

BESZÁMOLÓ

az

ENSZ Európai Gazdasági Bizottság (ECE)

Belső Szállítási Bizottság (ITC)

Gépjármű Előírásokat Összehangoló Világforum (WP.29)

keretében működő

ÁLTALÁNOS BIZTONSÁGI SZAKÉRTŐI CSOPORT (GRSG)

108. üléséről

(Genf, 2015. máj.4.- 8)

Dr. Matolcsy Mátyás

108. GRSG ülés

Genf, Nemzetek Palotája
2015. május 4-8.

1. RÉSZTVEVŐK

Arab Emírátságok	1	Spanyolország	5
Belgium	2	Svédország	2
Kína	3	Svájc	1
Finnország	1	UK	1
Franciaország	2		
Hollandia	3		
Japán	5	NGV Global	1
India	2	CLEPA	4
Kanada	1	EC (EU)	1
Katar	1	IRU	1
Korea	5	OICA	7
Luxemburg	1	CLCCR	1
Magyarország	1	AEGPL	1
Németország	6	IMMA	1
Norvégia	1	FIA	1
Olaszország	2		
Oroszország	3	Összesen:	67fő

Az ülés elnöke Erario úr volt, titkára Romain Hubert.

2. ÚJ MUNKAANYAGOK

Az előző, 2014. októberi ülésről készült jegyzőkönyv száma ECE/TRANS/WP.29/GRSG/86
Az előző, októberi 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/2015/x, ahol x a futó sorszám. Az alábbiakban csak ezt adom meg, a szövegben pedig hivatkozáskor a WD-x jelölést használom.

- 1/Add.1 Előzetes napirend, javaslat
2. R.46 előírás módosítására javaslat (IG/CMS előterjesztés)
3. R.43 előírás kiegészítése (CLEPA)
4. R.43 előírás módosítása (magyar)

5. R.110 előírás kis módosítása (holland)
6. R.110 előírás módosítása (holland)
7. R.116 előírás módosítása (OICA)
8. R.125 előírás kiegészítése (német)
9. R.10 előírás módosítása (holland)
10. R.26 előírás módosítása (holland)
11. R.61 előírás módosítása (holland)
12. R.79 előírás módosítása (holland)
13. R.94 előírás módosítása (holland)
14. R.107 előírás módosítása (holland)
15. R.39 előírás módosítása (belga)
16. R.39 előírás módosítása (FIA)
17. R.58 előírás módosítása (német)
18. R.107 előírás módosítása (német)

A korábbi hivatalos munkaanyagok közül még kilenc dokumentum került ismét napirendre, mivel vitájukat októberben nem tudtuk lezárni. Egy magyar előterjesztés szerepelt a hivatalos dokumentumok között (WD-4)

2.2. Nem hivatalos munkaanyagok (Informal document, ID)

Ezen anyagok hivatalos számozása: GRSG-108-x, ahol x a futó sorszám. Az alábbi felsorolásban csak ezt használom, a szövegben hivatkozáskor ID-x jelölést.

1. Napirend időrendje (elnök)
2. ToR javaslat IG létrehozására (NGV Global)
3. ISO szabványok elérhetősége (Titkárság)
4. Rövidítések, szimbólumok EGB előírásokban (Titkárság)
5. R.121 előírás módosítása (IG/AECS)
6. ISO szabványok elérhetősége (Titkárság)
7. Javaslat WD-7-hez, R.58 előíráshoz (IRU)
- 8./Rev.1. Korábbi javaslat R.110 előadáshoz, módosítva (német)
9. Kiegészítés R.118 előíráshoz (német)
10. Statisztikai információ autóbusz tüzesetekről (magyar)
11. Korrekciós javaslat R.110 előíráshoz (japán)
12. Módosító javaslat R.34 előíráshoz (japán)
13. Módosító javaslat WD-17-hez, R.58 előírás (CLCCR)
14. Korszerű gyerek visszatartó rendszerek, R.129 és R.107 előírások (Titkárság)
15. Módosító javaslat R.43 előíráshoz (magyar)
16. Korrekció az R.107 előíráshoz (német)
- 17/Rev.1. Módosított javaslat R.46 előíráshoz (japán)
18. Javaslat R.E.3 kiegészítésére (IMMA)
19. P.P. prezentáció AECS-ről (orosz)
20. ISO 16505 szabvány elérhetősége (Titkárság)

21. WD.2-höz kiegészítő javaslatok (holland)
22. WD.2-höz újabb kiegészítő javaslatok (holland)
23. Beszámoló a CMS/IG munkáról (az IG elnöke)
24. Korrekció R.46 előíráshoz (OICA)
25. Kiegészítés WD-8-hoz (OICA)
26. Kiegészítés WD-9-hoz (OICA)
27. Módosító javaslat WD-17-hez (OICA)
28. További módosítás WD-17-hez (OICA)
29. Korrekció R.110 előíráshoz (OICA)
30. Javítás WD-15-ben (Titkárság)
31. Módosítási javaslat R.107 előíráshoz (angol)
32. Azonos fogalmak eltérő leírása R.58 és R.73. előíráshoz (angol)
33. Egy halálos gázolás tanulsága, hiányosság R.125 előírásban (angol)
34. Adatrögzítő berendezések, Event Data Recorder, EDR (angol)
35. Módosító javaslat R.107 előíráshoz (román)
36. ToR a tetőablak (sunroof glazing) problémán dolgozó IG beindításához (koreai)
37. P.P. prezentáció a futás-teljesítmény hamisításának megakadályozása céljából (FIA)
38. Megjegyzések WD-16-hoz (OICA)
39. Vélemény a WD-16-hoz (indiai)
40. Kiegészítés WD-17-hez (indiai)
41. Módosító javaslat R.34 előíráshoz (indiai)
42. Kiegészítés R.39 előíráshoz (EU)
43. Áttekintés az EU 96/53/EC direktívájával kapcsolatban a jármű méretekről, tömegekről (EU)
44. Általános biztonsági előírások és a gyalogos biztonság ügyének áttekintése (EU)
45. Módosítások... GRSG/2014/6/Rev.1 munkaanyaghoz (OICA)
46. Egységesített módosítási javaslat R.46 előírás módosításához (holland)
47. Javaslat R.60 előírás módosítására (IMMA)
- 48/Rev.1. Összefoglalt módosítási javaslat R.58 előíráshoz (német)
49. Javaslat az R.116 előírás kezelésére IWVTA szempontjából (OICA)
50. Kiegészítések két WP.29 anyaghoz, R.97 és R.116 előírásokkal kapcsolatban (Titkárság)
51. A svéd ...GRSG/2014/6/Rev.1 javaslat korigált, végső változata R.107 előíráshoz (Titkárság)

A felsoroltakon kívül még három korábbi ID szerepelt a vitában. Az ID-k között két magyar előterjesztés is szerepelt, egy autóbuszokkal (ID-10), egy biztonsági üvegezéssel (ID-15) kapcsolatos.

3. SZAKMAI NAPIREND

Az előzetes napirendet WD-1/Add.1 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. R.107 előírás: Autóbuszok biztonsága
2. R.39 előírás: Sebességmérő műszer, odométer
3. R.43 előírás: Biztonsági üvegezés
4. R.46 előírás: Indirekt látás eszközei, tükrök, KM rendszerek
5. R.58 előírás: Hátsó aláfutás-gátló
6. R.67 előírás: LPG üzemanyag rendszerek járművekben
7. R.97 előírás: Riasztó rendszerek járművekben
8. R.110 előírás: CNG, LNG üzemanyag rendszerek járművekben
9. R.116 előírás: Riasztó és lopás-gátló rendszerek járművekben
10. R.118 előírás: Anyagok égési tulajdonságai
11. R.121 előírás: Jelző, vezérlő egységek azonosítása
12. R.125 előírás: Járművezető látásmezeje
13. IWVTA: Komplettn jármű nemzetközi jóváhagyása
14. R.E.3: Járművek konstrukciójával kapcsolatos határozatok
15. AECS: automatikus vész-hívó (jelző) rendszerek
16. GTR.6 előírás: Biztonsági üvegezés
17. Egyéb ügyek:
 - a) Rövidítések, szimbólumok egységesítése
 - b) R.34 előírás: tűzveszély csökkentése
 - c) Event Data Recorder (EDV) napirendre vétele
 - d) Egyeztetés igénye R.58 és R.73 előírások között

Az ülésen a 20 szakmai napirendi ponthoz 28 hivatalos és 54 nem hivatalos munkaanyag (összesen 82 dokumentum) került megvitatásra. Az ülés időrendjét az elnök az ID-1-ben határozta meg.

4. TÉNYLEGES MUNKA

4.1. Autóbuszok általános biztonsága (R.107. előírás).

A fő téma a svédek által kidolgozott, motortéri automatikus tűzoltó rendszerek követelményeinek, vizsgálatának és jóváhagyásának módját tartalmazó dokumentum volt, (...GRSG /2014/6/Rev.1). Ehhez többen szóban, OICA írásban tett módosító, kiegészítő javaslatot (ID-45). Két nagy téma váltott ki vitát: az átmeneti rendelkezések időbeli lefutása és az, hogy mely busz kategóriákban legyen kötelező és melyekben opcionális a rendszer beépítése. A két kérdés részben összefügg: a most futó módosítási sorozatra már van meghatározott átmeneti periódus, ha a javaslat új módosítási sorozatba kerül, új határidőket, feltételeket kell meghatározni. Ehhez a kérdéshez terjesztettem elő egy statisztikai elemzést autóbusz tüzekről (ID-10), amiben jeleztem, hogy alapvető kérdés az, mit akarunk elérni: csak a busz utasainak a biztonságát növelni, vagy az autóbuszban és a környezetben keletkező hatalmas károk megakadályozását is. Első esetben Class II és III. kategóriákra kell kötelezően előírni a tűzoltó rendszert, második esetben minden kategóriára. Hosszú vita után az a kompromisszum alakult ki, hogy most Class III-ra (turista buszok) fogadjuk el érvényesnek a terjedelmes anyagot, mert ez még belefér a most futó átmeneti periódus követelményeibe, de a

következő ülésen folytatjuk az egyeztetést, hogyan lehet kiterjeszteni a követelményt a többi kategóriára is (városi, városközi) és megvizsgáljuk a különböző alternatív energiaforrások (gáz, elektromos) hatását is a kérdésre.

A buszokkal kapcsolatban a Titkárság kérte GRSG javaslatát, hogy gyerekek szállításával, rögzítésével kapcsolatban milyen fejlesztéseket (követelményeket) látunk fontosnak a jövőben (ID-14). Kiderült, hogy a rövid határidő miatt – június – GRSG nem tud egyeztetett véleményt adni, mindenki küldjön javaslatokat közvetlenül a Titkárságra.

Több írásos előterjesztés érkezett be buszokkal kapcsolatban, Anglia (ID-31), Németország (WD-18), (ID-16), Románia (ID-35), ezeknek előzetes vitája után az elnök úgy döntött, hogy a következő ülésre hivatalos dokumentumok lesznek és folytatjuk a vitájukat.

4.2. Sebességmérő és odométer (R.39 előírás).

Belgium régóta dolgozik az odométer (megtett utat, futásteljesítményt mérő műszer) követelményeinek beépítésére az R.39 előírásba, mivel Japán ragaszkodik ahhoz, hogy a IWVTA-hoz tartozó R.0 előírásban (M1 kategóriára) benne legyen. WD-15 anyagukhoz a Titkárság kis korrekciókat javasolt (ID-6 és ID-30) ezekkel együtt a javaslatot elfogadtuk, WP.29 elé kerül novemberben.

A FIA ismét előterjesztette a megtett út rögzítésének megváltoztatását megakadályozó rendszer bevezetését (WD-16). Ez a kilométeróra általános gyakorlatban lévő „visszatekerését”, a futásteljesítmény „csökkentését” jelenti, ami használt autók eladásánál gyakori jelenség. P.P. prezentációban (ID-37) érveltek arra, hogy ennek milyen biztonsági, környezetszennyezési kihatásai lehetnek, és 100-200 eurós rendszer beépítésével ezt meg lehetne oldani. Nagyon erős elutasítás jött OICA, UK, svéd, indiai, japán részről, FIA azt ígérte, hogy majd írásban válaszol a kritikákra.

Az EU a numerikus display-el rendelkező sebességmérő műszerekkel kapcsolatos követelményeket vetett fel (ID-42), azonban ennek tanulmányozására nem volt mód, idő, a következő ülésre készülő hivatalos dokumentum alapján vitatjuk meg a javaslatot.

4.3. Biztonsági üvegezés (R.43 előírás)

CLEPA előterjesztésében megvitattuk WD-3-at, általában egyetértő vélemények hangzottak el, kisebb módosítási javaslatokkal. CLEPA a következő ülésre hoz egy módosító javaslatot, akkor döntünk.

Az AUTÓKUT által kezdeményezett magyar WD-4 javaslatot CLEPA támogathatónak tartotta, az egyik német szakértő az érveinket logikusnak mondta, de a HIC követelmény (fej-sérülési kritérium) miatt bizonytalan az állásfoglalásban. A német delegációvezető nem támogatta, felhívta a figyelmünket a műanyag üvegezés követelményeit kidolgozó IG két munkájára (IG/PG-03-14 és IG/PG-05-07) és igen részletes elemzésre amiben összehasonlították az üveg és műanyag táblák eltérő viselkedését ablakként. A döntést a következő ülésre halasztottuk.

A másik magyar javaslat – szintén AUTÓKUT indíttatású – (ID-15) az üveg koptató vizsgálatának pontosítását célozta („Taber test”, egy amerikai vizsgálati módszer). Állítólag az ISO dolgozik ennek európaiasításán és van remény arra, hogy az ISO szabvány év végéig elkészül. Ebben az esetben R.43 előírásban erre történik majd valamilyen hivatkozás. Erre a rövid időre – ezzel egyetértettem – nem érdemes egy közbenső változtatást végigvinni. Javaslatunkból a következő ülésre hivatalos dokumentum lesz, és ha az ISO szabvány „nem jön be”, ennek alapján lehet vitázni a módosításról.

4.4. Indirekt látás eszközei, tükrök, KM rendszerek. (R.46 előírás).

A japánokkal folyó – régóta tartó – küzdelem fontos eleme, hogy az R.0 előírásba (IWVTA) egy M1 kategóriára vonatkozó előírásnak be kell kerülnie és a japán nemzeti követelmények nem azonosak az R.46-ban rögzítettekkel. Az elmúlt ülésre hozott javaslatuk nem aratott osztatlan sikert, most azt módosították (ID-17/Rev.1). Ezt vita után, kis módosítással elfogadtuk, WP.29 elé kerül novemberben. Japán a következő ülésre ígerte a második lépcsős javaslatát.

A holland vezetésű IG/CMS szakértői csoport is „hosszú múltra” tekinthet vissza. Nehéz feladat volt a tükrök helyettesítésére szolgáló Kamera- Monitor Rendszerek (CMS) követelményeinek, vizsgálati módszereinek, jóváhagyási és alkalmazhatósági feltételeinek kidolgozása. A terjedelmes – 94 oldalas – dokumentumhoz (WD-2) további kiegészítő javaslatok érkeztek. Az IG munkájáról annak holland elnöke adott részletes tájékoztatást (ID-23), és előterjesztettek még két módosító javaslatot WD-2-höz (WD-21 és WD-22). Végig tárgyaltuk, vitattuk ezt a reménytelenül hosszú előterjesztést, amihez a jelenlévők túlnyomó többségének lövése se volt, de mivel az IG elnöke kijelentette, hogy az IG tagjai voltak az érintett ipar, a vizsgáló állomások szakértői (és az ISO megfelelő bizottságával is szorosan együttműködtek) és az IG teljes egyetértéssel támogatta az anyagot, mindnyájan elfogadtuk. Német kérés volt, hogy szeretnék egybedolgozva látni a végleges anyagot, amit a Titkárság – holland közreműködéssel – az ülés utolsó napjára elkészített (ID-46, 102 oldal). Ezt elfogadtuk, megy a WP.29 elé. Érdekes probléma, hogy a CMS rendszerek bevezetése több EGB előírást is érint, azokba kisebb korrekciókat, kiegészítéseket kell átvezetni. Ezeket a módosítási javaslatokat az IG kidolgozta:

- WD- 9: R.10 előíráshoz, (GRE)
- WD-10: R.26 előíráshoz (GRSG) elfogadtuk
- WD-11: R.61 előíráshoz (GRSG) elfogadtuk
- WD-12: R.79 előíráshoz (GRRF)
- WD-13: R.94 előíráshoz (GRSP)
- WD-14: R.107 előíráshoz (GRSG) elfogadtuk

A három „külsős” javaslatot átküldtük az illetékes GR-ekhez véleményezésre. Ezek a módosítások egyszerre kerülnek majd a WP.29 elé.

A németek kiegészítő javaslatával (WD-8) többen nem értettek egyet, OICA írásos véleményt nyújtott be (ID-25), végül a németek egy átdolgozott javaslatot ígértek a következő ülésre.

OICA nagy haszonjárművek egybeépített tükreire vonatkozó javaslatából (ID-24) a következő ülésre hivatalos dokumentum lesz.

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

A németek 2008-ban jöttek az előírás továbbfejlesztésének gondolatával, azóta folyik a munka GRSG-ben a témában. A WD-17 német javaslathoz időközben több észrevétel érkezett be: OICA (ID-27 és 28), IRU (ID-7), CLCCR (ID-13), India (ID-40), ezek nagy részét a németek bedolgozták az ID-48 munkaanyagukba. A nyitva maradt kérdésekben hosszú vita után kompromisszumok születtek, ezt tartalmazza ID-48/Rev.1. Ezt elfogadtuk, ez megy WP.29 elé novemberben. Ezzel 8 éves, hosszú munka lezárult.

4.6 LPG üzemű járművek rendszerei (R.67 előírás).

Az ELPGA-nak két éve volt javaslata annak megakadályozására, hogy a vegyes üzemű járműveknél a gáz a hagyományos üzemanyaggal keveredhessen, főleg tankolásnál. Ez az előírás jelenleg csak M1 és N1 kategóriákra vonatkozik, szeretnék kiterjeszteni az összes M és N kategóriákra. ELPGA egyeztetett a németekkel, hollandokkal, a következő ülésre hoznak közös írásos javaslatot. Egyébként az előző ülésen is ezt ígérték.

4.7. Riasztó rendszerek (R.97 előírás)

Az előírás módosítását az októberi ülésen elfogadtuk, WP.29 dokumentum készült belőle és egyben tájékoztatásként megküldtük a GRE-nek. A Titkárság és a GRE januári ülésen is részvevő delegátusaink arról számoltak be, hogy ott nagy vita alakult ki az „optical display” kifejezés értelmezése körül, de írásban eddig semmi észrevétel nem érkezett. Hosszú vita eredményeként megváltoztattuk a kifejezést úgy, hogy minden szempontból megfeleljen az R.48-as előírás – ami a GRE hatáskörébe tartozik – szóhasználatának, amiről a Titkárság egy informális dokumentumot készít a WP.29 novemberi ülésére. Ezt az ID-t is megküldjük tájékoztatásként GRE-nek. Ha szükséges lesz, októberben még foglalkozhatunk a kérdéssel.

4.8. CNG, LNG üzemanyag rendszerek járművekben (R.110 előírás)

A belgák ígérték két korábbi javaslatuk átdolgozását, a munkát még nem fejezték be, de a javaslataikat visszavonták. Hollandia két javaslatához (WD-5 és WD-6) a németek (ID-8/Rev.1), valamint OICA (ID-29) fűztek kiegészítést, amit – az átmeneti rendelkezések miatt – hosszú egyeztetés után elfogadtunk, ezek mennek a WP.29 novemberi ülésére.

A németek tájékoztattak arról, hogy WP.15-ben is tárgyalják a kérdést (LNG használata ADR – veszélyes árut szállító – járműveknél, GRSG-nek fel kell készülnie a velük való együttműködésre.

Japán előterjesztését (ID-11) többen elvileg támogatták, Hollandia időt kért az áttanulmányozásra. A következő ülésre hivatalos dokumentum lesz a javaslatból.

4.9. Riasztó és ellopást gátló rendszerek (R.116 előírás).

A helyzet itt is azonos a 4.7 pontban leírtakkal, a két ügy párhuzamosan fut. OICA javaslatát a rendszerek névleges, üzemi, vizsgálati feszültségeinek átdolgozását illetően (WD-7) hosszú vita után a döntést a következő ülésre halasztottuk.

Az IWVTA ambassdor felvetette az előírás két részre bontásának igényét az R.0 előírás (IWVTA ügy) miatt (ID-49). Többen (Japán, EU, a németek) időt kértek ennek az akciónak az előkészítésére. Az ambassdor várja az észrevételeket, javaslatokat, a következő ülésen is napirenden lesz a téma.

4.10. Anyagok égési tulajdonságai (R.118 előírás).

OICA korábban javasolta (...GRSG/2014/24), hogy az éghetőségi vizsgálatokat ki kell terjeszteni az elektromos kábelekre is az ISO 6722-1/2011 szabvány 5.22 paragrafusa alapján. A németek ehhez kapcsolódva hoztak egy javaslatot (ID-9), hogy a vizsgálatokat kábel kötegekre, azok csatlakozó blokkjaira, kábel csövekre, árnyékolt kábelekre is el kell végezni, amennyiben azok hossza meghaladja a 100 mm-t. A franciák figyelmeztettek, hogy ehhez a kiterjesztéshez már kellene átmeneti rendelkezések is. A következő ülésre

hivatalos dokumentum készül a javaslatból.

4.11. Jelzőberendezések, kezelőszervek azonosítása (R.121 előírás).

OICA ígerte egy korábbi – visszavont – javaslatának átdolgozását erre az ülésre, az új anyag azonban nem készült el. Az oroszok előterjesztése (IG-5) egyenlőre „lóg a levegőben”, lásd.4.15 pontban.

4.12. Vezető látómezeje (R.125 előírás)

Anglia vetette fel a problémát: az előírás csak M1 kategóriára vonatkozik, N1-re (kis áruszállító) nem. Náluk egy ilyen jármű halálra gázolt egy gyereket, s a vizsgálatok során jöttek rá, hogy a járművel kapcsolatban nincs mit vizsgálni (ID-33), arra nincs követelmény. Többen helyeselték a kérdés napirendre tűzését, így a következő ülésen napirenden lesz a téma.

4.13. Komplettn jármű nemzetközi jóváhagyása (IWVTA).

A Titkárság és az ambassador tájékoztatást adtak az ügy állásáról:

- Nincs még megegyezés a 2/3 -3/4 szavazati arány és a távszavazás kérdésében
- Nincs még megoldás az '58-as Egyezmény 3. Módosításával életbe lépő DETA rendszer finanszírozásáról.

Így WP.29 júniusi ülésén nem lesz jóváhagyva a 3. Módosítás, csak a szöveg véglegesítve „befagyasztásra” kerül és folytatódnak majd az egyeztetések a CP-k között a nyitott kérdésekben. Megegyezés esetén a dokumentumot egy CP-nek (pl. EU) kell benyújtania az ENSZ főtitkárához, illetve az OLA-hoz New Yorkban. Az R.0-val kapcsolatban tovább folyik a munka, a GRSG-t illetően a jelenlegi állapotot a GRSG-104-39/Rev.3 dokumentum tartalmazza.

4.14. Járművek konstrukciós kérdései (R.E.3)

IMMA javasolta (ID-18) – az EU, Ausztrália és Japán előírásaival összhangban az iker kerékes járművek definícióját és kategóriáját felvenni R.E.3-ba. Ilyen motorkerékpárok már nagy számban futnak a közutakon. Többen további egyeztetést javasoltak, a következő ülésen folytatjuk a vitát.

A Titkárság tájékoztatást adott, hogy a GRSG korábbi módosítási javaslatát az R.E.3-mal kapcsolatban WOP:29 elfogadta.

4.15. Automatikus vészívó (jelző) rendszerek (AECS)

Az oroszok (Zagarin úr) P.P. prezentáció kíséretében tájékoztatást adtak az EACS/IG szakértői csoport munkájáról, felvetéseiről (ID-19). A 2013 októberében felvetett orosz javaslat után már nyolc ülése volt a szakértői csoportnak és ez volt a 3. „Progress Report” a GRSG-ben. Miután az OICA két igen jól felépített prezentációban rávilágított arra, hogy az orosz célkitűzés – összes járműkategóriára az összes CP számára azonos AECS előírás nem létezhet – a WP.29 keretében nem valósítható meg, mert WP.29-nek csak a járművekre van kompetenciája (azok között is csak M1, N1 kategóriákra adottak a műszaki feltételek), a telekommunikációra, az infrastruktúrára, a GPS rendszerekre, stb. nincs. Ezen túlmenően az adatkezelés (sérült, balesetet szenvedett személyekre vonatkozó adatok) jogi kérdéseket vethetnek fel. Az elektronikus AECS rendszer egyik kulcs kérdése lehet az

R.10 előírás szerinti elektromágneses kompatibilitás követelményeinek kielégítése, ez pedig a GRE hatáskörébe tartozik, rendezni kellene a két GR együttműködését (WP.29 szintjén). Az orosz prezentációban ezek a kérdések már, mint tisztázott dolgok szerepeltek, de ismét nem voltak benne konkrét javaslatok, amiket GRSG megvitathatott volna. Az már világos, hogy a módosított orosz határidő (2016. jan. 1.) sem tartható az új AECS előírás hatályba lépésére.

Érdekes jelenség volt, hogy az AECS/IG nevében előterjesztett – a szimbólumra vonatkozó – javaslattól (ID-5) Zaragin úr elhatárolódott, mondván, ezzel az IG nem foglalkozott. Az orosz delegációból senki nem nyilatkozott ebben a kérdésben. GRSG tanácstalan volt a javaslat további kezelését illetően.

4.16. Biztonsági üvegezés (GTR.6 előírás)

Korea elkészítette és betérjesztette az M1 kategóriára vonatkozó napfény tető üvegezés (sunroof glazing) vizsgálatára létrehozandó szakértői csoport (IG) ToR-jét (ID-36). A csoport elkezdett működni, 24 fő vett részt az első ülésen, olyanok is, akik kezdetben ellenezték, értelmetlennek találták a probléma tárgyalását. (a koreaiak alapproblémája az volt, hogy bizonyos autó típusoknál – márkáknál – viszonylag gyakori volt a tetőablakok törése, repedése). A munkacsoport vezetését Korea végzi, a titkársági szerepkörre nem volt jelentkező, „to be determined” megjegyzéssel a ToR-t elfogadtuk, megy a WP.29 elé jóváhagyásra, (a GRSG ülésről készülő „Report”-ban lesz Annex-ként publikálva). A vitában OICA megjegyezte, hogy a definíciók között „sunroof glazing” nem szerepel, definiálni kellene, hogy miről beszélünk. Folyamatban van GTR.6 és EGB R.43 egységesítése, most megint lesz egy tétel, amiben távolodunk az egységesítéstől. Anglia kérte Koreától ezen üvegekre vonatkozó baleseti statisztikákat, sérülések számát. A válasz az volt, hogy nincs tudomásuk sérülésről, de lehetett volna. A következő ülésre ígértek statisztikát.

4.17. Egyéb ügyek.

a) Rövidítések, szimbólumok egységesítése

WP.29 kívánságára a Titkárság elkészített egy anyagot, amelyben felsorolták az összes EGB előírásban található rövidítéseket, szimbólumokat (betűneveket). Kellene találni önként vállalkozót, aki átnézi az összes GRSG fennhatósága alá tartozó előírást és kigyűjti belőlük a rövidítéseket. Ilyen nem akadt. Következő ülésen újra napirenden lesz a téma.

b) Motorkerékpár jelző és kezelőszervek azonosítása (R.60 előírás)

IMMA készített egy előterjesztést (ID-47), aminek nem sok értelme látszik, de jámbor, senkinek nem ártó javaslat. Következő ülésre hivatalos dokumentum lesz.

c) Adatrögzítő berendezés (Event Data Recorder, EDR)

Az angolok – mivel „haladunk a vezetónélküli járművek felé” – felvetették az EDR-rel szemben támasztott követelmények, jóváhagyás kérdését (ID-34). A németek megjegyezték, hogy a vezetónélküli járművektől még nagyon messze vagyunk, de EDR-re a különböző szintű automatizált járműveknél is szükség lesz, így támogatták – többekkel együtt – a kérdés napirendre tűzését. Össze kell hangolni a munkát a WP.29 keretében működő, éppen most megújított IG/ITS tevékenységével.

d) Egyeztetés igénye két előírás között (R.58 és R.73)

Anglia vetette fel (ID-32), hogy a nagy tgc-k esetében az oldal-aláfutás gátló eszközök definíciója és részben a követelmények a fenti két előírásban nem azonosak, holott annak kellene lenniük. A következő ülésen napirendre kerül a kérdés.

5. FONTOSABB, KIEMELENDŐ INFORMÁCIÓK, TENNIVALÓK.

- 5.1.** A következő GRSG ülés 2015. szept. 29. – okt. 2 között lesz között lesz. Hivatalos munkaanyagok beküldésének határideje 2015. július 6.
- 5.2.** Összefoglalva, a következő előírásokhoz fogadtunk el módosító javaslatokat: R.39, R.46 (2 db), R.58, R.107, R.110, R.116. Ezek a módosítások mind az EU-ban, mind WP.29 szintjén támogathatók.
- 5.3.** Az R.43 előíráshoz benyújtott WD-4 javaslatunkhoz célszerű lenne egy kiegészítő magyarázatot készíteni az oldalirányú fejűtközés és a HIC érték vonatkozásában.
- 5.4.** Az autóbusz tüzesetek statisztikai feldolgozása elismerést váltott ki több delegátusnál, és amikor megtudták, hogy ez egy széleskörű buszbaleset elemzés, tanulmány része, kérték, hogy adjak egy áttekintő tájékoztatást erről. Nem ígértem biztosra, mert nagy munka, de szeptemberre elkészíthető.

Budapest, 2015. május 11.

Dr. Matolcsy Mátyás