

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))
60. üléséről
(Genf, Nemzetek Palotája, 2014. szeptember 1-3.)

A témák és munkaanyagok elérhetőek az alábbi linkeken keresztül:

<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grb/grb2014.html>

<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grb/grbinf60.html>

A **GRB** 60. ülése Mr. S. Ficheux **ELNÖK ÚR** (Franciaország) és Mr. Konstantin Glukhenkiy titkár úr — **GRB** titkárság, Genf — vezetésével, az **ELNÖK ÚR** üdvözlő szavaival, néhány személyügyi információ átadásával és az előzetes program ismertetésével kezdődött meg.

Az ülés előzetes napirendje:

Tárgy	A hivatkozott munkaanyagok
1. Napirend elfogadása	ECE/TRANS/WP.29/GRB/2014/3
2. R28 számú előírás (hangjelző berendezések)	ECE/TRANS/WP.29/GRB/57, 34. bekezdés ECE/TRANS/WP.29/GRB/2014/4 GRB-59-06-Rev.1
3. R41 számú előírás (motorkerékpárok zajkibocsátása). Fejlesztés.	ECE/TRANS/WP.29/GRB/56, 5–6 bekezdések ECE/TRANS/WP.29/GRB/57, 3–5 bekezdések GRB-58-11-Rev.1
4. R51 számú előírás (N és M kategóriájú járművek zajkibocsátása)	
a) Fejlesztés	ECE/TRANS/WP.29/GRB/57, 6–12 bekezdések és Annex II ECE/TRANS/WP.29/GRB/2014/5 GRB-60-01 GRB-59-04-Rev.1 GRB-59-10-Rev.1
b) További zajkibocsátási rendelkezések	ECE/TRANS/WP.29/GRB/56, 14. bekezdés ECE/TRANS/WP.29/2011/64
5. R59 számú előírás (cserehangtompítók)	ECE/TRANS/WP.29/GRB/56, 13. bekezdés ECE/TRANS/WP.29/GRB/57, 15. bekezdés ECE/TRANS/WP.29/GRB/2014/6 GRB-60-01 ECE/TRANS/WP.29/GRB/2013/8 GRB-58-05
6. R92 számú előírás (motorkerékpárok csere kipufogó hangtompítói)	

Tárgy	A hivatkozott munkaanyagok
7. R117 számú előírás (gördülési zaj és nedves tapadás)	ECE/TRANS/WP.29/GRB/57, 17–20 bekezdések ECE/TRANS/WP.29/GRB/2014/7 ECE/TRANS/WP.29/GRB/2014/8 GRB-59-02 GRB-59-03
8. Kollektív módosítások: további rendelkezések az R9, R63 és R92 számú előírások esetében	ECE/TRANS/WP.29/GRB/57, 21. bekezdés
9. Információcsere a nemzeti és nemzetközi zajvédelmi előírások tekintetében	ECE/TRANS/WP.29/GRB/55, 25. bekezdés ECE/TRANS/WP.29/GRB/57, 35. bekezdés GRB-59-11
10. Az út felszínének hatása a gördülési zajra	ECE/TRANS/WP.29/GRB/57, 24. bekezdés
11. Csendes közúti szállító járművek	ECE/TRANS/WP.29/GRB/57, paras. 25-26 ECE/TRANS/WP.29/GRB/2012/6 ECE/TRANS/WP.29/AC.3/33
12. Definíciók és mozaikszavak a GRB felelősségi körébe tartozó előírásokban	ECE/TRANS/WP.29/GRB/57, 27. bekezdés GRB-57-12 GRB-57-18
13. Módosítási javaslatok a járműgyártásról szóló egységesített állásfoglaláshoz	GRB-60-02
14. A Nemzetközi Teljes Jármű Típusjóváhagyási (IWVTA) rendszer fejlesztése és a Munkacsoportok bevonása	ECE/TRANS/WP.29/GRB/57, 30-31 bekezdések
15. A WP.29 márciusi és júniusi üléseinek főbb pontjai	
16. A GRB jövőbeli működésével kapcsolatos elképzelések cseréje	ECE/TRANS/WP.29/GRB/57, 35. bekezdés
17. Más ügyek	
18. Előzetes napirend a hatvanegyedik ülésre	
19. Tisztségviselők megválasztása	

Tényleges napirend

1. Napirend elfogadása

Az **ELNÖK ÚR** ismertette a napirendi változásokat és a 2015. januári ülés időpontját. A **GRB** elfogadta a módosított napirendet és a 2014. decemberi ülés időpontját.

2. Tisztségviselők megválasztása

Tisztségviselők tekintetében nem történt változás.

3. A WP.29 márciusi és júniusi üléseinek főbb pontjai

Az **ELNÖK ÚR** röviden összefoglalta a fontosabb pontokat. Hozzászólás nem volt.

4. R41 számú előírás (motorkerékpárok zajkibocsátása). Fejlesztés

Egyszerű módosításokat jelentett, a módosításokat a **GRB** elfogadta.

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

Az Orosz Föderáció által javasolt, a ECE/TRANS/WP.29/GRB/2014/7-ben részletezett módosításokban a **GRB** megegyezett, azonban az ETRTO által javasolt pontossági kitételek módosításában nem. A módosítást az Orosz Föderáció támogatta, Japán nem. A következő ülésig elnapolta a **GRB**.

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

Az OICA előadta az IWG dokumentumát (ECE/TRANS/WP.29/GRB/2014/5), melyet május elején fogadtak el.

Néhány változás történt a mellékletben, a járművek besorolása eltűnt, valamint a test site specifikáció is (helyette szabványra hivatkozik), 9-es melléklet bekerült a 3-as mellékletbe, új mellékletet is adtak hozzá, a 7-es számút, a további hang emissziókról, melynek szövegét 2011-ben már elfogadta a **GRB** és a WP.29 is.

Alapvetően a zaj szó (noise) helyett a hang szó (sound) került be a szövegbe, emiatt számos alakí, de nem lényegi változás történt, a továbbiakban az ezen kívüli változtatásokról beszélünk. (A változtatásra azért volt szükség, mert az EU jogi osztálya szerint a járművek nem zajt bocsátanak ki, hanem hangot.)

Orosz Konföderáció: a **GRB** nevében zaj szerepel, így problémát vet fel a változtatás? Ha itt hang fog szerepelni, a **GRB** nevében is meg kell változtatni. Az **ELNÖK ÚR** igazat adott az Orosz Konföderációnak, a jövőben erre valóban szükség lesz.

Az előírás hatálya kis mértékben változott, a hagyományosnak tekintett fogalmazás kerül be a szövegbe.

A 3. bekezdést az ülésen egészítettük ki azzal, hogy a gyártónak kell kitöltenie a dokumentumot.

Az 5.1 b engedménye törlésre kerül, már csak a 6-os és 7-es bekezdésnek megfelelő jármű kaphatja meg a jóváhagyást. A táblázat helytelen fogalmazás miatt módosításra került. A mértékegységek nem voltak konzisztensek, ez javításra került.

A hatályba lépés után közvetlenül lehet már ezt az előírást használnia a gyártóknak. Az új típusoknak 2016 július 1-től meg kell felelnie a Phase 1 előírásainak, a hatálybalépéstől lehet Phase 2 vagy Phase 3 szerint is típusjóváhagyást adni.

Ezekon kívül több kisebb módosítás történt.

Az Orosz Konföderáció jelezte, hogy a mérési távolsághoz nincs megadva bizonytalanság. Az OICA a szabványra hivatkozott, de végül a **GRB** megegyezett a $\pm 5\%$ -ban.

A fenti módosításokat elfogadta a **GRB**. Az ülés után az új informális dokumentumot a résztvevők még véleményezhetik. A következő, novemberi WP.29 ülésre még informális dokumentumként, az azt követőre már elfogadandó dokumentumként kerülhet be.

7. Információcsere a nemzeti és nemzetközi zajvédelmi előírások tekintetében

a) Hollandia (Hans Martin Gerhardt) előadta saját dokumentumát: Shifts in tyre sound levels between 2007 and 2013 (before and after the regulation in 2009) – GRB-60-08

A tanulmányt három célból készítették el: vizsgálni a változásokat, vizsgálni az abroncsokra vonatkozó korrekciós tényezőket és eloszlásokat közölni. A vizsgálat tárgyát képezte a C1, C2 és C3 típus is. Nem a tanulmány készítői végezték a méréseket, hanem adatokból indultak ki: 2007-es adatok: ETRTO (C1), FEHRL, TÜV, NL (C2 és C3), 2013-as adatok: VACO. Általános típusokat, méreteket választottak. A kibocsátások eloszlása: a C1 típusnál a zajosabb típusok eltűntek a piacról, de a középmagas kibocsátásúak aránya növekedett, C2 és C3 esetében a legzajosabb abroncsok kikerültek a piacról. A korrekciós faktorok nem tűnnek megfelelőeknek.

ETRTO megjegyezte, hogy ez csak Hollandia, a világ többi részét is kellene vizsgálni. Úgy érzik, hogy a mostani abroncsok megfelelőek, egyelőre nem szükséges a változtatás, azonban folyamatosan fejlesztenek, így később várhatóan ismét csökkenhet a kibocsátás. Az utak is nagyban hozzájárulnak a kibocsátáshoz, az utakat és az abroncsokat együtt kellene fejleszteni.

OICA hozzászólt, hogy fontos azt is figyelembe venni, hogy 2007 óta más típusú fejlesztések is voltak, például megjelentek a hibridek.

ETRTO nehezményezte, hogy az előírások kizárólag az abroncsok fejlesztésére irányulnak, annak ellenére, hogy az utat sokkal egyszerűbb és hatékonyabb lenne fejleszteni.

Hollandia szerint mind a két területet fejleszteni kell.

b) Hollandia második prezentációja: Quiet road surfaces, Eurocities – GRB-60-04

Eurocities: a 200 legnagyobb város Európában.

A hangelnyelő felületek sokat tudnak segíteni Európa egyik legnagyobb környezeti problémájának, a zajszennyezésnek megoldásában, azonban pontosan tisztában kell lenni az ilyen felületek tulajdonságaival, kiépítésének részleteivel. Miután a járművek használatából származó zaj nagy része a kerekek gördüléséből származik, ezen a területen lehet elérni a legnagyobb arányú csökkentést is.

Leggyakrabban három típusú zajcsökkentő úttípus alkalmaznak, a vékony felületi rétegűt, kő masztix aszfaltot és dupla rétegű porózus aszfaltot. Még nincs nagy monitoring tapasztalat a területen, így nehéz konzekvenciákat levonni. Azonban a jelenlegi adatokból úgy látszik, hogy a zajcsökkentő felületek élettartama rövidebb, emellett a létesítésük és a fenntartásuk is drágább, ezért további számításokra lesz szükség, hogy ilyen feltételek mellett megéri-e ezeket telepíteni a közutakra.

Fontos, hogy a gumifejlesztés és az útfejlesztés együtt kell, fejlődjön.

ETRTO: a zajtérképezésmár jelen van gyakorlatilag egész Európában, ha ez alapján kimutatható, hogy több dB-t kellene csökkenteni, akkor érdemes fejleszteni a két területet együtt, párhuzamosan.

Hollandia: európai szabványosító testület dolgozik azon, hogy osztályozza a felszíneket zajkibocsátás szerint.

A témát a következő ülésen tárgyalja tovább a **GRB**.

8. R59 számú előírás (cserehangtompítók)

Számos helyen történt változtatás, de nem volt hozzászólás, ugyanis a legtöbb esetben a változtatás az exhaust szó pótlása, illetve a noise cseréje sound-ra, A változás alapja az R51-es változtatása.

Németország: a 6.2.3 bekezdéssel azt kellene biztosítani, hogy minden jármű élete végéig ugyanazzal a módszerrel legyen vizsgálva, így a régi eredmények referenciák lehetnek, ehhez kért módosítást a szövegben, melyet megtett a **GRB**.

A fenti módosításokat elfogadta a **GRB**. Az ülés után az új informális dokumentumot a résztvevők még véleményezhetik. A következő, novemberi WP.29 ülésre még informális dokumentumként, az azt követőre már elfogadandó dokumentumként kerülhet be.

9. R28 számú előírás (hangjelző berendezések)

OICA ismerteti a módosításokat. Két lényeges változtatást javasol. Az egyik, hogy a szükséges teszt feszültséget nem éri el a kürt, engedje meg az előírás, hogy a motor felmelegedett állapotban, bekapcsolva legyen a mérés közben.

A másik módosítás a minimum határérték csökkentése M, N kategóriájú járműveknél illetve 7kW feletti teljesítményű motorkerékpárok esetén 93 dB(A) helyett legyen 87 dB(A). A januári javaslatukban még 90 dB(A) szerepelt, azonban felmérték a piacokat azokban az országokban, akiknél létezik valamilyen előírás a kürt hangnyomásszintjére vonatkozóan, de nem használják az R28-as előírást. Kevés helyen van pontos előírás, ellenben mind alacsonyabb, mint 90 dB(A). Az Egyesült Államok területén lemérték néhány jármű kürtjének hangnyomásszintjét. A mérések kimutatták, hogy több mint 60% 93 dB(A) alatt van (főleg a nagyobb autók, a pickupok és az SUV-k rendelkeznek magasabb hangnyomásszintű kürtökkel). A koreai előírást átszámolva, mely dB(C)-ben van megadva, megközelítőleg 86 dB(A) lenne. Nincs olyan ország, aki magasabb határértéket írt volna elő, a legtöbb esetben csupán az az előírás, hogy rendelkezzen a jármű kürttel, és ne legyen zavaró a kibocsátott hang.

IMMA még kér egy kis időt, mert részletesebben szeretnék átnézni, de kíváncsiak az itteni szakértők véleményére.

Korea támogatja az OICA javaslatát, náluk is hasonló az előírás.

India: időre van szükségük, hogy áttanulmányozzák, hogy náluk mi a helyzet, mert náluk mások a környezeti körülmények.

A **GRB** elhalasztja a további tárgyalásokat a következő ülésre.

11. Csendes közúti szállító járművek

Az egyre jobban elterjedő, új típusú járművek (pl hibrid, elektromos, ...) miatt kell foglalkozni ezzel a témával, miután eddig ilyen területre nem volt előírás, jelen dokumentumokkal kíván létrehozni

egy új informális munkacsoportot a **GRB**, az előző, lejárt mandátumú munkacsoport munkájának folytatására.

A Titkár több alaki problémát vetett fel a munkadokumentummal kapcsolatban, melyet elfogadott a **GRB**, például a csoport formájáról, kommunikációjáról, időbeosztásáról, dokumentumok elérhetőségéről.

Októberben tervezik megtartani az ülésüket.

M és N kategória lesz először tárgyalva a szövegben, a többi kategória majd később lesz szabályozva, illetve majd más technikák vizsgálatára is sor kerül. Minden dokumentum elérhető lesz az UNECE honlapján.

A dokumentumot elfogadtuk, novemberben tárgyalásra kerül a WP:29-en.

12. Információcsere a nemzeti és nemzetközi zajvédelmi előírások tekintetében (ismét)

Hollandia prezentációja: Triple A tyres – benefits for environment, noise, safety and economy (Dutch Ministry of Infrastructure & Environment)

Abroncs jelölések léteznek üzemanyag fogyasztásra (A-tól G-ig), csúszásállóságra (A-tól G-ig) és zaj kibocsátásra (A-tól C-ig) vonatkozóan. Hollandiában az átlagos abroncs a következő: üzemanyag fogyasztás D, csúszásállóság C, zaj kibocsátás B.

Az AAA abroncsoknak számos előnye van, többek között az energiaigény csökkentése, CO₂ kibocsátás csökkentése, kevesebb baleset, nyugodtabb emberek (számos panasz érkezett be az éjszakai zajokra, melyek miatt nem tudnak aludni). Számításaik szerint közel egy milliárd Eurót lehetne megtakarítani a három terület előnyeivel, azonban nincs tudásuk olyan abroncsról, mely mind a három területen elérné az A minősítést.

ETRTO véleménye szerint jobb lett volna, ha nem referencialajon csinálják a méréseket, hanem igazi utakon, de természetesen öröndetes, hogy elkészítették a tanulmányt.

OICA: valóban nincs még AAA abroncs, csak megközelítik ezt a tulajdonságot, azonban jó lenne tudni, hogy melyik abroncs hogy áll ebben a kérdésben.

Franciaország érdeklődött, hogy tervezik-e gazdaságilag támogatni ezt a folyamatot.

Hollandia: mivel a végfelhasználó is pénzt fog ezzel megtakarítani, nem tervezik a támogatást. terveik szerint tájékoztatják a lakosságot a számos előnyről, elősegítendő, hogy minél többen döntsenek e mellett. Nem az a szándékuk, hogy lecseréltessék azonnal a lakossággal az abroncsokat, csak azt kívánják elérni, hogy amikor szükséges az abroncscsere, AAA abroncsra cseréljenek.

OICA: a méréseket ideális körülmények között végezték. Mi lesz abban az esetben, ha nem csak halad a jármű, de megáll és indul is? Nem globálisan vizsgálja a kérdést a tanulmány, kimaradt a képből az útfelszín és a forgalomirányítás.

Ezt a témát a következő ülésen folytatjuk. Hollandia nem tervez hozzátenni semmit, de szívesen vesznek más kapcsolódó tanulmányt. Januárban tovább tárgyalhatjuk az abroncsok zajcsökkentő hatását.

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

Kína prezentációja: China proposal for Micro-van and Micro-Truck, GRB-60-10.

Kína a járműbesorolásokhoz két új osztályt szeretne hozzáadni, amelynek enyhébb zajkibocsátási határértékei lennének, ebből a célból tartotta meg előadását. Az M1 és az N1 osztályon belül is szeretne egy-egy új kategóriát, az úgynevezett „Micro-Van”-t és a „Micro-Truck”-ot. Mindkét kategóriának jellegzetessége, hogy a jármű bruttó tömege 2,5 tonna alatt van, az R-pontjuk minimum 800 mm-rel van a felszín felett, illetve hátsó tengely hajtásúak.

Kínában rendkívül nagy a kereslet az ilyen típusú járművekre, mivel a rossz minőségű utakon is használhatóak, azonban az UNECE, az FMVSS és az EPA előírásai betarthatatlanok ezekben az esetekben. Mivel ezeknek a típusoknak majdnem 95 %-át értékesítik Kínában, ezért nem jelenthet gondot a többi ország zajszennyezésében.

Mérésekkel kimutatták, hogy a zajkibocsátásuk közel azonos a hasonló, de jóval nagyobb tömegű M és N típusú járművekéhez, míg tömegük nagyjából a sedanokéval egyezik meg. A középmotoros kialakítás régi technológia, már ritkán alkalmazzák más országokban, többek között azért, mert kialakításánál fogva sokkal nagyobb a zajkibocsátása, mint az elsőmotoros járműveknek, mivel nem lehet zajcsillapítókat szerelni a zajforrások elé.

Javasolják, hogy a fenti jellegzetességek alapján létesüljön egy-egy új kategória, melyre szintén a maximális határérték vonatkozna.

OICA bejelentette, hogy együtt dolgoztak a kínaiakkal, köszönik az előadást.

ISO jelezte, hogy a **GRB** már korábban kérte a régebbi esetekből kiindulva, hogy dolgozzanak együtt Kínával. Ez meg is történt, nagyon jó kooperáció volt, sikeres volt az együttműködés. Az ISO-nak nincs külön véleménye erről, de jók a tapasztalataik. Ők is úgy gondolják, hogy érdemes lenne külön kategóriába venni ezeket.

Nagy-Britannia: biztos nem lesz átfedés? Figyelni kell rá.

Franciaország: már régóta együtt dolgoznak Kínával, hogy felmérjék a piacot és a gyártási folyamatokat. Nagy fejlődés volt, ezután is szeretnének kooperációt minden résztvevő elégedettségére.

Németország: tényleg érthető, hogy külön kategória kellene, hogy legyen, de biztosnak kell lenni abban, hogy Európára semmilyen negatív hatással nem lesz, pl mi lesz, ha itt is elkezdenek ilyen gyártani. Más kérdéseket is felvet, hogy kell pl megmérni a motor súlypontjának a magasságát, stb, de érdemes persze a témáról beszélni, a következő üléseken.

Olaszország: ez egy gazdag autópiac, valószínűleg nem fogja befolyásolni az európai piacokat.

Kína: válaszképp elindította az új bemutatóját, amely nem volt előre leegyeztetve.

Mindenki tudja, hogy a kínai és az európai piac különbözik. Az európai jogalkotás teljesítmény alapján, a kínai tömeg alapján osztályoz (kategórián belül), ezért nehéz összehasonlítani.

OICA: jó lenne, ha meg tudnánk csinálni a harmonizációt, erről szól az egész találkozó (vagy az ENSZ).

14. Más ügyek

a) ISO két előadást tartott szabványokban történő változásokról:

1. ISO 10844:2014 (tesztpályák), összehasonlítva a 2011-es változattal

Az alapkövetelményekben nem történt változás, gyakorlatilag a pálya talajában megengedett anyagok köre bővült polimer módosított bitumennel, valamint hivatkozásokat, pontokat javítottak, tisztáztak.

2. ISO 362-3, elhaladási zaj belsőteri mérése (GRB-60-09)

Az új tervezet szerint beltérben is megengedett lesz mérni, így jobban összehasonlíthatók lesznek a mérések, illetve miután a határértékek is csökkennek, pontosabb mérések kellenek. Beltérben bármikor lehet mérést végezni, az ismételhetség nagyobb lesz valamint virtuális típusjövahagyást lehet majd belőle kiállítani.

2010 óta készítik elő ezt a szabványt, jelenleg DIS szavazás alatt van.

Az ISO 362-1-re támaszkodik alapvetően. Jelenleg direkt módon történik kint a mérés. A hajtáslánc zajkibocsátását kül- és beltéren is mérjük, az abroncs és az útfelszín érintkezéséből eredő zajt azonban eddig csupán kültéren lehetett, ezzel a szabvánnyal beltéren is megengedett lesz..

Mérések alapján kisebb, mint 1 dB a különbség a beltéri és a kültéri eredmények között, volt azonban, ahol független volt a két eredmény.

Ezt a szabványt opcionális mérési módszernek ajánlják elkészülte után a **GRB** előírások közé.

Az **ELNÖK ÚR** véleménye szerint eredmény oldalról közelítve ez egyszerűbb lenne, akár a mostani lehetőség helyett is alkalmas lehet.

b) Az Orosz Konföderáció jelezte, hogy az embargónak köszönhetően változások állhatnak be az EU és az Orosz Konföderáció piacain is. Átnézték a zajméréssel kapcsolatos előírásokat, kiemelten a maximum zajszint mérési előírásokat, és javasolnak néhány módosítást. Jelenleg az állami szabvány intézet vizsgálja ezeket. Próbálnak az ISO-val egyeztetni, de ezidáig sikertelenül. Következő alkalomra készít egy előadást az Oroszországban alkalmazott módszerekről, előírásokról.

15. Definíciók és mozaikszavak a GRB felelősségi körébe tartozó előírásokban

A teljes dokumentum elkészítéséhez szükséges még más csoportoktól információ átadása. A témát elnapolta a **GRB**.

Budapest, 2014. szeptember 11.

Beer Livia