

# **BESZÁMOLÓ**

az

ENSZ Európai Gazdasági Bizottság (ECE)

Belső Szállítási Bizottság (ITC)

Gépjármű Előírásokat Összehangoló Világforum (WP.29)

keretében működő

ÁLTALÁNOS BIZTONSÁGI SZAKÉRTŐI CSOPORT (GRSG)

101. üléséről

(Genf, 2011. október 18-21)

dr. Matolcsy Mátyás

## 101. GRSG ülés

Genf, Nemzetek Palotája  
2011. október 18-21.

### 1. RÉSZTVEVŐK

Csehország	1	Spanyolország	4
Finnország	1	Svédország	2
Franciaország	2	Svájc	1
Hollandia	1	USA	1
Japán	5	UK (Anglia)	2
India	2		
Kína	1		
Kanada	1	CLEPA	1
Korea	3	EC	1
Lengyelország	3	IMMA	2
Luxemburg	1	IRU	1
Magyarország	1	OICA	6
Németország	4	CLCCR	1
Norvégia	1	AEGPL	1
Olaszország	1		
Oroszország	5	<b>Összesen</b>	<b>56 fő</b>

Az ülés elnöke Erario úr volt. Új titkár vette át a GRSG-ben a munkát: Romain Hubert. GRSG egyhangú szavazati aránnyal külön-külön megerősítette pozíciójában az elnököt (Erario urat) és engem, mint alelnököt.

### 2. TERVEZETT NAPIREND

Az előzetes napirendet WD-21 tartalmazta. Ezt az időközben beérkezett munkaanyagokkal kiegészítve, új napirendi pontok beiktatásával az alábbi témákkal elfogadtuk:

- 2.1. R.107. előírás (autóbuszok általános biztonsága)
- 2.2. R. 34. előírás (tűzbiztonság)
- 2.3. R.43. előírás (biztonsági üvegezés)
- 2.4. R.46. előírás (indirekt látás eszközei)
- 2.5. R.58. előírás (hátsó aláfutás gátló)
- 2.6. R.67 előírás (LPG gázos rendszer berendezései)
- 2.7. R.121. előírás (jelzők, kezelőszervek)
- 2.8. R.125. előírás (vezető látómezeje előre)
- 2.9. R.97 előírás Jármű riasztó rendszerek
- 2.10. GTR előírás motorkerékpárok kezelőszerveire, jelzőberendezéseire
- 2.11. Jóváhagyások módosítása és kiterjesztése
- 2.12. Közös határozatok a járművek konstrukciójával kapcsolatban (RE.3)
- 2.13. R.105. ADR járművek biztonsága

- 2.14. R.110. előírás CNG berendezések  
 2.15. R.26. R.61. előírás Járművek külső felületei

### 3. ÚJ MUNKAANYAGOK

Az előző, áprilisi ülésről készült jegyzőkönyv száma ECE/TRANS/WP.29/GRSG/79  
 Az előző, áprilisi GRSG ülés óta az alábbi munkaanyagok lettek hozzáférhetők a Genfi Titkárság honlapján: [www.unece.org/trans/main/welcwp29.htm](http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.htm), a GRSG fejléc alatt.

#### 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.

- |  |             |
|--|-------------|
| 21. A 101. GRSG ülés előzetes napirendje |             |
| 22. Módosítási javaslat R.61 előíráshoz  | (holland)   |
| 23. Módosítási javaslat R.46 előíráshoz  | (holland)   |
| 24. Kiegészítés az R.107 előíráshoz      | (spanyol)   |
| 25. Korrekció az R.43 előíráshoz         | (EAAS)      |
| 26. Módosítási javaslat R.67 előíráshoz  | (német)     |
| 27. Módosítási javaslat R.121 előíráshoz | (OICA)      |
| 28. Korrekció R.97 előíráshoz            | (japán)     |
| 29. Korrekció R.116 előíráshoz           | (japán)     |
| 30. Módosítási javaslat R.E.3-hoz        | (orosz)     |
| 31. Módosítási javaslat R.125 előíráshoz | (japán)     |
| 32. Kiegészítés R.121 előíráshoz         | (OICA)      |
| 33. Korrekció R.58 előíráshoz            | (japán)     |
| 34. Módosítási javaslat R.58 előíráshoz  | (titkárság) |
| 35. Korrekció az R.105 (ADR) előíráshoz  | (OICA)      |

A korábbi hivatalos munkaanyagok közül egy dokumentum módosított formában ismét napirendre került.

TRANS/WP.29/GRSG/2010/29/Rev.1.                      R.46 előírás módosítása                      (angol)

#### 3.2. Nem hivatalos dokumentumok (Informal document, ID)

Ezen anyagok hivatalos számozása: GRSG-101-x, ahol x a futó sorszám. Az alábbi felsorolásban csak ezt használom.

- |  |             |
|--|-------------|
| 1. A napirend időbeli elosztása                                | (elnök)     |
| 2. Módosítási javaslat R.121 előíráshoz                        | (OICA)      |
| 3. Kiegészítés az R.46 előírás folyamatban lévő módosításaihoz | (CLEPA)     |
| 4. A spanyol módosító javaslat kiegészítése R.107 előíráshoz   | (német)     |
| 5. Korrekció R.107 előíráshoz                                  | (német)     |
| 6. Korrekció WD.25-höz   | (titkárság) |
| 7. Módosítási javaslat R.46 előíráshoz                         | (OICA)      |
| 8. Beszámoló a műanyag üvegezés szakértői csoport munkájáról   | (német)     |
| 9. Módosítási javaslat R.107 előíráshoz                        | (OICA)      |

10. Kiegészítés az R.58 előíráshoz	(japán)
10/Rev.1. Az előbbi módosított változata	(japán)
11. GRE hozzászólása R.121 módosításához	(titkárság)
12. Módosítási javaslat R.110 előíráshoz	(cseh)
13. Módosítási javaslat R.110 előíráshoz	(cseh)
14. Beszámoló az indirekt látás területén végzett kutatásról	(japán)
15. Korrekció a motorkerékpár kezelőszerveinek GTR-jéhez	(IMMA)
16. Korrekció a motorkerékpár kezelőszerveinek GTR-jéhez és műszaki beszámolójához	(IMMA)
17. Korrekció R.107 előíráshoz	(orosz)
18. Módosító javaslat R.107 előíráshoz	(OICA)
19. Módosító javaslat R.34 előíráshoz	(OICA)
20. Módosító javaslat R.46 előíráshoz	(OICA)
21. Módosító javaslat R.58 előíráshoz	(OICA)
22. Hozzászólás R.67 németek által javasolt módosításához	(AEGPL)
23. Beszámoló az LNG szakértői csoport tevékenységéről	(holland)
24. Korrekció R.26 előíráshoz	(francia)
25. Korrekció R.61 előíráshoz	(francia)
26. Kiegészítés R.58 előíráshoz	(angol)
27. Érvek, bizonyítékok R.58 előírás módosításához	(japán)
28. Módosítási javaslat R.58 előírás tervezett módosításához	(japán)

## 4. TÉNYLEGES MUNKA

### 4.1. Autóbusz általános biztonsági előírás (R.107. előírás)

Egy WD és öt ID előterjesztés szerepelt ezen napirendi pont vitájában, amelynek csak a lényegét rögzítem:

- Már az októberi ülésen nagy vita alakult ki az EU előterjesztést illetően, hogy minden városi buszon – a tolokocsiknak biztosított helyen kívül – külön babakocsi szállítására is legyen hely biztosítva. Az általános ellenállást látva az elnök rábeszélte az EU képviselőjét, hogy dolgozzon ki kompromisszumos javaslatot. Ezzel szemben most megismételte korábbi javaslatát azzal, hogy ez fontos politikai kérdés, az Európai Parlament javasolta ennek betervezését. OICA előterjesztett egy kompromisszumot (ID-18), amely szerint a tolokocsi és babakocsi hely összevonható, mindkét célra használható. Ezt a nagy többség támogatta, az EU képviselő erős fenntartását fejezte ki, állandóan a parlament döntésére hivatkozott. Német kérdés: ha ez olyan erős politikai kérdés, miért csak a városi buszokra vonatkozik? A következő ülésen folytatjuk a vitát OICA javaslata alapján.
- A vészkijáratokkal foglalkozó szakértői csoport (SDWEE) szeptemberi Varsói üléséről rövid szóbeli tájékoztatást adott a csoport lengyel elnöke. (Az ülésről készült beszámolómat az illetékesek korábban már megkapták. Eredetileg a GRSG ülés előtt lett volna a csoportnak egy újabb ülése, azonban azt 10 nappal korábban az elnök lemondta, a következő ülés november végén lesz Bonnban.)
- Több kisebb jelentőségű módosítást (WD-24, ID-4, ID-9, ID-17, ID-5) rövidebb-hosszabb vita után elfogadtunk, ezek WP.29 elé kerülnek márciusban.

### 4.2. Tűzbiztonság (R.34 előírás)

A korábbi OICA javaslat egyik felét az elmúlt ülésen elfogadtuk, a másik felét OICA átdolgozta (ID-19). Az üzemanyagtartályok elektrosztatikus feltöltődésével kapcsolatban a hasz-

nált üzemanyag lobbaspontjának értelmezése ISO szabvány alapján történik, az erre vonatkozó javaslatot elfogadtuk, ez is WP.29 elé kerül márciusban.

#### 4.3. Biztonsági üvegezés (R.43 előírás)

CLEPA korábbi javaslatát módosította (WD-25), amit így már elfogadtunk, WP.29 elé megy jóváhagyásra. A műanyag üvegezéssel foglalkozó szakértői csoport német vezetője beszámolt a csoport tevékenységéről, amit egy műanyag (polikarbonát) szélvédőt gyártó cégnél szerveztek. Novemberben és jövő márciusban lesz újabb ülésük. Az áprilisi GRSG ülésre már vizsgálati eredményeket fognak hozni.

#### 4.4. Indirekt látás eszközei, tükrök, kamera-monitor rendszerek (R.46 előírás)

- A hollandok korábbi javaslatukat a vita eredményei alapján átdolgozták (WD-23), amihez CLEPA még hozzáfűzött egy kiegészítést (ID-3). Ismét hosszú viza alakult ki, aminek egyik leágazása, hogyan kell kezelni azon alkatrészeket, szerkezeti elemeket, amelyeken a jóváhagyási jel a beépítés után már nem látszik. A holland javaslatban több hivatkozás van olyan ISO szabványra, ami még nincs elfogadva. A következő ülésen folytatjuk a probléma vitáját.
- A japánok érdekes P.P prezentációban (ID-14) számoltak be egy összehasonlító vizsgálatokról, amelyben hagyományos visszapillantó tükröt és kamera-monitor (KM) rendszert teszteltek különböző vezetőkkel. A jármű állt, a hátsó látótérben elhelyezett kerékpárt, autót kellett megítélniük, milyen messze vannak, és melyik módszerrel látják jobban, tisztábban. Az eredmény: nem tapasztaltak különbséget a tükör és KM rendszer között. Az EU képviselője nem tartotta elfogadhatónak a vizsgálat eredményét, mivel az "statisztikus", az autó is, a tárgy is állt. Többen emlékeztették, hogy az ilyen vizsgálatok nagyon fontosak, és ezeket valahogyan el kell kezdeni, majd végigcsinálni..
- Az előző ülésen bemutatott angol vizsgálatokon nyugvó javaslat módosított változatát ismét vitattuk: a külső visszapillantó tükrök geometriai méreteit javasolták módosítani. A németek tájékoztatták GRSG-t a náluk folyamatban lévő vizsgálatokról, OICA egy érdekes elemzést mutatott be (ID-20), amelyben kimutatták, hogy a visszapillantó tükrök magassági pozíciójától nagyon függ az általuk mutatott kép, így az alacsony és magas vezető kabinokat eltérően kellene kezelni. Ebből a szempontból az N2 és N3 kategóriák különbözhetnek egymástól. OICA két lépcsős programot ajánlott: az áprilisi ülésre hoznak javaslatot a magas tükör pozícióra, míg 2013 áprilisára az alacsony pozícióra. Ezt a javaslatot GRSG üdvözölte.
- OICA egy korábbi javaslatát átdolgozta (ID-7) a tükrök pozíciójának meghatározására olyan esetben, amikor a felület – amire a tükör kerül – nem egyenletes hanem benyomódások vannak benne. A javaslatot elfogadtuk, megy a márciusi WP.29 ülésre.

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

- A németek az elmúlt ülésen kezdeményezték a hátsó aláfutás-gátló revízióját (WD-19), folytatják a munkát, folyamatban van egy cost/benefit elemzés. Áprilisa ígértek új javaslatot. Japánok példák illusztrálták a hátsó terepszög és az aláfutás-gátló konfliktusát (ID-27), amit figyelembe kell venni, meg kell oldani. Szövegszerű módosításokat is javasoltak (ID-28). A németek a következő ülésre ígértek egy – az észrevételeket figyelembe vevő – új anyagot.

- A Titkárság korrekciós javaslatát az átmeneti periódusra vonatkozóan (WD-34) egy japán kiegészítéssel (WD-33) elfogadtuk, ez megy WP.29 elé márciusban.
- Az átmeneti periódusra egy új változat készül majd a következő ülésre angol (ID-26), OICA (ID-21) és japán (ID-10) javaslatokból.
- A most novemberben a WP.29 által elfogadandó előterjesztésekhez az OICA javasolt pontosítást, korrekciót (ID-21/Rev.1.), amit GRSG támogat és a Titkárság fog nem hivatalos anyag formájában előterjeszteni.

#### **4.6. LPG gázrendszer berendezései (R.67 előírás)**

A németek – az előző ülésen előterjesztett javaslatukat átdolgozva – tisztázni szeretnék (WD-26), hogy a nagynyomású folyékony gáz-rendszereknél a csövezés jóváhagyása hogyan történhet, ebbe a kérdésben két értelmezés él az európai jóváhagyó hatóságok körében:

- Külön a csövek és külön azok csatlakozó szerkezetei is jóváhagyhatók
- A csövezés csak az összeépített csatlakozókkal hagyható jóvá

A németek ez utóbbit javasolják, mert az első esetben a rendszerben benne marad egy bizonytalan, nem jóváhagyott összeépítés. Hosszú vita volt a kérdésben, AEGPL írásos megjegyzést is tett (ID-22), többen időt kértek a javaslat otthoni tanulmányozására, így a vitát a következő, áprilisi ülésen folytatjuk.

#### **4.7. Kezelőszervek, jelző berendezések azonosítása (R.121 előírás)**

Megérkezett GRE és GRRF egyetértése a GRSG korábbi módosító javaslataihoz. Vita volt arról, hogy legyen-e jelölési javaslat olyan kezelőszervekre, amelyek alkalmazása nem kötelező. (például sebességhatárolás WD-20). Végül OICA álláspontja kerekedett felül, hogy ne legyen, ezekre ott van az ISO szabvány, ajánlás formájában. Az OICA két módosító javaslatát az ESC-re (ID-2) és az automata fényszóró kapcsolóra (WD-27) elfogadtuk, ezek mennek márciusban a WP.29 elé. A parkoló fék jelölésével kapcsolatos OICA javaslatnál (WD-32) az egyik lábjegyzeten alakult ki vita, ennek módosítására a franciák ígértek javaslatot, áprilisban folytatjuk a vitát.

#### **4.8. A vezető előre látása (R.125 előírás)**

A magas építésű „SUV” járművekben a vezető látómezejével kapcsolatos vég nélküli japán „saga” folytatódott (WD-31). A mostani előterjesztés már konkrét, de senki nem érti, hol válik el a „magas” és a „hagyományos” építésű autó egymástól. OICA elviekben támogathatónak ítélte a javaslatot, de többen értetlenkedtek. A vitát áprilisban folytatjuk.

#### **4.9. Jármű riasztó rendszerek (R.97 előírás)**

Ezen témában a Jogtalan járműhasználat megakadályozásával (R.116 előírás) párhuzamosan terjesztettek elő a japánok egy-egy korrekciós javaslatot (WD-28 és WD-29) azokhoz a korábbi módosítási javaslatokhoz, amiket novemberben tárgyal a WP.29. Abban maradtunk, hogy WP.29 döntését ismerve áprilisban döntünk a japán javaslatokról.

#### **4.10. Motorkerékpár kezelőszervek, jelzőberendezések azonosítása (GTR)**

A GTR tervezet WP.29 novemberi ülésén fogja tárgyalni. IMMA két korrekciót nyújtott be a GTR-hez, (ID-15) illetve a preambulához, (ID-10), amit Japán, Kína, USA, Kanada, India támogatott, EU a WP.29 ülésén fog nyilatkozni. A Titkárság nem hivatalos anyag formájában előterjeszti a javaslatokat a novemberi WP.29 ülésén.

#### **4.11. Jóváhagyások módosítása és 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 jóváhagyva. A hollandok alkalmazták az új formát az R.61 előírásra (WD-22), amit visszavontak azzal, hogy áprilisban hoznak egy új változatot. WP.29 most novemberben ismét foglalkozik majd a kérdéssel, ezt is figyelembe vesszük az áprilisi holland előterjesztés vitájánál.

#### **4.12. R.E.3 módosítása**

Az EU képviselője nem dolgozott ki javaslatot az új EU változat és az EGB változat „harmonizálására”, így ez a munka nem indult be.

Az oroszok korábbi előterjesztését vitattuk meg újból (WD-30), aminek lényege, hogy akkumulátoros hajtású kisteherautóknál – N1 kategória – az akku tömege ne számítson bele az össztömegbe, aminek felső határértéke 3,5 t. Ezt többen elleneztük, az ilyen „konstrukciós” kivételezés beláthatatlan bonyodalmakhoz vezethet a jövőben, mint hivatkozási alap. Az oroszok módosított anyagot ígértek az áprilisi ülésre.

#### **4.13. ADR járművek biztonsága (R.105 előírás)**

A WP.15 két-évenként felülvizsgálja a veszélyes áruk szállításának feltételeit, ha kell változtatja, szigorítja a követelményeket. Ennek következménye, hogy GRSG-nek is követnie kell az R.105 előírásban a vonatkozó változásokat. OICA előterjesztésében (WD-35) elfogadtunk egy ilyen módosító javaslatot, ami WP.29 elé mehet azzal a feltételes megjegyzéssel, hogy WP.15 novemberben fogja véglegesíteni a maga változtatásait és annak elvileg még lehet hatása a GRSG javaslatára.

#### **4.14. CNG gázberendezések (R.110 előírás)**

A csehek két módosítási javaslatot készítettek (ID-12 és ID-13), amiben az LNG-s R.67 előíráshoz hasonlóan bevezetik a „fuel rail” (üzemanyag csövezés) fogalmát és ez részét képezi a jóváhagyásnak. A következő ülésre ezekből hivatalos munkaanyag lesz.

Az LNG (cseppfolyós földgáz) szakértői csoport tevékenységéről, első ülésükről (szept. 11) a holland delegátus számolt be (ID-23). A következő ülés novemberben lesz. Elkezdték megfogalmazni a módosító javaslatokat R.110 előíráshoz, nem csinálnak külön előírást az LNG-re, mert a két rendszer között nagyon sok a hasonlóság, sőt vannak átkapcsolható üzemmódú „kettős üzemanyag-rendszerű” járművek is.

#### **4.15. Járművek külső felületei (R.26 és R.61 előírások)**

A franciák nyújtottak be módosító javaslatokat a személyautók (R.26) és tehergépkocsi fülkék (R.61) külső felületeinél megkövetelt lekerekítési sugarakra vonatkozóan (ID-24 és ID-25). A módosítási javaslatok feltételezik, hogy az adott járművet az új gyalogos-védelmi előírás alapján már jóváhagyták. Ezt az előírás tervezetét novemberben tárgyalja a WP.29 és ha el is fogadja, még legalább egy fél év kell a hatálybalépéséhez. A francia javaslatokból hivatalos munkaanyag lesz a következő ülésre.

### **5. FONTOSABB, KIEMELENDŐ INFORMÁCIÓK, TENNIVALÓK.**

5.1. Ezen az ülésen sok módosító javaslatot fogadtunk el, amelyek márciusban kerülnek a WP.29 elé jóváhagyásra. Magyar szempontból mindegyik elfogadható, támogatható. Ezek a Beszámolóban tételesen megtalálhatók, itt csak összefoglalásukat adom: R.34 előíráshoz 1 db módosítás; R.43 (1); R.46 (1); R.58 (2); R.107 (5); R.105 (1); R.121 (2)

5.2. A motorkerékpár kezelőszervek, jelzőberendezések GTR tervezetéhez az utólag becsatolt – a novemberi WP.29 ülésen tárgyalandó – korrekciós javaslatok támogathatók.

5.3. A babakocsik autóbuszon történő szállításával kapcsolatos vitában azonos magyar álláspontot kellene képviselnünk Genfben és Brüsszelben. Az EU képviselő arra hivatkozott, hogy Brüsszelben a tagországok egyetértettek a javaslatokkal, itt Genfben pedig nagy ellenállás van.

5.4. Továbbra is részt veszek az autóbusz vészkijáratokkal foglalkozó SDWEE/IG szakértői csoport munkájában, kiküldött javaslataim érvényesítése érdekében. A következő ülésre november végén kerül sor Bonnban.

Budapest, 2011. október 25.

Dr. Matolcsy Mátyás