

BESZÁMOLÓ

az

ENSZ Európai Gazdasági Bizottság (ECE)

Belső Szállítási Bizottság (ITC)

Gépjármű Előírásokat Összehangoló Világforum (WP.29)

keretében működő

ÁLTALÁNOS BIZTONSÁGI SZAKÉRTŐI CSOPORT (GRSG)

104. üléséről

(Genf, 2013. április 15-19)

dr. Matolcsy Mátyás

104. GRSG ülés

Genf, Nemzetek Palotája
2013. április 15-19.

1. RÉSZTVEVŐK

Belgium	3	Szaúdi Arábia	2
Csehország	1	Spanyolország	3
Egyesült Arab Emirátus	1	Svédország	1
Dél-Afrika	1	Svájc	1
Finnország	1	Szerbia	1
Franciaország	2	UK (Anglia)	2
Hollandia	2		
Japán	5	NGV Europe	1
India	2	NGV Global	1
Kanada	1	CLEPA	2
Kína	4	EC (EU)	1
Korea	3	IMMA	1
Lengyelország	3	IRU	1
Luxemburg	2	ISO	1
Magyarország	1	OICA	7
Németország	4	CLCCR	2
Norvégia	1	AEGPL	1
Románia	1		
Olaszország	2		
Oroszország	4	Összesen:	<u>73 fő</u>

Az ülés elnöke Erario úr volt, titkára Romain Hubert. Először képviseltette magát GRSG ülésen Szaúdi Arábia és az ARAB Emírségek. A Titkárság tájékoztatást adott a WP.29 márciusi üléséről és megemlítette, hogy az AC-2 bizottságnak most már az alelnökök is – így én is – a tagjai.

2. ÚJ MUNKAANYAGOK

Az előző, áprilisi ülésről készült jegyzőkönyv száma ECE/TRANS/WP.29/GRSG/81
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 használok.

1. Előzetes napirend (elnök, Titkárság)
2. Javaslat az R.107 előírás módosítására (orosz)
3. Javaslat az R.107 előírás módosítására (olasz)
4. R.34 előírás módosítása (japán)
5. Módosítási javaslat R.46 előíráshoz (japán)
6. Az R.67 előírás módosítása (német)
7. Az R.110 előírás kiegészítése (IG csoport vezetője)
8. Javaslat az R.18, R.34, R.35, R.43 és R.58 előírások módosítására az új eljárás szerint a jóváhagyások módosítása és kiterjesztése (OICA)
9. Javaslat R.107 előírás kiegészítésére gyerekkocsi szállítás ügyében (EU, francia, német)
10. Kiegészítés R.67 és R.110 előíráshoz (CLEPA)
11. Kiegészítés R.67 és R.110 előíráshoz (CLEPA)
12. Kiegészítés R.67 és R.110 előíráshoz (CLEPA)

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

2.2. Nem hivatalos munkaanyagok (Informal document, ID)

Ezen anyagok hivatalos számozása: GRSG-104-x, ahol x a futó sorszám. Az alábbi felsorolásban csak ezt használom, a szövegben hivatkozáskor ID-x jelölést használom.

1. Ülésrend (elnök)
2. Kiegészítés R.107 előíráshoz (német)
3. Kiegészítés R.107 előíráshoz (német)
4. Kiegészítés R.107 előíráshoz (német)
5. Kiegészítés R.107 előíráshoz (német)
6. Javaslat R.18 előíráshoz (német)
7. Korrekció R.107 előíráshoz (orosz)
8. Módosítási javaslat R.107 előíráshoz (német)
9. Hozzászólás R.110 előíráshoz (IRU)
10. Javaslat R.107 előíráshoz (magyar)
11. Javaslat ...GRSG/2012/15 munkaanyaghoz (magyar)
12. Információ kérés egy tüzeset kapcsán (holland)
13. Trolibuszra vonatkozó kiegészítések R.107 előíráshoz (belga)
14. Odométer követelmények, új előírás (belga)
15. Az orosz javaslat módosítása R.107 előíráshoz (OICA)
16. Javaslat babakocsi elhelyezéséhez R.107 előírásban (OICA)
17. Egy korábbi javaslat korrigálása (OICA)
18. Javaslat R.67 és R.110 előírások módosításához (OICA)
19. Kiegészítés R.110 előíráshoz (OICA)
20. Hozzászólás az ADAS Tervezési Irányelvekhez (OICA)
21. Kiegészítés R.121 előíráshoz (OICA)
22. A korábbi javaslat módosítása R.107 előíráshoz (SDWEE elnök)
23. Módosítás R.107 előíráshoz (orosz)
24. Beszámoló a műanyag szakértői csoport munkájáról (német)
25. Kiegészítés R.46 előíráshoz

26. Kiegészítés R.46 előíráshoz (OICA)
27. Gyerekeket szállító buszok biztonsági fejlesztése (japán)
28. Gyerekeket szállító buszok biztonsági fejlesztése (japán)
29. Módosítási javaslat GTR.12 előíráshoz (olasz)
30. Beszámoló az ISO tevékenységéről CMS ügyben (OICA)
31. Módosított napirend (Titkárság)
32. Esettanulmány LNG nehéz tkg-kal kapcsolatban (LNG/IG elnök)
33. Kiegészítés R.110 előíráshoz (holland)
34. Kiegészítés R.110 előíráshoz (holland)
35. Kiegészítés R.110 előíráshoz (holland)
36. Kiegészítés R.110 előíráshoz (holland)
37. Kiegészítés R.110 előíráshoz (holland)
38. Kiegészítés R.110 előíráshoz (holland)
39. IWVTA előkészítő anyag (OICA, nagykövet)
40. Műanyag üvegezés IG szakértői csoport működésének meghosszabbítását célzó kérelem (német)
41. ToF és működési szabályok a fenti IG csoporthoz (német)
42. Új ütemterv a fenti IG részére (német)
43. Az R.43 előírás módosításának tervezete (IG elnök)
44. Titkársági kiegészítő az R.110. előíráshoz
45. Japán magyarázat R.125 előíráshoz
46. Konceptió a vak terület (blind area) csökkentésére (japán)
47. Ütközési vizsgálat R.34 előíráshoz (japán)
48. Korrekció R.43 előíráshoz (német)
49. Hátsó aláfutás gátlókkal kapcsolatos vizsgálatok (FIA)
50. Követelmények nehéz tkg –k hátsó aláfutás gátlójához (FIA)
51. Beszámoló az R.58 előírás módosításának előkészületeiről (német)

3. NAPIREND

Az előzetes napirendet WD-1 tartalmazta amit a Titkárság az ülés megkezdéséig módosított (ID-31). Ezt az időközben beérkezett munkaanyagokkal kiegészítve, új napirendi pontok beiktatásával, a Titkárság egy módosított napirendi javaslatot készített (ID-31/Rev.1), amit még néhány további módosítással az alábbiakban fogadtuk el:

- 3.1 R.107 előírás: autóbuszok biztonsági kérdései
- 3.2 R.34 előírás: tűzbiztonság
- 3.3 R.43 előírás: biztonsági üvegezés
- 3.4 R.46 előírás: indirekt látás eszközei
- 3.5 R.58 előírás: Hátsó aláfutás gátló
- 3.6 R.67 előírás: LPG rendszer berendezései
- 3.7 R.110 előírás: CNG rendszer specifikus elemei
- 3.8 GTR.12 előírás: motorkerékpár jelzőberendezések, kezelőszervek
- 3.9 Jóváhagyások módosítása és kiterjesztése
- 3.10 IWVTA típusjóváhagyás kérdései
- 3.11 Az előírásokban használt rövidítések, jelölések egységesítése
- 3.12 Korszerű járművezetőt segítő rendszerek
- 3.13 1997-es Egyezmény 2. és 2. szabálya
- 3.14 Egyéb ügyek keretében:
 - 3.14.1 R.18 előírás: lopás gátló berendezések

- 3.14.2 Új előírásra igény: odométer
- 3.14.3 Gyerekeket szállító buszok
- 3.14.4 R.121 előírás:

4. TÉNYLEGES MUNKA

4.1. Autóbusz előírás módosítása (R.107. előírás)

Most is ez volt a „legnépesebb” témakör mind a munkaanyagok számát (21 db, közöttük 2 db magyar előterjesztés), mind a vita hosszát, abban résztvevők számát illetően. A javaslatok között voltak kis jelentőségű módosítások és nagy vitát kiváltó javaslatok is (ilyen volt a két magyar előterjesztés is). Az alábbiakban csak a fontosabb kérdéseket említem meg:

- Elfogadta GRSG az IG/SDWEE szakértői csoport (ennek én is tagja voltam) előterjesztését (WD-15) több, időközben beérkezett módosító javaslat beépítésével, így ez a WP.29 novemberi ülésére kerül. Bár a vészkijáratok számának és elhelyezésének módjában a javaslat nem igazán következetes (javasolt módszeremből csak néhány elemet fogadott el az IG, nem a rendszer egészét), egészében a javaslat jó, jelentős előrelépés, támogatható.
- Elfogadtuk az oroszok javaslatát (WD-2) az OICA módosításával (ID-15) az ajtónyitást jelző gomb egységesített magassági pozíciójáról. Megy a WP.29 elé novemberben.
- Az olasz javaslattal – a vezető melletti csapó-korlát ellenőrzésére vonatkozóan – egyetértettünk (WD-3), de több módosító, pontosító javaslat hangzott el. Az olaszok új, átdolgozott javaslatot ígértek a következő ülésre.
- A babakocsik szállításának szappanoperája befejeződik egy EU, francia és német közös javaslattal (WD-9). A javaslat lányege:
 - Kéttengelyes városi buszoknál a tolókosci helyett babakocsik is használhatják, ennek megfelelő jelzést kell elhelyezni
 - Csuklós buszoknál a hátsó részben egy hátsó ajtóval szemben kell babakocsi helyet biztosítani, jelölni.

Az előterjesztők hangsúlyozták, hogy ez a javaslat egy nehéz kompromisszum eredménye. A vitában hatan támogatták (német, francia, orosz, svájci, EU és OICA), és öten (belga, angol, magyar, svéd és IRU) főlegesenek, szükségtelennek minősítették a lépést, mondván, hogy náluk sincs és nem volt probléma, konfliktus a babakocsik szállításával kapcsolatban. Különben sem képzelhető el a gyakorlatban, hogy a babakocsi részére kijelölt helyen álló utasok leszálljanak a buszról azért, hogy egy babakocsi felszállhasson. Az EU képviselője – nagyon jellemzően – úgy reagált a helyzetre, hogy a javaslat nyugodtan előterjeszthető WP.29 részére, mert azon a szinten az EU szavaz az itt még huzakodó országok helyett. (EU demokrácia, vagy arrogancia?) Így a javaslat WP.29 elé kerül novemberben.

- Az oroszok egy fordítási korrekciót kértek, elfogadtuk, megy a WP.29 elé.
- Az én két előterjesztésem nagy vitát váltott ki. Az egyikben (ID-10) törölni javasoltam azt a mondatot, hogy oldalablak buszoknál nem készülhet laminált üvegből, vagy műanyag lemezből. A javaslat lényegét a vita során sikerült tisztázni, de a szöveg nem fejezte ki jól – angolul – a lényegét. Vállaltam az átdolgozását, OICA felajánlotta a se-

gítségét. A másik előterjesztésem (ID-11) a tető-vészkijáratok megközelíthetőségének új követelményeit tartalmazta. Ez a javaslat tulajdonképpen az SDWEE előterjesztés témaköréhez kapcsolódott és az okozott gondot, hogy azt az anyagot nem akarta a GRSG blokkolni – így is másfél évet késett a tervezetthez képest – és az is nyilvánvaló volt, hogy az én javaslatom tanulmányozása, megvitatása időt igényel. Az elnök javaslatára az én előterjesztésemet leválasztottuk az SDWEE javaslatáról, a következő ülésre hivatalos munkaanyag készül belőle.

- Belgium mindenki által üdvözölt javaslatot terjesztett elő (ID-13) a trolibuszokra vonatkozó követelmények továbbfejlesztésére. A következő ülésen lesz az anyag részletes vitája.
- Négy német előterjesztéshez hangzottak el észrevételek, javaslatok, a módosított változatok vitája a következő ülésen folytatódik.
- Az oroszok bemutattak Moszkvában üzemelő buszokat, amelyeknek a homlokfalára két kerékpár szállítására (rögzítésére) alkalmas tartószerkezetet szereltek. Kérdésük: jóváhagyható-e, üzembe állítható-e ilyen autóbusz. Az európai országok egyértelműen elutasították ennek lehetőségét, az USA-ban, Kanadában létezik ilyen megoldás.

4.2. Tűzvédelem (R.34 előírás)

Japán vállalta az IWVTA mozgalom keretében ennek az előírásnak a szponzori szerepét. Az előírásban Japán számára az üzemanyagtartály ütközésvizsgálata nem megfelelő, az előírásban szereplő 35 km/h ütközési sebesség helyett 50 ± 2 km/h sebességet szeretnének. (WD-4). Ehhez egy meglehetősen gyenge bizonyító anyagot mellékeltek (ID-47). A javaslat arra nem terjedt ki, hogy az R.34 előírás most összesen M, N, O jármű kategóriára vonatkozik, hogyan kellene leválasztani ebből az M1-et. A javaslat az EU és OICA részéről hűvös fogadtatásban részesült. A vitát a következő ülésen folytatjuk.

4.3. Biztonsági üvegezés (R.43 előírás)

A németek beszámoltak a műanyag üvegezéssel foglalkozó IG tevékenységéről. (ID-24). Hat ülésük volt, a hetedik júniusban lesz. A vitatott kérdés továbbra is az abráziós vizsgálat. Kérték mandátumuk meghosszabbítását egy évvel, ehhez szükséges adminisztratív dokumentumokat (ID-40, 41 és 43) előterjesztették. A jövőben módosítási javaslatuk jelenlegi tervezetét szintén bemutatták (ID-43). A téma a következő ülésen is napirenden lesz. Ugyancsak a németek előterjesztettek az R.43 előíráshoz hibajavításokat (ID-48), ezeket elfogadtuk. WP.29 elé lesz terjesztve novemberben.

4.4. Indirekt látás eszközei (R.46 előírás)

Japán hivatalos dokumentumában (WD-5) a takart, „vak” zónák csökkentése érdekében egy újabb tükröt („surveillance mirror”) akar bevezetni, ami a járművön akár kívül, akár belül felszerelhető, nem állítható. Ezen kívül a külső visszapillantó tükörnél 600 mm-es görbületi sugarat engednének meg a tükkörre, szgk-nál is. Ezen kívül a külső visszapillantó tükrök statikus vizsgálatát is előírnák a dinamikus mellett, mert náluk több baleset származott a túl merev tükrök miatt. Náluk mindezek 8 éve kötelezőek már. A javaslatukat az IWVTA egysegésítés keretében tették, egyelőre szgk-ra koncentrálnak. Szokás szerint nagy volt az ellenállás, mindenki időt kért a javaslat tanulmányozására. A következő ülésen folytatjuk a vitát.

Az OICA és az ISO a holland képviselő távollétében – beszámolt az ISO-ban folyó szabványosítási munka állásáról a Kamera- Monitor System (KMS) vonatkozásában. A szabvány (ISO 16505). 2013 végére lesz kész, 2014 közepén lesz publikálva. OICA két kisebb jelentőségű javaslatából (ID-25, ID-26) a következő ülésre hivatalos munkaanyag lesz, akkor el fogjuk fogadni.

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

A németek által többször megígért anyag most sem készült el. Beszámoltak a munka állásáról (ID-51), most októberre ígérték a módosító javaslatukat. Balesetelemzést, költség/haszon elemzést végeztek. Ha az aláfutás-gátló hatásosságát a 30 km/h ütközési sebességről 40-45 km/h-ra emelik, nagyon komoly eredményt prognosztizáltak. A FIA bemutatót egy prezentációt, két összehasonlító ütközési kísérletről. (ID-49) Az egyik a jelenleg megkövetelt teherbírású aláfutás-gátlóval, majd egy megnövelt szilárdságúval. Az elsőnél egy kis szgk 30 km/h sebességgel teljesen „aláfutott” a teherautónak, a vezetőtér megsemmisült, mert az aláfutás-gátló elhajlott. A megerősített szerkezetnél ugyanaz a típus 55 km/h sebességgel is megúsza a vezetőtér sérülését, a kocs nem „futott alá” a teherautónak. Megfogalmazták az előírás módosításának elveit (ID-50). Nagy vita alakult ki az ütközési sebességről. Én felhívtam a figyelmet arra, hogy nem a sebesség a döntő kérdés, hanem az ütközési energia és a hozzátartozó összehangolási, valamint ezek „reális megosztása” a szgk és az aláfutás-gátló között. A kérdés vitája a következő ülésen folytatódik.

4.6. LPG rendszer elemei (R.67 előírás)

Régóta dolgozik a GRSG a folyékony propán-bután üzemű járművek gázrendszerének biztonsági kérdéseit szabályozó előírás módosításán azzal a céllal, hogy a rendszert ne csak a járműgyártó hagyathassa csak jóvá, hanem a rendszert összeállító beszállítók is. Bonyolítja a kérdést, hogy sok módosítási javaslat párhuzamosan fut az R.110 előírással (lásd 4.7. pontban is), amelynél azonban CNG és LNG gázrendszerek összehangolása, egy előírásba foglalása is cél.

R.67 előíráshoz a korábbi holland javaslatot a németek módosították (WD-6), amit OICA kiegészítéssel elfogadtunk, novemberben megy a WP.29 elé.

4.7. CNG rendszerek specifikus elemei (R.110 előírás)

Előzmények: felvetődött a sűrített földgáz (CNG) üzemű járművek biztonsági kérdéseinek szabályozása, hasonlóan a folyékony földgáz (LNG) üzemhez hasonlóan, amit az R.110 előírás már szabályoz. Előzetes elemzések kimutatták, hogy egy új előírást nem érdemes kidolgozni, mert az 85-90%-ban meg fog egyezni R.110-el, inkább azt kell kiegészíteni. Holland vezetéssel egy IG szakértői csoport már évek óta dolgozik a témán, elkészült egy tervezet (WD-7) az átdolgozott, kibővített előírásra, terjedelme közel 200 oldal. Ehhez érkeztek észrevételek CLEPA-tól (WD-10, WD-11, és WD-12), amelyek az R.67 előírásokra is vonatkoztak (lásd előző pontban). Ezen hosszú anyagon paragrafusonként végigmentünk, ahol érkezett hozzászólás, azt megvitattuk és elfogadtuk (WD-10, ID-34, ID-19) még volt, aminek a vitáját a következő ülésen folytatjuk (WD-11, WD-12).

Az IRU beszámolt egy holland busz balesetéről (ID-9), amelyben egy CNG üzemű busz tavaly októberben kiégett. Az utasok és a vezető érzékelték a tüzet – aminek a pontos okát még nem tudják – és elhagyták a buszt. A vezető a fedélzeti tűzoltó készülékkel nem tudta eloltani a tüzet, az egész busz gyorsan lánggra borult. A gáztartályban a nyomás megnőtt, a biztonsági szelepek kinyitottak, a busz óriási lángszóróvá változott, a tetőről vízszintesen, oldalirányba 10-15 m-es lángcsóva keletkezett. (volt egy rövid video az esetről, egy járókel-

lő készítette). A szelepek rendeltetés szerűen működtek, a tartályok nem robbantak fel (ami valószínűleg még nagyobb kárt okozott volna, de a látvány így is félelmetes volt (szerencsére egy széles, fákkal övezett úton történt a baleset, házak nem gyulladtak ki.).

4.8. Motorkerékpárok kezelőszervei, jelzőberendezései (GTR-12)

A már korábban elfogadott és WP.29 elé terjesztett módosítási javaslattal kapcsolatban WP.29-nek volt egy kiegészítés kérése, ezt az olaszok elkészítették (ID-29), ezt elfogadtuk, megy a novemberi WP.29 ülésre.

4.9. Jóváhagyások módosítása és kiegészítése.

WP.29 irányelvet adott ki a GR-ek felé, hogy a címbe szereplő adminisztratív ügyeket egységes formában kell megjeleníteni az összes előírásban, így a régi előírásokat módosítani kell.

OICA ezeket a módosításokat megcsinálta a következő hat előírásra (WD-8): R.18, R.34, R.35, R.43 és R.58. GRSG úgy döntött, ezt az adminisztratív lépést mindig akkor teszi meg, amikor az adott előírást más okból is módosítjuk. Így most az R.18 előírás módosításához ez is hozzá lesz kapcsolva.

4.10. IWVTA típusjóváhagyás kérései

Az utolsó pillanatban elkészült az OICA (nagykövet) előterjesztése a témában, amit már csak a helyszínen kaptunk meg (ID-39), így senkinek nem volt ideje a témában felkészülni. Az előterjesztést a Függelékben mellékelem, mert minden Szerződő Félnek (CP) nyilatkozni kell álláspontját illetően. A WP.29 márciusi döntése alapján minden GR-re kiosztották azokat a témaköröket és a hozzá tartozó EGB előírásokat, ami a jövőben megszülető – egyelőre csak M1 kategóriára vonatkozó – R.O előírásban szóba jöhet. A GRSG listája 21 témakört tartalmaz, ezek között 14-hez kapcsolódik EGB előírás, 2-höz EU direktíva, 5-höz egyelőre semmi, illetve némelyiknél a japánok jelezték, hogy van valami előírásuk. A táblázatot a GRSG-nek ki kellett töltenie úgy, hogy az a WP.29 júniusi ülésére kerülhessen előzetes információként. Hosszú vita előzte meg a tényleges munkát arról, hogy tulajdonképpen mit is kell csinálnunk. A következők körvonalazódtak:

- Eldönteni, hogy melyik témakört kell az R.O szintjén szabályozni, jóváhagyni
- A szükséges témaköröket fontosság-sürgősség szerint osztályozni. Itt már zavar keletkezett, hogy a fontosság/sürgősség, valamint a globális/regionális hogyan viszonyulnak egymáshoz.
- Az egyes témákhoz önkéntes szponzorokat találni, akik menedzselik az előírás elkészültét. Nem tisztázott, hogy minden témához kell-e szponzor. Pillanatnyilag Japán 3, az EU kérdőjelesen 5 témát vállalt fel, Belgium egyet.
- A táblázat I-IV oszlopaiba a fenti bizonytalanságok alapján igen/nem válaszok kerültek. A GRSG-n belül senki nem volt tisztában az egyes témakörök és EGB előírások (EU direktívák) naprakész helyzetével.
- Az utolsó oszlopba inhomogén megjegyzések kerültek.

A táblázatot kitöltöttük, ezzel teljesítettük a mostani ülés feladatát. Ehhez az egyes CP-k május 15-ig fűzhetnek további észrevételeket, ezekkel együtt kerül a táblázat WP.29 elé júniusban. Mindnyájunkat – ország delegátusokat – arra kértek fel, hogy ezt tudassuk a hazai döntéshozókkal. Valószínűleg hasonlóan fog a téma a többi GR-ben is zajlani, jó lenne egységes hazai álláspontot kialakítani ebben a kérdésben. Ehhez néhány gondolat:

- A GRSG-hez tartozó 21 témában, annak hazai jóváhagyási problémáiban nem vagyok

naprakész – valószínűleg a többi magyar GR képviselő is hasonló helyzetben van – nem tudok a hatóság nevében nyilatkozni.

- Hagyatkozhatunk arra, hogy ebben a kérdésben Magyarországot úgy is az EU képviseli, nincs saját álláspontunk. De ezt egységesen kellene képviselnünk minden GR-ben.
- Nem szeretnénk – GR magyar képviselők – utólagos szemrehányást kapni valami mulasztásért.

A vita során érdekes volt megfigyelni néhány jelenséget:

- Az oroszok teljes passzivitását (WP.29 szinten nagyon aktívak)
- Az EU abszolút dominanciáját. 27 ország képviseletében minden kérdésben meghatározó többséget képviselt.
- Japán igyekezetét, de gyenge pozícióját. Több kérdésben felkészületlenek voltak, de amúgy is kisebbségben maradtak. Nem egyszer hangzott el, hogy a japán javaslat legfeljebb nem kerül bele az R.O előírásba. A németek folyamatosan tompították ezt az elmentést.

4.12. Járművezetőt segítő korszerű rendszerek (ADAS)

Az ITS-sel foglalkozó IG kidolgozott tervezési irányelveket a témában. WP.29 felkérte a GR-eket, hogy véleményezzék azt. OICA készített egy összefoglaló véleményt (ID-20), amit elfogadtunk. Ez az anyag kerül a WP.29 elé jóváhagyásra és utána referencia dokumentumként lesz publikálva.

4.13. Az 1997-es Bécsi Egyezmény 1. és 2. szabályai

Az oroszok kezdeményezték WP.29 szintjén a két szabály (Rule 1 és Rule 2) módosítását, a két javaslatot WP.29 leküldte a GR-eknek, hogy a hatáskörükbe tartozó témákat ellenőrizzék. GRSG-t viszonylag kevés téma érinti, a két szabály főleg a környezetvédelem és az aktív biztonság (fék, kormányzás, stb.) kérdéskörét érinti. OICA tett néhány módosító javaslatot, ezt továbbküldjük WP.29-nek

4.14. Egyéb ügyek

4.14.1. Járművek jogtalan használatának megakadályozása (R.18 előírás)

A németek készítettek egy pontosító javaslatot (ID-16), ebből a következő ülésre hivatalos munkaanyag lesz.

4.14.2. Előírás odométerre

Odométer a jármű által megtett út (futásteljesítmény) mérője, összesített és szakaszos mérésre alkalmas formában. Az IWVTA előkészítésével bekerült az R.O előírásban szabályozandó témák közé, az általunk kitöltött táblázatban (lásd 4.10 pont) is szerepel. Ilyen EGB előírás nincs, sőt EU direktíva sem. Belgium vállalta a téma szponzorálását és előterjesztett egy vitaindító anyagot (ID-14). Az érvelés alapja: a megtett úthoz vannak kötve karbantartási feladatok, amelyek elmulasztása a biztonságot veszélyezteti. A finnek és japánok támogatták az erre vonatkozó előírás kidolgozását, az oroszok, angolok, franciák, OICA értelmetlennek tartották, ez sehol nem kritériuma a jármű forgalomba állíthatóságának. Minden járműben van, de ez csak a vezető tájékoztatását szolgálja. EU javaslatára abban maradtunk, hogy várjuk meg a konkrét belga előterjesztést.

4.14.3. Kezelőszervek, jelzőberendezések (R.121 előírás)

OICA jelezte, hogy a GRSG által jóváhagyottól eltérő változat került WP.29 elé és ott elfogadásra, ami így hibás (ID-21). Az észrevételt elfogadtuk, hibajavításként (corrigendum) formájában kerül újra WP.29 elé novemberben.

4.14.4. Óvodásokat szállító buszok

A japánok két prezentációban számoltak be arról, hogy az óvodásokat (3-6 év) szállító speciális buszokkal szemben szigorították nemzeti előírásukat (ID-27 és 28). Japánban 17.800 ilyen busz üzemel. Ilyen busz kategória az EGB osztályozásban nem szerepel. (EU direktíva nincs), az oroszok mutattak érdeklődést azzal, hogy náluk csak iskolabusz (/16 éves gyerekek) van definiálva, de foglalkoztatja őket a probléma. Egyelőre nem lesz folytatása a kérdésnek.

4.14.5. Sebességtartó és korlátozó berendezés.

Szaúdi Arábia képviselője – először vettek részt a GRSG ülésén – jelezte, hogy több olyan baleset fordult elő náluk, amik a jármű a vezető akarata ellenére nem „lépett ki” a sebességtartó vezérléséből. Kérdése: mi a teendő? Udvariasan tájékoztatták, hogy erre vonatkozó EGB előírás nincs, az üzem közbeni meghibásodások nem a jóváhagyás és forgalomba állítás kérdésköréhez tartozik, az ilyen problémát a gyártóval kell rendezni, ha kell szériák visszahívásával és javításával. Senki nem hallott ilyen típusú szériális meghibásodásról, többen ígérték, hogy otthon körülnéznek ez ügyben.

5. FONTOSABB, KIEMELENDŐ INFORMÁCIÓK, TENNIVALÓK.

- 5.1. Összefoglalva az alábbi előírásokhoz fogadtunk el módosítási javaslatokat: R.18, R.43, R.67, R.107 (4 db), R.110 és, GTR.12. Ezek a módosítások mind az EU-ban, mind WP.29 szintjén támogathatók. Bár a babakocsi szállítás ügyében én azt az álláspontot képviseltem, hogy nincs rá szükség, szakmai szempontból egy lényegtelen kérdés, nem érdemes huzakodni vele.
- 5.2. Az IWVTA további előkészítő munkáihoz célszerű lenne a magyar GR delegátusoknak – a hatóság egyetértésével – egységes álláspontot kialakítani (lásd 4.10 pontot).
- 5.3. A két folyamatban lévő előterjesztésem pontosítását, kiegészítését a következő GRSG ülésre el kell készítenem és kiküldeni.
- 5.4. Az októberi GRSG és novemberi, majd márciusi WP.29 beszámolóimban említettem, hogy vezetésemmel szerveződik egy EU- COST projekt autóbuszok passzív biztonságának növelésére. A spanyolokat (Prof. Aparicio, INSIA) sikerült megnyerni a projekt vezetésére. Kilenc EU tagállamból és két külsőből összesen 14 intézmény vett részt a programjavaslat elkészítésében, amit sikerült a március végi határidőre Brüsszelben a COST irodán benyújtani. Most várjuk a bírálatot.

2013. 04. 28.

Dr. Matolcsy Mátyás

Transmitted by the IWVTA Ambassador to GRSG

Informal document GRSG-104-39
(104th GRSG, 15-19 April 2013,
agenda item 10)

(Discussion Paper)
Priority of Discussion on Technical Requirements for IWVTA and Draft Report to IWVTA Informal Meeting

The "Guideline for each GR to review technical regulations applicable to IWVTA" (WP.29-156-21) prescribes that each GR and IWVTA informal meeting report the results of review to the June 2013 WP.29 session. Furthermore, the 158th WP.29 session held in November 2012 agreed that priorities of discussion should be given to the technical requirements for IWVTA to be examined by GRs. Extract of the meeting minutes of WP.29:

"WP.29 agreed that, in general as a first step, the UN Regulations to be included in IWVTA, should be those not needing any or only minor amendments to reach consensus, while taking into account the importance of the respective amendments. As a second step, WP.29 agreed to focus on those needing major amendments to reach consensus."

1. Draft priority list of technical regulations for GRSG and review report of GRSG to IWVTA Informal Group

The following are the priorities of discussion of candidate items and results of review proposed by the GRSG ambassador as a working draft:

- (a) Those needing no or only minor amendments, which should be reviewed **in a first step** (to be reviewed by 104th GRSG)
- (b) Those needing amendments, or creation, of significant importance, which should be reviewed **in a first step**
(sponsors are expected to be appointed by 104th GRSG session)
- (c) Those needing major amendments or creation of UN regulations, which will be reviewed **in a second step**

Group	Item No.	Item	UN R	Priority	Sponsor	Review Result (IWVTA Review Flow Chart)						
						(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	Schedule for amendments or creation (if necessary)
(1)	2	Fuel tanks	34	(b)	Japan	Yes	Yes	No	Yes	Yes	No	
(1)	2a	Rear Protective devices	58	(a)		Yes	Yes	No	No	-	-	
(1)	8 ^(*)	Anti-theft / immobilizer	97	(c)		No	No	-	-	-	-	
(1)	8 ^(*)		116	(a)		Yes	Yes	No	No	-	-	
(1)	11	Speedometer	39	(a)		Yes	Yes	No	No	-	-	
(1)	23	Forward vision	125	(a)		Yes	Yes	No	No	-	-	

(1)	24	Identification of controls tell-tales and indicators	121	(a)		Yes	No	No	-	
(1)	25	Heating system	122	(c)		To be discussed				
(1)	26	Wheel guards		(c)		To be discussed				
(1)	28	Safety glazing	43	(b)		Yes	No	No	-	
(1)	35	Equipment for LPG vehicles / installation	67	(c)		To be discussed				
(1)	36	Specific component for CNG installation	110	(c)		To be discussed				
(1)	41	Engine and Power-train System		(c)		To be discussed				
(1)	42	Interior burning behavior of materials		(c)		To be discussed				
(1)	44	Odometer		(c)		To be discussed				
(1)	49	Exterior projections	26	(a)		Yes	No	No	-	
(1)	50	Defrost/ demist		(c)		To be discussed				
(1)	51	Washer/wiper		(c)		To be discussed				
(1)	53	Arrangement of foot con	35	(c)		To be discussed				
(2)	57	Indirect vision devices	46	(b)	Japan	Yes	No	To be discussed	To be discussed	
(2)	59	Masses and dimensions		(c)		To be discussed				

(*1): GRSG is requested to check the validity of UN R97

Note: Subjects of review to be reported to WP.29

- (i) The validity of the identified UN Regulations
- (ii) The necessity of the identified UN Regulations to be included in IWVTA

Transmitted by the IWVTA Ambassador to GRSG

Informal document **GRSG-104-39**
(104th GRSG, 15-19 April 2013,
agenda item 10)

- (iii) The necessity to split the identified UN Regulations
- (iv) The necessity to amend the identified UN Regulations,
- (v) The possibility to develop unified requirements
- (vi) The necessity to separate the identified UN Regulations for the M1 category vehicles and the vehicles of the other categories

2. Schedule

April 2013:

The ambassador presents proposed priorities and review results to the 104th meeting of GRSG.

By the Middle of May 2013:

Each Contracting Party reviews regulations and submits proposals for changes, if any, to the ambassador (E.g. Change Priority (a) into Priority (b))

End of May 2013:

The ambassador summarizes CPs' opinions and ask GRSG CPs for comments.

June 2013:

Progress report to WP29 (Through IWVTA informal group)

October 2013:

The 105th meeting of GRSG agrees on the priorities and the results of review. Appoints sponsors for (b) items.
The 105th meeting of GRSG appoints sponsors for (c) items as necessary.