

BESZÁMOLÓ
A 150. WP.29 ülésről
(Genf, 2010. március 9-12.)

A korábbi gyakorlatnak megfelelően azokról a témákról számolok be kicsit részletesebben, amelyek a WP.29 napi munkáján túl a jövőbe mutatnak és közérdeklődésre tarthatnak számot.

A WP.29 munkájáról, az EGB és GTR előírások kidolgozásáról és módosításáról, az ehhez kapcsolódó tevékenységekről – ugyancsak a korábbi gyakorlatnak megfelelően – Deák János ír beszámolót.

A GRSG elnökével a munkacsoportunkat érintő több kérdésben egyeztettünk, megbeszéltük a májusi GRSG ülés napirendjének összeállítását, a súlyponti kérdéseket.

1. Intelligent Transport Systems (ITS)

1.1. A 2009. novemberi WP.29 ülést követően tartotta ülését a japán és angol vezetésű IG (szakértői csoport) az ITS témakörben (lásd az ülésről készült korábbi, novemberi beszámolómban) Erről az IG ülésről számolt most be két társelnök két nem hivatalos dokumentum segítségével (ID-21 és ID-22) Az említett ülésen bemutatásra került egy irányelv tervezet a nagy fontosságú (vész)jelzések követelményeinek kidolgozásához. A vitában különböző kérdések, javaslatok fogalmazódtak meg, ezeket összegzi az ID-21 dokumentum, majd az ezek alapján módosított irányelveket tartalmazza az ID-22. A mostani vita során kiderült, hogy időközben OICA újabb javaslatokkal állt elő, ezeket azonban még nem tartalmazza az új irányelv javaslat. Vita volt arról, hogy WP.29 mikor hagyja jóvá ezeket az irányelveket, ha azok folyton változnak. Az elnök javasolta, hogy WP.29 célozza meg a 2011. márciusi ülést.

OICA hangsúlyozta, hogy ez az irányelv nem fedi le az ITS teljes területét, aminek a művelésére a szakértői csoport eredetileg létrejött. Ez egy szűk terület, a nagy fontosságú jelzések (high priority signals) követelményeinek, jövőbeli előírásainak lehet jó kiindulási alapja, de a feladatkör ennél sokkal tágabb, összetettebb, különös tekintettel arra, hogy a piacon szinte naponta jelennek meg újabb és újabb elektronikus (intelligens) rendszerek, és senki nem tudja, hogy biztonságosak-e, megfelelőek-e, egymással milyen kapcsolatba kerülhetnek. Sok olyan rendszer van, amit nem is a járműgyártó épít be, hanem utólag kerül beszerelésre.

1.2. A most előterjesztett irányelv tervezet rögzíti, hogy az ADAS (Advanced Driver Assistance System) rendszerek jelzéseire vonatkozik. A vezetőnek adandó jelzéseket három csoportba sorolja, attól függően, hogy a döntésnek a vezető részéről milyen gyorsnak kell lennie. A magas szintű (vész)jelzés két másodpercen belüli vezetői (re)akciót igényel. ADAS rendszerek a következők:

- Homlokütközés veszélyét jelző rendszerek (FCW)
- Sávelhagyást (LDW) és útelhagyást (RDW) jelző rendszerek
- Hátsó (tolatást) jelző rendszerek és a vezető látásából kimaradt területek (blind-spot) jelzőrendszerei

1.3. Az irányelvek nem vonatkoznak olyan intelligens jármű rendszerekre, amelyek a vezető beavatkozása nélkül automatikusan működnek (ABS, ESC), csak olyan balesetmegelőző rendszerekre, amelyeknél a vezető azonnali reagálása szükséges fékezés vagy kormány-

zás formájában. Itt azonban olyan ponthoz érkeztünk, ami a normál logika alapján nehezen magyarázható: az ABS, ESC rendszerek az eredményesebb, hatékonyabb működés érdekében éppen a vezetőt „kapcsolják ki” a „működésből” olyankor, amikor az már képtelen saját döntésével a balesetet elkerülni.

- 1.4. Az irányelv felsorolja azokat az ISO és SAE szabványokat, amelyeket a (vész)jelző rendszerek tervezésénél célszerű figyelembe venni. Háromféle jelzést különböztet meg: vizuálist, audiót és mechanikust (rezgésekkel). Ezekkel kapcsolatban bemutat jó és rossz alkalmazási példákat. Részletes, alapos hivatkozási listát is tartalmaz az anyag.
- 1.5. Az irányelv utolsó pontja a jövőbeni feladatokat vázolja: a WP.29 munkacsoportjai is vitassák meg az anyagot, és ha szükséges, egészítsék ki abból a célból, hogy a tervezők, gyártók számára legyen egy közösen megegyezett irányelv a (vész)jelzőrendszerek alkalmazásához járművekben. Több kérdés azonban megválaszolatlan:
 - Az irányelvből hogyan, mikor lesz nemzetközi előírás?
 - Az irányelv mivel több, jobb a témában már létező ISO, SAE szabványoknál? (Szerintem kevesebb)
 - Mi lesz azon ITS rendszerekkel, amikre az irányelvek nem vonatkoznak (OICA felvetése) Ezek vannak többségben.

2. Komplettn jármű jóváhagyás (IWVTA) az '58-as Genfi Egyezmény keretében.

- 2.1. Japán a múlt novemberi WP.29 ülésen felvetette, hogy az 1958-as Genfi Egyezmény keretén belül létre kellene hozni a komplettn jármű jóváhagyásának feltételeit (International Whole Vehicle Type Approval, IWVTA) Az oroszok, OICA érdekesnek, megvitathatónak találta az ötletet, EU nem ellenezte, de felhívta a figyelmet arra, hogy ehhez módosítani kell az '58-as egyezményt és azt nem jó minden évben módosítani (utoljára 16 éve módosították). Japán ígérte, hogy a márciusi (mostani) ülésre készít egy hivatalos indító dokumentumot.
- 2.2. Ezt meg is tették, 2009. dec. 23.-i dátummal felkerült a WP.29 honlapjára az ECE/TRANS/WP.29/2010/55 számú dokumentum. Ennek – illetve az egész gondolatkörnek – a megvitatása EU részéről elmaradt, a szokásos WP.29 ülést előkészítő brüsszeli EU ülésen a kérdés nem volt napirenden. A WP.29 ülést közvetlenül megelőzve az EU benyújtott egy nem hivatalos munkaanyagot (ID -25), amivel kapcsolatos tájékoztató céljából az EU fő-képviselője (Jean úr) hétfőn este (a délutáni ülés után) összehívta a tagországok képviselőit. Itt – nem teljesen érthetően – időhiányra hivatkozott és arra kérte az országokat, hogy addig ne vegyenek részt önállóan a japán anyag vitájában, amíg EU-nak nem lesz kialakult közös álláspontja. Röviden ismertette a nem hivatalos EU munkaanyagot, amit ott az ülésen kaptunk kézhez. Azt érzékeltette, hogy az EU kicsit lassítani akarja a japán nekibuzdulást.
- 2.3. Az EU munkaanyag a „Jövő irányai az '58-as Egyezmény jármű előírásainak harmonizálásához” megalapítandó IG (szakértői csoport) feladataira (ToR-jére) és munkamódszerére tesz javaslatot. Az anyagban semmi utalás nincs a japán kezdeményezésre és az IWVTA-ra.
- 2.4. A WP.29 ülésen Japán előterjesztette indító javaslatát, amelyben röviden összefoglalják, hogy miért lenne szükség az egységes, komplettn jármű jóváhagyási és jóváhagyást kölcsönösen elismerő világegyezményre. Az 1958-as Genfi Egyezmény erre jelenlegi formájában nem alkalmas, de megfelelő átdolgozással alkalmassá tehető. Ennek az előké-

szítésére javasolják egy IG felállítását a WP.29 felügyelete alatt. A munkát 2016-ig látják elvégezhetőnek. Az előterjesztést követően az EU főképviselője erősen támogatta a javaslatot, külön kiemelve, hogy a kölcsönös elismerés, a biztonság és a környezetvédelem központi tételek legyenek. Dolgozzon Japán és EU közösen ebben a témában és felajánlotta tapasztalatait, amit az EU a tagországokon belül megvalósított komplett jármű jóváhagyás bevezetésével szerzett. Az oroszok támogatták a javaslatot és felhívták a figyelmet arra, hogy az ilyen világegyezménynek tartalmaznia kell az alkatrészek, részegységek jóváhagyásának kölcsönös elismerését is. WP.29 az alábbiakban állapodott meg:

- Az IG szakértői csoportot létrehozza az EU által javasolt ToR és munkamódszer alapján.
- EU és Japán társelnöke vezeti az IG-t, a technikai titkári teendőket Japán látja el.
- Az IG alakuló ülését a WP.29 ülés után megtartja
- Az IG-nek 2011. novemberben kell egy olyan anyagot a WP.29 elé terjeszteni, amiből a feladatok, tennivalók egyértelműen kitűnnek és látható annak időbeli ütemezése is.
- Első lépésben a célkeresztben a személygépkocsik (M1 kategória) állnak.

2.5. Az IG alakuló ülését Gauvin úr, a WP.29 elnöke vezette, láthatóan igen konstruktívan. Nem vett részt az EU fő képviselője, de jelen volt az „elnökségben” egy EU képviselő, hogy Japánnal együtt reprezentálja a társelnökséget, az EU „erős” országai közül Anglia, Németország, Olaszország, Spanyolország, Hollandia, valamint az USA. (Franciaországot Gauvin úr képviselte) A vitában EU ország képviselője nem vett részt, de igen pozitívan vett részt Japán, India, Oroszország, Egyiptom, OICA, és Gauvin elnök úr. A japánok előterjesztettek egy három „táblázatból” álló feladat gyűjteményt, ezzel kapcsolatban zajlott eszmecsere. Az IG következő ülésére június 18.-án kerül sor Párisban.

2.6. Megítélésem szerint ez a kezdeményezés a legjelentősebb a WP.29 elmúlt 20-25 éves tevékenységében. Azon is érdemes elgondolkozni, hogy ha ez az akció sikeres lesz, akkor 1998-as Genfi Egyezmény fontossága a GTR világelőírásokat illetően lecsökken, sőt léte megkérdőjeleződhet. Ha sikerül megtalálni azt a műszaki kompromisszumot, amely minden állam jelenlegi típus jóváhagyási követelményeivel kompatibilis és azt a jogi formulát, amely minden ország számára elfogadható, akkor az USA egyedül marad az 1998-as Genfi Egyezménnyel.

3. A járművezető felelőssége

3.1. A WP.29 novemberi ülésén került napirendre az a régóta lappangó ellentmondás, ami az 1968-as Bécsi Konvenció és az 1958-as Genfi Egyezmény követelményei között feszül:

- A '68-as Konvenció kimondja, hogy a járművezetőnek minden követelmények között uralkodnia kell a járművén, ezt a felelősséget semmilyen automatika nem vonhatja el tőle.
- Az '58-as Egyezmény alapján nemzetközi jóváhagyást kaphatnak és járművekben üzemelnek ilyen döntést –működést elvonó rendszerek (ABS, ESC, stb.)

Az ENSZ-EGB Inland Transport Committee (ITC) –n belül az elsőt a WP.1, a másodikat WP.29 felügyeli. Az első alapvetően jogi beágyazottságú társaság, a második alapvetően műszaki. A vita a mostani ülésen annak kapcsán folytatódott, hogy WP.1 elnöke levelet írt WP.29 elnökének a témával kapcsolatban. (ID-5)

- 3.2. WP.1. úgy véli, hogy ők az elsőrendű felelősök a nemzetközi közúti közlekedés biztonságáért, az alapelvek, a kötelező minimális technikai feltételek meghatározásáért, és reméli, hogy WP.29 ezt figyelembe veszi új műszaki előírások kidolgozásánál.
- 3.3. WP.1. szerint éles különbséget kell tenni a járművezetőt segítő, vagy az őt helyettesítő (helyette működő) szerkezetek között. A járművezető döntése nélkül ez utóbbiak nem léphetnek működésbe. Ezért arra kéri WP.29-et, hogy az ő 2010 szeptemberi ülésükre állítson össze és küldjön el egy olyan listát azokról az előírásokról, amelyekben ilyen elmentmondás található.
- 3.4. Nagy vita alakult ki, ebből néhány érdekes gondolat:
- A '68-as Bécsi Konvenciónak nem ugyanazok az országok az aláírói, mint az '58-as Genfi Egyezménynek. Hogyan kötelezheti egyik szerződés a másik aláíróját bármi-re?
 - Az oroszok szerint a '68-as Konvenció néhány nagyon általános biztonsági elvet rögzít csak, és rábízta a tagállamokra azok betartását nemzeti előírásaikon keresztül (lásd fékhatásosság) Nincs „külső” ellenőrzés a követelményekre vonatkozóan.
 - Elvi követelmény (minden műszaki paraméter nélkül) nem tartható be a gyakorlatban.
 - Még egyetlen járművet sem állított meg senki egyetlen határon sem, hogy megfeleljen a '68-as Konvenciónak. Az '58-as Egyezményt viszont betartatják.
 - Az ITC, mint WP.1 és WP.29 közös felettes szerve rendezhetné az ügyet.
 - WP.29 felkérte az olasz delegátust, hogy kezdjen tárgyalást WP.1. illetékeseivel a témában.

4. Környezetbarát járművek

- 4.1. WP.29 szintjén is tobzódik a téma, sok formában jelenik meg, a tárgyilagos szemléletben a szervezetlenség, fejetlenség érzetét keltve. A motorokkal kapcsolatos előírások, előírás módosítások kidolgozása rendben folyik, de a kérdéskör „politikai” túlhangsúlyozása nemzetközi konferenciák és akciók szintjén zajlik. Az alábbiak jó példák arra, hogyan szabadul el a hajóágyú a fedélzeten.
- 4.2. A „Klímaváltozás és közlekedés” programot New Yorkban jóváhagyták, költségvetési fedezetet kapott rá a Titkárság, így konferenciákat, kerekasztal megbeszéléseket szervezhetnek a jövőben. Egy fő új státuszt is kapott a titkárság, az új embert az üzemanyag gazdaságosság területén veszik majd fel.
- 4.3. WP.29 egy éve szervezi júniusi ülésére a „Klímaváltozás és a közlekedés” kerekasztal vitát (2010. jún. 24., délután), mintegy 10 hozzászólót kértek fel. A Titkárság három értékes, informatív előkészítő anyagot állított össze:
- ...WP.29/2010/45 UNECE aktivitás az emisszió és az üvegházhatást okozó gázok csökkentésére a közlekedésben. (23 oldal)
 - ...WP.29/2010/46 Irodalmi áttekintés az emisszió és az üvegházhatást okozó gázok csökkentése érdekében végzett munkáról, erőfeszítésekről (26 old.)
 - ...WP.29/2010/47 Ki mit tesz a közlekedés területén a klímaváltozás ellen? (11. old.)
- A kerekasztal egy összefoglalót és javaslat csomagot kíván kiadni.

- 4.4. Az indiai delegáció beszámolt a 2009 novemberében Delhiben megrendezett 4. EFV konferenciáról (Environment Friendly Vehicles) Az előzőek Tokióban, Birminghamban majd Drezdában voltak, WP.29 mindegyik szervezését aktívan támogatta. Ezen a konferencián a WP.29 és GRPE egyaránt képviseltette magát, a GRPE-nek ezzel a kérdéssel foglalkozó IG szakértői csoportja is ülésezett Delhiben. A konferenciáról készül egy nem hivatalos anyag, amelyet a Titkárság feltesz a világhálóra.
- 4.5. A 2.2. pontban említett EU tagországok képviselőinek nem hivatalos összehívása során az EU fő-képviselője egy másik ügyben is tájékoztatást adott: az EU a most elnöklő Spanyolország kezdeményezésére mozgalmat indított „Clean and fuel efficient vehicle” címmel (Tiszta és üzemanyag-hatékony jármű). Február 7.-én és 28.-án már tartottak ebben az ügyben a tagországok miniszteri szintű értekezleteket. Ezekon konszenzus alakult ki, és szorgalmazták egy ilyen témájú program beindítását mind politikai szinten, mind a kutatás-fejlesztésben és a jármű jóváhagyások terén. Két érdekes kérdés hangzott el a tájékoztatás után:
- A német küldött azt kérdezte, hogy ez az új program hogy viszonyul a már évek óta folyamatban lévő EFV programhoz? (lásd előző pontban) Azzal azonos (akkor miért kell most külön meghirdetni?), attól eltérő (akkor melyiket kell inkább csinálni?), egymást kiegészítő (ki határozza meg, hogy melyikben ki mit csinál?)
 - A luxemburgi küldött azt kérdezte: mire ez a nagy rohanás? Miniszteri szinten bejelentenek valamit, amiről szakértői szinten – legalább is náluk – semmit nem tudnak (szerintem nálunk sem). Mi lesz ennek az eredménye? Szerinte bizonyos lobbicsoport(ok) így akar(nak) valamit gyorsan elfogadtatni.
- Mindenesetre nagy szervezettség nem volt felismerhető az akció mögött.
- 4.6. Az olaszok tájékoztatták WP.29-et arról (ID-12) hogy 2010 októberében Rómában kerül megrendezésre a II. Miniszteri Konferencia „Global Environment and Energy in Transport” tárgykorban. Ezt az akciót a G8-ak határozták el (az első konferencia 2009. januárjában Tokióban volt). A közlekedés minden ága (légi, vízi, vasúti, közúti) érintett, az ipar és a kormányzatok magas szintű részvételére számítanak.

5. Az R.E.3 revíziója

- 5.1. Az EGB előírásokban használt járműkategóriák, fő méretek és tömegek definíciója a „Consolidated Resolution on the Construction of Vehicle” (R.E.3) VII. mellékletében található. Ennek az anyagnak a jogi státusza eléggé tisztázatlan, sokkal „gyengébb”, mint az előírásoké, amelyek mellékletei az 1958-as Genfi Egyezménynek. Amikor az EU elhatározta, hogy elfogadja és jogrendjébe beépíti az EGB előírásokat (nem készít külön direktívákat a jövőben), javasolta az R.E.3 revízióját és jogi státuszának tisztázását.
- 5.2. Ez a munka több éven keresztül folyt a GRSG-ben – aktív közreműködéssel – míg nem az EU kérte ennek felfüggesztését, mert náluk más kérdések (pl. típus jóváhagyás) kaptak prioritást. A GRSG levette a témát napirendjéről és erről tájékoztatta WP.29-et. Érdekes megjegyezni, hogy az EU komplett jármű jóváhagyási direktívájánál is napirendre került a járműkategóriák kérdése.
- 5.3. A WP.29 novemberi ülésére a Titkárság összeállított egy dokumentumot (...WP.29/2009/123), ami tulajdonképpen az R.E.3 legutolsó állapotát tükrözte formailag rendezett alakban. Ez a mostani ülésen napirendre került, azzal a kérdéssel, hogy mi legyen vele:

- Fogadja el most, a jelenlegi formájában WP.29?
- Küldje vissza GRSG-nek a munka befejezésére?

Ez utóbbi változat győzött.

- 5.4. Az R.E.3 VII. Mellékletének a jelentősége felértékelődik az IWVTA koncepció tükrében. (lásd 2. pontban) Ehhez műszaki szempontból is elengedhetetlen lesz a járműkategóriák, fő méretek és tömegek egységes definíciója. Számomra máig érthetetlen, hogy a GTR-ekhez kidolgozott SR1 (Special Resolution) és R.E.3 módosításánál ez mért nem volt alapvető célkitűzés. Ha nem is lehetett volna első lépésben a teljes azonosságot elérni, a jelenleginél sokkal nagyobb megfeleltetést lehetett volna biztosítani. Most nagy kérdés lesz, hogy készül-e egy közbenső R.E.3 módosítás, vagy nekifogunk a „nagy munkának”? A májusi GRSG ülésen ezek a kérdések is felvetődnek majd. Az ésszerűséggel szemben a gyors módosítás befejezés valószínűsíthető.

Budapest, 2010. március 20.

Dr. Matolcsy Mátyás