

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

B E S Z Á M O L Ó

az ENSZ –EGB keretében működő
„Gépjármű előírásokat összehangoló -WP. 29 jelű - Világforum”
2014. június 24-27. között Genfben megtartott
163. ülészakáról

I. VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ

LÉNYEGES KÉRDÉSEK

A Teljes Jármű Nemzetközi Típusjóváhagyásának (IVWTA) ügye és ezzel összefüggésben az 1958-as Egyezmény 3. sz., jelentősebb módosítása továbbra is a WP.29 munkájának középpontjában áll.

Mindkét kérdésben elkészült a műszaki szabályozás tervezete, most már csak néhány jogi részletet kell tisztázni. (A részleteket korábbi beszámolóimban már ismertettem)

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 mellétként 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).

A Titkárság kérdőívet küld ki az egyes Szerződő Felek véleményének megismerése céljából, melyet augusztus 22-ig kell megválaszolni Ehhez szükségesnek tartom az érintett irányító szervezetek, hatóságok, vizsgáló intézmények szakembereinek bevonását.

Fontosnak tartanám továbbá 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. Új fejlemény, hogy enyhülni látszik az 1968-as Bécsi Egyezményt gondozó WP.1 merev jogi álláspontja a járművezetést támogató automata rendszerek alkalmazhatósága ügyében (ld. a beszámoló 2.4. és 8.2. pontját)

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

Az 1997-es Egyezmény keretében Oroszország javaslatokat dolgozott ki és nyújtott be az és 2. ENSZ szabály módosítására, melyek a márciusi ülésen nem kerültek elfogadásra (ld. beszámolómat a 162. ülésről).

A mostani ülésre Oroszország készített egy informális munkaanyagot, amelyben javaslatait hozzá próbálja igazítani a legújabb EU-irányelvhez.

Az EU szerint azonban még ezzel együtt is jelentős különbségek vannak az Egyezmény szövegében is pl. a jogi következményeket illetően, és elég mereven elzárkózik az együttműködéstől („esetleg tárgyalni hajlandó a javaslatról, de az sem biztos”).

Hozzá kell tenni, hogy az EU-t a WP.29 ülésén a DG Enterprise szakértői képviselik, miközben ebben az ügyben a DG MOVE az illetékes, amely azonban soha nem küld ide szakértőt, s látszólag nincs különösebb egyeztetés a két igazgatóság között. Arra vonatkozóan pedig hivatalosan semmi javaslat, iránymutatás nem történt, hogyan közelítse meg a módosítások, s egyáltalán az Egyezményben való részvétel kérdését az 1997-es Egyezményt aláírt 6 EU tagállam.

A RÉSZLETES BESZÁMOLÓBÓL KÜLÖN KIEMELÉSRE ÉRDEMES:

Az Európai Bizottság képviselője a magyar fél nevében is **megszavazta** és a WP.29 elfogadta a következő **11 db előírás módosítását: 29,44, 49,51,54,75,83** (2 módosítás) **90, 101,127** (2 módosítás), **132**

Helyesbített előírás: 54.

II. RÉSZLETES BESZÁMOLÓ

A jelen beszámoló az ülészak alatt megtartott alábbi ülésekről szól:

- **A** fejezet: a WP.29 Világforum 163. ülése (2014. június 24-27.)
- **B** fejezet: az 1958. évi genfi „Jóváhagyási Egyezmény” AC.1 jelű Adminisztratív Bizottságának 57. ülése (2014. június 25.)
- **C** fejezet: az 1998.évi genfi „Világegyezmény” AC.3 jelű Végrehajtó Bizottságának 41. ülése (2014. június 25-26.)

Helyszín: Genf, Nemzetek Palotája

A közúti közlekedésbiztonság, az energiatakarékosság és a környezetvédelem javítását szolgáló ülészakról 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 163. ülészakát előkészítő 32. hazai tájékoztató- és álláspont **Egyeztető Fórumot** 2014. június 12-én tartottuk a KTI-ben.

A WP.29 Világforum 163. ülészakán a következő **37 ország** kormánya **képviseltette magát:** Anglia/Egyesült Királyság, Ausztrália, Belgium, Bosznia és Hercegovina, Brazília, Csehország, Dél-Afrika, Finnország, Franciaország, Hollandia, India, Japán, Kanada, Kína, Kolumbia, Koreai Köztársaság, Lengyelország, Lettország, Luxemburg, Magyarország, Malajzia, Németország, Norvégia, Olaszország, Orosz Föderáció, Portugália, Románia, Spanyolország, Svájc, Svédország, Szerbia, Szlovákia, Szlovénia, Thaiföld, Törökország, Uruguay, USA.

Az ülészakon **részt vettek** még a következő **regionális illetve kormányközi szervezetek** képviselői is: Európai Unió (**EU**), Nemzetközi Távközlési Unió (**ITU**), Nemzetközi Pénzügyi Együttműködési Szervezet (**IFC**), Világbank (**WB**), 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

Napirend előtti felszólalás

A. Morozov, az Orosz Föderáció Közlekedési Minisztériumának igazgatója beszámolt arról, hogy az orosz autópiac egyre jelentősebb, Európa második legnagyobb darabszámú újautópiacává lépett elő. Ez is szerepet játszik abban, hogy az orosz nemzeti jármű-műszaki előírások ma már teljesen az ENSZ előírásokra, az ENSZ világ-előírásokra (GTR) és ENSZ Szabályokra alapozódnak, és fokozatosan ez lesz a helyzet az Oroszországgal vámuniót alkotó Kazahsztánban és Fehér-Oroszországban is. 2014. január 1. óta alkalmazzák az Euro 5-ös követelményeket, 2015. január 1-től 2017 végéig pedig bevezetik az Euro 6-os követelményeket. Támogatják az 1958-as Egyezmény módosítását és teljes járműre vonatkozó nemzetközi típusjóváhagyás (IWVTA) bevezetését. Szorgalmazzák, hogy készüljön ENSZ-előírás a gépjárművekbe beépített automatikus segélyhívó rendszerekre.

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

4.2.3. Az oszlopszerű akadályhoz ütközésre vonatkozó előírás tervezetével kapcsolatos iránymutatás

8.5. Az ENSZ Közgyűlés határozata globális közúti közlekedésbiztonságról – hivatkozás a WP.29 munkájára

8.6 Baleseti segélyhívó rendszerek

(b) Dokumentumra való hivatkozások javítása:

3.4. Kiegészítés: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/76/Add.1

(c) Törölt napirendi pontok:

4.13.1 ECE/TRANS/WP.29/2011/64 – Javaslat az 51.sz. ENSZ előírás módosítására

Az informális dokumentumokat az angol nyelvű ülés-jegyzőkönyv 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 115. üléséről (2014. június 23.)

- 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 ill. alelnökei), valamint az előadói munkacsoportok alelnökei: WP.29 (Oroszország), GRSG (Magyarország) GRPE (India) és GRSP (Korea).
- b. A Bizottság áttekintette a Világforum 163. 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, hogy az Oroszország által benyújtott informális dokumentumot (WP.29-163-17) az 1997-es Egyezményhez csatolt 1. és 2. sz. Szabályokkal kapcsolatban a 7.2 napirendi pontban tárgyalják meg, az 1997-es Egyezmény AC.4. adminisztratív bizottsága azonban ne ülésezzen addig, amíg a WP.29 nem foglalt állást a jelzett dokumentummal kapcsolatban. Elfogadta továbbá a Világforum 2014. június 24-27. között megtartandó 163. ülésének előzetes napirendjét.
- c. Az AC.2 meghallgatta a Titkárság információját az egyes előírás-kiegészítések francia nyelvre történő fordításának késedelméről (EU és Svájc levele alapján Oroszország annak fontosságát, hogy ezek a dokumentumok a megfelelő időben orosz nyelven is rendelkezésre álljanak. Az AC.2 felszólította a többi szerződő felet is, hogy jelezzék a fordítások késedelmével kapcsolatos észrevételeiket.
- d. Az AC.2 áttekintette a WP.29 következő, 164. ülésének napirendjét és meghallgatta a Titkárság kétélyeit azt illetően, hogy az ülésen el lehet-e egyszerre fogadni az oszlopszerű tárgyhoz ütközésre vonatkozó előírás tervezetét és annak 01-es sorozatmódosítását. Az ENSZ jogi irodája szerint ez nem lehetséges, s a módosítást csak az első tervezet életbe lépését követően lehet elfogadni.
- e. Az AC.2 áttekintette annak lehetőségét, hogy a hidrogén- és tüzelőanyagcella-hajtású járművekre vonatkozó előírás-tervezetben nem szabályozott kérdésekben nemzeti előírások születhessenek. Ezt a kérdést 2014 novemberében újra tárgyalják, s felkérték, Japánt, hogy készítsen elő ehhez egy munkaanyagot.
- f. A Világforum elfogadta az adminisztratív bizottság 115. üléséről szóló beszámolót.

2.2 Munkaprogram és szervezés

ECE/TRANS/2014/1/Rev.1

WP.29-163-01, WP.29-163-02/Rev.1 és WP.29-163-11-Rev.1 informális dokumentum

A Világforum tudomásul vette a módosított munkaprogramot, a 2015-ös ülések tervezett naptárát és a hozzá tartozó dokumentumokat és áttekintette az informális munkacsoportok listáját.

Felkérte a Titkárságot, hogy a GRSG ülését két héttel hozzák előbbre 2015 májusában. .

A GRPE elnökének kérésére a gázüzemű járművekkel (GFV) foglalkozó informális munkacsoport mandátumát 2016 júniusig meghosszabbították.

A WP.29-163-11-Rev.1 dokumentum tartalmazza a Titkárság egyes tagjainak feladatait a szakértői munkacsoportokkal kapcsolatban. A WP.29 rámutatott, hogy három helyen ideiglenes módon végzik a feladatokat az egyes személyek.

2.3 Intelligens Közlekedési rendszerek

Az ITS informális munkacsoport (IWG) 2014. június 27-én tartotta meg ülését, erről külön beszámoló készült.

2.4. Önműködő irányítású gépkocsik („autonomous vehicles”)

Az ITS informális munkacsoport elnöke, Japán képviselője összefoglaló áttekintést adott a létező koncepció-modellekről és kísérletekről. Emlékeztetett arra, hogy a WP.1 Közlekedésbiztonsági Munkacsoport 2014 áprilisi ülésén hajlandóságot mutatott arra, hogy a vezetőt támogató automata rendszerek alkalmazását lehetővé tevő módosításokat végezzen az 1968-as Bécsi Egyezmény szövegében. Hangsúlyozta, hogy az ITS munkacsoportnak a gyors technológiai fejlődést látva erre a témakörre kell koncentrálnia munkáját. Az EU támogatta ezt a törekvést.

3. Beszámolók a Világforum alá rendelt szakértői munkacsoportok tevékenységéről

3.1-3.4

A Világforum alá rendelt szakértői munkacsoportok azon üléseiről szóló **írások jelentéseinek értékelése**, melyekről az elnökök a WP.29 előző ülésén már szóbeli beszámolót tartottak. A WP.29 a jelentéseket hozzászólás, módosítás nélkül elfogadta.

3.5. A szakértői munkacsoport elnökök szóbeli beszámolóit a legutóbbi ülésekről

(a 3.1-3.5 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.

A 132. sz. ENSZ-előírás (Utólag felszerelt emisszió-csökkentő berendezések, „REC”), valamint a 133. sz. ENSZ-előírás (Járművek újrafeldolgozhatósága) 2014 június 7-én lépett életbe, ezekhez Japán és Ausztrália kivételével az összes szerződő fél csatlakozott. Japán bejelentette, hogy 2014. augusztus 7-től alkalmazza a 43., 60., 64. és 79. sz. ENSZ-előírást.

4.2 A szakértői munkacsoportok iránymutatás-kérése az 1958-as Egyezményel összefüggő ügyekben

(együtt tárgyalták a 4.2 napirendi ponttal)

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

(Együtt tárgyalták a 4.2.3 napirendi ponttal)

4.2.2 Párhuzamosan futó kiegészítések az egyes előírások módosítási sorozataihoz, a dokumentumok jelzésének kiadásának új logikája

WP.29-163-10

Az ENSZ-előírások gyakori módosítása, kiegészítése különösen azért követhető jelenleg nehézkesen, mert az egyes módosítás-sorozatokhoz rendelt életbelépési határidők és átmeneti időszakok „összecsúsznak”, s jelenleg a módosítások terjedelmétől és fontosságától függetlenül csak minden 5. kiegészítés, módosítás után készül konszolidált változat.

Az 1958-as Egyezmény reformjával összefüggésben a Titkárság az OLA-val (az ENSZ Jogi Szolgálat) egyeztetve **új, igen fontos javaslatot** dolgozott ki ezeknek a problémáknak a kiküszöbölésére:

- két új fogalom kerül bevezetésre: változat (variation) és összeállítás (compilation)
- minden egyes módosítás-sorozat bevezetésekor készül egy új konszolidált változat
- más ENSZ-előírásokra statikus hivatkozás történjen
- az új változatok/módosítás-sorozatok/kiegészítések alkalmazásának kezdetét a dátum pontos megadásával és nem időtartammal (a kihirdetéstől számított xx hónap) kell megadni, és ez lehetőleg minden előírás esetében egységes (pl. szeptember 1) legyen.

4.2.3 Iránymutatás az oszlopszerű akadállyal történő ütközésre (PSI) vonatkozó előírás tervezetével kapcsolatban

WP.29-163-14, WP.29-163-15, WP.29-163-16

Elkészült az előírás-tervezet, s azonnal annak 01 –es sorozat-módosítása is (erre a benne hivatkozott – a próbabábut leíró - ISO szabvány módosítására volt szükség).

A Titkárság az OLA-ra hivatkozva közölte: ahhoz, hogy egy előírást módosítani lehessen, először érvénybe kell annak lépnie (ami a megszavazástól számított 6 hónap).

Ez az iránymutatás más előírások kidolgozása, továbbfejlesztése esetére is alkalmazandó.

A tervezetet kidolgozó Ausztrália képviselője ismertette az 50 %-os reprezentativitású WorldSID próbabábu bevezetésének (és az M.R.1) dokumentumban való szerepeltetésének menetrendjét.

4.3 A Teljes Járműre vonatkozó Nemzetközi Típusbizonyítvány (IWVTA) kidolgozása

WP.29-163-19, WP.29-163-20 és 163-22

A téma kidolgozásával foglalkozó informális al-munkacsoport japán elnöke beszámolt az elmúlt időszakban végzett munkáról.

Kidolgoztak egy kérdőív-tervezetet, amelyet az immár késznek tekinthető IWVTA tervezettel kapcsolatban megválaszolásra kiküldenek a szerződő feleknek. A WP.29 jóváhagyta a kérdőívet. **Ennek megválaszolására itthon is ügyelni kell!**

A kérdőívre adott válaszok alapján döntenek majd az IWVTA kiadásának alapját képező ENSZ előírások listájáról (A és B lista). A javaslat szerint a szerződő felek választhatnak a teljes lista és a limitált lista alkalmazását illetően, és erről értesíteniük kell a többi szerződőt. Ha a rövid listát választják, a kiadott típusjóváhagyásban ezt fel kell tüntetni: L-IWVTA.

A típusjóváhagyás hivatalos nyelve az angol.

Hangsúlyozták, hogy kezdetben az IWVTA rendszer csak az M1, N1 kategóriákra alkalmazható, később azonban mód nyílhat a bővítésre.

4.4 Az 1958-as Egyezmény módosításai

ECE/TRANS/WP.29/2014/53

WP.29-163-24

WP.29-162-10

Elkészült a korábbi, elfogadott munkaanyagok alapján az 1958-as Egyezmény 3. sz. átdolgozásának hivatalos, az OLA által is jóváhagyott dokumentuma: ECE/TRANS/WP.29/2014/53.

Az EU és Japán a saját szempontjából megfelelőnek nyilvánította a tervezetet, EU elkezdte a belső egyeztetést.

Nyitott kérdések:

- megbízott útján történő távszavazás: ezt Oroszország az ENSZ Alapokmányára hivatkozva nem támogatja, a Titkárság szerint viszont jogilag rendben van (az OLA-val egyeztették)
- döntéshez szükséges szavazati arány: ez jelenleg 2/3, ám Japán több ázsiai ország képviselőjében is 4/5-öt javasol

- Ausztrália is támogatja a 4/5-ös arányt és a távszavazást.

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

A WP.29 legutóbbi ülésén az operációs rendszerrel kapcsolatban hozott döntés következményeként a rendszer 2016 év végére kezdhet üzemelni az ENSZ genfi épületében. A fejlesztők néhány hónapos esetleges késéssel számolnak, de Németország felajánlotta, hogy a jelenleg futó próbaverzióhoz hasonlóan biztosítja az adatbázis működését a késedelem miatti átmeneti időszakra.

- 4.6-4.12** A WP.29 megvitatta és elfogadásra javasolta az ECE/TRANS/WP.29/1107 és 1107/Add.1 számú napirend 4.6-tól 4.11 –ig terjedő pontjaiban felsorolt **11 db előírás (ezek közül 2 előírás kétszeres) módosítását.**

Az érintett ENSZ- előírások: 29,44, 49,51,54,75,83 (2 módosítás) 90, 101,127 (2 módosítás), 132

Helyesbített előírás: 54.

A 14. sz. előírásnak az ECE/TRANS/WP.29/2014/34 sz. dokumentumban leírt módosítási javaslatát a WP.29 további átdolgozásra visszaadta a GRSP-nek

- 4.13.** A WP.29 levette a napirendről a 4.13.1 napirendi pontként tárgyalni tervezett ECE/TRANS/WP.29/2011/64 dokumentum megtárgyalását.

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.10.)

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.

Bejelentették, hogy Szlovénia 2014. július 7-től szerződő fél az 1998-as Egyezmény tekintetében.

- 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

ECE/TRANS/WP.29/1074/Rev.5

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

továbbfejlesztése

ECE/TRANS/WP.29/2013/132, 133

WP.29-163-17

Oroszország javaslatokat dolgozott ki és nyújtott be az 1. és 2. ENSZ szabály módosítására, melyek a márciusi ülésen nem kerültek elfogadásra (ld. beszámolómat a 162. ülésről).

Időközben Oroszország készített egy informális munkaanyagot amelyben javaslatait hozzá próbálja igazítani a legújabb EU-irányelvhez.

Az EU szerint azonban még ezzel együtt is jelentős különbségek vannak az Egyezmény szövegében is pl. a jogi következményeket illetően, és elég mereven elzárkózik az együttműködéstől („esetleg tárgyalni hajlandó a javaslatról, de az sem biztos”).

Hozzá kell tenni, hogy az EU-t a WP.29 ülésén a DG Enterprise szakértői képviselik, miközben ebben az ügyben a DG MOVE az illetékes, amely azonban soha nem küld ide szakértőt, s látszólag nincs különösebb egyeztetés a két igazgatóság között. Arra vonatkozóan pedig hivatalosan semmi javaslat, iránymutatás nem történt, hogyan közelítse meg a módosítások, s egyáltalán az Egyezményben való részvétel kérdését az 1997-es Egyezményt aláírt 6 EU tagállam.

Az elnök javaslatára a következő ülésre a CITA részletes áttekintést készít az orosz javaslat és az EU irányelv tartalma közötti eltérésekről.

8. Egyéb kérdések

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

Bejelentették, hogy a témakörrel foglalkozó informális munkacsoport legközelebb 2014 novemberében 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, 2014. márciusban tartott üléséről. Itt komoly áttörés történt a világitással és a vezetőt támogató automatikus rendszerekkel kapcsolatban a WP.1- és WP.29-beli szabályozások közötti konfliktusok feloldását illetően. A WP.1 elfogadta Ausztria, Belgium, Franciaország, Németország és Olaszország javaslatát az 1968-as

Egyezmény módosítását illetően (ECE/TRANS/WP.1/145/21. pont és Melléklet), de ez még nem lépett életbe. A tervezett módosítás lényege, hogy elfogadhatók mindazok a vezető támogató rendszerek, amelyek megfelelnek az ENSZ EGB előírásainak, és a vezető által kiiktathatóak. (A korábbi merev álláspont szerint a vezetőknek minden időpillanatban képesnek kell lennie a jármű „uralására”, viszont az említett rendszerek ezt nem teszik lehetővé).

8.3. R.E.3. (Közös határozat a járművek szerkezeti kialakítását illetően) módosítása

ECE/TRANS/WP.29/2014/52

A WP.29 elfogadta a dokumentumot és felkérte a Titkárságot annak közzétételére.

8.4. Ecuador kérése a Világfórumra az ENSZ előírások és ENSZ-GTR-ek alkalmazásának támogatását illetően

WP.29-163-03

Ecuador – mely jelenleg még nem aláírja az 1958-as Egyezménynek – a WP.29 és az annak munkájában résztvevő autógyártók támogatását kérte, hogy a nemzeti autóműszaki követelményekbe beépítsenek egyes ENSZ és ENSZ-GTR előírásokat. Ez a törekvés egyes ipari résztvevők részéről ugyanis ellenállásba ütközik.

A Világfórum nagyra értékelt, hogy Ecuador ezzel az eszközzel kívánja csökkenteni a közlekedési áldozatainak számát. A FIA hozzátette, hogy Latin-Amerikában ennek a személetnek az érvényesítésében komoly szerepet kapott a Latin NCAP bevezetése és eredményeinek publikálása a FIA támogatásával.

Az EU és Németország támogatásukról biztosították Ecuador törekvéseit, és felajánlották segítségüket, megjegyezve, hogy a célok egyben a kereskedelmi akadályok elhárítását is szolgálják.

Meghívták Ecuador küldöttségét a WP.29 2014. novemberi ülésére, ahol bilaterális tárgyalások révén mód nyílna a kapcsolatok elmélyítésére.

Az OICA képviselője megjegyezte, hogy az autóipar helyi képviselője általi elutasítás magyarázata az lehet, hogy észak-amerikaiak a gyártói kapcsolatok, ahol nem alkalmazzák az 1958-as Egyezményt.

8.5. Az ENSZ közgyűlés határozata a Globális Közlekedésbiztonságról

Az ENSZ Közgyűlése 2014 áprilisában elfogadott egy határozatot (A/RES/68/269) „A globális közúti biztonság javításáról.” címmel – ez 22 pontban sorolja fel a tagállamoknak, hogy melyek a lehetséges és szükséges tennivalók a közúti közlekedésbiztonság javításának érdekében.

Ebben elismerik a WP.29 munkáját és aláhúzzák az 1958-as és 1998-as Egyezmény szerepének fontosságát.

8.6. Automatikus segélyhívó rendszer (AEC)

WP.29-163-12

A témakör gondozására létrejött informális munkacsoport megkezdte munkáját (orosz vezetéssel), s célja egy új, a tárgy minden részletét lefedő ENSZ-előírás javaslatának kidolgozása.

Az OICA készített egy alapos áttekintő anyagot, melynek leglényegesebb megállapításai a következők:

- a különböző régiókban (pl. Japán, Oroszország, EU) eltérő helyzet-meghatározó műholdakat vesznek igénybe az AEC működtetéséhez
- a különböző régiók az infokommunikációban is különböző rendszereket, protokollokat használnak
- a fentieket meghatározó regionális szabványok nem kompatibilisek és nem átjárhatók, nem adnak közös alapot a közös fejlesztésekhez
- az '58-as Egyezmény aláírása alapján jóváhagyott rendszereket a Szerződő felek kölcsönösen elismerik – ez az elv ebben az esetben használhatatlan az előbbieket miatt
- a WP.29 működési területe a közúti járművekre korlátozódik. Sem jogi, sem szakmai kompetenciája nincs az infrastruktúrával kapcsolatos követelmények jármű-jóváhagyási előírásba foglalására
- elvileg előállítható (kifejleszhető) olyan AECS rendszer, amely – automatikus, vagy kézi átállítással – mindhárom jelenlegi régióban működik. Ez nagyon drága lenne és jelentősen lelassítaná a rendszer életbelépését, ugyanakkor a felhasználók számára semmi előnyt nem jelentene, hiszen a teljes járműállományon belül elenyésző a régiós határokat átlépők aránya.

8.7 Egyebek

Bejelentették, hogy **nyugdíjba vonul Juan Ramos-Garcia**, aki 11 éven keresztül vezette a WP.29 titkárságát. Az elnök és egyes delegációvezetők hosszan méltatták Ramos úr érdemeit abban, hogy az elmúlt időszakban igen hatékonyan működött a szervezet, és a WP.29 munkája egyre inkább elismert és mércét jelentő tevékenységé vált világszerte. A Világforum résztvevői testületileg fejezték ki elismerésüket és köszönetüket munkájáért.

A Titkárság vezetését átmenetileg Roman Hueber veszi át, az állása betöltésére pályázatot írtak ki.

9. A jegyzőkönyv elfogadása

Felolvasás után a WP.29 elfogadta a Világforum 163. üléséről készült jegyzőkönyv tervezetét és mellékleteit.

B. Az 1958. évi „Jóváhagyási” Egyezmény AC.1 Adminisztratív Bizottságának 56. ülése
(2014. június 25-én)

10. Az AC.1 Adminisztratív Bizottság megalakítása

Az 1958. évi Genfi Egyezmény 51 tagja közül jelenlévő 41 képviselő jelenlétében, határozatképesen megalakult az AC.1 Adminisztratív Bizottság, amely B.Kisulenko urat, a WP.29 alelnökét 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, 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. június 26-án)

12. Az AC.3 Végrehajtó Bizottság megalakítása

Az Egyezményhez csatlakozott 33 állam közül 11 állam képviselőinek jelenlétében történt meg az AC.3 Adminisztratív Bizottság megalakítása. Az ülésen az Egyesült Királyság képviselője, J. Yarnold úr elnökölt.

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

ECE/TRANS/WP.29/1073/Rev.10
WP.29-163-18

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 Képviselőtén 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.

A jelenlegi ülés napirendjén nem kerültek előterjesztésre új előírás-tervezetek, módosítások vagy helyesbítések.

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

Nem merült fel ilyen igény.

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 – mint az EPPR informális munkacsoport vezetője - beszámolt arról, hogy az előírás továbbfejlesztése során felmerült, hogy az OBD-re vonatkozó követelményeket – melyek nem csupán a környezetvédelmi szempontokra terjednek ki, hanem biztonsági kérdésekre is – külön előírásban lenne célszerű szabályozni, és erre egy másik informális munkacsoport létrehozását javasolta.

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, a GRRF szeptemberi ülésén kerül újra napirendre a kérdés.

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

ECE/TRANS/WP.29/AC.3/38

Az EU képviselője bejelentette, hogy a módosítást előkészítő informális munkacsoport terv szerinti határidőre befejezte munkáját, a GRPE 2014 júniusában elfogadta a módosítás-tervezetet, amely 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. Beszámolt a határos magasság mérési módszerének véglegesítéséről, valamint arról, hogy az USA-ban az NHTSA hulla-kísérleteket végzett a BioRID próbabábu által mért sérülési kritériumok és a valóságban fellépő terhelések közötti összefüggések tisztázása érdekében. Ezek fényében kritikus a helyzet a próbabábuval végzett mérések megismételhetőségét illetően, de újabb anyagok felhasználásával ez megoldható. Végleges anyag a GRSP 2015. májusi ülésére várható.

17.5 9. sz. GTR Gyalogos biztonság

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. Egyelőre erre vonatkozóan nem érkezett visszajelzés az előírást már alkalmazó országoktól, így a következő ülésre csak eszmecsere-t terveztek be.

17.7 Oszlopnak ütközés oldalirányból (14. sz. GTR)

Az USA képviselője beszámolt a GTR 2- fázisa kidolgozásának előrehaladásáról, amelynek feltétele az 5%-os reprezentativitású oldalütközést vizsgáló próbabábu adatainak véglegesítése.

17.8 15. GTR - Könnyű járművek károsanyag-kibocsátásának és tüzelőanyag-fogyasztásának világszinten egyeztetett vizsgálati eljárására (WLTPB), 1/b fázis

ECE/TRANS/WP.29/AC.3/39

Németország képviselője összegezte az informális munkacsoport munkájának eddigi eredményeit. Az EU szándéka, hogy mindenek előtt a 15. sz. GTR-t beépíti az EU előírásokba, majd javasolja a beépítést a 83. és 101. ENSZ előírásba, vagy egy új ENSZ-előírásba.

17.9 Elektromos járművek biztonsága - GTR-tervezet

WP.29-163-22

Az USA képviselője beszámolt az informális munkacsoport eddigi ténykedéséről. Státusz-riport készült az egyes országokban már meglévő szabályozásokról, valamint elkészült a munka- és időterv a GTR kidolgozását illetően. Azzal számolnak, hogy 2015 decemberéig kell működni az informális munkacsoportnak, hogy elkészíthesse a GTR tervezetét. Meg kell vizsgálni annak lehetőségét, hogy a tervezet hatálya kiterjeszhető-e az autóbuszokra és tehergépkocsikra is.

17.10 Csendes járművek – GTR tervezet

Az USA képviselője beszámolt arról, hogy az informális munkacsoport 2014 márciusa óta még nem ült össze, így nincs újabb eredmény. 2015-re tervezik a WP.29 elé terjeszhető tervezet elkészítését.

Ennek lényege, hogy a jármű jelenlétér 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.

17.11 Gumiabroncsok GTR tervezet

ECE/TRANS/WP.29/2013/63

ECE/TRANS/WP.29/2013

A WP.29 ülésnek keretében speciális ülést tartott a GRRF, még függőben lévő kérdések véglegesítésére, hogy a tervezet megtárgyalását a WP.29 2014 novemberi ülésének napirendjébe lehessen iktatni.

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

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 Próbababú oldalról ütközés vizsgálatához

Az AC.3 úgy döntött, hogy ezt a témakört az oldalról oszlopszerű tárgyhoz ütközéshez (PSI) kapcsolja. Ezen túlmenően, informális munkacsoportot hoznak létre a 3D-H próbababú egyeztetett specifikációjának meghatározására.

18.5. Elektromos járművek és környezet (EVE)

WP.29-163-13

Kanada beszámolt a témával foglalkozó informális munkacsoport köztes eredményeiről. Az elkészült informális dokumentum referencia-jegyzék. melynek alapján folytatják a munkáét és a mandátum meghatározását kérik az AC.3 következő ülésén.

18.6 A szabályozásba még nem beépült új technológiák

Nem merült fel kérdés, javaslat ebben a tárgykörben

19. Javaslatok olyan új GTR-ek vagy GTR módosítások kidolgozására, melyek nem szerepelnek a 17.számú napirendi pont alatt.

Nem merült fel új javaslat.

20. Új elsőbbségi témák beiktatása a munkatervbe

Korea képviselője a korábbi ülésen bemutatott egy anyagot a járművek beltéri levegőminőségére vonatkozó GTR kidolgozásának indoklására. Kifejtette, hogy a WP.29 az egyetlen fórum, amely ilyen előírás kidolgozását elősegítheti, illetve végezheti. 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.

A GRPE elnöke javasolta, hogy egyrészt vizsgálják meg, hogy a GRPE mandátuma kiterjed-e erre a kérdésre, másrészt pozitív válasz esetén elképzelhetőnek tartotta, hogy egy ilyen tárgyú ajánlás születhessen, amely beépülhet az R.E.3 és S.R.1 dokumentumokba, vagy akár új GTR is kidolgozásra kerülhet.

21. Egyéb kérdések

Nem merültek fel.

D: Az 1997-es Egyezmény Adminisztrációs Bizottsága

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

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

Budapest, 2014. július 7.

Deák János