

FELJEGYZÉS

A WP.29 júniusi ülésén való részvételemmel kapcsolatban.

A WP.29 ülésről a szokásos, részletes beszámolót – a tradícióknak megfelelően – most is Szabó Sándor készíti el. Három olyan kérdéskörrel kapcsolatban rögzíték néhány olyan gondolatot, amivel ez a beszámoló nem foglalkozik, legalább is részletesen nem.

1. Az ITS szakértői csoport munkája

- 1.1 Intelligent Transport Systems (ITS) összefoglaló fedőnév alatt az olyan – közúti járművekkel kapcsolatos – elektronikus (adatgyűjtő, ellenőrző, vezérlő, stb.) rendszereket értik, amelyek a járművek biztonságos, hatékony, környezetkímélő stb. működését segítik elő, megkönnyítik a vezető munkáját. Ezen rendszerek elterjedése a járművekben az elmúlt 10 év alatt exponenciálisan gyorsul, ma már szinte minden járműrendszerben (fék, kormányzás, hajtáslánc, felfüggesztés, világítás, légkondicionálás, stb. jelen vannak.
- 1.2 Felvetődött az ITS rendszerek nemzetközi előírásainak, jóváhagyásának kérdése, ezért a WP.29 keretében, japán vezetéssel létrejött egy szervezőbizottság 2002 elején, ami 2004 februárjára összehozott egy kerekasztal megbeszélést a nemzetközi szabályozás kérdéseinek megvitatására. A kerekasztalnak egyik „eredménye”, hogy a szervezőbizottság átalakult egy informális szakértői csoporttá azzal a feladattal, hogy fogalmazza meg WP.29 felé a legfontosabb feladatokat, mutassa be a fejlődés fő tendenciáit, s dolgozza ki a nemzetközi szabályozás olyan kereteit, amelyek nem korlátozzák a gyors fejlődést, fejlesztéseket.
- 1.3 Ez az ITS szakértői csoport mindig a WP.29 ülések alkalmával ülésezett, most tartotta a 13. ülését. Én kezdettől fogva résztveszek Magyarország képviselőjeként az ITS csoport munkájában, már korábban is – 3-4 alkalommal – terjesztettem elő munkaanyagokat. Az utolsó ITS ülés ez év novemberében lesz, akkor akarja a csoport véglegesíteni a WP.29 részére készítendő anyagokat, ajánlásait.
- 1.4 A mostani, júniusi ülésen is előterjesztettem egy informális munkaanyagot az ITS rendszerek három legfontosabb csoportjára, azok definíciójára, jellemzőinek meghatározására (száma: ITS-12-4) A munkaanyagot a melléklet tartalmazza. Az ITS ülésen ismerttettem az anyagot, amely igen pozitív visszhangot váltott ki. Mind az ITS szakértői csoport elnöke, Wani úr, mind Dr. Hiramanten úr, a Japán Autóipari Kutató Intézet (JARI) igazgatója, aki a WP.29 részére készülő előterjesztést készíti az ülés után odajöttek hozzám és nagyon hasznosnak ítélték az anyagot és jelezték, hogy beépítik azt a végleges előterjesztésbe.
- 1.5 Érdemes rögzíteni néhány általános elvet, illetve alap problémát az ITS rendszerek nemzetközi jóváhagyásával kapcsolatban:

- Három, lényegében különböző intelligens rendszer családot kell megkülönböztetni a közúti járművekkel kapcsolatban: intelligens jármű rendszerek (IVS), intelligens közlekedési rendszerek (ITS1) és intelligens szállítási rendszerek (ITS2). Ezek interfészekon keresztül kapcsolódnak egymáshoz, illetve a jármű vezetőjéhez.
 - Az IVS rendszerek nemzetközi szabályozása megkezdődött, a WP.29 és bizottsági megadják a keretet ehhez a munkához. A másik két intelligens rendszer csoport, illetve a hozzájuk társuló interfészek kérdésköre még nyitott.
 - Az intelligens rendszerekhez általában az alábbi funkciók kapcsolódhatnak: észlelés – információgyűjtés, értékelés – döntés, beavatkozás – végrehajtás és visszacsatolás. Attól függően, hogy a rendszer ezek közül hány funkciót lát el, eltérő intelligencia szintje van.
 - Döntő kérdés, hogy az intelligens rendszernek, vagy a jármű vezetőjének van-e prioritása? A járművezető felelőssége elsődleges, ennek csak a fizikai korlátai (észlelési idő, reakció idő, fizikai teljesítmény, stb.) szabhatnak korlátokat.
 - Az intelligens rendszerek nemzetközi jóváhagyásának két módja lehet:
 - a) azon rendszereken belül kell őket jóváhagyni, amelyekben alkalmazzák őket (pl. fék, hajtáslánc, világítás, stb.)
 - b) egy önálló ITS előírást kell kidolgozni és alkalmazni.
- Ma inkább az „a” változat valósul meg, a jövőben azonban „a” és „b” kombinációja várható.

2. Az ECBOS project eredményeinek elemzése

A Brüsszel által az 5. Keretprogramban finanszírozott Enhanced Coach and Bus Occupant Safety (ECBOS) program zárójelentése 2003-ban készült el. Az R.66 előírás hatályának kiterjesztésén dolgozó IG/R.66 szakértői csoport – amelynek elnöke vagyok – azt a feladatot is kapta, hogy ennek kutatási programnak az eredményeit, tanulságait is vegye figyelembe munkája során. Magyarország nem vett részt ebben a programban, így közvetlen információk nem volt. A WP.29 ülésére utazva – gépkocsival mentem – Münchenben meglátogattam dr. Klaus Langwieder urat, a Német Biztosítók Szövetsége (GDV) Járműbiztonsági Intézetének nyugalmazott igazgatóját, aki intézetével részt vett a programban. Segítségével áttekintettük az EC-BOS zárójelentését, az általam az IG/R.66 varsói ülésére előkészített prezentációt. Érdemes néhány általános jellegű észrevételt rögzíteni:

- Az ECBOS programban 8 ország vett részt (Ausztria, Németország, Hollandia, Franciaország, Anglia, Olaszország, Spanyolország) Megpróbáltak az autóbusszokkal kapcsolatban baleseti statisztikákat összegyűjteni, konkrét baleseteket elemezni.
- Kiderült, hogy Európa „boldogabbik” felében sincs egységes adatgyűjtési módszer, mindenütt másként definiálják a sérülések súlyosságát, eltérő adatokat rögzítenek a balesetek helyszínelésekor, az autóbusszok önállóan – mint járműkategória – nem, vagy csak bizonyos relációkban jelennek meg a statisztikában, így az egyes autóbussz kategóriákra lebontva semmi adat nincs.
- Ennek tükrében igencsak felértékelődik az általam – a hazai média riportjai, írásai alapján – összegyűjtött több mint 300 autóbussz borulást, valamint több mint 200 homlokütközést tartalmazó statisztika, amely az egész világra kiterjed. Ebben a statisztikában már vannak adatok a különböző autóbussz kategóriákra.
- Az is nyilvánvaló, hogy a hivatalos (állami, központi) baleseti statisztikák – legalább is az autóbusszokra vonatkozó részük – ellentmondásos, megbízhatatlan és műszaki szempontból alig használható.

- A konzultáció nagyon hasznos volt abból a szempontból is, hogy a német biztosítók tapasztalata is alátámasztja azt, hogy minden autóbusz kategória utasa, vezetője összemérhető sérülési, halálozási kockázatot hordoz, tehát jogos igény (és feladat) az R.66 előírás hatályának kiterjesztése minden autóbusz kategóriára.

3. Az 1998-as Genfi Egyezmény (Világelőírások) helyzetértékelése

- 3.1. Főleg amerikai kezdeményezésre és nyomásra 1998-ban megszületett a közúti járművek területén világelőírások (Global Technical Regulation, GTR) kidolgozását, elfogadását és alkalmazását rögzítő Genfi Egyezmény, amelyhez már 29 ország (köztük Magyarország is) csatlakozott. A már 50 éve meglévő ENSZ-EGB előírások (1958-as Genfi Egyezmény) mellett erre azért volt szükség, mert az amerikai típusú jogrend nem alkalmaz a járműveknél állami jóváhagyást, csak gyártói öntanúsítást, így nem ismer el semmiféle külföldi jóváhagyást a jármű forgalomba-állításához.
- 3.2. Az eredeti cél az volt, hogy az ENSZ-EGB előírásokkal - amelyek időközben túlléptek Európán és világelőírásokká váltak – párhuzamosan, azonos műszaki tartalommal, de eltérő jogi (jóváhagyási) háttérrel szülessenek meg a világelőírások (GTR-ek), így a járműgyártók, a globális járműipar azonos követelmények alapján tudja fejleszteni, gyártani, értékesíteni járműveit.
- 3.3 Eddig 2 GTR került kidolgozásra és mintegy db van munkában. A kidolgozott előírások nemzeti hatálybaléptetése, országokénti alkalmazása azonban akadozik.
- 3.4 Az előző WP.29 ülésen kezdődött, hogy a nagy autóiipari hagyományokkal rendelkező országok tájékoztatást adnak arról a folyamatról, amely a GTR-ek hatálybaléptetéséhez szükséges. A mostani ülésen Kanada, USA, Ausztrália adott ilyen tájékoztatást.
- 3.5. A tájékoztatók kapcsán kialakult vitákból, a WP.29-ben folyó munka során az alábbiak váltak nyilvánvalóvá:
 - A nyilatkozatok szintjén minden ország nagy jelentőséget tulajdonít a nemzetközi előírások világszintű egységesítésének, de az nem kap hangsúlyt, hogy ennek nem műszaki, hanem jogi akadályai vannak (A műszaki egységesítésre kiváló eszköz és lehetőség lenne az ENSZ-EGB előírások alkalmazása)
 - A nyilatkozatok szintjén – ha azonos témában születnek – az ENSZ-EGB előírásoknak és a GTR-eknek műszaki tartalmukban (követelmények, vizsgálati módszerek, stb.) azonosnak kell lenniük. A napi gyakorlatban azonban ez rendre nem valósul meg azzal a „magyarázattal”, hogy majd a jövőben megtörténik az egységesítés.
 - A GTR elfogadásakor meglévő szakmai egyetértés még nem jelent valódi, ténylegesen azonos alkalmazást. Az USA – nagy ünneplések között - elfogadott GTR-1-et csak „módosításokkal” iktatta be a hazai jogrendjébe. A kanadai delegátus mostani nyilatkozata világossá tette, hogy az ilyen „módosítások” kétirányúak lehetnek: bizonyos paragrafusok kiiktatását, vagy újabbak beiktatását is jelenthetik. Ezeket a lépéseket hivatott jogilag rendezni a kanadai javaslat az **Opciók** és **Modulok** bevezetésére.
 - Az ISO képviselőjének volt egy találó hozzászólása a vitához: ma már 29 ország csatlakozott az 1998-as Genfi Egyezményhez. Ez azt jelenti, hogy szélső

esetben egy GTR 29 változatban jelenhet meg, 29 előírásunk lehet egy adott témakörben.

- Magyarország viszonyát a GTR-ekhez az EU határozza meg, EU döntés alapján kell – vagy nem kell – hatályba léptetnünk egy GTR-t

3.6. A kanadai javaslat a GTR-ekben beiktatandó Opciók és Modulok kérdésében a WP.29-138-4 informális munkaanyagban található. Hangsúlyozni kell, még nincs végleges megfogalmazás, de az elvek már jól körvonalazódnak:

Opció: a GTR olyan része, amely egy szabályozandó kérdésre kettő vagy több kölcsönösen kizáró(lagos) megoldásokat tartalmaz, és az előírást elfogadó országoknak (CP) ezek egyikét kell választani.

Modul: a GTR olyan önálló része, amely rendelkezést, vagy rendelkezések rendszerét tartalmazza, amelyet bármely CP alkalmazhat az előírás elfogadásakor. A modul nem mond ellent a GTR egyik követelményének sem. (Ez például azonos követelményre eltérő vizsgálati módszereket enged meg.)

3.7. A következő lépések: először meg kell egyezni az Opció és Modul definíciójában, tartalmában, majd valahogy ezen fogalmakat és alkalmazásuk módját, feltételeit bele kell foglalni az 1998-as Genfi Egyezménybe. Várható, hogy ez a megállapodás létrejön, de ennek következménye is várható: a jövőben az erős országok (de a bizonyos vétóval rendelkező USA, Japán, és EU) meg fogják jelentetni az új GTR-ekben a saját érdekeiket szolgáló opciókat és modulokat.

Budapest, 2006 július 15.

Dr. Matolcsy Mátyás