

BESZÁMOLÓ

az

ENSZ Európai Gazdasági Bizottság (ECE)

Belső Szállítási Bizottság (ITC)

Gépjármű Előírásokat Összehangoló Világforum (WP.29)

keretében működő

ÁLTALÁNOS BIZTONSÁGI SZAKÉRTŐI CSOPORT (GRSG)

102. üléséről

(Genf, 2012. április 16-20)

dr. Matolcsy Mátyás

102. GRSG ülés

Genf, Nemzetek Palotája
2012. április 16-20.

1. RÉSZTVEVŐK

Csehország	1	Spanyolország	3
Dél-Afrika	1	Svédország	1
Finnország	1	Svájc	1
Franciaország	3	Törökország	1
Hollandia	1	USA	1
Japán	4	UK (Anglia)	1
India	3		
Kína	3		
Kanada	1	CLEPA	2
Korea	3	EC	1
Lengyelország	2	IMMA	2
Luxemburg	1	IRU	1
Magyarország	1	OICA	7
Németország	5	CLCCR	1
Norvégia	1	AEGPL	1
Olaszország	2		
Oroszország	4	Összesen	62 fő

Az ülés elnöke Erario úr volt, titkára Romain Hubert. GRSG ülésén első alkalommal vett részt Törökország.

2. ÚJ MUNKAANYAGOK

Az előző, áprilisi ülésről készült jegyzőkönyv száma ECE/TRANS/WP.29/GRSG/80
Az előző, áprilisi GRSG ülés óta az alábbi munkaanyagok lettek hozzáférhetők a Genfi Titkárság honlapján, a GRSG fejléc alatt: www.unece.org/trans/main/welcwp29.htm ,

2.1. Hivatalos munkaanyagok (Working document, WD)

A hivatalos számozásuk ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2012/x, ahol x a futó sorszám. Az alábbiakban csak ezt adom meg, a szövegben pedig hivatkozáskor a WD-x jelölést használok.

1. Előzetes napirend
2. OICA javaslat R.107 előíráshoz gyerekkocsik elhelyezésére
3. Francia javaslat R.26 előírás módosítására
4. CLEPA módosító javaslata a kamera-monitor rendszerekkel kapcsolatban

5. Japán javaslat az R.58-as előírás módosításához
6. R.61 előírás módosítására tett francia előterjesztés
7. A Titkárság javaslata R.67 előíráshoz a hivatkozott nemzetközi szabványok pontosítására.
8. Cseh javaslat R.67 előírás kiegészítésére
9. Cseh javaslat R.110 előírás kiegészítésére
10. Japán javaslat R.125 előírás módosítására
11. OICA kiegészítés R.121 előíráshoz
12. IRU módosítási javaslat R.107 előíráshoz

A korábbi hivatalos munkaanyagok közül több dokumentum módosított formában ismét napirendre került, ezeket is tárgyaltuk.

2.2. Nem hivatalos dokumentumok (Informal document, ID)

Ezen anyagok hivatalos számozása: GRSG-102-x, ahol x a futó sorszám. Az alábbi felsorolásban csak ezt használom, a szövegben hivatkozáskor ID-x jelölést használom.

1. A napirend időrendi tárgyalási javaslata
2. SDWEE szakértői csoport előterjesztése az ajtók, vészkijáratok követelményeinek módosítására R.107 előírásban.
3. Magyar probléma felvetés utasok kiesésének megakadályozására autóbusz borulásnál.
4. CLEPA korrekció a WD-4 anyaghoz, R.46 előírással kapcsolatban.
5. Holland javaslat az R.61-es előíráshoz
6. Japán kiegészítés az R.97 előírás módosításához tett korábbi javaslatukhoz
7. Japán kiegészítés az R.116 előírás módosításához tett korábbi javaslatukhoz
8. IMMA korrekciós javaslata GTR.12 előíráshoz
9. IMMA javaslat R.60 előírás összhangba hozásához GTR.12 előírással.
10. IMMA készítette anyag az előző előterjesztésükben lévő hibák kijavítására.
11. Német javaslat az R.118 előírás korrekciójához
12. CLCCPL javaslat R.107 előíráshoz
13. AEGPL javaslat R.67 módosításához
14. Német beszámoló a műanyag üvegezéssel foglalkozó szakértői csoport munkájáról
15. Német javaslat az R.26 előírás módosításához
16. OICA módosító javaslat R.46 előíráshoz
17. Német javaslat R.61 előírás módosításához
18. OICA kiegészítés R.67 előíráshoz
19. OICA kiegészítés R.67 előíráshoz
20. Német módosítás R.67 előíráshoz
21. OICA javaslat R.110 előírás átmeneti rendelkezéseihez
22. OICA kiegészítése R.121 előíráshoz
23. SDWEE szakértői csoport kiegészítése a 2. pontban jelzett előterjesztéshez
24. Német módosító javaslat R.43 előíráshoz
25. NGVA beszámolója az LNG szakértői csoport tevékenységéről.
26. Német javaslat R.58 előírás módosításához
27. USA beszámoló távolsági autóbuszok biztonsági kérdéseiről.
28. Holland javaslat R.61 előírás módosításához
29. Angol módosítás korábbi előterjesztésükhöz (...GRSG/2010/29/Rev.1.)
30. Beszámoló az ISO készülő kamera-monitor szabványról

31. Német beszámoló az ISO-ban folyó kamera-monitor (KM) szabványosítás folyamatáról
32. OICA javaslat az R.58 előírás módosításához
33. AEGPL kiegészítés az R.67 előírás módosításához tett német javaslatához (ID-20)
34. Japán hozzászólás R.58 előíráshoz
35. Módosított javaslat R.58 előíráshoz és a japán WD-5-höz

3. TERVEZETT NAPIREND

Az előzetes napirendet WD-1 tartalmazta. Ezt az időközben beérkezett munkaanyagokkal kiegészítve, új napirendi pontok beiktatásával, az alábbi témákkal fogadtuk el a szakmai napirendet:

- 3.1 R.107 előírás: autóbuszok biztonsági kérdései
- 3.2 R.26 előírás: személygépkocsik külső felületeinek kialakítása
- 3.3 R.43 előírás: biztonsági üvegezés
- 3.4 R.46 előírás. indirekt látás eszközei
- 3.5 R.58 előírás. Hátsó aláfutás gátló
- 3.6 R.61 előírás. Tgk vezetőkabin külső felületeinek kialakítása
- 3.7 R.67 előírás. LPG rendszer berendezései
- 3.8 R.97 előírás: riasztó berendezések
- 3.9 R.110 előírás. CNG rendszer specifikus elemei
- 3.10 R.116 előírás. Jogtalan használat megakadályozása
- 3.11 R.121 előírás. Kezelőszervek, jelzések azonosítása
- 3.12 R.125 előírás. Vezető előre látása
- 3.13 Jóváhagyások módosítása és kiterjesztése
- 3.14 R.E.3 közös határozatok, definíciók
- 3.15 Egyéb ügyek keretében:
 - 3.15.1. R.118 előírás: anyagok égési tulajdonságai
 - 3.15.2. R.60 és GTR.12 egységesítése
 - 3.15.3. Tájékoztató az IWVTA folyamat alakulásáról

A fenti előírásokhoz, témákhoz érkeztek be az írásos javaslatok, információk. Összesen 17 témakörben 57 munkaanyag megvitatására került sor (Néhány munkaanyag az októberi ülésről jött át erre a GRSG ülésre)

Napirenden kívül, a tényleges munka megkezdése előtt a Titkárság ismertette az ENSZ adminisztráció jogi részlegének – WP.29-el együttműködésben - megszigorított követelményeit az új előírások kidolgozásával, régiék módosításával, az eljárásokkal kapcsolatban. Az előírások módosításával kapcsolatban szigorúan előírták, hogy mit lehet:

- *Corrigendum* (csak alaki hiba javítása)
- *Supplement* (olyan javítás, ami a jobb érthetőséget szolgálja)
- *Amendment* (ami már a követelményekben, vizsgálati módszerekben jelent változást) amihez már átmeneti rendelkezéseket is kell csatolni, hogy a gyártók, vizsgáló laborok, stb. felkészülhessenek a változásra
- *Revision* (amikor az időben bekövetkezett változásokat egy új egységes szövegbe szerkesztik)

Ezen az ülésen nem kis zavart okozott az elfogadott változások kategóriákba sorolása, sokszor még a titkárság is habozott a kérdés megítélésében.

4. TÉNYLEGES MUNKA

4.1. Autóbusz előírás módosítása(R.107. előírás)

Több javaslat került napirendre megvitatásra autóbuszokkal kapcsolatban, a fontosabbakat rögzítem az alábbiakban:

- Ismét hosszú vita alakult ki a városi buszokon a babakocsik részére biztosítandó hellyel kapcsolatban. Az EU korábbi képviselője (most személyi váltás történt ezen a poszton) ragaszkodott ahhoz, hogy egy-egy külön hely legyen a babakocsik, illetve tolókocsik számára. Ezt a többség ellenezte – a franciák csak 12 m hosszú buszokra tudták volna elfogadni – a vélemény az volt, hogy egy hely legyen, de az legyen alkalmas mindkét célra és így is legyen kijelölve. OICA ennek szellemében készített egy javaslatot (WD-2), amibe az új EU képviselő már-már belement, amikor a franciák előhozták, hogy 11 m-nél hosszabb buszokra legyen kötelező a két hely. Én az OICA javaslatot támogattam. Az elnök javaslatára következő ülésen erről döntünk, ha valakinek van más javaslata, azt írásban terjessze elő. Ehhez a témához kapcsolódott a CLCCR javaslata (ID-12) arról, hogy egy – az oldalirányú elmozdulást megakadályozó – lehajtható oldaltámasz legyen a tolószékek mellett. Ebből a javaslatból a következő ülésre hivatalos munkaanyag lesz.
- Az IRU másfél év után ismét javasolta, hogy a városi autóbuszoknál a vezetőülés ne legyen kötelezően rugózott (WD-12). Érvelése zavaros volt és nem meggyőző, nem fogadtuk el a javaslatot.
- A kijáratokkal, vészkijáratokkal foglalkozó szakértői csoport (IG/SDWEE) lengyel elnöke beszámolt a csoport két éves tevékenységéről – ebben én is részt vettem – és előterjesztette a csoport módosító javaslatait (ID-2 és ID-23). Az előzetes vitában a franciák nehezményezték a törhető oldalablakok vészkijáratok alkalmazhatóságát, ha azokra reklám fóliákat, sötétítő filmeket, stb. ragasztanak. A vélemény az volt, hogy a fóliaragasztó nem autóbusz jóváhagyás kérdése, hanem az üzemben tartásé. Külön kellene jóváhagyatni a felragasztandó fóliákat. A két anyagból a következő ülésre egy hivatalos munkaanyag lesz, annak lesz a részletes vitája.
- A tavaly novemberi egyiptomi magyar buszbaleset kapcsán – 11 halott, 15 súlyos sérült – bemutattam, hogy boruláskor a buszból való kiesés milyen következményekkel járhat, különösen, ha az oldalablakok kitörnek. A következő ülésre ígértem két vitaanyagot: egy módosító javaslatot a törhető üvegű vészkijáratok oldalablakokkal kapcsolatban, egyet pedig – az AUTÓKUT –ban nemrég elvégzett kísérleteink alapján – a biztonsági övek szerepéről borulások baleseteknél.
- Az USA delegátusa érdekes összefoglalót mutatott be (ID-27) a távolsági (turista) autóbuszok biztonságával 2009 óta foglalkozó NHTSA vezette tevékenységükről. A kutatás-fejlesztés középpontjában a biztonsági öv, autóbusz tetőszilárdság, vészkijáratok használhatósága, kiesés elleni védelem borulás esetén, tűzvédelem és az oldalstabilitás (ESC) áll. Örömet fejezte ki, hogy a kiesés elleni védelemben a magyar és amerikai törekvések találkoznak. Céljuk előírások, szabványok kidolgozása, bevezetése ezeken a területeken. Több megállapításuk egybeesett az általam korábban elmondottakkal. Két borítási kísérletet is végeztek az R.66 előírás szerint. Az oldalablakokat ők is alacsony hatásfokú vészkijáratnak minősítették, ami használat közben sérülést is okozhat.

4.2. Személygépkocsik külső felületeinek kialakítása (R.26 előírás)

A mostanában favorizált gyalogos védelem jegyében francia (WD-3) és német (ID-15) javaslatok alapján módosítottuk a lökhárítókra vonatkozó geometriai követelményt és definíció szintjén szétválasztottuk a lökhárítót és annak borítását. Egyúttal módosítottuk az adminisztratív mellékletet is az új szabályoknak megfelelően (lásd 4.13 pontot) A módosítási javaslatokat elfogadtuk, meggy a WP.29 novemberi ülésére.

4.3. Biztonsági üvegezés (R.43 előírás)

Két említésre méltó dolog történt:

- A németek beszámoltak a műanyag szélvédővel foglalkozó szakértői csoport (IG) munkájáról (ID-14). Tavaly október óta két ülést tartottak. A Taber féle koptató vizsgálat nem jól reprodukálható, így az eredményei nem összevethetők. Az ISO is vizsgálja a kérdést, várják az ISO szakcsoport júniusi ülésének eredményeit. Valószínűleg célszerű lesz kombinálni a koptató vizsgálatot az időjárás-állóság vizsgálatával. A fejforma-ütővizsgálat is vita alatt áll. Még két ülést tervez az IG és remélik, hogy jövőre javaslatot tudnak letenni a GRSG asztalára.
- A németek javasolták (ID-24), hogy az eddig járatos kettős üvegezés helyett engedjük meg többes üvegezést az előírásban változatlan követelmények és vizsgálati módszer mellett. Lakókocsiknál ezt használják a gyakorlatban is. A következő ülésre hivatalos munkaanyag lesz az előterjesztésből.

4.4. Indirekt látás eszközei (R.46 előírás)

Több különféle javaslat, felvetés került megvitatásra ezzel az előírással kapcsolatban. A fontosabbak:

- OICA javasolta, hogy a belső visszapillantó tükrök éleinek, sarkainak legyen egy megkövetelt 2,5 mm-es lekerekítése, mivel ezek nincsenek védő keretben, házban, mint a külsők. A franciák akadékoskodtak, a következő ülésen folytatjuk a vitát.
- A tükröket a jövőben helyettesítő, kiegészítő kamera-monitor (KM) rendszerekkel holland vezetéssel egy szakértői csoport (IG foglalkozik, amely most várja az ISO 16505 idevonatkozó szabvány elkészülését. Az ISO-ban folyó munkáról részletes tájékoztatást kaptunk (ID-30), az új szabvány négy problémakört vizsgál, szabályoz: a látási feltételeket, a kép minőségét, ergonómiát és a működés biztonságát. A szabványt a tervek szerint 2013-ban publikálják, akkor lehet majd hivatkozni rá az EGB előírásaiban.
- Már több ülésen tárgyaltuk az angolok javaslatát teherautók vezetői számára – a túlsó oldalon – beláthatatlan területek láthatóvá tételére vonatkozóan új, illetve módosított görbületű tükrökkel (kerékpáros, gyalogos elütések úgy, hogy a vezető észre sem veszi!) Több munkaanyag volt az asztalon (WD-4, ID-29, ID-4 ...GRSG/2011/23, ...GRSG/2010/Rev.1) Igen hosszadalmas vita alakult ki, különösen az átmeneti rendelkezéseket illetően, végül kialakult egy mindenkire számára elfogadható változat, (ID-19/Rev.1) magas tkg és autóbusz vezető pozíciókra, amit elfogadtunk és WP.29 elé kerül novemberben. A következő lépés az alacsonyan ülő vezetőkre vonatkozó szabályozás kidolgozása lesz.
- Azon is nagy vita volt, hogy mi legyen azon alkatrészek jelölésével, amelyeknek a jelölései a beépítés után nem láthatók (ID-4) (KM rendszerek). Ezt a vitát a következő ülésen folytatjuk, egy új holland javaslat alapján.

4.5. Hátsó aláfutás-gátló (R.58 előírás)

A japánok módosító javaslata (WD-5) a tég hátfalnál lévő emelőliftek és az aláfutás-gátlók összehangolását célozta. Az elv általános támogatása ellenére csak hosszú vita után alakult ki egy elfogadható szövegezés, amit a WP.29 novemberi ülésére terjeszt elő GRSG.

A németek tovább dolgoztak korábban felvetett javaslatukon, januárban Bonnban volt egy szakértői megbeszélés, ennek eredményét mutatták most be (ID-26), ami egy új, általános megközelítésben tárgyalja a hátsó aláfutás-gátlást nem csak N2 és N3, hanem M2, M3, O2 és O3 jármű kategóriákra is, sőt ezek „off road” változataira is. Együtt vizsgálták geometriai, szilárdsági követelményeket és külön kezelik azokat a kivételes jármű csoportokat, amelyekre az általános követelmények nem, vagy csak csökkentett mértékben vonatkoznak. Üdvözlünk a nagy előrelépést, de még sok probléma vár tisztázásra. OICA írásos észrevételt tett (ID-32), sőt japán is bemutatott egy prezentációt (ID-34), ami további problémákra hívta fel a figyelmet. A németek a következő ülésre átdolgozott anyagot hoznak, ez alapján folytatjuk a vitát.

4.6. Teherautó vezetőfülke külső felületeinek kialakítása (R.61 előírás)

A németek a személyautókra vonatkozó javaslatukat – lásd 4.2. pontban – itt is megismélték. A javaslatot elfogadtuk, WP.29 elé kerül novemberben, együtt a 4.13 pontban említett adminisztratív változtatással.

4.7. LPG gáz rendszer szerelvényei (R.67 előírás)

A Titkárság pontosította az ISO 60529 szabványra való hivatkozást (WD-7), amit OICA tovább korrigált (ID-18), sőt a vitában további változtatások történtek, mindezeket GRSG – a javításokat a Titkárságra bízva – elfogadta. A csehek is benyújtottak egy korrekciós javaslatot (WD-8), amit OICA szintén korrigált (ID-19), ezt is elfogadtuk. AEGPL javasolta egy információs táblázat beépítését az előírásba, a javaslat elfogadásra került. GRSG megbízta a Titkárságot, hogy a három elfogadott módosítást szerkessze egy anyagba, ami WP.29 novemberi ülésén lesz előterjesztve.

Korábbi német felvetés alapján folytattuk a vitát a gázrendszer csövezésének jóváhagyását illetően. Van jóváhagyási követelmény a flexibilis csövekre, a csatlakozó elemekre, de nincs ezek összeépített, előszerelt változatára. Ha a szerelést a járműgyártó végzi, neki kell a jóváhagyást intéznie az egész rendszerre. De ma már általános egy előszerelést elvégző beszállító megjelenése, erre az esetre azonban tisztázatlan a jóváhagyás. A németek továbbfejlesztették korábbi javaslatukat (ID-20), ehhez AEGPL fűzött észrevételeket (ID-33), a két megközelítés között egyelőre nagy a különbség, a vita során az álláspontok nem közeledtek. A két javaslatból a következő ülésre két WD készül, a vitát folytatjuk.

4.8. Jármű riasztó rendszerek (R.97 előírás)

Japán korrekció (ID-6) ezen rendszerek R.10 előírás szerinti vizsgálatánál (rádióhullámok kisugárzása, illetve azok elleni védelem biztosítása) a hivatkozás pontosítására. A korrekciót elfogadtuk, WP.29 elé kerül novemberben.

4.9. CNG gáz rendszer specifikus elemei (R.110 előírás)

Az elmúlt ülésen a csehek javasolták, hogy ebbe az előírásba is kerüljön bele a „fuel rail” definíció (üzemanyag befecskendező csövezés) és annak felsorolása a jóváhagyó informális dokumentumba. Kisebbségi módosításokkal a javaslatot elfogadtuk, meggy WP.29 elé novemberben.

NGVA P.P prezentációval beszámolt (ID-25) a GRPE-vel közösen végzett munkájukról az LNG gáz rendszerek területén. Az LNG és CNG rendszereknek sok közös elemük van, ezért az LNG rendszerekre vonatkozó követelményeket R.110 előírásba tervezik beépíteni. Lesz még egy ülésük júniusban és remélik, hogy a GRSG októberi ülésére tudnak egy tervezetet hozni.

4.10. Jogtalan járműhasználat megakadályozása (R.116 előírás)

Japán előterjesztéssel (ID-7) a 4.8. pontban jelzett módosítással párhuzamosan ennél az előírásnál is végrehajtottuk a szükséges korrekciót. Novemberben WP.29 elé kerül.

4.11. Kezelőszervek, jelzőberendezések elhelyezése és azonosítása (R.121 előírás)

Kanada már az előző ülésen javaslatot tett néhány olyan szimbólum bevezetésére, amelyek nem kötelező rendszerek, funkciók jelölését szolgálná. GRSG elvi alapon elutasította a javaslatot, mondván, hogy csak a jóváhagyás szempontjából fontos, kötelező funkciók tartoznak az előírás hatálya alá, a nem kötelező funkciókra lehet használni az ISO jelöléseit. Kanada visszavonta javaslatát. OICA javaslatát a fék jelölések pontosítására módosítással elfogadtuk (nem került elfogadásra a 18-as lábjegyzet, amely többféle szintet is megengedne alkalmazni). Ez a korrekció is WP.29 elé kerül novemberben. Ugyancsak elfogadtuk az OICA másik korrekciós javaslatát (WD-12) az automatikusan működő funkciók jelölésére, ez is meggy WP.29 elé.

4.12. A vezető direkt látása (R.125 előírás)

Japán már több GRSG ülésen forszírozza pontosítani a magas pozícióban ülő szgk vezetők (szempozíció magasság legalább 1650 mm az úttest fölött) előrelátásának követelményeit. Először arra hivatkoztak, hogy sok terepjáró szgk-nál még utólag megemelik a jármű testet új rugózás beépítésével a terepjáró-képesség növelése érdekében. Ekkor GRSG még elutasító álláspontra helyezkedett, mondván: ez nem típusjóváhagyás kérdése. Időközben megjelentek a gyári „magas ülésű” járművek is, így az átdolgozott japán javaslat (WD-10), amit hosszú vita és módosítások után elfogadtunk, WP.29 elé kerül novemberben.

4.13. Jóváhagyások módosítása és kiterjesztése

Az új ECE irányelveknek megfelelően a hollandok – japán aggályokat figyelembevéve – korábbi javaslatukat módosították (ID-5). Ezt a javaslatot az R.61 előíráshoz dolgozták ki úgy, hogy ez a továbbiakban minden előírásnál alkalmazható legyen. Minden előírás adminisztratív paragrafusában, valamint a kommunikációs lapján egységes formában kell majd feltüntetni, hogy miről rendelkezik a hatóság: új jóváhagyásról, jóváhagyás kiterjesztéséről, jóváhagyás elutasításáról, visszavonásáról vagy a gyártás végleges megszűnéséről. A javaslatot elfogadtuk, WP.29 elé kerül novemberben. Az új módosítást egyidejűleg az R.26 előírásba is bevezettük. (lásd 4.2. pontban)

4.14. R.E.3, közös határozatok, definíciók

Az oroszok folytatták korábban megkezdett küzdelmüket az akkumulátoros- elektromos hajtású N1 kisteherautók ügyében, hogy az összítőmögbe ne számítson bele az akkumulátorok tömege, mert így ezek a járművek áteshetnek az N2 kategóriába. Új anyagot ígértek, de nem hoztak, megismételték előző javaslatukat. Ugyanazok, akik a múltkor, elleneztük, így elutasításra került és levettük a napirendről a kérdést.

4.15. Egyéb ügyek

Egyéb ügyek keretében olyan témák, kérdések kerültek napirendre, amelyek nem szerepeltek az előzetes napirenden.

4.15.1. Anyagok égési tulajdonságai (R.118 előírás)

A németek hoztak pontosító szövegmódosításokra javaslatot (ID-11), amiből – a vita során javasolt kisebb módosításokkal – hivatalos munkaanyag lesz a következő ülésre.

4.15.2. R.60 és GTR.12 előírások harmonizálása

IMMA terjesztett elő három terjedelmes anyagot (ID-8, ID-9 és ID-10), melyekben a motorkerékpárok kezelőszerveinek, jelző berendezéseinek elhelyezése, jelölésére vonatkozó EGB és GTR előírásokat próbálják harmonizálni, és egyidejűleg a hibákat kijavítani. Az első két anyag összevonásával készül egy hivatalos munkaanyag a következő ülésre az R.60 előírás módosítására, a harmadikat külön kell kezelni, mert az GTR-re vonatkozik, a GTR-ek ügymenete eltér az EGB előírásokétól, ahhoz egy szponzor is szükséges. Olaszország vállalta a szponzor szerepét.

4.15.3. Tájékoztató az IWVTA tevékenységéről

A teljes jármű nemzetközi jóváhagyására (IWVTA) indított munkáról a Titkárság minden GR-t tájékoztat, mivel a munka dandárját a GR-ekben kell majd elvégezni a következő években. A tájékoztató tartalmáról (ID-31) itt nem írok, arról már beszámoltam a márciusi WP.29 ülésről készült jelentésemben. Az „ambassador” pozícióra GRSG – az OICA javaslatára – Oliver Foutain-t javasolta (az OICA delegáció tagja), ezt a javaslatot elfogadtuk.

5. FONTOSABB, KIEMELENDŐ INFORMÁCIÓK, TENNIVALÓK.

- 5.1. Összefoglalva, az alábbi előírásokhoz fogadtunk el módosító javaslatokat: R.26, R.46, R.56, R.61, R.67, R.97, R.110, R.116, R.121 és R.125. Ezek a módosítások mind az EU-ban, mind a WP.29 szintjén támogathatók.
- 5.2. Az októberi ülésre ígértem két munkaanyagot, egyrészt a vészkijáratok követelményeinek bizonyos mértékű módosítását, másrészt a biztonsági övek használhatóságáról, határosságáról autóbuszok borulások baleseteinél. Ezeket el kell készítenem és elő kell terjesztenem.

Budapest, 2012. április 25.

Dr. Matolcsy Mátyás