

UTIJELENTÉS

az ENSZ EGB GRPE

(gépjárművek levegőtisztasági és energia kérdéseivel foglalkozó munkacsoport)

50. sz. üléséről (2005. május 30. – június 3.)

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, Japán, Kanada, Koreai Köztársaság, Lengyelország, 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 került sor az alábbiak szerint:

- a) A tehergépjármű fedélzeti diagnosztika (WWH-OBD) problémáit tárgyaló munkacsoport.
- b) Részecske-vizsgálatok (PMP) munkacsoport.
- c) A vizsgálati cikluson kívüli (off cycle) emisszió munkacsoport (OCE).
- d) A nem közúti járművek emissziójával foglalkozó munkacsoport (NRMM)
- e) A nehézgépjárművek világ-jóváhagyási rendszer (WHDC) munkacsoport

A plenáris ülés napirendi pontjai

1. A dízelüzemű valamint a földgázzal és PB-vel működő motorok kipufogógáz légszennyezésére vonatkozó 49.sz. előírás továbbfejlesztésének kérdései.
 - 1.1. Nehézgépjárművek világ-jóváhagyási rendszere (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), az a) ad.hoc munkacsoport üléseinek vitája alapján.
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. d) ad.hoc munkacsoport).
5. Az érvényes EGB előírások módosításával kapcsolatos kérdések:
 - 5.1. A 67.sz. előírás (Pb-gázszerelvények) módosítása.
 - 5.2. A 83. sz. előírás.
 - 5.3. A 110. sz. (speciális földgáz szerkezeti részek) előírás.
 - 5.4. A 115. sz. (retrofit) előírás módosítása.
6. Hidrogénnel/tüzelőanyag cellával hajtott járművek (HFCV).

7. Környezetbarát járművek (EFV.).
8. Információ csere a nemzeti és nemzetközi előírásokban életbe lépett és tervezett előírások tekintetében..
9. Az 1997. évi Előírás 1. s. szabályozás (Rule N°1) módosítása.
10. Javaslatok az egységes definíciók, tömegek és méretek tekintetében.
11. Az ülés elnökének megválasztása.
12. Egyéb kérdések.
 - 12.1. A jóváhagyott gyártmányok megfelelőségének hitelesítése

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.

1. A dízelüzemű valamint a földgáz és PB-vel működő motorok kipufogógáz légszennyezésére vonatkozó 49.sz. előírás továbbfejlesztésének kérdései

1.1. Nehézgépjárművek világ-jóváhagyási rendszer (WHDC)

A plenáris ülést megelőzően – az előzetes munkatervet módosítva – munkacsoport megbeszélésre került sor (e), ahol első alkalommal nyílt lehetőség a tervezett új előírás (GTR) szövegének megismerésére és részletes megvitatására.

A GRPE-50-4 számú Informális munkaanyag egyes fejezetei még hiányosak és nem tartalmaz határérték-javaslatokat sem.

Az új egyezmény-tervezet fontosabb változásai (az érvényes ENSZ-EGB 49. sz. előíráshoz képest) a következők:

- változtak mind a stacionárius, mind a tranziens vizsgálati ciklusok (WHSC és WHTC);
- változtak a vizsgálat hitelességére vonatkozó követelmények;
- az USA 2007. évi előírásában leírtakhoz hasonló a részecske (tömeg) vizsgálatra szolgáló eszközök és eljárás leírása;
- egységes gázzámítási rendet fogalmaz meg a különféle motor-tüzelőanyagokra;
- egyformának tekinti a teljes- és részarámú vizsgálati rendszereket;
- nincs előírt referencia üzemanyag.

A szakértői tanácskozáson számos szövegváltoztatást fogadtunk el, a legtöbb további közelítést eredményez az amerikai vizsgálati, számítási rendhez.

Részletes vitára a soron következő szeptemberi tanácskozáson kerül sor, miután összegezték a július végéig beérkező további javaslatokat.

Az elképzelések szerint az előírás hivatalos változata a következő, 2006. januári GRPE 51. ülésén kerül elfogadásra.

A tervezett GTR több szempontból is rendkívül fontos. Az EU állásfoglalása szerint az európai irányelv soron következő változtatása már a GTR-ben egyeztetett eljárás alapul.

A jelenleg előkészítés alatt lévő további világegyezmények (WWH-OBD és OCE) szorosan kapcsolódnak ehhez az előíráshoz (WHDC).

Az előírás szerinti Round Robin körkísérlet 2006-ban kezdődik.

1.2. A cikluson kívüli emisszió (off cycle), a c) ad.hoc munkacsoportban lefolytatott vita alapján

A szakértői munkacsoport megvitatta a 2005. áprilisi értekezleten első ízben megfogalmazott GTR tervezetet, amelynek egyes fejezetei még hiányoznak, illetve több változatban szerepelnek.

Az anyag két fő részből áll: a) bevezető, indokló és általános ismertető valamint a b) a definíciókat, vizsgálati eljárást tartalmazó fejezetekből.

Az előírás-tervezet az amerikai előírásokban szereplő NTE „Not-to-Exceed” követelmények világharmonizált (WNTE) elvére épült. Az OICA 1.25-1.50 szorzó faktort javasolt a mindenkori határérték vizsgálati kritériumára. A tervezet szerint a környezeti feltételeket 1670 m tengerszint feletti magasság illetve 38°C hőmérséklet szerint állapítják meg.

Vitatott az emissziós paraméterek közül a füst definíció az európai és amerikai eltérések miatt.

A szeptemberre tervezett következő szakértői ülésre készül el a GTR kiegészített szöveg változata.

1.3. A nagyteherbírású járművek fedélzeti diagnosztikai rendszere (OBD), az a) ad.hoc munkacsoport üléseinek vitája alapján

Az értekezletet megelőzően további két munkacsoport megbeszélésére került sor, a második a GRPE plenáris ülést megelőzően Genfben, ahol a GTR első változatát vitára bocsátják.

A szakértői tanácskozáson beszámoló hangzott el a GRPE 49. ülést követő két értekezleten történt előrehaladásról. Két előzetes munkaanyag készült: az ún. „B” modul, amely az előírás tervezett általános (emissziót meghaladó) szabályait ismertető valamint az ún. „C” modul, amely az emisszióra vonatkozó speciális kérdéseket tartalmazza. A bevezető, magyarázó és indoklásokat tartalmazó „A” modul még nem készült el (A „B” készültségi foka cca 100% míg a „C” cca 80%).

A „B” rész jelenleg csak a vezetékes kommunikációs kapcsolatra vonatkozó kérdéseket tartalmazza, mivel a sok felmerült probléma miatt (adat- és jogbiztonság) az ISO még nem fejezte be a vezeték nélküli megoldás kérdéseinek tisztázását.

A vitán jelen volt az ENSZ GRRF előadói csoport elnöke, aki nem támogatta a „B” modul elfogadását első sorban a közlekedésbiztonság kérdéseiben felmerülő speciális igények, pl. azonnali kijelzés miatt. A kérdés vitája a WP29 ülésen feltehetően folytatódik, illetve augusztus végéig várják a többi bizottság véleményét is.

A „C” modul továbbra is vitatott része a „Monitoring” 4.1. sz. alfejezet, amely alapján a fedélzeti diagnosztikai rendszer az összemisszióra hatással bíró komponens és szerkezeti egység paramétereit felügyeli. A gyártókkal még folyik a megbeszélés ennek kiterjedéséről.

Az előírás tervezett végső vitájára szeptemberben kerül sor a korábban említett két másik szakértői csoporttal egyeztetett időben és helyen. Az előírás hivatalos szövegének vitája 2006 januárjában, a GRPE ülésén lesz.

2. Részecske emisszió (PMP) program b) ad.hoc munkacsoport üléseinek vitája alapján

A tervezet szerint ismertetésre kerültek a személygépjármű „Round Robin” körkísérlet eredményei (JRC, AECC és EMPA) előadások alapján.

A szakértői tanácskozáson a JRC ismertette a jelenleg folyó, személygépkocsi

körkísérlet (Round Robin) során eddigi tapasztalatokat, amely szerint az ún. „arany” autó valamint összegyűlt „arany” berendezés és műszaki személyzet bevonásával végzik a különböző országok laboratóriumi kísérleti méréseit. Az év második felében kerül sor az ázsiai (Japán, Korea) vizsgálatokra. Az eddigi tapasztalatok biztatóak és a részecskeszám értékek a tömegméréssel is jó egyezést mutatnak. A beszámoló jelentés januárra készül el.

A másik RR kísérlet sorozatra a nagyteherbírású dízel motorokkal 2006. év folyamán kerül sor. Ezúttal is alkalmazzák az „arany” motor mellett az „arany” műszer és technikai személyzetet. Megvitattuk az igen részletes és alapos mérési programot.

Hivatalos bejelentés hangzott el, amely szerint a svájci kormány visszavonta a dízelmotoros személygépkocsi részecskeszűrő kötelező alkalmazására vonatkozó rendelet-tervezetét, mivel az EU-val kötött megállapodás nem engedi az Irányelvnel szigorúbb követelményeket. A pénzügyi ösztönzési elképzeléseiről később tájékoztat.

3. Az egész világra érvényes motorkerékpár-emisszió vizsgálati ciklus kidolgozása (WMTC)

A WP29 ülésen elhangzottak alapján, a GRPE 49. ülésén már elfogadott hivatalos GTR előírás szövegében 3 változtatást hajtottak végre:

- az USA felvetése szerint kiegészítették a A-fejezetet, az indoklási részben;
- az EU javaslatára a B1. és 2. módosult (szerkesztés);
- javasolják, hogy amíg nincsenek egységes határértékek, addig a jelenleginél enyhébbet ne alkalmazzanak.

Kínai felvetésre hozzájárultak a referencia tüzelőanyag mellőzéséhez.

India javaslatát a speciális vizsgálati ciklus vonatkozásában az elfogadott GTR továbbfejlesztett, módosított változata fogja tartalmazni.

A WP 29 ülésen a javasolt motorkerékpár emissziós GTR elfogadását támogatjuk.

4. Nem közúti gépjármű emissziós vizsgálati jegyzőkönyv (NRMM) kialakítása az ad.hoc csoport korábbi ülései alapján (ld. d) ad.hoc munkacsoport)

Az USA 2005 júniusában új előírást vezet be. Japánban is készül egy szigorúbb nemzeti rendelet. Az EU 2004-ben szigorította a követelményeket illetve kiterjesztette a rendelet hatályát egyéb járművekre (vízi, lokomotív stb.)

Egyeztetésre került a GTR tervezet felépítése a három legfontosabb régió: az USA, EU és Japán érvényes vizsgálati előírásainak tételes összevetése alapján. A világegyezmény az USA CFR 1065. sz. előírásban leírtak szerint készül, de felhasználják az ISO szabvány követelményeit is, mivel az európai és japán előírások lényegében ezt követik.

Az egységes vizsgálati rendszer (protokoll) három alapvető részt tartalmaz:

- a vizsgálati berendezések meghatározása;
- a vizsgálati eszközök kalibrálása és hitelesítése;
- a motorvizsgálat specifikálása.

5.2. A 83. sz. előírás

A TRANS/WP.29/ GRPE/2005/10. sz. munkaanyag a kettős üzemanyaggal működő személygépkocsi diagnosztikai követelményekre vonatkozó kiegészítő módosításokat tartalmazza. Az értekezlet kiegészítésekkel elfogadta az előterjesztést.

Bejelentették, hogy a 83. sz. előírás teljes, kiegészített érvényes változata hamarosan elkészül. (A konszolidált anyag június 15-től a világhálón megtalálható.)

5.4. A 115. (retrofit) előírás módosítása

Az Európai PG Szövetség (AEGPL) a TRANS/WP.29/ GRPE/2005/12. sz. munkaanyagban további kiegészítéseket javasol a gázzal működtetett járművekre vonatkozóan.

A javaslatok vitája folytatódik.

7. Környezetbarát járművek (EFV)

Angliában rendeznek az év második felében konferenciát, amelyre kormányzati szerveket hívtak meg.

8. Információcsere a nemzeti és nemzetközi előírásokban életbe lépett és tervezett előírások tekintetében

A kérdésben svájci (Inf.doc. N°20.), japán (Inf.doc.8.) és dél-afrikai beszámoló hangzott el (Inf.doc.20.).

9. Az 1997. évi Előírás 1. s. szabályozás (Rule N°1) módosítása

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.

Mivel az EU hivatalosan még nem jelentette be csatlakozását, ezért érdemi tárgyalás nem folyt.

A következő GRPE ülésre a hollandok által előkészített tárgyalási anyagként kerülnek megvitatásra. Az angol küldött a két változat közül a „B”-t támogatja.

10. Javaslatok az egységes definíciók, tömegek és méretek tekintetében

Az elmúlt ülésen elhangzott az EU hivatalos állásfoglalása, amely szerint a legtöbb EGB előírást az EU tagállamok részére a későbbiekben kötelezően írják elő. 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 kerültek a füst kibocsátásra vonatkozó EGB 24 sz. előírásban lévő meghatározások. Hasonló problémák vannak a 49., 83. és 96. sz. előírásokban is. E feladatra az EU és EGB egy al csoportot hozott létre az EGB és EU előírásokat ismerő szakértők közreműködésével.

A TRANS/WP.29/ GRPE/2005/11. sz. munkaanyag valamint a korábban összeállított TRANS/WP.29/ GRPE/2005/15. sz. holland a 24, 67. sz. valamint 110. sz. EGB előírások hatálypontjai kérdéseit hivatott rendezni.

Az EU DG Enterprise and Industry elkészítette a 49. és 83. sz. EGB előírások egységes értelmezését elősegítő javaslatokat.

Az EU információs anyagban ismertette az emissziós előírások hatálya kérdésében tapasztalható problémákat (Inf. doc. 50-5). Az eddig felmerült kérdéseket a következő ülésre egységes javaslatba foglalják össze.

Általános megjegyzés:

A szakértői munkacsoport tevékenysége jelentősen megélnékült, ami nem csak a témák számában, hanem elsősorban a tárgyalt kérdések műszaki-tudományos színvonalában volt tapasztalható.

Ez a tendencia feltehetően magyarázható az EU többször is ismertetett álláspontjával, amely szerint már a közeli jövőben is az uniós szabályokat fokozott mértékben kívánják az ENSZ EGB keretében készülő előírásokra építeni – esetenként EU Irányelv helyett a megfelelő EGB anyag kötelező meghirdetésével. Ezzel indokolható az a törekvés, hogy a korábban megjelent előírások revíziójával a jelenleginél áttekinthetőbb és konzekvensebb követelményrendszer álljon rendelkezésre.

A gépjárművek légszennyezési és energetikai kérdéseinek vitáira a korábbinál nagyobb figyelem irányult és a globálizációs törekvések miatt előtérbe kerültek GTR-ek (Globális Műszaki Szabályok) kidolgozása, amelyek az európai igények, hagyományok mellett más fejlett régiók (USA, Japán, újabban: Kína, India, Dél-Korea) szempontjaira is kiterjed.

E folyamat a fokozottabb bonyolultság mellett szemléletbeli frissítést is jelent, mivel a más rendszerekben lévő, jó tapasztalatok gazdagítják a nemzetközi előírásokat. (Példaként említtem az USA FTP-ből átvett műszerteknikai és statisztikai módszertani megoldásokat.)

A magyarországi szempontból is hasznosítható tudományos, műszaki tapasztalatok nagy mennyisége mellett fontos arra is rámutatni, hogy a most készülő EGB előírások illetve a világgazdaság számára fontos GTR-ekben leírtak már a következő 1-2 évben megjelenő EU Irányelvekben, vagyis kötelezően a hazai jogszabályokban is megjelennek.

Budapest, 2005. június 20.

Pollák Iván
tudományos főmunkatárs KTI