

Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft.
Fenntartható Közlekedés Kutatóközpont
Levegőtisztasági és Járműtechnika Osztály
EU- és ENSZ EGB Jármű-műszaki Koordináció

B E S Z Á M O L Ó

az ENSZ EGB keretében működő
„Gépjármű Előírásokat Összehangoló -WP. 29 jelű - Világforum”
2022. június 21-24. között Genfből *videókonferencia* formájában megtartott

187. ülészakáról

Az üléshez 58 munkadokumentum és 30 nem hivatalos (informális) dokumentum kapcsolódott, amelyek letölthetők az alábbi linkről:

<https://unece.org/info/events/event/366142>

I. A RÉSZLETES BESZÁMOLÓBÓL KÜLÖN KIEMELÉSRE ÉRDEMES:

a)

Az ülés hibrid formában került megrendezésre. A személyes jelenlét mellett a videókonferencia lehetősége is biztosított volt a résztvevők számára.

b)

Az új előírásoknak és a dokumentumok módosításának megtárgyalása és szavazása a következő eredményekkel járt:

1958-as Megállapodás (AC.1):

A módosításra és helyesbítésre javasolt ENSZ előírások (számuk szerint felsorolva):

12, 13 (2x), 13-H, 22, 24, 48 (5x), 49, 51, 53 (3x), 54, 74 (2x), 79 (2x), 85, 86 (2x), 90, 100, 106, 109, 117, 127, 129, 131, 135, 136, 137 (2x), 141, 145, 148, 149, 150, 157, 162, 165

1998-as Megállapodás (AC.3):

A módosításra javasolt ENSZ GTR-ek (számuk szerint felsorolva):

Kizárólag a **2. sz. ENSZ GTR** esetében történt módosításra javaslat

A javaslat elfogadásra került, az EU a tagországok nevében szavazta meg.

c)

Az ENSZ-EGB keretében működő WP.29 Titkársággal történő kapcsolattartás terén a következő feladat jelentkezik, ha ez még nem történt meg:

- Az 1958-as Megállapodás kapcsán a jóváhagyó hatóságok és a műszaki szolgálatok adataiban bekövetkező változásokat már csak kizárólag elektronikus úton, az erre a célra létrehozott online adatbázisba beírva lehet megadni. A Szerződő Feleknek erre a célra Kizárólagos Kapcsolattartót kell kijelölniük, aki az adatbázisba történő módosítások beírására felhatalmazást kap, s adatait közölni kell a Titkársággal (4.1 pont)
- AC.3 ismételten kérte a Szerződő Feleket, hogy az 1998-as megállapodás egyik fő kötelezettségeként (a megállapodás 7.4-7.4.1. cikkei) küldjék meg a 13. pontban említett helyzetjelentést és értesítéseket, és minden egyéves időszakra vonatkozóan juttassák el a titkárságnak, ha az ENSZ általános végrehajtási utasításainak a nemzeti jogba való átültetése során tettek vagy nem tettek lépéseket.

II.RÉSZLETES BESZÁMOLÓ

A jelen beszámoló az ülészak alatt megtartott alábbi ülésekről szól:

- a WP.29 Világforum 187. ülése (2022.06.21-24.),
- az 1958. évi genfi „Jóváhagyási Megállapodás” AC.1 jelű Adminisztratív Bizottságának **81. ülése** (2022.06.22.),
- az 1998.évi genfi „Világ-megállapodás” AC.3 jelű Végrehajtó Bizottságának **64. ülése** (2022.06.22.)

(Videókonferencia)

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 WP.29 Világforum 187. ülészakán a következő **41 ország** kormánya **képviseltette magát**:

Ausztria, Belgium, Kanada, Csehország, Finnország, Franciaország, Németország, Magyarország, Olaszország, Kazahsztán, Lettország, Luxemburg, Örményország, Hollandia, Norvégia, Lengyelország, Portugália, Románia, Oroszország, San Marino, Spanyolország, Svédország, Svájc, Tötökország, Ukrajna, Egyesült Királyság, Amerikai Egyesült Államok,

Ausztrália, Brazília, Kína, Kongói Köztársaság, Egyiptom, India, Japán, Dél-Korea, Malajzia, Nigéria, Dél-Afrikai köztársaság, Tunézia, Vietnám, Zimbabwe

Az ülészakon **részt vettek** még a következő **regionális, illetve kormányközi és szakmai szervezetek** képviselői is: Európai Unió, Nemzetközi Távközlési Unió (ITU).

Nem kormány-, hanem szakmai szervezetként részt vettek:

Amerikai Autópolitikai Tanács (AAPC), Katalizátoros Emissziócsökkentő Berendezéseket Gyártók Szövetsége (AECC), Motorgyártók Szövetsége (EMA), Gépjárműipari Szerelvényekkel és Alkatrészekkel Ellátók Európai Szövetsége (CLEPA), Japán Autó Alkatrészgyártók Szövetsége (JAPIA), Motor- és Berendezésgyártók Szövetsége (MEMA), Európai Gumiabroncs- és Keréktárcsagyártók Műszaki Szervezete (ETRTO), Nemzetközi Autós Szövetség (FIA), Járműberendezés-exportálók és Importálók Nemzetközi Szervezete (FIGIEFA), Európai Motoros Szövetségek egyesülete (FEMA), Nemzetközi Gépjármű Felügyeleti Bizottság (CITA), Motorkerékpár-gyártók Nemzetközi Szövetsége (IMMA), a Gépjárműgyártók Nemzetközi Szervezete (OICA), Nemzetközi Útügyi Szövetség (IRU), Szabadidőjárműipari Szövetség (RVIA), SAE International

A. A WP.29 Világforum 187. ülészaka

Napirend előtti felszólalások

A WP.29 elnöke (A. Erario úr) üdvözölte a résztvevőket és megnyitotta a Gépjármű-előírásokat Összehangoló Világforum 187. ülését. Az ülésre meghívásra került Yuwei Li, a fenntartható közlekedés divízió igazgatója. Li úr tájékoztatta a WP.29-et a titkárságon belüli legutóbbi változásokról. 2022. február 16-án az Egyesült Nemzetek Gazdasági és Szociális Tanácsa (ECOSOC) külön állásfoglalást fogadott el a Belföldi Közlekedési Bizottság (ITC) felülvizsgált feladatmeghatározásáról. A fő változások közé sorolható a UNECE/ITC globális mandátuma. Kiemeli továbbá az ITC-t, mint a belföldi szállítmányozásról szóló ENSZ-egyezmények és megállapodások ENSZ-központját, beleértve a WP.29 által szolgált három megállapodást.

Li úr tájékoztatta a Világforumot a titkárság szerkezetének közelmúltbeli változásairól is, rámutatva arra, hogy mostantól Walter Nissler úr irányítja azokat a csapatokat, amelyek mind a WP.1, mind a WP.29 titkársági szerepkörét ellátják. Ez összhangban van az ITC azon megbízatásával, hogy szorosabb legyen az együttműködés a WP.1 és a WP.29 között.

A WP.29 elnöke bemutatta NOTSU Masao-t, Japán Föld-, Infrastruktúra-, Közlekedési és Turisztikai Minisztérium Közúti Közlekedési Hivatalának mérnöki ügyekért felelős főigazgatóját, aki prezentációt tartott a szállítmányozás területének kihívásairól. Prezentációjában 3 prioritást említett meg a biztonsággal és a környezetvédelemmel kapcsolatban.

Biztonság:

- gyalogosvédelem, kerékpárosvédelem és egyéb sérülékeny szereplők védelme a közlekedésben
- Balesetmegelőzés az idősebb közlekedők körében
- autonóm közlekedés

Környezetvédelem:

- Üzemanyaghatékonysági standardok létrehozása
- Következő generációs járművek népszerűsítése, terjesztése
- CO2 kibocsátás megjelenítése a jármű teljes élettartamára (LCA – életciklus-elemzés)

Érdeklődve várja, hogy a WP.29 a járművekre vonatkozó szabályozások nemzetközi harmonizációjának vonzóbb fórumává váljon, és arra számít, hogy az 1958-as és 1998-as megállapodásban szerződő felek száma tovább fog növekedni.

Kijelentette, hogy Japán jelen van több helyen is, például az AC.3 alelnöke és a GRVA alelnöke, és továbbra is hozzájárul a WP.29 további fejlesztéséhez. Végül bejelentette, hogy Japán jövő év április 3. és 6. között megtartja a fokozott biztonságú járművekről szóló 27. nemzetközi műszaki konferenciát (ESV2023) a japán Yokohamában az amerikai NHTSA-val együttműködésben, és felkérte a WP.29 munkatársait, hogy vegyenek részt a konferencián.

A WP.29 elnöke bemutatta Dr. Ji-hong Park urat, a Koreai Föld-, Infrastruktúra- és Közlekedési Minisztérium Gépjárművek Irodájának főigazgatóját. Beszédében elmondta, hogy az autóipar és -technológiák még mindig gyors ütemben haladnak előre, és őszintén nagyra értékeli számos szakértőt, akik a járvány közepette is folytatták a megbeszéléseket a járművek biztonsági szabványairól a WP.29-en. Rámutatott, hogy erőfeszítéseik hozzájárultak a járművek

színvonalának javításához. Kijelentette, hogy Korea összhangban van a nemzetközi szabványokkal, és a nemzetközi kompatibilitás biztosítása érdekében harmonizálta a hazai szabványokat a nemzetközikkkel. Tájékoztatta a jelenlévőket, hogy a koreai kormány különösen az automatizált járműveket, az elektromos járműveket és a hidrogénüzemű járműveket egy csoportba csoportosította, amelyet jövőbeli járműveknek nevezett el, és különböző kormányzati szintű politikákat hajtott végre, mint például az ellenőrzés, a szabályozás megállapítása, a kutatás-fejlesztési projektek finanszírozása és az ökoszisztéma létrehozása a jövőbeni járművekhez. Elmondta, hogy Korea mindent megtesz annak érdekében, az ország pozitív hatást gyakoroljon a WP.29 valamennyi szerződő felére, és ezáltal biztonságosabbá és kényelmesebbé tegye a világot minden globális polgár számára. Hozzászólását azzal zárta, hogy köszönetét fejezte ki a WP.29 titkárságának, minden szerződő félnek, nemzetközi szervezetnek és civil szervezetnek a nemzetközi járműszabványok létrehozására tett erőfeszítésekért.

A WP.29 elnöke üdvözölte az Európai Bizottság DG-GROW mobilitási osztályának újonnan megválasztott vezetőjét, Mark Nicklast. Nicklas úr röviden bemutatta az Európai Bizottság munkájának prioritásait, amelyek kiterjednek az európai általános biztonsági rendelet (GSR) teljes körű végrehajtására, a nulla kibocsátású járművekre való átállásra 2035-ig, beleértve a nehéz tehergépjárművekre vonatkozó CO₂-határértékeket, valamint a további szennyezőanyag-kibocsátási határértékeket (beleértve a fékrészecskékre vonatkozó határértékeket is). Külön kitért a digitalizáció és az automatizálás témakörök fontosságára is. Kiemelte a kiváló együttműködést is a WP.29-el.

1. A napirend elfogadása

A WP.29 tudomásul vette a COVID-19 időszak alatti különleges eljárásokat, amelyeket 2022. május 27-én csendes eljárás keretében fogadtak el. Elmondta, hogy tájékoztatást kapott a Világforum 187. ülészakának napirendje szerint az AC.1 és AC.3 napirendi pontokról szavazásra tervezett írásbeli szavazási eljárásokról, amelyekre 2022. június 14. és 17. között került sor, valamint a WP.29, AC.1 és AC.3 pontok élő szavazási eljárásairól, amelyekre a tolmácsolással ellátott hibrid ülések során került sor 2022. június 22-én.

A WP.29 elfogadta a napirendet részletező dokumentumokat (ECE/TRANS/WP.29/1165, Add.1)

Informális dokumentumok a napirenddel kapcsolatban: WP.29-187-04, WP.29-187-03 (ülés tárgyalt pontjainak sorrendje).

WP.29 megjegyezte, hogy az ECE/TRANS/WP.29/2022/56 visszavonásra került.

2. A WP.29. Világfórum tevékenységének koordinálása

2.1. Jelentés a WP.29 munkáját irányító AC.2 Bizottság üléséről (2022. június 20.)

- a. A 139. WP.29/AC.2 ülés 2022 június 20-án zajlott le, A. Erario (Olaszország) vezetésével. Az ülésen részt vettek: Franciaország, Finnország, Hollandia, Olaszország, Amerikai Egyesült Államok, Németország, Oroszország, Egyesült Királyság, Kanada, Dél-Korea, Kína, Japán képviselői (akik egyben az egyes előadói munkacsoportok és a WP.29 által kezelt szerződéseket irányító bizottságok elnökei, ill. alelnökei), továbbá az EU képviselői.
- b. AC.2 ezt megelőzően egy ad hoc virtuális ülést is tartott (2022. május 27-én), amelyeken rögzítették a COVID-19 miatti munkamódszereket, szabályokat (virtuális ülés, írásbeli szavazás), helyetteseket.
- c. A különleges eljárások 2022. május 27-i (csendes eljárásban történt) elfogadását követően a WP.29 az 1958-as (AC.1), 1998-as (AC.3) megállapodások kapcsán felmerülő előírás-módosítások és új előírások írásos eljárás során történő megszavazását 2022. június 14-17. között tartotta meg, s az AC.2 ennek eredményeit elfogadta.
- d. AC.2 tájékoztatást kapott az Európai Bizottságtól egy lehetséges személyiségi jogokkal védett tartalmakkal kapcsolatos eljárásról, ami megfelelő lehet a WP.29 és a GR munkacsoportok számára.
- e. AC.2 felülvizsgálta a 2022-es év frissített ütemtervét, továbbá a 2023-as év ütemtervének tervezetét. Az AC.2 üdvözölte a 2023-as munkaprogram első tervezetét, és felkérte a GR munkacsoportokat, hogy nyújtsák be a saját tevékenységeiknek/prioritásaiknak megfelelő információkat.
- f. Az AC.2 azt javasolta, hogy a tisztségviselők megválasztásának folyamatát alkalmazzák, ha nem várható konszenzus. Az AC.2 iránymutatást adhat a titkárságnak a GR munkacsoportok választási folyamatával kapcsolatban.
- g. AC.2 fontolóra vette a GRVA javaslatát, hogy 2023-ban vagy 2024-ben Genfen kívül rendezzenek üléseket, lehetővé téve a szerződő felek ázsiai csendes-óceáni képviselőinek részvételét. Az AC.2 támogatta a szerződő felek kérését, miszerint ők is házigazdái lehessenek az ilyen üléseknek.
- h. AC.2 tájékoztatást kapott a GRVA munkájáról és az automatizált járművekkel kapcsolatos tevékenységekről:
 - AC.2 javasolta, hogy a RFAV (Functional Requirements for Automated and Autonomous – alapvető követelmények az automatizált és autonóm járművekkel szemben), VMAD (Validation Methods for Automated Driving – jóváhagyási módszerek az automatizált vezetéshez) informális ülések mandátumát kiterjesszék még két évvel;
 - Az AC.2 tudomásul vette az ipar elképzelését az automatizált vezetési rendszerek (ADS) tanúsítási rendszeréről 2025-re;
 - Az AC.2 felkérte a GRVA-t, hogy 2022 novemberéig nyújtson be a keretdokumentumhoz egy frissített mellékletet;

- Az AC.2 azt javasolta a WP.29-nek, hogy vitassa meg a WP.1-gyel folytatott jövőbeni együttműködés formátumát, tartalmát és tervezett eredményeit, és adja meg a kiterjesztett mandátumot GRVA-nak, ha szükséges.
 - Az AC.2 azt javasolta a munkacsoportoknak, hogy fontolják meg a GRVA-13-18-ban szereplő sablon használatát az UN GTR-ek és az ENSZ-előírások ADS-re vonatkozó átvilágítása során.
- i.** AC.2 engedélyezte AUTOSTAR és KABA (Kenya Auto-Bazaar Association) jelenlétét a WP.29 és GR munkacsoportokon történő jelenlétét az 1(d) szabály alapján a következő két évben. Az ITMA (Importált Kerékgyártók Egyesülete), CLCCR (Felépítmény- és Trailergyártók Egyesülete), CEMA (Európai Mezőgazdasági Gépgyártók Egyesülete), BIPAVÉR (Újrafutózás Kereskedelmi Egyesület), EuroNCAP (Európai Újautó Értékesítés Egyesülete), FIM (Nemzetközi Motoros Szövetség), UITP (Nemzetközi Szállítványozás Egyesülete), WBIA (Kerékpáripari Egyesület) egyesületek jóváhagyását megújította.
- j.** Az AC.2 tudomásul vette a GRSP által az érintettek egyenlőbb védelmében felvetett témát, és felkérte a GRSP-t, hogy folytassa a tudományos bizonyítékok gyűjtését az ENSZ-EGB Kereskedelmi Munkacsoport 6. munkacsoportja szakértőjének állításának megalapozottságának igazolására. Az Amerikai Egyesült Államok és az Európai Bizottság képviselői kijelentették, hogy ezt a témát elhamarkodottnak és nem kiemelt fontosságúnak tartják mindaddig, amíg érdemi bizonyítékok nem állnak rendelkezésre.
- k.** Az AC.2 a WP.29-et javasolta annak megerősítésére, hogy a GRSP a megfelelő ENSZ-EGB/ITC munkacsoport a passzív biztonsági járművekre vonatkozó rendelkezésekkel kapcsolatban. UK kiemelte, hogy ennek a munkának átfogónak kell lennie, figyelemmel kell lennie többek között az összes utas teretére és tömegére is.
- l.** A titkárságnak az autókban hagyott gyermekekről szóló előadását követően az AC.2 felkérte a szerződő felek képviselőit információgyűjtésre és a téma sürgősségének felmérésére. A GRSG-t, a GRE-t és a GRBP-t felkérték, hogy az eredményt munkájuk prioritásai tükrözzék.
- m.** AC.2 nem javasolta AC.4 számára a részvételt.

2.2. Munkaprogram, dokumentáció

Dokumentumok: ECE/TRANS/WP.29/2022/1/Rev.1

Informális dokumentumok: WP.29-187-01, WP.29-187-02, WP.29-186-02 és Rev.2, WP.29-187-18 és WP.29-187-25

A WP.29 titkára bemutatta a munkacsoportok, informális munkacsoportok és elnökök listáját (WP.29-187-01), és felkérte a delegációkat, hogy közöljék az esetleges változásokat. Egy frissített verziója a X. mellékletben is megjelenítésre került. Bemutatta a Világforum 2022-es felülvizsgált tervezett ülésnaptárát (WP.29-186-02 / Rev.2), és tájékoztatta a WP.29-et arról, hogy a 2022 második felére tervezett ülések hibrid formátumban kerülnek megrendezésre azon okból, hogy sok ország utazási korlátozásokkal rendelkezik a Covid-19 miatt. A WP.29 titkára bemutatta a 2023-as ülések tervezett ülésnaptárját (WP.29-187-02). Mivel nem áll rendelkezésre a költségkeret a hibrid ülések megrendezéséhez, ezen okból 2023-ban már személyes megjelenésű ülésekkel terveznek. Bemutatta a felülvizsgált munkaprogramot, kiemelve a WP.29 és GR munkacsoportjainak jelenlegi tevékenységét (ECE/TRANS/WP.29/2022/1/Rev.1).

Kína képviselői aggodalmukat fejezték ki a GRVA 2023. januári ülészakának időpontjai miatt, mivel ezek nemzeti ünnepekre esnek. Kérték, hogy módosítsák ezeket a dátumokat, hogy teljes körűen részt vehessenek ezen az eseményen.

WP.29 kiemelte, hogy a jövőben hibrid találkozókát kíván szervezni, mivel a COVID-19-hez kapcsolódó helyzet még továbbra sem stabil globálisan, egyes területeken. WP.29 kiemelte a hibrid formátummal kapcsolatban, hogy ez a formátum lehetővé tette a távolabbi területek delegációinak könnyebb részvételét.

A titkár szabályokat és iránymutatásokat vezetett be az elnökök és alelnökök jelölésére és szavazására vonatkozóan a jelenlegi helyzetben (WP.29-187-18), amely a WP.29 és kiegészítő testületei számára releváns.

A WP.29 tudomásul vette az elnökök és alelnökök jelölésére és megválasztására vonatkozó szabályokat és iránymutatásokat, és felkérte a GR munkacsoportokat, hogy gondosan hajtják végre azokat.

WP.29 emlékeztetett arra, hogy a 2022. évi munkaprogramot a 2022. márciusi ülésén fogadták el, és üdvözölte annak frissítését.

Az Európai Bizottság képviselője ismertette a WP.29-187-25 informális dokumentumot, amely az Európai Bizottság szellemi tulajdonjogokra vonatkozó javaslata.

Hangsúlyozta, hogy ezt a dokumentumot az AC.2 nem fogadta el, és felkérte a WP.29 tagországok képviselőit, hogy osszák meg vele visszajelzéseiket. Kanada és az Amerikai Egyesült Államok képviselői kijelentették, hogy ennek a dokumentumnak és a potenciálisan új eljárásnak a vizsgálatához több időre lesz szükségük.

A WP.29 felkérte a képviselőket, hogy vizsgálják meg az informális dokumentumot, és küldjék el visszajelzéseiket az Európai Bizottság képviselőinek, hogy az AC.2 és a WP.29 következő ülésén előrelépés történhessen a javaslattal kapcsolatban.

2.3. Intelligens közlekedési rendszerek és az automatizált vezetésű járművekhez kapcsolódó tevékenységek koordinálása

ECE/TRANS/WP.29/2022/57

ECE/TRANS/WP.29/2022/58

ECE/TRANS/WP.29/2022/60

Informális dokumentumok: WP.29-187-08, WP.29-187-10, WP.29-187-24

A GRVA elnöke bemutatta az ECE/TRANS/WP.29/2022/57 dokumentumot a NATM (Automatizált Vezetésmód Új Értékelő/Vizsgáló Módszere) törzsdokumentum (Master document) második iterációjára vonatkozó javaslattal. Bemutatta továbbá a WP.29-187-08-mal módosított ECE/TRANS/WP.29/2022/58, az ADS validálására vonatkozó NATM-irányelvre vonatkozó javaslatot. Ismertette a WP.29-187-10 dokumentumot, beleértve az automatizált vezetési rendszerekre vonatkozó biztonsági követelményekre vonatkozó irányelveket és ajánlásokat. Előterjesztette az ECE/TRANS/WP.29/2022/60, az egységes rendelkezésekre irányuló ajánlási javaslatot, az 1958-as és 1998-as megállapodás szerződő feleinek céljainak megfelelő kiberbiztonsági és szoftverfrissítésekkel kapcsolatban.

A WP.29 gratulált a GRVA-nak ezekhez az eredményekhez és jóváhagyta az ECE/TRANS/WP.29/2022/57, ECE/TRANS/WP.29/2022/58 módosítását a WP.29-187-08 dokumentum által, ECE/TRANS/WP.29/2022/60 és WP-187-10 dokumentumokat.

Az OICA képviselője bemutatta a WP.29-187-24 „Automatizált vezetési ütemterv – A GRVA-13-18 főbb üzenetei” című dokumentumot, amely hangsúlyozta az iparág azon célját, hogy legyen egy tanúsítási rendszer, amely az automatizált vezetés (ADS) elterjedését támogatja.

Az Amerikai Egyesült Államok képviselője, az IWG társelnöke megjegyezte, hogy a csoport kérte a GRVA-tól az IWG mandátumának 2024-ig történő meghosszabbítását, azonban nem tervezték, hogy a csoport a mandátum lejártával szabályalkotási tevékenységet folytatna, ahogy azt az OICA kérte. Kiemelte, hogy a megbízási időszak alatt keletkezett dokumentumok nem lesznek elég érettek ahhoz, hogy jogi dokumentummá alakítsák őket.

Kanada képviselője, a VMAD IWG társelnöke támogatta a FRAV társelnökének kijelentéseit, és aggodalmát fejezte ki azzal a követelménnyel kapcsolatban, hogy az iparág által javasolt időkereten belül rendeletet kell alkotni. Továbbá megismételte annak fontosságát, hogy a munkát megállapodásmentességgel végezzék (a leszállítandó anyagok felhasználhatók az 1958-as és 1998-as megállapodások céljaira).

Franciaország képviselője kérdezte, hogy az ágazat keresi-e az ADS-re vonatkozó jogi keretet, mivel az egy adott járműtípusra vonatkozik (személy- és tehergépjárművek, illetve nehéz- és könnyű járművek).

Hollandia képviselője, a VMAD-dal foglalkozó munkacsoport társelnöke egyetértett a szabályozás szükségességével, de azt is kifejtette, hogy még sok a tennivaló. Kifejtette, hogy országa szívesebben gyűjtene több tapasztalatot tesztek és kísérletek révén, mielőtt ilyen tevékenységekbe bocsátkozna.

OICA képviselője megjegyezte, hogy az iparág szempontjából - és a 2022. májusi GRVA-n elfogadott megállapodás szerint - a FRAV és a VMAD mandátumának meghosszabbítása az első évben a globális követelmények befejezésére irányuló munkát jelentené, majd a második évben ezt a munkát egy ENSZ globális technikai előírás vagy egy ENSZ-előírás révén ültetnék át a gyakorlatba. Megjegyezte továbbá, hogy az előterjesztésben minden típusú járműgyártó álláspontja képviselteti magát, ezért kérésük nem korlátozódik egy bizonyos járműkategóriára.

CLEPA képviselője, a WP.29-187-24 dokumentum társszerzője megjegyezte, hogy aggodalmukat nemcsak az említett pontok jelentik, hanem az is, hogy egyes régiók jogalkotási tevékenységet kezdeményeztek; és ez a javaslat támogatná a globális harmonizációt.

OICA képviselője megerősítette a 2025-ös év végi céldátumot, ami szerinte reális lenne. Kijelentette, hogy a FRAV és a VMAD munkacsoportok tempója nem lehet korlátozó tényező az ADS piaci bevezetése szempontjából.

A WP.29 megállapodott a FRAV és a VMAD megbízatásának, mandátumának két évvel történő meghosszabbításáról.

A WP.29 megvitatta a közúti közlekedésbiztonsággal foglalkozó globális fórummal (WP.1) való együttműködés formáját, valamint a WP.1 nagykövetének kinevezésének szükségességét.

Kanada képviselője hangsúlyozta, hogy a WP.1-gyel folytatott jelenlegi munka véleménycserét jelent, de nem együttműködést, és a GRVA-nak a WP.1 felé történő jelentéstételre korlátozódik. Támogatta, hogy a WP.29 a tartalomra, a célokra és az ütemezésre összpontosítson. Hangsúlyozta, hogy a GRVA nem a megfelelő szint ehhez az együttműködéshez, mivel a GRVA nem tud egyeztetni a többi GR-rel, mivel ez a WP.29 feladata.

Finnország képviselője egyetértett Kanada képviselőjével, és azt javasolta, hogy az együttműködés inkább gyakorlati és technikai szintű legyen.

UK képviselője hangsúlyozta, hogy az együttműködés kétirányú folyamat. Támogatta egy WP.29 nagykövet kinevezését a WP.1-hez, és azt javasolta, hogy a WP.1 is megtehető legyen.

Az Európai Bizottság képviselője úgy vélekedett, hogy a WP.29 és a WP.1 közötti együttműködés folyamatának az együttműködési célokra kell alapulnia, míg a technikai szempontok témától függően különböző munkacsoportokon (GR) keresztül valósulhatnak meg.

WP. 29 egyetértett abban, hogy ezt a pontot a 8. napirendi pontban tovább tárgyalják.

Az Egyesült Királyság képviselője, az Intelligens Közlekedési Rendszerekkel (ITS) foglalkozó IWG társelnöke beszámolt az IWG negyedik, 2022. június 17-i ülésének eredményéről. Elmondta, hogy a csoport áttekintette a 2021 februárjában elfogadott, az ENSZ-EGB ITS-re vonatkozó felülvizsgált ütemtervének végrehajtása terén elért eredményeket. A csoport megvitatta továbbá, hogy hogyan lehetne e tevékenységek eredményeit materializálni, például az ENSZ-EGB ITS-kiadványának aktualizálásával az informális munkacsoport támogatásával. Beszámolt arról, hogy a csoport részt vesz (a Nemzetközi Távközlési Unióval együtt) a 2022 márciusában megrendezésre kerülő, a jövő hálózatba kapcsolt autójáról (FNC) szóló éves szimpózium megszervezésében, valamint annak 1. ülészakájában, amely az ENSZ-EGB és a hatóságok ITS-sel kapcsolatos tevékenységeit hangsúlyozza. Javasolta a WP.29-nek, hogy a csoport vezetősége és a titkárság által szervezett webináriumokat 2023 telére ütemezzék, és hogy a csoport vezetősége képviselje a WP.29-et az UNECE/ITU szimpózium 2023-as ülészakájában.

A WP.29 jóváhagyta az ITS IWG mindkét javaslatát a társelnök által prezentált formában.

Az ITU képviselője megköszönte a WP.29 részvételét a 2022-es éves FNC-szimpózium előkészítésében, és hangsúlyozta az együttműködés sikerét a csoport társelnöke és titkára részvételének köszönhetően.

3. Beszámolók a Világforum alá rendelt szakértői (GR) munkacsoportok tevékenységéről

3.1.- 3.4 A Világforum alá rendelt szakértői munkacsoportok (a GRSP, GRPE, GRBP, GRVA) 2021. december – 2022. február hónapokban megtartott üléseiről szóló írásos jelentéseinek értékelése

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

3.6. A szakértői munkacsoport elnökök szóbeli beszámolója a legutóbbi ülésekről

3.6.1. GRSG

GRSG elnöke közölte a munkacsoport 123. ülésének eredményeit.

Összesen 11 UN rendelet került módosításra, ezek számai a következők: 34, 43, 67, 118, 125, 151, 158, 159, 161, 162 és 163.

A GRSG új ENSZ-előírást fogadott el a közvetlen látás témájában, amelynek célja a járművezetők közvetlen látásának javítása, valamint a gyalogosok és kerékpárosok közvetlen láthatóságának fokozása azáltal, hogy a lehető legnagyobb mértékben csökkenti a járművezető előtti és oldalsó holtteret.

A közvetlen látással kapcsolatban OICA hangsúlyozta az IWG VRU-Proxi felülvizsgált ToR tervezetének fontosságát, különös tekintettel a 2. fázisra. A 2. fázis két olyan kérdéssel foglalkozik, amelyeknek ugyanolyan prioritása van. Az első, a fejlett tervezési koncepciókkal foglalkozó már az új elnökség vezetésével elkezdődött. Ezzel párhuzamosan a nehéz tehergépkocsik vezetőfülkéinek tervezésével is haladéktalanul foglalkozni kell, különösen a rendkívül nehéz tervezési korlátok és az új vezetőfülkék hosszú fejlesztési ideje miatt. Végül kifejezte az OICA teljes támogatását az IWG munkájában való közreműködésben.

GRSG új ENSZ-előírást fogadott el a járművek látóterének témájában (a vezető figyelme a veszélyeztetett úthasználókkal szemben a jármű elülső és oldalsó irányába, a jármű közvetlen közelében).

3.6.2. GRE

A GRE elnöke beszámolt a munkacsoport 86. ülészak során elért eredményekről (ECE/TRANS/WP.29/GRE/86 ülés jelentését).

Kiemelte, hogy tekintettel az elektromágneses kompatibilitásra (EMC) (ENSZ 10. sz. előírás) irányuló munka fontosságára, a GRE egy EMC-vel foglalkozó informális munkacsoport létrehozásáról döntött, és elfogadta annak feladat- és eljárási szabályzatát. A WP.29 hozzájárulását adta az EMC-vel foglalkozó IWG létrehozásához.

Azt is megemlítette, hogy a GRE 2025 decemberéig meghosszabbította a világítási és fényjelzési szabályozások egyszerűsítésével foglalkozó IWG (SLR IWG) mandátumát. A WP.29 jóváhagyta ezt a határozatot.

A GRE elnöke az autókban hagyott gyerekekkel kapcsolatos tevékenységek összehangolására szólított fel GRSP, GRE és GRBP között.

Arról is beszámolt, hogy a GRE felkérte az autonóm járművek jelzési követelményeivel foglalkozó munkacsoportját (TF AVSR), hogy vizsgálja felül az ENSZ 48. számú előírását.

3.6.3. GRSP

A GRSP elnöke beszámolt a munkacsoport 71. ülésének eredményeiről (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/71 dokumentumban), amelyre 2022. május 9-13. között került sor online formában.

A 9. sz. („gyalogosvédelem”) műszaki világelőírás (GTR) kapcsán a GRSP megállapodott abban, hogy 2022. júniusi ülésén a WP.29 jóváhagyását kérje, hogy 2023 novemberéig meghosszabbítsa a bevethető gyalogosvédelmi rendszerekkel foglalkozó (ENSZ GTR 9.) IWG mandátumát.

A GRSP megállapodott abban, hogy a GRSP elnöke a WP.29 2022. júniusi ülésén iránymutatást kér a megelőző módosítássorozatokra (egyes vagy többes számban) vonatkozó típusjóváhagyások elfogadásával kapcsolatban, amelyeket általában az ENSZ-előírások átmeneti rendelkezéseiben kell megemlíteni. A WP.29 megjegyezte, hogy ez a kérdés az 1958. évi megállapodáshoz csatolt összes ENSZ-előírásra vonatkozik. Ezért a Világforum felkérte az IWVTA-val foglalkozó informális munkacsoportot, hogy a következő ülésein dolgozzon ki megoldást.

A GRSP elfogadott egy kalkulátort is, amely kizárólag a minimális termetmagasság kiszámításának segítésére szolgál (minden kötelező jogalap nélkül), ahogyan azt az elfogadott kiegészítés előírja, és ezért ezt a kalkulátort nem nyújtják be a WP.29 és az AC.1 elé elfogadásra. Megállapodás született továbbá arról, hogy a WP.29 weboldalán a "referenciaanyagok" alatt egy új weboldalt hoznak létre, hogy azt rendelkezésre bocsássák. A WP.29 jóváhagyta a GRSP megközelítését.

A GRSP támogatta az ad hoc csoport arra irányuló kezdeményezését, hogy folytassa a meglévő és a folyamatban lévő kutatások áttekintését és a folyamatban lévő kutatások eredményeinek megosztását a nemek, a testalkat és az utasok tömegének biztonsági sokféleségével kapcsolatban, különösen az ENSZ 5. és 16. fenntartható fejlődési céljának elismerése érdekében. A GRSP megállapodott abban, hogy a WP.29 2022. júniusi ülésén iránymutatást kér az UNECE/Trade WP.6 - Szabályozási együttműködés és szabványosítási politikák (UNECE Kereskedelmi Osztálya) munkacsoporttal való lehetséges együttműködésről a nemi szempontokat figyelembe vevő szabványok kidolgozásával kapcsolatban, a WP.6 szakértőjének kérésére.

A WP.29 megerősítette, hogy a GRSP a megfelelő kiegészítő szabályozó szerv a passzív biztonsági járművekre vonatkozó rendelkezések tekintetében. Ez a munka magában foglalta többek között a WP.6 szakértőjének állítása megalapozottságának ellenőrzését, de az összes utas testalkatára és tömegére vonatkozó biztonsági sokféleséggel is foglalkozott, és következtetést vont le ebben a kérdésben. Ezért a WP.29 arra a következtetésre jutott, hogy az együttműködésre irányuló ilyen jellegű kérés korai volt.

Az autóbuszokban utazó gyermekek biztonságával kapcsolatban az informális munkacsoport elnökének kérésére a GRSP megállapodott abban, hogy a 2022. júniusi ülésén a WP.29 jóváhagyását kéri az informális munkacsoport megbízatásának 2024 márciusáig történő meghosszabbítására. A WP.29 jóváhagyta a mandátum meghosszabbítását.

A WP.29 kérésére a GRSP szakértőinek többsége beleegyezett abba, hogy Németország által koordinált munkacsoportot hozzanak létre, és az OICA-ra bízott titkársági feladattal 2022 őszén megkezdjék a járművezetőkhez kapcsolódó ENSZ-előírások és az ENSZ GTR-ek releváns átvilágítását, hogy jobban alkalmazkodjanak az autonóm vezetéshez.

A GRSP megállapodott abban, hogy szorosan figyelemmel kíséri a GRBP és a GRE megbeszéléseit és eredményeit az autókban hagyott gyermekek témájában, és készen áll arra, hogy koordinálja az e munkacsoportok szakértőinek bevonásával végzett erőfeszítéseket (pl. IWG vagy TF), ha a WP.29 kéri. Az Amerikai Egyesült Államok és Kanada képviselőinek javaslatai nyomán a WP.29 megállapodott abban, hogy első lépésként felkéri a GRSP-t, hogy gyűjtsön információkat és statisztikákat a globális kiterjedésről, hogy aztán meghatározzák a technikai megoldást kidolgozó munkacsoportot.

3.6.4. GRVA

A GRVA elnöke beszámolt a GRVA tizenharmadik ülésének eredményeiről (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/13), amely kizárólag angol nyelven zajlott, és célja a GRVA által 2022 januárjában elfogadott dokumentumok megerősítése volt az informális dokumentumok alapján.

Megköszönte Japánnak és a titkárságnak, hogy továbbra is összehívják a 155. sz. ENSZ-előírás végrehajtásával kapcsolatos munkaértekezleteket, és hogy támogatták egy olyan munkaértekezlet megszervezését, amely az 1998-as megállapodás szerződő feleit is magában foglalja, akik érdekeltek a nemzeti jogszabályaik harmonizálásában, figyelembe véve az 1998-as megállapodás szerződő feleire vonatkozó műszaki követelményeket (és a vizsgálatokra vonatkozó levezetett gyakorlatokat).

Megemlítette a GRVA mesterséges intelligenciával kapcsolatos tevékenységét a járművek szabályozásával összefüggésben: a vonatkozó definíciók, felhasználási esetek és a kapcsolódó kockázatok áttekintése, valamint a szempontok NATM-be történő integrálásának lehetséges módjai.

Beszámolt az ENSZ GTR-ek és az ENSZ-előírások átvilágítása érdekében a GRVA hatáskörében, a francia szakértő vezetésével és a kínai szakértő támogatásával tett intézkedésekről.

Emlékeztetett a GRVA azon törekvéseire, hogy 2023-ban Genfen kívül tartsa a GRVA ülését, és felkérte a delegációkat, hogy ajánlják fel a titkárság támogatásával megszervezendő találkozó megrendezését.

A Koreai Köztársaság képviselője, a MOLIT főigazgatója kijelentette, hogy az automatizált járművek olyan téma és technológia, amely forradalmasítja az emberek életét, és megváltoztatja a tér és a mobilitás paradigmáját. Kifejtette, hogy Korea a GRVA által kidolgozott 157. számú ENSZ-előírás (ALKS) alapján 2019-ben biztonsági előírásokat léptetett életbe a 3. szintű automatizált járművekre vonatkozóan. Bejelentette, hogy a 3. szintű automatizált járművek ebben az évben megjelennek a koreai piacon. Emlékeztetett arra, hogy amikor Korea hatályba léptette a szabályozást, az ALKS maximális sebességét az autópályák sebességkorlátozásával azonosnak, azaz a legtöbb esetben 110 km/h-nak határozták meg, mivel Korea úgy vélte, hogy nem szabad korlátozni az automatizált vezetési technológia fejlődését, és a szabályozásnak elő kell segítenie az automatizált járművek elterjedését, hogy sok ember megtapasztalhassa azt a való életben. Úgy vélte, hogy az ALKS sebességhatárának emelése és a sávváltás engedélyezése, amelyet a héten az AC.1 az ENSZ 157. számú előírásának 01. módosítássorozataként fog elfogadni, hozzájárulna az automatizált vezetés korszakának bevezetéséhez. Kijelentette, hogy nincs kétsége afelől, hogy a technológia, az ipar és a biztonsági szabványok pozitív hatással lesznek egymásra a WP.29-en, és mindegyik fejlődését ösztönzik. Befejezésül kijelentette, hogy Korea támogatni fogja a WP.29 tevékenységeit.

Hollandia képviselője azt javasolta, hogy a GRVA vizsgálja felül az ENSZ 157. számú előírásának címét, hogy tükrözze a legutóbbi módosítások természetét. Javasolta, hogy a rendelet címének megalkotásakor minden GR vegye figyelembe a szabályozás lehetséges jövőbeni alakulását.

3.6.5. GRPE

A GRPE elnöke beszámolt a GRPE nyolcvanhatodik ülészakának eredményeiről (ECE/TRANS/WP.29/GRPE/86).

A GRPE jóváhagyta az ENSZ 24. (Látható szennyező anyagok, dízelüzemű motorok teljesítményének mérése (dízelfüst)) és 83. (M1 és N1 járművek kibocsátása) számú előírás új kiegészítésére vonatkozó javaslatokat.

A GRPE-hét során május 31-én tartott sikeres munkaértekezletet követően a GRPE megállapodott abban, hogy prioritásainak listájára felveszi az életciklus-elemzést (LCA), és létrehoz egy informális munkacsoportot a témában.

A GRPE elnöke bejelentette egy körkörös mobilitási podcast kiadását is, amelyben a GRPE is közreműködött; a podcast a <https://soundcloud.com/unece/mobility-one-world-zero-waste-the-circular-economy-explained> oldalon található.

Ausztrália, Japán és az Európai Unió képviselői kérték, hogy 2023-ban is tartsák meg a GRPE-ülések virtuális komponensének lehetőségét, a hibrid formátumot, hogy figyelembe vegyék a továbbra is instabil egészségügyi helyzettel kapcsolatos esetleges bizonytalanságokat.

A Koreai Köztársaság képviselője, a MOLIT főigazgatója kijelentette, hogy az éghajlatváltozás az egyik legfontosabb kérdés, amelyért a világnak együtt kell működnie, így a kormányok szerte a világon környezetbarát politikákkal állhatnak elő. Hozzátette, hogy Korea több szempontból is erőfeszítéseket tesz annak érdekében, hogy szén-dioxid-semlegessé váljon, például támogatja az elektromos és hidrogénüzemű járművek alkalmazását.

Azt is elmondta, hogy az erőfeszítések részeként Korea erőteljesen ösztönzi az LCA (életciklus-elemzés) fejlesztését, különösen az autók üvegházhatást okozó gázkibocsátásának a teljes élettartamuk alatt történő értékelésére, és hozzátette, hogy Korea ki fogja fejleszteni a Green NCAP rendszert, amely képes a járművek átfogó környezetvédelmi funkciójának értékelésére, beleértve az LCA, az energiahatékonyság és a beltéri levegőminőség értékelését. Megerősítette, hogy e célból a kormány egy közép- és hosszú távú kutatási és fejlesztési projektet fog finanszírozni és végrehajtani, amelyben az ipar, a felsőoktatás és a kutatóintézetek szakértőit fogják össze, hogy objektív és megbízható értékelési rendszert hozzanak létre a járművek környezetvédelmi funkcióira vonatkozóan.

Végezetül elmondta, hogy ezzel összhangban Korea a GRPE-ülésein egy informális munkacsoport létrehozását javasolta, amely munkacsoport 2022 májusában már munkaértekezletet tartott. Köszönetét fejezte ki Japánnak a téma felvetéséért és a témával kapcsolatos gyümölcsöző együttműködésért. Azt is elmondta, hogy mivel Korea a nemzeti szakértelmet az LCA fejlesztése érdekében egyesíti, Korea aktív szerepet szeretne játszani, ha az informális munkacsoport megszervezésre kerül. Végül megköszönte a WP.29 érdeklődését és támogatását.

Japán képviselője köszönetet mondott a GRPE elnökének a szóbeli beszámolóért és az LCA-ról szóló GRPE-műhelytalálkozó megszervezéséért, amelynek eredményeképpen az LCA bekerült a GRPE prioritáslistájába, és elindult az LCA-val foglalkozó nemzetközi munkacsoport. Kijelentette, hogy a szén-dioxid-mentesség eléréséhez globális fellépésre van szükség, és hogy a harmonizált LCA-módszerek nagyban hozzájárulnának ennek eléréséhez.

Köszönetét fejezte ki a Koreai Köztársaság küldöttségének az LCA-munkacsoportban tett kezdeményezéséért, valamint az Európai Bizottság, az Amerikai Egyesült Államok, az Egyesült Királyság, Svédország és Svájc küldöttségének az LCA elindításának támogatásáért a GRPE.91-ben. Bejelentette, hogy az LCA IWG első ülésének Japán ad majd otthont, várhatóan 2022. október 26-28. között, egy hibrid formátumú ülés keretében, és megerősítette, hogy a GRPE elnökével és titkárságával folytatott konzultációt követően még a nyár előtt további információkat osztanak meg.

A SAE International képviselője kiemelte a gépjárművek LCA-módszertanának kidolgozásában aktívan részt vevő szabványfejlesztő szervezetek lehetséges szerepét, és megerősítette, hogy a szerződő felek számára megvitandó gondolatokat kívánnak előterjeszteni.

Az Amerikai Egyesült Államok képviselője tájékoztatta a WP.29-et a nehéz tehergépjárművek károsanyag-kibocsátására és az üvegházhatású gázok kipufogógáz-kibocsátására vonatkozó legújabb szabályjavaslatokról (GRPE-86-33), kiemelve a GRPE keretében végzett tevékenységek fontosságát, például a hibrid és elektromos nehéz tehergépjárművekkel és a környezettel foglalkozó munkacsoportban végzett tevékenységeket, amelyek a 2022 végéig véglegesítendő szabályjavaslat kidolgozását táplálták.

WP. 29 tudomásul vette, hogy a GRPE beleegyezett egy új munkacsoport indításába az LCA-ról, valamint az EPPR-ről szóló munkacsoport feladatmeghatározásának és eljárási szabályzatának felülvizsgálatába, és 2023 januárjáig meghosszabbította megbízatását.

A WP.29 tudomásul vette, hogy a GRPE újraválasztotta elnökének A. Rijnders urat (Hollandia) és D. Kay urat (Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királysága) alelnöknek a 2023-ra tervezett GRPE ülésekre.

Az elnök megköszönte mindenkinek a WP.29-ről adott pozitív visszajelzéseket, és kiemelte, hogy a GRPE-nek várhatóan több szakértelemre lesz szüksége a nehéz, de nagyon fontos LCA-téma kezeléséhez. Emlékeztette továbbá a WP.29-et a GRPE felhívására, amely a

cseppfolyósított hidrogénnel kapcsolatos témának a WP.29 eszköztárába való felvételére vonatkozik. Az elnök felkérte a WP.29-et, hogy az AC.3 ülésen, amikor a hidrogénüzemanyagcellás járművekkel (HFCV) foglalkozó munkacsoport tevékenységéről szóló friss híreket osztanak meg, vizsgálják meg újra ezt a témát.

4. Az 1958. évi „Jóváhagyási” Megállapodás

4.1. A Megállapodás és a hozzá csatolt előírások, előírás-módosítások helyzete

ECE/TRANS/WP.29/343/Rev.30

A Titkárság bemutatta a legutóbb frissített dokumentumot az 1958-as Egyezmény státuszáról (ECE/TRANS/WP.29/343/Rev.30), amely a WP.29 honlapján érhető el:

<https://unece.org/status-1958-agreement-and-annexed-regulations>

Felhívta az egyes Szerződő Feleket, hogy a jóváhagyó hatóságok és a műszaki szolgálatok adataiban bekövetkező változásokat már csak kizárólag elektronikus úton, az erre a célra létrehozott online adatbázisban módosítsák (/343app). Felhívta azon Szerződő Felek figyelmét, melyek még nem jelölték ki Kizárólagos Kapcsolattartót, aki az adatbázisba történő módosítások beírására felhatalmazást kap, jelöljenek ki ilyet.

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

4.2.1. „Magán” szabványok idézése vagy meghivatkozása az ENSZ előírásokban, Műszaki világelőírásokban (GTR) és Szabályokban

Ehhez a napirendi ponthoz nem nyújtottak be dokumentumot.

4.2.2. Az 1958-as megállapodás mellékletét képező előírások módosításával (kiegészítésével) kapcsolatos útmutatás

Ehhez a napirendi ponthoz nem nyújtottak be dokumentumot.

4.2.3. Specifikus ENSZ-előírások értelmezése

Dokumentáció: ECE/TRANS/WP.29/2022/61

A GRVA elnöke emlékeztetett a 155. számú ENSZ-előírás értelmezési dokumentumának céljára. Bemutatta az ECE/TRANS/WP.29/2022/61 dokumentumot, amelyben az értelmezési dokumentum frissítéseit javasolta, amelyek a dokumentumban hivatkozott ISO/SAE 21434 szabvány közzétett végleges változatát tükrözték. Bejelentette, hogy a GRVA a WP.29 2023. márciusi ülésén további módosításokat nyújt be megfontolásra.

A WP.29 a következő módosításokkal fogadta el az említett dokumentumot:

Az Y. bekezdés módosítja az ENSZ-EGB 155. sz. rendeletének 7.3.1-es pontját a következőre:

...”7.3.1. A gyártónak érvényes megfelelőségi tanúsítvánnyal (COC) kell rendelkeznie a jóváhagyandó járműtípusra vonatkozó kiberbiztonsági irányítási rendszerre vonatkozóan. A 2024. július 1-je előtt először kiadott típusjóvá hagyások és azok minden egyes meghosszabbítása esetén azonban, ha a járműgyártó bizonyítani tudja, hogy a járműtípust nem lehetett a CSMS-nek (Cybersecurity Management Systems) megfelelően kifejleszteni, akkor a járműgyártónak bizonyítania kell, hogy a kiberbiztonságot megfelelően figyelembe vették az érintett járműtípus fejlesztési szakaszában.”...

AB bekezdés, az ENSZ-EGB 155. sz. rendelet 7.3.4-es pontját módosítja, a következőre:

...”7.3.4. A jármű gyártójának szükséges ... más megfelelő enyhítő intézkedést végrehajtani.

Különösen az első alkalommal 2024. július 1-je előtt kiadott típusjóvá hagyások és azok minden egyes meghosszabbítása esetén a járműgyártónak biztosítania kell, hogy más megfelelő kibocsátáscsökkentő intézkedést alkalmazzanak, ha az 5. melléklet B. vagy C. részében említett kibocsátáscsökkentő intézkedés műszakilag nem megvalósítható. A műszaki megvalósíthatóság vonatkozó értékelését a gyártónak be kell nyújtania a jóváhagyó hatóságnak.”....

4.3. Az Egész Járműre vonatkozó Nemzetközi Típusbizonyítvány (IWVTA) – „0. Előírás” - kidolgozása

Informális dokumentum: WP.29-187-19 és WP.29-187-20

A japán szakértő, az IWVTA IWG elnöke, T. Omori úr bemutatkozott, mint az IWG új elnöke, és tájékoztatta a WP.29-et arról, hogy a korábbi elnököt nemrégiben előléptették egy másik pozícióba a japán kormányon belül. Ezután bemutatta a WP.29-187-19 dokumentumot, amely a csoport legutóbbi üléséről szóló jelentést tartalmazza. Ez tartalmazza egy kérelmet, hogy az IWG mandátumát négy évvel hosszabbítsák meg annak érdekében, hogy az ENSZ 0. számú szabályának 4. mellékletét (az IWVTA-ra alkalmazandó ENSZ-előírások listája) évente frissítsék, hogy kidolgozzák az új ENSZ-előírások IWVTA-ba történő felvételének eljárását, hogy növeljék az IWVTA előnyeit, és hogy rendezzék az átmeneti rendelkezésekkel kapcsolatos nyitott kérdéseket.

Az IWVTA informális munkacsoportja előterjesztette az ENSZ 0. számú előírásának új, a WP.29-187-20 dokumentumban szereplő 05. módosítássorozatát, amely a világítási előírásokra vonatkozó elemek kivonását javasolja.

Az Európai Bizottság képviselője további információkat kért a világítóberendezésekre vonatkozó előírások megszüntetésének indokairól. Az OICA képviselője tisztázta, hogy ez csökkentené az adminisztratív terheket, mivel a világítási előírások szerinti jóváhagyás előfeltétele a fény- és fényjelző berendezések telepítéséről szóló 48. számú ENSZ-előírás szerinti jóváhagyásnak.

A WP.29 felkérte a titkárságot, hogy a WP.29-187-20 dokumentumot a szükséges módosításokkal (ha vannak), alakítsa át hivatalos dokumentummá a WP.29 2022. novemberi ülésére.

A WP.29 támogatta az IWVTA-val kapcsolatos IWG mandátumának 2026 júniusáig történő meghosszabbítására irányuló javaslatot.

4.4. Az 1998-as Megállapodás 3. átdolgozása

Ehhez a napirendi ponthoz nem nyújtottak be dokumentumot.

4.5. A jóváhagyási adatok cseréjét szolgáló elektronikus adatbázis (DETA) létrehozása

Dokumentáció: ECE/TRANS/WP.29/2022/62

Informális dokumentum: WP.29-187-15, WP.29-187-26 és WP.29-187-27

Németország képviselője, a DETA IWG elnöke bemutatta (WP.29-187-27) a DETA alkalmazásával kapcsolatos jelentést (WP.29-187-26) a világforumnak, valamint tájékoztatta a WP.29-et a 2022. június 9-én tartott negyvenegyedik ülésén végzett munkáról. Ismertette a jelenlegi helyzetet, megjegyezve a feltöltött jóváhagyások számát. Részletesen ismertette az IWG szerződéskötéssel és az egyedi azonosító (UI) bevezetésével kapcsolatos tevékenységeit. Továbbította az IWG-nek a WP.29-hez intézett kérdését, hogy az 1958. évi megállapodás 3. felülvizsgálata 5. jegyzékének 3. bekezdése értelmében be kell-e vezetni az UI-ról szóló rendelkezéseket az ENSZ-előírásokba, amelyek nem tiltják kifejezetten az UI használatát, és felajánlotta a csoport álláspontját a DETA-hoz való hozzáférés megnyitását illetően a szerződő felek nevében szuverén feladatokat ellátó műszaki szolgálat számára.

Az OICA képviselője azt javasolta, hogy halasszák el az UI modul fejlesztésére vonatkozó szerződés aláírását, mivel nemrégiben olyan kérdések merültek fel, amelyeket a funkció kifejlesztése előtt tisztázni kell.

Az Európai Bizottság képviselője előzetes véleményt fogalmazott meg arról, hogy az 1958. évi megállapodás 3. felülvizsgálatának rendelkezéseivel összhangban valamennyi ENSZ-előírásnak tartalmaznia kell az UI-vel kapcsolatos rendelkezéseket a rendeletek egységes alkalmazásának támogatására.

Az Egyesült Királyság képviselője azon az állásponton volt, hogy az UI egységes végrehajtását támogató rendelkezések hiányában zűrzavar lehet a piacon.

Franciaország képviselője emlékeztetett arra, hogy az 1958-as megállapodás lehetővé teszi az UI használatát az ENSZ-előírásokban szereplő jóváhagyási jelre vonatkozó rendelkezések alternatívájaként, kivéve, ha a rendelkezések tiltják az UI használatát, azzal a feltétellel, hogy a jóváhagyást feltöltik a DETA-ra. Hozzátette, hogy mindazonáltal az UI használata olyan következményekkel járhat a szerződő felekre nézve, amelyek további iránymutatást és átfutási időt igényelnek.

A CITA képviselője megemlítette, hogy UI potenciális előnyökkel járhat, ha a részletek megfelelően átgondolásra kerülnek. Javasolta, hogy további munkát kell végezni, mielőtt az UI-t használatba vennék. A WP.29 elnökének felkérésére bemutatta a WP.29-187-15

dokumentumot, amely bemutatta az UI lehetséges negatív hatásait, ha nem dolgozzák ki alaposan.

Az OICA képviselője kijelentette, hogy nem áll szándékukban akadályozni a szuverén tevékenységeket, és hogy az UI nem helyettesítheti a termékeken megmaradó jelölést. Hozzátette, hogy esetleg egy horizontális dokumentumot lehetne kidolgozni az UI pontos rendelkezéseinek (pl. formátum, méret stb.) részletezésére, amelyre minden vonatkozó ENSZ-előírás hivatkozhatna.

Finnország képviselője, a GRE elnöke emlékeztetett az 1958-as megállapodás UI-ra vonatkozó rendelkezéseire, és kifejtette a GRE megfontolásait, amikor az UI-ra vonatkozó rendelkezéseket bevezették a 148., 149. és 150. számú ENSZ-előírásokba. Emlékeztetett arra, hogy a CITA előadást tartott az IWG-n a SLR-ről, és hogy a közeljövőben további megbeszélésekre kerül sor a felmerült aggályok kezelése érdekében.

Az Európai Bizottság képviselője osztotta a CITA által felvetett aggályokat, és emlékeztetett a következőkre:

- az ENSZ-előírásokban az UI-ra való konkrét utalás hiánya zavart okozhat, ha a gazdasági szereplőkre bízják az UI vagy a hagyományos jelölés használatának megválasztását;
- Az SLR-el kapcsolatos IWG-nek további jelölések felvételét kell figyelembe vennie az időszakos ellenőrzések vagy az út menti ellenőrzések megkönnyítése érdekében
- ha nem sikerül megoldást találni, mielőtt az UI-szoftver működőképessé válik, meg kell fontolni az UI ideiglenes befagyasztását a világítási szabályokban.

A Dél-afrikai Köztársaság képviselője emlékeztetett a jelölések fontosságára, amikor a járművek, rendszerek és alkatrészek ellenőrzése a tét. Sürgette a WP.29-et, hogy az UI-t és annak használatát tegye felhasználóbaráttá.

Svédország képviselője bejelentette, hogy elemezni fogja az országában kialakult helyzetet, hogy értékelje a CITA által bemutatott DETA lehetséges negatív hatásait.

Az Egyesült Királyság képviselője megemlítette a jóváhagyási jelölés fontosságát, nemcsak az időszakos műszaki ellenőrzés és a közúti ellenőrzések esetében, hanem más esetekben is. Példaként említette az értékesítés helyén fennálló követelményeket, és úgy vélte, hogy az UI számos nemzeti szabályozást érinthet, és módosításokat tehet szükségessé.

A WP.29 egyetértett abban, hogy a DETA és a SLR témájában további munkára van szükség az IWG-ken belül. A WP.29 emlékeztetett a jelöléseknek a jármű jóváhagyásán túlmutató használatára, amelyek a jármű élettartamának minden szakaszában fontosak, a jóváhagyástól a nyilvántartásba vételen át a kivonásig, leszerelésig. A WP.29 megjegyezte az információkhoz való hozzáférés döntő fontosságát, és azt is, hogy figyelembe kell venni a modern technológiát, például az XML formátumokat, mivel a PDF fájlok már nem a legkorszerűbbek.

A WP.29 nem tudott végleges választ adni a DETA IWG által az UI-vel kapcsolatban feltett kérdésre, de támogatását fejezte ki a további munka mellett az UI egyszerűsítése, egységes megvalósítása érdekében.

A WP.29 elfogadta az ECE/TRANS/WP.29/2022/62 dokumentumot (a 4.5.1. napirendi pont alatt).

A titkár azt javasolta a WP.29-nek, hogy a polgárok dolgának megkönnyítése érdekében fontolja meg a megfelelőségi dokumentum (DOC) és az UI összekapcsolását. Példaként említette azokat a nehézségeket, amelyekkel a polgárok szembesülnek például az alacsony kibocsátású zónákba való belépéshez szükséges matricák megszerzése során.

A titkár megerősítette, hogy nem történt előrehaladás a DETA ENSZ-EGB-beli megrendezésének költségvetésével kapcsolatban. A WP.29 megköszönte Németországnak, hogy a DETA-t egyelőre megrendezte.

4.6. A GRSP által a meglévő ENSZ-előírásokhoz benyújtott módosítási tervezetek vizsgálata

Kapcsolódó dokumentumok	Érintett ENSZ-EGB előírások
ECE/TRANS/WP.29/2022/63	ENSZ-EGB 22.
ECE/TRANS/WP.29/2022/64	ENSZ-EGB 100.
ECE/TRANS/WP.29/2022/65	ENSZ-EGB 129.
ECE/TRANS/WP.29/2022/66	ENSZ-EGB 137.
ECE/TRANS/WP.29/2022/67	ENSZ-EGB 137.
ECE/TRANS/WP.29/2022/68	ENSZ-EGB 145.
ECE/TRANS/WP.29/2022/69	ENSZ-EGB 12.
ECE/TRANS/WP.29/2022/70	ENSZ-EGB 127.
ECE/TRANS/WP.29/2022/71	ENSZ-EGB 135.
ECE/TRANS/WP.29/2022/72	ENSZ-EGB 136.

A GRSP által a meglévő ENSZ-előírásokhoz benyújtott módosítási tervezetek

A Világforum megvizsgálta a módosítástervezeteket, és javasolta, hogy szavazásra terjesszék azokat az AC.1 elé.

4.7. A GRPE által a meglévő ENSZ-előírásokhoz benyújtott módosítási tervezetek vizsgálata

Kapcsolódó dokumentumok	Érintett ENSZ-EGB előírások
ECE/TRANS/WP.29/2022/73	ENSZ-EGB 24.
ECE/TRANS/WP.29/2022/74	ENSZ-EGB 49.
ECE/TRANS/WP.29/2022/75	ENSZ-EGB 85.

A GRPE által a meglévő ENSZ-előírásokhoz benyújtott módosítási tervezetek

A Világforum megvizsgálta a módosítástervezeteket, és javasolta, hogy szavazásra terjesszék azokat az AC.1 elé.

4.8. A GRVA által a meglévő ENSZ-előírásokhoz benyújtott módosítási tervezetek vizsgálata

Kapcsolódó dokumentumok	Érintett ENSZ-EGB előírások
ECE/TRANS/WP.29/2022/59/Rev.1	ENSZ-EGB 157.
ECE/TRANS/WP.29/2022/76	ENSZ-EGB 131.
ECE/TRANS/WP.29/2022/77	ENSZ-EGB 13.
ECE/TRANS/WP.29/2022/78	ENSZ-EGB 13.
ECE/TRANS/WP.29/2022/79	ENSZ-EGB 13-H.
ECE/TRANS/WP.29/2022/80	ENSZ-EGB 79.
ECE/TRANS/WP.29/2022/81	ENSZ-EGB 79.
ECE/TRANS/WP.29/2022/82	ENSZ-EGB 90.

A GRPE által a meglévő ENSZ-előírásokhoz benyújtott módosítási tervezetek

A Világforum megvizsgálta a 4.8.1-4.8.8. napirendi pontok alatti módosítástervezeteket, és az alábbi módosítással az AC.1 elé terjesztést javasolta szavazásra:

ECE/TRANS/WP.29/2022/79 – címmódosítás:

„Javaslat az ENSZ 13-H. sz. előírása 01. módosítássorozatának 4. kiegészítésére”

4.9. A GRBP által a meglévő ENSZ-előírásokhoz benyújtott módosítási tervezetek vizsgálata

Kapcsolódó dokumentumok	Érintett ENSZ-EGB előírások
ECE/TRANS/WP.29/2022/83	ENSZ-EGB 117.
ECE/TRANS/WP.29/2022/84	ENSZ-EGB 51.
ECE/TRANS/WP.29/2022/85	ENSZ-EGB 54.
ECE/TRANS/WP.29/2022/86	ENSZ-EGB 106.
ECE/TRANS/WP.29/2022/87	ENSZ-EGB 141.
ECE/TRANS/WP.29/2022/7/Rev.1	ENSZ-EGB 109.
Informális dokumentum	
WP.29-187-07 (ECE/TRANS/WP.29/2022/84 helyesbítés)	

A 4.9.2. napirendi ponthoz. (ECE/TRANS/WP.29/2022/84) a GRBP elnöke bemutatott egy helyesbítést (WP.29-187-07), és néhány szerkesztési javítást említett. A Világforum egyetértett a javasolt módosításokkal, és javasolta az ECE/TRANS/WP.29/2022/84 dokumentumnak az AC.1 elé terjesztését szavazásra, az alábbi módosításokkal:

A 2.24. bekezdésben:

Jelmagyarázat táblázatában a következő sorok: $L_{TR, \vartheta_{ref}, (vTR, ref)}$, $L_{TR, DB, \vartheta_{ref}}$, $L_{TR, DB, \vartheta_{ref}}$, $L_{TR, DB, crs, \vartheta_{ref}}$, és $L_{TR, DB, wot, \vartheta_{ref}}$, utolsó oszlopban helyesírási hiba: „*left/ride side*” helyett „*Left/Right side*”

11.13. pontban új bekezdés:

7. Kiegészítés (különösen, de nem kizárólagosan a 3. melléklet 2. és 3. függelékét és a 9. mellékletet) nem vonatkozik a meglévő típusjövahagyásokra, amelyeket eredetileg a 7. kiegészítés hatálybalépése előtt adtak ki.

3. melléklet, 3. függelék, 3.2. bekezdés, a "left/ride side" helyett "left/ right side".

A Világfórum megvizsgálta a 4.9.1-4.9.6. napirendi pontok módosításainak tervezetét a fent felsorolt javításokkal, és javasolta, hogy szavazásra terjesszék az AC.1 elé.

4.10. A GR-ek által a meglévő ENSZ-előírásokhoz benyújtott esetleges helyesbítés-tervezetek vizsgálata

Ehhez a napirendi ponthoz nem nyújtottak be dokumentumot.

4.11. A titkárság által a meglévő ENSZ-előírásokhoz benyújtott esetleges helyesbítés-tervezetek vizsgálata

Ehhez a napirendi ponthoz nem nyújtottak be dokumentumot.

4.12. A Világforumot segítő munkacsoportok által benyújtott, új ENSZ-előírásokra vonatkozó javaslatok vizsgálata

Dokumentáció: ECE/TRANS/WP.29/2022/88

Informális dokumentumok: WP.29-187-11 és WP.29-187-12

A GRBP elnöke ismertette a tolatási figyelmeztető jelzésről szóló új ENSZ-rendelet tervezetét (4.12.1. napirendi pont). A Világforum megvizsgálta a tervezetet, és javasolta, hogy szavazásra terjesszék az AC.1 elé.

Az Egyesült Királyság képviselője, bár elismerte a fenti új ENSZ-előírás tervezetének fontosságát a biztonság szempontjából, rámutatott, hogy delegációja nem tudja megszavazni azt, mivel az nem egyeztethető össze az éjszakai órákban a tolatóriasztásra vonatkozó nemzeti korlátozásokkal (WP.29-187-11). Javasolta az új rendeletben előírt szüneteltetési funkció kiterjesztését az ilyen nemzeti korlátozásokra is, és további módosításokat terjesztett elő erre vonatkozóan (WP.29-187-12).

A Világforum tudomásul vette a WP.29-187-11 és a WP.29-187-12 dokumentumokat, és felkérte az Egyesült Királyságot, hogy terjessze be azokat a következő, 2022. szeptemberi GRBP-ülésre.

A WP.29 titkára emlékeztette az Egyesült Királyság delegációját, hogy arról a döntésükről, hogy nem alkalmazzák az új rendeletet eredeti formájában, értesíteni kell a New York-i Jogi Hivatalt (az 1958. évi megállapodás 1. cikkének (4) bekezdése).

4.13. A munkacsoportok által a Világforum elé terjesztett, az R.E.3 összevont határozatot módosító javaslatok

Ehhez a napirendi ponthoz nem nyújtottak be dokumentumot.

4.14. A GRE és a GRSG által benyújtott, a meglévő ENSZ-előírások módosítására irányuló, függőben lévő javaslatok

Kapcsolódó dokumentumok	Érintett ENSZ-EGB előírások
ECE/TRANS/WP.29/2022/89	ENSZ-EGB 48.
ECE/TRANS/WP.29/2022/90	ENSZ-EGB 48.
ECE/TRANS/WP.29/2022/91	ENSZ-EGB 48.
ECE/TRANS/WP.29/2022/92	ENSZ-EGB 148.
ECE/TRANS/WP.29/2022/93	ENSZ-EGB 149.
ECE/TRANS/WP.29/2022/94	ENSZ-EGB 150.
ECE/TRANS/WP.29/2022/95	ENSZ-EGB 48.
ECE/TRANS/WP.29/2022/96	ENSZ-EGB 48.
ECE/TRANS/WP.29/2022/97	ENSZ-EGB 48.
ECE/TRANS/WP.29/2022/98	ENSZ-EGB 53.
ECE/TRANS/WP.29/2022/99	ENSZ-EGB 53.
ECE/TRANS/WP.29/2022/100	ENSZ-EGB 53.
ECE/TRANS/WP.29/2022/101	ENSZ-EGB 74.
ECE/TRANS/WP.29/2022/102	ENSZ-EGB 74.
ECE/TRANS/WP.29/2022/104	ENSZ-EGB 86.
ECE/TRANS/WP.29/2022/110	ENSZ-EGB 162.
Informális dokumentum: WP.29-187-05	

A GRE elnöke ismertette a 4.14.1-4.14.6. napirendi pontok alatti módosítástervezeteket. A Világforum megvizsgálta a 4.14.1-4.14.4. és 4.14.6-4.14.17. napirendi pontok alatti módosítástervezeteket, és az alábbi módosítások figyelembevételével elfogadásra ajánlja azokat az AC.1 számára szavazásra:

Napirendi pont 4.14.4, ECE/TRANS/WP.29/2022/92

5. bekezdés, 3., 4., 6., 7. és 8. táblázat, címsor, negyedik oszlop, a 3.3.2.1.5.2. helyett 3.3.2.5.2.

4. melléklet, 1.2. bekezdés, második sor, törölni kell a "ha" szót.

Napirendi pont 4.14.11, ECE/TRANS/WP.29/2022/99

6.2.1.1 és 6.2.1.2 bekezdésekből törölni kell a „b” pontot.

Napirendi pont 4.14.12, ECE/TRANS/WP.29/2022/100

6.2.1.1 és 6.2.1.2 bekezdésekből törölni kell a „b” pontot.

A 4.14.5. napirendi ponthoz a GRE elnöke ismertette az ECE/TRANS/WP.29/2022/93 javításait (WP.29-187-05). A Világforum egyetértett ezekkel a javításokkal, és javasolta az

ECE/TRANS/WP.29/2022/93 dokumentumnak az AC.1 elé terjesztését szavazásra, az alábbi módosításokkal:

3.3.2.4.2-es bekezdés: „segítségével/révén” cseréje „valamivel, vagy nélküle”-re

6. táblázat A szakasz, „10. szakasz és alatta” sor, utolsó oszlop: „50R” helyett „25V”

Az 5.2.3. bekezdés a következőképpen módosul:

„5.2.3. A III. zónában nem lehetnek olyan oldalirányú eltérések, amelyek a jó kilátást rontják.”

7. táblázat „A” része, sor "S100+S100LL+S100RR", 3. oszlop: " $3.75 \cdot 10^3$ d" helyett " $3.75 \cdot 10^2$ d".

7. táblázat „A” része, „7. szegmens és alatta”, 7. oszlop: „50R” helyett „25V”.

16. táblázat, 6. szegmens, utolsó oszlop a következőre: "0.8 x the actual measured value at point 1.72°D-V"

1. melléklet, 9.1.8. pont, a "4.5.3.3.4." szövegrész helyébe "4.5.3.5." lép.

4.15. Javaslat a Kölcsönös Határozatok módosítására

Ehhez a napirendi ponthoz nem nyújtottak be dokumentumot.

4.16. A GR-ek által benyújtott új határozati javaslatok

A GRPE elnöke ismertette az egységesített állásfoglalás-tervezetet, amely leírja az új szilárd részecskeszám (SPN) mérési eljárást a nagy teljesítményű (HD) motorok esetében, beleértve a 23 nm alatti, valamint a nyers kipufogógáz-mintavételi lehetőségeket.

Kifejtette, hogy az egységesített állásfoglalás a nagy teljesítményű motorokra összpontosít, és a módosítások az ENSZ 15. számú GTR-ében a könnyű tehergépjárművekre vonatkozóan bevezetett rendelkezéseket ismétlik. Mivel a bizonyítékok azt mutatják, hogy egyes HD motorok nagy arányban bocsátanak ki 23 nm alatti részecskéket, elmagyarázta, hogy az ENSZ 49. számú előírásában meghatározott SPN mérési eljárásnak a határértéket 10 nm-re kell csökkentenie, ahogyan az ebben az egységesített állásfoglalásban szerepel, mint opcionális lehetőség.

Végezetül hozzátette, hogy a nagy teljesítményű motorok SPN mérési eljárását csak az ENSZ 49. számú szabálya írja le, az ENSZ 4. számú GTR-je nem, és hogy a GRPE egyetértett abban, hogy ezt a javaslatot új egységesített állásfoglalásként dolgozzák ki, amelyben a szerződő felek választhatnak a 10 és 23 nm közötti határméret között. Végezetül elmondta, hogy az új eljárás jogi aktusba való felvételének időpontjáról és módjáról szóló döntést egy későbbi szakaszban hozzák meg.

Összefoglalásul a 4-es napirendi pont által érintett, módosításra, helyesbítésre javasolt ENSZ-EGB előírások a következők (sorszámuk szerint felsorolva):

12, 13 (2x), 13-H, 22, 24, 48 (5x), 49, 51, 53 (3x), 54, 74 (2x), 79 (2x), 85, 86 (2x), 90, 100, 106, 109, 117, 127, 129, 131, 135, 136, 137 (2x), 141, 145, 148, 149, 150, 157, 162, 165

5. Az 1998. évi Genfi Világelőírás Egyezmény

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

Dokumentáció: ECE/TRANS/WP.29/1073/Rev.33

A Világforum megegyezett abban, hogy az 1998-as Egyezménnyel kapcsolatos 5.2-5.5/5.6. napirendi pontokat az 1998-as megállapodás végrehajtó bizottsága (WP.29/AC.3) számára előkészített 15-20. napirendi pontok keretében kell részletesen megvizsgálni.

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

A világforum úgy döntött, hogy ezt a témakört továbbra is napirenden tartja, és várja a kapcsolódó hozzászólásokat, bemutatásokat.

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

Informális dokumentumok: WP.29-186-16, WP.29-186-16/Rev.1,

Oroszország képviselője, az időszakos műszaki ellenőrzésekkel (PTI) foglalkozó munkacsoport társelnöke beszámolt a WP.29-nek az IWG huszonötödik és huszonhatodik, virtuális formában tartott ülésén végzett tevékenységéről. Tájékoztatta a WP.29-et, hogy az IWG munkája a következő területekre összpontosított:

- üzemi megfelelőségi vizsgálat
- intézkedések a manipuláció észlelésére
- A baleseti segélyhívó rendszerekre vonatkozó szabálytervezet
- DETA hozzáférés

Elmondta, hogy a keretdokumentumot a PTI-vel foglalkozó munkacsoport egyik alcsoportja fogja továbbfejleszteni.

A PTI-vel foglalkozó IWG társelnöke iránymutatást kért a WP.29-től az üzem közbeni megfelelőségről szóló keretdokumentumhoz kapcsolódó tevékenységeinek elemeire vonatkozóan, amelynek célja a piacfelügyeleti mechanizmusok kezelése az autóiipari termékek megfelelőségének alapos ellenőrzése érdekében.

Franciaország képviselője, a GRBP elnöke beszámolt a csoportjában folytatott megbeszélésekről. Kiemelte, hogy meg kell határozni a megfelelő kapcsolatot a járművek jóváhagyása (beleértve a vizsgálat megfelelőségét, a használat közbeni megfelelőséget és a piacfelügyeletet egyes piacokon) és az időszakos műszaki ellenőrzés között. Kijelentette annak fontosságát, hogy a típusjóváhagyás keretében elvégzett referenciavizsgálatokat megfelelően fel kell használni az időszakos műszaki ellenőrzés és a közúti ellenőrzés során.

Az Egyesült Királyság képviselője emlékeztetett arra, hogy a PTI-vel foglalkozó munkacsoport megemlítette, hogy az előírások be nem tartása esetén szankciókat kell alkalmazni, amelyek túlnyomórészt a nemzeti jogszabályokban szerepelnek. A WP.29

véleményét kérte arról, hogy az 1997. évi megállapodásnak milyen szerepe van abban, hogy ajánlásokat tegyen a szankciókkal kapcsolatban, és osztotta azt a véleményét, hogy ez valószínűleg az egyes szerződő felek előjoga. Az elnök egyetértett az Egyesült Királyság nyilatkozatával, és hozzátette, hogy a műszaki vizsgákhoz való hozzájárulás hasznos hozzáadott értéket jelent az 1997. évi megállapodás eredményei között.

Svédország képviselője támogatta az Egyesült Királyság nyilatkozatát, és kiemelte a PTI és a közúti ellenőrzések során tapasztalt manipulációk feltárására irányuló tevékenységek folytatásának fontosságát, és felkérte a PTI-vel foglalkozó munkacsoportot, hogy folytassa és bővítse az ezzel kapcsolatos tevékenységét.

A CITA képviselője egyetértett azzal, hogy a WP.29-nek nem feladata a szankciók meghatározása, és megköszönte az Egyesült Királyságnak és Svédországnak az építő jellegű visszajelzést.

A titkárság a GRPE elnöke nevében támogatta a PTI-vel foglalkozó nemzetközi munkacsoport társelnöke által leírt megközelítést, és tájékoztatta a GRPE-t, hogy a 2022. júniusi ülésén a GRPE érdekelt feleitől aktív hozzájárulást fog kérni.

Franciaország képviselője megjegyzést fűzött a DETA-hoz való, a PTI céljából történő hozzáféréshez. Kiemelte a DETA-ban tárolt, megfelelő egységes adatszerkezet fontosságát, amelyet a PTI felhasználhat.

A CITA képviselője kifejtette, hogy az UI jelenlegi fejlesztései komoly problémákat okozhatnak a PTI-ellenőrzések során. Ügyelni kell arra, hogy megfeleljenek az olyan független feladatoknak és igényeknek, mint a PTI.

A WP.29 tudomásul vette, hogy egyes régiók már kidolgozták a PTI-adatakra vonatkozó rendelkezéseket, és hogy az ilyen kérdéseket ezen a fórumon meg lehet vitatni. OICA megjegyezte, hogy ezek a piacok a járműazonosító számok alapján történő információcserét írják elő, míg a DETA a jóváhagyási számok és a járműtípusok alapján épül fel.

7.1. A Megállapodás helyzete

ECE/TRANS/WP.29/1074/Rev.16

A WP.29 tudomásul vette az ECE/TRANS/WP.29/1074/Rev.16 dokumentumot a megállapodás státuszáról, beleértve a megállapodáshoz csatolt ENSZ-szabályok státuszát, a megállapodás szerződő feleinek és adminisztratív részlegeinek listáját, és arra ösztönözte az 1997. évi megállapodás szerződő feleit, hogy szükség szerint nyújtsák be a titkárságnak (francois.guichard@un.org) a vonatkozó frissített információkat.

7.2. Az 1997-es Megállapodás módosítása

Ehhez a napirendi ponthoz nem érkezett javaslat.

7.3. Az 1997-es Megállapodáshoz csatolt új szabályok

Ehhez a napirendi ponthoz nem érkezett javaslat.

7.4. Az 1997-es Egyezményhez csatolt szabályok módosítása

Ehhez a napirendi ponthoz nem érkezett javaslat.

7.5. Az időszakos műszaki ellenőrzést végző központok vizsgáló berendezéseivel, a vizsgálatot végző személyek képzettségével és továbbképzésével, valamint az ellenőrökkel szemben támasztott követelményeket tartalmazó R.E.6 jelű Közös Határozat módosítása

Ehhez a napirendi ponthoz nem érkezett javaslat.

7.6. Jármű teljes élettartamára értett megfelelés

Dokumentáció: ECE/TRANS/WP.29.2021/148

Informális dokumentum: WP.29-187-22

A PTI-vel foglalkozó munkacsoport elnöke tájékoztatta a világfórumot a WP.29 kiegészítő testületeinek az ECE/TRANS/WP.29/2021/148 dokumentummal kapcsolatos konzultációiról. A világfórum jóváhagyta a járművek teljes élettartamának megfeleléséről szóló keretdokumentumra vonatkozó javaslatot, beleértve a GR-ektől kapott észrevételeket is (lásd WP.29-187-22).

A WP.29 felkérte a titkárságot, hogy a következő ülészenon hivatalos szimbólummal együtt terjessze ki hivatalos elfogadás céljából.

8. Egyéb kérdések

8.1. Az 1968. évi Bécsi Közúti Közlekedési Egyezmény rendelkezéseinek az 1958. évi és 1998. évi Megállapodásokhoz csatolt és a Világfórum által elfogadott előírásokban foglalt rendelkezésekhez igazítása.

A WP.1 titkársága tájékoztatta a WP.29-et a 2022. márciusi ülés során elért eredményekről, a WP.29 szempontjából releváns eredményekre összpontosítva. További részletekért a WP.1 nyolcvannegyedik ülészenakáról szóló ülészenakjelentésre hivatkozott (ECE/TRANS/WP.1/179). Beszámolt a közúti közlekedésről szóló 1968. évi egyezmény és a műszaki előírások, különösen az 5. mellékletben szereplő világítási rendelkezések közötti összhang felülvizsgálatának feladatáról, amellyel kapcsolatban a WP.1 befejezte a tanácskozását. Bejelentette, hogy a javasolt módosításokat várhatóan a WP.1 2022. szeptemberi ülészenakán fogadják el a közúti közlekedésről szóló 1968. évi egyezmény módosításaként. Röviden beszámolt a közúti közlekedésről szóló 1968. évi egyezmény egy korábbi módosításával bevezetett új 34a. cikkről, amely az automatizált vezetésre és az ADS-re vonatkozik (ECE/TRANS/WP.1/173/Add.1), és várhatóan 2022. július 14-én lép hatályba. Tájékoztatta a WP.29-et a vezető által a vezetéstől eltérő tevékenységek biztonsági szempontjairól szóló határozattal kapcsolatos munkáról (amely tevékenységeket a vezető akkor végez, amikor az automatizált vezetés rendszer dinamikus irányítást gyakorol). Bejelentette, hogy a 2022. márciusi ülészenakon folytatott tanácskozásokat tükröző felülvizsgált dokumentumot a következő hetekben a WP.1 2022. szeptemberi ülészenakán hivatalos jelzéssel ellátva terjesszik ki, és elfogadásra terjesszik elő. Bejelentette, hogy a 2022. márciusi ülészenakon folytatott tanácskozásokat tükröző felülvizsgált dokumentumot a

következő hetekben hivatalos jelzéssel ellátva szétküldik, és a WP.1 2022. szeptemberi ülészakán elfogadásra terjesztik elő. Végezetül beszámolt a WP.1 folyamatban lévő tevékenységeiről, például a kanadai javaslatról (amelyet a WP.1 elnöke is támogatott), amely az ADS biztonságára és az emberközpontú követelményekre vonatkozó keretrendszer kidolgozására irányul, a jármű emberi szempontú tervezésére, valamint a fogyasztók tudatosságára és megértésére összpontosítva. Hozzátette, hogy a WP.1 örömmel várja a WP.29-cel való szorosabb együttműködést, és megemlítette egy közös rendezvény megszervezésének lehetőségét.

A WP.29 üdvözölte ezt az információt, és megjegyezte a közúti közlekedésről szóló 1968. évi bécsi egyezmény módosításainak fontosságát, amely nagymértékben inspirálná az autópálya-szabályok módosítására irányuló nemzeti tevékenységeket.

Kanada képviselője megköszönte a titkárságnak, hogy kiemelte a WP.1-ben tett javaslatot, és arra ösztönözte a WP.29-et, hogy tekintse át azt. Tájékoztatást adott a WP.1 szakértői csoport tevékenységéről, amely az automatizált járművek forgalomban való használatára vonatkozó új jogi eszköz kidolgozásával foglalkozik. Hangsúlyozta annak fontosságát, hogy a csoportnak komolyan meg kell vizsgálnia ezt a tevékenységét, amelynek során figyelembe kell vennie a fejleményeket és a WP.29 előírásait. Azt tanácsolta, hogy ezen a ponton vizsgálják felül egy új jogi eszköz szükségességét, tekintettel arra, hogy az automatizált járművek még gyerekcipőben járnak.

Az elnök emlékeztetett a WP.1 nagykövetének kinevezésével kapcsolatos korábbi megbeszélésekre. Kanada képviselője megköszönte a WP.1 titkárságának a WP.29 számára bemutatott tájékoztatót, valamint a WP.1-ben Kanada által az együttműködésről és a humán tényezőkről készített informális dokumentumok kiemelését. Továbbá arra ösztönözte a WP.29-et, hogy tekintse át azt. Megjegyezte továbbá, hogy a WP.1 szakértői csoportja már dolgozik az automatizált járművek forgalomban való használatára vonatkozó új jogi eszköz megalkotásán. Hangsúlyozta annak fontosságát, hogy a csoport komolyan foglalkozzon ezzel a tevékenységgel, amelynek figyelembe kell vennie a fejleményeket és a WP.29 előírásait. Megjegyezte továbbá, hogy fontos megvizsgálni és értékelni a biztonsági megfontolásokat, mielőtt egy új jogi eszköz megalkotását fontolóra vennék, tekintettel arra, hogy az automatizált járműtechnológiák még nem teljesen kiforrottak. Végül megemlítette, hogy a WP.1-gyel közösen konkrét munkatervet kell kidolgozni, amely tartalmazza a WP.1-WP.29 együttműködésre vonatkozó ITC-megbízatásra vonatkozó célkitűzéseket, eredményeket és határidőket.

Az AAPC képviselője, a FRAV IWG titkára azt javasolta, hogy az együttműködésnek közös fogalmakat és meghatározásokat kellene mérlegelnie.

A WP.29 egyetértett Kanada képviselőjének javaslatával, hogy a WP.29 következő napirendjére vegyenek fel egy napirendi pontot a WP.1-gyel való együttműködésről, és felkérte a szerződő feleket, hogy készüljenek fel a részletesebb megbeszélésre és egy lehetséges nagykövet kinevezésére.

Az AAPC képviselője, a FRAV IWG titkára azt javasolta, hogy az együttműködésnek közös terminusokat és fogalommeghatározásokat kellene fontolóra vennie.

A WP.29 egyetértett Kanada képviselőjének javaslatával, hogy a WP.29 következő napirendjére vegyenek fel egy napirendi pontot a WP.1-gyel való együttműködésről, és felkérte a szerződő feleket, hogy készüljenek fel a részletesebb megbeszélésre és egy lehetséges nagykövet kijelölésére.

8.2. Javaslatok a járművek szerkezetére vonatkozó Közös Megállapodás (R.E.3) módosítására

A WP.29 tudomásul vette, hogy ehhez a napirendi ponthoz nem érkeztek be módosító javaslatok.

8.3. UNRSF projekt a biztonságosabb és tisztább használt járművekről Afrikában

A titkárság bemutatta a "Biztonságosabb és tisztább használt járművek Afrikában" című UNRSF-projektről szóló jelentéstervezetet, és felkérte a WP.29 szakértőit, hogy ha vannak észrevételeik vagy javaslataik, akkor azokat 2022. augusztus 15-ig juttassák el a titkárságra. A jelentés közzétételére 2022 második félévében kerülne sor.

A Világforum jóváhagyta a biztonságosabb és tisztább új és használt járművekkel foglalkozó munkacsoport vezetőségét, és gratulált D. Van Tonder úrnak (Dél-Afrika) megválasztásához.

Az újonnan kinevezett elnök megköszönte a tagoknak a vezetői csapatba vetett bizalmat, és kiemelte, hogy ez egy történelmi pillanat, mivel ez az első alkalom, hogy az afrikai kontinensről választottak elnököt, ami azt mutatja, hogy a fejlődő országokat is be kell vonni a járműszabályok világszintű harmonizációjának munkájába.

8.4. Közzétételre szánt dokumentumok

Dokumentáció: Informális dokumentum: WP.29-187-23

A WP.29 tudomásul vette, hogy a WP.29-187-23 informális dokumentum tájékoztatást nyújt a meglévő ENSZ-előírások módosítására és két helyesbítésére vonatkozó javaslatokról, valamint egy új ENSZ-előírásról, amelyeket a WP.29 2022. márciusi ülésén az AC.1 elfogadott. Megjegyezték továbbá, hogy a dokumentum tartalmazza a hatálybalépés (tervezett) időpontját is, amely a módosítások esetében 2022. október 8., amennyiben nem érkezik kifogás, a helyesbítések esetében 2022. április 18., az új ENSZ-előírás esetében pedig 2022. október 14. lesz.

8.5. A mérési bizonytalanságok általános megközelítése az ENSZ-előírásokban

Dokumentáció: WP.29-187-06,

ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2022/9/Rev.1

Norvégia képviselője a mérési bizonytalanságokkal foglalkozó informális GRBP-munkacsoport (IWG MU) elnökeként beszámolt arról az általános megközelítésről, hogy hogyan kezeljék a mérési bizonytalanságokat az ENSZ-előírásokban. Rámutatott, hogy a GRBP már az 51. számú ENSZ-előírásban is rögzítette ezt a megközelítést, és a jövőben ezt fogja tenni a 117. számú ENSZ-előírás esetében is. Rövid véleménycserét követően a Világforum felkérte a többi GR-t, hogy vizsgálják meg, hogy a mérési bizonytalanságokra javasolt megközelítés (ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2022/9/Rev.1 referenciadokumentum) illeszkedik-e a saját hatáskörükbe tartozó ENSZ-előírásokhoz.

A WP.29 úgy vélte továbbá, hogy a referenciadokumentum útmutatóként szolgálhat a műszaki szolgálatok számára a mérések elvégzése során.

9. Hivatalos jegyzőkönyv elfogadása

A Világforum - a Titkárság által elkészített tervezet alapján – a COVID-19 eljárás keretében elfogadta a 187. ülésről szóló jelentést és annak mellékleteit. A jelentés tartalmazza az 1958. évi megállapodás Adminisztratív Bizottságának (AC.1) nyolcvanegyedik üléséhez, az 1998-as megállapodás Végrehajtó Bizottságának (AC.3) hatvanegyedik üléséhez kapcsolódó szakaszokat, valamint az 1997. évi megállapodás Adminisztratív Bizottságának (AC.4) tizenegyedik ülészakára vonatkozó szakaszokat tartalmazott.

B. 1958. évi megállapodás Adminisztratív Bizottsága (AC.1)

10. Az AC.1 Adminisztratív Bizottság megalakítása

Az AC.1-ben a szavazás az 1958. évi Egyezmény Szerződő Felei által csendes eljárás keretében 2022. június 10-én elfogadott írásos eljárás szerint folyt le. Az írásos eljárás 2022. június 14-én 12 órától számított 72 órán keresztül tartott, így 2022. június 17-én 15 órakor fejeződött be. Az AC.1 81. online ülésére 2022. június 22-én került sor.

Az 1958. évi Genfi Egyezmény 56 szerződéses partnere közül 40 vett részt az írásos szavazási eljárásban, továbbá az online/hibrid formában megtartott ülésen.

Az AC.1 felkérte a WP.29 elnökét, hogy vezesse az online/hibrid ülést.

11. Új ENSZ előírások, érvényben lévő előírások módosításainak és hibajavításának megszavazása AC.1 által

A benyújtott dokumentumokra vonatkozó szavazás eredményei az alábbi táblázatokban található az 1958-as megállapodás 12. cikkének eljárási szabályzata és a 3. revízió melléklete szerint, amely a jelentés végén lévő mellékletben található.

C. Az 1998. évi Genfi „Világ-megállapodás” AC.3 Végrehajtó Bizottsága

12. Az 1998. évi Genfi „Világ-megállapodás” AC.3 Végrehajtó Bizottságának megalakítása, a tisztségviselők megválasztása a 2022-es évre

A Végrehajtó Bizottság (AC.3) hatvannegyedik ülésére 2022. június 22-én került sor, amelynek elnöke az Egyesült Királyság képviselője volt. A döntéshozatal és a szavazás a COVID-19 időszak során lezajlott különleges eljárást követte, amelyet az 1998. évi Megállapodás valamennyi szerződő fele 2022. június 10-én hallgatási eljárás keretében elfogadott. A megállapodásban részt vevő 38 szerződő fél közül 15 képviselője vett részt. Ezek a következők voltak: Ausztrália, Kanada, Kína, az Európai Unió (Ciprus, Finnország, Franciaország, Németország, Magyarország, Olaszország, Litvánia, Luxemburg, Hollandia, Románia, Szlovákia, Szlovénia, Spanyolország és Svédország), India, Japán, Malajzia, Norvégia, Koreai Köztársaság, Orosz Föderáció, Dél-Afrika, San Marino, Tunézia, Egyesült Királyság és az Amerikai Egyesült Államok.

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

Dokumentáció: ECE/TRANS/WP.29/1073/Rev.33

Informális dokumentum: WP.29-187-13

Az AC.3 tudomásul vette a 2022. június 15-i tájékoztatást a globális nyilvántartásról (Global Registry) és a GTR-re jelölt javaslatokról (Compendium of Candidates), a prioritások státuszát (a WP.29-187-13) valamint azon témákat, amelyekről a véleménycserét folytatni kell. Az AC.3 megjegyezte, hogy a szerződő feleknek a kötelező jelentéseket immár egy nyilvános weboldalon keresztül kell beküldeniük: <https://wiki.unece.org/display/TRAN/Home>. Az AC.3 emlékeztetett rá, hogy emellett az említett státusz-bejelentéseket az állandó képviselők közvetlenül, e-mailben is megküldik a titkárságnak (edoardo.gianotti@un.org) annak érdekében, hogy a státusz-dokumentum – amely a Megállapodás figyelésének eszköze - frissítésre kerülhessen.

AC.3 ismételten kérte a Szerződő Feleket, hogy az 1998-as megállapodás egyik fő kötelezettségeként (a megállapodás 7.4-7.4.1. cikkei) küldjék meg a fent említett helyzetjelentést és értesítéseket, és minden egyéves időszakra vonatkozóan juttassák el a titkárságnak, ha az ENSZ általános végrehajtási utasításainak a nemzeti jogba való átültetése során tettek vagy nem tettek lépéseket. Az AC.3 végül megjegyezte, hogy ezeket az információkat beépítik a megállapodás helyzetéről szóló dokumentumba, és hogy ezek az információk nem csak adminisztratív jellegűek, hanem minden érdekelt fél, köztük az ipar számára is fontosak, hogy megértsék, milyen típusú járműtanúsításra van szükség a különböző szerződő feleknél.

14. Új GTR, GTR módosítások, helyesbítések tervezeteinek értékelése és megszavazása AC.3 által.

14.1 Javaslat új GTR-re

Dokumentáció: ECE/TRANS/WP.29/2022/106
ECE/TRANS/WP.29/2022/107

A javaslat 2022. június 22-én elfogadásra került az új GTR-re (a szennyezéscsökkentő berendezések tartóssága, 2 és 3 kerekű L kategóriás járművekre).

Magyarország nevében az EU szavazott.

(Malajzia, Dél-Korea és Tunézia tartózkodott a szavazástól)

14.2 Javaslatok meglévő GTR-ek kiegészítésére, módosítására

Dokumentáció: ECE/TRANS/WP.29/2022/108
ECE/TRANS/WP.29/2022/109

2. sz. ENSZ GTR 5. sz. módosítása

A javaslat 2022. június 22-én elfogadásra került.

Magyarország nevében az EU szavazott.

(Malajzia és Tunézia tartózkodott a szavazástól)

15. Az ENSZ GTR-ekben történő alkalmazásra jelölt listára alkalmas műszaki előírások

Az Amerikai Egyesült Államok képviselője kijelentette, készen állnak arra, hogy leveleket készítsenek a 11., 12. és 13. számú jegyzék megerősítésére az AC.3 2022. novemberi ülészakára.

Az AC.3 elnöke felkérte a küldötteket, hogy nyújtsák be országuk nemzeti jogszabályait, amelyeket figyelembe kell venni, és amelyek hozzájárulhatnak az ENSZ GTR-ekre jelöltek gyűjteményéhez.

16. Iránymutatás a GTR-tervezetek azon elemeivel kapcsolatban, amelyekre a Világforum alá rendelt szakértői munkacsoportokban nem született megoldás

Ehhez a napirendi ponthoz nem érkezett be új információ.

17. Az új GTR-ek kidolgozásának és a meglévő GTR-ek módosításának előrehaladása

17.1. 2. sz. ENSZ GTR (Worldwide Motorcycle emission Test Cycle (WMTC))

A GRPE elnöke megerősítette, hogy az új 5. módosítás elfogadását követően a belátható jövőben nem várható további tevékenység a 2. sz. ENSZ GTR-rel kapcsolatban.

Az IMMA képviselője kiemelte az 2. sz. ENSZ GTR új, 5. módosításának fontosságát az EPPR IWG számára. Hozzátette, hogy bár nem tartozik az AC.3 hatáskörébe, a 2. számú ENSZ GTR új 5. módosításának az 1958. évi megállapodásba történő átültetése az EPPR és GRPE munkacsoport feladata.

Az AC.3 megállapodott abban, hogy ezt a napirendi pontot leveszik a 2022. novemberi ülés napirendjéről.

17.2. 3. sz. ENSZ GTR (Motorkerékpár fékezés)

Dokumentáció: ECE/TRANS/WP.29/2022/47/Rev.1

Olaszország képviselője emlékeztetett az ECE/TRANS/WP.29/2022/47/Rev.1 céljára. Kifejtette, hogy észrevételeket kapott az ENSZ GTR 3. számú módosításának kidolgozására vonatkozó engedélyezési kérelemhez, ezért javasolta annak elhalasztását.

Az Amerikai Egyesült Államok képviselője részletezte, hogy a javaslat két technikai megfontolást tartalmaz. Megerősítette, hogy a standard referencia tesztbroncs javasolt frissítése egyértelműnek tűnik. Kifejtette, hogy a vonatkozó, 122-es számú szövetségi gépjármű-biztonsági szabvány nem tartalmaz küszöbértéket a féklámpa bekapcsolására, és emlékeztetett a GRVA arra vonatkozó kérésére, hogy osszák meg az 1,3 m/s²-es küszöb eredetével és indoklásával kapcsolatos információkat.

Az AC.3 egyetértett abban, hogy ezt az eszmecserét a GRVA-n lehet folytatni, és megállapodott abban, hogy a 2022. novemberi ülésén folytatja az ENSZ 3. számú GTR módosításának kidolgozására való felhatalmazás iránti kérelem vizsgálatát.

17.3. 8. sz. ENSZ GTR (Elektromos menetstabilizáló rendszer (ESC))

Korea képviselője, az ENSZ 8. számú GTR módosításának támogatója, arról számolt be, hogy az AC.3 legutóbbi ülése óta nem történt előrelépés.

Kanada képviselője egyetértett azzal, hogy további megbeszélésekre van szükség. Javasolta, hogy a kérdés tárgyalását halasszák el addig, amíg ezekre a megbeszélésekre sor nem kerül.

Az AC.3 megállapodott, hogy a GRVA további megbeszéléseknek adjon otthont erről a kérdéstről, és a 2022. novemberi ülésén folytatja a vizsgálatot.

17.4. 9. sz. ENSZ GTR (Gyalogosvédelem)

A kapcsolódó ENSZ GTR 3. módosításával kapcsolatban az AC.3 tájékoztatást kapott arról, hogy a GRSP-n belül a módosítás befejezésével megbízott munkacsoport átmenetileg felfüggesztette munkáját, mivel az elfogadott cél elérése nehézségekbe ütközött. Ha új információk állnak rendelkezésre, a munkacsoport újra összeül, hogy végleges dokumentumot dolgozzon ki. Rövid eszmecserét követően az AC.3 megerősítette, hogy le kívánja zárni a módosítással kapcsolatos munkát, és felkérte a GRSP-t, hogy a kérdéssel kapcsolatos prioritásokat határozzon meg. A bevethető gyalogosvédelmi rendszereket (DPPS) bevezető 4. módosítással kapcsolatban a Koreai Köztársaság szakértője megerősítette, hogy az IWG 1. fázisa közel áll a véglegesítéshez, és hogy a javaslattervezetet már benyújtották a GRSP 2022. májusi ülésére, hogy észrevételeket kapjanak. Ugyanakkor javasolta az IWG megbízatásának egy évvel történő meghosszabbítását a tervezett munka befejezése érdekében.

Az AC.3 egyetértett az IWG DPPS megbízatásának 2023 novemberéig történő meghosszabbításával.

17.5. 13. sz. ENSZ GTR (Hidrogén üzemanyagcellás járművek (HFCV))

Az AC.3 tájékoztatást kapott arról, hogy a munka jelenlegi szakaszában (2. szakasz) számos javítás történt az eredetileg az 1. fázisban létrehozott 13. számú ENSZ GTR-en. Az IWG elnöke megismételte a szakértőkhöz intézett kérését, hogy időben adjanak visszajelzést a munkáról, hogy az IWG át tudja tekinteni és kezelni tudja ezeket az észrevételeket, és meg tudja oldani a még nyitott kérdéseket. Az IWG elnöke néhány példát idézett a módosításokban tárgyalt témákra, beleértve például a hatály kiterjesztését a nehéz tehergépjárművekre, a 70 MPa-os tartályok kezdeti felszakítási nyomáspróbájának korszerűsítését, a megfelelő tartályokat és a tűztesztet. Befejezésül tárgyalta a folyékony hidrogénre vonatkozó követelmények kérdését, amelyek már szerepelnek az UN GTR No. 13-ban, mint szerződő felek opciója, hogy tájékoztassa az AC.3-at arról, hogy az IWG gondosan mérlegeli ezeket a jövőbeli szakaszokban történő felülvizsgálat céljából.

17.6. 15. sz. ENSZ GTR (Worldwide harmonized Light vehicle Test Procedures (WLTP) – 2. fázis)

A GRPE elnöke tájékoztatta az AC.3-t, hogy a 15. sz. ENSZ GTR továbbfejlesztésének támogatása hiányában a GRPE továbbra is vizsgálja a GTR fenntartását és továbbfejlesztését. A GRPE tagjai azonosították az UN GTR 15. sz. szabvány 7. módosítására vonatkozó, hamarosan benyújtandó javaslat lehetséges anyagát. Hozzátette, hogy a GRPE következő ülésein várhatóan jobban láthatóak lesznek a következő lépések.

17.7. 16. sz. ENSZ GTR (Gumiabroncsok)

A GRBP elnöke tájékoztatta az AC.3-t, hogy a 16. sz. ENSZ GTR 3. fázisának munkálatai várhatóan 2023-ban kezdődnek. Az ETRTO képviselője emlékeztetett a 2. fázisnak az ENSZ 30. és 54. számú rendeletébe és a nemzeti jogba való átültetésére vonatkozó ütemtervre, és felkérte a szerződő feleket, hogy tegyék meg a szükséges lépéseket ebbe az irányba. Megismételte azt a kérést is, hogy a titkárságnak küldjék meg a 16. sz. ENSZ GTR (többek között) átültetési folyamatáról szóló értesítéseket és a kötelező jelentéseket. Hangsúlyozta, hogy az ágazat élénk érdeklődést mutat az ENSZ GTR nemzeti jogrendbe való átültetése iránt,

és nem csak az 1958-as megállapodás keretében. Az AC.3 úgy döntött, hogy ezt a kérdést továbbra is napirenden tartja.

17.8. 20. sz. ENSZ GTR (Elektromos járművek biztonsága)

A 20. sz. ENSZ GTR 2. fázisával foglalkozó munkacsoport elnöke beszámolt az IWG által a hőterjedés kiváltására szolgáló módszerek vizsgálata terén elért eredményekről, ami továbbra is nagy kihívást jelent. Beszámolt továbbá az Európai Bizottság Közös Kutatóközpontjának a sérült akkumulátorcellákból és csomagokból származó gázok toxicitását és gyúlékonyságát vizsgáló kutatási projektjének fontos előzetes eredményeiről, amelyek arra utalnak, hogy egyes gázok mérgezőek, halálosak és/vagy gyúlékonyak lehetnek. Hozzátette, hogy amint a projekt befejeződik, az IWG azt tervezi, hogy meghatározza, hogyan lehet a legjobban foglalkozni a problémával az ENSZ GTR módosításaiban. Végezetül elmondta, hogy az IWG arra törekszik, hogy a 2. fázisra vonatkozó javaslatot 2023 novemberére vagy 2024 márciusára nyújtsa be a WP.29 számára megfontolásra.

17.9. 21. sz. ENSZ GTR (Elektromos járművek teljesítményének meghatározása)

Az Amerikai Egyesült Államok képviselője tájékoztatta az ENSZ 21. számú GTR-rel kapcsolatos legújabb tevékenységekről, kiemelve, hogy a tevékenységek a laboratóriumoktól és a szerződő felektől az ENSZ GTR alkalmazásával kapcsolatos visszajelzések megszerzésére összpontosítottak, hogy felmérjék a vizsgálati eljárás további frissítésének szükségességét.

Az AC.3 megállapodott abban, hogy ezt a napirendi pontot vegyék le a 2022. novemberi ülés napirendjéről.

17.10. ENSZ GTR tervezet a Csendes Közúti Járművekkel kapcsolatban

A napirendi pont keretében nem érkezett új információ. Az AC.3 úgy határozott, hogy ezt a kérdést továbbra is napirenden tartja.

17.11. ENSZ GTR tervezet a GRDE (Global Real Driving Emissions) témájában

Az Európai Bizottság képviselője tájékoztatta az AC.3-t, hogy a globális RDE-vel kapcsolatos tevékenységek a RDE-ről szóló ENSZ-rendelet véglegesítésére összpontosítanak. Elmondta, hogy a nyár folyamán a GRPE írásbeli eljárás keretében megvizsgálja a GRDE-ről szóló új, informális ENSZ-rendeletének tervezetét, majd 2023 januárjában a GRPE elé terjeszt egy munkadokumentumot, amelyet a GRPE akkor majd megvizsgál.

Kijelentette, hogy a GRDE-ről szóló GTR-rel kapcsolatos munka megkezdését 2022 őszére halasztották.

17.12. 22. sz. ENSZ GTR (A járműbe épített akkumulátor tartóssága)

Az Amerikai Egyesült Államok képviselője kijelentette, hogy a 22. sz. ENSZ GTR 2022 márciusában az AC.3 által történő elfogadását követően a munkacsoport most dolgozza ki a nehéztehergépjárművekre vonatkozó konkrét rendelkezéseket, felmérve, hogy milyen rendelkezések vehetők át a meglévő ENSZ GTR-ből, és várhatóan milyen új rendelkezésekre lesz szükség.

17.13. Javaslat a két- és háromkerekű gépjárművek utókezelő berendezéseinek tartósságára vonatkozó ENSZ GTR-tervezetre (L kategóriájú járművek környezetvédelmi és meghajtási teljesítményére vonatkozó követelmények)

Az EPPR-vel foglalkozó IWG társelnöke arról tájékoztatta az AC.3-at, hogy dolgoznak a futásteljesítmény matematikai megközelítésében használt DF-ek meghatározásának javítása érdekében.

17.14. Javaslat az ENSZ fékrészecske-kibocsátásról szóló GTR-tervezetére

Az Európai Bizottság képviselője kiemelte, hogy a PMP-vel foglalkozó munkacsoport éppen most véglegesíti a fékrészecskék kibocsátásáról szóló ENSZ GTR-tervezetet. Hozzátette, hogy a fék részecskékibocsátásról szóló ENSZ GTR-tervezetre vonatkozó informális javaslatot a GRPE a nyár folyamán írásbeli eljárás keretében fogja megvizsgálni, mielőtt a GRPE 2023 januárjában benyújtja a munkadokumentumot. Részletezte, hogy a négy munkacsoportra osztott munka során még mindig szükség van a 4. munkacsoport (TF4) végső hozzájárulására a regeneratív fékezésnek a vizsgálati eljárásba való beépítésével kapcsolatban, amelyet ősszel véglegesítenek. Végezetül tisztázta, hogy a GRPE várhatóan 2023 januárjában fogja megvizsgálni az ENSZ GTR-re vonatkozó javaslatot.

18. Témák, amelyekkel kapcsolatban a vélemény- és adatcserét folytatni vagy megkezdeni kell

18.1. Event Data Recorder (EDR)

Kanada képviselője tájékoztatta az AC.3-t az országában e témában folyó munkáról és a nehézgépjárművek eseményadat-felvevőjének (EDR) fontosságáról.

19. Egyéb ügyek

-

D. Az 1997-es Megállapodás Adminisztrációs Bizottsága (AC.4)

Az AC.2 javaslatára ezen az ülészen nem tartott ülést az 1997-es Megállapodás Adminisztrációs Bizottsága (AC.4)

Budapest, 2022. július 27.

A beszámolót készítette:

Faragó Gábor

Az ülésen részt vett: Faragó Gábor (KTI – Fenntartható Közlekedés Kutatóközpont)

Melléklet: Az 1958-as Megállapodás keretében megszavazott dokumentumok áttekintése

<i>Amendments to existing Regulations</i>							
<i>Regulation No.</i>	<i>Subject of the Regulation</i>	<i>Contracting Parties</i>		<i>Document: ECE/TRANS/WP.29/...</i>	<i>Voting result: for/against/abstentions</i>	<i>Document status</i>	<i>Remark</i>
		<i>applying the Regulation</i>	<i>represented</i>				
12	Steering mechanism	46	37	2022/69	37/0/0	05 series	*
13	Heavy vehicle braking	50	37	2022/77	37/0/0	Suppl. 19 to 11 series	
13	Heavy vehicle braking	50	37	2022/78	37/0/0	Suppl. 1 to 12 series	*
13-H	Braking of light vehicles	52	38	2022/79 as amended by para. 131.	38/0/0	Suppl. 4 to 01 series	*
22	Protective helmets	47	34	2022/63	34/0/0	Suppl. 2 to 06 series	*
24	Visible pollutants, measurement of power of C.I. engines (Diesel smoke)	48	36	2022/73	35/0/1	Suppl. 8 to 03 series	*
48	Installation of lighting and light-signalling devices	48	36	2022/89	36/0/0	Suppl. 16 to 06 series	*
48	Installation of lighting and light-signalling devices	48	36	2022/90	36/0/0	Suppl. 3 to 07 series	*
48	Installation of lighting and light-signalling devices	48	36	2022/91	36/0/0	Suppl. 1 to 08 series	*
48	Installation of lighting and light-signalling devices	48	36	2022/95	36/0/0	Suppl. 8 to 03 series	*
48	Installation of lighting and light-signalling devices	48	36	2022/97	36/0/0	Suppl. 16 to 05 series	*
49	Emissions of compression ignition and positive ignition (LPG and CNG) engines	47	35	2022/74	35/0/0	Suppl. 1 to 07 series	*
51	Noise of M and N categories of vehicles	48	36	2022/84 as amended by para. 133.	36/0/0	Suppl. 7 to 03 series	*
53	Installation of lighting and light-signalling devices for L3 vehicles	47	35	2022/98	35/0/0	Suppl. 23 to 01 series	*

<i>Amendments to existing Regulations</i>							
<i>Regulation No.</i>	<i>Subject of the Regulation</i>	<i>Contracting Parties</i>		<i>Document: ECE/TRANS/WP.29/...</i>	<i>Voting result: for/against/abstentions</i>	<i>Document status</i>	<i>Remark</i>
		<i>applying the Regulation</i>	<i>represented</i>				
53	Installation of lighting and light-signalling devices for L3 vehicles	47	35	2022/99 as amended by para. 142	35/0/0	Suppl. 6 to 02 series	*
53	Installation of lighting and light-signalling devices for L3 vehicles	47	35	2022/100 as amended by para. 142	35/0/0	Suppl. 3 to 03 series	*
54	Tyres for commercial vehicles and their trailers	50	37	2022/85	37/0/0	Suppl. 25 to 00 series	*
74	Installation of lighting and light-signalling devices for mopeds	46	35	2022/101	34/0/1	Suppl. 14 to 01 series	*
74	Installation of lighting and light-signalling devices for mopeds	46	35	2022/102	34/0/1	Suppl. 2 to 02 series	*
79	Steering equipment	46	36	2022/80	36/0/0	Suppl. 8 to 03 series	*
79	Steering equipment	46	36	2022/81	36/0/0	Suppl. 3 to 04 series	*
85	Measurement of the net power and the 30 min. power	48	36	2022/75	35/0/1	Suppl. 11 to 00 series	*
86	Installation of lighting and light-signalling devices for agricultural vehicles	43	34	2022/103	33/0/1	Suppl. 4 to 01 series	*
86	Installation of lighting and light-signalling devices for agricultural vehicles	43	34	2022/104	33/0/1	Suppl. 1 to 02 series	*
90	Replacement braking parts	46	36	2022/82	36/0/0	Suppl. 9 to 02 series	*
100	Electric power trained vehicles	50	36	2022/64	36/0/0	Suppl. 2 to 03 series	*
106	Tyres for agricultural vehicles and their trailers	50	36	2022/86	35/0/1	Suppl. 20 to 00 series	*
109	Retreaded tyres for commercial vehicles and their trailers	51	36	2022/7/Rev. 1	36/0/0	Suppl. 11 to 00 series	

<i>Amendments to existing Regulations</i>							
<i>Regulation No.</i>	<i>Subject of the Regulation</i>	<i>Contracting Parties</i>		<i>Document: ECE/TRANS/WP.29/...</i>	<i>Voting result: for/against/abstentions</i>	<i>Document status</i>	<i>Remark</i>
		<i>applying the Regulation</i>	<i>represented</i>				
117	Tyre rolling resistance, rolling noise and wet grip	53	38	2022/83	38/0/0	03 series	*
127	Pedestrian safety	56	40	2022/70	38/0/2	03 series	*
129	Enhanced Child Restraint systems	55	38	2022/65	37/0/1	Suppl. 7 to 03 series	*
131	Advanced Emergency Braking System	56	40	2022/76	38/0/2	02 series	*
135	Pole side impact	56	40	2022/71	38/0/2	02 series	*
136	Electric vehicle L	56	40	2022/72	38/0/2	02 series	*
137	Frontal impact with focus on restraint systems	55	39	2022/66	37/0/2	Suppl. 4 to 01 series	*
137	Frontal impact with focus on restraint systems	55	39	2022/67	37/0/2	Suppl. 3 to 02 series	*
141	Tyre pressure monitoring system	56	40	2022/87	38/0/2	Supp 2 to 01 series	*
145	ISOFIX anchorage systems, ISOFIX top tether anchorages and i-Size	56	40	2022/68	38/0/2	Supp 2 to 00 series	*
148	Light signalling devices	56	40	2022/92 as amended by para. 142	38/0/2	01 series	*
149	Road illumination devices	56	40	2022/93 as amended by para. 143	38/0/2	01 series	*
150	Retro-reflective devices	56	40	2022/94	38/0/2	01 series	*
157	Automated Lane Keeping Systems	56	40	2022/59/Re v.1	38/0/2	01 series	*
162	Immobilizers	56	40	2022/110	38/0/2	Suppl. 3 to 00 series	*

<i>Amendments to existing Regulations</i>							
<i>Regulation No.</i>	<i>Subject of the Regulation</i>	<i>Contracting Parties</i>		<i>Document: ECE/TRANS/WP.29/...</i>	<i>Voting result: for/against/abstentions</i>	<i>Document status</i>	<i>Remark</i>
		<i>applying the Regulation</i>	<i>represented</i>				
Proposal for new UN Regulations							
[165]	Reverse Warning		40	2022/88	37/1/2		*

* Az Európai Unió szavaz a tagállamok nevében