

BESZÁMOLÓ

az
ENSZ Európai Gazdasági Bizottság (UN ECE)
Belső Szállítási Bizottság (INLAND TRANSPORT COMMITTEE)
Gépjármű Szerkezeti Munkacsoport (WP.29)

keretén belül működő

Zaj Munkacsoport
(Working Party on Noise (GRB))

66. üléséről

(Genf, Nemzetek Palotája, 2017. szeptember 4-6.)

A témák és munkaanyagok elérhetőek az alábbi linkeken keresztül:

<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grb/grb2017.html>

<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grb/grbinf66.html>

Részvevők:

A Zaj munkacsoport 66. ülése Serge Ficheux elnök (Franciaország) vezetésével zajlott. A WP. 29 előírásai (TRANS/WP.29/690 és 1. és 2. módosítás) szerint az alábbi államok küldöttei jelentek meg:

Kína, Franciaország, Németország, Magyarország, India, Olaszország, Japán, Hollandia, Lengyelország, Koreai Köztársaság, Oroszország, Dél-Afrika, Spanyolország, Svédország, Svájc, Törökország.

További résztvevők az Európai Bizottság (EC) szakértői és számos nem kormányzati szervezet:

European Association of Automotive Suppliers (CLEPA); European Tyre and Rim Technical Organization (ETRTO); International Council of Academies of Engineering and Technological Sciences (CAETS); International Motor Vehicle Inspection Committee (CITA), International Motorcycle Manufacturers Association (IMMA); International Organization for Standardization (ISO) and International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA)

Az ülés előzetes napirendje:

	Tárgy	A hivatkozott munkaanyagok
1.	Napirend elfogadása	ECE/TRANS/WP.29/GRB/2017/1
2.	R28 számú előírás (hangjelző berendezések)	

3.	R41 számú előírás (motorkerékpárok zajkibocsátása): Fejlesztés.	ECE/TRANS/WP.29/GRB/2017/4 GRB-66-08 GRB-66-12 GRB-66-15 GRB-66-17
4.	R51 számú előírás (N és M kategóriájú járművek zajkibocsátása)	
	A. Fejlesztés	ECE/TRANS/WP.29/GRB/2017/6 ECE/TRANS/WP.29/GRB/2017/8 GRB-66-11 GRB-66-13 GRB-66-19 GRB-66-20 GRB-66-21
	B. További hangkibocsátási rendelkezések (ASEP)	ECE/TRANS/WP.29/GRB/2017/5 GRB-66-06 GRB-66-14
5.	R63 számú előírás (mopedek zajkibocsátása)	GRB-66-09
6.	R117 számú előírás (gördülési zaj és nedves tapadás)	GRB-66-01 és az 1. függelék GRB-66-03 GRB-66-22
7.	R138 számú előírás (Csendes közúti szállító járművek (QRTV))	ECE/TRANS/WP.29/GRB/2017/7 GRB-66-16
8	Hátrameneti hangjelző készülékek szabályozásának tervezete	GRB-66-02 GRB-66-07
9.	Közös módosítások	
10.	Információcsere a nemzeti és nemzetközi zajvédelmi előírások tekintetében	GRB-66-18
11.	Az út felszínének hatása a gördülési zajra	GRB-66-05 és az 1. függelék
12.	Definíciók és mozaikszavak a GRB felelősségi körébe tartozó előírásokban	
13.	Módosítási javaslatok a járműgyártásról szóló egységesített állásfoglaláshoz (R.E.3)	ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/20
14.	A Nemzetközi Teljes Jármű Típusjóváahagyási (IWVTA) rendszer fejlesztése és a Munkacsoportok bevonása	ECE/TRANS/WP.29/2016/2 ECE/TRANS/WP.29/2017/8 ECE/TRANS/WP.29/2017/9
15.	A WP.29 2017. júniusi ülésének főbb pontjai	GRB-66-04
16.	A GRB jövőbeli működésével kapcsolatos elképzelések cseréje	

17.	Más ügyek	ECE/TRANS/WP.29/2017/107 GRB-66-10
18.	Előzetes napirend a hatvanhetedik ülésre	
19.	Tisztségviselők választása	

Tényleges napirend

1. Napirend elfogadása

A GRB elfogadta a napirendet.

2. R28 számú előírás (hangjelző berendezések)

Nem kerültek új témák felvezetésre.

3. R41 számú előírás (motorkerékpárok zajkibocsátása): Fejlesztés

Az IMMA szakértője az 1.3.2.1. bekezdés utolsó mondatának törlését javasolja, mivel a 41. számú előírás 4. módosítássorozatának hatálya **nem terjedt ki az oldalkocsival rendelkező motorkerékpárokra** (L₄ kategóriájú járművek). A GRB elfogadta ezt a javaslatot, és felkérte a titkárságot, hogy nyújtsa be azt a Gépjármű Szerkezeti Munkacsoportnak (WP.29) és az Adminisztratív Bizottságnak (AC.1) megfontolásra, és hogy a 2018 márciusában tartandó üléseiken szavazásra bocsássák, mint a 41. számú előírás 4. módosítássorozatának 6. kiegészítésének tervezeteként.

Az L kategóriás járművek új zaj határérték vizsgálatának céljából az **EC szakértője bemutatta az Euro 5 besorolású L-kategóriás járművek zajszintjére vonatkozó, folyamatban lévő tanulmányát**, amely **figyelembe veszi a közúti járművek zajszintjét (tényleges jármű teszt), a polgárok szükségleteit és az érintett felek érdekeit, valamint a középtávú műszaki és gazdasági megvalósíthatóságot (költség-haszon elemzés)**. Német és holland szakértők, valamint az OICA kiemelte, hogy **önmagában az új járművek zajszintjének csökkentése nem fog eredményre vezetni, amennyiben ezzel együtt nem tesznek intézkedéseket az illegálisan utángyártott termékekkel (hangtompítók) szemben**. Az elnök javasolta, hogy folytassák ezt a vitát, amint a vizsgálat eredményei rendelkezésre állnak.

Az L-kategóriájú járművek zajkibocsátásának szabályozása érdekében (hangtompítók, szabályozási kikapuk miatt) a német szakértők egy egyszerűsített elhaladási zajmérési tesztet („pass-by noise”) javasolnak, amelyet a közúti ellenőrzésekhez és a típusjóváhagyott motorkerékpárok és azok nem eredeti, hangtompított kipufogó rendszereinek (NORESS) időszakos műszaki ellenőrzéséhez lehet használni. A francia és

holland szakértők támogatták az erősebb szabályozást. Az IMMA szakértője önként felajánlotta, hogy közreműködik az elhaladási zajmérésben.

A japán szakértő áttekintést nyújtott a jelenlegi japán zajszabályozásokról és azok várható jövőbeni fejlesztéséről. **Japán felülvizsgálta a kétkerekűek gyorsulási zajra vonatkozó határértékét.** Reményeik szerint a nemzeti megfontolások a GRB új határértékeivel összhangba hozhatók.

4. R51 számú előírás (N és M kategóriájú járművek zajkibocsátása)

A. Fejlesztés

Az OICA szakértője számos módosítást javasolt az 51. számú előírás 3. módosítássorozatának frissítésével és felülvizsgálatával kapcsolatban, amelyekhez észrevételeket tettek a kínai, orosz és svájci szakértők. Az OICA szakértője további módosításokat javasolt.

Az olasz szakértő aggodalmát fejezte ki a hangnyomásszint-mérés B-B mérőszakasz plusz 20 m-es távolságra történő javasolt kiterjesztésével kapcsolatban (a mérés addig nem zárul le, amíg a jármű hátsó része 20 m-el a B-B vonal mögött van, így ezzel az lenne a cél, hogy megfelelően lehessen értékelni az esetleges visszadurranást, ún. „backfire”-t). Véleménye szerint ez a módosítás egy új követelmény lenne, amelyet egy új módosítássorozattal kellene bevezetni az átmeneti rendelkezésekkel együtt, nem pedig kiegészítéssel/mellékletként, mint ahogy az ECE/TRANS/WP.29/GRB/2017/6 dokumentumban eredetileg javasolták. Azt is kiemelte, hogy **a fenti módosításhoz a vonatkozó ISO-szabványba is szükséges beépíteni a változtatásokat.** A német, japán, svéd, svájci és orosz szakértők ezt a módosító javaslatot kiegészítés formájában támogatták. Az orosz szakértő egyetértett azzal, hogy **az 51. sz. előírást és az ISO-szabványt összhangba kell hozni.** Az EC és a francia szakértők úgy vélték, hogy egy új módosítássorozat megfelelőbb lenne.

Tekintettel az 51. számú előíráshoz kapcsolódó számos **módosítási javaslatra** - beleértve az ASEP - kiegészítő hangkibocsátási rendelkezések - informális munkacsoport (Informal Working Group - IWG) által továbbított módosításokat -, a **GRB ezeket ideiglenesen elfogadta** (beszámoló 2. melléklete tartalmazza). Ugyanakkor a **GRB nem tudta elérni, hogy megegyezés szülessen abban a kérdésben, hogy az elfogadott javaslatok új módosításcsomagot és/vagy átmeneti rendelkezéseket igényelnek-e vagy sem.** A GRB úgy döntött, hogy a **következő, 2018. januári ülésén visszatér ehhez a kérdéshez.** Emellett felkérték a titkárságot, hogy az elfogadott szöveget (2. melléklet) mint az 51. számú előírás 3. számú módosításcsomagjának 3. kiegészítés tervezeteként nyújtsák be 2017 decemberében a WP. 29 és az AC.1 részére. A szervezetek a 2018. márciusi ülésen vitatják meg és szavaznak erről a tervezetről azzal a megállapodással, hogy a lehetséges módosításokat kivételesen az eredeti WP.29 dokumentum helyesbítéseként (corrigendumként) vagy függelékeként nyújtható be a WP. 29 részére. A GRB 2018.januárban dönt a módosításokról.

Az ISO szakértője javasolta, hogy az 51. számú előírás 3. mellékletében (ECE/TRANS/WP.29/GRB/2017/8) az EN ISO 362-3 szabvány szerint vezessenek be egy beltéri vizsgálati lehetőséget. Ehhez Franciaország, Hollandia, Lengyelország, Spanyolország, Svédország és az OICA szakemberei is tettek észrevételeket. A GRP úgy döntött, hogy a következő ülésen visszatér a javaslatokhoz, és felkérte az összes szakértőt, hogy tanulmányozza a dokumentumot, és küldjék el kérdéseiket, megjegyzéseiket az ISO-nak.

Az 51. számú előírás 3. módosításcsomagjának (GRB-66-21) vonatkozásában a kínai szakértő beszámolt a hazai zajproblémákról és a vezetési körülményekről. Kiemelte, hogy további kutatásokra lesz szükség a vizsgálati ciklusok és a zajproblémák közötti kapcsolat azonosításához, valamint egy olyan vizsgálati módszer kifejlesztéséhez, amely kiterjed a járművezetői magatartás és a zaj problémakörére is. Az elnök felkérte az IWG ASEP szervezetet, hogy Kínával együttműködve foglalkozzon ezekkel a kérdésekkel.

B. További hangkibocsátási rendelkezések (ASEP)

Az IWG ASEP nevében a francia szakértő bemutatta helyzetjelentését a GRB-nek (GRB-66-14). Az IWG ASEP a lehető leghamarabb javaslatot tesz az ECE/TRANS/WP.29/GRB/2017/5 dokumentum 7. mellékletének javítására vonatkozóan (a ECE/TRANS/WP.29/GRB/2017/5 dokumentumban már kikötötték), és hogy ezt követően általánosabb és stratégiai megközelítést dolgoznak ki a 7. melléklet felülvizsgálatára. Az orosz szakértő kifejtette megjegyzéseit a ECE/TRANS/WP.29/GRB/2017/5 (GRB-66-06) dokumentummal kapcsolatban. A GRB egyetértett azzal, hogy ezeket a javaslatokat össze lehet vonni az 51. számú előírás 3. módosításcsomagjának egyéb javasolt módosításaival (lásd a 4. pont 2. bekezdését).

5. R63 számú előírás (mopedek zajkibocsátása)

Az EC szakértője bemutatta a motorkerékpárokra vonatkozó módosítások tervezetét (GRB-66-09). A GRB megjegyezte, hogy ezeket a javaslatokat először uniós szinten hagyják jóvá, és majd hivatalosan a GRB következő ülésére nyújtásuk be. Az elnök felkérte a szakértőket, hogy tegyék meg észrevételeiket az EC szakértőjének.

6. R117 számú előírás (gördülési zaj és nedves tapadás)

A holland szakértő áttekintést adott a gumiabroncsokra vonatkozó kutatási projektjeikről, és javaslatot tett a gumiabroncs határértékek gördülési ellenállási együtthatóra, nedvestapadási indexre és a gördülésizaj-kibocsátásra vonatkozó kétlépcsős szigorítására (GRB-66-01 és az 1. függelék, GRB -66-03). Emellett kihangsúlyozta a megfelelő gumiabroncs nyomás jelentőségét az üzemanyag-hatékonyság szempontjából, és kifejtette az EU gumiabroncs-címkézési rendszerének hiányosságait.

Az ETRTO szakértője úgy vélte, hogy a holland tanulmányokban a gumiabroncsok kiválasztása nem volt elég reprezentatív az európai piac számára, és felajánlotta, hogy a következő GRB ülésre egy átfogóbb elemzést nyújt be. Az OICA szakértője támogatta az

ETRTO álláspontját és a javaslatot, és bemutatta a **C1 nyári gumiabroncsok (GRB-66-22) nemrégiben készült tanulmányának eredményeit. A tanulmányból kiderült, hogy a gumiabroncsok nem ugyanolyan jól teljesítettek a gördülési zaj és a gépjármű kezelése tekintetében, azaz a biztonság kárára mehet a zajcsökkentés.** A német szakértő elismerte az eredményeket, és kiemelte, hogy **kompromisszumra van szükség a tárgyalt három abroncs paraméter tekintetében.** Egyetértett azzal is, hogy **javítani kell a gumiabroncs-címkézési rendszeren.**

Az elnök úgy vélte, hogy a 117. számú rendeletben szereplő határértékek módosításához először valamennyi érintett fél, köztük a Fék és Futómű Munkacsoport (Brakes and Running Gear - GRRF) általános egyetértése szükséges. A GRB úgy döntött, hogy a következő ülésen folytatja ennek megvitatását.

7. R138 számú előírás (Csendes közúti szállító járművek (QRTV))

Az EC szakértője beszámolt a csendes közúti közlekedési eszközökről (QRTV) szóló 138. számú előírás és annak 1. számú módosításcsomagja (GRB-66-16) alapján az 540/2014 EU rendelet VIII. mellékletében szereplő ún. AVAS hangjelző rendszer követelményeinek módosításáról és kiegészítéséről.

A GRB megjegyezte, hogy **az Amerikai Egyesült Államokban a hibrid és elektromos járművekre vonatkozó minimális zajszint követelményekről szóló nemzeti szabályozás 2017. szeptember 5-én lépett hatályba,** és az IWG QRTV GTR munkája hamarosan folytatódni fog.

Az OICA szakértője a 138. számú előírás 1. módosításcsomagjában (ECE/TRANS/WP.29/GRB/2017/7) bevezetett átmeneti rendelkezések szövegének kismértékű módosítását javasolta. Az elnök javasolta, hogy a WP. 29 2017. novemberi üléséig (amíg megtörténik az ENSZ szabályozási eljárásaira vonatkozó általános iránymutatások és átmeneti rendelkezések tervezetének elfogadása) halasszák el ennek a dokumentumnak a megvitatását.

8. Hátrameneti hangjelző készülékek szabályozásának tervezete

Új előírás tervezet a hátrameneti hangjelző készülékek szabályozásáról. A GRB átgondolta, hogy ezt a feladatot egy munkacsoport feladatákként (Task Force - TF) elégséges lenne végrehajtani, nem szükséges egy új informális munkacsoport (GRB-66-07) felállítása. A japán szakértő felajánlotta, hogy vezető szerepet vállal, míg Franciaország, Németország, Hollandia, a Koreai Köztársaság, Törökország és az EC szakértői (az erőforrások rendelkezésre állásától függően) kijelentették, hogy érdekeltek a TF-tevékenységben való részvételhez.

A Koreai Köztársaság szakértője ismertette a GRB-t a tolató járművek által okozott balesetek státuszáról (GRB-66-02). Arra a következtetésre jutottak, hogy **az M₁ járművek**

okozták a legnagyobb számú ütközést a tolatáskor, míg az N₁ és az N₂ járművek okozták a legtöbb halálos kimenetelű balesetet. A szakértő úgy vélte, hogy minden járművet legalább egy biztonsági eszközzel kellene felszerelni a biztonságos tolatás érdekében, úgymint tolatókamerákkal, hátrameneti hangjelző készülékekkel és parkolási érzékelőkkel. Az elnök rámutatott arra, hogy a GRB-nek együtt kell működnie az általános biztonsági előírásokkal foglalkozó munkacsoporttal (Working Party on General Safety Provisions - GRSG), amely a tolatókamerákon dolgozik. **A német és az OICA szakemberei szerint a hátrameneti hangjelző készülékeket haszongépjárművekre kell felszerelni, míg az M₁ és az N₁ járműveket tolatókamerákkal vagy parkolási érzékelőkkel kell ellátni.**

9. Közös módosítások

Nem kerültek új témák felvezetésre.

10. Információcsere a nemzeti és nemzetközi zajvédelmi előírások tekintetében

Az EC szakértője tájékoztatta a GRB-t az környezeti zaj egészségre káros hatásainak megelőzésére vagy csökkentésére (GRB-66-18) irányuló uniós tevékenységekről. Ez a munka a 2002/49 / EC irányelv keretében zajlik, amely többek között előírja a közúti járművek és az útburkolat akusztikus besorolását. **A tagállamokkal és az érdekelt felekkel a környezeti zajkérdésekről folytatott részletes tárgyalások lefolytatása érdekében létrejött az EU Zajszakértői csoportja (Noise Expert Group - NEG).** Az elnök úgy vélte, hogy a jövőbeli együttműködéshez a GRB és a NEG-nek közös alapvetéseket kell meghatározniuk.

11. Az út felszínének hatása a gördülési zajra

A holland szakértő az útburkolatok címkézésére (GRB-66-05 és az 1. függelék) a következő kritériumok alapján felvázolt egy projektet: csúszásellenállás, zajcsökkentés, gördülési ellenállás és élettartam. Kiemelte, hogy **az útburkolatok jelölése hozzájárulhat a közúti biztonsághoz, a közegészségügyhöz, a fenntarthatósághoz és a gazdasághoz. A GRB megjegyezte, hogy a projekt főként személygépkocsikra vonatkozik, megoldást kell találni a teherautók esetében is.**

A GRB utalt a korábbi megfontolásokra (ECE / TRANS / WP.29 / GRB / 63, 24. pont), amely szerint **az útburkolatok címkézését csak ajánlásként vagy határozatként lehetne bevezetni, nem pedig jogilag kötelező erejű dokumentumban.** A holland szakértő megjegyezte, hogy **meg kellene vizsgálni, alkalmas e erre a járművek kialakítására vonatkozó egységesített állásfoglalás új melléklete** (Consolidated Resolution on the Construction of Vehicles - R.E.3). A GRB hozzátette, hogy a WP.29 és egyéb segédszervezetei, például a GRRF és a GRSG, valamint a közúti közlekedéssel foglalkozó munkacsoport (Working Party on Road Transport - SC.1) érdekeltek a projekt folytatásában, és konzultálni kell erről a továbbiakban. A GRB felkérte a szakértőit, hogy küldjék el az esetleges észrevételeiket a holland szakértőhöz, és hogy a következő ülésen dolgozzanak ki világos

elképzeléseket a folytatásról. Felkérték az elnököt, hogy tájékoztassa az Administrative Committee for the Coordination of Work szervezetet a GRB szempontjairól (WP.29/AC.2).

12. Definíciók és mozaikszavak a GRB felelősségi körébe tartozó előírásokban

Nem merült fel új kérdés.

13. Módosítási javaslatok a járműgyártásról szóló egységesített állásfoglaláshoz (R.E.3)

A GRB a GRSG 2017. októberi ülésére (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2017/20) benyújtotta a **járművek tömegének mértékegységét tonnáról kilogrammra történő átváltására vonatkozó javaslatot** (GRB-65-03-Rev.1), amelyről még az előző ülésen egyeztettek.

14. A Nemzetközi Teljes Jármű Típusjóváahagyási (IWVTA) rendszer fejlesztése és a Munkacsoportok bevonása

A GRB megemlítette, hogy az **1958. évi megállapodás 3. átdolgozott változata** (ECE/TRANS/WP.29/2016/2) **2017. szeptember 14-én lép hatályba**. A titkárság felhívta a GRB figyelmét a 3. átdolgozás számos új elemére; **különösen a típusjóváahagyások új számozására, a jóváahagyási jelölésekre és azok esetleges egyedi azonosítóval (UI) történő helyettesítésére** (amennyiben az ENSZ előírása másként nem rendelkezik).

A titkárság arról is tájékoztatta a GRB-t, hogy az IWG a nemzetközi teljes jármű típusjóváahagyás (International Whole Vehicle Type Approval - IWVTA) végső, hivatalos tervezetét benyújtotta a WP.29 2017. novemberi ülésére (ECE/TRANS/WP.29/2017/8). Az IWVTA-ra kérdéseket és a válaszokat a ECE/TRANS/WP.29/2017/9 dokumentumban adták közre.

15. A WP.29 2017. júniusi ülésének főbb pontjai

A titkárság beszámolt a WP.29 171. és 172. üléseinek (GRB-66-04) fontosabb részleteiről.

16. A GRB jövőbeli működésével kapcsolatos elképzelések cseréje

Nem kerültek új témák felvezetésre.

17. Más ügyek

A WP.29 kérésére a GRB megvizsgálta az IWG IWVTA által készített, az ENSZ szabályozási eljárásainak és átmeneti rendelkezéseinek általános iránymutatás tervezetét (ECE/TRANS/WP.29/2017/107). Az OICA szakértője kiemelte a 6.1 rendelkezést, amely meghatározza, hogy **„egy szerződő fél további nemzeti rendelkezéseket alkalmazhat a jármű jellemzőire vonatkozóan, amelyek nem tartoznak az ENSZ-rendelet hatálya alá”**. A szakértő szerint **ez a rendelkezés pont, hogy éppen a kívánt hatással ellentétes hatást**

gyakorol a járműre vonatkozó rendeletek harmonizációjában, ezért tisztázni kell. Az elnök felkérte a GRB szakembereit, hogy vegyék fontolóra az iránymutatás-tervezetet, és esetleges észrevételeiket 2017. október 20-ig nyújtsák be titkárságnak és/vagy az IWG IWVTA-nak.

Az EC szakértője a 9. számú előírás módosításait az azzal a céllal javasolja, hogy **az ASEP előírásait a több mint 50 W/kg fajlagos teljesítménymutatójú L₄ és L₅ kategóriájú járművekre be lehessen vezetni** (GRB-66-10). Az elnök és a lengyel szakértő kérdéseket vetett fel a 15. számú globális műszaki előírások (GTR) hivatkozásáról. Az elnök kiemelte, hogy a javaslatokhoz átmeneti rendelkezéseket kell csatolni, és felkérte az EC szakértőjét, hogy hivatalos dokumentumként nyújtsa be naprakész javaslatokat a következő GRB ülészakra.

18. Előzetes napirend a hatvanhetedik ülésre

A GRB 67. ülése 2018. január 24 - 26 között, a mostanival nagyjából megegyező napirenddel lesz. A hivatalos dokumentumokat tizenkét héttel az ülés előtt, 2017. október 30-ig kell benyújtani a titkárságra.

19. Tisztségviselők választása

Az eljárási szabályzat (TRANS/WP.29/690 és ECE/TRANS/WP.29/690/1. módosítás) 37. szabálya értelmében tisztségviselők választására került sor. A GRB 2018-ra tervezett ülésein egyhangú szavazással **az elnök Serge Ficheux (Franciaország), míg az alelnök Andrei Bocharov (Oroszország).**