

BESZÁMOLÓ

a 151. WP.29 ülésről
(Genf, 2010. június 20-24)

A WP.29 adminisztratív tevékenységéről – EGB és GTR előírások kidolgozásáról és módosításáról, a munkabizottságokban folyó ilyen irányú munkák koordinálásáról – a korábbi gyakorlatnak megfelelően Deák János jelentése szól részletesen. Ebben a beszámolóban azokat a témákat elemzem kicsit részletesebben, amelyek a WP.29 napi munkáján túl a jövőbe mutatnak és közérdeklődésre tarthatnak számot.

1. Komplettné jármű jóváhagyása (IWVTA) az '58-as Genfi Egyezmény keretében

- 1.1. A márciusi Beszámolómban tájékoztatást adtam a japán kezdeményezésre megindult akcióról. WP.29 márciusban döntött egy szakértői csoport (IG) megalakításáról, amelynek elnöke Gauvin úr, a WP.29 elnöke lett, japán és EU-s társelnökökkel. A csoport alakuló ülését még akkor megtartotta, a részvétel minden szerződő fél részére nyitott. A munka befejezését jelenleg 2016-ra tervezik, személyautók jóváhagyásával. A csoport dokumentumai, munkaanyagai a WP.29 honlapján megtalálhatók, az első ülésről utólag készült jegyzőkönyv száma: IWVTA-02-02.
- 1.2. Az IG a WP.29 júniusi ülését megelőző héten Párizsba tartotta 2. ülését, erről a csoport elnöke beszámolt. Úgy tervezik, hogy a jövőben minden WP.29 előtti héten lesz egy IG ülés (Párizsban). Kéri, hogy minél több ország aktívan – javaslatokkal – kapcsolódjon be a munkába.
- 1.3. Japán készített egy javaslatot a Párizsi ülésre (IWVTA-02-05) abból kiindulva, hogy végső soron minden járművet nemzeti szinten hagynak jóvá és állítanak forgalomba, ezért a jóváhagyások alapját képező műszaki előírásokat három szinten kell figyelembe venni és összehangolni:
 - Általános nemzetközi szint, ide tartoznak az ENSZ-EGB előírások, illetve ezen a szinten fogalmazódnak meg az IWVTA követelményei is,
 - Regionális nemzetközi szint, példa az EU direktívák, EU teljes jármű jóváhagyás, forgalomba állítás
 - Nemzeti szint, nemzeti előírások, követelmények.Felsorolták azon EGB előírásokat, amelyek része kell, hogy legyenek az IWVTA-nak (első lépésben személygépkocsikról lenne szó)
- 1.4. Az elnök átnézte az 1958-as Genfi Egyezményt abból a szempontból, hogy mely cikkelyeit kell módosítani, hogy alkalmas legyen az IWVTA befogadására, kezelésére. (IWVTA-02-09) és hat cikkely felülvizsgálatát javasolta.
- 1.5. Az EU egy munkaanyagban megadta azon EGB előírások és EU direktívák listáját, ami az EU személygépkocsi jóváhagyás (EUWVTA) nyugszik (IWVTA-02-06), azon követelményeket, amelyeket a jóváhagyáshoz ki kell elégíteni. (Ennek alapja a 2007/46/EC direktíva, illetve az azt módosító 1060/2008 Commission Regulation)
- 1.6. Ugyancsak az EU készített egy nagyon alapos, jó összefoglaló elemzést az IG számára a figyelembeveendő szempontokat, megoldandó kérdéseket illetően (IWVTA-02-08) A 19 oldalas anyag széleskörű megközelítését jól mutatja a fejezetcímek felsorolása:

- Háttér, cél, előzmények
 - A minőséget biztosító kérdések körvonalazása
 - A szabálykészítés folyamata
 - A típusjóváahagyás folyamata
 - A szerződő felekre háruló kötelezettségek
 - Vizsgáló állomások
 - Alkalmazás és végrehajtás
- 1.7. Úgy tűnik, hogy az EU – a japán kezdeményezéssel szembeni kezdeti „tartózkodás” után – igen aktívan bekapcsolódik az IG munkájába, és mivel az EU-n kívüli „erős” országok közül az oroszok, India is pozitívan áll a kérdéshez, ez a munka eredményes lesz. Ez viszont előre vetíti az 1958-as Genfi Egyezmény és a hozzátartozó EGB előírások „megerősödését” és az amerikaiak által favorizált GTR-ek (világelőírások) hosszabb távon való pozíció vesztesét, leértékelődését.

2. A világelőírások (GTR) helyzete, jövője

- 2.1. Az 1998-as Genfi Egyezmény – mint az közismert – járművekre vonatkozó világ-előírásokat (Globál Technical Regulation, GTR) dolgoz ki és fogad el. Az 1958-as Genfi Egyezményhez kezdetben csak európai országok csatlakozhattak (Európai Gazdasági Bizottság előírásai, EGB), de az 1995-os átdolgozásakor ezt az egyezményt is „kinyitották” a világ összes országa számára és igen sok jelentős „autós” ország (Japán, Ausztrália, Törökország, Oroszország, Korea, Dél-Afrika, stb.) csatlakozott is hozzá. Így a '98-as egyezmény létjogosultságát az adta meg, hogy az „amerikai” és „európai” típusú két eltérő jármű regisztráció rendszer műszaki követelményei egységesek legyenek: az EGB előírások és a GTR-ek egy adott kérdésben (pl. fék hatásosság) azonos műszaki követelményeket és vizsgálati módszereket alkalmazzanak. A '98-as egyezmény megszületését főleg az USA szorgalmazta.
- 2.2. Az első GTR-t 2004-ben dolgozta ki a WP.29, azóta összesen 11 világelőírás került elfogadásra (EGB előírásból 127 van). Időközben nyilvánvalóvá vált, hogy a lényeges eltérés az EGB előírások és a GTR-ek között nem a műszaki tartalomban van, hanem a jóváahagyás, forgalomba állítás jogi feltételeiben, módszerében:
- Az európai rendszerben a járművet (alkatrészt) arra államilag kijelölt intézménynél kell megvizsgálni az adott előírás követelményei és vizsgálati módszerei szerint, s ha megfelel, állami jóváahagyást kap és forgalomba állítható.
 - Az amerikai rendszerben a jármű (alkatrész) gyártója joghatályosan nyilatkozik, hogy gyártmánya megfelel az adott előírás követelményeinek (öntanúsítás) és ez alapján a jármű forgalomba állítható. (A gyártó a jármű teljes élettartama során viseli a jogi és anyagi felelősséget, ha később kiderül, hogy nem felelt meg.)
- 2.3. Hiába volt logikus és jó a célkitűzés, hogy a két párhuzamosan futó világelőírás rendszer legalább műszaki tartalmában legyen azonos, az elmúlt évek tapasztalata azt mutatta, hogy ez nem tud megvalósulni:
- A két egyezménynek nem azonosak a szerződő felei (résztevő országai) Az '58-as egyezménynek 48 szerződő fele van, a '98-asnak 31 (mindkét egyezményhez az EU is csatlakozott)

- Bár minkét egyezményt a WP.29 kezeli, mint ernyő szervezet, az '58-as egyezmény „atyja” a WP.29/AC.2 bizottság, míg a '98-asé a WP.29/AC.3. Így az azonos tartalmú, célú előírások módosítása soha nem egyszerre történik a két rendszerben. Jellemző példa erre a GRSG –ben most is folyó egységesítése az EGB R.43 és GTR.6 előírásoknak (jármű üvegező anyagok), amelyek az újabb egyeztetés után sem lesznek egységesek.
 - Az EGB előírásoknál világos, jól szabályozott rendszer van arra vonatkozóan, hogy ki hagyhat jóvá, ennek jelölése a gyártmányokon egyértelmű, a jóváhagyás visszakereshető, mindez a GTR-ekkel kapcsolatban nem rendezett.
 - A GTR-eknél vannak opciók a követelményekben (pl. az egyik opció az EGB vonatkozó előírásával azonos, a másik az amerikai FMVSS szabvánnyal) vagy vannak választható modulok a követelményekre és vizsgálati módszerekre. Ezeket az '58-as egyezmény nem tudja kezelni.
- 2.4. A '98-as egyezmény aláíró országai vállalták, hogy amint egy GTR elfogadásra kerül, azt a saját hazai törvényhozási rendszerükben elindítják a „törvénnyé válás jogi útján” és erről a folyamatról évente beszámolnak a WP.29-nek. Ez a folyamat is áttekinthetetlen. Van ország, amely egy GTR-t csak részben, vagy bizonyos módosításokkal „fogadott el”, van amelyik egy másik követelmény (előírás) mellett alternatívaként. Az EU jelentette, hogy a GTR.6-ot az EGB R.46-on keresztül vezette be, miközben tudjuk, hogy a két előírás nem azonos és még mindig a „transzpozíció” stádiumában vannak (egymásnak megfeleltetés). Az USA erre vonatkozó jelentésében az áll, hogy megtették az előzetes lépést az előírás „honosítására”, de még nem döntötték el, hogy honosítják vagy nem; de – hangsúlyozzák - ezzel a jelentéssel eleget tettek szerződésbeli kötelezettségüknek. Magyarországot ebben a kérdésben is az EU képviseli, tehát nekünk nincs külön tennivalónk.
- 2.5. Érdekes véleményt fogalmazott meg az OICA, IMMA és GTB hármás (nemzetközi járműgyártó szövetségek) a jóváhagyások globális jelölése – szintén évek óta húzódó – vitájában (Inform. Doc. WP.29.151-08). Mint írják: az E jelhez (jóváhagyó jel az '58-as egyezmény alapján) hasonló G jel elvileg elképzelhető lenne a GTR-ek esetében is, de ennek használatát több dolog teszi lehetetlenné:
- Az alapvető ellentmondás a típusjóváhagyás és az öntanúsítás között. A G jelet a gyártó adná, de azt nem tudja elfogadni egy nemzeti jóváhagyó hatóság.
 - A '98-as egyezmény nem garantál kölcsönös elismerést.
 - Bizonyos esetekben a GTR-ek opciókat és modulokat tartalmaznak. Ezeknek a megjelenítése egy G-betűs jelöléssel szinte lehetetlen és ellentmond az általános és egységes elismerésnek, az egyes szerződő felek csak az egyik, míg mások a másik „al-változatot” fogadnák el.
 - A G jelölésnek helyettesíteni kell tudnia minden nemzeti és nemzetközi más jelölést (pl. az E jelet), de az egyezmény ezt nem garantálja, így a G jel – ha egyáltalán – mindig csak egy újabb, addicionális jelölés lehet a gyártmányon.

A heves vitában a gyártók kijelentették, hogy a GTR-ek rendszere számukra alkalmazatlan: nincs szabályozva, hogy a módosítások hogy lépnek hatályba, illetve az öntanúsítás melyik „változat” szerint történik, nincs szabályozva, hogy a változásokat mikortól kell alkalmazni, így nem rendezett a gyártók részére a „felkészülési idő”, stb.

- 2.6. Volt még egy érdekes momentum a világelőírásokkal kapcsolatban. Amerikai kezdeményezésre indult és folyik egy GTR kidolgozása a könnyű jármű motorok egységes vizsgálati ciklusára (WLTP). Létrejött egy szakértői csoport (IG), amelynek társ-szponzora és társelnöke az USA lett, az EU és Japán mellett. Mostani ülésen az USA bejelentette – (inform.doc. WP.29-151-07) – hogy kiszáll a munkából, mert Obama elnök olyan – a GTR témakörét is magába foglaló – feladattal bízta meg az USA Környezetvédelmi Hivatalát (EPA), amely leköti minden szellemi és anyagi energiáját. A bejelentés meglepetésként hatott, az EU fődelegáltja összehívta a tagországok képviselőit egyik este a helyzet elemzésére, a reagálás egyeztetésére. Ezt követően Japánnal egyeztettek és India támogatását is megnyerve a munka folytatását határozták el. Az USA visszalépésének tényleges oka még nem ismert, a közölt indok semmitmondó, formális.
- 2.7. Mindezek alapján joggal vetődik fel a kérdés a GTR-ek hosszú távú jövőjével kapcsolatban. Magyarországnak nincs most közvetlen szerepe, feladata a kérdésben, de talán nem haszontalan az érintett szakemberek számára ezen információk és a belőlük le-sűrhető tanulságok összefoglalása.

3. A járművezető felelőssége.

- 3.1. Az előző WP.29 ülésről készült beszámolómban már írtam a WP.29 és a WP.1 közötti konfliktusról, ami a járművezető abszolút felelősségének kérdésében alakult ki az 1958-as Genfi Egyezmény és az 1968-as Bécsi Konvenció e kérdésben eltérő értelmezése (megközelítése?) miatt.
- 3.2. Az olasz delegátus (Erario úr) beszámolt a WP.1. vezetőivel folytatott megbeszéléséről és a WP.1. jelenlévő főtitkára ismertette az ő terveiket, következő lépéseiket:
- WP.1-ben létrehoznak egy kis csoportot, ami értelmezi, megvilágítja azt, hogy mit jelent a Konvenció 8. és 13. cikkelyében és a kapcsolódó 5. Mellékletben lévő „a jármű a vezetőjének állandó ellenőrzése alatt áll” kifejezés, követelmény
 - WP.1. készül a Konvenció kiegészítésére egy olyan klauzával, hogy ha egy jármű az '58-as egyezmény előírásai alapján lett jóváhagyva, az kielégíti a fenti követelményt.
 - Ehhez azonban át kell tekinteni az EGB előírásokat és összeállítani azok listáját, amelyek ebből a szempontból kérdésesek lehetnek. Ezt WP.1. elkészíti és szeptemberi ülésén tárgyalni fogja, majd WP.29-el egyeztetik a vitás előírásokat.
 - WP.29 alatt, a GRE-ben már megalakult egy IG, amely a világítás, jelzés területén vizsgálja ezt a problémát. A GRRF vezetője is bejelentette, hogy az ő bizottságát is erősen érinti ez a témakör.
 - WP.29 folytatja a kérdés tárgyalását a következő, novemberi ülésén, akkor már a WP.1 szeptemberi ülésén történtek ismeretében.
 - WP.1. és WP.29 közösen szólítják fel a kormányokat, hogy a két területen dolgozó nemzeti küldöttek otthon üljenek le és kölcsönösen tájékoztassák egymást és egységes, minkét fórumon egyaránt képviselhető nemzetközi álláspontot alakítsanak ki. Jelenleg nagy gondot okoz, hogy egy adott ország küldöttei egymásnak ellentmondó elveket képviselnek WP.1.-ben és WP.29.-ben. Ez kezelhetetlen. Én is javasolom a kérdéskörben érintett magyar szakemberek összehívását, információ cseréjét és közös vélemény, álláspont kialakítását.

4. Az 1997-es Bécsi Egyezmény a járművek időszakos műszaki felülvizsgálatáról.

- 4.1. A '90-es években a vasfüggöny leomlása után megindult a tömeges áruszállítás közúton is Kelet-Európából nyugatra. A lerobbant – a környezetet és a biztonságot veszélyeztető – járműveket meglátva a nyugatiak megrémültek és osztrák kezdeményezésre létrehozták az 1997-es nemzetközi Bécsi Egyezményt a járművek időszakos műszaki felülvizsgálatáról. Az egyezményt az összes akkori EU tagállam aláírta, de a ratifikálást már csak két EU ország (Hollandia és Finnország) hajtotta végre további egyéb kilenc országgal – köztük Magyarországgal – amelyek közül időközben négy szintén EU tagállam lett, így az aláírók többsége (11-ből 6) EU tagország.
- 4.2. Időközben az EU koncepciót váltott és bejelentette, hogy nem érdekelt az Egyezményben, nem kívánja a közeljövőben ratifikálni korábbi csatlakozását. Ez azonban meglehetősen zavart, tisztázatlan helyzetet hozott létre:
 - Az egyezmény érvényben van, de az EU szisztematikusan akadályozza, hogy ennek keretében akció történjen, hogy a Rule 2 (2. szabály) kidolgozásra kerüljön.
 - Az EU nyilatkozik a tagállamok nevében azok érdektelenségéről, miközben 6 tagállam aláíróként szerepel, ami nem érdektelenséget, hanem elkötelezettséget jelent.
 - Magyarországra is ez a tisztázatlan helyzet a jellemző, nem tudni, hogy a magyar delegátusoknak – mint aláíró ország képviselőinek – a WP.29-ben és szakbizottságaiban lehet-e önálló véleménye, álláspontja.
- 4.3. Az oroszok nem nyugodtak bele a '97-es egyezmény csöndes megfojtásába és a WP.29 szintjén akciót indítottak az egyezmény továbbfejlesztésére, a Rule 2. kidolgozására. Érvük világos, logikus és kikezdetlen: ha a környezetvédelem, biztonság, stb. szempontjából szükséges, hogy az új járművek forgalomba helyezése nemzetközi előírások, követelmények, jóváhagyás alapján történjen, akkor ezen járművek további üzemeltetését is nemzetközi követelmények alapján kelljen felülvizsgálni és engedélyezni.
- 4.4. Az oroszok 2009-ben a WP.29 elé terjesztettek egy tervezetet Rule 2.-re vonatkozóan, hogy milyen vizsgálatokat kellene a járműveken elvégezni az időszakos műszaki felülvizsgálatok során és milyen követelmények alapján. (ECE/TRANS/WP.29/2009/135) Ezt WP.29 továbbította a szakcsoportoknak véleményezésére, nem tisztázva azt, hogy mire kér véleményt, állásfoglalást. Ez a tisztázatlanság jól tükröződött a GRSG e témában folytatott vitájában májusban.
- 4.5. Újabb anyagot terjesztettek az oroszok WP.29 elé a mostani ülésre (ECE/TRANS/WP.29/2010/72), amely rögzíti a kialakult helyzetet, beleértve azt is, hogy az ITC is foglalkozott a kérdéssel és az ülés jegyzőkönyvében rögzítette, hogy az 1997-es egyezmény továbbra is érvényben van. Rögzíti, hogy az egyezmény kidolgozásának fázisában ezt összefüggésbe hozták a '68-as Bécsi Konvencióval, amely kimondja, hogy a nemzetközi forgalomban résztvevő járműveknek ki kell elégítenie egy minimális követelményrendszert az időszakos műszaki felülvizsgálatok során (39 cikkely 4. paragrafus) és rendelkezniük kell egy nemzetközi műszaki felülvizsgálati igazolással. Így ez a kérdés a WP.1 érdeklődési körébe (hatáskörébe) is beletartozik, így WP.29 munkájába ők is bekapcsolódnak. Bár a WP.1. főtitkára megerősítette részükről a kooperációt, WP.29 most nem foglalkozott a kérdéssel, mondván, hogy várjuk a szakbizottságok véleményét az orosz javaslatlathoz kapcsolatban.

- 4.6. Az oroszok megkerülő lépéseket is tettek, felvetették a problémát WP.1 keretében is és a felettes szerv Inland Transport Committee (ITC) szintjén is. WP.1. szeptemberi ülésén ezt a kérdést is tárgyalja. Ezt a WP.1 főtitkára is megerősítette.
- 4.7. Jó volna egy egységes magyar álláspont kialakítása ebben a kérdésben, ami a WP.29-ben és szakbizottságaiban aktív közreműködést alapozhatna meg a magyar küldöttek számára.

5. Klímaváltozás, kerekasztal, környezetbarát járművek.

- 5.1. Mint arról már előző beszámolómban is írtam, a WP.29 programjában, aktivitásában nagy hangsúlyt kapott a környezetbarát járművek kérdése. A motorok légszennyezésével kapcsolatos előírások kidolgozása, illetve módosítása a szokásos rendben folyik, de ezen túlmenően WP.29 aktívan részt vesz e témakörben konferenciák, „workshop”-ok, kerekasztal viták szervezésében. Ez az aktivitás azonban nem mentes bizonyos párhuzamosságoktól, ellentmondásoktól.
- 5.2. A WP.29 ülésén, a napirenden belül az alábbi információk hangzottak el:
 - Ez év szept. 30.- okt.1.-én szervez a Nemzetközi Energia Ügynökség (IEA) egy kerekasztal megbeszélést Párisban elektromos és elektromos-hibrid járművekről, amire WP.29 elfogadta a meghívást és jelezte részvételét.
 - A második miniszteriális „Globális környezet és energia a közlekedés tükrében” (MEET) konferencia Rómában lesz nov. 8-9 között, a szervezés jól halad, 40 ország részvételére és számos nemzetközi szervezet bekapcsolódására számítanak.
 - Az 5. nemzetközi „Környezetbarát Jármű (EFV)” konferenciát az USA rendezi 2012-ben (Az előző Indiában volt 2009 novemberében), a szervezést megkezdték. Ezzel kapcsolatban India tájékoztatást adott arról, hogy az általa vezetett szakértői csoport (IG) – amelynek a feladata a Környezetbarát Jármű definícióját, koncepcióját meghatározni – júniusban megtartotta 7. ülését, a következő ülés 2011 januárjában lesz.
 - WP.29 egyik délutáni ülését a „Klímaváltozás és Közlekedés” kerekasztalra szánja, saját szervezésében. A program keretében tíz szakember fejtette ki véleményét, nézetét a kérdéskörrel (állami vezetők, pénzügyi szakemberek, professzorok, nemzetközi szervezetek, stb.) meglehetősen széles horizontú megközelítésben. A Titkárság ígérte, hogy az elhangzott előadások, P.P. prezentációk hozzáférhetőek lesznek a titkárság honlapján. (A helyszínen hozzáférhető anyagokból 1-1 példány nálam megtalálható). WP.29 úgy tervezi, hogy a kerekasztalon elhangzottak rezüméjét, konklúzióját egy – a novemberi ülésre elkészített és ott elfogadott - dokumentumban rögzíti.
- 5.3. A Klímaváltozás és Közlekedés kerekasztal programját a Melléklet tartalmazza. Sok érdekes gondolat hangzott el, új szempontok, megközelítések jöttek elő (pl.: a kormányok „harcolnak” a levegőszennyezés ellen, de ha az átállás az elektromos autókra gyorsan zajlana le, országos költségvetések, adórendszerek omlanának össze; vagy: az adórendszerek torzításait műszaki megoldásokkal, követelményekkel nehéz korrigálni, az USA-ban az üzemanyagra rakódó adó 15%, Európában 65-70%). Többen hangsúlyozták, hogy technológiai szempontból semleges, hosszú távú célokat kell kitűzni (egy jármű élettartama 15 év!) és idővel a jobb, racionálisabb technológia győz. Érdemes felhívni a figyelmet a Titkárság által összeállított három munkaanyagra.

- ECE/TRANS/WP.29/2010/84 UNECE aktivitás az emisszió és üvegházhatást okozó gázok csökkentésére a közlekedésben.
- ECE/TRANS/WP.29/2010/85 Irodalmi áttekintés a klímaváltozás és a közlekedés kapcsolatáról
- ECE/TRANS/WP.29/2010/86 Ki mit tesz a közlekedés területén a klímaváltozás ellen.

Előző beszámolómban is említettem ennek a három dokumentumnak az elődjét, amit időközben kiegészítettek, pontosítottak, átdolgoztak. A témával foglalkozók számára nagyon hasznos, fontos, összefoglaló anyagok, megtalálhatók a WP.29 honlapján.

Budapest, 2010. július 10.

dr. Matolcsy Mátyás

WP.29 Round Table on "Climate Change and Transport"
(Palais des Nations in Geneva, 24 June 2010)
(Chairman: B. Gauvin)

<i>Time schedule</i> ⁴		<i>Speaker</i>
Opening session (2.30 p.m.)	Official welcome	Ján Kubiš (UNECE)
Main session		
Part I: (2.40 p.m.)	Climate change and the environmental impact through transport	
	- Achieving a low carbon energy future: the role of transport	Peter Taylor (IEA)
	- Scenarios for future CO ₂ emission in the transport sector and their link to energy policies: The car in the broader context	Lee Schipper (Stanford University)
	- Challenges and opportunities in transport for GHG emission savings?	Robert Thaler (Austria)
	- How to finance climate change mitigation and adaptation?	Andreas Kopp (WB)
(3.20 p.m.)	Discussion	
(3.50 p.m.)	Coffee break	
Part II: (4.20 p.m.)	Road vehicles and climate change mitigation	
	- Our global road transport priority: reducing CO ₂ emissions through an integrated approach	Dave McCurdy (OICA)
	- CO ₂ emissions and the efficiency of freight road transport	Ivan Hodac (OICA/ACEA)
	- What are the current and future constraints for the development of environmentally friendly vehicles?	Lars Holmqvist (CLEPA)
	- What are the vehicle users' perspectives?	Susan Prikallidas (FIA)
	- The role of vehicle technology in achieving transport's climate objectives	Jos Dings (T&E)
	- What is the status of the sustainability criteria for biofuels and what is their potential of CO ₂ savings?	Barbara Bramble (RSB)
	- What are the current and future activities of WP.29 to reduce CO ₂ emissions by road vehicles?	Dirk Inger (Germany)
(5.20 p.m.)	Discussion	
Conclusion (5.50 p.m.)	- What are the possible scenarios and the most effective measures to reduce transport CO ₂ emissions? - What are the recommendations and follow-up actions of the Round Table?	Eva Molnar (UNECE)

⁴ Time schedule as an indication only.