**Beszámoló jelentés az ENSZ-EGB GRPE**

**(A gépjárművek légszennyezésével és energia kérdésével foglalkozó előadói csoport)**

**74. üléséről**

**Genf, Nemzetek Palotája, 2017. január 9-13.**

Az értekezlet napirendjén a titkárság által összeállított [ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2017/1](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2016/wp29grpe/ECE-TRANS-WP29-GRPE-2017-01e.pdf) valamint az [ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2017/1/Add.1](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/wp29grpe/ECE-TRANS-WP29-GRPE-2017-01a1e.pdf) számú napirend alapján az alábbi kérdések megvitatása szerepelt:

**I. A plenáris ülés**

1. A napirend elfogadása
2. Ismertető a WP.29 Bizottság legutóbbi ülésén elhangzottakról.
3. Könnyű járművek
	1. Az ENSZ R68 (legnagyobb sebesség mérése, beleértve az elektromos járműveket), R83 (M1 és N1 kategóriájú gépjárművek károsanyag kibocsátása), R101 (CO2 kibocsátás és tüzelőanyag fogyasztás) és R103 (csere kipufogógáz utókezelő berendezések) előírásai
	2. A GTR15 világelőírás (*Global Technical Regulation*: WLTP *World Light Duty Test Procedure*).
4. Nehézgépjárművek
	1. az ENSZ R49 (kompressziós gyújtású és külső gyújtású LNG, CNG motorok károsanyag kibocsátása), valamint az R132 (pótlólagos emisszió csökkentő berendezések) előírásai
	2. a GTR4. (WHDC – harmonizált nehézgépjármű jóváhagyás), GTR5. (WWH-OBD – fedélzeti diagnosztika) és GTR10. (cikluson kívüli emisszió) világelőírások
5. Az ENSZ R85 (nettő teljesítmény mérése), R115 (LPG és CNG retrofit rendszerek) és R133 (gépjárművek újrahasznosítása) előírásai

1. Mezőgazdasági és erdészeti traktorok és nem közúti mozgó gépek
	1. az ENSZ R96 (traktor és nem közúti mozgó gép (NRMM) motorok károsanyag kibocsátása) és R120 (traktor és NRMM motorok teljesítmény mérése és fajlagos fogyasztása) előírásai
	2. a GTR11. (NRMM motorok károsanyag kibocsátásának mérése) világelőírás
2. Részecske emisszió (PMP) program
3. Utólag vegyes üzemre átalakított nehézgépjárművek (HDDF-ERS) jóváhagyási követelményei
4. Motorkerékpár és moped emisszió.
	1. az ENSZ R40 (motorkerékpárok károsanyag kibocsátása)., valamint az R47 (mopedek károsanyag kibocsátása) előírások
	2. az L kategóriájú járművek emissziós szabályozása (EPPR)
	3. a GTR2 (WMTC – motorkerékpárok károsanyag kibocsátásának teszt eljárása) világelőírás
5. Elektromos járművek és környezet (EVE)
6. Kölcsönös állásfoglalás tervezet No2 (M.R.2)
7. Nemzetközi teljes jármű jóváhagyási rendszer (IWVTA) kialakítás
8. A jármű belső levegő minősége (VIAQ)
9. Információ csere a nemzeti és nemzetközi előírásokban életbe lépett és tervezett előírások tekintetében
10. Tisztviselők választása
11. Egyéb kérdések

**II. A munkacsoport ülések**

A korábbi évek gyakorlata szerint a készülő előírások tudományos és műszaki kérdéseinek alapos megvitatása és az előírások legfontosabb részeinek kidolgozása ezekben a munkacsoportokban történik. A munkacsoportok költségmegtakarítás céljából egy-egy ülésűket a GRPE értekezlethez kapcsolva szervezik, a szükséges többit általában Brüsszelben vagy valamely tagállamban tartják, kivéve a nemzetközileg nagy jelentőséggel bíró témaköröket, amikor egy-egy ülés Ázsiában (India, Kína, Japán) vagy Amerikában (USA, Kanada) kerül megtartásra.

**A plenáris ülést megelőző napokban** az ad hoc munkacsoportokban hat téma részletes vitájára került sor az alábbiak szerint:

1. Elektromos járművek és környezet (EVE)
2. Gázzal működtetett járművek (GFV)
3. A könnyű járművek összehangolt vizsgálati eljárásának kialakítása (WLTP)
4. L-kategóriájú gépjárművek környezetvédelmére és meghajtására vonatkozó követelmények (EPPR)
5. Részecske mérési program (PMP)
6. A jármű belső levegő minősége (VIAQ)

Mivel a 2016-os évben nem kerültek megválasztásra a GRPE tisztviselői, ezért a munkát a 15. napirendi ponttal kezdtük. Elnöknek egyhangúlag André Rijnders urat, Hollandia képviselőjét választottuk, aki 1993 óta vesz részt a GRPE üléseken. Alelnök megválasztására nem került sor, mivel nem érkezett jelölés a tisztségre.

**Részletes beszámoló a napirend szerint.**

Az értekezlet napirendjén szereplő legtöbb kérdés tárgyalása több éve folyik, ezért az alábbiakban csak az újabb anyagokra és a nagyobb jelentőségű előterjesztésekre térünk ki (a számozás a plenáris ülés napirendje szerint).

**Ad.3 Könnyű járművek**

* 1. **Az ENSZ R68 (legnagyobb sebesség mérése, beleértve az elektromos járműveket), R83 (M1 és N1 kategóriájú gépjárművek károsanyag kibocsátása), R101 (CO2 kibocsátás és tüzelőanyag fogyasztás) és R103 (csere kipufogógáz utókezelő berendezések) előírásai**

Az Oroszország által benyújtott [ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2017/2](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/wp29grpe/ECE-TRANS-WP29-GRPE-2017-02e.pdf) munkadokumentum célja a R83.06 és R83.07 sz. előírások hatályának kiterjesztése a 2840 kg referencia tömeg feletti különleges rendeltetésű gépjárművekre. A javaslat indoklása a 2007/46/EU irányelv rendelkezéseivel való összhangot említi. A [2007/46/EK irányelv](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?qid=1483422903772&uri=CELEX:02007L0046-20160701) XI. melléklete tartalmazza a különleges rendeltetésű járművek típusjóváhagyására vonatkozó rendelkezéseket. A XI. melléklet 4. függeléke (*Egyéb különleges rendeltetésű járművek (beleértve a különleges csoportot, a berendezés-szállítókat és a lakókocsikat)*) szerint a könnyű gépjárművek károsanyag kibocsátására vonatkozó 715/2007/EK rendelet alkalmazható az M2, N1 és N2 kategóriájú különleges rendeltetésű gépjárművekre, amely különleges rendeltetésű járműveket a 2007/46/EK irányelv II. mellékletének 5. pontja határoz meg tételesen.

Az ENSZ-EGB keretein belül azonban a különleges rendeltetésű járművek nincsenek tételesen meghatározva. Az 1958-as Egyezményhez tartozó, a gépjármű kategóriákat tartalmazó [R.E.3 sz. közös határozat](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29resolutions/ECE-TRANS-WP29-78-r4e.pdf) már tartalmazza a különleges rendeltetésű gépjárművek definícióit és követelményeit, ezért azt külön, és eltérő módon az R83.sz. előírásban nem szükséges megtenni.

Az OICA szakértője támogatta a javaslatot, de aggályát fejezte ki a különleges jármű definíciójában lévő tömegkorlátra, mivel az EU szabályok szerint, valamint az EGB megfelelő rendelkezései szerint is a járművek referencia tömege bizonyos esetekben meghaladhatja a 2610 kg-ot.

Magyarország részéről elmondtam, hogy a különleges járművek már definiálásra kerültek az R.E.3-ban, ezért a módosításnak elegendő egy hivatkozást tartalmazni a már meglévő definícióra.

A felmerült észrevételek miatt a GRPE elnöke a javaslat tárgyalásának halasztását javasolta, de az OICA képviselője jelezte, hogy fontos dologról van szó, nem látja indokoltnak a halasztást. Magyar részről hozzátettem, hogy a szükséges módosítás nem olyan mértékű, hogy emiatt elhalasszuk a szavazást. A közösen elkészített [GRPE-74-22](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/wp29grpe/GRPE-74-22.pdf) számú orosz-magyar módosító javaslattal együtt fogadta el a GRPE a dokumentumot és így kerül a júniusi WP.29 ülésre munkaanyagként.

Az **OICA** által benyújtott [ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2017/5](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/wp29grpe/ECE-TRANS-WP29-GRPE-2017-05e.pdf) munkadokumentum a szelektív katalizátorokhoz (SCR) szükséges használatkorlátozó berendezésekkel, illetve vezető figyelmeztető rendszerrel kapcsolatos módosításokat tartalmaz.

Az SCR-ek alkalmazásának kezdeti idejében a működésükhöz szükséges adalékanyag (AdBlue vagy urea) még nem volt széles körben kapható, ezért az urea tartály méretét úgy határozták meg, hogy elegendő legyen a kötelező szervízek alkalmával újratölteni. E szerint az újratöltésre való figyelmeztetés már akkor megjelent a kijelzőn, amikor még a gépkocsiban 2400km megtételére elegendő urea volt. Manapság már széles körben kapható az SCR működéséhez szükséges adalék, és utántöltése sem okoz gondot, szervízháttér nélkül is elvégezhető. E mellett a CO2 követelmények szigorodása miatt a gyártók kisebb urea tartályokat alkalmaznak, ami a jelenlegi követelmények (2400km) mellett azt eredményezni, hogy szinte minden egyes tankolás alkalmával fel kell tölteni a rendszert.

A javasolt módosítás az eddig alkalmazott követelmények mellett megengedné, hogy a figyelmeztető jelzés az urea tartály 10%-os töltöttsége esetén történjen meg, amely a jelenleg alkalmazott tartályméretek mellett még mintegy 800km megtételét jelenti. A használatkorlátozó eszközök működésbe lépése a tartály 2,5%-os töltöttsége esetén aktiválódna.

A javaslatot az OICA végül visszavonta, mert a szükséges módosításokat először EU szinten kívánják megtenni annak érdekében, hogy az ENSZ-EGB előírás EU-s egyenértékűségét ne veszélyeztessék.

Az [ECE/TRANS/WP29/2017/42](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/wp29/ECE-TRANS-WP29-2017-042e.pdf), [ECE/TRANS/WP29/2017/43](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/wp29/ECE-TRANS-WP29-2017-043e.pdf) és [ECE/TRANS/WP29/2017/44](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/wp29/ECE-TRANS-WP29-2017-044e.pdf) dokumentumok az ENSZ-EGB R.83 és R.101 sz. előírások átmeneti rendelkezéseire vonatkozó módosításokat tartalmaznak. Ezeket a módosításokat az teszi szükségessé, hogy a WLTP követelményeket tartalmazó új ENSZ-EGB előírás még nem készült el. A dokumentumokat az ENSZ Titkárság készítette elő a WP.29 2016 júniusi ülésén elhangzottaknak megfelelően.

Az OICA egy módosító dokumentumot nyújtott be a három dokumentumhoz [GRPE-74-16](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/wp29grpe/GRPE-74-16.pdf) számmal, amely az átmeneti rendelkezéseket szövegét módosította volna oly módon, hogy a “nem elfogadás” (*may no longer accept*) helyett az “elutasíthatja” (*may refuse*) kifejezést használta volna. Az EU képviselője a módosítást nem fogadta el, ezért **a három benyújtott dokumentumot a GRPE az OICA módosító javaslata nélkül fogadta el.**

* 1. **A GTR15 világelőírás (WLTP - World Light Duty Test Procedure)**

Az új vizsgálati előírás követelményeit tartalmazó 15 sz. GTR módosítására készített dokumentum a WLTP munkacsoport 2A fázis tevékenységének eredményeit tartalmazza.

A [ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2017/7](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2016/wp29grpe/ECE-TRANS-WP29-GRPE-2017-07e__Track_changes_.pdf) sz. munkadokumentum a GTR No.15 előírást módosítja az alábbiak vonatkozásában:

* módosítja a váltási stratégiát
* egyértelműsíti a kigurulási menetellenállás meghatározási módját
* meghatározza a mérési eredmények feldolgozását elektromos hajtáslánc elemet is tartalmazó járművek esetében

A munkadokumentumhoz tartozó műszaki jelentés, amely a GTR No.15 fejlesztésének teljes folyamatát tartalmazza, [GRPE-74-05](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/wp29grpe/GRPE-74-05.pdf) számon került bemutatásra.

A munkadokumentumhoz kapcsolódó korrekciókat és módosításokat a [GRPE-74-02-Rev-1](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/wp29grpe/GRPE-74-02-Rev.1.pdf) dokumentum tartalmazza, az egységes szerkezetbe foglalt, konszolidált szöveget pedig a [GRPE-74-03-Rev1](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/wp29grpe/GRPE-74-03-Rev.1.pdf) informális dokumentum.

**A munkadokumentumot a módosító informális dokumentummal a GRPE elfogadta és benyújtja a WP.29 júniusi ülésére.**

A másik [ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2017/3](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/wp29grpe/ECE-TRANS-WP29-GRPE-2017-03e.pdf) sz. munkadokumentum a WLTP eljáráshoz tartozó, a gépjárművek párolgási emissziójára vonatkozó követelményeket tartalmazza és a parkolás közbeni emisszióra vonatkozik. Az üzem közbeni és a tankolás során történő párolgási veszteségek nem képezték a tevékenység részét, azzal egy későbbi szakaszban foglalkoznak majd csakúgy, mint a szigetelt tüzelőanyag tartályokra vonatkozó teszt eljárás. A javaslat tartalmilag megegyezik a 2016-ban elfogadott EU rendeletben foglalt követelményekkel. a főbb módosítások az alábbiak:

* a napi szellőzési veszteség teszt (*DBL – Diurnal Breathing Loss*) időtartamát 24-ről 48 órára növelték
* új elemként megjelent az előírásban a szén szűrőtartályokra (*carbon canister*) vonatkozó öregedési eljárás és műanyag tüzelőanyag tartályokra vonatkozó átszivárgási tényező (*permeation factor*)
* a korábbi helyett a WLTP teszteljárás alkalmazása a párolgási tesztek esetében.

A munkadokumentumhoz tartozó műszaki jelentés [GRPE-74-04](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/wp29grpe/GRPE-74-04.pdf) számon került bemutatásra.

A munkadokumentumhoz az ETRMA nyújtott be módosítót, [GRPE-74-10](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/wp29grpe/GRPE-74-10.pdf) számon. A módosító lényege, hogy a teszt során lehetőség legyen a gépkocsiról eltávolítani a gumiabroncsokat, mivel az azokból kipárolgó anyagok növelik a teszt eredmény megbízhatóságát.

**A munkadokumentumot a módosító informális dokumentummal a GRPE elfogadta és benyújtja a WP.29 júniusi ülésére.**

A GTR No.15 előíráshoz tartozó fontos kérdés a követelmények ENSZ-EGB előírásba történő átültetése. Az EU képviselője bemutatta az átültetésre vonatkozó elképzeléseket a [GRPE-74-20](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/wp29grpe/GRPE-74-20.pdf) informális dokumentumban. Az átültetéssel kapcsolatos feladatok elvégzésének megkönnyítésére dedikált munkacsoportot hoznak létre (*Task Force*), amelynek első ülése várhatóan februárban kerül megtartásra.

Első lépésként az R.83 és R.101 sz. előírások átmeneti rendelkezései kerülnek megfogalmazásra, majd a GTR No.15 követelményeinek átültetése új ENSZ-EGB előírásokba.

Az OICA egy közbenső lépés beiktatására tett javaslatot, amelynek során – átmeneti jelleggel – a GTR No.15 követelményei a jelenlegi R.83 és R.101 sz előírások egy új változatába kerültek volna átültetésre, ameddig az új előírások elkészülnek. Elsősorban Japán ellenvetésre ezt a javaslatot a GRPE nem fogadta el.

**Ad. 4. Nehézgépjárművek**

**a.) az ENSZ R49 (kompressziós gyújtású és külső gyújtású LNG, CNG motorok károsanyag kibocsátása), valamint az R132 (pótlólagos emisszió-csökkentő berendezések) előírásai**

Az OICA [ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2017/6](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/wp29grpe/ECE-TRANS-WP29-GRPE-2017-06e.pdf) munkadokumentuma egyfelől a tartóssági vizsgálatra vonatkozó új követelményeket ülteti át az ENSZ EGB R49 sz. előírásába, másfelől az OBD követelményszintek elfogadására vonatkozik.

A Bizottság (EU) 2016/1718 rendelete módosította az EURO VI komitológiai rendeletet (582/2011/EU rendelet) a hordozható kibocsátásmérő rendszerekkel (PEMS) történő vizsgálatra és a kibocsátás-csökkentő csereberendezések tartóssági vizsgálatára szolgáló eljárásra vonatkozó rendelkezéseket illetően. A javaslat ennek megfelelően módosítja az ENSZ EGB R49 sz. előírását.

A javaslat másik célja az ENSZ-EGB R49 sz. előírásának összehangolása az új EU WLTP rendelettel. Erre azért van szükség, mert az előírás követelményei lehetővé teszik, hogy a gyártók az OBD követelmények tekintetében használhassanak könnyűjárműves EOBD architektúrákat a haszongépjárművekben. A gépjármű referencia tömeg tekintetében létezik egy olyan szegmens, amelyben a járművek felépítménytől függően kerülhetnek egyik vagy másik előírás hatálya alá (R83 és R49). Az EU új WLTP rendelete 2018-tól alkalmazandóan bevezeti az EOBD 6-2 szabványt, aminek megfelelő jóváhagyási szint nincsen jelenleg az R49 sz. előírásban. Az R49 sz. előírás 3. mellékletének 1. táblázata tartalmazza az OBD és SCR rendszerek követelményeinek megfelelő szinteket. Jelenleg ez három szintet tartalmaz (A, B és C). Az OICA javaslata ezt egészítené ki egy új D szinttel, amely az EOBD 6-2 szintnek felelne meg. Amennyiben ez nem lehetséges valamilyen oknál fogva, akkor a jelenlegi C sor követelményeit kell összehangolni az EOBD 6-2 követelményszinttel.

A munkadokumentum mellé az OICA benyújtotta a [GRPE-74-08](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/wp29grpe/GRPE-74-08.pdf) sz. informális dokumentumot, amely az ENSZ-EGB R.49 sz. előírásban található hibák korrekciójára vonatkozó javaslatokat tartalmazta, valamint a [GRPE-74-09](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/wp29grpe/GRPE-74-09.pdf) sz. informális dokumentumot, amely a korábban nyitott kérdésekre vonatkozóan tartalmaz javaslatokat.

A fent említett dokumentumokat a GRPE együtt fogja tárgyalni a júniusi ülésen, mivel az EU-nak nem volt ideje átnézni az OICA által benyújtott javaslatokat. Mivel a javaslatok az EU rendeletekben meglévő rendelkezések átültetései, ezért csak a dokumentumok tartalmának részletes elemzése után júniusban lesz róla szavazás.

Kiemelendő a **CLEPA** által [GRPE-74-23](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/wp29grpe/GRPE-74-23.pdf) számon benyújtott észrevétel, amely hiányolja a nehézgépjárművek esetében a csere emisszió-csökkentő berendezések önálló műszaki egységként történő jóváhagyásának lehetőségét. Bár az ENSZ-EGB R.49.06 sz. előírásának 13. melléklete kifejezetten a csere emisszió-csökkentő berendezések önálló jóváhagyására vonatkozik, a korábbi verziók nem tartalmaztak erre vonatkozó rendelkezéseket. Ez azt a helyzetet eredményezi, hogy a piacon számos jóváhagyás nélküli, nem megfelelő hatásfokkal működő berendezés kapható és a rendelkezés hiányának komoly piactorzító hatása is van. A CLEPA egyetértés esetén kész arra, hogy a helyzet megoldására elkészítsen egy módosító javaslatot.

**A GRPE elnöke felhívta a figyelmét a Szerződő Feleknek a CLEPA-val való együttműködés fontosságára és kérte, hogy támogassák a tevékenységet.**

**Ad. 6. Nem közúti mozgó gépek és traktorok**

Az Európai Unió képviselője tájékoztatta a GRPE-t az újonnan megjelent 2016/1628(EU) rendelettel kapcsolatban, amely a nem közúti mozgó gépek motorjaival kapcsolatban új követelményeket határoz meg ([GRPE-74-13](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/wp29grpe/GRPE-74-13.pdf)). Az EU rendelet hatálya több motorkategóriára terjed ki, mint az EGB előírás. Az R.96 sz. előírás mellett a motorteljesítmény meghatározására vonatkozó R.120 is kisebb módosításokra szorul az EU rendelettel való harmonizáció miatt.

Az EUROMOT felajánlotta a segítségét a harmonizációs munkában (a szponzorizálást általában valamely Szerződő Fél vállalja), valamint megjegyezte a pótlólagosan felszerelésre kerülő emisszió-csökkentő berendezések jóváhagyására vonatkozó R.132 sz. előírás módosításának szükségességét ([GRPE-74-14](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/wp29grpe/GRPE-74-14.pdf)). Ez utóbbi előírásba az új követelmények beépítése hasonló módon történhet, mint az EURO VI követelményszint esetében, azaz egy önálló melléklet vonatkozna a stage V retrofit berendezésekre.

**Az Európai Unió képviselője kérte, hogy halasszuk a kérdést a júniusi GRPE-re, ahol várhatóan vállalni tudják majd a szponzorálást is, de erről még egyelőre nem született döntés.**

**Ad. 7. Részecske emisszió (PMP) program**

A program keretében korábban elkészült és a vonatkozó EU és EGB előírások már tartalmazzák a kipufogógázban lévő kisméretű részecskék meghatározására szolgáló (részecskeszám) vizsgálati eljárásokat és határértékeket. A munkacsoport jelenleg a gépjárművekben alkalmazott súrlódó betétek, a gumiabroncs és útkopásából eredő részecske kibocsátás meghatározásával, valamint a 23nm alatti részecskék mérésének kérdéseivel foglalkozik. Mérések szerint csak a fékbetét kopásból származó részecske kibocsátás a korszerű gépkocsik esetében meghaladja a csővégi emissziót. Másik fontos kérdés a 23nm alatti részecskék, amelyekre a jelenlegi vizsgálati eljárás nem terjed ki, de a mérés műszakilag megvalósítható és a méréshatár 10nm-ig történő kiterjesztése által pontosabb képet kapnánk a jelenlegi helyzetről, valamint a környezetterhelés is csökkenne. Az eddigi vizsgálatok azt mutatják, hogy a 10-23nm mérettartományba eső részecskék aránya a jelenleg mért részecske kibocsátás tartományhoz viszonyítva 5-200%-ig terjed:

* közvetlen befecskendezésű szikragyújtású motorok 30-40%
* szívócsőbe történő befecskendezés esetén 50-100%
* kétütemű motorkerékpárok esetén >200%
* részecskeszűrős dízelmotorok 5%.

A tárgyban munkaanyag nem készült, a GRPE plenáris ülésen [GRPE-74-17](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/wp29grpe/GRPE-74-17.pdf) számmal státusz riport került bemutatásra.

**Ad. 8. Utólag vegyes üzemre átalakított nehézgépjárművek (HDDF-ERS) jóváhagyási követelményei (R.143)**

A GRPE 73. ülésén elfogadásra került a GFV munkacsoport által benyújtott új előírás tervezet. A javaslat a nehézgépjármű motorok utólagosan vegyes üzemre (dízel-gáz) történő átalakításával kapcsolatosan állapít meg rendelkezéseket (*Heavy Duty Dual-Fuel Retrofit Systems* – HDDF-ERS). Az előírás tervezet hatálya az Euro V és EEV motorokra vonatkozik. A jóváhagyás során az R49 sz. előírás szerinti mérésekkel kell igazolni, hogy a retrofit berendezéssel felszerelt motor teljesíti a vonatkozó emissziós követelményeket, de a jóváhagyás kiterjesztésére már hordozható kibocsátásmérő eszközökkel (PEMS) végzett mérésekkel is lehetséges, ekkor már nem szükséges motorfékpadi méréseket végezni. Az AEGPL szakértői az NMHC és a CO esetében a PEMS mérésnél megengednék egy maximum 2-es megfelelőségi tényező alkalmazását. Erre vonatkozó módosításukat a [GRPE-73-07](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2015/wp29grpe/GRPE-73-07.pdf) informális dokumentum tartalmazta. A javaslatot végül e nélkül fogadta el a GRPE.

A HDDF-ERS előírás tervezet Hollandia nyújtotta be és a jelenlegi [ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2017/4](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/wp29grpe/ECE-TRANS-WP29-GRPE-2017-04e.pdf) sz. módosításával a CO NMHC problémát kívánják orvosolni. Az NMHC értéket nem lehet figyelmen kívül hagyni, mivel szabályozott kipufogógáz komponensről van szó, viszont a kettes megfelelőségi tényező alkalmazása sem megoldás. A vizsgálathoz kiválasztott dízelmotor pontos emissziós teljesítménye nem ismert és CO, valamint HC kibocsátása lehet jóval kisebb is, mint a vonatkozó határérték. A megfelelőségi tényező növelése viszont elfogadhatatlan lenne. Nehézséget jelent, hogy a PEMS vizsgálatok eredményei nem vethetők össze a fékpadi vizsgálathoz megállapított határértékekkel. A probléma megoldására Hollandia kialakított egy javaslatot, amely a motor CO2 kibocsátásán alapul. E szerint a jóváhagyás kiterjesztése céljából vizsgált motor CO2 specifikus emissziója vegyes üzemben nem haladhatja meg az R49 sz. előírás szerinti dízel motorokra vonatkozó határértéket, amit szintén át kell számítani CO2 alapúra az alábbi képlet szerint:

CO2 specifikus emissziós határérték = 1,6 X 1,5 X fékpadi határérték, ahol

* a CO2 specifikus emissziós határérték [g/kgCO2] mértékegységben van kifejezve;
* 1,6 a konverziós tényező a fékpadi és a CO2 specifikus emisszió között;
* 1,5 a megfelelőségi tényező;
* a fékpadi határérték [g/kWh] mértékegységben van kifejezve.

A munkaanyaghoz az OICA és az AEGPL közös módosítót nyújtott be [GRPE-74-25](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/wp29grpe/GRPE-74-25.pdf) számmal. Az informális dokumentumban található módosítás egyértelműsíti, hogy a fenti CO2 kibocsátáson alapuló módszer kizárólag a CO és az NMHC esetében alkalmazható, a PM és a NOX esetében nem.

**A GRPE a munkaanyagot a módosítóval együtt elfogadta.**

**Ad. 9. Motorkerékpár és moped emisszió**

* 1. **a nemzetközi L kategóriájú járművek emissziós szabályozása az EU elképzelései (EPPR) figyelembevételével**

A jelenlegi EU előírás számos olyan követelményt tartalmaz az L kategóriájú járművekre, amelyek jelenleg nem részei egyetlen, a motorkerékpárokra vonatkozó ENSZ előírásnak sem. Az ilyen követelményekre vagy új előírások készülnek, vagy a meglévő előírásokat kerülnek kiegészítésre, továbbfejlesztésre.

A korábbi, 72. GRPE plenáris ülésen az L kategóriás gépjárművek párolgási emissziójának mérésére vonatkozó [GRPE-71-20](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2015/wp29grpe/GRPE-71-20.pdf) informális dokumentumon alapuló teljes GTR tervezet került elfogadásra [ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/2](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2016/wp29grpe/ECE-TRANS-WP29-GRPE-2016-02e.pdf). A GRPE 73. ülésén az L kategóriás gépjárművek fedélzeti diagnosztikájára (*On Board Diagnostic* – OBD) vonatkozó új GTR tervezet került szavazásra. Az OBD II szintre vonatkozó követelmények meghatározásával kapcsolatos tevékenységek 2018 első felében fognak elkezdődni.

A tárgyban munkaanyag nem készült, a GRPE plenáris ülésen státusz riport került bemutatásra ([GRPE-74-12](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/wp29grpe/GRPE-74-12.pdf)). Jelenleg a 2 sz. GTR fejlesztése az elsődleges, várhatóan a júniusi ülésen az informális munkacsoport bemutatja tervezetét erre vonatkozóan.

**Ad.10. Elektromos járművek és környezet**

Az EVE munkacsoport eddigi fő feladatai az elektromos hajtásrendszerű járművek környezeti kérdéseivel kapcsolatos, a szabályozási követelményeket érintő lényegi információk cseréje és e követelmények közötti különbségek feltérképezése volt. További feladatként meghatározásra került a követelmények összehangolása és egy lehetséges közös szabályozási környezet létrehozása az ENSZ égisze alatt egy vagy több világelőírás formájában. Mivel ezen ágazat a járművek vonatkozásában még a fejlesztési szakaszban található, ezért a szabályozási környezet összehangolása elősegíti az elektromos járművek fejlesztését és piacra kerülésük után elterjedésüket. Ennek a feladatnak az ellátása érdekében a munkacsoport felhatalmazást kért az elektromos járművek környezetvédelmi követelményeit magába foglaló új előírások előkészítő munkáinak elvégzésére. Az 1998-as egyezmény égisze alatt folyó munka az EVE informális munkacsoport eddigi eredményein alapul és figyelembe veszi mindazon informális munkacsoportok által elvégzett munkák eredményeit, amelyekhez az elektromos gépjármű témakör kapcsolódhat. Az AC.3 a 2016. novemberi ülésén jóváhagyta a munkacsoport mandátumának B részét, amely az alábbiakat foglalja magában:

* elektromos és hibrid járművek hajtáslánca teljesítményének meghatározása (GTR No.15 kiegészítése)
* akkumulátor teljesítmény és tartósság (a tevékenység folytatása)
* energiafogyasztás és annak környezeti hatásai (a GEEE, *Group of Experts on Energy Efficiency* munkacsoport bevonásával)

Az újrafelhasználhatóság kikerült a mandátumból.

A munkához kapcsolódó dokumentumok előkészítő fázisban vannak, a GRPE plenáris ülésen státusz riport került bemutatásra ([GRPE-74-15](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/wp29grpe/GRPE-74-15.pdf)).

**Ad 13. Járművek belső levegő minősége (VIAQ)**

A gépjárművek belső levegő minőségével foglalkozó munkacsoport célja, hogy meghatározza azokat az alapvető követelményeket, amelyek a gyárból kikerülő gépjárművek belső terében a műanyag alkatrészekből kipárolgó, valamint ragasztó és egyéb eredetű szerves anyagok egészségkárosító hatásait hivatottak kiküszöbölni. A tevékenység eredményeként nem egy új előírás, hanem egy Közös Határozat készül majd.

A munkához kapcsolódó dokumentumok előkészítő fázisban vannak, a GRPE plenáris ülésen státusz riport került bemutatásra ([GRPE-74-18](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/wp29grpe/GRPE-74-18.pdf)).

A státusz riporton túl a munkacsoport bemutatta a tervezett új Közös Határozat első változatát, amely a tesztelésre vonatkozó harmonizált követelményeket tartalmazza majd ([GRPE-74-19](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/wp29grpe/GRPE-74-19.pdf)). Várhatóan a tervezetet a júniusi GRPE hivatalos dokumentumként fogja már tárgyalni.

A járművek belső (műanyag) alkatrészeiből származó károsanyag mértékének meghatározására három módszert tartanak alkalmasnak a szakértők:

* környezeti mód, amely az éjszaka során a garázsban környezeti levegőn tárolt esetet szimulálja
* parkolási mód, amely a napon való parkolást szimulálja
* vezetési mód, amely a napon való parkolás utáni helyzetet szimulálja, működő légkondicionáló berendezéssel.

A vizsgálatok során nyolc féle összetevőt mérnek:

* formaldehid
* acetaldehid
* benzol
* toluol
* xilol
* etil-benzol
* sztirol
* akrilaldehid (akrolein).

A munka kezdetekor kizárólag a gyártás során az anyagokban maradó és onnan párolgó szennyező anyagok koncentrációjának mérése volt a cél, de az informális munkacsoport ülésén Oroszország javasolta, hogy a tevékenységet terjesszék ki a kívülről beáramló levegő szűrésének kérdéskörére is. A javaslatot az OICA támogatta és fontosnak tartotta, de felhívta a figyelmet arra, hogy a külső levegő minősége nem a gyártók felelőssége, és így annak tisztítása sem. Oroszország javaslatot készít a feladat meghatározásra vonatkozóan a következő ülésre, amelyet a munkacsoport megvitat majd.

A jelentésben említett dokumentumok a vonatkozó munkaanyag számokra kattintva, valamint az alábbi hivatkozásokon érhetők el:

*[Munkaanyagok](http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grpe/grpedoc_2017.html)*

*[Informális dokumentumok](http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grpe/grpeinf74.html)*

Budapest, 2017. május 22.

Összeállította: Uhlik Krisztián