

BESZÁMOLÓ

az
ENSZ Európai Gazdasági Bizottság (ECE)
Belső Szállítási Bizottság (ITC)
Gépjármű Előírásokat Összehangoló Világforum (WP.29)
keretében működő
ÁLTALÁNOS BIZTONSÁGI SZAKÉRTŐI CSOPORT (GRSG)
98. üléséről

(Genf, 2010. május 3-7.)

dr. Matolcsy Mátyás

98. GRSG ülés

Genf, Nemzetek Palotája
2010. május 3-7.

1. RÉSZTVEVŐK

Belgium	2 fő	Oroszország	4fő
Csehország	1	Spanyolország	2
Finnország	1	Svédország	2
Franciaország	2	Svájc	1
Hollandia	1	Európai Unió	1
Japán	4	Szerbia	1
India	2	UK (Anglia)	1
Kína	3	USA	1
Kanada	1		
Korea	2	CLEPA	2
Lengyelország	2	IMMA	1
Luxemburg	1	IRU	1
Magyarország	1	OICA	8
Németország	5	CLCCR	2
Norvégia	2		
Olaszország	1	Összesen	59 fő

Az ülés nagyobbik részében én elnököltem, kisebbikben Erario úr a GRSG elnöke, titkár A. Lagrange volt. Erario urat családi probléma (felesége betegsége) akadályozta a teljes idejű részvételében.

2. AZ ÜLÉS NAPIRENDJE

Az előzetes napirendet WD-1 és kiegészítése tartalmazta. Ezt az időközben beérkezett munkanyagokkal kiegészítve, több új napirendi pont beiktatásával az alábbiak szerint elfogadtuk el:

- 2.1. R.66. előírás (buszok tetőszilárdsága)
- 2.2. R.107. előírás (autóbuszok általános biztonsági kérdései)
 - 2.2.1. Új módosítási javaslatok
 - 2.2.2. Kijáratok, vészkijáratok követelményei
- 2.3. R.34. előírás (tűzbiztonság)
- 2.4. R.43. előírás (biztonsági üvegezés)
- 2.5. R.46. előírás (indirekt látás eszközei)
- 2.6. R.58. előírás (hátsó aláfutás-gátló berendezés)
- 2.7. R.97. előírás (járművek riasztó rendszerei)
- 2.8. R.116. előírás (jogtalan használat elleni védelem)
- 2.9. R.121. előírás (vezérlő szervek, jelző berendezések)
- 2.10. R.122 előírás (járművek fűtőberendezései)
- 2.11. R.125 előíráshoz (vezető látómezeje előre)
- 2.12. Új GTR motorkerékpárok kezelő szerveire
- 2.13. Előírások hatályának általános kérdései

- 2.14. „Non road mobile machinery” definíciója
- 2.15. jóváhagyások módosítása és kiterjesztése
- 2.16. R.E.3. módosítása
- 2.17. Egyéb ügyek
 - 2.17.1. R.105 előírás (ADR járművek)
 - 2.17.2. GTR.6. előírás (biztonsági üvegezés)
 - 2.17.3. 1997-es Bécsi Egyezmény 2. Szabálya
 - 2.17.4. WP.29, WG-k, szakértő csoportok és elnökségük
 - 2.17.5. Új előírás kidolgozása WLD-re
 - 2.17.6. R.118 előírás (általános tűzbiztonság)

3. ÚJ MUNKAANYAGOK

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

Az előző, októberi ülésről készült jegyzőkönyv száma ECE/TRANS/WP.29/GRSG/76

3.1. Hivatalos munkaanyagok (Working document, WD)

A hivatalos számozásuk ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2010/x, ahol x a futó sorszám. Az alábbiakban csak ezt adom meg, a szövegben pedig hivatkozáskor a WD-x jelölést használom.

- | | |
|--|---|
| 1. Napirend tervezet | |
| 1/Add.1. Kiegészítés a napirendhez | (titkárság) |
| 2. Kiegészítő javaslat R.66 előíráshoz | (magyar) |
| 3. Módosító javaslat R.107 előíráshoz | (svéd) |
| 4. Javaslat R.125 előírás módosítására | (japán) |
| 5. Javaslat változatok R.107 előírás módosításához | (orosz) |
| 6. Módosító javaslat R.107 előíráshoz | (spanyol) |
| 7. Kiegészítések R.107 előíráshoz | (japán) |
| 8. Kiegészítések R.116 előíráshoz | (japán) |
| 9. Módosítás R.46 előíráshoz | (angol) |
| 10. Kiegészítések R.43 előíráshoz | (CLEPA) |
| 11. Módosítási javaslat R.E.3-hoz | (orosz) |
| 12. Kiegészítések R.121 előíráshoz | (angol) |
| 13. Kiegészítések R.58 előíráshoz | (angol) |
| 14. Kiegészítések R.E.3-hoz | (titkárság) |
| 14/Corr.1 Korrekció a fenti kiegészítéshez | |
| 15. Kiegészítések R.107 előíráshoz | (orosz) |
| 16. Kiegészítések R.107 előíráshoz | (CLCCR) |
| 16/Corr.1 a fenti anyag korrekciója | |
| 17. Kiegészítések R.105 előíráshoz | (OICA) |
| 18. ECE/TRANS/WP.29/2009/135 | orosz javaslat az 1997-es egyezmény 2. Szabályára |
| 19. ECE/TRANS/WP.29/2009/123 | R.E.3. befejezetlen, félbe maradt változata |
| 20. ECE/TRANS/WP.29/AC.3/27 | EU javaslat a GTR.6 változtatására |

3.2. Nem hivatalos dokumentumok (Informal document, ID)

Ezen anyagok hivatalos számozása: GRSG-98-x, ahol x a futó sorszám. Az alábbi felsorolásban csak ezt használom.

- | | |
|---|--------------------------------|
| 1. Az ülés időbeli tervezett napirendje | (Titkárság) |
| 2. R.97 előíráshoz (járművek riasztó rendszerei) kiegészítő javaslat | (angol, japán) |
| 3. R.116 előíráshoz (jogtalan használat megakadályozása) javaslat | (angol, japán) |
| 4. R.125 előíráshoz (vezető előre látása) kiegészítő magyarázat | (japán) |
| 5. Új előírás kidolgozására tett javaslat, tömeg, tengelynyomás korlátozó berendezés: WLD | (lengyel) |
| 6. R.43 előíráshoz (biztonsági üvegezés) tett kiegészítő javaslat | |
| 7. R.122 előíráshoz (fűtőberendezések) tett kiegészítő javaslat | (CLEPA) |
| 8. R.118 előírás (tűzbiztonság) továbbfejlesztési programjához közös javaslat M2 és M3 kategóriákra | (francia, német, svéd, norvég) |
| 9. R.118 előíráshoz (tűzbiztonság) konkrét javaslatok | (francia, német, svéd, norvég) |
| 10. R.107 előíráshoz (autóbuszok) módosító javaslat | (OICA) |
| 11. R.58 előíráshoz (hátsó aláfutás gátló) módosító javaslat | (OICA) |
| 12. R.121 előíráshoz (kezelő szervek, jelző berendezések) kiegészítő javaslat | (OICA) |
| 13. R.121 előíráshoz (kezelő szervek, jelző berendezések) kiegészítő javaslat | (OICA) |
| 14. R.121 előíráshoz (kezelő szervek, jelző berendezések) korrekciós javaslat | (OICA) |
| 15. R.58 előíráshoz (hátsó aláfutás gátló) módosító javaslat | (holland) |
| 16. R.46 előíráshoz (indirekt látás eszközei) a szakértői csoport jelentése és a javasolt módosítások gyűjteménye | (holland) |
| 17. R.107 előíráshoz (autóbuszok) módosító javaslat | (spanyol) |
| 18. R.107 előíráshoz (autóbuszok) kísérleti igazolás a módosító javaslatához | (spanyol) |
| 19. R.121 előíráshoz (kezelőszervek, jelzőberendezések) kiegészítő javaslat | (kanadai) |
| 20. R.43 előíráshoz (biztonsági üvegezés) javaslat a további munka végzésére | (német) |
| 21. R.46 előíráshoz (vezető indirekt látásmezeje) készített kiegészítés | (OICA) |
| 22. Rule 2. az 1997-es egyezményhez, GRSG hatáskörébe tartozó témák | (orosz) |
| 23. R.105 előíráshoz (ADR járművek) készült módosító javaslat | (OICA) |

4. TÉNYLEGES MUNKA

4.1. Autóbuszok tetőszilárdsága (R.66 előírás)

Hivatalos magyar javaslatot (WD-2) tárgyaltunk arról, hogy az emeletes autóbuszokra – mivel már azok is jóváhagyhatók az előírás alapján – vonatkozó, azok speciális tulajdonságát figyelembe vevő paragrafusok kerüljenek be az előírásba (Speciális tulajdonság: az egész alsó szint merev egységként kezelendő, az ne képezze a jóváhagyás tárgyát) Hosszú vita alakult ki, a németek ellenezték, az oroszok támogatták a javaslatot, többen bizonyítékot kértek a felvetés érvényességére. Következő ülésre ígértem egy bizonyító anyagot, akkor folytatjuk a vitát (Bár

ilyen bizonyítékokat az általam vezetett szakértői csoportban már bemutattam, de az a GRSG teljes tagságához nem jutott el)

4.2. Autóbuszok általános biztonsági követelményei (R.107 előírás)

4.2.1. Módosítási javaslatok az előíráshoz

Több javaslatot tárgyaltunk, ezekről röviden:

- Az angolok a múlt ülésen terjesztették elő az „elsőbbségi ülésekre” (mozgáskorlátozottak részére) vonatkozó követelményeket: minden városi és városközi buszon legyen legalább négy „elsőbbségi ülés” és lábhelye ne legyen megemelve az utas folyosó padlósíntjéhez képest. Ehhez a svédek most egy „enyhítő” javaslatot (WD-3) tettek: ne legyen 250 mm-nél magasabban és csak városi buszokra vonatkozzon. A többség a svéd javaslatot támogatta. A következő ülésre készül átmeneti rendelkezés (TP = Transitional Provisions) és azzal együtt fogadjuk el.
- Az oroszok javasolták (WD-15), hogy kerüljön be a mini-buszokra (9-15 utas) vonatkozó régi, függőleges statikus terhelésű tetőszilárdság vizsgálat, ami az R.52 előírásban szerepelt. Én elleneztem, semmi értelme, a biztonságot nem növeli, de egy újabb vizsgálat-jóváhagyás, ami pénzbe kerül. Ebbe GRSG egyetértett, elvetettük a javaslatot.
- Az előző javaslatban az is szerepelt, hogy az R.107-be kerüljön bele, hogy a nagyobb kis buszoknak (16-22 utas) ki kell elégíteniük az R.66 előírás követelményeit. Nagy vita alakult ki arról, hogy kell-e, jó-e az ilyen kereszthivatkozás. A következő ülésen folytatjuk.
- OICA javasolta, hogy az utas-folyosó méreteit ellenőrző eszköz (henger) alsó sarka legyen lekerekítve (ID-10), mert ma már az utas-folyosó jobb takaríthatósága érdekében ilyen lekerekítés nagyon elterjedt. Elvi egyetértés született, a javasolt lekerekítési sugarat csökkentettük, következő ülésre OICA hoz egy módosított anyagot.
- A spanyolok a turista buszok ülésosztás minimum értékét javasolták növelni a kényelem fokozása érdekében (ID-17, ID-18). Általános elutasítás fogadta a javaslatot, de a következő ülésen még visszatérünk rá. A kényelem nem tárgya az '58-as Egyezménynek.

4.2.2. Ajtók, ablakok, vészkijáratok

A témakörben kettős tevékenység folyik. Egyrészt a megalakított, lengyelek által vezetett szakértői csoport (IG) dolgozik a követelmények általános revízióján, másrészt konkrét javaslatok érkeztek az R.107 előírás jelenleg érvényes idevonatkozó paragrafusainak módosítására.

- A lengyel delegátus beszámolt a szakértői csoport eddigi tevékenységéről: két ülést tartottak (az elsőt még részt tudtam venni írásos előterjesztéssel) és még 3-at terveznek. Folyamatban van a problémák összegyűjtése, alapvetően a vészkijáratok száma, megközelíthetősége problémás a különböző baleseti szituációkat figyelembe véve. Megint vitatott volt az oldalablakok ragasztott üvegből való készítésének megkövetelése (boruláskor a kiesés megakadályozására) és az oldalablak vészkijáratként való alkalmazása (a ragasztott üveg nem kitörhető) közötti ellentmondás, de már a ragasztott üveggel szembeni ellenállás jelentős csökkenése érzékelhető.
- CLCCR (Karosszériaépítők szövetsége) a tetővészkijáratok korlátozására tett javaslatot (WD-16) trolibuszok esetén, hosszú vita után a problémát GRSG az IG hatáskörébe utalta.
- Spanyol javaslatra kis városi buszoknál, ahol utasajtó csak a tengelytávon belül képzelhető el: az ajtók közötti távolságra vonatkozó követelmény módosítását (WD-6) elfogadtuk, a javaslat a WP.29. novemberi ülésére kerül.

- Az oroszok kimutatták (WD-5), hogy a mozgólépcsők- utasajtók együttmozgására vonatkozó követelmény orosz nyelvű változata hibás. négy opciót ajánlottak a követelmények módosítására, de GRSG-nek az volt a véleménye, hogy legegyszerűbb a helyes orosz fordítás alkalmazása, amire a Titkárság vállalkozott.

4.3. R.34 előírás Tűzbiztonság

OICA megígért javaslata nem készült el, most az októberi ülésre ígérték.

4.4. R.43 előírás. Biztonsági üvegezés

Az előírást módosító javaslatok, illetve a munka két irányban ágazott el. Az egyik vonal a WP.29 adta feladat volt: az R.43-as EGB előírás és GTR.6 világelőírás „transzpozíciója”, egymásnak való megfeleltetése volt, a másik az R.43 előírás továbbfejlesztése. Bár nyilvánvaló, hogy a két dolog szorosan összetartozó, GRSG úgy döntött, hogy a két ügyet egymástól elválasztva kezeli. Ennek oka, hogy a két előírás a jog, a tartalom, vizsgálati módszerek tekintetében nagyon eltér egymástól, teljes megfeleltetésükre most nincs lehetőség.

- a) A transzpozíció miatt szükséges R.43 módosítására a CLEPA tett javaslatot (WD-10), aminek feltétele, hogy az EU által előterjesztett módosítások (WD-20) elfogadásra kerüljenek a GTR.6 vonatkozásában. (lásd 4.17.2 pontban) A CLEPA javaslatát, hosszú vita után, módosításokkal fogadtuk el. (Ennek lényege a vizsgálati mintaelem-szám kompromisszumos megállapítása). Közben azonban kiderült, hogy szükség van átmeneti rendelkezésekre is, ez a következő, októberi ülésre készül el, akkor lehet véglegesen elfogadni a javaslatokat.
- b) A további munkához GRSG egy szakértői csoport megalakítását javasolja WP.29-nek. Ennek legfontosabb feladata a műanyag szélvédők és ablakok követelményeinek, vizsgálati módszereinek a kidolgozása lesz (ID-20), a németek vállalták a vezetést, OICA a titkári feladatok ellátását. A következő ülésre készül egy hivatalos dokumentum, ami a ToR-t is tartalmazza, és majd az lesz WP.29 elé terjeszthető novemberben. A franciák javaslata arra vonatkozik (ID-6), hogyha egy vezető középen ül (se jobb, se baloldalon), akkor hogyan kell meghatározni a szélvédőn a vizsgálandó területet. Nagy vita volt arról, hogy mi a középen, illetve oldalon ülés definíciója. Következő ülésre hivatalos anyagot készítenek a franciák.

4.5. R.46 előírás: Indirekt látás eszközei

Már vagy két éve van napirenden EC-nek egy módosító javaslata a vezető-szempontról a vezető-üléstől a háttámlájának dőlésszöge nem 25° . (...GRSG/2008/26) Most sem volt támogatója a javaslatnak, így egyelőre levettük a kérdést a következő ülés napirendjéről. Az angolok javasoltak egy láthatósági követelményt a járda felőli oldalra a vezetővel egy vonalban (WD-9), hogy a jobbra forduló (húzódó) nehéz járművek ne sodorjanak el nem látható gyalogost, kerékpárost. Elvi támogatást kapott a javaslat, de nagy vita volt arról, hogy a javasolt követelményt hogy lehet kielégíteni, újabb tükrökkel? A következő ülésre az angolok hoznak egy továbbfejlesztett javaslatot, amely már átmeneti rendelkezéseket is fog tartalmazni. A kamera-monitor (CM) rendszerek jóváhagyásával foglalkozó szakértői csoport holland elnöke beszámolt a csoport tevékenységéről (ID-16). Öt ülést tartottak az elmúlt évben. Júniusra reméli a viták befejezését, októberre megvitatható anyagot ígért GRSG-nek, kérte mandátumok meghosszabbítását addig. Ezt megkapták.

4.6. R.58 előírás: Hátsó aláfutás-gátló berendezés

EC módosító javaslata (WD-13) az előírás szinkronba hozását szolgálja az EU direktívával. Ehhez OICA módosító javaslatot készített az átmeneti rendelkezések vonatkozásában (ID-11) , míg a hollandok is tettek észrevételeket (ID-15) Vita és kisebb módosítások után a kombinált javaslatot elfogadtuk, WP.29 elé kerül novemberben.

4.7. R.97 előírás: Jármű riasztó rendszerek.

Japán, francia és angol közreműködéssel – elkészített egy módosító javaslatot (WD-7) arra vonatkozóan, hogy a riasztó rendszer (VAS) jóváhagyható legyen önmagában is, mint egy független rendszer (Separate Technical Unit) és aztán a beépítés módjának az ellenőrzése hogyan történjen. Ehhez utólag készítették egy kiegészítő javaslatot (ID-2), amin nagy vita alakult ki, s az érdekes az volt, hogy a három előterjesztőből az egyik sem értett egyet saját anyagukkal. Végül megoldódott a probléma, elfogadtuk a módosított javaslatot, WP.29 napirendjére kerül novemberben.

4.8. R.116 előírás: Járművek jogtalan használatának megakadályozása

Ugyancsak japán-francia-angol módosító javaslat készült – az R.97 előíráshoz hasonlóan, azal párhuzamosan, azonos felépítésben – arra vonatkozóan a VAS mellett szereplő „immobilizer” (indításgátló) is jóváhagyható legyen önálló rendszerként (WD-8 és ID-3). A két előírás módosítás vitája párhuzamosan futott, ez is elfogadásra került.

4.9. R.121 előírás: Kezelőszervek, jelzőberendezések.

Angol javaslat (WD-12) az elektronikus stabilitási rendszer visszajelzőjére vonatkozott, ehhez OICA készített további kiegészítést (ID-12), valamint módosítani javasolta a parkoló fék jelölését (ID-13) és korrigálni egy ISO szabványra való hivatkozást (ID-14). Ez utóbbit elfogadtuk, WP.29 elé kerülhet, a többiekéről Anglia és OICA közös hivatalos javaslatot készít a következő ülésre. Kanada is készített egy javaslatot (ID-19), amelynek egy része átfedésben van az angolokéval, de több új gondolat is van benne, amelyekre a következő ülésen visszatérünk.

4.10. R.122 előírás: Járművek fűtési rendszerei.

Az OICA tavalyi javaslatának (...GRSG/2009/22) vitája folytatódott az elektromos fűtőberendezésekre vonatkozó követelményeket illetően. Ehhez CLEPA hozott további kiegészítéseket (ID-7), ami figyelembe veszi, hogy fűtőberendezés lakókocsinál, trailereknél nem csak állóhelyben működhet. Vita után, némi módosításokkal az OICA javaslatokat elfogadtuk, WP.29 elé kerülnek novemberben, a CLEPA javaslatából a következő GRSG ülésre hivatalos anyag lesz.

4.11. R.125 előírás: Járművezető előre látása, látómező

Rövid vita után Japán visszavonta javaslatát (WD-4) és a következő ülésre ígérte ennek átdolgozott változatát.

4.12. GTR kidolgozása motorkerékpárok kezelő szerveire és jelző berendezéseire

A feladatra alakult egy szakértői csoport (IG) IMMA vezetésével, az elnök beszámolt az eddigi tevékenységükről. A következő GRSG ülésre már tárgyalható anyagot ígért.

4.13. Előírások hatályának általános kérdései.

A Titkárság tájékoztatást adott arról a WP.29 döntésről, amelyben elutasították azt a közös magyar- orosz kérdésfelvetést: helyes-e, ha gyártók határozhatják meg egy előírás hatályát? WP.29 arra hivatkozott, hogy az ENSZ Jogi osztálya (OLA) ebben a kérdésben már kifejtette álláspontját. (Mi a felvetésünkben épen arra mutattunk rá, hogy OLA nem erre a kérdésre válaszolt). GRSG tudomásul vette a tájékoztatást.

4.14. Nem közúti, mobil gépek (Non Road Mobile Machinery) definíciója

WP.29 bízta meg a GRSG-t, hogy dolgozzon ki definíciót az olyan nem közúti használatú, de mozgó gépekre, amelyeket belsőégésű motor hajt. Korábban több próbálkozás is eredménytelen volt, most a Titkárság készített egy javaslatot az eddigiek alapján (WD-14), ezt elfogadtuk. Ez majd használható lesz az R.E.3. módosításánál is.

4.15. Jóváhagyások módosítása és kiterjesztése

Ezt a feladatot is WP.29 adta GRSG-nek, dolgozzon ki olyan, általános érvényű, egységes szöveget, terminológiát e témában, amely majd minden előírásba beépíthető. GRSG úgy döntött, hogy „próba-perként” az R.46 előíráshoz készít el egy ilyen módosítást. OICA állította össze a múlt ülésre egy javaslatot, amit erre az ülésre továbbfejlesztett (ID-21). Rövid vita volt a „hatóság” megnevezésének egységesítéséről, de kiderült, hogy ebben az '58-as Egyezmény sem konzekvens, így nem tudtunk dűlőre jutni. A javaslatot elfogadtuk, WP.29 elé megy novemberben.

4.16. R.E.3. módosítása, továbbfejlesztése

Ez a munka – R.E.3 módosítása – éveken keresztül folyt a GRSG-ben az EU kezdeményezésére, miután olyan döntés született, hogy az EU a saját direktívái helyett az EGB előírásokat építi be jogrendszerébe. Már közel álltunk a munka befejezéséhez, amikor az EU kérte annak felfüggesztését, mivel akkor náluk a típusjóváhagyás kérdése kapott prioritást, aminek szintén része a jármű definíciók, kategóriák, fő méretek és tömegek egységes meghatározása. GRSG akkor levette napirendjéről a kérdést. A Titkárság átszerkesztett formában (WD-19) az R.E.3 dokumentumot egységes rendezett alakban, de tartalmi változtatások nélkül állította össze és WP.29 elé terjesztette novemberben. WP.29 megbízta GRSG-t a dokumentum véglegesítésével, így került az ismét a napirendünkre. Általános eszmecsere zajlott R.E.3 pozíciójával, szerepével kapcsolatban, a konkrét munka a következő ülésen folytatódik. Az oroszok konkrét módosító javaslatot dolgoztak ki az M1, M2, M3 járművek definíciójára (WD-111), Nagy vita alakult ki: a probléma valós, amit meg akartak oldani, de a javaslatuk nem jó. A következő ülésre módosított változatot hoznak. Felajánlottam közreműködésemet, ha igénylik,

4.17. Egyéb ügyek

Ezek azok az ügyek, amelyek a napirend tervezet elkészítése után vetődtek fel, amelyekkel kapcsolatban az utolsó időszakban érkezett be írásos anyag, javaslat, előterjesztés.

4.17.1. R.105 előírás (ADR járművek) módosítása

A GRSG ülésel párhuzamosan folyt a WP.15 ülése a veszélyes áruk szállításával kapcsolatban. OICA ezzel összefüggésben készített el egy módosító javaslatot (WD-17), majd ennek korrekcióját (ID-23). Ezt elfogadtuk, így most teljes az összhang WP.29 és WP.15 között ADR ügyben. A javaslat novemberben kerül WP.29 elé.

4.17.2. Javaslat a GTR.6 előírás módosítására

A 4.4 pontban említett törekvés: R.43 és GTR.6 „összhangba hozása” oda-vissza akciókat igényel. EU összeállította azt a változtatási listát, amit az üvegek jelölése kapcsán GTR.6-ban kellene végrehajtani az egységesítés érdekében. Ehhez a kérdéshez az EU tagállamoknak nem lehetett hozzászólni, mert a javaslatot nem az EC (Comission) hanem maga az EU nyújtotta be az összes tagállam nevében. (WD-19) Az EU-n kívüli országok elfogadták a javaslatot, Oroszország érdektelenségét jelezte GTR.6-tal kapcsolatban, így az anyag WP.29 (vagy AC.3?) elé kerül novemberben.

4.17.3. Rule 2. az 1997-es Bécsi Egyezményhez

Rövid előzmény: miközben az oroszok nyomják, hogy legyen előrelépés az 1997-es egyezményt illetően – ezért terjesztették elő a legutóbbi WP.29 ülésen a Rule 2-vel kapcsolatos elképzeléseiket - EU lassítani, elodázni igyekszik az ügyet. WP.29 nem tudott mit kezdeni a dologgal, elküldte az orosz javaslatot (WD-18) a munkacsoportnak – így GRSG-nek is – „véleményezésre”. Az orosz felvetés lényege, hogy a járművek időszakos műszaki felülvizsgálatánál mik azok a szempontok, témák, követelmények, amelyek nemzetközi egységesítése esetén minden országban elfogadják a vizsgabizonyítványt. A Titkárság úgy vezette fel a feladatot, hogy GRSG-nek lehetősége és feladata a véleménynyilvánítás az egész egyezménnyel kapcsolatban. A vita néhány érdekes momentuma:

- EC az oroszok kérdésére azt mondta, hogy az EU-nak, tagországainak nincs szándékában közeli csatlakozás a '97-es egyezményhez.
- Én három dolgot hangsúlyoztam:
 - a) én, és gondolom a többi küldött sincs felhatalmazva arra, hogy a '97-es egyezmény szükségességéről, fontosságáról, jövőjéről nyilatkozzon. Ez az Egyezményt aláíró országoknak, illetve WP.29-nek, mint az Egyezményt kezelő szervezetnek a hatásköre.
 - b) lehet, hogy az EU-nak nincs szándéka csatlakozni az Egyezményhez, de ez nem változtat azon a tényen, hogy több EU ország (Hollandia, Bulgária, Magyarország, Románia, Finnország, stb.) aláírta az Egyezményt, így az EU viszonya az Egyezményhez legalább is tisztázatlan.
 - c) GRSG-nek az lehet a feladata az orosz javaslattal kapcsolatban, hogy első lépésben megvizsgálja, mely témakörök tartoznak a „hatáskörébe”, és ha a WP.29 megbízza, ezekben a témákban foglalkozzon a rábízott feladattal.
- Hollandia hangsúlyozta, hogy a munkacsoportok nem alkalmasak az időszakos műszaki felülvizsgálat követelményeinek, vizsgálati módszereinek a meghatározására, az egy más szakma.
- Az oroszok a „c” felvetésemre készítettek egy tervezetet (ID-22), hogy szerintük mi tartozna a GRSG hatáskörébe. Ennek előzetes vizsgálata után abba maradtunk, hogy a következő ülésen folytatjuk a vitát.

4.17.4. A munkacsoportokhoz tartozó szakértői csoportok (IG)

WP.29 minden munkacsoportnak elküldte a nyilvántartásba vett szakértői csoportok listáját ellenőrzésre (WP.29-150-19/Rev.1.) A GRSG alatt most három szakértői csoport dolgozik, a negyedikhez most fogjuk kérni WP.29 hozzájárulását.

4.17.5. Új előírás kidolgozásának kezdeményezése

A lengyelek felvetették, hogy a közlekedésbiztonság növelése és az utak megóvása érdekében a járművekbe épített tengelynyomás mérő berendezésekre és azok működésére vonatkozó nemzetközi előírás kidolgozását javasolják (WLD = Weigh Limit Detection) Elképzelésük szerint a tengelyekre szerelt tengelynyomás mérő adatai egy központi elektronikus egységbe kerülve, megfelelő szoftver segítségével értékelve (megengedett össztömeg, illetve megengedett tengelynyomás túllépése esetén) leállítja a motort, nem engedi a járművet tovább közlekedni. (ID-5) a vita néhány érdekes gondolata:

- Ki rendelkezhet a jármű leállításáról? Ki „használja” a rendszert?
- Milyen lenne a berendezés mérési pontossága, ki milyen feltételekkel, mikor hitelesítené?
- Statikus vagy dinamikus tengelynyomás adatokat használna a rendszer?
- Angol elemzés szerint az össztömegnek nincs közvetlen szerepe a balesetekben, a biztonságban
- Az útminőség kérdése nem tárgy a WP.29 feladatkörének
- Én felhívtam a figyelmet, hogy a „megengedett tengelynyomás (túllépése)” két szempontból vizsgálendő
 - a) Az utakra vonatkozóan, de mi történik akkor, ha a jármű egy 10t teherbírású útról átmegy egy 11,5t teherbírású útra, vagy rámeleg egy 8t teherbírására?
 - b) A tengelyre, annak felfüggesztésére, tehát a járműre vonatkozóan. (fáradás, törés, fékmelegedés, stb.) Ezek érintik a biztonságot, minden járműnél, nem csak a nagyoknál, de nem egyszeri túllépés okoz gondot, hanem ismételt, folyamatos, hosszú ideig tartó.

GRSG kérte Lengyelországot, hogy az itt hallottakat figyelembevéve a következő ülésre készítsen egy új, részletesebb javaslatot. (A lengyel kollega kérte, hogy írjam meg neki részletesebben az általam elmondottakat. Megígértem.)

4.17.6. R.116 előírás (Anyagok égési tulajdonságai) továbbfejlesztése

Egy – német, francia, svéd, norvég – önkéntes szakértői csoport dolgozik a témán már egy éve, különösen az M2 és M3 autóbussz kategóriák belső anyagaira és szigetelő anyagaira koncentrálnak. Két anyagot terjesztettek elő:

- Az eddigi munka eredményeként már megtehető módosítási javaslatok R.118 előírás vonatkozásában. (ID-9). Több kérdés, javaslat, kritika hangzott el a vitában, ezeket figyelembevéve új anyag készül a GRSG októberi ülésére.
- A további munkáról, a megoldandó feladatok sorrendjéről adtak tájékoztatást. (ID-8) Három feladat megoldásának adtak prioritást:
 - a) A tűz érzékelés (hőmérséklet, füst detektálás) megbízható módszere: követelmények, vizsgálati módszerek

- b) Az automatikus tűzoltás megbízható módszere, vizsgálata
- c) A buszokban használatos belső anyagok égési tulajdonságainak további követelményei

Egyenlőre a toxicitás (mérgező gázok) kérdésével nem foglalkoznak. Bízató eredményekről számolnak be az automata tűzoltás területén folyó munka alapján, PP prezentáció keretében.

5. FONTOSABB, KIEMELKEDŐ INFORMÁCIÓK, TENNIVALÓK.

- 5.1.** A mostani ülésen az alábbi előírásokhoz fogadtunk el módosításokat: R.46, R.58, R.97, R.105, R.107, R.116, R.121, R.122, R.E.3. GTR.6. Ezek a javaslatok WP.29 novemberi ülésén kerülnek napirendre, magyar részről mind elfogadható.
- 5.2.** A következő ülésre tett vállalásaimat teljesíteni kell a következő GRSG ülésre (R.66, R.107, R.E.3).
- 5.3.** Célszerű folytatni eddigi tevékenységemet az autóbusz ajtók, vészkijáratok szakértői csoportban, eddig elkészített munkaanyagaimon túl újabb előterjesztéseket készíteni.

Budapest, 2010.05.11.

Dr. Matolcsy Mátyás