

# BESZÁMOLÓ

a 160. WP.29 ülésről  
(Genf, 2013. június 24-28)

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 beszámolómban 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 és járművei jövőbeni szabályozását határozhatja meg és a hazai szakközvélemény érdeklődésére is számot tarthat. A szubjektivitásom persze azt is jelentheti, hogy következtetésem, megállapításaim (nem a tények, amelyekre alapozom őket) helytelenek, vitathatók.

A szubjektív megközelítés lehetővé teszi az érdekesebb, hosszú távú folyamatok, programok stratégiai elemzését, a lehetséges mozgatórugóknak, a fontosabb szereplők érdekeinek keresését, elősegítve ezzel a hazai közlekedési és iparpolitika stratégiai megfogalmazását.

## 1. Részvételem az AC-2 bizottság ülésén

Mint előző beszámolómban már írtam róla, az ECE WP.29 tevékenységének globalizálódásával (a neve is „Gépjármű Előírásokat Összehangoló Világforum lett) sok új – az autógyártás területén meghatározó – Európán kívüli ország is részese lett a szervezetnek, létrejött az 1998-as Világegyezmény a világelőírások (GTR, Global Technical Regulation) létrehozására. Az új országok aktivizálódása azt is jelenti, hogy szeretnének pozíciókhoz jutni a szervezetben. A WP.29-nek már évtizedek óta tradicionálisan van egy francia elnöke és orosz alelnöke. A WP.29-nek – már vagy 30 éve – van egy AC-2 bizottsága (Administrative Committee) ami előkészíti a Világforum üléseit, napirendjét, szervezi a Fórum munkáját, javaslatokat fogalmaz meg számára. Ennek az AC-2 bizottságnak eddig tagjai voltak a WP.29 elnöke és alelnöke, a Titkárság emberei és a WP.29 alá tartozó hat munkabizottság (GR) elnöke. Tavaly kibővítették a kört, az AC-2 bizottság tagjai lettek ez évtől a GR-ek alelnökei is, így én is, mint a GRSG alelnöke (és öt új alelnöki pozíció, amiért megindult a mozgás, átrendeződés a GR-ekben).

A mostani AC-2 ülés volt az első, amin részt tudtam venni. A képviselt országok listája: Kanada, Franciaország, Németország, Magyarország, Olaszország, Oroszország, Anglia, USA, Japán, Korea, Belgium, EU, India.

Az AC-2 ülés időtartama egy teljes munkanap volt, rövidebb szünetekkel, mint a szokásos genfi ülésrend. A megbeszélés sokkal kötetlenebb stílusban zajlott, mint a WP.29 (és GR-ek) ülésein. Itt dőlt el a WP.29 napirendje – volt amit levettünk az előzetes tervezetről, volt amit felvettünk – persze csak javaslat formájában, mert azt a WP.29-nek kell elfogadnia, de az mindig el szokta fogadni az előterjesztést. Különböző témakörökben informális megbeszélések, egyeztetések folytak. Első ülésen én csak figyeltem, próbáltam kiismerni a munka menetét, az erőviszonyokat.

## 2. Komplettn jármű jóváhagyása (IWVTA) az '58-as Genfi Egyezmény keretében

2.1. A munka két szakértői bizottságban töretlenül, lendületesen folyik. Két ülése volt mindkét bizottságnak ebben az ében (márciusban és júniusban), a résztvevők száma nem csökken –

inkább növekszik – 30 fő körül van. A két csoport tevékenységi köréről előző beszámolómban részletesen írtam, most csak megemlítem őket:

- a) Az '58-as Genfi Egyezmény módosításán dolgozó csoport (IG), EU vezetéssel
- b) Az R.O. előírás (maga a teljes jármű jóváhagyása) kidolgozásán dolgozó csoport Japán vezetéssel.

Ez utóbbihoz szorosan kapcsolódó feladat – amit a GR-eknek kell majd elvégezni – az R.O szerinti jóváhagyáshoz tartozó, abba behívott EGB előírások szükség szerinti módosítása, illetve kidolgozása.

- 2.2. Az egész tevékenység motorja – aki a WP.29 ülésen is vezeti a téma vitáját – Gauvin úr. Továbbra sem enged abból a célkitűzésből, hogy a novemberi WP.29 ülés elé kerüljön mindkét bizottság tervezete, hogy a Szerződő Felek (CP-k) megkezdhessék annak tanulmányozását.
- 2.3. Nagyon sok érdekes, fontos kérdés hangzott el a vita során, ezek ismertetésére, de még felsorolására sincs itt mód. Néhány érdekes momentumot mégis érdemes megemlíteni:
  - Megváltozott az '58-as Egyezmény átalakításának a jelszava: a „most tegyük bele mindent, ami szükséges” helyett „csak a szükséges minimális változtatásokat vigyük bele” elv dominál. Azért, hogy a CP-k könnyen el tudják fogadni. A módosításhoz ugyanis minden CP egyetértése szükséges. (A jelszó változás persze nem jelenti azt, hogy ténylegesen megváltozik a változtatás. Egy biztos, a szerkezet maga nem fog változni, az Egyezmény cikkelyeiben alig lesz változás, a lényegi változások a Függelékbe kerülnek.
  - Az öntanúsítás „kirekesztéséről” áttérnek a jóváhagyások „kölsönös elismerésére”. Hogy ez a valóságban majd mit jelent, még nem látni tisztán. Állítólag már körvonala-zódott egy formula – azt most nem ismertették – amit mindenki, Korea is el tudna fo-gadni.
  - Az R.O. előírás szerinti jóváhagyás két lépésben történik majd:
    - A rendszer, illetve alkatrész gyártók jóváhagyatják a maguk produktumát a létező EGB előírások alapján
    - A komplett jármű kibocsájtója jóváhagyatja azt az R.O alapján
  - Külön kell vizsgálni és kezelni a műszaki, a jogi és a politikai kérdéseket ahhoz, hogy a végén minden CP által elfogadható megoldás szülessen.
  - A GR-ekben folyó munka, feladat tűnik most – a határidők tartása szempontjából – a gyenge láncszemnek. Ez azonban a novemberi célkitűzést még nem befolyásolja.

### **3. Szabványokra történő hivatkozás előírásokban.**

3.1. Már évek óta folyik a vita, egyezkedések a nemzetközi szabványok (pl. ISO), vagy „ma-gán” szabványok (pl. SAE) alkalmazásáról és alkalmazhatóságáról az ECE előírásokban. Két lényeges kérdés van napirenden:

- a) Hogyan történjen hivatkozás egy szabványra:
  - Statikusan, azaz megadva a szabvány épen aktuális változatát, évjáratát. Ez a változat nem követi a szabvány természetes fejlődését, változását az idők folya-mán
  - Dinamikusan, azaz a mindenkor érvényes változatra utalva. Ez azzal a hátrány-nal járhat, hogy a követelmények, vizsgálati módszer akkor is változik az elő-

írásban a szabvány változása miatt, ha az nem indokolt. Ezen kívül később nehéz nyomon követni, hogy egy adott jóváhagyás melyik változat alapján történt.

- csak az előíráshoz szükséges részeit, paragrafusait vesszük át a szabványoknak, beépítve azokat az előírás szövegébe.

b) Hogyan történjen a fizetés a szabvány használatáért? Ki fizet? Kinek legyen jogosultsága a szabványhoz való hozzáférésre? Ezekre a kérdésekre adható válaszok attól is függenek, hogy a fenti hivatkozási lehetőségek közül melyik kerül alkalmazásra.

3.2. A mostani ülésen is vita volt a fenti kérdésekről, többen (pl. UK) sürgették a megoldást (előrelépést), mert például az oldalütközésre vonatkozó GTR kidolgozása akadozik a SID szabványos dummy alkalmazhatósága miatt. WP.29 felkérte a Titkárságot, hogy vegye fel a kapcsolatot az érintett szervezetekkel (pl. az ISO/TC.22 vezetőjével). A kérdés a novemberi ülésen is napirenden lesz.

#### **4. Orosz javaslat az „e-call” (segélyhívó) rendszer bevezetésére.**

4.1. Oroszország javaslatot tett egy nemzetközi előírás kidolgozására, M és N járműkategóriákba építendő, vészhelyzetben segítséget kérő (a vezető által kezelt) készülék beépítésével kapcsolatban. Náluk egy ilyen rendszer kiépítése előrehaladt állapotban van, erről tartottak egy prezentációt. (M1 és N1 járműveknél beleset esetén a készülék automatikusan is hívást adna).

4.2. A rendszer megbízható működésének két sarkalatos eleme van:

- A járműbe épített segélyhívó berendezés
- A hívásokat fogadó és arra reagáló, területi elrendezésű rendszer, szervezet.

Benyújtottak egy előírás tervezetet, ami nem volt több, mint az EGB előírások szokásos váza, tartalomjegyzéke. 2014 októberétől már hatályba akarják léptetni az előírást.

4.3. A javaslat fogadtatása pozitív volt, UK, EU, Japán is jelezte, hogy náluk is napirenden van a kérdés. OICA is támogatta a gondolatot, de felhívta a figyelmet arra, hogy a jelzett határidők tarthatatlanok, és ha a rendszert Európa szerte akarják működtetni (egy-egy jármű bármely országban használhassa), akkor a technikai és jogi alapelvekben kell először megegyezni, ellenkező esetben nem fog működni a rendszer.

4.4. A Titkárság figyelmeztetett, hogy szabályozva van egy téma indítása. Ki kell jelölni a felelős GR-t (ez a GRSG lett), ennek keretében létre kell hozni egy IG szakértői csoportot, ehhez ToR-t és programot kell elfogadnia WP.29-nek, stb. Mindebből látszott, hogy az orosz ütemezés képtelenség. De ők továbbra is kötötték az ebet a karóhoz, jelezték, hogy a GRSG októberi üléséig megalakítják az IG-t, megszerveznek egy informális ülést Moszkvában és kész ToR-t, programot, sőt előírás tervezetet hoznak annak ülésére, azokat ott csak el kell fogadni. Ez lehetetlen, legalább is az eddig kialakult működési gyakorlat szerint. Az oroszok kérték a Szerződő Feleket, hogy küldjék meg nekik a témában érdekelt képviselőik neveit, elérhetőségét.

#### **5. Nemzetközi kutatócsoport szervezése**

Az előző beszámolómban említettem, hogy folyamatban van egy EU- COST project szervezése autóbuszok passzív biztonságának növelése, javítása témakörben. A GRSG és WP.29-beli ismerőseim segítségével, közreműködésével sikerült kidolgozni egy pályázatot 11 EU-s ország 14 intézményének közreműködésével. Az előzetes javaslatot (Preliminary Proposal) március végén nyújtottuk be Brüsszelbe, amire a válasz közvetlenül a mostani WP.29 ülés előtt érkezett meg, igen jó minősítéssel elfogadták. Ezzel megnyílt a lehetőség a végleges pályázat (Full Proposal)

benyújtására július végéig. Megítélésem szerint az első lépcsőn nehezebb túljutni, a második lépcső sokkal inkább formalizált, a pályázatot meghatározott formában, adatlapokkal, további rész információkkal kiegészítve kell benyújtani. Ezt „már csak” elrontani lehet, de el lehet rontani. Most azon dolgozunk, hogy ez ne következzen be. A 4 éves teljes programra a COST több, mint 500 ezer Euró (150 mFt) költségkeretet fordít az előzetes információk szerint. Ha a második fordulón is pozitív eredményt érünk el – mivel a projekt nyílt, tehát utólag bárki csatlakozhat hozzá, ha a feltételeket elfogadja – magyar részről is javasolható további csatlakozás. Jelenleg a Jáfi-AUTÓKUT Intézet a magyar részvevő, én is ennek a „színeiben” tevékenykedem.

## **6. Amerikai erőfeszítések közös hibaelemzés és járművisszahívás területén.**

- 6.1. Korábbi beszámolóimban már írtam róla, hogy az USA – legalább két éve - folyamatosan erőlteti, hogy a WP.29 keretén belül jöjjön létre egy szakértői csoport járművekkel kapcsolatos közös hibaelemzés és járművisszahívás kidolgozása érdekében. Most is megszervezték egy informális ülést – sorrendben a negyediket – amelyeknek az volt az érdekessége, hogy mindig más személy jött elnökölni az USA-ból, soha nem folytatódott az előző ülésen elkezdett, felvetett dolgok, nem készültek jegyzőkönyvek, még nem készült írásos programjavaslat sem.
- 6.2. A WP.29 napirendjén évek óta szerepel egy pont a „Kölcsönös tájékoztatás a Szerződő Feleknek alkalmazott visszahívási rendszerekről” (most a napirend 8.1 pontja), ami korábban jól működött azzal a céllal, hogy a Felek megismerjék egymás rendszerét. Az USA ezt a fórumot akarta „kisajátítani”, de a WP.29 elnöke (Gauvin úr) finoman figyelmeztetett, hogy a WP.29 keretében működő szakbizottság (IG) megalakításának megvannak a szabályai (ToR, munkaprogram, elfogadó határozat, stb.). Azóta a WP.29 (Titkárság, elnök, hivatalos WP.29 jegyzőkönyv) nem vesz részt, nem vesz tudomást az „akcióról”. Érdekes módon a mostani jegyzőkönyvben a 8.1. ponttal kapcsolatban az szerepel, hogy nem érkezett be új információ, míg az „Egyéb ügyek” D pontja rögzíti, hogy a WP.29 „feljegyezte” (noted) az informális csoport 2013. június 27.-i ülésének napirendjét (ami egyébként semmitmondó). Az amerikaiak reklamáltak, hogy miért nem a 8.1. ponttal kapcsolatban számol be a jegyzőkönyv az ülésről, mire finoman megmagyarázták nekik, hogy az informális csoport nem a WP.29 keretén belül alakult meg eddig. Korábban minden WP.29 ülésen akartak ilyen ülést szervezni, most már csak a jövő júniusi WP.29 ülés alkalmával javasolták a következőt.
- 6.3. Az informális ülésen – meglehetősen csekély érdeklődés mellett – három ismertető hangzott el Ausztrália, EU és ETRMA (Európai Gumiabroncs Szövetség) részéről. Az ausztrál beszámolóban két érdekesség volt. Egyik, hogy náluk a kormánynak nincs joga visszahívást elrendelnie, a másik, hogy a kidolgozás alatt lévő IWVTA-ról pozitívan nyilatkoztak.
- 6.4. Hogy mi az USA célja ezzel az akcióval, ma még nehezebb kitalálni, mint a kezdetben. Eddig semmi következetesség, célszerűség nem nyilvánult meg az akcióban.

## **7. Intelligent Transport System (ITS)**

- 7.1. A téma továbbra is az érdeklődés középpontjában szerepel, az ITC (Inland Transport Committee, a WP.29 felettes szerve) zászlós hajója lett. Az ITU (International Telecommunication Union) is bekapcsolódik a munkába, képviselője megjelent az ülésen. Némi keresztbe szervezés folytán az ITU és ECE Transport Division éppen a WP.29 üléssel egy időben szervezett egy „workshop”-ot az „ITS a felzárkózó piacokon” témában.

- 7.2. A különböző GR-ek kis módosításaival elfogadtuk az ADAS (Advanced Driver Assistance Systems) tervezési irányelveit azzal, hogy a módosítások beépítésével a végleges anyag kerüljön majd az R.E.3-ban Annex-ként.
- 7.3. Az USA újabb prezentációval folytatta a vezető figyelmét elvonó jelenségek tárgyalását. (A témáról az előző beszámolómban is írtam). A probléma szorosan kapcsolódik az ITS rendszerekhez (elégtelen, túl sok, megbízhatatlan információ a vezetőnek), sürgették a nemzetközi szabályozást.. Ezt a törekvést az ITU képviselője is támogatta.
- 7.4. Ugyancsak az USA vetette fel – a náluk folyó intenzív kutató munkára hivatkozva – az ITS rendszerek második csoportjának, a jármű-infrastruktúra kapcsolatnak a hangsúlyosabb kezelését. E témán belül a jármű-jármű közötti közvetlen kommunikáció lehet egy kiemelt téma. Ennek keretében lehetne kezelni a járművek ütközésének (karambol) kérdését is. Ez részben kapcsolódik segélyhívó rendszer automatikus balesetjelző funkciójához.
- 7.5. Ugyancsak e téma keretében fogalmazódott meg ismét az az álláspont – WP.1-el évek óta folyó eredménytelen vitához kapcsolódva – hogy WP.1 automatikusan ismerje el a '68-as Bécsi Konvenció keretén belül a WP.29 által jóváhagyott ITS rendszerek alkalmazhatóságát, mint amik nem sértik a vezető abszolút felelősségének elvét.

## 8. WP.29 és WP.1 vitája

- 8.1. Már évek óta tart a vita – több beszámolómban is írtam róla – a járművezető abszolút felelősségének jogi értelmezése körül: a '68-as Bécsi Konvenció (aminek a kezelője, felelőse a WP.1) kimondja, hogy a vezetőnek minden helyzetben uralnia kell a járművet, azaz semmiféle automatikus, elektronikus kontrol nem veheti át tőle ezt a pozíciót, a felelősséget. Mindezt fenntartják akkor is, amikor az utakon milliós számra futnak olyan járművek, amelyekben a WP.29 által jóváhagyott elektronikus, automatikus rendszerek (pl. ABS, AEBS, ESC, stb.) rendszerek üzemelnek.
- 8.2. A mostani ülésünkre meghívást kapott Novák úr, a WP.1 főtitkára, aki meglehetősen röviden, tartózkodóan, részletekbe nem bocsátkozva adott tájékoztatást a WP.1-ben folyó munkáról, álláspontjukról. Két elemet érdemes rögzíteni:
  - A '68-as Bécsi Konvenció 5. Függelékével egy külön szakértői csoport foglalkozik, ennek feladata egy új megfogalmazás lenne a vezető mindenkori felelősségéről. Szeptemberben ülésezik a WP.1, addig nem tud érdemleges dolgot mondani a fejleményekről.
  - A másik kérdéskör a WP.29 idevonatkozó előírásai (ADAS, ITS típusúak), ezekkel kapcsolatban több ország is küldött nekik javaslatokat: Németország, majd Belgium, Franciaország, Olaszország és Svédország közösen, valamint az USA. Ezekkel kapcsolatban semmit nem tudott mondani, arra hivatkozva, hogy a szakértői csoportokban nem ő szervezi a munkát.
- 8.3. OICA is készített egy javaslatot e témakörben (ID-16), amely közel áll a német javaslat-hoz (ID-31), majd hosszan vitatkozott azon, hogy ki engedjen. WP.29 felkérte őket, hogy egyeztessenek, és közös javaslatot küldjenek el a WP.1 szeptemberi ülésére. A lényege a javaslatnak, hogy mikor és milyen elektronikus rendszer nem sérti jogi szempontból a vezető abszolút felelősségének elvét.
- 8.4. Az oroszok felhívták a figyelmet arra, hogy jogilag gondot okoz az is, hogy az '58-as Genfi Egyezménynek és a '68-as Bécsi Konvenciónak nem azonosak a Szerződő Felei.

## 9. További érdekességek, gondolatok.

- 9.1. Az ülésen elfogadtunk egy GTR-t a hidrogén és üzemanyagcellás járművekre. Folyamatban van egy GTR kidolgozása elektromos hajtású járművekre. Ezeknek az előírásoknak azért van jelentősége, mert egészen új, a kiterjedt alkalmazás kezdetén álló technológiákra fogalmaz meg követelményeket és vizsgálati módszereket.
- 9.2. Felvetődik a gondolat, hogyan lehetne azon magyar –elektronikával, távközléssel, stb. foglalkozó – kkv kört informálni, kapcsolatba hozni, figyelmét felhívni azon lehetőségekre, amik az új autóiipari technológiák fejlesztése területén kínálóznak, és amelyekre ők hardver vagy szoftver fejlesztés területén alkalmasak lennének. Az előző pontban említett két témán túl ez a beszámoló foglalkozik még az ITS rendszerekkel (6. pont) és a segélyhívó rendszerekkel (4. pont). De valószínűen több ilyen terület is van.

Egy biztos: az autóiiparban a magyar kkv szektor általában csak harmadrendű beszállítóként tud bekapcsolódni (egy”rendszer beszállító” komplett egységének a beszállítójának alkatrész beszállítójaként.). A jelzett területeken könnyebben kerülhet valaki – néhány éves munka befektetésével – mosod, esetleg elsőrendű beszállítói pozícióba.

Hogy ezt az információs rendszert, csatornát hogyan lehetne felépíteni, nem tudom. Azt érzem, hogy hosszabb távon nagyon hasznos lehet. Azok a magyar szakemberek, akik részt vesznek a genfi, brüsszeli bizottsági munkában, ezt nem tudják megszervezni. Az információ áramoltatásban azonban használható lenne ismeretük.

- 9.3. A Titkárság elkészítette az ITC által tavaly kötelezően előírt kétévenkénti „önértékelés” tervezetét a WP.29 munkájáról, tevékenységéről. A 40 sűrű oldalas anyag a Titkárság szemüvegén keresztül nézi és értékeli a tevékenységet (milyen sokféle tevékenységet kell a Titkárságnak végeznie, adminisztrálnia, dokumentálnia, stb.). A munka nagyon alapos, a küldöttek felmagasztalták (így nekünk nem kell érdemleges munkát végeznünk), elfogadták és a jegyzőkönyv mellékleteként lesz publikus.
- 9.4. Korea beszámolt a 2013 májusában Szöulban megtartott nemzetközi, 23. ESV konferenciáról. 700 résztvevő, 30 kiállító, 240 előadás a fontosabb jelzőszámok. A konferencia jelmondata: „Kutatási együttműködés a biztonságosabb járművekért” volt. A következő ESV konferencia 1015 júniusában lesz Svédországban (Göteborg).
- 9.5. Ugyancsak Korea vetett fel egy érdekes kérdést és javasolta egy új GTR kidolgozását a járművön belüli (vezetőtérben) lévő levegő minőségi követelményeire. Kutatást végeztek és azt találták, hogy a járművek – főleg új járművek – belső terében gyakran egészségre ártalmas gőzök (benzin, formaldehid, styrene, etilén, toluol, stb.) vannak jelen olyan mennyiségben, amelyek már az egészségre ártalmasak, különösen a gyerekek és idős emberek esetén. (Bőr irritáció, könnyezés, légzőszervek irritálása, gyomor és idegrendszeri panaszok, álmoság előidézése, stb.) Ezek a hatások olyan mértékűek lehetnek, hogy a vezetőt akadályozzák a tevékenységében. Nem volt már idő a kérdéskör részletes vitájára, novemberben ismét napirenden lesz.

Budapest, 2013. július 16.

Dr. Matolcsy Mátyás

