

BESZÁMOLÓ

az

ENSZ Európai Gazdasági Bizottság (ECE)

Belső Szállítási Bizottság (ITC)

Gépjármű Előírásokat Összehangoló Világforum (WP.29)

keretében működő

ÁLTALÁNOS BIZTONSÁGI SZAKÉRTŐI CSOPORT (GRSG)

100. üléséről

(Genf, 2011. április 11-15.)

dr. Matolcsy Mátyás

100. GRSG ülés

Genf, Nemzetek Palotája
2011. április 11-15.

1. RÉSZTVEVŐK

| | | | |
|---------------|---|-----------------|--------------|
| Csehország | 2 | Spanyolország | 4 |
| Finnország | 1 | Svédország | 2 |
| Franciaország | 2 | Svájc | 1 |
| Hollandia | 1 | USA | 1 |
| Japán | 4 | UK (Anglia) | 2 |
| India | 1 | | |
| Kína | 3 | | |
| Kanada | 1 | CLEPA | 3 |
| Korea | 4 | EC | 1 |
| Lengyelország | 3 | IMMA | 3 |
| Luxemburg | 1 | IRU | 1 |
| Magyarország | 1 | OICA | 6 |
| Németország | 5 | CLCCR | 2 |
| Norvégia | 1 | AEGPL | 2 |
| Olaszország | 1 | | |
| Oroszország | 4 | Összesen | 63 fő |

Az ülés elnöke Erario úr volt, a titkár Lagrange úr.

2. TERVEZETT NAPIREND

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

- 2.1. R.66. előírás (buszok tetőszilárdsága)
- 2.2. R.107. előírás (autóbuszok általános biztonsága)
- 2.3. Autóbuszok vészkijáratok, ajtóik. (SDWEE/IG tevékenysége)
- 2.4. R.118 előírás (anyagok égési tulajdonságai)
- 2.5. R. 34. előírás (tűzbiztonság)
- 2.6. R.43. előírás (biztonsági üvegezés)
- 2.7. R.46. előírás (indirekt látás eszközei)
- 2.8. R.58. előírás (hátsó aláfutás gátló)
- 2.9. R.67 (LPG szerkezetek)
- 2.10. R.121. előírás (jelzők, kezelőszerkek)
- 2.11. R.122. előírás (járművek fűtőberendezései)
- 2.12. R.125. előíráshoz (vezető látómezeje előre)
- 2.13. Új GTR előírás motorkerékpárok jelzőberendezéseire
- 2.14. Jóváhagyások módosítása és kiterjesztése
- 2.15. R.E.3 módosítása

- 2.16. Hivatkozások korrekciója
- 2.17. Irányelvek az előírások adminisztratív követelményeinek meghatározásához
- 2.18. Motorkerékpárok „manipulálás” elleni védelme
- 2.19. LNG rendszerek fejlődése

3. ÚJ MUNKAANYAGOK

Az előző, októberi ülésről készült jegyzőkönyv száma ECE/TRANS/WP.29/GRSG/78

Az előző, májusi GRSG ülés óta az alábbi munkaanyagok lettek hozzáférhetők a Genfi Titkárság honlapján: www.unece.org/trans/main/welcwp29.htm

3.1. Hivatalos munkaanyagok (Working document, WD)

A hivatalos számozásuk ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/x, ahol x a futó sorszám. Az alábbiakban csak ezt adom meg, a szövegben pedig hivatkozáskor a WD-x jelölést használom.

- | | |
|---|--------------------|
| 1. GRSG tervezett napirendje | (Elnök, Titkárság) |
| 2. Motorkerékpárok jelzőberendezéseinek GTR tervezete | (olasz) |
| 3. Módosító javaslat R.107 előíráshoz | (francia) |
| 4. Módosító javaslat R.107 előíráshoz | (OICA) |
| 5. R.46 előíráshoz tett korábbi javaslat kiegészítése | (OICA) |
| 6. R.121 előírás módosítás | (OICA) |
| 7. R.121 előírás módosítás | (OICA) |
| 8. Módosító javaslat R.121 előíráshoz | (Kanada) |
| 9. R.107 előírás módosítása | (IRU) |
| 10. R.107 előírás módosítása | (titkárság) |
| 11. R.118 előírás módosítása | (4 ország) |
| 12. R.46 előírás módosítása | (OICA) |
| 13. R.107-hez módosítási javaslat | (OICA) |
| 14. R.67 előírás módosítása | (holland) |
| 15. R.67 előírás módosítása | (olasz) |
| 16. R.125 előírás kiegészítése | (japán) |
| 17. R.125 előírás kiegészítése | (OICA) |
| 18. R.107 előírás kiegészítése | (4 ország) |
| 19. R.58 előírás módosítása | (német) |
| 20. R.58 előírás módosítása | (EU, CLCCR) |

Az októberi ülés hivatalos munkaanyagai közül az alábbiak kerültek módosított formában ismét napirendre. Ezekre MWD-x formában hivatkozom, ahol x az alábbi futó sorszámot jelenti:

- | | | |
|------------------------------------|-------------------------------|-----------|
| 1. TRANS/WP.29/GRSG/2010/33/Rev.1. | R.107-es előírás kiegészítése | (EU) |
| 2. .../2010/29/Rev.1. | R.46 előírás módosítása | (angol) |
| 3. .../2010/21/Rev.1. | R.46 előírás módosítása | (holland) |
| 4. .../2010/25/Rev.1 | R.122 előírás módosítása | (CLEPA) |
| 5. .../2010/36/Rev.1. | R.E.3 | (orosz) |

3.2. Nem hivatalos dokumentumok (Informal document, ID)

Ezen anyagok hivatalos számozása: GRSG-100-x, ahol x a futó sorszám. Az alábbi felsorolásban csak ezt használom.

- | | |
|---|-----------|
| 1. A napirend időbeli elosztása | (elnök) |
| 2. Hozzászólás WD-14-hez (R.67) | (olasz) |
| 3. R.107 előírás kiegészítése | (spanyol) |
| 4. Módosítási javaslat R.43 előíráshoz | (CLEPA) |
| 5. Szerkesztési hibák javítása R.43-ban | (CLEPA) |
| 6. Kiegészítő javaslat R.107 előíráshoz | (EU) |
| 7. Orosz fordítás javítása R.107-ben | (orosz) |
| 8. Korrekció R.34-hez | (holland) |
| 9. SDWEE/IG beszámoló a munkáról | (lengyel) |
| 10. Hozzászólás a WD-6-hoz (R.121) | (OICA) |
| 11. R.34 előírás kiegészítése | (OICA) |
| 12. Módosítási javaslat WD-20-hoz (R.58) | (OICA) |
| 13. R.61 előírás módosítás | (holland) |
| 14. Módosítás javaslat (R.121) | (Kanada) |
| 15. Tájékoztató R.E.3.-hoz | (EU) |
| 16. Módosítási javaslat R.107-hez | (CLCCR) |
| 17. Beszámoló a műanyag üvegezés IG tevékenységéről | (német) |
| 18. Beszámoló tanulóknak meghirdetett versenyről | (EU) |
| 19. Tájékoztató az LNG/IG májusi üléséről | (holland) |
| 20. Javaslat R.E..3-hoz | (orosz) |
| 21. Korrekciós javaslat R.97 előíráshoz | (japán) |
| 22. Korrekciós javaslat R.116 előíráshoz | (japán) |
| 23. P.P. prezentáció | (japán) |
| 24. Hozzászólás ID-6-hoz, babakocsi szállítás | (angol) |
| 25. P.P. prezentáció hátsó aláfutás-gátlóról (R.58) | (német) |
| 26. P.P. prezentáció a tükrökről, vak foltokról (R.46) | (angol) |
| 27. Módosítási javaslat R.67-hez (R.46) | (német) |
| 28. Kiegészítés WD-15-höz (R.67) | (olasz) |
| 29. Tervezett Report a motorkerékpár jelzőberendezések GTR előkészítéséről | (IMMA) |
| 30. GTR javaslat a fenti témában, tervezet | (IMMA) |

4. TÉNYLEGES MUNKA

4.1. Autóbuszok tetőszilárdsága (R.66 előírás)

OICA ígért erre az ülésre egy javaslatot, ami megszünteti R.66 és R.107 előírások közötti kereszt-hivatkozásokat. Ezt nem készítették el, helyette a Titkárság készített egy ilyen tárgyú előterjesztést, amit az R.107 előírás kapcsán tárgyaltunk. Amíg új javaslat nem jön, az R.66 – hosszú idő után – lekerül a napirendről.

4.2. Általános autóbusz előírás (R.107 előírás)

Hét hivatalos és öt nem hivatalos dokumentum megvitatása szerepelt a napirenden, a hosszú vitából a legfontosabb történéseket ismertetem röviden:

- A Titkárság előterjesztésében (WD-10) elfogadtuk az R.66 és R.107 előírások között még meglévő kereszt-hivatkozások törlését, ez a javaslat megy WP.29 elé novemberben.
- Sikertelen elutasítani a franciák javaslatát (WD-3), amely csökkenteni akarta a városközi autóbuszok befogadóképességét a megengedett álló utasok számának mintegy megfelelésével.
- Hosszú vita után, sok módosítással elfogadtunk egy német- francia- svéd- norvég javaslatot (WD-18) tűzjelző berendezések kötelező alkalmazására WC-ben, sofőrök alvó fülkéjében és kisebb, vezető által nem látható, elkülönülő utasterekben (távolsági buszok). Ez a javaslat is megy WP.29 elé novemberben.
- Nagy vita volt az utas-folyosóba beelégő, leengedhető vetítő ernyők, TV képernyők, stb. használhatóságáról. (ID-3) Az alapelv, hogy az utas-folyosót merev egységekkel időlegesen sem lehet csökkenteni. A vita a következő ülésen folytatódik.
- Elfogadtunk egy orosz fordítási korrekciót (ID-7), ez is megy WP.29 elé. Az EU képviselője nehezményezte, hogy orosz nyelvű előterjesztést kell elfogadnia, de ő nem tud oroszul (!)
- Hosszú vita alakult ki egy szó (rigid=merev) eltörlését javasló CLCCR anyag (ID-16) körül, ami a tolokocsik oldalirányú elmozdulásának rögzítésével kapcsolatos. Ez is az az eset volt, amikor a vita már a demokratikus vita kedvéért folytatódott, sőt, a következő ülésen is folytatódik.
- OICA módosító javaslatát (WD-13), ami az „elsőbbségi üléseknél” lévő szabad tér méreteit pontosította, elfogadtuk, novemberben WP.29 elé kerül.
- OICA átdolgozásra visszavonta egyik javaslatát (WD-4), az októberi ülésre ígerte a módosított anyagot. IRU – hosszú vita után – visszavonta javaslatát (ED-9), hogy töröljük a vezetőülés rugózsórtágának követelményeit. Senki nem értette a javaslat célját, valószínűleg az előterjesztő sem.
- Az EU javaslatot terjesztett elő babakocsik autóbuszon történő szállítás feltételeiről. (ID-6). Minden városi buszon külön helyet és rögzítő eszközöket kellene biztosítani a babakocsiknak. Állítólag ez egy erős politikai nyomás az EU parlament részéről. GRSG-ben nagy ellenállásba ütközött a javaslat: angol (ID-24), német, francia, magyar, OICA, IRU, CLCCR kérdések, ellenvélemények fogalmazódtak meg. Az EU képviselője megsértődött, visszavonta javaslatát és ígerte, hogy jelentést ír Brüsszelnek. Hangoztatta, hogy a javaslat brüsszeli tárgyalásánál a tagországok képviselőinek nem volt semmi ellenvetése. Az elnök próbálta a helyzetet tompítani, hangsúlyozta, hogy a javaslat érdekes, fontos, talán érdemes lenne átdolgozni. Franciaország sietett a segítségére, hogy talán 12 m-nél hosszabb városi buszoknál, nem kötelező jelleggel, rögzítő eszközök nélkül figyelembe lehetne venni a javaslatot. Et többen támogatták, mire az EU képviselő visszavonta a visszavonást, és egy új anyagot ígért a következő ülésre.

4.3. Autóbusz vészkijáratok szakértői csoport (SDWEE/IG) munkája

A lengyel vezetésű szakértői csoport (IG) tartott egy rövid ülést az egyik ebédszünetben a további munka egyeztetése céljából, amelyen én is részt vettem. A németek elégedetlenségüknek adtak hangot, hogy nem történt meg az ID-9 anyag egyeztetése, nincs jelentés az előző ülésről. A következő ülés időpontjában nem sikerült megállapodnunk, a helyszín valószínűleg London lesz. Az eredeti terv szerint az IG-nek most kellett volna a javaslatát a GRSG elé terjesztenie,

azonban már az októberi ülésünkön nyilvánvaló volt, hogy erre semmi esély. Most az IG elnöke egy év hosszabbítást kért, amit meg is kapott. Nem biztos, hogy elég lesz.

4.4. Anyagok égési tulajdonságai (R.118 előírás)

Közös német- francia- svéd- norvég munka alapján készült el a módosító javaslat (WD-11), amely a járművekben függőleges pozícióba beépített belső anyagok égési tulajdonságait függőleges pozícióban rendeli el vizsgálni. (Előzőekben kísérletekkel bizonyították, hogy nagy a különbség a vízszintes és függőleges égési tulajdonságok, tűzterjedés között. Nagy vita alakult ki arról, hogy a gyártó határozhassa meg, hogy az előírás mellékletében rögzített módszert, vagy egy ISO szabvány szerinti módszert választja. Végül olyan megfogalmazás született, hogy az ISO szabványnak hivatalos vizsgálati jegyzőkönyvvel bizonyítottan megfelelő anyagokat nem kell a mellékletben leírt vizsgálatnak alávetni, úgy kell tekinteni, hogy annak megfelel. Az így módosított javaslatot novemberben tárgyalhatja WP.29.

4.5. Tűzbiztonság (R.34 előírás)

OICA az előző javaslatát módosítva készített egy új javaslatot (ID-11) A javaslatot két részre bontottuk, az egyikben csak szövegpontosítás van, azt elfogadtuk, meg a WP.29 elé novemberben. A másik része – az üzemanyag tank esetleges elektrosztatikus feltöltődését megakadályozó megoldás – vitáját az októberi ülésen folytatjuk. A hollandok egy korábbi javaslatuk hibás megjelenését kívánták javítani (ID-8), amit elfogadtunk, ez is mehet WP.29 elé jóváhagyásra.

4.6. Biztonsági üvegezés (R.43 előírás)

CLEPA terjesztett be két javaslatot, az egyik lényegében szöveg-korrekción volt (ID-5), ezt elfogadtuk, meg a WP.29 elé jóváhagyásra. A másik (ID-4) a merev műanyag síkok („üvegek”) égési sebességével kapcsolatos: amikor GTR.6-tól való egységesítés érdekében átvettük az ebben szereplő értékeket, egyben nem töröltük a régijt. A probléma további elemzést igényel, a következő ülésre hivatalos munkaanyag lesz a javaslatból.

A műanyag üvegezéssel foglalkozó szakértői csoport (IG) német elnöke beszámolt az IG tevékenységéről (ID-17). Az első ülésüket januárban tartották. Elmondta, hogy miből indultak ki, s hogy az egyik nagy kérdés a szélvédő fejforma-ütővizsgálatánál miből induljanak ki: az R.43-ban meglévő „retest” koncepcióból (ha az első vizsgált szélvédő nem felelt meg, további 10-nek kell megfelelnie a jóváhagyó minősítéshez) vagy a GTR.6 szerinti „pass-rate”-ből (12 vizsgált szélvédőből 11-nek kell jónak lennie)

4.7. Indirekt látás eszközei, tükrök, kamera-monitor (KM) rendszerek (R.46)

- Anglia az októberi ülésen terjesztett elő módosító javaslatot a nagy haszonjárművek (főleg N₂ és N₃ kategóriák) oldalirányú belátható területének növelésére tükörrel vagy kamera – monitor (KM) rendszerrel. Az akkori vita eredményeként módosították javaslatukat (MWD-2) és tartottak egy igen színvonalas P.P prezentációt (ID-26) a Laughborough Egyetem által végzett kutató munkáról, amelynek során 6 tényleges nehéz tég, 6 különféle méretű vezető, az előírt, megkövetelt tükrök tényleges geometriai méreteivel végeztek szimulációkat kisívű és nagyívű kanyarodás esetén. Kimutatták, hogy három tartományban (kétoldalt a vezetőfülké mellett és a jármű előtt) létezhetnek olyan területek, amelyeken nem csak egy gyalogost, de egy (motor)kerékpárost sem láthat a vezető.

- Angliában ebből kifolyólag az elmúlt hónapban két halálos kerékpáros gázolás történt, a parlament megoldást követel (Állítólag az EU parlament is). Korábban végzett statisztikai felmérésük szerint (351 tkg fordulósos gázolása) 20 volt halálos, 90-ben történt súlyos sérülés.
- A javasolt megoldás a megkövetelt belátható területek növelése és az ehhez szükséges tükrök módosítás. Ezekkel kapcsolatban azonban sok reális kérdés, kétely vetődött fel. Az új tükrök szükségszerűen erősebb torzítása (OICA, francia felvetés), a tükrök beállításának, az egyes vezetőkhoz igazításának megoldatlansága (német).
- Mindenki időt kért az angol prezentáció és a javaslat tanulmányozására, az angolok döntést sürgettek. Végül is októberben folytatjuk a vitát.
- OICA a tükrök külső felületének „simaságát”, él-mentességét, lekerekítési sugarakat akart pontosítani (WD-12), az elhangzott észrevételek alapján módosítják javaslatukat októberre.
- A holland vezetésű KM szakértői csoport beszámolt a tevékenységéről és jelezték, hogy a készülő ISO szabványt nem tudják „megelőzni”, annak végső határideje 2013. november. Addig nem lehet az összes tükrökre kimondani a KM rendszerrel való helyettesíthetőségét, így marad a tükrök kizárólagossága a V. és VI. osztályú tükröket kivéve. GRSG kérte az IG-t, hogy kövesse az ISO munkáját, hogy a szabvány elkészültével egyidejűleg az R.46 előírás is módosítható legyen.
- A KM/IG javaslatát (MWD-3) az V. és VI. osztályú tükröket helyettesítő KM rendszer minősítő vizsgálatáról – folytatva az elmúlt ülésen kezdett vitát – elfogadtuk, novemberben WP.29 elé kerül jóváhagyásra.

4.8. Hátsó aláfutás-gátlás (R.58 előírás)

A német módosítási javaslatot (WD-19) agy P.P. prezentációval egészítették ki (ID-25). Baleseti elemzésük szerint Németországban évente 40 halott és 300 sérült áldozata van ennek a balesettípusnak, főleg N₃ és O₃ járműveknél fordul elő aláfutás. Ezért:

- Csökkenteni akarják az aláfutás-gátló szerkezet talaj feletti magasságát
- Növelni annak szerkezeti magasságát
- Növelni annak merevségét

Több kísérletet végeztek különböző személykocsival, különböző ütközési sebességgel és különböző aláfutás-gátló szerkezetekkel, ezekről beszámoltak. Érdekes, hosszas vita alakult ki a kérdésről, amit az októberi ülésen folytatunk.

Napirendre került egy EU- CLCCR- holland közös javaslat is ebben a témában (WD-20), ami szerint a hátsó aláfutás-gátló szerkezet (RUPD) önálló szerkezeti egységként is jóváhagyható, és a jármű jóváhagyásakor már csak a beépítés megfelelőségét kell vizsgálni. Ez így összhangba kerül a 2006/20/EC direktívával. Ezt egy OICA módosítással (ID-12) elfogadtuk, novemberben WP.29 elé kerül jóváhagyásra.

Japán azon értetlenkedett (egyébként én is), hogy az R.58-as előírás mért vonatkozik az M1 és N1 jármű kategóriákra is (személyautóknál hol jöhet szóba hátsó aláfutás?) A válasz: így általános érvényű lesz és EU konform az előírás, a személyautóknál azonban nem kell vizsgálatot végezni, mert annak a hátsó – talaj feletti – szabad magassága jóval kisebb, mint 550 mm. (Vonatkozik is, meg nem is)

4.9. LPG hajtású járművek szerelvényei (R.67)

A folyékony gázokkal üzemelő járművek üzemanyag-ellátó rendszerébe a hollandok javasoltak egy új osztály (Class 0) bevezetését a 3.000 kPa-nál nagyobb nyomáson üzemelő alkatrészekre, rendszer elemekre, valamint a többfunkciójú (multi component) alkatrészek megkülönböztetését, definiálását. Ezeket az új technológiák (pl. nagynyomású folyékony gáz befecskendezés) tették szükségessé. Az olaszok módosításokat javasoltak (ID-2), ezzel együtt a holland javaslatot elfogadtuk, novemberben WP.29 elé kerül. A németek az ellátórendszer csövezésének és csatlakozó elemeinek összeszerelésére vonatkozóan kvázi előzetes jóváhagyást akarnak bevezetni (ID-27). Ezen nagy vita alakult ki, amit a következő, októberi ülésen folytatunk.

Az olaszok két dokumentumban (WD-15 és ID-27) javasolták megkülönböztetni azon járműveket, amelyek csak LPG-vel üzemelnek és azokat, amelyek átkapcsolással tehetők LPG üzeművé (kettős üzemanyag-módban képesek üzemelni.) Az összevont javaslatot elfogadtuk, meg WP.29 elé novemberben.

4.10. Kezelő és jelző berendezések (R.121)

Kanada korábbi javaslatát átküldtük GRE és GRFF munkacsoportoknak véleményezésre, még nem jött állásfoglalás, októberre remélhetőleg lesz, marad a kérdés a napirenden.

4.11. Fűtőberendezések (R.122)

CLEPA korábbi javaslatát az észrevételek figyelembevételével átdolgozta (MWD-4). Hosszú vita alakult ki arról, hogy kell-e ehhez módosításhoz átmeneti előírás, végül úgy döntött a GRSG, hogy nem kell. A javaslatot elfogadtuk, meg WP.29 elé novemberben.

4.12. A vezető direkt látómezeje (R.125)

Folytattuk a japánok előterjesztésének – immár harmadik ülésen áthúzódó – vitáját a speciális, magas építésű (SUV) járműveken ülő vezetők előre látásának kérdéséről (WD-16). Ismét partalan vita alakult ki, a titkár átmeneti előírásokat tartott szükségesnek, ezt mindenki örömmel támogatta, a japánok a következő ülésre egy ezt figyelembevevő új anyagot ígértek. Az OICA korrekciós javaslatát az előíráshoz (WD-17) elfogadtuk, meg WP.29 elé novemberben.

4.13. GTR tervezet motorkerékpárok kezelő és jelző berendezéseire.

A tervezet kidolgozását egy szakértői csoport (IG) végezte (WD-2) olasz elnökkel (Erario úr) és IMMA hathatós titkári közreműködésével. Megfogalmazásbeli aggályai voltak OICA-nak, USA-nak és a franciáknak. A vita kezdetén hiányzott a GTR-ek elfogadásához rendszeresített jelentés (Report) is, az ülés végére azonban a pontosabb megfogalmazásban is megegyeztek a felek (ID-30) és IMMA megírta a Jelentést is (ID-29), így GRSG elfogadta a tervezetet és novemberben WP.29 elé kerül a GTR jóváhagyásra.

4.14. Jóváhagyások módosítása, kiterjesztése

GRSG korábban elkészített egy általános, egységesített formulát az összes előírásnál alkalmazandó „Jóváhagyás módosítása, kiterjesztése” paragrafushoz. Ennek alkalmazását konkrét példaként az R.46-os előírásra előterjesztette WP.29-nek, ahol már két ülésen is foglalkoztunk a témával. Az R.46-os előírás ilyen értelmű módosítását már elfogadta WP.29, de az általános

formula japán aggályoskodás miatt még nincs kész. Most a hollandok terjesztették elő az R.61 előírás ilyen értelmű módosítását (ID-13), amit a franciák javasoltak kiegészíteni. Az októberi ülésen folytatjuk a témát. Az elnök felkérte OICA-t, hogy tekintse át a GRSG hatáskörébe tartozó előírásokat, melyeknél kell majd az általános formulát bevezetni, ha WP.29 meghozza végső állásfoglalását.

4.15. R.E.3 módosítása

A titkár tájékoztatta GRSG-t arról, hogy WP.29 a márciusi ülésén elfogadta – a Titkárság által összeállított – az R.E.3 konszolidált, új változatát (ami azonban nem tartalmaz egy sor olyan módosítást, amit a GRSG már korábban kidolgozott, de WP.29 még nem hagyott jóvá, mert EU időközben kérte a téma tárgyalásának felfüggesztését. A WP.29 vitájában (novemberben) hiába érveltünk, hogy az elfogadott verzió nem tartalmazza a GRSG korábbi módosításait, nincs összhangban az EU most készülő hasonló tárgykörű dokumentumaival. Ez a jóváhagyott változat rövidesen hozzáférhető lesz az interneten.

Ülésünkön az EU képviselője tájékoztatást adott a náluk folyó munkáról, (ID-15) hogy az elkészült tervezetet a TCMV 2011.02.08.-án jóváhagyta és továbbküldte az EU Parlamentnek és a Tanácsnak. Végleges elfogadást júniusban várják, remélik. Ez az anyag Annex II. lesz a 2007/46/EC keretirányelvben, és célja egységes fogalmak, definíciók, módszerek, járműkategóriák, stb. alkalmazása a jóváhagyási folyamatban. Ezek után célszerűnek látnák az EU dokumentum és R.E.3 „harmonizálását”, magyarul R.E.3 módosítását az EU direktíva szerint. Ez a tervezet a http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/proposals/index_en.htm honlapon található.

Ezen témakörön belül tárgyaltuk az oroszok azon javaslatát (ID-20), hogy elektromos kis teherautók (N_1 , 3,5t össztömeg alatt) esetén az akkumulátorok tömege ne számítson bele az üres tömegbe, mert az „feltolja” ezeket a járműveket az N_2 kategóriába. Ezen nagy vita alakult ki, amit a következő ülésen folytatunk. Ugyancsak orosz javaslat (MWD-5), hogy az M_2 (kisbusz) kategóriánál ne az ülések száma, hanem az utasok száma legyen a kritérium, hiszen sok olyan városi kisbusz van, ahol az ülések száma nem haladja meg a nyolcat, de a tényleges befogadóképesség 20-22 főt is eléri (álló utasokkal). EU, franciák ellenezték, én, Svájc, IRU támogattuk a javaslatot, OICA is megerősítette, hogy itt valami nincs rendben. Következő ülésen folytatjuk, az elnök kérte, hogy mindenki hozzon példákat, érveket.

4.16. Hivatkozások korrekciója

Japán az R.97 (riasztó rendszerek) és R.116 (jogtalan használat megakadályozása) előírásokhoz nyújtott be korrekciós javaslatokat (ID-21 és ID-22), mert hibás számú módosításra (series of amendments) történik hivatkozás. Nagy elvi vita keletkezett, hogyan lehetne a felesleges kereszt-hivatkozásokat kiiktatni az EGB előírások rendszeréből. Az általános vélemény az volt, hogy elég lenne csak az előírásra hivatkozni, nem pedig annak x-edik módosítására. A vita a következő ülésen folytatódik.

4.17. Irányelvek az előírások hatályának, adminisztratív követelményeinek, alternatív követelményeinek meghatározásához.

A titkár tájékoztatót adott az általuk összeállított tervezet WP.29 vitájáról, amit a WP.29 novemberben tervez lezárni. Az oroszok szerint – én is így értelmeztem a WP.29 vita során – ezek az elvek bekerülnek majd az '58-as Genfi Egyezmény módosításába, amin WP.29 egyébként is dolgozik a komplett járműjóváahagyás rendszerének bevezetése érdekében.

4.18. Motorkerékpárok „manipulálás” elleni védelme.

EU tájékoztatást adott (ID-18) arról a versenyről, amit az EU-n belül hirdettek meg L kategóriájú járművek motorjának és hangtompítójának „tuningolása” ellen. Középiskolások, főiskolások, egyetemisták vehetnek részt a versenyben, olyan javaslatokat várnak, amelyek az ilyen „házi barkácsolást” megakadályozzák, megnehezítik (teljesítmény, sebesség, kipufogó zaj növelése, stb.)

4.19. LNG rendszerek fejlődése (R.110 előírás)

A holland delegátus tájékoztatást adott (ID-19) az ezen területen folyó nemzetközi munkáról, új ISO szabványok készülésétől. Ez év május 16.-án lesz egy egynapos konferencia Brüsszelben e témakörben, ahová várják az ISO, GRSG szakembereit is. Ebbe a témakörbe tartozik a kettős üzemanyag rendszerű (dual-fuel) járművek biztonsági kérdései, ami GRSG feladatköre.

5. FONTOSABB, KIEMELENDŐ INFORMÁCIÓK, TENNIVALÓK.

- 5.1. Ezen az ülésen sok módosító javaslatot fogadtunk el, amelyek novemberben kerülnek a WP.29 elé jóváhagyásra. Magyar szempontból mindegyik elfogadható, támogatható. Ezek a Beszámolóban tételesen megtalálhatók, itt csak összefoglalásukat adom: R.34 előíráshoz 2 db módosítás; R.43 (1); R.46 (1); R.58 (1); R.67 (4); R1007 (4); R.118 (1); R.122 (1) és végül R.125 (1)
- 5.2. Elfogadtuk a motorkerékpárok jelző és kezelő szerveire vonatkozó GTR tervezetét a hozzátartozó Jelentéssel együtt. Ez is novemberben kerül WP.29 elé, magyar részről támogatható.
- 5.3. A babakocsik autóbuszon történő szállításának követelményeit Brüsszelben és Genfben egyetemes, közös magyar álláspont alapján kell vitatnunk.
- 5.4. Az R.E.3 közeli jövőben várható újabb módosításával kapcsolatban szorosan együttműködve kell képviselni a magyar álláspontot Brüsszelben és Genfben.
- 5.5. Továbbra is részt veszek az autóbusz vészkijáratokkal foglalkozó SDWEE/IG szakértői csoport munkájában, kiküldött javaslataim érvényesítése érdekében.

Budapest, 2011. április 27.

dr. Matolcsy Mátyás