

BESZÁMOLÓ

a 154. WP.29 ülésről
(Genf, 2011. június 21-24.)

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 jövőbeni szabályozását határozhatja meg és a hazai szakközvélemény érdeklődésére is számot tarthat.

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

1.1. A 2010 márciusában japán kezdeményezésre megindult munka a márciusi WP.29 ülés óta haladt előre. Június 17.-én Párizsban ülésezett az IG/ IWVTA munkacsoport, erről az IG japán alelnöke számolt be. Az ülésen azt vizsgálták, hogyan kell módosítani az '58-as Genfi Egyezményt ahhoz, hogy az alkalmas kerete legyen a komplett jármű jóváhagyásának. Az OICA ehhez készített javaslatot. Módosították a munkatervet, folyik annak összegyűjtése, hogy milyen előírásokat (követelményeket) kell majd tartalmaznia az IWVTA-nak. Az ülésről még nem készült jegyzőkönyv. Az IG a WP.29 novemberi ülésére ígéri írott anyagok, tervezetek előterjesztését úgy, hogy egy év múlva (2012-ben, a júniusi ülésén) WP.29 elfogadhassa az Egyezmény módosítását.

Az IG következő ülései szeptember 17.-én, majd a WP.29 novemberi ülése előtt 10.-én lesznek, mindkettő Párizsban.

1.2. A beszámolót követően Japán is, az EU is teljes támogatásukról biztosították WP.29-et. Japán kiemelte, hogy szorgalmazza a távol keleti (ázsiai) országok csatlakozását is, aminek jól látható jele volt, hogy az IG tokiói ülésén India és Kína mellett Kambodzsa, Indonézia, Malajzia, Thaiföld és Mianmar is képviseltette magát. Japán eredeti kezdeményezése mögött a japán autóipar elemi érdeke, az export megkönnyítése áll.

1.3. A járműgyártók nemzetközi szervezetei (OICA, CLEPA) azonnal felismerték a kezdeményezésben a saját érdeküket is és igen aktívan, munkaanyagok, javaslatok készítésével vesznek részt a munkában. A párizsi ülésre is közös előterjesztést készítettek.

1.4. Áttekintve az eddigi IG üléseken való részvételi listákat, a WP.29 üléseken e témában való aktivitásokat, megállapítható, hogy Japán, EU és a járműgyártó szervezetek (OICA, CLEPA) a munka motorjai; aktívak: Dél-Afrika, Oroszország, és az EU-n belüli államok: Németország, Franciaország, UK, Hollandia; támogatja a munkát Kína, India, Ausztrália. Mint korábban is jeleztem, az USA látványosan kimarad az akcióból, bár nyílt ellenvéleményt nem fogalmazott meg.

2. Intelligent Transport System (ITS).

- 2.1. Előző beszámolómban jelzett „Irányelvek az elsőbbségi (high priority) jelzésekre” anyagot a WP.29 elfogadta és ajánlja az ITS rendszerek tervezéséhez. Ez nem előírás, hanem tervezési segédlet.
- 2.2. Az ITU (International Telecommunication Union) felajánlotta együttműködését WP.29-el, a közös terület a jármű-környezet, illetve járműflottán belüli kommunikációra használt ITS rendszerek lehetnek, erről egy P.P. prezentáció hangzott el.
- 2.3. Bár a japán vezetésű szakértői csoport (IG/ITS) tevékenysége – mint már korábban is írtam – nagyon beszűkült, az ITS tematika az EGB-n (és WP.29.-en) belül egyre fontosabb lesz. A Transzport Divízió igazgatója (Molnár Éva) bevezető tájékoztatójában kiemelte, hogy az EGB központi kérdésként kezeli az ITS-t, egy vitaanyag fenn van a Titkárság honlapján, várják a hozzászólásokat, javaslatokat. Jövőre az ITC (Inland Transport Committee, a WP.29 felsőbb szerve) is foglalkozik majd a kérdéssel, egy akcióterv kidolgozása várható. Az ITC több szervezete: WP.1 (jármű-közlekedési infrastruktúra kapcsolat); WP.15 (Telematics) és WP.29 (jármű ITS rendszerek) összehangolt tevékenységére van szükség ezen a téren.
- 2.4. OICA kérte, hogy korábban megfogalmazott és a WP.29-ben már kétszer ismertetett kritikáját, javaslatait is tegyék fel a honlapra és vegyék figyelembe az új program kidolgozásánál. OICA egyébként e témában közzétett egy felhívást (2011. 04. 2.), amelyben az ITS rendszerek második csoportjának (jármű – környezeti infrastruktúra, vagy jármű – jármű kommunikáció). Sok veszéllyel járhat, ha a gyártók egymástól függetlenül kezdenek ilyen rendszereket fejleszteni, a rendszerek nem lesznek kompatibilisek, az utólagos harmonizálás, szabványosítás nagyon költséges, tb. Ezért nagyon fontos és sürgős ezen a területen a nemzetközi együttműködés, szabályozás, szabványosítás.

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

- 3.1. Már több, mint két éve a WP.29 napirendjén lévő kérdés – az oroszok által kezdeményezett és szorgalmazott – Rule 2. elfogadása az 1997-es Bécsi Egyezményhez. A történet korábbi beszámolóim alapján nyomon követhető: az EU érthetetlen ellenkezését és akadályozását az oroszok ügyes bekerítő akciókkal, a WP.1 és CITA hathatós támogatását megszervezve a WP.29 márciusi ülésén elérték, hogy a mostani (júniusi) ülésen az Egyezményt aláíró országok szavazzanak a Rule 2. elfogadásáról. A WP.1. főtitkára (Novak úr) a jelenlegi ülésen is részt vett és ismét hangsúlyozta a Rule 2. fontosságát az 1968-as Bécsi Konvenció szempontjából is, mivel az abban megkövetelt időszakos jármű műszaki felülvizsgálatoknak adna nemzetközileg szabályozott keretet.
- 3.2. Ismert tény, hogy – bár 27 európai ország aláírta – csak 12 ország ratifikálta eddig az Egyezményt (Kazahsztán 12.-ként idén márciusban ratifikálta), köztük 6 EU tagország is, miközben az EU nem csatlakozott hozzá, nem tagja az egyezménynek és mindent elkövet annak ellehetetlenítésére. Az EU főképviseleje most is összehívta egy informális megbeszélésre a tagországok képviselőit és próbált Rule 2. leszavazása mellett érvelni. Ami számomra ennél is meghökkentőbb volt, hogy a WP.29 ülésén felszólította a Titkárságot, hogyha az valamelyik EU tagországnak levelet küld, azt másolatban az EU-

nak is küldje meg. Ennek előzménye az volt, hogy a Titkárság – a WP.29 márciusi döntésére hivatkozva – levelet írt az 1997-es Egyezmény 12 tagországának, emlékeztetve őket arra, hogy a Rule 2.-ről a szavazás a júniusi ülésen lesz, és az ügy fontosságára való tekintettel vegyenek részt az ülésen. Mivel az EU nem aláírja az Egyezménynek – és egyébként is minden WP.29 ülésen részt vesz – neki nem küldött levelet. (Bennem ez a „felszólítás” a régi szép KGST ülések hangulatát idézte fel.)

- 3.3. A szavazáson a 12-ből 8 ország képviseltette magát: Belorusszia, Észtország, Finnország, Magyarország, Hollandia, Románia, Oroszország és Ukrajna. A Titkárság javaslatára megválasztottuk az orosz delegátust az AC.4 bizottság elnökévé, aki előterjesztette az orosz javaslatot a Rule2.-re (ECE/TRANS/Wp.29/2009/135), hangsúlyozva annak nemzetközi fontosságát a járművek biztonságos üzemeltetése területén. A kérdésre, hogy van-e valakinek ellenvéleménye, senki nem jelentkezett, így az elnök bejelentette, hogy a Rule 2.-t a jelenlévők egyhangúan elfogadták.
- 3.4. Ezzel a Rule 2. évek óta húzódó ügye lezárult, de az 1997-es Bécsi Egyezményvel kapcsolatos alapvető ellentmondás nem oldódott meg: miközben 6 EU tagállam aláírja és részese az Egyezménynek (köztük mi magyarok is) az EU nem, és egyelőre inkább ellenségesen viszonyul hozzá.

4. Autóbusz vészkijáratok.

- 4.1. Mint az áprilisi GRSG ülésről készült beszámolómban jeleztem, a lengyel vezetésű IG/SDWEE szakértői csoport a munka befejezéséhez – egy írásos javaslat előterjesztéséhez az autóbusz vészkijáratokkal kapcsolatos követelmények átdolgozása kapcsán – egy éves halasztást kért és kapott GRSG-től. Ezt a döntést most WP.29 is tudomásul vette, megerősítette. Ebben a szakértői csoportban aktívan közreműködöm, hiszen ez a tevékenység az általam korábban vezetett IG/R.66 (autóbuszok tetőszilárdsága) szakértői csoport munkája során indult, annak a folytatása.
- 4.2. Beszéltem a csoport lengyel elnökével, aki tájékoztatott, hogy milyen problémák miatt maradt el a májusra tervezett londoni ülésünk és most helyette szeptember elején Varsóban lesz egy ülés. Egyeztettük, hogy én milyen munkaanyagot, előterjesztést készítek erre az ülésre.

5. 2011-2020 program a biztonságosabb járművekért.

- 5.1. A Transport Divízió igazgatója újabb tájékoztatást adott az ENSZ Közgyűlése által tavaly elhatározott „Decade of Action for Road Safety” program májusi beindításáról. Az öt különböző szakmai területre kiterjedő program WP.29-et leginkább a „pillar3” (3. oszlop) érinti, amely a biztonságosabb járműveket célozza meg. Ezen túlmenően az ITS rendszerek (jármű – infrastruktúra környezet) szélesebb értelmezése is érintheti WP.29-et. A programot már több mint 100 ország támogatja és a tíz éves tevékenységhez jó keretet ad a WP.29 számára az általa felügyelt három nemzetközi egyezmény (1958-as Genfi, 1997-es Bécsi és az 1998-as Genfi). A program célja a közúti közlekedés biztonságának jelentős, összehangolt növelése, a belesetek, a halottak és sérültek számának jelentős csökkentése.

- 5.2. A Titkárság összeállított a témában egy tájékoztató – nem hivatalos – dokumentumot (ID-18), az ITC soron következő ülésére, ami beépül majd az ITC vonatkozó programjába. A dokumentum külön kiemeli, hogy a Rule 2. elfogadása (az 1997-es Bécsi Egyezményhez) is ezt a programot erősítheti, csakúgy, mint az ITS rendszerek széleskörű alkalmazása. WP.29 feladata lesz egy programértékelő munkacsoport létrehozása.
- 5.3. A téma vitájában OICA nehezményezte, hogy nem volt módja javaslatait előterjeszteni, mielőtt az anyagot elküldték az ITC-nek. Több javaslata lenne, különösen, különösen az ITS rendszerek vonatkozásában (Itt valószínűleg a 2.4. pontban is jelzett javaslataikra gondoltak.) Az elnök azt kérte, hogy a Titkárság OICA-val együttműködve készítsen egy hivatalos dokumentumot a WP.29 novemberi ülésére.

6. A járművezető abszolút felelősségének kérdése.

- 6.1. A WP.29 és WP.1 között hosszú ideje folyik a vita a járművezető abszolút felelősségének kérdésében, ami az ITS rendszerek alkalmazásában, alkalmazhatóságához kapcsolódik. (Ismert, hogy az 1968-as Bécsi Konvenció előírja, hogy a jármű vezetője minden helyzetben, minden pillanatban felelős a jármű mozgásáért, annak kontrolálásáért). A két testület közötti kezdeti merev szembeállást az együttműködés váltotta fel, ennek keretében a márciusi WP.29 ülésén résztvevő WP.1 főtitkárnak (Novak úr) WP.29 átadott egy, a GRE által összeállított anyagot megfontolásra.
- 6.2. WP.1 megkezdte az anyag vitáját, szeptemberi ülésükön folytatják azt. Nagyra értékelik WP.29 együttműködő és kezdeményező szerepét. Szakértői csoportot hoznak létre a jármű vezetőjét segítő ITS rendszerek (ADAS – Advanced Driver Assistance System) elveinek tisztázására. Felvetődött, hogy a GRSP által most kidolgozott AEBS (vérszfékezési rendszer) végső elfogadása előtt célszerű lenne egy ilyen elvi ellenőrzésnek alávetni. OICA és CLEPA tudnának további – fejlesztés alatt álló – ITS rendszereket javasolni ilyen típusú ellenőrzésre.

7. Környezetbarát járművek (EFV) és közlekedés.

- 7.1. India beszámolt az általa vezetett szakértői csoport munkájáról, legutolsó üléséről. A csoport feladata a környezetbarát jármű (EFV) fogalmának meghatározása a környezetbarátság értelmezhetőségének és értékelhetőségének kidolgozása. Erre azért van szükség, mert a különböző országokban, régiókban más-más fogalmakat, elvárásokat használnak és a lehetséges megoldások is különböző hangsúlyt kapnak. A környezetbarát járművel kapcsolatban a zaj, a CO₂ kibocsájtás, az egyéb légszennyező anyagok és a járműbe épített anyagok újrahasznosíthatósága (recycling) vetődik fel kérdésként. A novemberi ülésre ígértek írásos anyagot. Érdemes megemlíteni, hogy az OICA is javasolta az Újrahasznosíthatóság fogalmának meghatározását és erre vonatkozó nemzetközi előírás (követelmények) kidolgozását.
- 7.2. Az USA képviselője tájékoztatást adott a 2012-ben általuk szervezendő nemzetközi EFV konferenciáról. A márciusi tájékoztatóhoz képest – bár akkor ígért – semmi újat nem mondott. Most novemberre ígért bővebb információt.
- 7.3. Ismét napirenden volt a CO₂ kibocsájtás csökkentését célzó UNDA project, a ForFITS. Ennek az év elején indított, három éves programnak – amit az ITC (Inland Transport

Committee) menedzsel – célja a belső szállítás által az egyes országokban kibocsájtott CO₂ mérésére, meghatározására módszer kidolgozása és ezen keresztül segíteni a kormányoknak a közlekedési (és adó) politika alkalmazásával a CO₂ kibocsájtás drasztikus csökkentésére

- Kérdőívet dolgoznak ki és küldenek el az országok kormányaihoz, külügyminisztereihez. A kérdőív elérhetősége: http://live.unece.org/trans/theme_forfits.html
- Szakértői üléseket szerveznek
- Második félévben státuszjelentést adnak ki.
- Várják nemzeti fókusz-pontok kijelölését a CO₂ kibocsájtás csökkentésére.

A németek megjegyezték, hogy ez nem a járművekhez, hanem a közlekedés szervezéséhez kapcsolódó kérdés, így nem igazán a WP.29 feladatkörébe tartozik.

8. Speciális vizsgáló eszközök műszaki leírása, kalibrálása.

Régóta napirenden van az olyan speciális vizsgálóeszközök kérdése, amit egyes előírások jóváhagyó vizsgálataihoz fejlesztettek ki, illetve alkalmaznak. Jó példák ezekre a különböző próbabábúk. Ezek pontos specifikációjának, kalibrálási módjának mindenki által hozzáférhetőnek kell lenni, hogy megakadályozzák a gyártói monopólium kialakulását és az ellenőrizhetetlen módosításokat, változtatásokat, mert azok a vizsgálati eredmények manipulálását teszik lehetővé, illetve összehasonlíthatóságukat kérdőjelezzik meg. Felvetődött, hogy ezen eszközök (műszaki leírásuk, szükséges rajzok, ellenőrzési-hitelesítési módszerük, stb.) részére WP.29 létrehozhatna egy „raktárt”, depositot. Az „elvet” mindenki támogatta, a megvalósítás módjával kapcsolatban azonban eltérő javaslatok hangzottak el:

- Szabványosítani kell őket és az előírásban a szabványokra hivatkozni (USA). Ajánlották erre a célra az ő szabványaikat.
- A nemzetközi egyezményekhez (1958, 1998) kapcsolódóan egy horizontális előírásba kellene ezeket az előírásokat összegyűjteni és az előírásokban ezekre hivatkozni (német)
- Az 1958-as és 1998-as Egyezményeknek eltérőek a tagországai, a jogi háttere, egy horizontális előírás nem alkalmazható mindkét egyezményhez (UK)
- A WP.29 által menedzselt R.E.3 független az '58-as Egyezménytől (az SR.1 része a '98-as Egyezménynek), így abba „elhelyezhető” lennének ezek az eszközök és mindkét Egyezmény tagországai az egyezmények szabályai szerint hivatkozhatnának rájuk (OICA)

Elvi megegyezés nem született, a vita novemberben folytatódik.

9. Új prioritások WP.29 jövőbeni munkájában.

- 9.1 WP.29 korábban felszólította tagállamait, hogy jelezzék, milyen témákat látnának fontosnak a jövőben a nemzetközi szabályozás szintjére emelni, melyeknek adnának prioritást. Az előző üléseken már jöttek be javaslatok az USA-tól, Japántól, OICA-tól és

CLEPA-tól. Ezen az ülésen három „új” prezentáció hangzott el, érdemes áttekinteni őket, hogy mely témakörök előtérbe kerülésével lehet számolni a jövőben.

9.2. Az USA a 2009-ben előadott anyagát egy kicsit átdolgozva ismertette, terjesztette elő. Baleseti statisztikai adatok elemzésére alapozva ismertette a következő években tervezett szabvány és előírás alkotó munkájukat, ezen munkát meghatározó alapelveket. 2009-ben 33,800-an haltak meg közúti balesetben az USA-ban, ennek 69%-a személyautóban, 5%-a volt gyalogos és kerékpáros. Jármű kategóriánként néhány fontosabb területük:

- Nehéz teherautóknál: ESC alkalmazása, homlokütközés megelőzésére
- Személyautóknál: vezető segítés (ADAS), gyermekvédelem, ütközésállóság, homlokütközés megelőzése
- Autóbuszoknál: ESC alkalmazása, biztonsági öv bevezetése, tűzbiztonság növelése, vészkijáratok fejlesztése, tetőszilárdság növelése boruláskor
- Védtelen úthasználók (gyalogos, kerékpáros) biztonságának növelése
- Általános kérdések: alkoholkorlátozás, akkumulátorok biztonsága, próbababuk fejlesztése vizsgálatokhoz, elektronikus rendszerek megbízhatóságának növelése, ITS szoftverek megfelelésének igazolása

9.3. Japán korábban benyújtott anyagát átdolgozta, továbbfejlesztette. Ők is statisztikai adatokból indultak ki, de a baleseti statisztikán túl egyéb adatokat – a társadalom elöregedése, születési szám csökkenése, elsősegély nyújtás technológiai változása, stb. – is figyelembe vettek az elemzésnél. Ezek alapján határoztak meg fontos feladatokat a jövőre vonatkozóan, ezek közül példaként néhány:

- Gyalogosok, kerékpárosok védelmének növelése. Ők adják Japánban a közúti balesetek halálos áldozatainak felét. (Nagy eltérés az USA adataihoz képest!)
- Gyermekvédő és rögzítő eszközök, módszerek fejlesztése
- Utas védelmi eszközök és módszerek fejlesztése különös tekintettel az idősekre.
- A vezetőt segítő rendszerek (ADAS) fejlesztése
- A vezető roszullétét érzékelő rendszerek kifejlesztése
- Baleseti adatgyűjtő és kiértékelő rendszerek fejlesztése és fokozott alkalmazása
- A balesetben elhunytak számát éves 5000-ról 4000-re akarják csökkenteni 2018-ig.

9.4. Az EU beszámolt a 2011-2012-re a járműelőírások területén kidolgozott munkaprogramjáról. Bár a kétéves időtartam rövid – és tulajdonképpen folyamatban lévő ügyekről van szó – érdemes néhány témát kiemelni, rögzíteni:

- Személygépkocsiknál, könnyű járműveknél: levegőszennyezési előírások szigorítása, öko-innováció bevezetése, zajelőírások átdolgozása, ITS fokozott alkalmazási feltételeinek megeremtése.
- Nehéz haszonjárművek: levegőszennyezés szigorítása, CO2 kibocsajtás mérési módszerének meghatározása, vezetőfülke szilárdsága,
- Általános biztonsági kérdések: LED fényforrások, gyermekrögzítés, gyalogos védelem
- Zöld járművek, elektromos hajtások bevezetésének segítése, gyorsan tölthető akkumulátorok

- Nemzetközi harmonizációban való részvétel, közös célok a GTR-ekben, de lehet eltérő alkalmazás

9.5. WP.29 novemberben folytatja a téma vitáját. Az elnök kérte a jelenlévőket – különösen az EU-t, Japánt és USA-t hogy tegyenek javaslatokat új GTR-ek kidolgozására.

10. WP.29 szabályozta, egységesítette a felügyelete alá tartozó három nemzetközi Egyezményhez csatolt előírások megnevezését, jelölését a jövőben:

- 1958-as Genfi Egyezmény (UN-Regulation) UN-R.x
- 1998-as Genfi Egyezmény (UN-Global Technical Regulation) UN-GTR.x
- 1997-es Bécsi Egyezmény (UN-Rule) UN-Rule.x

ahol x az adott előírás sorszáma.

Ugyancsak rögzítette az alábbi megnevezések jövőbeni egységes használatát a következő kifejezéseknek:

Contracting Party	(szerződő fél)
Type Approval Authority	(jóváhagyó hatóság)
Technical Service	(vizsgálóállomás)
UN type approval	(ENSZ típusjóváhagyás)

11. A WP.29 és a hozzátartozó munkabizottságok előzetes (még nem jóváhagyott) ülésrendje a Mellékletben található.

Budapest, 2011. 07. 05.

Dr. Matolcsy Mátyás

**Draft calendar of sessions for 2012
(to be confirmed by the Conference Services)**

Month	Meeting (title and session No.)	Date proposed	Schedule	Half-days	Interpret.	Delegates
JANUARY	Working Party on Pollution and Energy (GRPE) (sixty-third session)	17 - 28	p.m./a.m.	8	Yes	150
FEBRUARY	Working Party on Noise (GRN) (57y-48th session)	7 - 9	p.m./p.m.	3	Yes	70
FEBRUARY	Working Party on Brakes and Running Gear (GRRG) (seventy-first session)	20 - 24	p.m./a.m.	5	Yes	95
MARCH	Administrative Committee for the Coordination of Work (WP.29/AC.2) (108th session)	12	a.m./p.m.	2	No	30
MARCH	World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations (WP.29) (156th session); Admin. Committee of the 1958 Agreement (AC.1) 30th session; Executive Committee of the 1998 Agreement (AC.3) 34th session; Admin. Committee of the 1997 Agreement (AC.4) 11th session	13 - 16	a.m./p.m.	4	Yes	160
MARCH	Working Party on Lighting and Light-Signalling (GRSL) (sixty-seventh session)	26 - 29	a.m./p.m.	4	Yes	95
APRIL	Working Party on General Safety Provisions (GRSG) (102nd session)	16 - 20	p.m./a.m.	5	Yes	90
MAY	Working Party on Passive Safety (GRSP) (59y-first session)	21 - 25	p.m./a.m.	5	Yes	80
JUNE	Working Party on Pollution and Energy (GRPE) (sixty-fourth session)	1 - 2 ¹	p.m./a.m.	2	Yes	140
JUNE	Administrative Committee for the Coordination of Work (WP.29/AC.2) (109th session)	22	a.m./p.m.	2	No	30
JUNE	World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations (WP.29) (157th session); Admin. Committee of the 1958 Agreement (AC.1) 31st session; Executive Committee of the 1998 Agreement (AC.3) 35th session; Admin. Committee of the 1997 Agreement (AC.4) 12th session	26 - 29	a.m./p.m.	4	Yes	160
SEPTEMBER	Working Party on Noise (GRN) (57y-sixth session)	3 - 5	p.m./p.m.	3	Yes	70
SEPTEMBER	Working Party on Brakes and Running Gear (GRRG) (seventy-second session)	18 - 20	a.m./p.m.	3	Yes	85
OCTOBER	Working Party on General Safety Provisions (GRSG) (103rd session)	2 - 5	p.m./a.m.	4	Yes	90
OCTOBER	Working Party on Lighting and Light-Signalling (GRSL) (sixty-eighth session)	16 - 18	a.m./p.m.	3	Yes	85
NOVEMBER	Administrative Committee for the Coordination of Work (WP.29/AC.2) (110th session)	12	a.m./p.m.	2	No	30
NOVEMBER	World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations (WP.29) (158th session); Admin. Committee of the 1958 Agreement (AC.1) 32nd session; Executive Committee of the 1998 Agreement (AC.3) 36th session; Admin. Committee of the 1997 Agreement (AC.4) 13th session	13 - 16	a.m./p.m.	4	Yes	160
DECEMBER	Working Party on Passive Safety (GRSP) (59y-second session)	11 - 14	p.m./a.m.	4	Yes	80
				TOTAL: 112 half days = 56 days		

Except the three sessions of the Administrative Committee (WP.29/AC.2) (without interpretation), all sessions are PUBLIC
The sessions scheduled "p.m./a.m." will begin in the afternoon, at 2.30 p.m. on the indicated date and are expected to last to 12.30 p.m. on the indicated date.
The sessions scheduled "p.m./p.m." will begin in the afternoon, at 2.30 p.m. on the indicated date and are expected to last to 5.30 p.m. on the indicated date.
The sessions not marked in the column "schedule" start at 9.30 a.m. on the indicated date and are expected to last to 5.30 p.m. on the indicated date.
The sessions of WP.29/AC.2 and of the World Forum (WP.29) begin at 10.00 a.m. (the first day only). During the WP.29 sessions, the Administrative Committee of the 1958 Agreement (AC.1) will hold its sessions usually on Wednesday sessions of the Executive Committee of the 1998 Agreement (AC.3) are expected to be held on Thursday morning, and sessions of the Administrative Committee of 1997 Agreement (AC.4) would be held on Wednesday or Thursday afternoon, if necessary.
Note: Geneva Motor Show, Palexpo: 8 - 18 March 2012; (Press days: 6 & 7 March 2012)

¹ The Salle should be reserved from 4 - 8 June a.m./p.m. covering also the meetings of the informal groups associated to GRPE.