

BESZÁMOLÓ

a 153. WP.29 ülésről
(Genf 2011. március 8-11.)

A korábbi gyakorlatot követve az ülés adminisztratív-szakmai részéről (EGB és GTR előírások módosításai, új előírások kezdeményezése, stb.) Deák János számol be részletesen. Az én beszámolómmal egyrészt az én konkrét tevékenységemmel kapcsolatos dolgokat rögzíti röviden, másrészt a WP.29 azon társadalmi –szakmai, szakma-politikai tevékenységéről számol be elemző (ezért szükségszerűen szubjektív) módon, ami a (közúti) közlekedés jövőjét határozhatja meg és a hazai szakközvélemény érdeklődésére is számot tarthat.

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

A novemberi ülés óta újabb fejlemények vannak e témában, Gauvin úr (aki egyben a WP.29 elnöke is) vezetésével működő szakértői csoport (IG) két ülést is tartott. Néhány említést érdemlő információ a munkával kapcsolatban:

- Az egyik ülést a csoport 2011. január 18.-án Tokióban tartotta 48 résztvevővel, a másikat (sorrendben az 5.-et) március 4.-én Párizsban. A következő IG ülés júniusban, a WP.29 ülése előtt lesz ismét Párizsban. Ismeretes, hogy a csoport két alelnökkel (Japán és EU) dolgozik és Japán adja a titkárságot is.
- A munkában a részvétel erős: Japán, Kína, EU, India, Oroszország (ők a Tokiói ülésről kimentették magukat, de írásos javaslatot küldtek) mint járműgyártó nagyhatalmak, OICA, és CLEPA mint a gyártók nemzetközi szövetségesei. A EU képviselőiben a franciák, németek, angolok is aktív résztvevők a munkának, de Hollandia, Belgium, Olaszország is pozitív szerepet játszanak. A tokiói ülésen az említettekén kívül további öt ázsiai ország képviselője is részt vett (Kombordzsa, Indonézia, Malajzia, Thaiföld, Miamár), pozitív hozzáállás tapasztalható Dél-Afrika részéről is. Szembetűnő az USA kívülállása, Kanada sem aktív, bár egy ülésen részt vett, de egyik ország sem deklarálta, hogy nem érdekelt az IWVTA-ban.
- Az OICA – érthető okokból – erős támogatója a törekvésnek. Egyik képviselőjével egy kávészünetben hosszan beszélgetve optimizmusomnak adtam hangot az IWVTA megvalósulását illetően, különösen azok után, hogy az EU kezdeti ellenállása után most zászlóvivőnek tűnik. Elismerte, hogy a felszínen minden szépnek látszik, de emlékeztetett arra a mondásra, hogy „ha egy mozgalmat nem tudsz megakadályozni, állj az élére és vezesd félre, neked tetsző irányba.” Szerinte az USA nem fogja támogatni az ügyet, Kína is sötét ló, részt vesznek ugyan a munkában, de nem biztos, hogy már most világosan látják hosszú távú érdekeiket és céljukat. Persze nem zárta ki hogy végül is eredményes lesz a munka.
- Mint ismert, ahhoz, hogy az 1958-as Genfi Egyezmény keretén belül lehessen komplett járműjóváhagyást végezni, az Egyezményt át kell alakítani, módosítani kell. Az IG egyik sürgős feladata ennek áttekintése és konkrét javaslatok kidolgozása, javaslattevél a WP.29 felé. Gauvin úr ígérete szerint erre a WP.29 novemberi ülésén kerülhet sor. Abban megegyezés van, hogy a javaslat nem csak az IWVTA miatt szükséges módosításokra terjed ki, hanem azokra is, amelyek a legutóbbi, 1995-ös módosítás után váltak szükségessé, és azokra is amelyek az elektronikus kommunikáció fejlődése révén ad-

nak új eszközöket, lehetőségeket a Szerződő Feleknek (pl. elektronikus szavazás, elektronikus adatbázisok, stb.) A módosítások két nagy csoportba oszthatók:

- a) Az Egyezmény szövegének módosítása (erre irányul a novemberi előterjesztés)
 - b) Az Egyezményhez csatolt Annex-ek (egyres EGB előírások) szükséges módosításai, hogy megfeleljenek az IWVTA rendszerének, illetve melyek azok az előírások, amelyek módosítás nélkül felhasználhatók.
- Érdekes összehasonlításokat mutatnak az IWVTA-04-04 és IWVTA-04-07 munkaanyagok arról, hogy különböző részvevőknek (OICA, CLEPA, Japán, Oroszország, Hollandia, Ausztrália) milyen véleménye van az IWVTA- 02-08 munkaanyagban felvetett kérdésekkel kapcsolatban. A részletek ismertetése helyett arra érdemes felhívni a figyelmet, hogy egy erős együttgondolkodás van folyamatban. Az IG az úgynevezett „0” verzió (koncepció) öt alapelvében már megegyezett, kettőben folyik még vita, egyeztetés.
 - OICA érdekes, hasznos munkaanyagot terjesztett elő (IWVTA-04-10) bemutatva, hogy ma a komplett járművek jóváhagyása az nemzetközi/regionális alapon történik, amihez nem tartozik a jóváhagyások kölcsönös elismerése. A nemzeti jóváhagyásnak lehetnek részei EGB előírások – ezekhez kapcsolódik bizonyos kölcsönös elismerés az '58-as Egyezményt aláíró, illetve az adott előírást alkalmazó országok között – de ezeken túl még lehetnek nemzeti előírások a jármű egészére és bizonyos alkatrészeire is. Ha megmarad a nemzeti hatóságoknak a joga saját előírások alkalmazására is, akkor az IWVTA nem lehet teljes körű, csak részleges, a kölcsönös elismerés is csak arra terjedhet ki, ami bekerül az '58-as Egyezmény keretébe.
 - Megkezdődött azoknak a témaköröknek és hozzátartozó előírásoknak, követelményeknek az összegyűjtése, amelyek alapján az egyes nemzeti hatóságok a komplett járműjóváagyást (forgalomba állítást) végzik

Ausztrália	IWVTA - 03 - 06
Oroszország	IWVTA - 03 - 05
Japán	IWVTA - 03 - 02, IWVTA - 03 - 04
Dél-Afrika	IWVTA - 03 - 04
EU	IWVTA - 03 - 06

Az EU igen részletes leírást, filozófiai megközelítést adott az IG-nek az EU komplett jármű jóváagyás rendszeréről igen részletes, 94 oldalas munkaanyagában (IWVTA-02-07), valamint egy másik 19 oldalas anyagban ajánlásokat is megfogalmazott a járműjóváagyás minőségbiztosításának legfontosabb kérdéseiről. Mindezek tükrében az OICA képviselőjének fentebb említett aggálya nem tűnik megalapozottnak.

2. Intelligent Transport System (ITS)

- 2.1. Ismert előzmény, hogy a WP.29 már 2002 óta kiemelt figyelmet szentel a témának (a járművekben és a közlekedésben alkalmazott elektronikus információs, érzékelő, vezérlő rendszerek), azok jóváagyási feltételeinek. Kezdetben igen széles témakör tartozott a téma kezelésére létrehozott informális szakértői csoport (IG) vizsgálódási körébe, javaslatomra három nagy kategóriáját vizsgáltuk az ITS rendszereknek: a járművökön belül működő rendszerek, a közlekedés infrastruktúrájában a járművekkel kapcsolatba kerülő rendszerek és a jármű flották működtetésében alkalmazott rendszerek, illetve ezek köl-

csönhatása volt napirenden. Mindhárom kategóriában vannak a biztonsággal („safety” és „security”) kapcsolatos rendszerek, illetve funkciók, de egyik sem kizárólag a biztonságot szolgálja. Az IG munkájában kezdettől fogva részt veszek.

- 2.2 Az idő előrehaladásával a témakör a WP.29, illetve az IG szintjén folyamatosan beszűkült, először az első kategóriára (járművön belüli rendszerek) majd a biztonságot („safety”) szolgáló rendszerekre, végül született egy ajánlás a WP.29 kiadásában az elsőbbségi vészjelző rendszerek kialakításának irányelveiről. OICA élesen kritizálta ezt a beszűkülést.
- 2.3 A WP.2 üléssel párhuzamosan az ITS-sel foglalkozó IG megtartotta 19. ülését. Három témakör érdemel említést:
 - Az IG által kidolgozott „Irányelvek az elsőbbségi vészjelző rendszerek követelményeire” (WP.29-150-22) című anyagot a WP.29. munkabizottságai megvitatták, különböző módosító javaslatokat tettek hozzá, OICA is tett észrevételeket. Ezek megvitatásával és elfogadásával az IG véglegesítette az anyagot és a WP.29 júniusi ülésén elfogadásra előterjeszti.
 - Japán javaslatra, P.P. prezentációval bemutatva egy új téma került napirendre: ”Driver in the loop” (Vezető – jármű – környezet kapcsolata). Az anyagot az IHRA nemzetközi szervezet dolgozta ki (ITS-19-08. Ennek kapcsán vita alakult ki. A Titkárság is bemutatott egy anyagot (WP.29-153-23) a WP.29 lehetőségeiről és feladatairól az ITS rendszerek területén. OICA nehezményezte, hogy a két anyag között nem látni a kapcsolatot, hiányoznak az ITS-ekkel kapcsolatos alapvető definíciók. A WP.29 hatáskörébe tartozó feladatok, az ezek megoldásához tartozó menetrend, stb. WP.29 júniusi ülésén ezekről döntés kellene.
 - Nyilvánvalóvá vált, hogy az ITS-ek közül néhány rendszer szoros kapcsolatban van a WP.1-gyel folyó vitával és közös munkával, hogy hogyan lehet értelmezni és megvalósítani azt az - 1968-as Bécsi Konvenció által rögzített – elvet, hogy a vezető minden körülmények között felelős a járművéért, annak vezetéséért, a felelősség nem hárítható át semmilyen automatikus rendszerre. (A vezető akaratától, parancsától független fékezés, kormányzás, gázelvétel, stb.). A WP.1 és WP.29 közös munkája ezen a területen folyamatban van.

3. A „Kék Könyv” módosítása

A Kék Könyvnek nevezett kiadvány (World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations. WP.29 – How it works, how to join it) egy nagyon jó összefoglaló a WP.29 szervezetéről, működéséről (122 oldal), ami 2000-ben készült és a következők vannak benne:

- WP.29 globális feladatai, szerepe
- Részvétel WP.29 munkájában
- WP.29 szervezete, munkabizottságai
- Előírások alkotásának folyamata
- Módszertani szabályok
- Az 1958-as Genfi Egyezmény aktuális szövege (EGB előírások)
- Az 1997-as Genfi Egyezmény aktuális szövege

- Az 1998-as Genfi Egyezmény aktuális szövege (Világ előírások)
- A WP.29 munkájában résztvevő, nem kormányzati nemzetközi szervezetek listája
- Néhány ország (EU, USA, Japán, Oroszország, Kanada) előírást alkotó folyamata.

A könyv nagyon jó, hasznos azoknak, akik a fenti témakörökben gyorsan, koncentráltan akarnak információhoz jutni. WP.29 szükségesnek ítélte a kiadvány felfrissítését, naprakésszé tételét. A Titkárság összeállított egy tervezetet (... WP.29/2011/52), ehhez már jött hat kiegészítés, további négy ország is ígért. WP.29 júniusban tárgyalja az előterjesztést.

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

- 4.1. Az előző két beszámolómban részletes tájékoztatást adtam az Egyezményhez kapcsolódó 2. Szabály (Rule 2) körül kialakult helyzetről: az oroszok kidolgoztak egy tervezetet az időszakos műszaki felülvizsgálatok tartalmáról, ezt a tervezetet a munkacsoportok véleményezték, egyik csoport sem utasította el. Az Egyezménynek 11 aláírója van, ebből 6 EU tagállam (köztük Magyarország is). Ismert a konfliktus helyzet, az EU időközben megmondta magát és nem csatlakozott az Egyezményhez. Ennek értelmében az EU nem nyilatkozhat a tagállamok nevében, minden tagállam képviselheti saját álláspontját.
- 4.2. Az oroszok törekvésének sikerét nagymértékben erősíti, hogy a W.P.1 is támogatja a Rule 2. bevezetését, ugyanis az 1968-as Bécsi Konvenció előírja a járművek időszakos műszaki felülvizsgálatát, de annak módjáról, nemzetközileg egységesített színvonaláról nem mond semmit, ez a tagállamok gyakorlatában valósul meg, országonként igen eltérő színvonalon, tartalommal. Ugyancsak erős támogatást kapnak az oroszok a CITA részéről (az időszakos jármű ellenőrzések nemzeti hatóságainak nemzetközi szövetsége), sürgették a kérdés nemzetközi egységesítését, rendezését és erre a Rule 2-t jó alkalomnak találják. Ugyanilyen értelemben nyilatkozott a FIA képviselője is (Nemzetközi Autós Szövetség), szükségesnek találják a Rule 2 elfogadását.
- 4.3. A kérdés tárgyalása előtt az EU főképviseleje az aznapi hivatalos ülés után, este összehívta a tagországok képviselőit és megpróbált finom pressziót gyakorolni ránk, hogy ne támogassuk az orosz javaslatot. Hangsúlyozta, hogy az EU-nak nincs joga a kérdésbe beleszólnia, de felhívta a figyelmet arra, hogy a Rule 2 elfogadása jövőben jogi problémákat vethet fel. A vitában azon országok képviselői részéről is merültek fel kételyek az EU álláspontját illetően, akik nem érintettek az ügyben, mert országuk nem csatlakozott az Egyezményhez (Anglia, Franciaország). Mi a következő észrevételeket, kérdéseket tettük fel a főképviseelőnek:
 - A Rule 2 elfogadása semmiben nem sérti, érinti az EU érdekeit. Tudna példát mondani arra, milyen jövőbeni jogi problémákra gondolt? (Nem tudott)
 - A hat EU tagország aláírta az Egyezményt, elfogadta Rule 1.-et, tehát az Egyezmény létezik, érvényben van. Milyen eredmény várható attól, ha most nem fogadjuk el a Rule 2-t? (Nem jött válasz)
 - Rule 2-re szükség van, ezt aláhúzza WP.1 támogatása is. Ilyen tárgyú direktívája az EU-nak is van. Az EU miért nem azon dolgozik, hogy a Rule 2 a neki megfelelő formában és tartalommal szülessen meg? Az oroszok részéről nyilvánvaló a fogadókészség erre. (Válasz nem jött, magyarázat igen: ez a kérdés más EU fórum hatáskörébe tartozik)
 - Miért nem került ez a kérdés napirendre az EU brüsszeli egyeztető ülésén, ahol a WO.29 ülésén képviselendő közös álláspont kialakítása volt a napirend? Mi alapvető-

en műszaki szakemberek vagyunk, a nem részletezett esetleges jövőbeni jogi problémákkal nem tudunk mit kezdeni, miközben szakmailag semmi ellenvetést nem látunk a Rule 2-vel kapcsolatban.

Ezen a nem hivatalos megbeszélésen Hollandia és Finnország képviselői azt mondták, hogy támogatják Rule 2-t, Románia hezitált, Észtország nem foglalt állást.

4.4. A WP.29 –ben folytatott vita során az Egyezmény 11 aláírója közül 6 volt jelen, ez több mint 50%, elegendő a döntéshez. A döntést a jelenlévők legalább 2/3 –a hozhatja meg, esetünkben 4 igen szavazat kellett volna. A román delegátus kérte a szavazás júniusra halasztását, mivel ő új ember, nem ismeri az előzményeket, otthonról nem kapott eligazítást, most csak tartózkodni tudna a szavazásnál. Hollandia és Finnország – megváltoztatva előző esti állásfoglalásukat – támogatták a román javaslatot, így az oroszok sem ragaszkodtak a szavazáshoz (nem lett volna meg a 2/3). Az EU képviselője az ígérte, hogy tájékoztatja a brüsszeli illetékeseket a helyzetről. Így a júniusi WP.29 ülésen várható szavazás a Rule 2 –ről. .

5. A járművezető abszolút felelősségének kérdése

5.1. Ismert a vita és egyeztetés a WP.1 és WP.29 között az 1968 –as Bécsi Konvencióban megfogalmazott „járművezető abszolút felelőssége” ügyében. Mindkét testület dolgozik a közös értelmezésen alapuló megoldáson. GRE készített egy javaslatot arra vonatkozóan, hogy miként kellene a Konvenció szövegét módosítani, hogy az összhangba legyen a világító és fény-jelző berendezések mai technológiájával (...WP.29/2011/47). Ezt a tervezetet WP.29 elfogadta és felkérte a Titkárságot, hogy juttassa azt el a WP.1-hez.

5.2. Ezzel a javaslattal csak az egyik közös kérdéskör került közös napirendre. GRRF is ígért egy ilyen javaslatot (fék, kormányzás) és az ITS-ek jelentik a kritikus területet, azt még nem látni, hogy ezt hogy kezeljük. Nyilván azok az elektronikus érzékelő és vezérlő rendszerek, amelyek a fékhez, kormányzáshoz kapcsolódnak, képpen lesznek, de az ITS rendszereket az autókban ennél sokkal szélesebb körben alkalmazzák. Itt megint előjött a hiányzó definíciók és hatáskörök kérdése.

5.3. Az nyilvánvaló, hogy WP.1 részéről azt szeretnék elkerülni, hogy a járművezető azt mondhassa, a baleset azért következett be, mert az ilyen-olyan automatikus rendszer nem működött, rosszul működött, ő azt sem tudta, mi történik, stb. Ez jogos igény. Az is nyilvánvaló, hogy a már ma is alkalmazott elektronikus vezérlő rendszerek (ABS, ESC, stb.) a biztonság növelését szolgálják. A közösen elfogadható megoldások irányába mutató lehetőségek:

- Az elektronikus rendszerek megbízhatóságának jelentős növelése.
- A rendszer működésképtelenségének, hibás működésének azonnali, feltűnő jelzése a vezető felé.
- A rendszerek kikapcsolási lehetőségének biztosítása, hogy ha a vezetőnek bármilyen gyanúja van a hibás működésről, „felügyelete” alá vonhassa a járművet.

6. Környezetbarát járművek és közlekedés

6.1. A tavaly júniusban a WP.29 által szervezett „Klímaváltozás és közlekedés” kerekasztal megbeszélésről elkészült egy beszámoló, ami ajánlásokat is tartalmaz. (...WP.29/2011/46) Ehhez érkeztek hozzászólások, ezeket figyelembe véve elfogadtuk a végleges szövegezést és megbíztuk a Titkárságot, hogy tisztázza, hogyan lehet ezt a nyilvánosság elé vinni.

- 6.2. A környezetbarát járművekkel (EFV) foglalkozó szakértői csoport januárban és februárban is tartott egy ülést Genfben. A környezetszennyeződésen túl a zajt és az újrahasznosíthatóságot is felvették a programjukba. Most egy pontos feladat-meghatározáson dolgoznak. A csoport indiai vezetője nem tudott részt venni a mostani WP.29 ülésen, helyettese számolt be. A következő nemzetközi EFV konferencia az USA-ban lesz jövőre, a konferencia megrendezéséhez, a júniusi ülésen már beszámolhatnak az eredményről..
- 6.3. A Transport Divízió igazgatója (Molnár Éva) tájékoztatást adott arról a 3 éves programról – ENSZ finanszírozásában „ForFITS” néven – amely a közlekedés különböző ágazatai által kibocsájtott CO₂ megfigyelését és felmérését célozza az ehhez szükséges eszközök, módszerek kidolgozásával. Cél a szállítás optimalizálása a CO₂ minimalizálásán keresztül.

7. Autóbusz vészkijáratok

Az autóbusz vészkijáratok követelményeit átdolgozó szakértői csoport (IG/SDWEE) legutolsó ülését Párizsban tartotta a WP.29 ülése előtti héten. Ennek a csoportnak kezdettől fogva aktív tagja vagyok. Ezen az ülésen azonban nem tudtam részt venni, bár két munkaanyagot, javaslatot is készítettem az ülésre. A csoport lengyel elnöke részt vett a WP.29 ülésén, vele folytattam az egyik ebédszünetben megbeszélést a munkánkról. Munkaanyagaimmal kapcsolatban tájékoztattott, hogy az egyiket a csoport magáévá tette és alkalmazni fogja a javasolt változtatások indoklásához, a másik vitáját elkezdték, de abbahagyták, mert a felvetődött kérdésekre nem volt aki választ tudott adni. A tervszemből a csoport nem tudta befejezni a munkáját, ezért az áprilisi GRSG ülésen kérni fogjuk a mandátum egy évvel történő meghosszabbítását. A Párizsi ülésről készülő jegyzőkönyv a GRSG nem hivatalos dokumentuma lesz.

8. 2011 – 2020 program a biztonságosabb járművekért

8.1 A Divízió igazgató tájékoztattott arról, hogy előkészítés alatt van a „Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020” akció (Globális terv a közúti biztonságért a 2011-2020 dekádban), ami hivatalosan 2011. május 11.-én indul. (WP.29-153-03) A program indításáról az ENSZ Közgyűlése tavaly márciusban döntött, az ellenőrzést a WHO-val közösen végzik majd. Célja, hogy a regionális és nemzeti erőfeszítéseknek közös keretet és célt adjon.

8.2. A tervnek az alábbi öt pillére van:

- Közúti biztonság menedzsment
- Biztonságosabb közutak
- Biztonságosabb járművek (ez érinti WP.29-et)
- Biztonságosabb közút használók
- Baleset utáni reagálás

Mind az öt pillérhez indikátorokat, mérőszámokat dolgoznak ki, hogy mérni, dokumentálni lehessen a fejlődést.

8.3. A biztonságosabb járművek témakörben a következő törekvéseket fogalmazták meg:

- Bátorítani az országokat a nemzetközi biztonsági előírások elfogadására, alkalmazására, az 1958 és 1998as Egyezményekhez történő csatlakozáson keresztül.

- Bátorítani a régiókat az „új autók vizsgálati programjának” (NCAP) kiterjesztésére, alkalmazására.
- Bátorítani a biztonsági öv alkalmazásának kiterjesztésére, kötelező alkalmazására.
- Bátorítani a baleset megelőző- elkerülő rendszerek alkalmazására
- Bátorítani az országokat, hogy fiskálisan is támogassák az új, biztonságosabb járműveket a régi, kevésbé biztonságosakkal szemben.
- Bátorítani a gyalogosvédelmi kutatásokat és az ezt célzó nemzetközi előírások kidolgozását és elterjesztését.
- Bátorítani és segíteni a flotta üzemeltetőket biztonságosabb járművek beszerzésében.

9. Hazai egyeztetés

Korábbi javaslataimat megerősítem, megismétlem. Szükség lenne közös magyar álláspont kialakítására:

- Az 1997-es Bécsi Egyezményrel kapcsolatos kérdésekben,
- A WP.29 és WP.1 között a járművezető felelősségének kérdésében.

A két kérdéskörben, egymástól függetlenül, az összes hazai érintettet meg kellene hívni egy megbeszélésre és kidolgozni, rögzíteni a hazai álláspontot, ami a különböző fórumokon egyégesen képviselhető.

Budapest, 2011. március 26.

Dr. Matolcsy Mátyás