возможности, вариантов соблюдения, не исключая, однако, их необходимости в весьма ограниченном числе случаев, включая учет различий в испытательном оборудовании или наличии испытательных объектов; Термин «вариант» в целом относится к альтернативным процедурам испытаний для того же нормативного требования. «Модули» в целом относятся к дополнительным нормативным требованиям, помимо согласованной основной группы, которые могут быть приняты ДС. В случае возникновения других толкований или ситуаций, связанных с использованием вариантов или модулей, они будут рассмотрены в том же духе, как изложено в настоящем пункте, или на основе дальнейшей гармонизации;

i) признать необходимость введения альтернативных уровней жесткости.

3. Совершенствование процесса принятия ГТП ООН на национальном/региональном уровне

a) привлекать к процессу разработки ГТП ООН на всех этапах все заинтересованные стороны (включая общественность);

- b) обеспечивать выделение достаточных ресурсов, необходимых для завершения процесса принятия;
 - c) своевременно представлять годовые доклады о ходе работы, включая описание принятых мер по включению ГТП ООН в национальное законодательство;
 - d) согласовать общую цель обеспечения максимального уровня включения ГТП и твердо придерживаться этой цели;
 - e) проанализировать меры по обеспечению более тесной привязки национального механизма введения нормативных положений к достижению вышеупомянутой цели;
 - f) признать необходимость введения альтернативных уровней жесткости применительно к национальному законодательству;
 - g) периодически пересматривать статус национального осуществления ГТП ООН с целью увеличить, насколько это возможно, в конечном итоге масштабы их принятия.
-