

BESZÁMOLÓ

az

ENSZ Európai Gazdasági Bizottság (ECE)

Belső Szállítási Bizottság (ITC)

Gépjármű Előírásokat Összehangoló Világforum (WP.29)

keretében működő

ÁLTALÁNOS BIZTONSÁGI SZAKÉRTŐI CSOPORT (GRSG)

105. üléséről

(Genf, 2013. október 8-11)

dr. Matolcsy Mátyás

105. GRSG ülés

Genf, Nemzetek Palotája
2013. október 8-11.

1. RÉSZTVEVŐK

Belgium	2	Szaúdi Arábia	1
Csehország	1	Spanyolország	2
Dél-Afrika	1	Svédország	1
Finnország	1	Svájc	1
Franciaország	2	UK (Anglia)	2
Hollandia	2		
Japán	4		
India	2		
Kanada	1	NGV Global	1
Katar	1	CLEPA	2
Kína	2	EC (EU)	1
Korea	3	IRU	2
Lengyelország	2	OICA	6
Luxemburg	2	CLCCR	2
Magyarország	1	AEGPL	1
Németország	5		
Norvégia	1		
Olaszország	2	Összesen:	<u>63 fő</u>
Oroszország	5		

Az ülés elnöke Erario úr volt, titkára Romain Hubert. Először képviseltette magát GRSG ülésen Katar. A Titkárság tájékoztatást adott a WP.29 márciusi üléséről és a GRSG-re háruló feladatokról, különös tekintettel az IWVTA programra. Az utóbbi időben évente rendszeressé vált szavazással GRSG ismét megerősítette az elnököt és az alelnököt (engem) pozíciójában.

2. ÚJ MUNKAANYAGOK

Az előző, áprilisi ülésről készült jegyzőkönyv száma ECE/TRANS/WP.29/GRSG/83
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/2013/x, ahol x a futó sorszám. Az

alábbiakban csak ezt adom meg, a szövegben pedig hivatkozáskor a WD-x jelölést használom.

- 13 Előzetes napirend (Titkárság)
- 14 Motortéri nyílás buszokhoz. R.107 előírás (német)
- 15 Elsőbbségi ülések buszoknál R.107 előírás (német)
- 16 Trolibusz követelmények fejlesztése R.107 előírás (belga)
- 17 Tetőveszkijárat megközelíthetősége buszoknál R.107 előírás (magyar)
- 18 Tükrök, módosítási javaslat R.46 (OICA)
- 19 Visszapillantó tükrök, módosítás R.46 (OICA)
- 20 Lopásgátló szerkezetek, módosítás R.18 (német)
- 21 Visszapillantó tükrök R.46 (német)
- 22 Busz előírás módosítása R.107 előírás (német)
- 23 Tükrök előírás pontosítása R.46 (német)
- 24 LPG-vel hajtott járművek. R.67 (CLEPA)
- 25 CNG-vel hajtott járművek. R.110 (CLEPA)
- 26 Újabb módosítás R.110-hez (CLEPA)
- 27 Hátsó aláfutás-gátlás R.58 (német)
- 28 Módosítási javaslat CNG járművekhez R.110 (holland)
- 29 LPG járművek előírásának módosítása R.67 (AECPL)

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

2.2. Nem hivatalos munkaanyagok (Informal document, ID)

Ezen anyagok hivatalos számozása: GRSG-105-x, ahol x a futó sorszám. Az alábbi felsorolásban csak ezt használom, a szövegben hivatkozáskor ID-x jelölést használom.

1. Ülésrend (elnök)
2. Javítások az R.110 előírás legutóbbi módosításához (titkárság)
3. Módosítás R.107 előíráshoz (német)
4. Módosítás R.107 előíráshoz (magyar)
5. Módosítás R.107 előíráshoz (magyar)
6. Ellenvélemény a német javaslatra, R.58 előírás (IRU)
7. LPG direkt befecskendezés (olasz)
8. Kiegészítés R.107 előíráshoz Automata tűzoltó (svéd)
9. Beszámoló a műanyag üvegezés IG munkájáról (német)
10. Közös javaslat R.110 és R.118 előírásokhoz (holland)
11. Üzemanyagtartályok tűzbiztonsága. Módosítás R.34 előíráshoz (japán)
12. GRSG előírások IWVTA-hoz (japán)
13. Javaslatok R.107 előírás módosításához (orosz)
14. Módosítás a német módosításhoz R.107 előírás (OICA)
15. Módosítás a német módosításhoz R.107 előírás (OICA)
16. Kiegészítés R.107 előíráshoz (OICA)
17. Észrevételek a japán javaslathoz, R.46 előírás (OICA)
18. Korrekció R.46 előíráshoz (OICA)
19. Módosítási javaslat R.46 előíráshoz (OICA)
20. Módosítások a német javaslathoz, R.58 előírás (OICA)
21. Javaslat az R.121 előírás módosításához (OICA)
22. Kiegészítés a német javaslathoz. R.46 előírás (angol)

23. Cost/benefit elemzés az R.58 előírás módosításához (német)
24. Kiegészítés nagy tengerszint feletti magasságban végzett forró vizes vizsgálathoz biztonsági üvegnél. R.43 előírás (német)
25. R.46 előírás IWVTA-hoz való igazítása (japán)
26. Aggályok az R.58 előírás módosításával kapcsolatban (CLCCR)
27. IG újraalakítása kamera-monitor rendszer ügyében (német)
28. Szervo állítású külső tükrök visszaállítása alaphelyzetbe. R.46 előírás (német)
29. Módosítási javaslat R.110 előíráshoz (olasz)
30. R.121 előírás módosítása (OICA, angol, GRSG elnök)
31. Észrevételek az R.110 előírás módosításához (német)
32. P.P. prezentáció autóbusz tüzekről, statisztikákról (svéd)
33. Javaslat az R.107 előírás módosítására (német)

3. SZAKMAI NAPIREND

Az előzetes napirendet WD-13 tartalmazta. Ezt az időközben beérkezett munkaanyagokkal kiegészítve, új napirendi pontok beiktatásával, a Titkárság szóban módosította, amit még néhány további módosítással az alábbiakban fogadtuk el:

1. Autóbusz előírás módosítása (R.107)
2. Ellopást gátló szerkezetek előírás módosítása (R.18)
3. Tűzvédelmi előírás módosítása (R.34)
4. Biztonsági üvegezés előírás módosítása (R.43)
5. Indirekt látás eszközei (R.46)
6. Hátsó aláfutás-gátlás előírásának továbbfejlesztése (R.58)
7. LPG rendszerek és elemei előírás módosítása (R.67)
8. CNG rendszerek és elemei előírás módosítása (R.110)
9. Jelzőberendezések, kezelőszervek előírás módosítása (R.121)
10. Jóváhagyások módosítása és kiterjesztése
11. IWVTA ügyek
12. Odométer előírás kifejlesztése
13. Sebességellenőrző, szabályozó rendszerek (Cruise control)
14. Automatikus segélykérő rendszer (e-coll)

Az ülésen 16 hivatalos és 33 nem hivatalos munkaanyag került megvitatásra és még 5-6 olyan referencia anyagé, amelyek vitája az elmúlt ülésen kezdődött. Az ülés időrendjét az elnök az ID-1-ben határozta meg.

4. TÉNYLEGES MUNKA

4.1. R.107. előírás, autóbuszok általános biztonsági kérdései

Mint mindig, most is ez a témakör igényelte a legtöbb időt, ezzel kapcsolatban érkezett be a legtöbb javaslat, munkaanyag. Most is voltak kis jelentőségű módosítások és nagy vitát kiváltó előterjesztés. Az alábbiakban csak a fontosabb kérdéseket említem meg:

- Egy egyszerűnek tűnő német javaslat (WD-14) – ne lehessen a motort a vezetőtérből indítani, ha olyan motortéri ajtó nyitva van, amin keresztül sérülést okozó elemekhez

(ékszíj, ventilátor, stb.) hozzá lehet férni – hosszú vita alakult ki és több delegátus kifejezte ellenvéleményét. Igaz, hogy ez biztonsági kérdés, de nem az utasok és a vezető biztonságát szolgálja, hanem az üzemeltetőket, szervizelő szakembereket. Márpedig az R.107 előírás az utasok (vezető) biztonságát szavatolja. A reménytelenül hosszú vitát az elnök megszakította, a következő ülésen visszatérünk a kérdésre.

- Ugyancsak nagy vita után egy másik német opciós javaslatot – az elsőbbségi ülések számára vonatkozóan – kis módosítással elfogadtuk. Ez a WP.29 elé kerül a márciusi ülésen.
- Belgium a trolibuszra vonatkozó követelmények (R.107 előírás 12. Melléklete) jelentős átdolgozását, fejlesztését javasolta (WD-16). Sok kifogás hangozott el a vitában, az oroszok részéről írásban is (ID-13). A következő ülésre készül egy javított változat.
- A svédek a motortérbe telepítendő automata tűzoltó berendezések vizsgálati és minősítő módszerére kidolgozott javaslatukat terjesztették elő (ID-8) egy P.P. prezentáció keretében (ID-32). Ez a vizsgálati módszer egy új Melléklet (Annex) lenne az R.107 előíráshoz. Maga a módszer egyszerű és szellemes, de az előzetes költségbecslések elgondolkodtatóak:
 - Egy tűzoltó rendszer a buszba ~ 1100 EUR (350.000 Ft)
 - Egy motortéri elrendezés elkészítése 15-17.000 EUR (5 mFt). Ez azonban több motortér típus szimulálására alkalmas.
 - Egy vizsgálat költsége ~17.000 EUR (5 mFt)

Ennél a témánál is nagy vita, nagy ellenállás volt. OICA azt hangoztatta, hogy nem az autóbusz tüzesetek száma, hanem az azokban megsérült, meghalt utasok száma a döntő. A svédek az anyagi károk nagyságával is indokolták a tűzoltó berendezések fontosságát, de OICA szerint az nem biztonsági kérdés. A következő ülésen egy továbbfejlesztett anyag alapján folytatjuk a vitát.

- A németek (WD-22) az utas folyosóban elhelyezkedő, használatkor a folyosóba belógó eszközök (utas tájékoztató tábla, TV képernyő, stb.) könnyű visszabillentőségére adtak be javaslatot (vészhelyzetben ne akadályozhassák az utas-folyosó használatát). Vita volt a visszabillentő erő maximális értékéről. Végül javaslatomra 50 N-ban egyeztünk meg. Az elfogadott javaslat márciusban kerül a WP.29 elé.
- A laminált üveg és műanyag panel tiltását (oldalablakoknál) szolgáló mondat törlését és más kisebb módosításokat tartalmazó javaslatomat (ID-4/Rev.1) GRSG elfogadhatónak tartotta, a németek javasoltak egy kisebb módosítást, egyszerűsítést. Ezzel együtt hivatalos dokumentum lesz belőle a következő ülésre.
- A másik javaslatomat – tető vészkijáratok megközelíthetőségének biztosítása, ha a busz az oldalára dőlt (ID-5) – heves vita követte, kritika érte. A jelenleg érvényes követelmény tarthatatlan és semmitmondó. Azt mondtam, ha valaki segít a javaslatom továbbfejlesztésében, akkor szívesen folytatom a munkát, ha ilyen nem lesz, felejtjük el az egészet annak tudomásulvételével, hogy a tető-vészkijáratok használhatatlanságából származó felelősség a GRSG-t terheli. A németek azt ígérték, hogy közreműködnek. Majd meglátjuk.
- További kisebb jelentőségű módosítási javaslatokból (ID-3, ID-33, ID-16) hivatalos dokumentum lesz a következő ülésre.

4.2. R.18 előírás, lopásgátló rendszerek

A németek terjesztettek elő javaslatot (WD-20) egy apró módosításra, amin hosszantartó vita alakult ki, végül többszöri módosítással elfogadtuk. Megy a WP.29 elé márciusban.

4.3. R.34 előírás, tűzbiztonság, tűzvédelem.

Japán korábbi hivatalos javaslatát (WD-4) az üzemanyagtartály dinamikus vizsgálatát illetően egy nem hivatalos dokumentummal módosította (ID-11). A hátul elhelyezett üzemanyagtartály integritásának vizsgálatánál a 35 km/h sebességet 50 km/h-ra javasolják növelni. Mivel az R.46 előírás az összes járműkategóriára vonatkozik, Japán ezt is két részre akarja bontani, az M1, N1 kategóriákra vállalták a szponzor szerepét. Statisztikai adatokkal támasztotta alá, hogy így csökken az ütközés utáni tüzesetek száma. Általános fanyalgás fogadta a javaslatot: az EU-ban nem ilyen a követelmény, OICA nem látja meggyőzőnek az adatokat. Angolok, németek most végeznek ilyen irányú balesetelemzést, amíg az nincs kész, nem tudnak állástfoglalni. A kérdés napirenden marad, a két anyagból egy összedolgozott változat készül a következő ülésre.

4.4. R.43 előírás, biztonsági üvegezés

A műanyag ablakokra vonatkozó követelmények, illetve vizsgálati módszerek kidolgozását végző IG német vezetője beszámolt a munka állásáról (ID-9), a 7. ülés eredményéről, a 8. ülés Párizsban lesz novemberben. Felmerült, hogy kisméretű oldalablakoknál van-e szükség a dinamikus, fejformával végzett ütővizsgálatra? Vizsgálják a laminált üvegezésű oldalablakok kérdését is, nem csak autóbuszokra, hanem általánosan, minden járműre.

A németek megvizsgálták a korábbi kolumbiai felvetést: hogyan kell értelmezni a forró vízben (100° C) végzett tartós koptató vizsgálatot tengerszint feletti magas helyen. A víz forráspontja a tengerszint feletti magasság növekedésével csökken (ID-24). A németek szerint a „forráshoz” kell ragaszkodni, nem a 100° C-hoz. Az anyagból hivatalos dokumentum lesz a következő ülésre.

4.5. R.46 előírás, a vezető indirekt látásának eszközei.

Ez is olyan előírás, ami az összes járműkategóriára vonatkozik, de a japánok le akarják választani az M1, N1 kategóriákat, hogy az IWVTA-hoz lehessen kapcsolni, és azt az ő előírásukkal összhangba hozni (lásd 4.11 pontban). WD-5 javaslatukat már az előző ülésen több kritika érte, most ID-25-ben baleseti statisztikai adatokkal igyekeztek alátámasztani javaslatukat, egyelőre nem nagy sikerrel. A németek kifejtették elvi álláspontjukat, ha egy adott előírás elengedhetetlenül szükséges az IWVTA-ban az R.O előíráshoz – és ők ilyennek látják az R.46-ot – akkor támogatják az előírás kettéválasztását. De csak akkor.

OICA módosító javaslatát az átmeneti rendelkezésekre (WD-18) elfogadtuk, márciusban kerül a WP.29 elé. Ehhez kapcsolódik egy korábbi előírás javítása is (ID-18) Ugyancsak megvitattuk OICA azon kiegészítését, amely a vezető szempontjának helyzetét határozza meg arra az esetre, ha a vezető ülés háttámlája nem állítható (ID-19). Ezeket a javaslatokat is elfogadtuk kisebb módosításokkal, egy anyagként kerülnek WP.29 elé márciusban.

A németek beszámoltak a Kamera- Monitor System (KMS) vizsgálatával kapcsolatos ISO szabvány helyzetéről. ISO ez év végére ígerte a szabvány végszavazását. Ezért a németek javasolták az IG/KMS szakértői csoport újra indítását holland vezetéssel (ID-27), WP.29 ez irányú jóváhagyását. Az IG-nek a KMS-re vonatkozó javaslatot 2014 végéig kellene előter-

jesztenie GRSG részére. Hollandia vállalná az elnökséget, ha OICA ellátja a titkári teendőket és az ipar részéről komolyabb támogatást, részvételt kap, mint az IG korábbi működése során. OICA nem tudott egyértelmű választ adni. Elnökünk javaslatára elfogadtuk az IG-re vonatkozó ToR-t, de csak akkor kerül előterjesztésre a novemberi WP.29 ülésen, ha addig OICA pozitív választ ad a kérdésre.

Egy német javaslatnál (WD-21) OICA és a hollandok módosításokat kértek. A következő ülésre egyeztetett javaslatot hoznak. Egy másik német javaslatot (WD-23) némi módosítással elfogadtunk, WP.29 elé kerül a márciusi ülésen.

4.6. R.58 előírás, hátsó aláfutás-gátlás

A németek előterjesztettek egy módosító javaslatot (WD-27), amelyben az előírás igen lényeges „továbbfejlesztését” javasolják: erő és deformáció kritérium szigorítása, aláfutás-gátló szerkezeti magasságának növelése, pozíciójának módosítása, stb. Ezt egy igen alapos költség/haszon elemzéssel egészítették ki (ID-23). Az elmúlt ülés heves vitája – amikor még tervezet nem volt, csak célkitűzések – folytatódott. IRU mereven elutasította a javaslatot (ID-6), CLCCR szerint sok fontos szempont hiányzik a javaslatból (ID-26), ezért javasolták egy IG létrehozását, OICA is sok mindent módosítani javasol (ID-20). A németek kijelentették, hogy az IG létrehozását nem támogatják, ha az létrejön, abban nem vesznek részt. További fenntartásai voltak Hollandiának, Svédországnak, EU-nak, a franciáknak. A következő ülésen folytatódik a vita. A német javaslat alapvetően jó, nem érdemli meg az elutasítást.

4.7. R.67 előírás, LPG rendszerek és elemei

A CLEPA kiegészítő javaslatát (WD-24) – amely a távműködtetésű szelepeket három kategóriába sorolja és ennek megfelelően a minimális élettartam vizsgálatoknál három különböző ciklusszámot ír elő – némi vita után elfogadtuk, márciusban kerül a WP.29 elé.

AEGPL javaslatát a közös gáz és dízel olaj tartályok túltöltésének megakadályozására (WD-29) a németek és olaszok vitatták, a következő ülésre közös, egyeztetett javaslatot hoznak.

4.8. R.110 előírás, CNG rendszerek és elemei

A CLEPA ehhez az előíráshoz is javasolta a szelepek három kategóriájának bevezetését (WD-25) – lásd az előző pontban – amit egy másik, kisebb jelentőségű módosítással (WD-26) együtt elfogadtunk, márciusban kerül a WP.29 elé végszavazásra. A komplett előírás új kiegészítése már WP.29 asztalán van, novemberi ülésen kerül megvitatásra. A titkárság viszonylag sok hibát (gépelési, elírási, stb.) talált (ID-2) a már WP.29 novemberi ülésen tárgyalandó előterjesztésben, ezt és egy holland korrekciót (WD-28), meg egy olaszt (ID-29) elfogadtunk, a Titkárság egy nem hivatalos munkaanyag formájában a novemberi WP.29 ülésen csatolja a korábbi előterjesztéshez, abban a reményben, hogy a WP.29 így elfogadja. (Ha nem, júniusra halasztódik a végszavazás).

A hollandiai súlyos gáz-tűz baleset nyomán (lásd előző beszámoló 4.7 pontjában), Hollandia egy komplex, három előírást – R.107, R.110 és R.118 – is érintő javaslat csomagot hozott (ID-10). Így nem kezelhető, GRSG kérésére a következő ülésre három különböző munkaanyag fog készülni. A téma napirenden marad. A hollandok vizsgálati jelentése a tűzesetről fenn van az interneten, a megtalálhatóságát az ülésről készülő Report tartalmazni fogja.

A németek kijelentették, hogy a következő ülésre három módosító javaslatot fognak kidol-

gozni ehhez az előíráshoz. Hollandia és AEGPL is be szeretne szállni a munkába, a németek üdvözölték ezt.

4.9. R.121 előírás, kezelőszervek, jelzőberendezések.

OICA. Javaslatot terjesztett elő többfunkciós jelzőknél (pl. vészjelzés) a fontossági sorrend kiválasztására, jelzések prioritására vonatkozóan (ID-21). A következő ülésre hivatalos dokumentum lesz belőle. Ugyancsak az OICA – Angliával és a GRSG elnökével közösen - terjesztett elő egy módosító javaslatot GRRF kérésére, amely összhangba hozza a fők előírásokat (R.13 és R.13-H) az R.121-el. (ID-30) Ezt elfogadtuk, hivatalos anyag lesz belőle, amit a Titkárság megküld GRRF-nek, és ha ők jóváhagyják, akkor a WP.29 márciusi ülésén lesz előterjesztve.

4.10. Jóváhagyások módosítása és kiterjesztése

WP.29 korábbi döntése értelmében ezt az adminisztratív paragrafust – ami mindegyik előírásban szerepel, de általában eltérő megfogalmazásban – egységesíteni kell a megadott irányelvek szerint. GRSG megcsinálta a „mintapéldányt” az R.61 előírás kapcsán, ezt WP.29 elfogadta az új formulát. Ezt követően GRSG még két előíráshoz – egyéb módosítási javaslatához csatolva – adaptálta (R.18 és R.26 előírások) Hogyan tovább? GRSG további – hatáskörébe tartozó előírásoknál – végezte el az átdolgozást, de azok egyelőre „talonban” vannak. (lásd Beszámolómat a GRSG 104.-ik üléséről, 4.9 pont). Ezeknek mi legyen a sorsa? Felvetődött, hogy az egységesített szöveget az R.E.3-ba kellene betenni, mint minden EGB előírásra érvényes általános formulát. Ez jó ötletnek tűnt, de többen kérdőjelezték annak kötelező jogszerűségét. Az elnök felveti ezt a kérdést WP.29 novemberi ülésén.

4.11. IWVTA ügyek

A komplett jármű nemzetközi típusjóváhagyása (IWVTA) egyik feladata az R.O előírás összeállítása és kidolgozása, amely tartalmazza azon EGB előírásokat, amelyek a jármű nemzetközi jóváhagyásához szükségesek. WP.29 szétosztotta az egyes GR-ek hatáskörébe tartozó előírásokat, GRSG ezeket áprilisi ülésén megvizsgálta és a GRSG-104-99/Rev.1 anyagban rögzítette. Ehhez nyújtott be módosító, kiegészítő javaslatot Japán (ID-12). Hosszú vita alakult ki, aminek az oka, hogy senki sincs tisztában a feladattal. Néhány érdekes felvetés:

- A japánok a fenti módosító javaslataik egy részét nem tudták megmagyarázni, némelyiket visszavonták.
- Japán kéri, javasolja, hogy az R.46 előírást (vezető indirekt látásának eszközei) válasszuk kétfelé: M1, N1 kategóriákra egyrészt, ez mehet R.O-ba, mert ők a többi járműre vonatkozó követelményt ebben a formában nem tudják elfogadni. Vállalják a tervezet elkészítését, 2016-ra lehet kész az előírás. OICA jelezte, hogy amíg nem látják a tervezetet, nem tudnak állást foglalni.
- Ha egy országnak van egy – komplett jármű nemzeti jóváhagyáshoz szükséges - előírása és javasolja az R.O-ba való bevitelét, ezt a többség elutasíthatja, ha nem értenek vele egyet.
- Mi van, ha R.O-ba bekerül olyan előírás, amihez egy ország nem csatlakozott, de az R.O-hoz szeretne. Kötelező számára az eddig nem elfogadott előírás elfogadása?

- Mi a jó, ha R.O-ba sok egyedi EGB előírás kerül be, vagy csak néhány?

A japán javaslat, meg a kialakult vita alapján módosítottuk a korábbi összeállítást, ennek hivatkozási száma: GRSG-104-39/Rev.2. Ezt az IWVTA nagykövet (ambassador) továbbítja az IG/IWVTA munkacsoporthoz.

4.12. Új előírás kidolgozása odométerre.

Ez az előírás szerepel az IWVTA programjában, mint az R.O előírás része. Ilyen EGB előírás nincs még. Belgium az előző GRSG ülésen vállalta egy tervezet kidolgozását, de nem készültek el vele. Most a jövő évi májusi ülésre ígérték.

4.13. Sebességellenőrző (vezérlő) rendszerek (Cruise control)

Az Arab Emirátusok képviselője vetette fel a kérdést az előző GRSG ülésen, mondván, hogy náluk több baleset következett be az ilyen rendszerek meghibásodása miatt. A németek jelezték, hogy hazai baleseti statisztikájukban nem találtak erre vonatkozó információt. Mivel az Emirátusok küldötte nem volt jelen, a kérdést elnapoltuk a következő ülésre.

4.14. Automatikus segélykérő rendszer (e-Call System)

Az oroszok a júniusi WP.29 ülésen javasolták egy EGB előírás kidolgozását gépkocsikba épített segélykérő rendszerekre (lásd az ülésről készült Beszámoló 4 pontját). A terv ambiciózus és feszített volt, 2014-ben az új előírás elfogadását célozták meg. Ezt szinte mindenki lehetetlennek tartotta, de ők ragaszkodtak hozzá, mondván, hogy náluk már kidolgozás alatt van a rendszer. WP.29 engedett, elfogadta egy munkacsoport (IG) megalakítását orosz vezetéssel és GRSG-t jelölte ki az illetékes GR-nek. Az oroszok ígérték, hogy az IG-t Moszkvában összehívják és GRSG októberi (tehát mostani) ülésére tervezet fognak előterjeszteni.

Ezzel szemben az IG közvetlenül a GRSG ülés előtt ülésezett Genfben és semmilyen írott anyagot, javaslatot nem terjesztettek elő. Az IG orosz elnök szóbeli tájékoztatást adott GRSG-nek az ülésről. Az IG titkársági teendőit OICA látja el, a következő ülésük decemberben Párizsban lesz, az OICA székházában. Az előírás M1 és N1 kategóriákra fog vonatkozni első lépésben, „technológia-semleges” lesz és csak automatikus baleseti segélykérő rendszer lesz.

5. FONTOSABB, KIEMELENDŐ INFORMÁCIÓK, TENNIVALÓK.

- 5.1. Összefoglalva az alábbi előírásokhoz fogadtunk el módosítási javaslatokat: R.18, R.46, R.67, R.107 (ehhez kettőt is), R.110, R.121. Ezek a módosítások mind az EU-ban, mind WP.29 szintjén támogathatók.
- 5.2. Az R.110 előíráshoz a mostani, novemberi WP.29 ülés elé kerül egy korrekciós javaslat, szakmai szempontból ezek jelentéktelenek, így elfogadhatók.
- 5.3. Az IWVTA –val kapcsolatban célszerű lenne mielőbb egységes, elvi magyar álláspontot kialakítani, aminek ismeretében a különböző GR-ekben a magyar delegátusok tevékenysége egységes lehet.

5.4. Az autóbuszoknál a tető vészkijáratok megközelíthetőségére tett javaslatommal kapcsolatban, ha a németek pozitív javaslatokkal állnak elő, folytatom a munkát, ha nem, leálllok vele.

5.5. Korábbi Beszámolóimban említettem a vezetésemmel szerveződő EU-COST project előkészítését, autóbuszok passzív biztonságának növelésére.

- Az előzetes javaslatunkat (PP) elfogadták, a végleges javaslatot (FP) július végéig kellett előterjeszteni
- Az FP-t határidőre benyújtottuk, a bíráló bizottság több hiányosságot mutatott ki, és ezért elutasította azt. Javasolták, hogy a hibák kijavításával pályázzunk újra.
- A módosított, javított PP-t a szeptember végi határidőre benyújtottuk, most várjuk a bírálatot.

2013. 10. 21.

Dr. Matolcsy Mátyás