

UTI JELENTÉS

az ENSZ EGB GRPE

(gépjárművek levegőtisztasági és energia kérdéseivel foglalkozó munkacsoport)

49. sz. üléséről (2005. január 10-15.)

Az értekezlet Genfben a Nemzetek Palotájában került megrendezésre. A tárgyaláson a következő országok képviselői vettek részt:

Anglia, Belgium, Csehország, Dánia, Dél-Afrika, Finnország, Franciaország, Hollandia, India, Japán, Kanada, Koreai Köztársaság, Magyarország, Norvégia, Németország, Olaszország, Oroszország, Spanyolország, Svájc, Svédország, Szerbia és Montenegro, USA. Az értekezlet munkájában képviseltette magát az Európai Unió (EU), a Gépjárműgyártók Nemzetközi Szervezete (OICA), valamint (AEGPL), (CLEPA), (ISO), (CEFIC/AECC), (IMMA), (ENGVA), (EUROMOT), (CONCAWE), (CECE), (EMA), (CEMA), (CITA) európai nem kormány-szervezetek.

Az értekezleten ezúttal is B. Gauvin (Fr.) elnökölt.

A hivatalos értekezletet megelőzően, ad.hoc munkacsoportokban, öt téma előzetes megvitatására kerül sor az alábbiak szerint:

- a) A nem közúti járművek emissziójával foglalkozó munkacsoport (NRMM)
- b) Részecske vizsgálatok (PMP) munkacsoport.
- c) A vizsgálati cikluson kívüli (off cycle) emisszió munkacsoport (OCE).
- d) A tehergépjármű fedélzeti diagnosztika (WWH-OBD) problémáit tárgyaló munkacsoport.
- e) Hidrogén/tüzelőanyagcella meghajtású járművek (Hydrogen) munkacsoport

A plenáris ülés napirendi pontjai

1. A dízelüzemű valamint a földgáz és PB-vel működő motor kipufogógáz légszennyezésére vonatkozó 49.sz. előírás.
 - 1.1. Nehézgépjárművek világ-jóváhagyási rendszer (WHDC).
 - 1.2. A cikluson kívüli emisszió (off cycle), a c) ad.hoc munkacsoportban lefolytatott vita alapján.
 - 1.3. A nagyteherbírású járművek fedélzeti diagnosztikai rendszere (OBD), a d) ad.hoc munkacsoport üléseinek vitája alapján.
 - 1.4. A 49. sz. előírás kiegészítése
2. Részecske emisszió (PMP) program b) ad.hoc munkacsoport üléseinek vitája alapján.
3. Az egész világra érvényes, motorkerékpár emisszió vizsgálati ciklus kidolgozása (WMTC).
4. Nem közúti gépjármű emissziós vizsgálati jegyzőkönyv (NRMM) kialakítása az ad.hoc csoport korábbi ülései alapján (ld. a) ad.hoc munkacsoport).
5. Az érvényes EGB előírások módosításával kapcsolatos kérdések:
 - 5.1. A 67.sz. előírás (Pb-gáz szerelvények) módosítása.
 - 5.2. A 83. sz. előírás.
 - 5.3. A 110. sz. (speciális földgáz szerkezeti részek).
 - 5.4. A 115. (retrofit) előírás módosítása.
6. Az EGB előírások alkalmazása hibrid járműveknél.
7. Hidrogénnel/tüzelőanyag cellával hajtott járművek.
8. Környezetbarát járművek (EFV.).

9. Információ csere a nemzeti és nemzetközi előírásokban életbe lépett és tervezett előírások tekintetében..
10. Az 1997. évi előírás 1. s. szabályozás (Rule N°1) módosítása.
11. Speciális javaslatok az egységes definíciók, tömegek és méretek tekintetében.
12. Egyéb kérdések.
- 12.1 Gáz üzemanyagok előírásainak harmonizálása.

A tárgyalt témák munkaanyagai az ENSZ-EGB WP29 honlapján (<http://www.unece.org/tans/main/welcwp29.htm>) találhatóak.

Az értekezleteken elhangzottak alapján az alábbi, magyar érdekeket érintő kérdésekről számolunk be.

ad.1.

Előadásban ismertették az RWTÜV-ben elvégzett megvalósíthatósági vizsgálatokat. Tovább folytatódott a teljesáramú és a rézáramú részecskevizsgálati berendezésekkel kapott eredmények kérdésének vitája.

Hasonló vizsgálatokat végeztek a Ricardo (UK) intézetnél, ahol szintén összevetették a különböző eddigi és tervezett ciklusok, valamint az USA és Japán előírások szerinti méréseket.

Az ISO16183 szerinti mintavételi eljárást megfelelőnek találták, bár a részecskecsökkentő berendezéssel ellátott motorok (DPF) további vizsgálatokat igényelnek. A vizsgálat sorozat folytatódik, amelybe Japán, India valamint USA/EPA is bekapcsolódik.

A vizsgálati tapasztalatokat felhasználják a GTR tervezet szövegváltozatának kialakításához, amelyet 2005 májusára ígértek. A jelenlegi elképzelések szerint a GRPE 2006 közepén tárgyalja az új (világ) egyezményt.

ad.1.2.

Az előzetes ad.hoc ülésen ismertetésre került a GTR felépítésének tervezete és műszaki megalapozottsága. A világelőírás célja a nagyteherbírású (3,5 tonna feletti) járművek légszennyezésének korlátozása a laboratóriumi körülményektől különböző, valós feltételek (hőmérséklet, magaslati körülmények stb.) mellett üzemelő kompresszió gyújtású motorok esetén. A tervezett GTR az USA 2007-től érvényes előírásban szereplő ún. NTE (Not-to-Exceed) elvet alkalmazza, amely szerint a gyártónak kell bizonyítani, hogy terméke a különböző geográfiai és meteorológiai körülmények között üzemelve sem haladja meg az előre meghatározott emissziós értékeket. Az ellenőrző vizsgálat során a jelenleg érvényes EGB 49-03. sz. előírásban szereplő, a stacionárius ciklus lefolytatását követően előírt „véletlen szerű” méréspont meghatározására szolgáló vizsgálati területhez hasonlót alkalmaznak majd ebben az előírásban.

A vita során a legtöbb kétséget az EMA (Amerikai Motorgyártók Szövetsége) fejezte ki, leginkább a mindenki számára egységesen értelmezhető kritériumokat hiányolták. A normál környezeti feltételek meghatározása nagy problémát vet fel mind Európában mind a több földrészen.

A japán kutatók az aktív regenerációval rendelkező részecskecsökkentő berendezések működése által kiváltott légszennyezésről tartottak előadást.

A jövőben a témában készülő anyagokat az OICA honlapján megtalálhatóak.

ad.1.3.

Megkezdődött a GTR tartalmi kialakítása, a legnagyobb vita az adatbiztonság kérdésében folyt. Az ISO kidolgozza a vezeték nélküli kommunikáció feltételeit tartalmazó szabványt (ISO/TC22/SC3/WGI foglalkozik a témával).

Az adatokhoz történő külső hozzájutás, valamint az időszakos műszaki vizsgálatok illetve közúti mérések adatainak kezelése még nem tisztázott.

Az EU tagországokban egységes kialakítású OBD rendszert alkalmaznak már a közeljövőben. A japánok felvetették a mesterséges elállítást veszélyét.

A készülő GTR-t szükséges egyeztetni a többi szakbizottsággal (GRPE, GRSP, GRSG) különösen a terminológiai kérdésekben.

ad.1.4.

A holland TRANS/WP.29/GRPE/2005/5. munkaanyag megvitatása a 11. napirend keretében került sor.

ad.2.

Az előzetes PMP munkacsoport ülésén a JRC intézet irányításával lefolytatásra kerülő nemzetközi laboratóriumi összehasonlító mérésorozatról hangzott el ismertető.

A kísérletsorozatban 9 laboratórium vesz részt.

A RR méréseknél megszokott ún. „arany jármű” körkísérlete mellett „arany vizsgálati rendszer” valamint „arany mérnök” alkalmazása hivatott biztosítani a legmegfelelőbb részecskeszámláló műszerapparátus meghatározása céljából elvégzésre kerülő vizsgálatssorozatot. Az egyes laboratóriumokban lehetőség van arra is, hogy az egyesített program és feltételek mellett kiegészüljön a vizsgálat további részecskvizsgálati illetve újabb (EURO IV. típusú) járművel. A mérések 0,0025 g/km **alatti** kipufogógáz részecske-meghatározással történnek.

A vizsgálatssorozat további célja a vizsgálati eljárás további finomítása valamint a műszerkalibrálási eljárás pontosítása. A tervezet szerint 2005 júliusában végződik a nemzetközi vizsgálat, a jelentés októberben készül el.

A következő feladat a tkg motorokkal elvégzendő hasonló jellegű vizsgálatssorozat lefolytatása.

A részletes vita után – több módosítással elfogadásra került a nemzetközi laboratóriumi összehasonlító munka igen pontos leírása, beleértve a környezeti feltételek rögzítése mellett az adatfeldolgozás és bemutatás rendjét is.

Érdekességként megemlítem, hogy Japán mellett a Koreai Köztársaság laboratóriuma is közreműködik a R.R. feladatban.

ad.3.

Elkészült a kétkerekű járműemisszió GTR első változata (TRANS/WP.29./2004/68).

A Rev.1. változat kisebb szerkesztési módosítást tartalmaz. Az anyagban nem szerepelnek határértékek mivel az EU nem alakította ki álláspontját az EURO-III. követelményekre.

A további változat egy új vizsgálati ciklussal egészül ki, amely figyelembe veszi a fejlődő országokban kialakult használati szokásokat (India felvetése). Japán is módosítást fog benyújtani.

ad.4.

Részletes összehasonlítást végeztek a különböző régiókban alkalmazott előírások összevetése alapján (ISO-USA-Japán-EU Dir.). A tervezett feladat 50 %-ban készült el, a jelentést a következő GRPE ülésre ígérték.

Az EU hivatalos formában felveti a GTR kialakítását, vállalva annak szponzorálását. (ld. Inf.doc. N°49-9).

ad.5.1.

A /TRANS/WP.29/2005/6. sz. munkaanyagot az ún. EURO töltőfejre vonatkozó EGB 67. sz. előírás módosítását a résztvevők elfogadták.

ad.5.2.

Az elmúlt ülésen a német képviselő felvetette a 83. sz. előírásban lévő vizsgálati ciklus sebességváltó használati rend módosítását (TRANS/WP.29/GRPE/2005/3*). A témában az EU-DG ENTER 5 vezetője közvetlenül eljuttatott véleménye szerint a javaslatot nem javasolja elfogadásra. Ezt az álláspontot tartalmazza a 8. sz. Informális anyag is.

Hollandiában vizsgálatot kezdtek a TNO-ban a hatás vizsgálatára, az angolok szeretnék a vitát folytatni a megoldásról. Németország módosítja javaslatát és egyeztet az EU-val mielőtt újabb előterjesztést készít.

ad.5.3.

Olasz javaslat készült (TRANS/WP.29/GRPE/2005/4), amely a 110. sz. előírásban

Az olasz javaslatot a hollandok részletesen értékelték. (Inf. doc. GRPE-49-13) majd további vita után a kérdés tárgyalását elnapolták.

ad.5.4.

A 115. sz. előírás kiegészítésére irányul az AEGPL által javasolt (TRANS/WP.29/GRPE/2005/7. sz.) és az NGVA által készített (TRANS/WP.29/GRPE/2005/8. sz.) anyag.

A többség támogatta a módosításokat. Kiemelték a bio- és kettős üzemanyag alkalmazásának aktualitását. A 9. oldal lábjegyzetre vonatkozó német javaslat elfogadását követően, az értekezlet a két munkaanyagot egységes anyagként terjeszti elfogadásra a WP29 AC.1. bizottságnak.

ad.7.

Az előírás kialakítási menetrendjében most sem sikerült megegyezni. A biztonsági kérdések vitájára – német elnökséggel albizottságot hoztak létre. A környezeti albizottságot a JRC vezeti.

A munkákat Kanada, Japán, Olaszország, USA támogatja. Az EU a WP29 üléséig kialakítja álláspontját. Japán tájékoztatást készített (GRPE-49-15) az előírásokban megjelent változtatásokról. Az értekezlet – USA felvetésre – elhatározta, hogy a készülő összes munkaanyagot nyilvánosan kezelik és a WP29 honlapján megtalálhatóak lesznek.

ad.10.

A Holland képviselő két változatban készítette el javaslatát az 1997. évi Bécsi

Egyezmény 1. sz. mellékletének módosítására, abból a célból, hogy tartalma egyezzen az EU többször módosított (legutóbb 2003/27/EC) 96/96/EC sz. irányelvvel. Az igen gondosan megszerkesztett munkaanyagban tételesen összevetették a két nemzetközi dokumentumban szereplő követelményeket, figyelembe véve ENSZ/EGB Közös Határozat (R.E.3.) legutóbbi módosítását (TRANS/WP.29/78/Rev./Amend 2.)

Az egyik javaslat („A” változat) teljes egészében tartalmazza a vonatkozó EU dokumentumban lévő követelményeket.

A „B” változat csak a dízelmotorral hajtott járművekre vonatkozó kitételeket tartalmazza – tekintettel arra, hogy a nemzetközi forgalomban kizárólag ilyen haszonjárművek vesznek részt. Egyik változat sem terjed ki (ahogyan az EU irányelv sem) a gázhajtású járművekre.

Számunkra bármely változat elfogadható.

A hivatalos vitára a következő GRPE ülésen kerül sor.

ad.11.

Az EU hivatalos állásfoglalása szerint a legtöbb EGB előírást az EU tagállamok részére kötelezően írják elő. A feladat megoldásához szükséges áttekinteni az érvényes előírásokat, különös tekintettel a közös definíciók tekintetében. Sok problémát észleltek az elmúlt évtizedekben a GRPE keretében készült légszennyezés és motorvizsgálattal kapcsolatos előírások és a hasonló rendeltetésű irányelvek összevetése során. Példaként szóba került a füstkibocsátásra vonatkozó EGB 24 sz. előírásban lévő és meghatározások. Hasonló problémák vannak a 49., 83. és 96. sz. előírásokban is. E feladatra az EU és EGB egy al csoportot hoz létre, ahol a témát jól ismerő és az előírások kialakításában korábban közreműködő az EGB és EU előírásokat ismerő szakértők közreműködésére számítanak.

Budapest, 2005. január 27.

Pollák Iván