

# **BESZÁMOLÓ**

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

(Genf, 2010. október 19-22)

dr. Matolcsy Mátyás

## 99. GRSG ülés

Genf, Nemzetek Palotája  
2010. október 19-22.

### 1. RÉSZTVEVŐK

Csehország	1	Spanyolország	3
Finnország	1	Svédország	2
Franciaország	2	Svájc	1
Hollandia	1	USA	1
Japán	4	UK (Anglia)	1
India	2		
Kína	3		
Kanada	1	CLEPA	3
Korea	4	EC	1
Lengyelország	3	IMMA	1
Luxemburg	1	IRU	1
Magyarország	1	OICA	6
Németország	5	CLCCR	2
Norvégia	1		
Olaszország	1		
Oroszország	5	<b>Összesen</b>	<b>58 fő</b>

Az ülés elnöke Erario úr volt, a titkár A. Lagrange úr. Az ülésen a delegáltak egyhangú szavazással meghosszabbították a mandátumát, újra választották az elnököt és az alelnököt (engem) újabb egy évre.

### 2. TERVEZETT NAPIREND

Az előzetes napirendet WD-18 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)
  - 2.2.1. További módosítási javaslatok
  - 2.2.2. Autóbuszok vészkijáratok, ajtói
- 2.3. R.118 előírás (anyagok égési tulajdonságai)
- 2.4. R. 34. előírás (tűzbiztonság)
- 2.5. R.43. előírás (biztonsági üvegezés)
- 2.6. R.46. előírás (indirekt látás eszközei)
- 2.7. R.58. előírás (hátsó aláfutás gátló)
- 2.8. R.121. előírás (jelzők, kezelőszervek)
- 2.9. R.122. előírás (járművek fűtőberendezései)
- 2.10. R.125. előíráshoz (vezető látómezeje előre)
- 2.11. GTR ügyek
  - 2.11.1. Új előírás motorkerékpár jelzőberendezéseire
  - 2.11.2. GTR 6. módosítása

- 2.12. 1997-es egyezmény: „Rule 2” (2. Szabály). tárgyalása
- 2.13. Jóváhagyások módosítása és kiterjesztése
- 2.14. R.E.3 módosítása
- 2.15. Előírástervezet tömegkorlátozásra (MLD)
- 2.16. ITS rendszerek
- 2.17. Egyéb ügyek
  - 2.17.1 R.39 előírás módosítása
  - 2.17.2 R.67 előírás módosítása
- 2.18. Vezetők megválasztása

### 3. ÚJ MUNKAANYAGOK

#### 4.

Az előző, májusi ülésről készült jegyzőkönyv száma ECE/TRANS/WP.29/GRSG/77

Az előző, májusi 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)

#### 4.1. 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.

18. Előzetes napirend a GRSG 99. ülésre	(Titkárság)
19. Módosítási javaslat R.107 előíráshoz	(spanyol)
20. Kiegészítés az R.121 előíráshoz	(kanadai)
21. Kamera-monitor rendszer R.46 előíráshoz	(holland)
22. R.46 módosítása az előző javaslat tükrében	(holland)
23. Kiegészítés R.43 előíráshoz	(francia)
24. Módosítási javaslat R.107 előíráshoz	(titkárság)
25. Kiegészítés az R.122 előíráshoz	(CLEPA)
26. Korrekció R.43 előíráshoz	(CLEPA)
27. Módosítási javaslat R.107 előíráshoz	(OICA)
28. Kiegészítés R.121 előíráshoz	(UK, OICA)
29. Kiegészítés R.46 előíráshoz	(UK)
30. Új előírás a tömegkorlátozó berendezésről	(lengyel)
31. Korrekció GTR.6 előíráshoz	(EC)
32. Hozzászólás GTR.6 előíráshoz	(EC)
33. Kiegészítés R.107 előíráshoz	(EC)
34. Módosítási javaslat R.107 előíráshoz	(CLCCR)
35. Kiegészítés az R.107 előíráshoz	(CLCCR)
36. Módosítási javaslat R.E.3-hoz	(orosz)

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

Ezen anyagok hivatalos számozása: GRSG-99-x, ahol x a futó sorszám. Az alábbi felsorolásban csak ezt használom.

1. Az ülés időbeli tervezett napirendje	(elnök)
2. R.58 előíráshoz kiegészítő javaslat	(CLEPA)
3. Kérdések és javaslatok R.E.3-hoz	(magyar)
4. Emeletes buszok alsó szintjének merevsége R.66	(magyar)
5. Korrekció R.107 előíráshoz	(titkárság)

6. Korrekció R.39 előíráshoz	(titkárság)
7. Korrekció GTR.6 előíráshoz	(CLEPA)
8. Kiegészítés R.107. előíráshoz	(francia)
9. Kiegészítés R.125 előíráshoz	(japán)
10. P.P prezentáció R.125 előíráshoz	(japán)
11. Kiegészítés R.43. előíráshoz	(CLEPA)
12. Kiegészítés R.107. előíráshoz	(OICA)
13. Kiegészítés R.43. előíráshoz	(japán)
14. Kiegészítés R.121. előíráshoz	(angol és OICA)
15. Módosítási javaslat R.34 előíráshoz	(OICA)
16. Szimbólum törlése R.121 előírásban	(OICA)
17. Módosítási javaslat R.121 előíráshoz	(OICA)
18. Vélemény, módosítási javaslat az ITS irányelvhez	(OICA és titkárság)
19. Módosítási javaslat.R.121 előíráshoz	(OICA)
20. Módosítási javaslat R.121 előíráshoz	(Kanada)
21. Haszonjárművek biztonsági kérdései körében végzett angol kutatási jelentések	(angol)
22. Módosítás javaslat R.107-hez előíráshoz	(IRU)
23. IG megalapítása műanyag üvegezésre, előzmények	(német)
24. IG megalapítása műanyag üvegezésre, ToR	(német)
25. IG időterve műanyag üvegezésre	(német)
26. Emeletes buszok alsó szintjének merevsége PP prezentáció	(magyar)
27. Javaslat a vezető látómezejéhez, R.125 előíráshoz	(japán)
28. WD-34 módosított változata R.107 előíráshoz	(OICA)
29. Módosító javaslat R.67 előíráshoz	(holland)

## 4. TÉNYLEGES MUNKA

### 4.1. Autóbuszok tetőszilárdsága (R.66 előírás)

Az előző GRSG ülésen javasoltam, hogy a tetőszilárdság jóváhagyó vizsgálatánál az emeletes buszok alsó szintjét tekintsük „merev résznek”, mert ezzel a vizsgálatok jelentősen egyszerűsíthetők, olcsóbbak lesznek és a számítási módszerek egyértelművé válnak. GRSG bizonyítékokat (evidenciát) kért arra, hogy az alsó szint valóban merevnek tekinthető. ID-3 anyagban 12 különböző emeletes busz borulási baleseti képeit mutattam be, ID-26 P.P.-os prezentációmban további konstrukciós és baleseti evidenciákat is felvonultattam. Bár a munkát, prezentációt jónak, eredményesnek minősítették, a javaslatot elutasították azzal, hogy ha az előírásban rögzítjük – ami cáfolhatatlan tény - hogy az alsó szint merevnek tekinthető, akkor a gyártók nem fognak figyelmet fordítani arra, hogy az valóban merev legyen. (A gyártók eddig sem fordítottak figyelmet erre, mert az alsó szint konstrukciós szempontok miatt eredendően merev)

### 4.2. Az autóbusz előírás továbbfejlesztése (R.107 előírás)

#### 4.2.1. Újabb módosítási javaslatok

Hat hivatalos munkaanyag (WD) és öt nem hivatalos (ID) kapcsolódott ehhez a napirendi ponthoz. Ezen javaslatok súlya, fontossága változó, az alábbiakban csak a lényegesebb döntéseket rögzítem:

- GRSG elutasította a spanyol javaslatot az ülésosztás növelésére turista buszoknál (WD-19)

- Elfogadtuk a svéd javaslatot – OICA módosítással, (ID-28) – az elsőbbségi üléseknél biztosítandó minimális lábhelyre alacsonypadlós buszoknál (WD-34), valamint az OICA javaslatát a süllyesztett járóköz sarkainak lekerekítésére (WD-27). Mennek WP.29 elé.
- Ugyancsak elfogadásra került a Titkárság korrekciója (ID-5), valamint a CLCCR tetővészkijáratok elhelyezésére tett módosító javaslata (WD-35). Ezek is mennek WP.29 elé.
- A franciák korlátozni akarják az állóhelyek számát az ülések 50%-ában távolsági buszoknál (ID-8). Én elleneztem, mondván már van két korlátozó feltétel: a tengelynyomások és az állóhely norma, fölösleges egy harmadik. Többen támogattak (CLCCR, IRU), mások időt kértek a kérdés vizsgálatához. Következő ülésre hivatalos dokumentum készül.
- Ugyancsak az lesz az OICA javaslatából, amely a biztosítandó elsőbbségi ülések számát nem az utas számból, hanem a hasznos utastér területétől tenné függővé (ID-12), valamint az IRU javaslatából, ami törölni kívánja azt a követelményt, hogy a vezetőülés rugózott legyen (ID-22), mert ez nem biztonsági, hanem kényelmi követelmény. Hangsúlyoztam, hogy nálunk a buszvezető kényelme elsőrendű biztonsági kérdésnek számít. Vita volt arról, hogy azonos szintű kényelem kell-e egy városi busz vezetőjének, mint egy turista buszénak.
- Hosszú vita volt arról, hogy R.107 előírásban kell-e hivatkozni arra, hogy mely busz kategóriák elégítsék ki az R.66 előírás követelményeit (WD-24). Én azt mondtam, hogy nem kell, ezen a véleményen voltak a spanyolok, svédek; OICA tanulmányozni szeretné a kérdést. A vitát a következő ülésen folytatjuk.
- Az oroszok felvetették az iskolabuszok kérését, az autóbuszok között ez a kategória nincsen definiálva, rájuk nem – vagy csak tisztázatlan körülmények, feltételek mellett – vonatkozik az R.107 előírás. Kiderült, hogy nagy a zűrzavar ebben a kérdésben. Németeknek, angoloknak, olaszoknak van valami nemzeti követelményük, a franciáknak volt, de most nincs. Belgiumnak semmi. GRSP foglalkozott a gyerekek biztonsági övével, de ez önmagában kevés. Én is beszámoltam a nálunk lévő tisztázatlan helyzetről, s fontosnak tartottam egy ilyen közös munka elindítását. Az oroszok kérik, hogy minden ország küldje meg nekik az idevonatkozó követelményeit.

#### 4.2.2. Autóbusz vészkiáratok.

Ennek a kérdéskörnek, az R.107 előírásban megfogalmazott követelményeknek az átdolgozására GRSG egy szakértői csoportot (IG) hozott létre, amelynek én is tagja vagyok. A csoport elnöke (lengyel) beszámolt a csoport két utóbbi üléséről, amelyeket a legutolsó (májusi) GRSG ülés óta tartott. A csoport 4. ülése közvetlenül a mostani GRSG ülés előtt volt, erről külön beszámolót készítettem. Még egy ülést tervez 2011. március elején és az áprilisi GRSG ülésre hivatalos javaslatot ígért GRSG-nek. (Szerintem ez túl optimista ígéret.). Én elvállaltam egy javaslat kidolgozását – az év végéig – az általam korábban javasolt új elvek alapján a vészkiáratok minimálisan szükséges számára és elhelyezésére.

#### 4.3. **Az anyagok égési tulajdonságai (R.118 előírás)**

Az elmúlt ülésen beszámolót hallottunk a közös német-francia- svéd-norvég munkáról ebben a témában. Most újabb rövid tájékoztató hangzott el a munka állásáról, azt ígérték, hogy a következő ülésre lesz vitatható munkaanyag. Az EU nagyon fontosnak tartja a kérdést, szakértői csoport (IG) felállítását sürgette, de a munkában résztvevők ezt nem tartották szükségesnek.

#### 4.4. Tűzbiztonság növelése (R.34 előírás)

OICA korábbi javaslatához az elektrosztatikus feltöltődésből esetleg keletkező szikra elleni védelemhez többen világosabb megfogalmazást kértek, ezt produkálta most OICA (ID-15) mérésekkel és mások adataival alátámasztva javaslatát. Több delegátus elvi támogatás mellett további pontosítást kért. A következő ülésen módosított javaslat alapján folytatjuk a vitát.

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

CLEPA korábbi javaslatát módosította (WD-10/Rev.1), amihez a Titkárság készített pontosító kiegészítéseket (ID-11). A javaslatok célja az R.34 és GTR.6 előírások harmonizációja volt. A franciák is beszálltak a vitába, amely hosszúra sikeredett, de végül a két anyag kombinálásából megszületett egy kompromisszum, ezt elfogadtuk, meggy WP.29 elé márciusban. CLEPA-nak volt egy másik korrekciós javaslata az üvegek jelölésénél a gyártóra való utalást illetően (WD-26), ezt is elfogadtuk.

A franciák korábbi javaslatukat átdolgozva meghatározták a középen ülő vezető definícióját és azt a látómezőt, amit ehhez tartósan vizsgálni kell a szélvédő felületén (WD-23). A javaslatot elfogadtuk, márciusban meggy WP.29 elé.

A plasztik üvegezési anyagok vizsgálati módszereire alakuló szakértői csoport – német vezetéssel – megtartotta első, még nem hivatalos ülését, amelyen összeállítottak a ToR-t (munkarendjüket) és a tervezett munka időrendjét (ID-23; ID-24; ID-25) Ezek alapján GRSG elnöke kéri WP.29-et a csoport jóváhagyására. A jóváhagyást remélve a csoport már előkészítette következő ülését Párizsban, januárban.

#### 4.6. A vezető indirekt látásának eszközei (R.46 előírás)

A témában korábban megalakult – holland vezetésű – szakértői csoport (IG) két anyagot tett le az asztalra a kamera-monitor rendszerekkel (KMS) kapcsolatban: az egyik a CMS-ek vizsgálati módszerére vonatkozik (WD-21), a másik az ilyen rendszerek beépítésére (WD-22). Hangsúlyozták, hogy ma még csak az V. és VI. osztályú tükrök helyettesítésére lehet megbízhatóan alkalmazni a CMS-t. Ezek a tükrök lefelé, a talajra néznek, nem kell tartani váratlan, erős fény vakításától, amit a CMS-ek ma még nem tudnak megbízhatóan kezelni. A többi tükröt helyettesítő, felváltó CMS-ek vizsgálatához egy új ISO szabvány kellene. OICA módosító javaslatokat tett a WD-21-hez, azt támogatja, a WD-22 szükségességét nem látják. Hosszú vita után a javaslatok elvi támogatást kaptak, de még további pontosításukra van szükség. Abban mindenki egyetértett, hogy hosszú távon minden tükrö legyen helyettesíthető CMS-sel, de ez a különböző jármű és tükrök kategóriáknál valószínűleg eltérő időpontokban válik realitássá. A szakértői csoport kérte feloszlásának tudomásul vételét, ők megtették, amit tudtak. A következő ülésen folytatódik a kérdéskör vitája, addig lesz egy ISO ülés is ebben az ügyben.

#### 4.7. Hátsó aláfutás-gátló berendezés (R.58 előírás)

Az EU direktíva és az EGB előírás összehangolása érdekében EU egy javaslatot készített (WD-13), amit a múlt ülésen is vitattunk. A javaslat magába foglalja a hátsó aláfutás-gátló alkalmazását M1, N1 és O1 kategóriáknál is. Én ezt értelmetlennek tartottam, sőt még M2, N2 és O2 kategóriáknál is kérdésesek. (Mi fog egy személyautónak aláfutni? Egy teherautó?) A hollandok a megadott mértékeket vitatták (ID-2), a franciák kijelentették, hogy nincs olyan jármű,

ami a követelményeket ne teljesítené – mert nincsenek szilárdsági követelmények – akkor meg minek az egész. Az angolok ígérték, hogy egy – e témában született – vizsgálati jelentés alapján a következő ülésre hoznak javaslatot. A németek bejelentették, hogy a következő ülésre egy teljesen új alapokra helyezett javaslatot terjesztenek elő. Az elnök kérte az EU képviselőjét, hogy a következő ülésre készítsen egy módosított javaslatot, ő azonban nem túl nagy hajlandóságot mutatott erre. A téma marad továbbra is napirenden.

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

OICA készített egy kiegészítő javaslatot az ESC működésének visszajelzésére (WD-28), ezt az angolokkal közösen átmeneti rendelkezésekkel egészítették ki (ID-14 és ID-19) Kanada is előterjesztett egy javaslatot (WD-20) ebben a témában. OICA ehhez is hozzászólt (ID-17). Nagy vita volt arról, hogy pl. a fékkel, ESC-vel, fényszórókkal kapcsolatos visszajelző berendezések jelöléseit, azok fényének színeit ki határozza meg: GRSG, aki az egész előírás gazdája, vagy az említett rendszerek gazdái (GRRF, GRE). Szerzteágazó, hosszú vita volt arról is, hogy a jelölések lehetnek-e opcionálisak, vagy csak kötelezőek, s a szimbólumok mellett lehet-e szöveg, ha igen, az milyen nyelven. Végül a WD-28-as javaslatot bizonyos módosítással elfogadtuk, ez megy a WP.29 márciusi ülésére, míg a többi javaslatból egy összedolgozott változatot átküldünk GRRF-nek és GRE-nek véleményezésre.

#### **4.9. Fűtőberendezések (R.122 előírás)**

Az LPG üzemanyaggal működő – utánfutókban, lakókocsikban használt – fűtőberendezésekkel kapcsolatban CLEPA terjesztett elő (WD-25). Vizsgálati módszerként olyan ISO szabványra hivatkozott, ami ma még csak tervezet, de állítólag még idén elfogadásra kerül. A vitában több módosító javaslat hangzott el, CLEPA ígérte, hogy a következő ülésre ezek figyelembevételével módosított javaslatot hoz.

#### **4.10 Vezető látásmezeje (R.125 előírás)**

A japánok újra előterjesztették – kicsit módosítva – a speciális használatú járművekre (SUV) vonatkozó javaslatukat, P.P. prezentációval bemutatva (ID-9, ID-10, ID-27) A fokozott terepjárásra utólag (rugózott rész megemelésével) átalakított járműveknél kívánják a szükséges előrelátást biztosítani, illetőleg a vizsgálati módszert kiegészíteni. Megint sok ellenvetés (kell-e nekünk foglalkoznunk egyedi átalakítások jóváhagyásával?) szerzteágazó kérdés hangzott el. Japán ígérte, hogy az elhangzottak figyelembevételével a következő ülésre új hivatalos munkaanyagot készít.

#### **4.11. Az 1998-as egyezményhez tartozó GTR világelőírások ügyei**

##### 4.11.1. Új előírás kidolgozása motorkerékpárok jelző berendezéseire

A feladatra létrehozott szakértői (IG) csoport elnöke szóban beszámolt az eddigi munkáról, összegyűjtötték a világ különböző részein használatos jelöléseket, szimbólumokat. Még nem mindenben sikerült a közös megoldást megtalálni. A következő ülésre hoznak egy anyagot, annak tükrében dől el, kell-e még az IG-nek további ülést tartania.

#### 4.11.2. Biztonsági üvegezés (GTR.6. világelőírás)

A GTR.6. és az R.43 harmonizálása érdekében EU készített két munkaanyagot, az egyik egy módosító javaslat (WD-31) a másik egy magyarázó leírás (WD-32). Az elsőhöz a CLEPA fűzött észrevételeket (ID-7). Emlékeztetni kell, hogy a GTR.6-ban – amerikai nyomásra – nincsenek műanyag üvegező anyagok. Rövid vita után a két javaslat kombinációját elfogadtuk, az anyag megy a WP.29 márciusi ülésére.

#### 4.12. „Rule 2” (2. Szabály) az 1997-es Bécsi egyezményhez

Az oroszok szorgalmazzák a Bécsi Egyezményhez kapcsolódó 2. Szabály kidolgozását (járművek időszakos műszaki felülvizsgálatának nemzetközi egységesítése) és még a múlt GRSG ülésen elkészítették azon vizsgálatok listáját, amelyek elvileg a GRSG hatáskörébe tartoznak. Ennek javított változata (GRSG-98-22/Rev.1.) került most terítékre. Holland, magyar, EC támogatással – ami arra vonatkozott, hogy valóban ezek a témák a GRSG-hez tartoznak. Az elnök erről fogja tájékoztatni a WP.29-et. Az egész kérdéskör tisztázatlan, WP.29 – anélkül, hogy állást foglalt volna érdemi kérdésekben – „leküldte” az orosz javaslatot a WG-knek véleményezésre. De ezen a szinten érdemi döntések, javaslatok nem szülehetnek.

#### 4.13. Jóváhagyások módosítása, kiterjesztése.

Tavaszi ülésünkön elkészítettünk egy típus tervezetet ebben az ügyben, azt elküldtük WP.29-nek. Ott a mostani, novemberi ülésen kerül napirendre. WP.29 döntésétől függően ezt a típus szöveget a GRSG-hez tartozó előírásokba be kell majd vezetni, ennek előkészítését OICA a Titkársággal közösen végezhetné. Marad a téma napirenden.

#### 4.14. R.E.3 határozat (Resolution) felülvizsgálata, módosítása

A Titkárság által készített „konszolidált dokumentum” (...WP.29/2009/123) nem azt az állapotot tükrözte, amiben már GRSG megegyezett, mielőtt az EU kérésére felfüggesztettük a vele való munkát. Készítettem egy átfogó anyagot (ID-3), amelyben pontosan rögzítettem a téma múltját, pillanatnyi helyzetét és megváltozott jövőbeni súlyát:

- Az EU dolgozik a témakörbe tartozó járműkategóriák, méretek, tömegek definícióján, nem lenne célszerű attól függetlenül csinálni valamit. Az EU képviselője kijelentette, hogy ők ez évben be akarják fejezni a munkát, függetlenül attól, hogy Genfben mit szólnak hozzá.
- WP.29. elhatározta kidolgozni a komplett jármű nemzetközi jóváhagyásának (IWVTA) rendszerét, ennek is alapja, kiinduló pontja a fenti definíciók egységesítése.

Javasoltam, hogy kérjük WP.29 a téma határidejének meghosszabbítására és a Brüsszel-Genf tevékenység összehangolására. A munkát pedig ott folytassuk, ahol abbahagytuk, ne évekkel korábbi állapotból induljunk el ismét. Nagy vita alakult ki – nagy tudatlanság és határozatlanság közepette – végül az oroszok, hollandok, Svájc és az EU (bár néha saját magának is elmentmondott) támogatta javaslatomat, így az elnök a magyar dokumentum alapján tájékoztatja WP.29.-et. Fontos, hogy Magyarország azonos elveket képviseljen ebben a kérdésben (is) Genfben és Brüsszelben. Az EU delegáltja nehezményezte, hogy mért nem adtunk hangot fenntartásainknak korábban Brüsszelben.



#### 4.15. Új előírás javaslata a tömegkorlátozó rendszerre (MLD)

A lengyelek kezdeményezték az elmúlt ülésen egy olyan rendszer kidolgozását, szabályzását, amely tengelynyomásokat mérve jelzi, ha a megengedett tengelynyomást, össztömeget a jármű túllépi, sőt le is állítja a motort (WD-30). Az előterjesztés átgondolatlan volt, mindenki ellenezte, így lekerült a napirendről.

#### 4.16. ITS rendszerek (Intelligens közlekedési rendszer)

Az ITS rendszerekkel, azok szabályozásával WP.29 kiemelkedően foglalkozik, ő maga alakított szakértői csoportot (IG) a kérdéskör művelésére. Az IG elkészített egy irányelvet a magas prioritású jármű jelzőrendszerek működésére, vizsgálatára. WP.29 kérte az összes WG-t, így GRSG-t is ennek a véleményezésére. OICA elkészített egy hozzászólást (ID-8) azzal, hogy azt a WP.29 ülésén terjesszék elő. Japán is ígért észrevételeket, közvetlenül WP.29-nek. GRSG-nek nincs érdemi észrevétele az irányelvekkel kapcsolatban.

#### 4.17. Egyebek

##### 4.17.1. Sebességmérő berendezések (R.39 előírás)

A Titkárság terjesztett elő egy korrekciós javaslatot (ID-6), mivel az angol és a francia változat szövege nem felelt meg egymásnak, a franciát pontosították. A javaslatot elfogadtuk, meggy WP.29 elé.

##### 4.17.2. LPG üzemű járművek (R.67 előírás)

Hollandia készített módosító javaslatot az előíráshoz (ID-29) A technikai fejlődés eredményeképpen a gáz nyomása ma már meghaladja a 3000 kPa-t, ezeket a szerkezeteket is be kell vonni az előírás hatályába. Hasonló vizsgálati feltételek mellett javasolják ezen szerkezeteket is jóváhagyni, mint az alacsonyabb nyomások esetén. Többen üdvözölték a javaslatot, a vitát a következő ülésen folytatjuk.

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

5.1. A mostani ülésen az alábbi előírásokhoz fogadtunk el módosításokat, kiegészítéseket: R.39, R.43, (három módosítás), R.67, R.107, (négy módosítás), R.121 (két módosítás, egy elküldve GRRF-nek és GRE-nek véleményezésre), R.E.3-hoz és a GTR.6-hoz is egy-egy módosítás. Ezek magyar részről támogathatók a WP.29-ben és az EU-ban.

Ezek a WP.29 jövő márciusi ülésén lesznek előterjesztve, magyar részről mind elfogadható.

5.2. Az R:E.3 átdolgozásával kapcsolatban mind a WP.29-ben, mind Brüsszelben célszerű összehangolt, egyeztetett magyar álláspontot képviselni. Ennek érdekében az érintetteknek megküldtem azt az anyagot (ID-3), amit a GRSG-ben képviseltem.

5.3. Mivel ismereteim szerint Magyarországon sem teljesen rendezett az iskolabuszok ügye, célszerű az oroszok kezdeményezését támogatni, megküldeni nekik a kért információt és kialakítani egy egységes hazai elvi álláspontot a kérdésben.

5.4. Nekem el kell készítenem és még év vége előtt kiküldenem az autóbusz vészkijáratok számára és elhelyezésére vonatkozó új javaslat tervezetet.

5.5. Fel kellene készülnünk itthon arra, hogy az 1997-es Bécsi Egyezményrel kapcsolatban legyen a magyar álláspont a WG-ben és WP.29-ben. Igaz, hogy minden kérdésben az EU dönt a tagállamok nevében, de a Bécsi Egyezményhez m

Budapest, 2010. 10. 26.

Dr. Matolcsy Mátyás