

Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft.  
Közlekedésinformatikai és –környezeti Igazgatóság  
Környezetvédelmi és Fenntarthatósági Kutató Központ  
EU- és ENSZ EGB Jámú-műszaki Koordinációs Iroda

## B E S Z Á M O L Ó

az ENSz –EGB keretében működő  
„Gépjármű előírásokat összehangoló -WP. 29 jelű - Világforum”  
2014. március 11-14. között Genfben megtartott  
162. ülészakáról

### I. VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ

#### LÉNYEGES KÉRDÉSEK

**A Teljes Jármű Nemzetközi Típusjóváhagyásának (IVWTA) ügye és ezzel összefüggésben az 1958-as Egyezmény jelentősebb módosítása továbbra is a WP.29 munkájának középpontjában áll.**

Mostanra kikristályosodott, hogy a teljes jármű nemzetközi típusjóváhagyás egy újabb, „0. Előírás” alapján történik majd meg.

Várhatóan 2015-ben kerül szavazható állapotba a fentiekkel összefüggésben módosított 1958-as Egyezmény. Miután az Egyezménynek Magyarország korábban már saját jogán is szerződő fele volt, és ez ennek megfelelően került kihirdetésre, az EU-csatlakozástól kezdve viszont az „EU jogán” szerződő fél, a hátralévő időszakban fontos tisztázni az Egyezmény módosításának megszavazásával kapcsolatos jogi körülményeket. (Az Egyezményhez mellékletként csatolt előírások módosítását jelenleg az EU szavazza meg helyettünk, bár van néhány olyan előírás, amihez mi korábban csatlakoztunk, az EU azonban még nem, ezek módosításakor önállóan szavazunk).

**Ezért fontosnak tartanám 2014 októberig egy olyan megbeszélés létrehozását, amelyen minden magyar érdekelt fél (minisztérium, hatóságok, jogi szakértők) is részt vennének. Itt ismertetésre kerülhetnek az 1958-as Egyezmény módosításával és az IVWTA intézményével kapcsolatos legújabb tudnivalók, s mindenki tisztázhatná, hogy milyen feladatok várnak rá a közeljövőben ezzel kapcsolatban.**

Ezen az ülésen is nyilvánvaló vált, hogy az autóipar és a műszaki szabályozást végző nemzeti és nemzetközi testületek – többek között a piacon megjelenő valós megoldások nyomására - egyre nagyobb figyelmet szentelnek az autóvezetés automatizálásának és ezzel összefüggésben az ITS rendszer járműtechnikai elemeinek (ld. a beszámoló 2.4. és 18.6 pontját)

Az ipar és egyes nemzetek erőteljesen sürgetik az elektromos gépkocsikra vonatkozó átfogó követelmények és vizsgálati módszerek kidolgozását.

Oroszország javaslatokat dolgozott ki és nyújtott be az 1997-es Egyezményhez csatolt (Gépjárművek műszaki megvizsgálása) 1. és 2. ENSZ szabály módosítására.

Észtország, Finnország, **Magyarország**, Hollandia és Románia képviselője hozzászólásában rámutatott, hogy párhuzamosan folyik az azonos témájú EU –irányelv előkészítése, s javasolták, hogy az 1. és 2. Szabály csak akkor kerüljön az AC.4 elé, ha az azokban vállalt kötelezettségek nem okoznak ellentmondást az EU irányelvvel. (E kérdésben az NFM Gépjárműközlekedési és Vasúti Főosztályától kapott mandátum szerint jártam el, s hozzászólásomban megemlítettem azt is, hogy a Szabályok M1 és N1 kategóriákra történő kiterjesztése a műszaki megvizsgálás elvégzéséről az Egyezmény értelmében kiadandó külön igazolással túlzott adminisztratív terhet róna a hatóságokra.

## **A RÉSZLETES BESZÁMOLÓBÓL KÜLÖN KIEMELÉSRE ÉRDEMES:**

**Az Európai Bizottság** képviselője a magyar fél nevében is **megszavazta** és a WP.29 elfogadta a következő **20 db előírás módosítását:**

**Az érintett ENSZ- előírások: 3,6,7,10,13,18,19,27,41,46** (2 módosítás), **48** (2 módosítás), **65,67,74,107,110,113,117,123,129.**

A helyesbített előírások: **13, 117** (2 helyesbítés)

A Világforum **új műszaki világ-előírást (GTR) szavazott meg a könnyű járművek károsanyag-kibocsátásának és tüzelőanyag-fogyasztásának világszinten egyeztetett vizsgálati eljárására (WLTP) - ez lesz a 15. sz GTR.**

**Az AC.2 és a WP.29 ülés alatt az EU országok koordinációs értekezlete foglalkozott még a következő „magyar” üggyel is:**

Az NKH 2011-ben E7 44R-040801 és az E7 44R-040802 számon jóváhagyást adott ki a 44. az ENSZ-előírás alapján FEST típusú gyermekvisszatartó berendezésekre. Később, 2011 decemberében a 44. előírást gondozó GRSP szakértői munkacsoport bejelentés alapján foglalkozott ezekkel a jóváhagyásokkal, és megállapította, hogy a vizsgált termékek nem tekinthetők önálló visszatartó eszköznek, csak a biztonsági rendszer részének, így önálló jóváhagyás sem adható ki rájuk, s felkérte a magyar jóváhagyó hatóságot, hogy vonja vissza a jóváhagyásokat és erről értesítse a szerződő feleket. A WP.29 2012 márciusi ülésén megerősítette ezt a határozatot. 2012. novemberében az AC.2 ( a WP.29 munkáját koordináló adminisztratív munkacsoport) felvetette, hogy a visszavonás még nem történt meg. Kiderült, hogy ezt formálisan valamelyik szerződő félnek kezdeményeznie kell a magyar hatóságnál – ezt Németország vállalta és 2012 decemberében érkezett meg ilyen értelmű levelük az NKH-hoz.

2013 folyamán az NKH olyan határozatot hozott, mely szerint a két jóváhagyás nem érvényes, és a termékek ezen jóváhagyások alapján, ill. olyan jóváhagyási számokkal nem értékesíthetők. Kovács Tamás úrtól, az NKH főosztályvezetőjétől kapott tájékoztatás szerint e határozatok 2013 augusztus 21-től jogerősek.

Ehhez képest az AC.2 2014. március 10-i ülésén ismét felmerült a téma (ld. Dr. Matolcsy Mátyás beszámolójának 1.4 pontját – ő az AC.2 értekezletén a GRSG szakértői munkacsoport alelnökeként vesz részt).

Ennek lényege, hogy az utolsó tájékoztatás 2013 májusában a GRSP-ben az volt: hamarosan megtörténik a visszavonás – ennek hiányában azonban az ENSZ-EGB-nek fontolóra kell vennie akár az egyezményben rendelkezésre álló döntőbírói intézmény is igénybe vételét. Az ügy végül nem került a WP.29 elé, mert Philippe Jean úr, az EU Bizottság képviselője felajánlotta, hogy a WP.29 ideje alatt megtartandó EU egyeztető megbeszélés tárgyalja az ügyet és megkeresi a megoldást. **Ezen a megbeszélésen – melynek végül ez volt az egyetlen napirendi pontja – 35 ország képviselője helyett 28 előtt adhattam át az NKH-tól származó információt, miszerint a jóváhagyás érvénytelenségéről szóló határozat kiadása megtörtént, és az 2013 augusztus 21-től jogerős. Erre közölték, hogy az egyezmény értelmében a jóváhagyási jel visszavonásáról hivatalosan értesíteni kell a többi szerződő felet, s rajtam keresztül felszólították a magyar jóváhagyó hatóságot, hogy ennek e kötelezettségének haladéktalanul tegyen eleget. Korábbi telefoni megkeresésemet kiegészítve ezt most ezúton megteszem.**

**Kérem a T. jóváhagyó hatóság és a minisztérium támogatását abban, hogy a jelzett jóváhagyások visszavonásáról szóló értesítés a lehető leghamarabb megtörténhessen.**

## II. RÉSZLETES BESZÁMOLÓ

A jelen beszámoló az ülésszak alatt megtartott alábbi ülésekről szól:

- **A** fejezet: a WP.29 Világforum 162. ülése (2014. március 10-14.)
- **B** fejezet: az 1958. évi genfi „Jóváhagyási Egyezmény” AC.1 jelű Adminisztratív Bizottságának 56. ülése (2014. március 12.)
- **C** fejezet: az 1998.évi genfi „Világegyezmény” AC.3 jelű Végrehajtó Bizottságának 40. ülése (2014. március 13.)
- **D** fejezet: az 1997. évi bécsi időszakos műszaki felülvizsgálati Egyezmény AC.4 jelű Adminisztratív Bizottságának 12. ülése (2014.március 13.)

**Helyszín:** Genf, Nemzetek Palotája

**A közúti közlekedésbiztonság, az energiatakarékosság és a környezetvédelem javítását szolgáló** ülésszokról szóló **jelen beszámolót** a Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft-ben működő EU és ENSZ-EGB Közúti Jármű Műszaki Koordináció **terjeszti elő.**

A Gépjármű előírásokat összehangoló WP.29 jelű Világforum 162. ülésszakát előkészítő 31. hazai tájékoztató- és álláspont **Egyeztető Fórumot** 2014. március 6-án tartottuk a KTI-ben.

A WP.29 Világforum 162. ülésszakán a következő **országok** kormánya **képviseltette magát:** Anglia/Egyesült Királyság, Belgium, Bosznia és Hercegovina, Brazília, Csehország, Dél-Afrika, Észtország, Finnország, Franciaország, Horvátország, Hollandia, India, Japán, Kanada, Kína, Kolumbia, Koreai Köztársaság, Lengyelország, Lettorság, Luxemburg, Magyarország, Moldovai Köztársaság, Németország, Norvégia, Olaszország, Orosz Föderáció, Portugália, Románia, Spanyolország, Svájc, Szerbia, Szlovákia, Szlovénia, Törökország, Ukrajna, USA.

Az ülésszakon **részt vettek** még a következő **regionális illetve kormányközi szervezetek** képviselői is: Európai Unió (**EU**), Nemzetközi Távközlési Unió (**ITU**), valamint – nem kormány-, hanem szakmai szervezetként - a Nemzetközi Szabványosítási Szervezet (**ISO**), Gépjárműgyártók Nemzetközi Szervezete (**OICA**), Motorkerékpár-gyártók Nemzetközi Szövetsége (**IMMA**), Gépjárműipart Szerelvényekkel és Alkatrészekkel ellátók Európai Szövetsége (**CLEPA**) – egyúttal a MEMA (Motor és Szerelvénygyártók Szövetsége) és a JAPIA (Japán Autó Alkatrészgyártók Szövetsége) képviselője -, 1952. évi Brüsszeli Munkacsoport (**GTB**), Katalizátoros Emisszió Csökkentők Szövetsége (**AECC**), Autó és a Társadalom Alapítvány (**FIA** alapítvány), Nemzetközi Gépjármű Felügyeleti Bizottság (**CITA**), a Nemzetközi Fogyasztóvédő Szervezet (**CI**), az Európai Gumiabroncs és Kerékpánt Műszaki Szervezet (**ETRTO**), a Nemzetközi Elektrotechnikai Bizottság (**IEC**). Világszintű Személyautó-értékelő Program (Global NCAP)

## A. A WP.29 Világforum 162. ülészaka

### 1. A napirend elfogadása

A WP.29 Világforum napirendként elfogadta az ECE/TRANS/WP.29/1107 és Add.1 és Add.2 dokumentumot az alábbiak szerint módosított:

(a) Új napirendi pontok a hozzá tartozó dokumentummal

7.2 Az 1.sz. és 2. sz. Szabály korszerűsítése

ECE/TRANS/WP.29/2013/132 (1.sz. Szabály)

ECE/TRANS/WP.29/2013/133 (2. Szabály)

8.3. A Global NCAP indiai vizsgálati eredményeinek bemutatása

8.4. A 94. és 95. ENSZ előírás kiegészítése

8.5. Panoráma tetőablakok hibáinak vizsgálata

(b) Dokumentumra való hivatkozások javítása:

4.4. WP.29-162-03 helyesen? WP.29-162-14

(c) a GRE számára visszautalt dokumentumok:

4.9.6 ECE/TRANS/WP.29/2014/31

4.9.10. ECE/TRANS/WP.29/2014/32

(d) A következő ülésre áthelyezett napirendi pontok: 4.12.1,4.12.2, 4.13.1-től 4.13.5-ig

Az informális dokumentumokat az angol nyelvű ülésjegyzőkönyv I.sz. Melléklete sorolja fel (ld. az ENSZ-EGB honlapján).

### 2. A WP.29 Világforum tevékenységének koordinálása

#### 2.1 Jelentés a WP.29 munkáját irányító AC.2 Bizottság 114. üléséről (2014.március10.)

a. Részt vettek: B. Gauvin (Franciaország) elnökle mellett: Anglia, Európai Unió, Franciaország, Japán, Kanada, Németország, Olaszország, az Orosz Föderáció, és az USA képviselői (akik egyben az egyes előadó munkacsoportok és a WP.29 által kezelt szerződéseket irányító bizottságok elnökei il. alelnökei), valamint az előadói munkacsoportok alelnökei: WP.29 (Oroszország), GRSG (Magyarország) GRPE (India) és GRSP (Korea).

b. A Bizottság áttekintette a Világforum 162. ülésének napirendjét, és javasolta az 1. pontban felsorolt módosításokat, valamint, hogy az 5.1 napirendi pontot a Világforum, az 1998-as Egyezményhez tartozó többi napirendi pontot az AC.3 jelű Végrehajtó Bizottság tárgyalja. Javasolta ugyanakkor a 7.2 napirendi pont beiktatását, hogy az 1997-es Egyezményhez csatolt 1. és 2. sz. Szabály megtárgyalása előtt egyes szerződő felek kifejthessék nézetüket, ami a későbbi szavazási eljárást befolyásolhatja. Elfogadta továbbá a Világforum 2014. június 24-27. között megtartandó 163. ülésének előzetes napirendjét.

- c. A Bizottság tudomásul vette az 1958-as Egyezmény átdolgozásával és a 0. ENSZ-előírás **kidolgozásával foglalkozó informális** munkacsoportok munkájának eredményeit, valamint azt, hogy a Belföldi Szállítási Bizottság (ITC) 2014 februári ülésén az Orosz Föderáció kétségeit fejezte ki a megbízott révén történő szavazással kapcsolatban. Az AC.2 felkérte a WP.29 orosz alelnökét, hogy hazájában tisztázza ezt a kérdést.
- d. Az AC.2 foglalkozott a különböző GTR-ek (műszaki világ-előírások) egyes kidolgozási fázisaiban a kiegészítések lehetőségével, és az AC.3-at kérte fel ezek áttekintésére.
- e. A bizottság áttekintette és első tervezetként elfogadta a WP.29 és a szakértői munkacsoportok 2015.évi üléstervét.
- f. A világfórum elfogadta az adminisztratív bizottság 114. üléséről szóló beszámolót.

## 2.2 Az AC.2 és a WP.29 ülés alatt az EU országok koordinációs értekezlete foglalkozott még a következő „magyar” ügyel is:

Az NKH 2011-ben E7 44R-040801 és az E7 44R-040802 számon jóváhagyást adott ki a 44. az ENSZ-előírás alapján FEST típusú gyermekvisszatartó berendezésekre. Később, 2011 decemberében a 44. előírást gondozó GRSP szakértői munkacsoport bejelentés alapján foglalkozott ezekkel a jóváhagyásokkal, és megállapította, hogy a vizsgált termékek nem tekinthetők önálló visszatartó eszköznek, csak a biztonsági rendszer részének, így önálló jóváhagyás sem adható ki rájuk, s felkérte a magyar jóváhagyó hatóságot, hogy vonja vissza a jóváhagyásokat és erről értesítse a szerződő feleket. A WP.29 2012 márciusi ülésén megerősítette ezt a határozatot. 2012. novemberében az AC.2 ( a WP.29 munkáját koordináló adminisztratív munkacsoport) felvetette, hogy a visszavonás még nem történt meg. Kiderült, hogy ezt formálisan valamelyik szerződő félnek kezdeményeznie kell a magyar hatóságnál – ezt Németország vállalta és 2012 decemberében érkezett meg ilyen értelmű levelük az NKH-hoz.

2013 folyamán az NKH olyan határozatot hozott, mely szerint a két jóváhagyás nem érvényes, és a termékek ezen jóváhagyások alapján, ill. olyan jóváhagyási számokkal nem értékesíthetők. Kovács Tamás úrtól, az NKH főosztályvezetőjétől kapott tájékoztatás szerint e határozatok 2013. augusztus 21-től jogerősek.

Ehhez képest az AC.2 2014. március 10-i ülésén ismét felmerült a téma (ld. Dr. Matolcsy Máttyás beszámolójának 1.4 pontját – ő az AC.2 értekezletén a GRSG szakértői munkacsoport alelnökeként vesz részt).

Ennek lényege, hogy az utolsó tájékoztatás 2013. májusában a GRSP-ben az volt: hamarosan megtörténik a visszavonás – ennek hiányában azonban az ENSZ-EGB-nek fontolóra kell vennie akár az egyezményben rendelkezésre álló döntőbírói intézmény is igénybe vételét. Az ügy végül nem került a WP.29 elé, mert Philippe Jean úr, az EU Bizottság képviselője felajánlotta, hogy a WP.29 ideje alatt megtartandó EU egyeztető megbeszélés megtárgyalja az ügyet és megkeresi a megoldást. **Ezen a megbeszélésen** – melynek végül ez volt az egyetlen napirendi pontja – 35 ország képviselője helyett 28 előtt **adhattam át az NKH-tól származó**

információt, miszerint a jóváhagyás érvénytelenségéről szóló határozat kiadása megtörtént, és az 2013 augusztus 21-től jogerős. Erre közölték, hogy az egyezmény értelmében a jóváhagyási jel visszavonásáról hivatalosan értesíteni kell a többi szerződő felet, s rajtam keresztül felszólították a magyar jóváhagyó hatóságot, hogy ennek e kötelezettségének haladéktalanul tegyen eleget. Korábbi telefoni megkeresésemet kiegészítve ezt most ezúton megteszem.

Kérem a T. jóváhagyó hatóság és a minisztérium támogatását abban, hogy a jelzett jóváhagyások visszavonásáról szóló értesítés a lehető leghamarabb megtörténhessen.

### 2.3 Munkaprogram és szervezés

ECE/TRANS/2014/1  
WP.29-161-01 informális dokumentum

A Világforum tudomásul vette a módosított munkaprogramot és a hozzá tartozó dokumentumokat és áttekintette az informális munkacsoportok listáját. Felkérte a Titkárságot, hogy a GRE munkaprogramjába iktassa be, egyes, a GRE felelősségi körébe tartozó ENSZ-előírások összevonását.

### 2.4 Intelligens Közlekedési rendszerek

Bejelentették, hogy az ITC 2014. februári ülésén „Innováció a fenntartható belföldi szállítás és mobilitás érdekében” elnevezésű szekciót alakították, különös figyelemmel az önműködő vezetésű gépkocsikra. Az ITC egyes delegáltjai külön tájékoztatást kértek a WP.29 ITS-sel kapcsolatos tevékenységéről, s e célból külön kerekasztal-megbeszélést szerveznek Belgiumban. A WP.29 titkársága Guichard urat jelölte ki az ITS-tevékenységek fókusz-pontjául.

A Nemzetközi Távközlési Unió (ITU) képviselője beszámolt a március 5-6-án az ENSZ EGB és az ÚTI által szervezett „A jövő hálózatba kapcsolt autója” szimposiumról. Megállapította, hogy az automatizált vezetésű gépkocsik a korábban becsült időpontnál hamarabb fognak elterjedni, s ez többek között a Kínában, az EU-ban, Japánban, Koreában és az USA-ban folyó műszaki szabályozási munka előrehaladásának az eredményei is. Ezzel együtt még hiányoznak az automatizált vezetéssel kapcsolatos szabványok. Az Egyesült Királyság képviselője kifejtette egy olyan időterv kialakításának szükségességét a műszaki szabályozásokat illetően, amely biztosítja az automata vezetésű gépkocsik biztonságos használatát a vegyes közlekedési környezetben.

### 2.5. Beszámoló a Belső Szállítási Bizottság (ITC) 76. üléséről

A WP.29 titkársága bemutatta a Világforum és a hat szekértői munkacsoport, valamint az ITS-hez kapcsolódó tevékenységét. Az ITC jóváhagyta, hogy a típus-jóváhagyási dokumentációk cseréjét biztosító elektronikus adatbázis (DETA) szervere az ENSZ

genfi épületében működjön.

## **2.6. Az EGB reformja**

A titkárság beszámolt az EGB reformjának végrehajtásáról, melynek keretén belül a WP.29 titkársága 2014 januárjától két új (P4 és P2 besorolású) munkahellyel bővíthetett, melyet be is töltöttek.

## **3. Beszámolók a Világforum alá rendelt szakértői munkacsoportok tevékenységéről**

### **3.1-3.5**

**A Világforum alá rendelt szakértői munkacsoportok** azon üléseiről szóló **írássos jelentéseinek értékelése**, melyekről az elnökök a WP.29 előző ülésén már szóbeli beszámolót tartottak.

A WP.29 a jelentéseket hozzászólás, módosítás nélkül elfogadta.

### **3.6. A szakértői munkacsoport elnökök szóbeli beszámolóit a legutóbbi ülésekről**

(a 3.1-3.6 pontokhoz kapcsolódóan az egyes szakértői munkacsoportokban dolgozó magyar szakértők beszámolóit megtalálhatók a KTI honlapján)

## **4. Az 1958. évi „Jóváhagyási” Egyezmény.**

### **4.1 Az Egyezmény és a hozzá csatolt előírások, előírás-módosítások helyzete:**

A titkárság elkészítette az Egyezményhez csatolt **előírások helyzetére** vonatkozó ECE/TRANS/WP.29/343/Rev.22 számú dokumentumot.

### **4.2 A szakértői munkacsoportok iránymutatás-kérése az 1958-as Egyezménnyel összefüggő ügyekben**

#### **4.2.1 „Magán (fizetés ellenében olvasható)” szabványok alkalmazása az ENSZ-előírásokban szabványokban és műszaki világ-előírásokban**

A világforum korábban felkérte a Titkárságot, hogy a 2013. november 19-én az UNECE WP.6 által megrendezendő, szabványosítási politikával foglalkozó konferencián a szabványokra történő hivatkozás ügyében képviselje a WP.29 érdekeit. A Titkárság beszámolt a konferencia eredményeiről, s arról, hogy a D jelű ajánlást („Szabványokra történő hivatkozás”) az ECE/TRADE/C/WP.6/2013/%5 sz. dokumentum ad áttekintés. Kétoldalú megbeszélést követően az ISO felajánlotta, hogy az ENSZ-előírásokban és műszaki világ-előírásokban meghivatkozott előírásokat értékesíti az ENSZ-EGB részére.

A GRRF elnöke bejelentette, hogy a munkacsoportjainak és a WP.29 további munkacsoportjainak is valamely új előírás-javaslat kidolgozása, elfogadása során is



ismerniük kell a meghivatkozandó ISO szabványt, illetve az ISO szabványokra való hivatkozást mindaddig nem módosítják, amíg a szabvány nem áll rendelkezésre elérhetően. Célszerűnek látja, hogy az ISO szabványok legyenek elérhetők, ha meghivatkozzák azokat az ENSZ előírásokban. AZ ISO képviselője kifejezte a készségét ennek megtárgyalására, azzal, hogy az ISO Online Browsing Platform kereső platform alkalmas lehet az ENSZ-EGB igényeinek kielégítésére.

#### **4.3 A Teljes Járműre vonatkozó Nemzetközi Típusbizonyítvány (IWVTA) kidolgozása**

WP.29-162-11, WP.29-162-12-Rev.1

A téma kidolgozásával foglalkozó informális al-munkacsoport japán elnöke beszámolt az elmúlt időszakban végzett munkáról. A 0. előírás egyelőre az M1 kategória esetében tenné lehetővé a teljes járműre vonatkozó nemzetközi típusjóváhagyás kiadását.. Kidolgozták és ismertették a szerződő felek kötelelességeit és jogait a 0. előírással kapcsolatban. Összeállították azoknak az ENSZ-előírásoknak (39 db) a listáját („A” lista), amelyeknek első lépésben okvetlenül meg kell felelnie annak a járműnek, amelyre Teljes Járműre Vonatkozó Nemzetközi Típusbizonyítványt (IWVTA) adnak ki. (Később meghatározásra kerül a másodlagos fontosságú „B”lista, amelyre várhatóan további 14 előírás kerül majd fel). Most az egyes szakértői csoportoknak értékelniük kell ezeket az előírásokat, hogy szükséges-e azokban módosítást végezni. Felhívta a figyelmet annak szükségességre, hogy az ENSZ-előírások egyes módosítás-sorozatainak életbelépési időpontjait konzekvensen, egységesen kell alkalmazni.

A GRPE elnöke javasolta, hogy vegyék fel az „A” listára a könnyű járművek emisszió- és üzemanyagfogyasztás-vizsgálatára kidolgozott műszaki világelőírást (WLTP).

Az OICA képviselője szintén felhívta a figyelmet arra, hogy a 0. előíráshoz kapcsolódó ENSZ-előírások módosítás-sorozatainak időbeli átfedése által okozott zavart mindenképpen meg kell szüntetni a 0. előírás életbelépése előtt.

#### **4.4 Az 1958-as Egyezmény módosításai**

ECE/TRANS/WP.29/2014/26

WP.29-162-04

WP.29-162-10

Az al-munkacsoport elnöke, az EU képviselője ismertette a javaslat 3. változatát. Ennek leglényegesebb pontjai:

Az Egyezmény

- biztosítson lehetőséget a nem a legfrissebb verziójú előírás szerinti jóváhagyásra is
- az egyes szerződő felek szavazati jogukat egy másik szerződő félnek delegálhatják

- valamely szerződő fél akkor is támogathassa szavazatával egy új ENSZ-előírás életbe léptetését, ha csak később fogja alkalmazni azt.

Továbbra is eldöntendő kérdés még a javaslatok közül az elfogadáshoz szükséges szavazati többség (jelenleg kétharmad) módosítása.

Japán képviselője a 4/5-ös szavazati többséget javasolja, s ebben számos ázsiai ország nézetét is képviseli. Az Egyesült Királyság képviselője hangsúlyozta, hogy bizonyítékra van szükség azt illetően, hogy a szükséges szavazati arány módosítása és a megbízott útján történő szavazás intézményének bevezetése valóban növeli-e a az egyezmény vonzerejét.

#### **4.5 A típus-jóváhagyási dokumentációk cseréjét biztosító elektronikus adatbázis (DETA)**

A Titkárság beszámolt arról, hogy két lehetőség van az ENSZ épületében működtetendő szerver megvalósítására: az egyik az Oracle alapon működtetett rendszer bevezetése már 2015 végétől, a másik az MS SQL alapon működő rendszer bevezetése, amelyre költségvetési okokból csak 2016 végén kerülhet sor. Az előnyök és hátrányok mérlegelése után a WP.29 az utóbbi mellett döntött.

#### **4.6-4.11 Az ECE/TRANS/WP.29/1107 és 1107/Add.1 számú napirend 4.6-tól 4.11 –ig terjedő pontjaiban felsorolt 20 db előírás (ezek közül 2 előírás többszörös) módosítását és 2 előírás helyesbítését a WP.29 kisebb módosításokkal elfogadta és az AC.1-nek megszavazásra ajánlotta.**

**Az érintett ENSZ- előírások: 3,6,7,10,13,18,19,27,41,46** (2 módosítás), **48** (2 módosítás), **65,67,74,107,110,113,117,123,129.**

A helyesbített előírások: **13, 117** (2 helyesbítés)

#### **4.12.** A napirend 4.12.1. és 4.12.2 pontjában előírányszott, az 51., a 121. előírás módosítási javaslatát tartalmazó dokumentumok megtárgyalását a WP.29 a 2014. júniusi ülésre halasztotta el.

A 4.12.3 pont szerinti, a 117. sz. ENSZ előírást módosító javaslatot a Világforum, WP.29-162-05 sz. informális dokumentumban foglalt helyesbítéssel együtt (a nem a hajtott kerékre szánt normál abroncsok nedves tapadási indexe 0,80) javasolta megszavazásra

A **4.13.1-4.13.5.** napirendi pontokban felsorolt módosító javaslatok (54.,75., 106., 121. sz. ENSZ-előírás) megtárgyalását a Világforum a 2014. júniusi ülésre halasztotta el.

Az új, 4.14. napirendi pont alatt megtárgyalt, a 129. ENSZ előírást érintő módosítást a Világforum megszavazásra ajánlotta az AC.1-nek.

## 5. Az 1998. évi Genfi Világelőírás Egyezmény

### 5.1 Az Egyezmény helyzete és az Egyezmény 7.1 cikkelyének érvényre juttatása.

A Világforum tudomásul vette az Egyezmény helyzetével kapcsolatos módosításokat (ECE/TRANS/WP.29/1073/Rev.9).

A Világforum tudomásul vette, hogy egyes szerződő felek eleget tettek az egyezményhez csatolt világ-előírások (GTR) hazai jogukba való átültetéséről szóló bejelentési kötelezettségüknek.

A titkárság emlékeztette a szerződő felek képviselőit, hogy a bejelentés a tagországok Genfi Állandó Képviselőtén keresztül, az „1998 AGREEMENT-MISSIONS List” elektronikus rendszer használatával tehető meg.

## 6. Nemzeti, vagy regionális jogalkotási eljárások, melyek az elfogadott Műszaki Világ-előírásoknak (GTR) a Szerződő Felek nemzeti jogrendjébe iktatására szolgálnak.

Nem merült fel új információ.

## 7. Az 1997. évi Bécsi „Időszakos vizsgálati” Egyezmény

### 7.1 Az Egyezmény helyzete

A 2013. júniusi ülés óta nem érkezett be olyan információ, amely az Egyezmény helyzetében változást eredményezett volna.

### 7.2 Az Egyezményhez csatolt 1. és 2. ENSZ-Szabály (Rule 1 és Rule 2) továbbfejlesztése

ECE/TRANS/WP.29/2013/132, 133  
WP.29-162-09

Oroszország javaslatokat dolgozott ki és nyújtott be az 1. és 2. ENSZ szabály módosítására.

Észtország, Finnország, **Magyarország**, Hollandia és Románia képviselője hozzászólásában rámutatott, hogy párhuzamosan folyik az azonos témájú EU –irányelv előkészítése, s javasolták, hogy az 1. és 2. Szabály csak akkor kerüljön az AC.4 elé, ha az azokban vállalt kötelezettségek nem okoznak ellentmondást az EU irányelvvel. Az orosz fél véleménye szerint a szavazásra bocsátást nem szabadna tovább késleltetni, mert alkalmazásuk hatással lenne a környezetvédelemre és a biztonságra. A GRRF elnöke kifejtette, hogy a legcélravezetőbb megoldás az lenne, ha teljesen összhangba hoznák az 1997-es Egyezmény Szabályait és az azonos tárgyú EU irányelvet.

A Szerződő Felek jelenlétének ellenőrzése után a WP.29 úgy döntött, hogy nincs értelme összehívni az AC.4 adminisztratív bizottságot.

## **8. Egyéb kérdések**

### **8.1 Visszahívási rendszerek, melyeket az egyezményhez csatlakozott egyes szerződő felek alkalmaznak.**

Bejelentették, hogy a témakörrel foglalkozó informális munkacsoport legközelebb 2014 decemberében tart ülést a WP.29 ülészakának keretében.

### **8.2 Az 1968. évi Bécsi Közúti Közlekedési Egyezmény rendelkezéseinek az 1958. évi és 1998. évi Egyezményekhez csatolt és a Világforum által elfogadott előírásokban foglalt rendelkezésekhez igazítása.**

A szerződéseket gondozó WP.1 titkára áttekintést adott a WP.1 legutóbbi, 2013. decemberében tartott üléséről. Véleménye szerint megfelelő előrehaladás történt a világítással és a vezetőt támogató rendszerekkel kapcsolatban a WP.1- és WP.29- beli szabályozások közötti konfliktusokat illetően, s hamarosan megoldás várható. Kifejtette, hogy a WP.1 beszámolójának 20. pontja (ECE/TRANS/WP.1/143) szerint jogi kétségek merültek fel az ENSZ-előírások és ENSZ műszaki világ-előírásoknak az 1968. évi Bécsi Egyezmény szerződő felei általi kötelező figyelembe vételével kapcsolatban.

Az Egyesült Királyság képviselője beszámolt arról, hogy az ITU ITS-rendszerek bevezetésével foglalkozó szimpóziumán egyes szakmai hozzászólók szerint az 1968-as Egyezmény jelenlegi szövegezése akadályozza a közlekedési technológiák fejlődését.

Az OICA képviselője hangsúlyozta, hogy az iparsürgős megoldást vár, mert ez az ügy jelentősen befolyásolhatja a fejlesztési törekvéseket.

A WP.1 titkára arra hivatkozott, hogy a megoldáshoz külső jogi segítséget lenne szükséges igénybe venni, mert az ENSZ jogi szolgálata (OLA) nem rendelkezik megfelelő kapacitással, ugyanakkor ehhez nincsenek meg a megfelelő költségvetési eszközök. A WP.29 Titkársága ellenkező véleményét tolmácsolta.

Oroszország képviselője felhívta a figyelmet arra, hogy az 1958-as („jármű-műszaki”) és az 1968-as („közlekedési szabályok”) Egyezmény aláírói nem 100%-ban ugyanazok az országok, így a mindkettőt aláíró országokra hárul a két egyezmény összehangolásának feladata.

### **8.3. Az Indiai Global NCAP törésvizsgálati eredményeinek bemutatása**

WP.29-162-21

A FIA Alapítvány képviselője ismertette a „Biztonságosabb autókat” Indiának projekt eredményeit, melynek keretében megvizsgálták az Indiában legnépszerűbb kis személyautók passzív biztonsági színvonalát. A vizsgálatok kiábrándító eredménnyel jártak, ezért egyes gyárak már javítottak termékük biztonságán (pl. légszék beszerelésével), az indiai hatóságok pedig szigorították a követelményeket. A szakemberek sürgették a gyártók, a hatóságok, az autóklubok, a fogyasztóvédelmi szervezetek és a beszállítók jobb együttműködését is.

#### **8.4. A 94. és 95. ENSZ előírás módosításának szükségessége (az e-call rendszerek bevezetése miatt)**

WP.29-162-19

Oroszország képviselője az e-call automata segélyhívó rendszer bevezetése kapcsán javasolta, hogy iktassanak be új, e rendszer működébe lépésével kapcsolatos követelményeket és vizsgálatokat a személygépkocsik ütközés közbeni védelméről szóló előírásokba. Az EU támogatta e törekvést.

Az OICA képviselője szintén támogatásáról biztosította a felvetést, de kiegészítette azzal, hogy először a vészhelyzetben automatikusan segélyhívást küldő rendszer meghatározását kell lefektetni, majd gondoskodni kell ezen rendszerek korrekt típusjövahagyásáról.

A témakör gondozására létrejött informális munkacsoport megkezdte munkáját (orosz vezetéssel), s célja egy új, a tárgy minden részletét lefedő ENSZ-előírás javaslatának kidolgozása. Első alkalommal a GRSG szakértői munkacsoport 2014. májusi ülésére nyújtanak be munkaanyagot.

#### **8.5 Panoráma üvegtetők hibájának vizsgálata**

WP.29-162-15, WP.29-162-22

Korea képviselője különféle kezelésű és színezésű panoráma üvegtetők törésvizsgálatainak eredményeit mutatta be, s rámutatott, hogy bizonyos technológiák alkalmazása („kerámiai sötétítés”) jelentősen rontja az üvegek biztonságát. A GRSG elnöke javasolta, hogy a szakértői munkacsoporton belül vizsgálják meg, hogy szükséges-e ezen eredmények ismeretében szükségessé válik-e a 43. és 6. ENSZ előírás esetleges módosítása.

### **9. A jegyzőkönyv elfogadása**

Felolvasás után a WP.29 elfogadta a Világforum 162. üléséről készült jegyzőkönyv tervezetét és mellékleteit.

## **B. Az 1958. évi „Jóváhagyási” Egyezmény AC.1 Adminisztratív Bizottságának 56. ülése** (2014. március 12-én)

### **10. Az AC.1 Adminisztratív Bizottság megalakítása**

Az 1958. évi Genfi Egyezmény 51 tagja közül jelenlévő 38 képviselő jelenlétében, határozatképesen megalakult az AC.1 Adminisztratív Bizottság, amely B. Gauvin urat kérte fel levezető elnöknek.

### **11. Érvényben lévő előírások módosításai és új előírások megszavazása AC.1 által.**

A WP.29 javaslatai alapján, a jelen beszámoló A fejezete 4.6-tól 4.12-ig terjedő, valamint 4.12.3 és 4.14 szakaszainak megfelelően, az AC.1 Adminisztratív Bizottság **megszavazta az ott felsorolt ENSz- előírások módosításait, valamint helyesbítését.**

## **C. Az 1998. évi Genfi „Világegyezmény” AC.3 Végrehajtó Bizottságának 40. ülése (2014. március -án)**

### **12. Az AC.3 Végrehajtó Bizottság megalakítása**

Az Egyezményhez csatlakozott 33 állam közül 13 állam képviselőinek jelenlétében történt meg az AC.3 Adminisztratív Bizottság megalakítása. 2014-es évre K. Simon-t (USA) választották meg elnöknek, I. Yarnoldot pedig alelnöknek.

### **13. Az ENSz-GTR-eknek a szerződő országok nemzeti/regionális jogrendszerébe történő beiktatásának figyelemmel kísérése**

ECE/TRANS/WP.29/1073/Rev.9  
WP.29-162-13, WP.29-162-14

Az elnök emlékeztetett rá, hogy az Egyezmény előírja, hogy a szerződő Felek kötelessége a folytonos, kölcsönös tájékoztatás arról, hogyan áll náluk az egyes GTR-ek bevezetése a nemzeti ill. regionális jogba, hol tart az előírások alkalmazása. A Titkárság áttekintést adott a legfrissebb bejelentésekről.

A titkárság emlékeztette a szerződő felek képviselőit, hogy a bejelentés a tagországok Genfi Állandó Képviseletén keresztül, az „1998 AGREEMENT-MISSIONS List” elektronikus rendszer használatával tehető meg.

### **14. Új műszaki világelőírások (GTR), illetőleg GTR módosítások, helyesbítések tervezeteinek értékelése és megszavazása AC.3 által.**

#### **14.1 ÚJ GTR-tervezet a könnyű járművek károsanyag-kibocsátásának és tüzelőanyag-fogyasztásának világszinten egyeztetett vizsgálati eljárására**

ECE/TRANS/WP.29/2014/27 és Corr.2  
ECE/TRANS/WP.29/2014/28, ECE/TRANS/AC.3/26 és Add.1

Az AC.3 áttekintette a tervezetet és **megszavazta annak elfogadását.**

Az USA és Kanada a szavazás előtt közölte, hogy tartózkodik a szavazástól és ahazai szabályozásukkal indokolták döntésüket.

#### **14.2 Új GTR-tervezet gumiabroncsokra vonatkozóan**

ECE/TRANS/WP.29/2012/63,  
ECE/TRANS/WP.29/2012/122,  
ECE/TRANS/WP.29/AC3/15  
ECE/TRANS/WP.29/2012/125

A GTR-t előkészítő informális munkacsoport elnöke, az Egyesült Királyság képviselője elmondta, hogy a tervezet még nem alkalmas a megszavazásra, s javasolta, hogy 2014 novemberében kerüljön sor erre.

**15. A műszaki világelőírás-jelöltek gyűjteményébe („Compendium”) szánt műszaki előírások értékelése és megszavazása.**

Nem érkezett ilyen kérés vagy javaslat.

**16. Útmutatás egyhangú határozattal a GTR-ek kidolgozása során, a WP.29 szakértői csoportjaiban meg nem oldott kérdésekben**

Az USA kérésére az AC.3 hozzájárult, hogy a WP.29.162.03 sz. informális dokumentumot a 17.5 napirendi pont alatt tárgyalja meg a Világforum

**17. Új Műszaki Világelőírások kidolgozásának, illetőleg a már meglévők módosításának előrehaladása**

A Világforum áttekintette a munka alatt lévő előírások helyzetét:

**17.1 2.sz. GTR: Motorkerékpár emisszió-vizsgáló világciklus (WMTC)**

Az EU képviselője beszámolt arról, hogy az előírás továbbfejlesztésének első fázisában az OBD-vel és a párolgási emisszióval foglalkoznak, ezt követően pedig a kibocsátást csökkentő berendezések élettartamával, a hajtás teljesítmény-követelményeivel

**17.2 3.sz GTR: Motorkerékpár fékezés**

Együttesen folyik a 3. sz. GTR és a 78. sz. ENSZ-előírás átdolgozása, a kombinált fékrendszerekre vonatkozó követelmények beillesztése.

**17.3.sz. GTR: Tehergépkocsi légszennyezést vizsgáló WHDC világciklus.**

WP.29-162-08

Az EU képviselője bejelentette, hogy létrejött a módosítást előkészítő munkacsoport, s a módosítás-tervezet 2014. novemberben kerülhet a WP.29 elé.

**17.4 7.sz. GTR: Fejtámaszok**

Az egyesült Királyság képviselője ismertette a GTR 2. fázisa kidolgozásának helyzetét, valamint a BioRID II próbabábu értékelésének eredményeit. Javasolta, hogy az M.R.1 közös határozat Mellékleteként jelenjenek meg a próbabábu rajzai és méretei, műszaki jellemzői.

## **17.5 9. sz. GTR: Gyalogosok biztonsága**

WP.29-16-03

ECE/TRANS/WP.29/2014/29

Az USA képviselője bemutatta az informális munkacsoport előrehaladási jelentését. A rugalmas lábformát utánzó ütközőelemre vonatkozó hivatalos javaslat a GRSP 2013. decemberi ülésén végül nem készült el, így több ország részvételével tovább folyik a munka, ezért a megbízást 2014 novemberéig meghosszabbították.

## **17.6 13. sz. GTR: Hidrogén- és tüzelőanyag-cellás gépjárművek (HFCV) előírás, 2. fázis**

A szabályozás kidolgozásának elvárt határideje 2015. a WP.29 2014. júniusi ülésére dolgozzák ki az informális munkacsoport működési szabályzatát és célkitűzését.

## **17.7 Oszlopnak ütközés oldalirányból (14. sz. GTR)**

Az AC.3 2013 novemberi ülésén az USA néhány kétségét fejezte ki az akkor megszavazott GTR alkalmazhatóságát illetően, és javaslatokat vetített elő a 2. fázis kidolgozásának szükségességére, de a GRSP-hez eddig még nem érkezett további javaslat, megegyezés.

## **17.8 Elektromos járművek - GTR-tervezet**

Az USA képviselője beszámolt az informális munkacsoport eddigi ténykedéséről, aminek eredménye, hogy Kanada, az USA és Japán összeállította a tervezet vázát. Státusz-riportot az informális munkacsoport 2014 májusi ülését követően állítanak össze az AC.3 júniusi ülésére.

Az EU képviselője a munka felgyorsítását, s annak eldöntését, hogy egy vagy két lépcsőben készüljön-e el a GTR.

## **17.9 Csendes járművek – GTR tervezet**

Az USA képviselője összegezte az informális munkacsoport 5. ülésének eredményeit, s rámutatott, hogy még sok vitás kérdés van, melyekben a GRB-nek vagy az AC.3-nak kell döntenie.

A Titkárság emlékeztetett arra, hogy a GRB februári ülésén a Vakok Világszervezete (WBU) megfogalmazta legfontosabb követelményit:

a jármű jelenlétére figyelmeztető akusztikus jelzésnek (AVAS) a kellő erősségűnek és frekvencia-összetételűnek kell lennie ahhoz, hogy a jármű helyének és haladási irányának észlelését lehetővé tegye, a hangjelzésnek a jármű álló helyzetében is működnie kell, s nem szabad kikapcsolhatónak lennie.

## **17.10 Új GTR-tervezet a könnyű járművek károsanyag-kibocsátásának és tüzelőanyag-fogyasztásának világszinten egyeztetett vizsgálati eljárására**

ECE/TRANS/WP.29/2014/30



Az EU képviselője javasolta, hogy kezdjék meg az éppen most elfogadott új GTR 1/b fázisának kidolgozását. A javaslatban ismertette a szükséges informális munkacsoport felépítését, a következő lépéseket és a munka időtervét.

## **18. Olyan témák, melyekre vonatkozólag információ és véleménycsere folyik, vagy kezdődik**

Az EU bejelentette, hogy a 17. napirendi pontban felsorolt témák nagy száma miatt nem támogatja újabb elsőbbségi témakörök felvételét a listára.

18.1 Összeütköző járművek tulajdonságainak egymáshoz illeszkedése  
Nem merült fel újabb információ

18.2 Intelligens közlekedési rendszerek  
A 2.3 napirendi pontban említetteken kívül további új információ nem merült fel.

18.3 Utak megvilágítási technikája  
A témára vonatkozó új információ nem érkezett.

### **18.4 Próbabábu oldalról ütközés vizsgálatához**

Az USA képviselője beszámolt a kérdéssel foglalkozó informális munkacsoport eredményeiről, melyek alapján az az 50%-os reprezentativitású bábu specifikációja felvehető az M.R.' dokumentumba. Ugyanakkor az 5%-os bábu néhány részletét át kell tervezni. Nem fogadható el az ISO szabványokra történő hivatkozás

### **18.5. Elektromos járművek és környezet (EVE)**

Kanada beszámolt a témával foglalkozó informális munkacsoport köztes eredményeiről. Várhatóan a GRPE 2014. júniusi ülésére készül el a hivatalos javaslat.

### **18.6 Automatikus vezetésű járművek szabályozásba még nem beépült új technológiák WP.29-162-20**

Az OICA képviselője ismertette a szervezet által készített osztályozást, amely az automatizáltság fokától 6 fokozatba sorolja be a gépkocsikat. Fontosnak tartják az egységes besorolást és a meghatározások nemzetközi összehangolását. A Titkárság megjegyezte, hogy az OICA osztályozása eggyel több besorolást tartalmaz, mint az USA NHTSA korábbi anyaga (WP.29-161-18). Németország egyetértett a besorolás ügyének fontosságával. Szerinte az OICA anyaga az autóvezetőre összpontosított, jogi szempontok figyelembe vételével azonban a Világforumnak a jármű teljesítményi jellemzőit kell elsődlegesen figyelembe venni. Japán szintén kiállt a vezető szerepének hangsúlyozása mellett, s kétféle esetet célszerű megkülönböztetni: „a vezető a szabályozási körben” és a „vezető a szabályozási körön kívül”. Az Egyesült Királyság képviselője felhívta a figyelmet az automata üzembről a vezető által vezérelt üzemre

történő átállás közötti átmeneti időszakra, egyetértett azonban azzal, hogy ennek mélyebb vizsgálatát megelőzően a meghatározásokat kell rögzíteni.

- 19. Javaslatok olyan új GTR-ek vagy GTR módosítások kidolgozására, melyek nem szerepelnek a 16.számú napirendi pont alatt.**  
Nem merült fel új javaslat.
- 20. Új elsőbbségi témák beiktatása a munkatervbe**  
WP.29-162-16

Korea képviselője – a korábbi ülésen tett felvetéséhez kapcsolódóan - bemutatott egy anyagot a járművek beltéri levegőminőségére vonatkozó GTR kidolgozásának indoklására. Kérte az AC.3-at, hogy vizsgálja meg az ilyen tárgyú új GTR kidolgozásával megbízott informális munkacsoport felállításának lehetőségét. Egyben felajánlotta, hogy adott esetben elvállalná az informális munkacsoport elnökségét.

Kanada javasolta, hogy addig is gyűjtsék össze a jelenleg a témában a világon létező legjobb megoldásokat.

Oroszország képviselője kifejezte készségét a munkában való részvételre. Az EU képviselője bejelentette, hogy nem tud megfelelő szakértőt biztosítani ehhez a munkához, amit egyébként nem tart specifikus autóiipari feladatnak, hiszen más munkahelyek és tartózkodási terek levegőminőségét nem kell eltérő módon szabályozni. Az OICA képviselője felvetette annak lehetőségét, hogy a tárgykörben létező nemzetközi szabványokat kellene értelmezni és alkalmazni.

- 21. Egyéb kérdések**  
Bejelentették, hogy Hollandia képviselője, Mr. Dornheim nyugdíjba vonul. A Wp.29 megköszönte sokéves együttműködését.

**D: Az 1997-es Egyezmény Adminisztrációs Bizottsága**

- 22. Az AC.4 megalakítása és a 2014-as tisztségviselők megválasztása**

A Wp.29 javaslatára az AC.4 nem tartott ülést ezen az ülészen.

Budapest, 2014. március 21.

Deák János