


**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Всемирный форум для согласования правил  
в области транспортных средств**
**Рабочая группа по пассивной безопасности**
**Шестьдесят седьмая сессия**

Женева, 20–23 июля 2020 года (онлайн)

**Записка Председателя о совещании Рабочей группы  
по пассивной безопасности, проведенном вместо  
ее шестьдесят седьмой сессии**

## Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники .....	1–2	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня) .....	3	3
III. Глобальные технические правила № 9 ООН (безопасность пешеходов) (пункт 2 повестки дня) .....	4–6	3
A. Предложение по поправке 3 .....	4–5	3
B. Предложение по поправке 4 .....	6	4
IV. Глобальные технические правила № 13 ООН (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах) (пункт 3 повестки дня)....	7	4
V. Глобальные технические правила № 20 ООН (безопасность электромобилей) (пункт 4 повестки дня) .....	8	5
VI. Правила № 16 ООН (ремни безопасности) (пункт 5 повестки дня) .....	9–11	5
VII. Правила № 17 ООН (прочность сидений) (пункт 6 повестки дня) .....	12–13	6
VIII. Правила № 22 ООН (защитные шлемы) (пункт 7 повестки дня) .....	14–15	6
IX. Правила № 94 ООН (лобовое столкновение) (пункт 8 повестки дня) .....	16–17	7
X. Правила № 95 ООН (боковое столкновение) (пункт 9 повестки дня) .....	18	7
XI. Правила № 100 ООН (транспортные средства с электроприводом) (пункт 10 повестки дня) .....	19	8
XII. Правила № 127 ООН (безопасность пешеходов) (пункт 11 повестки дня).....	20–21	8



XIII.	Правила № 129 ООН (усовершенствованные детские удерживающие системы) (пункт 12 повестки дня) .....	22–23	9
XIV.	Правила № 134 ООН (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах (ТСВТЭ)) (пункт 13 повестки дня) .....	24	9
XV.	Правила № 137 ООН (лобовой удар с уделением особого внимания удерживающим системам) (пункт 14 повестки дня).....	25–26	10
XVI.	Обеспечение безопасности детей в городских и междугородных автобусах (пункт 15 повестки дня).....	27	10
XVII.	Обмен мнениями по вопросу об автоматизации транспортных средств (пункт 16 повестки дня).....	28	11
XVIII.	Прочие вопросы (пункт 17 повестки дня).....	29–36	11
	A. Основные вопросы, рассмотренные на сессиях WP.29 в марте и июне 2020 года .....	29	11
	B. Правила № 44 ООН (детские удерживающие системы) .....	30–33	11
	C. Перечень приоритетных направлений работы GRSP .....	34	12
	D. Новые Правила ООН, касающиеся целостности топливной системы и безопасности электрического привода в случае удара сзади .....	35	13
	E. Соболезнования .....	36	13
XIX.	Предварительная повестка дня следующей сессии (пункт 18 повестки дня).....	37	13

#### Приложения

I.	List of informal documents (GRSP-67-...) distributed without an official symbol during the session .....	15
II.	Проект поправок к ГТП № 9 ООН (безопасность пешеходов) .....	18
III.	Проект поправок к Правилам № 16 ООН (ремни безопасности).....	22
IV.	Проект поправок к Правилам № 17 ООН (прочность сидений) .....	23
V.	Проект поправок к Правилам № 44 ООН (детские удерживающие системы) .....	24
VI.	Проект поправок к Правилам № 94 ООН (лобовое столкновение).....	26
VII.	Проект поправок к Правилам № 95 ООН (боковое столкновение) .....	27
VIII.	Проект поправок к Правилам № 100 ООН (транспортные средства с электроприводом) .....	28
IX.	Проект поправок к Правилам № 137 ООН (лобовой удар с уделением особого внимания удерживающим системам).....	30
X.	Проект поправок к новым Правилам ООН, касающимся целостности топливной системы и безопасности электрического привода в случае удара сзади.....	31
XI.	List of GRSP informal working groups.....	32

## I. Участники

1. Рабочая группа по пассивной безопасности (GRSP) провела совещание 20–23 июля 2020 года в онлайн-режиме и без устного перевода (неофициальное совещание вместо шестьдесят седьмой сессии), организованное из Женевы. Функции Председателя исполнял г-н Мартин Кубек (Соединенные Штаты Америки). В соответствии с правилом 1 а) Правил процедуры Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (ECE/TRANS/WP.29/690/Rev.1) в работе сессии участвовали эксперты от следующих стран: Вьетнама, Германии, Израиля, Индии, Испании, Италии, Канады, Китая, Нигерии, Нидерландов, Норвегии, Польши, Республики Корея, Российской Федерации, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Турции, Финляндии, Франции, Чехии, Швейцарии, Южной Африки и Японии. Кроме того, в ее работе участвовали эксперты от Европейской комиссии (ЕК). В работе сессии участвовали также эксперты от следующих неправительственных организаций: Международной организации потребительских союзов (МОПС), Европейской ассоциации по координации представительства потребителей в области стандартизации (АСЭК), Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Международной автомобильной федерации (ФИА), Международной мотоциклетной федерации (ММФ), Глобальной программы оценки новых автомобилей (Глобальной программы НКАП), Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) и Всемирной ассоциации предприятий велосипедной промышленности (ВБИА).
2. Перечень неофициальных документов, распространенных в ходе сессии, содержится в приложении I к настоящему докладу.

## II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/Rev.1  
неофициальные документы GRSP-67-01-Rev.3, GRSP-67-02,  
GRSP-67-03 и GRSP-67-26

3. GRSP рассмотрела и утвердила повестку дня (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/Rev.1), предложенную для шестьдесят седьмой сессии, порядок рассмотрения ее пунктов (GRSP-67-01-Rev.3), руководящие принципы проведения совещаний в виртуальном режиме (GRSP-67-02), памятку о порядке работы (GRSP-67-03) и соответствующие аннотации (GRSP-67-26-Rev.1). Перечень неофициальных рабочих групп GRSP содержится в приложении XI к настоящему докладу.

## III. Глобальные технические правила № 9 ООН (безопасность пешеходов) (пункт 2 повестки дня)

### A. Предложение по поправке 3

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/2  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/5  
неофициальные документы GRSP-65-17, GRSP-65-13  
и GRSP-65-30

4. Эксперт от Германии вновь заявил о своем намерении найти решение (GRSP-65-17), которое позволило бы отразить наилучший вариант, связанный, например, с разной высотой транспортного средства из-за регулируемых систем подвески. Он также указал, что в рамках пункта 11 повестки дня, касающегося Правил № 127 ООН, было представлено конкретное предложение. GRSP решила отложить обсуждение до своей сессии в декабре 2020 года в ожидании рассмотрения этого

вопроса Исполнительным комитетом Соглашения 1998 года (АС.3) на его сессии в ноябре 2020 года.

5. Со ссылкой на решение АС.3, принятое на его сессии в марте 2020 года (см. ECE/TRANS/WP.29/1151, пункт 158), GRSP вновь заявила о своем намерении завершить работу по согласованию ГТП № 9 ООН с Правилами № 127 ООН, в которые уже были включены положения предлагаемой поправки 3 к ГТП ООН, касающиеся испытания с использованием модели головы (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/5 с поправками, содержащимися в документе GRSP-65-13). Вместе с тем эксперт от Соединенных Штатов Америки отметил, что в связи с переносом нынешней сессии GRSP с мая на июль АС.3 не получил результатов обсуждения и что, прежде чем АС.3 проведет голосование по предлагаемой поправке 3 на своей сессии в марте 2021 года, в ходе следующей сессии АС.3 в ноябре 2020 года его необходимо сначала проинформировать об этом процессе.

В этой связи GRSP рекомендовала представить: а) поправку 3 к ГТП № 9 ООН (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/5) с поправками, содержащимися в приложении II к настоящему докладу, б) окончательный доклад о ходе работы (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/2) с поправками, содержащимися в приложении II к настоящему докладу, и с) разрешение на разработку (ECE/TRANS/WP.29/АС.3/31) для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и АС.3 в марте 2021 года.

## **В. Предложение по поправке 4**

6. Никакой новой информации по этому пункту повестки дня представлено не было.

## **IV. Глобальные технические правила № 13 ООН (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах) (пункт 3 повестки дня)**

*Документация:* неофициальный документ GRSP-67-38

7. Эксперт от Соединенных Штатов Америки от имени коспонсоров (Япония, Республика Корея и Европейский союз) проинформировала GRSP о ходе работы НРГ по этапу 2 разработки ГТП № 13 ООН, касающихся транспортных средств, работающих на водороде и топливных элементах (ТСВТЭ) (GRSP-67-38). Он проинформировал GRSP о том, что последнее совещание НРГ по этапу 2 разработки ГТП ООН, касающихся ТСВТЭ, состоялось в ноябре 2019 года. Он добавил, что с тех пор НРГ проводила с помощью системы WebEx лишь виртуальные совещания в сокращенном формате и что последнее совещание коспонсоров, в котором приняли участие эксперты из договаривающихся сторон и некоторые представители промышленности и организаций, занимающихся разработкой стандартов, состоялось 4 июня 2020 года. Он пояснил, что главная цель заключается в том, чтобы оценить текущее положение дел, проинформировать друг друга о любых изменениях в области национального регулирования или исследований и, насколько это возможно, продвинуть вперед работу в целевых группах, которые являются основными участниками разработки поправки, дополненной результатами испытаний и исследований. Он разъяснил некоторые из недавних технических вопросов, которыми занимается НРГ: а) критерии проведения испытания с использованием салазок в случае большегрузных транспортных средств, б) направление сброса давления терморегулирующим предохранительным клапаном, с) заправочный блок и д) сокращение НРД с 225 % до 200 %. Кроме того, он добавил, что, несмотря на ограничения, НРГ продолжила свою работу и учредила редакционную целевую группу по формулированию текста поправок к ГТП ООН. Еще в ноябре 2019 года он высказывал оценку, согласно которой для выполнения задачи, выходящей за рамки нынешнего мандата, может потребоваться дополнительное время. В то же время из-за коронавирусной инфекции (COVID-19) большинство государственных и промышленных лабораторий и испытательных центров были

вынуждены закрыться на длительный период времени, поэтому необходимость продления мандата стала неизбежной. В заключение он проинформировал GRSP о том, что НРГ планирует провести свое следующее виртуальное совещание в конце августа или в начале сентября 2020 года.

## **V. Глобальные технические правила № 20 ООН (безопасность электромобилей) (пункт 4 повестки дня)**

*Документация:* неофициальный документ GRSP-67-37

8. Эксперт от Соединенных Штатов Америки от имени коспонсоров (Китая, Японии, Европейского союза и членов НРГ по этапу 2 разработки ГТП № 20) сообщил о прогрессе в работе, достигнутом на совещании НРГ по этапу 2 разработки ГТП, касающихся безопасности электромобилей (БЭМ). GRSP была проинформирована о том, что последняя сессия состоялась в декабре 2019 года и что с тех пор НРГ провела одно виртуальное совещание с помощью системы WebEx. Он пояснил, что на совещании коспонсоров 25 июня 2020 года присутствовали делегаты от договаривающихся сторон, в том числе от Объединенного исследовательского центра ЕК, которое выступало в качестве принимающей стороны. Он добавил, что основная цель заключается в информировании участников НРГ о любых изменениях в области регулирования и исследований. Он отметил, что, поскольку из-за вспышки COVID-19 правительствам и предприятиям промышленности пришлось замедлить или приостановить свою работу по большинству направлений деятельности, возможно, потребуются продление мандата. Вместе с тем, по его словам, весьма обнадеживает то, что, судя по информации с последнего совещания, производители и лаборатории возобновляют свою работу. Кроме того, он пояснил, что в отношении некоторых из нерешенных технических вопросов, в том числе касающихся методов инициирования теплового пробоя, все еще требуется проведение исследований и оценочных испытаний и что НРГ оценивает предложения Канады и Японии. Он также проинформировал GRSP о том, что НРГ проводит оценку предложения МОПАП, касающегося критериев низкого энергопотребления в процессе эксплуатации (в режиме вождения) и анализа результатов испытания с использованием салазок, поскольку значения ускорения являются слишком низкими и считаются неприемлемыми для большегрузных транспортных средств. Кроме того, он пояснил, что Соединенные Штаты Америки предоставляют доклады об исследовании, опубликованные Национальной администрацией безопасности дорожного движения (НАБДД), которые посвящены диагностике аккумуляторных батарей, методам инициирования теплового пробоя аккумуляторных батарей и регулированию управления остаточной энергией в перезаряжаемой системе хранения электрической энергии (ПСХЭЭ). Он добавил также, что Китай проинформировал НРГ о своем новом национальном обязательном стандарте, который, как ожидается, полностью вступит в силу в январе 2021 года и который охватывает функциональные требования, касающиеся ускорения и замедления, а также безопасности аккумуляторных батарей. В заключение он отметил, что, несмотря на ограничения, НРГ удалось добиться хороших результатов, однако ей, скорее всего, потребуется дополнительное время и что на сентябрь или начало октября 2020 года запланировано следующее виртуальное совещание, на котором НРГ планирует обсудить вопрос о продлении своего мандата.

## **VI. Правила № 16 ООН (ремни безопасности) (пункт 5 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/2  
неофициальные документы GRSP-66-08, GRSP-66-14  
и GRSP-67-35

9. Эксперт от МОПАП внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/2 с поправками, содержащимися в документе GRSP-67-35, касающийся требований к сигнализаторам непристегнутых ремней безопасности в некоторых

транспортных средствах определенной конструкции и уточнения нынешнего текста переходных положений. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/2 с поправками, содержащимися в приложении III к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить это предложение в качестве проекта дополнения 6 к поправкам серии 07 и дополнения 2 к поправкам серии 08 к Правилам № 16 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и Административного комитета Соглашения 1958 года (AC.1) в ноябре 2020 года.

10. GRSP решила отложить обсуждение вопроса об альтернативном (по усмотрению изготовителя) выключателе подушки безопасности на передних сиденьях в сочетании с детскими удерживающими системами, устанавливаемыми против направления движения на задних сиденьях, до своей сессии в декабре 2020 года и поручила секретариату оставить GRSP-66-14 в качестве неофициального документа.

11. В заключение GRSP решила отложить обсуждение вопроса о возможности использования трехточечных ремней безопасности в транспортных средствах категорий M<sub>2</sub> и M<sub>3</sub> (GRSP-66-08) до своей сессии в декабре 2020 года.

## **VII. Правила № 17 ООН (прочность сидений) (пункт 6 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/8  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/9  
неофициальные документы GRSP-67-17 и GRSP-67-28

12. Эксперт от Японии в рамках сообщения (GRSP-67-17) представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/8 от имени Целевой группы по согласованию Правил № 17 ООН с положениями ГТП № 7 ООН (этап 2). Эксперт от Италии просил об отсрочке в отношении переходных положений для всех новых транспортных средств (пункты 13.13.2 и 13.13.3). В заключение GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/8 с поправками, содержащимися в приложении IV к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить это предложение в качестве проекта поправок серии 10 к Правилам № 17 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2020 года. Одновременно с этим эксперт от КСАОД снял с рассмотрения документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/9.

13. Кроме того, эксперт от МОПАП представил документ GRSP-67-28 с целью уточнить высоту подголовников для процедуры испытания в случае транспортных средств с низкой крышей. Эксперт от ЕК сделал оговорку, сославшись на необходимость изучения данного предложения. В заключение секретариату было поручено распространить документ GRSP-67-28 под официальным условным обозначением на следующей сессии GRSP в декабре 2020 года.

## **VIII. Правила № 22 ООН (защитные шлемы) (пункт 7 повестки дня)**

*Документация:* неофициальные документы GRSP-67-09-Rev.1 и GRSP-67-25

14. Эксперт от Израиля представил сообщение (GRSP-67-09-Rev.1), в котором он разъяснил точку зрения представителей отрасли производства коммуникационных систем для мотоциклетных шлемов относительно поправок серии 06 к Правилам ООН, принятым WP.29 на ее сессии в июне 2020 года. Он пояснил, что представители этой отрасли поддерживают Правила ООН, обеспечивающие безопасность мотоциклистов. Вместе с тем он заявил, что эти правила должны осуществляться, исходя из практических соображений, однако в соответствии с пересмотренным пунктом 7.3.1.3.5 Правил ООН официальное утверждение типа действительно при использовании только тех принадлежностей, которые подвергались испытаниям в ходе процедуры официального утверждения типа шлема. Он пояснил, что это требование приведет к возникновению серьезных препятствий для торговли коммуникационными системами для мотоциклетных шлемов, которыми обычно

пользуются мотоциклисты. В этой связи он просил включить представителей отрасли производства коммуникационных систем для мотоциклетных шлемов в процесс разработки требований к официальному утверждению типа для решения проблемы торговых барьеров посредством: а) проведения отдельных испытаний для шлемов, на которые могут быть установлены принадлежности; б) проведения особых испытаний для принадлежностей, предназначенных для коммуникации. В заключение он выразил готовность поделиться своим опытом для разработки поправок, касающихся принадлежностей, устанавливаемых на транспортное средство после его продажи. Эксперт от Италии, Председатель НРГ по защитным шлемам (НРГ по ЗШ), в своем сообщении (GRSP-67-25) пояснил, что принять участие в работе этой группы могут все заинтересованные стороны. Кроме того, он добавил, что в Правилах № 22 ООН конкретно говорится об официальном утверждении типа шлема и что изготовитель шлема (держатель официального утверждения типа защитного шлема) несет ответственность за соответствие изделия и за соблюдение требований безопасности, проверенных в ходе процедуры официального утверждения типа. Он пояснил, что в результате возможного несоответствия шлемов, обусловленного установкой непроверенных изделий после продажи, возникнут вопросы, касающиеся ответственности.

15. GRSP отметила, что деятельность НРГ была приостановлена из-за отсутствия результатов исследований, которые позволили бы приступить к этапу 2 разработки Правил ООН. В этой связи GRSP одобрила рекомендацию Председателя НРГ относительно представления к сессии GRSP в декабре 2020 года предложения по поправкам, касающимся принадлежностей, устанавливаемых на транспортное средство после его продажи. В заключение GRSP приняла к сведению предложение эксперта от Соединенных Штатов Америки представить НРГ результаты исследований НАБДД после того, как НАБДД возобновит свою работу.

## **IX. Правила № 94 ООН (лобовое столкновение) (пункт 8 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/4  
неофициальные документы GRSP-67-20-Rev.1 и GRSP-67-27

16. GRSP возобновила обсуждение предложения (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/4), представленного экспертами от Японии и Европейской комиссии от имени целевой группы по вопросу о внесении поправок в требования, касающиеся послеварийной электробезопасности в случае лобового столкновения, в котором предлагается транспонировать положения ГТП № 20 (этап 1) в Соглашение 1958 года (см. ECE/TRANS/WP.29/GRSP/66, пункт 32). Эксперт от Японии внес на рассмотрение документ GRSP-67-20-Rev.1, содержащий поправки к определению ПСХЭЭ. В то же время эксперт от МОПАП представил документ GRSP-67-27 для внесения поправок в переходные положения.

17. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/4 с поправками, содержащимися в приложении VI к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить это предложение в качестве проекта поправок серии 04 к Правилам № 94 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2020 года. В заключение GRSP решила также начать обсуждение аналогичных поправок к Правилам № 12 ООН (система рулевого управления) и № 135 (боковой удар о столб (БУС)) на основе предложений, которые будут внесены на рассмотрение экспертами от Нидерландов и другими заинтересованными сторонами.

## **X. Правила № 95 ООН (боковое столкновение) (пункт 9 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/5  
неофициальный документ GRSP-67-21-Rev.1

18. GRSP возобновила обсуждение предложения (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/5), представленного экспертами от Японии и Европейской комиссии от имени целевой группы по вопросу о внесении поправок в требования, касающиеся послеаварийной электробезопасности в случае бокового столкновения (см. пункт 16). Эксперт от Японии представил документ GRSP-67-21-Rev.1, содержащий поправки к определению ПСХЭЭ. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/5 с поправками, содержащимися в приложении VII к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить это предложение в качестве проекта поправок серии 05 к Правилам № 95 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2020 года.

## **XI. Правила № 100 ООН (транспортные средства с электроприводом) (пункт 10 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/6  
неофициальный документ GRSP-67-22-Rev.1

19. GRSP возобновила обсуждение предложения (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/6), внесенного на рассмотрение экспертами от Японии и Европейской комиссии от имени целевой группы и направленного на транспонирование положений ГТП № 20 ООН (этап 1) в Соглашение 1958 года (см. пункты 16 и 18). Эксперт от Японии представил документ GRSP-67-22-Rev.1, в котором предлагаются поправки в определение ПСХЭЭ, уточняется сфера охвата и проводится полное согласование с положениями ГТП № 20 ООН (этап I). GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/6 с поправками, содержащимися в приложении VIII к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить это предложение в качестве проекта поправок серии 03 к Правилам № 100 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2020 года.

## **XII. Правила № 127 ООН (безопасность пешеходов) (пункт 11 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/18  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/9  
неофициальные документы GRSP-67-07 и GRSP-67-11

20. Эксперт от Германии подтвердил свое предложение (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/18) и сослался на пункт 3 а) повестки дня (см. пункт 4). Эксперт от МОПАП представил документ GRSP-67-07 в качестве встречного предложения, направленного на разъяснение вопроса о том, что высота транспортного средства влияет на результаты испытаний с использованием модели головы и модели ноги и поэтому в отношении столкновения с пешеходом следует рассматривать все возможные значения высоты транспортного средства, движущегося со скоростью до 11,1 м/с (40 км/ч). Германия заявила о своем общем согласии с предложением МОПАП, однако предложила внести дополнительные разъяснения. GRSP решила возобновить обсуждение на своей сессии в декабре 2020 года на основе предложения экспертов от Германии, Соединенного Королевства и МОПАП, которое, возможно, будет пересмотрено.

21. GRSP приняла к сведению документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/9, подготовленный экспертами редакционной целевой группы для приведения Правил ООН в соответствие с положениями пересмотренного Регламента по общей безопасности Европейского союза, в котором предусматриваются расширение зоны удара головы, с тем чтобы она включала в себя зону ветрового стекла, а также внесение незначительных изменений и уточнений в существующие требования и соответствующие переходные положения. Эксперт от Республики Корея представил сообщение (GRSP-67-11), в котором изложены результаты имитационного моделирования, на основе которого он собирался предложить различные требования в отношении испытаний. GRSP решила возобновить рассмотрение этого вопроса на



основе пересмотренного текста, который подготовят эксперты редакционной целевой группы.

### **XIII. Правила № 129 ООН (усовершенствованные детские удерживающие системы) (пункт 12 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/19  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/3  
неофициальные документы GRSP-66-28, GRSP-67-16,  
GRSP-67-23, GRSP-67-24, GRSP-67-33 и GRSP-67-34

22. Эксперт от КСАОД вновь напомнил о предложении (GRSP-67-33) (заменяющем собой документы ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/3 и GRSP-67-16) и сообщении (GRSP-67-34), целью которых являются: а) предоставление потребителям инструкций в цифровой форме, б) регистрация важнейшей измерительной информации в системе официального утверждения типа и с) усовершенствование процедуры оценки внешних габаритов усовершенствованных систем детского удерживания (УДУС). Эксперт от Японии сделал оговорку, сославшись на необходимость изучения, касающегося инструкций для потребителей в цифровой форме; потребители, не имеющие доступа к Интернету, должны получать ту же самую информацию в печатном виде. GRSP решила возобновить обсуждение этой темы на своей сессии в мае 2020 года и поручила секретариату распространить документ GRSP-67-33 под официальным условным обозначением.

23. GRSP возобновила обсуждение документа ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/19, касающегося предельных значений вертикального ускорения грудной клетки манекенов серии Q в ходе динамических испытаний УДУС, в соответствии с решением, принятым на ее сессии в декабре 2019 года (см. ECE/TRANS/WP.29/GRSP/67, пункт 41). Эксперт от КСАОД напомнил GRSP, что цель этого решения заключалась в том, чтобы предоставить возможность для сбора и анализа данных мониторинга. Эксперт от КСАОД уточнил (см. GRSP-67-23), что данные были впоследствии представлены органом по официальному утверждению типа и Агентством сертификации транспортных средств (АСТС) Соединенного Королевства. Он добавил, что для получения предлагаемых предельных значений сжимающей силы, Fz и изгибающего момента эти данные были дополнены выборкой КСАОД. Затем он представил предложение (см. GRSP-67-24) о поправках к критериям оценки степени травмирования при лобовом ударе и ударе сзади в целях уточнения предельных значений сжимающей силы и изгибающего момента, измеряемых в верхней части шеи манекенов Q0, Q1 и Q1.5. Однако он рекомендовал другим договаривающимся сторонам также предоставить данные мониторинга в поддержку этого анализа, чтобы подтвердить предлагаемые предельные значения. GRSP одобрила просьбу эксперта от КСАОД и решила возобновить обсуждение на своей сессии в декабре 2020 года на основе пересмотренного официального предложения. Кроме того, эксперты от Глобальной программы НКАП и АСЭК от имени МОПС сняли с рассмотрения документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/19. GRSP решила отложить рассмотрение документа GRSP-66-28 до своей сессии в декабре 2020 года ввиду нехватки времени.

### **XIV. Правила № 134 ООН (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах (ТСВТЭ)) (пункт 13 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/10  
неофициальные документы GRSP-67-12 и GRSP-67-29

24. GRSP возобновила рассмотрение предложения (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/10 и поправка GRSP-67-12), представленного экспертом от Нидерландов и направленного на внедрение маркировки автобусов, работающих на водороде, которая соответствует существующим регламентационным требованиям к идентификации

автобусов, работающих на сжиженном нефтяном газе, компримированном природном газе и сжиженном природном газе. Эксперт от МОПАП представил документ GRSP-67-29, содержащий, в частности, поправки к предлагаемым переходным положениям. GRSP решила возобновить обсуждение этого вопроса на своей сессии в декабре 2020 года на основе пересмотренного предложения, внесенного на рассмотрение экспертом от Нидерландов в сотрудничестве с экспертом от МОПАП.

## **XV. Правила № 137 ООН (лобовой удар с уделением особого внимания удерживающим системам) (пункт 14 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/7  
неофициальные документы GRSP-66-20 и GRSP-67-18-Rev.1

25. GRSP возобновила обсуждение предложения (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/7), представленного экспертами от Японии и Европейской комиссии от имени целевой группы по вопросу о внесении поправок в требования, касающиеся послеаварийной электробезопасности в случае полного лобового удара (см. пункты 16, 18 и 19). Эксперт от Японии представил документ GRSP-67-18-Rev.1, содержащий поправки к определению ПСХЭЭ. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/7 с поправками, содержащимися в приложении IX к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить это предложение в качестве проекта поправок серии 02 к Правилам № 137 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2020 года.

26. GRSP возобновила обсуждение вопроса о включении транспортных средств категории L<sub>7</sub> в сферу применения Правил № 137 ООН. Эксперт от МАЗМ напомнил о своем сообщении (GRSP-66-20), представленном на сессии GRSP в декабре 2019 года, в котором был предложен трехэтапный подход к согласованию требований в отношении (пассивной) безопасности, предъявляемых к тяжелым квадрициклам с кузовом (L<sub>7</sub>), третий этап которого включает в себя предложение об обновлении Правил № 137 ООН. Он пояснил, что в соответствии с первым этапом в июле 2020 года МАЗМ представила на сессии Рабочей группы по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG), предложение (GRSG-118-18) с четким определением кузовных транспортных средств категории L<sub>7</sub> в Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (CP.3), которое получило позитивный отклик. Кроме того, он добавил, что его организация надеется, что первый этап будет завершен после подготовки официального документа к сессии GRSG в октябре 2020 года. В заключение он отметил, что до завершения первого (и второго) этапов дальнейшее обсуждение вопроса, касающегося заинтересованности договаривающихся сторон в разработке предложения о включении транспортных средств категории L<sub>7</sub> в Правила № 137 ООН, признано преждевременным.

## **XVI. Обеспечение безопасности детей в городских и междугородных автобусах (пункт 15 повестки дня)**

*Документация:* неофициальный документ GRSP-67-08

27. Эксперт от Испании от имени НРГ по повышению безопасности перевозки детей в городских и междугородных автобусах проинформировала GRSP о ходе работы этой НРГ (GRSP-67-08). Она пояснила, что НРГ провела три совещания и наметила задачи и «дорожную карту» для завершения работы над предложением для его представления GRSP к 2022 году. Она добавила, что для более эффективного взаимодействия НРГ необходимо проводить очные совещания и что четвертое совещание было отложено в связи с COVID-19. GRSP решила возобновить обсуждение этого вопроса на своей сессии в декабре 2020 года.

## **XVII. Обмен мнениями по вопросу об автоматизации транспортных средств (пункт 16 повестки дня)**

28. Представитель Соединенных Штатов Америки напомнил GRSP об одобренном Всемирным форумом рамочном документе ECE/TRANS/WP.29/2019/34/Rev.2, касающемся приоритетных тем для автоматизированных и подключенных транспортных средств. Он вновь заявил, что вопрос обеспечения безопасности при аварии сохраняет свою актуальность и что этот рамочный документ будет отражен в работе по смежным темам, вытекающим из направлений деятельности GRSP. Эксперт от Германии также подтвердил необходимость разработки документа, в котором были бы отражены приоритетные темы пассивной безопасности. GRSP решила возобновить обсуждение этого вопроса на основе предложения, которое будет разработано экспертом от Германии с экспертами от МОПАП и других заинтересованных сторон.

## **XVIII. Прочие вопросы (пункт 17 повестки дня)**

### **A. Основные вопросы, рассмотренные на сессиях WP.29 в марте и июне 2020 года**

*Документация:* неофициальный документ GRSP-67-04

29. Секретарь проинформировал об основных вопросах (GRSP-67-04), рассмотренных на сто восьмидесятой и сто восемьдесят первой сессиях WP.29 (ECE/TRANS/WP.29/1151 и ECE/TRANS/WP.29/1153).

### **B. Правила № 44 ООН (детские удерживающие системы)**

*Документация:* неофициальные документы GRSP-67-05, GRSP-67-10, GRSP-67-14, GRSP-67-31, GRSP-67-32 и GRSP-67-36

30. Эксперт от Польши просила отложить до сессии GRSP в декабре 2020 года обсуждение вопроса о направляющем механизме ремней, тип которого был официально утвержден властями ее страны, так как результаты исследовательских испытаний направляющего механизма ремней еще не были представлены экспертом от ЕК. Эксперты от Нидерландов и АСЭК/МОПС заявили о необходимости обсуждения этого вопроса, поскольку они полагают, что этот вид ДУС является опасным. Эксперт от Нидерландов представил документ GRSP-67-05, пояснив, что направляющий механизм ремней не входит в сферу применения Правил ООН и не может быть официально утвержден по типу; таким образом, официальное утверждение типа должно быть отозвано. Наконец, в связи с процедурой Соглашения 1958 года (Пересмотр 3, статьи 4.2, 10.4 и приложение 6 (пункты 2 и 3)) он заявил, что с помощью документа GRSP-67-05 он хотел заручиться поддержкой других договаривающихся сторон и наладить взаимодействие с экспертом от Польши, с тем чтобы избежать необходимости в арбитражном разбирательстве, предусмотренном в соответствии с приложением 6 к Соглашению 1958 года. Эксперт от АСЭК/МОПС представил документы GRSP-67-10 и GRSP-67-36, в которых продемонстрировано наличие высокого риска получения травм брюшной полости в обоих случаях в результате проскальзывания под ремнем. В ожидании вышеупомянутых результатов испытаний эксперт от Польши представила документ GRSP-67-32, в котором содержатся некоторые результаты испытаний, демонстрирующие эксплуатационные параметры этого типа направляющего механизма ремней в лабораторных условиях. Она пояснила также, что официальное утверждение типа направляющего механизма ремней было получено в соответствии с дополнением 10 к поправкам серии 04. При этом она добавила, что, по мнению некоторых заинтересованных сторон, этот тип направляющего механизма ремней должен был проходить испытания в соответствии с приложением 11, в результате чего к механизму применялись бы другие критерии. Вместе с тем она заявила, что, по ее мнению, существует четкая правовая основа,

согласно которой предоставление официального утверждения типа на основании дополнения 10 является корректным. Отвечая на это, эксперт от Нидерландов заявил, что, помимо того факта, что этот механизм не соответствует нескольким требованиям Правил № 44 ООН, дополнение не вводит новые требования, а лишь уточняет существующие требования или процедуру проведения испытаний. Даже в период действия дополнения 10 было очевидно, что направляющий механизм ремней не может быть утвержден в качестве детской удерживающей системы.

31. Эксперт от ЕК напомнил GRSP, что группа согласилась с его прежним предложением (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/28) об изменении области применения Правил № 44 ООН (детские удерживающие системы) с уточнением, что если направляющий механизм ремней не является частью детской удерживающей системы, то он не может быть официально утвержден на основании Правил № 44 (см. ECE/TRANS/WP.29/GRSP/66, пункты 27 и 28). Вместе с тем он пояснил, что ЕК пересмотрел документ, представленный WP.29, поскольку толкование, согласно которому «направляющая ляжка» и аналогичные механизмы не могут официально утверждаться в качестве детской удерживающей системы, уже было одобрено WP.29 на ее сессии в марте 2012 года (см. ECE/TRANS/WP.29/1095, пункт 35). В этой связи он представил документ GRSP-67-31, который касался только поэтапного исключения таких приспособлений из сферы применения Правил № 44 ООН.

32. Председатель GRSP сослался на приложение 6 к Соглашению 1958 года и подчеркнул всесторонний характер рассмотрения различных мнений органов соответствующих договаривающихся сторон, занимающихся официальным утверждением типа, и договаривающихся сторон, применяющих Правила № 44 ООН. Таким образом, эксперты от Германии, Испании, Италии, Российской Федерации, Соединенного Королевства, Франции и Швейцарии прямо поддержали просьбу эксперта от Нидерландов об отзыве официального утверждения типа, предоставленного Польшей для направляющего механизма ремней, в то время как ни один из других присутствовавших делегатов не заявил о том, что воздерживается или выражает несогласие с этой просьбой. Эксперты отметили также, что Председатель призвал эксперта от Нидерландов продолжить обсуждение с польским органом по официальному утверждению с целью налаживания сотрудничества с Польшей, с тем чтобы избежать арбитражного разбирательства в соответствии с приложением 6 к Соглашению 1958 года, которое начнется на сессии WP.29 в ноябре 2020 года.

33. GRSP рассмотрела также документ GRSP-67-14, внесенный на рассмотрение экспертом от Франции для исправления даты в переходных положениях. В заключение GRSP приняла документы GRSP-67-14 и GRSP-67-31, воспроизведенные в приложении V к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить оба предложения в качестве проекта дополнения 18 к поправкам серии 04 к Правилам № 44 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2020 года.

### **С. Перечень приоритетных направлений работы GRSP**

*Документация:* неофициальные документы GRSP-67-06, GRSP-67-06-Rev.1 и GRSP-67-15

34. GRSP приняла к сведению пересмотренный перечень приоритетных направлений работы (GRSP-67-06), представленный на мартовской и июньской сессиях Административного комитета по координации работы (WP.29/AC.2). Говоря о пересмотре деятельности WP.29, касающейся автономных транспортных средств, и о рамочном документе ECE/TRANS/WP.29/2019/34/Rev.2 (см. пункт 28 выше), эксперт от Соединенных Штатов Америки пояснил, что первоначальный перечень приоритетных направлений работы был изменен (GRSP-66-39-Rev.5). Вместе с тем он добавил, что для определения трех основных приоритетных направлений, вытекающих главным образом из рамочного документа, потребуются дальнейшая работа по определению приоритетности. GRSP рассмотрела предложение эксперта от КСАОД (GRSP-67-15), в котором определены три основных приоритетных

направления деятельности, включенные в документ GRSP-67-06-Rev.1: обеспечение безопасности при столкновении, защита водителя и пассажиров и безопасность электромобилей. GRSP отметила также, что предыдущий перечень текущей деятельности по вопросам, представляющим большой интерес для договаривающихся сторон, остается в силе. В этой связи GRSP приняла документ GRSP-67-06-Rev.1 в качестве рабочего проекта, подлежащего пересмотру на ее сессии в декабре 2020 года.

#### **D. Новые Правила ООН, касающиеся целостности топливной системы и безопасности электрического привода в случае удара сзади**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/2020/76  
неофициальный документ GRSP-67-19-Rev.1

35. GRSP рассмотрела предложение (GRSP-67-19-Rev.1), внесенное на рассмотрение экспертами от Японии, о внесении поправок в определение ПСХЭЭ (см. пункты 16, 18, 19 и 25). GRSP приняла это предложение, воспроизведенное в предложении X к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить это предложение в качестве проекта дополнения 1 к первоначальному варианту новых Правил ООН (ECE/TRANS/WP.29/2020/76) об официальном утверждении типов транспортных средств, касающихся целостности топливной системы и безопасности электропривода в случае столкновения сзади, для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2020 года. Вместе с тем Председателю GRSP было поручено обратиться к WP.29 за указаниями относительно рекомендации о том, чтобы вышеупомянутое дополнение носило обязательный характер начиная с даты его принятия AC.1 (до его вступления в силу), с тем чтобы обеспечить последовательное применение Правил ООН всеми договаривающимися сторонами Соглашения.

#### **E. Соболезнования**

36. GRSP узнала, что г-н Х. Аммерлан (Нидерланды) скончался 3 апреля 2020 года, и почтила его память минутой молчания. GRSP вспомнила о том, как он в последний раз участвовал в работе сессии GRSP в декабре 2019 года, вновь отметила его преданность делу и ценный вклад в повышение безопасности транспортных средств в течение многих лет его участия в работе сессий и выразила соболезнования и сочувствие его семье.

### **XIX. Предварительная повестка дня следующей сессии (пункт 18 повестки дня)**

37. Шестьдесят седьмую сессию планируется провести в Женеве с 7 декабря (14 ч 30 мин) по 11 декабря (12 ч 30 мин) 2020 года. GRSP отметила, что предельный срок для представления официальной документации в секретариат — 11 сентября 2020 года, т. е. за двенадцать недель до начала сессии. GRSP утвердила следующую предварительную повестку дня:

1. Утверждение повестки дня.
2. Глобальные технические правила № 9 ООН (безопасность пешеходов):
  - a) предложение по поправке 3;
  - b) предложение по поправке 4.
3. Глобальные технические правила № 13 ООН (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах).
4. Глобальные технические правила № 20 ООН (безопасность электромобилей).
5. Правила № 12 ООН (система рулевого управления).

6. Правила № 17 ООН (прочность сидений).
7. Правила № 22 ООН (защитные шлемы).
8. Правила № 44 ООН (детские удерживающие системы).
9. Правила № 127 ООН (безопасность пешеходов).
10. Правила № 129 ООН (усовершенствованные детские удерживающие системы).
11. Правила № 134 ООН (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах).
12. Правила № 135 ООН (боковой удар о столб (БУС)).
13. Правила № 137 ООН (лобовой удар с уделением особого внимания удерживающим системам).
14. Общая резолюция № 1.
15. Обеспечение безопасности детей в городских и междугородных автобусах.
16. Обмен мнениями по вопросу об автоматизации транспортных средств.
17. Стратегия Комитета по внутреннему транспорту.
18. Выборы должностных лиц.
19. Прочие вопросы:
  - a) обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся пассивной безопасности;
  - b) Правила № 0 ООН (международная система официального утверждения типа комплектного транспортного средства);
  - c) основные вопросы, рассмотренные на сессии WP.29 в ноябре 2020 года;
  - d) объемный механизм определения точки Н;
  - e) интеллектуальные транспортные системы;
  - f) дети, оставленные в автомобилях.

## Приложение I

[Только на английском языке]

### List of informal documents (GRSP-67-...) distributed without an official symbol during the session

<i>No.</i>	<i>Transmitted by</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Language</i>	<i>Title</i>	<i>Follow-up</i>
01	GRSP/Chair	1	E	Running order of the 67th session of GRSP	(a)
02	Secretariat	1	E	Virtual meeting guidelines	(a)
03	GRSP/Chair	1	E	Memo on proceedings	(a)
04	Secretariat	17(a)	E	Highlights of the March and June WP.29 sessions	(a)
05	The Netherlands	17(b)	E	Type Approval E20 44R 04 4013 – Belt-guide	(c)
06/Rev.1	Secretariat	17(a)	E	List of priorities of GRSP	(c)
07	OICA	11	E	Proposal for the 03 series of amendments to UN Regulation No. 127 (Pedestrian safety) – document GRSP/2019/18	(a)
08	Spain	15	E	Status Report of the Informal Working Group on Safer Transport of Children in Buses and Coaches (IWG-STCBC)	(a)
09/Rev.1	Israel	7	E	UN Regulation No. 22.06 motorcycle helmet communication industry	(a)
10	ANEC	17(b)	E	ANEC calls for support for proposal to improve UN Regulation No. 44 on Child Restraint Systems to ensure the highest protection practicable for children travelling by car	(a)
11	Rep. of Korea	11	E	Korea Opinion on UN Regulation No. 127 Amendment Proposal (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/9)	(a)
12	The Netherlands	13	E	Proposal for the 01 series of amendments to Regulation No. 134 (Hydrogen and Fuel Cells Vehicles)	(a)
13	Secretariat	2(a)	E	Proposal for amendment 3 UN Global Technical Regulation No. 9 (Pedestrian safety)	(d)
14	France	17(b)	E	Proposal Supplement 18 to the 04 series of amendments to UN Regulation No. 44 (Child restraint systems)	(d)
15	CLEPA	17(c)	E	Amendments to GRSP-67-06 "List of priorities of GRSP"	(a)
16	CLEPA	12	E	Supplement 5 to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems)	(a)

<i>No.</i>	<i>Transmitted by</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Language</i>	<i>Title</i>	<i>Follow-up</i>
17	Japan	6	E	ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/8 - Alignment of GTR No. 7 head restraints with UN Regulation No. 17	(a)
18/ Rev.1	Japan	14	E	Proposal to amend document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/7 Proposal for the 02 series of amendments to UN Regulation No. 137 (frontal collision with focus on the restraint system)	(d)
19/ Rev.1	Japan	17(d)	E	Proposal for Corrigendum 1 to the new UN Regulation concerning the approval of vehicles with regard to fuel system integrity and safety of electric power train in the event of a rear-end collision (ECE/TRANS/WP.29/2020/76)	(d)
20/ Rev.1	Japan	8	E	Proposal to amend document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/4 Proposal for the 04 series of amendments to UN Regulation No. 94 (protection of the occupants in the event of a frontal collision)	(d)
21/ Rev.1	Japan	9	E	Proposal to amend document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/5 Proposal for the 04 series of amendments to UN Regulation No. 95 (Lateral collision)	(d)
22/ Rev.1	Japan	10	E	Proposal to amend document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/6 Proposal for the 03 series of amendments to UN Regulation No. 100 (Specific requirements for the electric power train)	(d)
23	CLEPA	12	E	Explanatory presentation to CLEPA neck load limits proposal	(a)
24	CLEPA	12	E	Proposal for the 04 series of amendments to UN Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems)	(a)
25	Italy	7	E	Proposal for the 06 series of amendments of Regulation No. 22 (Protective helmets)	(a)
26/ Rev.1	GRSP Chair	1	E	Consolidated revised annotated provisional agenda for the sixty-seventh session	(a)
27	OICA	8	E	Proposal for the 04 series of amendments to UN Regulation No. 94 (protection of the occupants in the event of a frontal collision)	(d)
28	OICA	6	E	Proposal to amend document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/8	(b)
29	OICA	13	E	Proposal for the 01 series of amendments to Regulation No. 134	(a)
30	NL	2(a)	E	Global Technical Regulation No. 9 (Pedestrian safety) – Proposal for	(d)



<i>No.</i>	<i>Transmitted by</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Language</i>	<i>Title</i>	<i>Follow-up</i>
				Amendment 3 - Revised Final Progress Report	
31	EC	17(b)	E	Proposed amendments to ECE/TRANS/WP.29/2020/53 as a follow up of the last session of WP.29.	(d)
32	Poland	17(b)	E	Smart Kid Belt	(a)
33	CLEPA	12	E	Proposal for Supplement 5 to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems)	(b)
34	CLEPA	12	E	Explanatory presentation to UN Regulation No. 129 proposals	(a)
35	OICA	5	E	Proposal for Supplement 6 to the 07 series of amendments and for Supplement 2 to the 08 series of amendments to UN Regulation No. 16 (Safety-belts)	(d)
36	CI/ANEC	17(b)	E	Belt-guides in UN Regulation No. 44 and in realistic test environment	(a)
37	GRSP Chair	4	E	Progress Report on the Informal Working Group (IWG) for the GTR 20 on Electric Vehicle Safety (EVS)	(a)
38	GRSP Chair	3	E	Progress Report on the Informal Working Group (IWG) for the GTR 13 on Hydrogen and Fuel Cell Vehicles (HFCV)	(a)

*Notes:*

- (a) Consideration completed or superseded.
- (b) Continue consideration at the next session with an official symbol.
- (c) Continue consideration at the next session as an informal document.
- (d) Adopted and to be submitted to WP.29.

## Приложение II

### Проект поправок к ГТП № 9 ООН (безопасность пешеходов)

Поправки, принятые к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/5  
(см. пункт 5 настоящего доклада)

*В тексте правил (части В)*

**Пункт 3.1** изменить следующим образом:

«3.1 ...»

*Пункты 3.8–3.10 (прежние)*, изменить нумерацию на 3.9–3.11.

*Пункт 3.11 (прежний)*, нумерацию изменить на **3.12**, а текст — следующим образом:

**«3.12** "зона испытания бампера" означает либо переднюю облицовку транспортного средства между левым и правым углами бампера в соответствии с определением, содержащимся в пункте 3.15, минус зоны, покрытые расстоянием длиной 42 мм внутрь от каждого угла бампера, измеряемым горизонтально и перпендикулярно продольной средней плоскости транспортного средства либо между самыми дальними выступающими концами бамперной балки в соответствии с определением, содержащимся в пункте 3.9 (см. рис. 5D), минус зоны, покрытые расстоянием длиной 42 мм внутрь от каждого угла бампера, измеряемым горизонтально и перпендикулярно продольной средней плоскости транспортного средства, в зависимости от того, какая зона шире».

*Пункт 3.12 (прежний)*, изменить нумерацию на **3.13**.

*Пункт 3.13 (прежний)*, нумерацию изменить на **3.14**, а текст — следующим образом:

**«3.14** "Зона испытания с использованием модели головы ребенка" — это зона на ...»

*Пункты 3.14–3.19 (прежние)*, изменить нумерацию на 3.15–3.20.

*Пункт 3.20 (прежний)*, исключить.

*Включить новые пункты 3.21–3.21.2* следующего содержания:

**«3.21** "Измерительная точка"

Измерительная точка может также упоминаться как "точка проведения испытаний" или "точка удара". Во всех случаях результат испытания будет увязываться с этой точкой независимо от места первого контакта.

**3.21.1** "Измерительная точка" для испытания модели головы означает точку на внешней поверхности транспортного средства, которая выбрана для оценки. Измерительная точка находится в том месте, где профиль модели головы соприкасается с поперечным сечением наружной поверхности транспортного средства в вертикальной продольной плоскости, проходящей через центр тяжести модели головы (см. рис.6А).

**3.21.2** "Измерительная точка" для модели нижней части ноги для целей испытания бампера и модели верхней части ноги для целей испытания бампера находится в вертикальной продольной плоскости, проходящей через центральную ось ударного элемента (см. рис.6В)».

*Пункты 3.21–3.24 (прежние)*, изменить нумерацию на **3.22–3.25**.

**Пункт 3.25 (прежний), нумерацию изменить на 3.26, а текст — следующим образом:**

**«3.26 "Основные контрольные точки" означает отверстия, поверхности, отметки и идентификационные знаки на кузове транспортного средства. Тип используемой контрольной точки и вертикальное (Z) положение каждой точки относительно уровня грунта определяются изготовителем транспортного средства с учетом условий эксплуатации, указанных в пункте 3.24. Эти точки выбирают таким образом, чтобы можно было легко проверить габаритную высоту передней и задней части транспортного средства и его положение.**

**Основные контрольные точки находятся в пределах  $\pm 25$  мм от расчетного положения на вертикальной оси (Z). Все испытания проводятся в условиях, при которых либо транспортное средство устанавливается в расчетное положение, либо корректируются все последующие измерения для моделирования расчетного положения транспортного средства. Данное положение считается обычным для движения».**

**Пункт 3.26 (прежний), изменить нумерацию на 3.27.**

**Пункт 3.28 (прежний), исключить.**

**Включить новые рисунки 6А и 6В следующего содержания:**

**«Рис. 6А Измерительная точка в вертикальной продольной плоскости, проходящей через центр ударного элемента в виде модели головы (см. пункт 3.21.1) ...**

**Рис. 6В**

**Измерительная точка в вертикальной продольной плоскости, проходящей через центральную ось ударного элемента в виде модели ноги (см. пункт 3.21.2)**

**...»**

**Пункт 7.1.1.1 изменить следующим образом:**

**«7.1.1.1 Выбранные расчетные измерительные точки должны располагаться в зоне испытания бампера, определенной в пункте 3.12».**

**Пункты 7.1.2.1 и 7.1.2.2 изменить следующим образом:**

**«7.1.2.1 Выбранные расчетные измерительные точки должны располагаться в зоне испытания бампера, определенной в пункте 3.12.**

**...»**

**Пункты 7.3.2 и 7.3.3 изменить следующим образом:**

**«7.3.2 Ни одна измерительная ...**

**Заданные точки измерения на капоте при использовании ударного элемента в виде модели головы ребенка должны находиться в пределах зоны испытания с использованием модели головы ребенка, как это определено в пункте 3.14.**

**...»**

**Поправки, принятые к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/2 (см. пункт 5 настоящего доклада)**

## **A. Введение**

1. Цель **Глобальных технических правил № 9 ООН** — усовершенствовать конструкцию элементов передней части транспортных средств, которые, как

было установлено, являются причиной травматизма в случае наезда на пешехода или иного уязвимого участника дорожного движения.

2. Цель настоящего предложения — внести изменения в **Глобальные технические правила (ГТП) № 9 ООН**, касающиеся безопасности автотранспортных средств для пешеходов, с тем чтобы повысить их безопасность и безопасность других уязвимых участников дорожного движения. Оно предусматривает уточнение нынешнего текста ГТП № 9 ООН по безопасности пешеходов, с тем чтобы исключить возможность его неверного толкования и внести некоторые редакционные исправления.

## **В. Обоснование изменений**

3. С учетом замечаний эксперта от МОПАП, изложенных в неофициальном документе GRSP-48-27, GRSP признала, что нынешняя формулировка в ГТП № 9 ООН, а также в **имевшемся на тот момент** проекте правил **№ 127 ООН** (Соглашение 1958 года) по безопасности пешеходов может явиться причиной трудностей с толкованием в части использования первой точки контакта в качестве основной контрольной точки в случае процедуры испытания с использованием модели головы. В исправлении 2 к ГТП № 9 ООН на этот момент было обращено еще более пристальное внимание в связи с будущим применением ГТП № 9 ООН Договаривающимися сторонами Соглашения 1998 года, а также Правил ООН — Договаривающимися сторонами Соглашения 1958 года.
4. Опыт, накопленный в Японии и Европе, показывает, что первую точку контакта, возможно, не следует ... GRSP полагает, что эта предлагаемая процедура является **более четкой**, поскольку ее можно применить к каждой ...
- ...
7. Помимо... **безопасности пешеходов.**
8. В заключение предлагаются некоторые второстепенные редакционные исправления, уточняющие порядок сертификации ударных элементов.
9. Изложенные выше изменения процедуры основаны на опыте, накопленном за время обсуждения ГТП № 9 ООН в ходе совещаний прежней неофициальной группы по безопасности пешеходов (INF GR PS). В то же время можно было бы собрать экспериментальные данные, полученные в ходе испытаний транспортных средств на соответствие законодательству Японии и Европы, а также принять во внимание потребности потребителей во всем мире. Эти процедуры отражают широко распространенную практику нормативного регулирования. Предлагаемые изменения позволят уточнить будущие всемирные правила по безопасности пешеходов в целях сведения до минимума возможностей неоднозначного **толкования и создания равных условий для национальных законодательных рамок, основанных на ГТП № 9 ООН.**
10. Предлагаемые изменения уже включены в **Правила № 127 ООН с поправками серии 01, которые были опубликованы в январе 2015 года. В период с 2012 года по декабрь 2019 года этот вопрос оставался в повестке дня GRSP в связи с оговорками в отношении изучения, и в настоящее время ожидаются результаты изучения и анализа затрат и выгод.**

## **С. Опыт разработки ГТП ООН**

11. Проект **Глобальных технических правил** по безопасности пешеходов был занесен в Глобальный регистр 12 ноября 2008 года по общему согласию Договаривающихся сторон и издан под обозначением ECE/TRANS/180/Add.9.
12. Предложение разработать эту поправку к ГТП № 9 ООН было впервые представлено Исполнительному комитету Соглашения 1998 года (АС.3) для

рассмотрения в ходе сто пятидесятой сессии WP.29 (15–18 ноября 2011 года) в качестве документа ECE/TRANS/WP.29/2011/148, подготовленного Нидерландами.

13. В ходе своей пятьдесят первой сессии 21–25 мая 2012 года **GRSP просила обновить окончательный доклад о поправках к ГТП ООН (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/2).**
14. В ходе пятьдесят второй сессии, состоявшейся 11–14 декабря 2012 года, Европейская комиссия представила документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/14.
15. В ходе пятьдесят пятой сессии, состоявшейся 19–23 мая 2014 года, Европейская комиссия представила документы ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/2 и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/5 с целью уточнения этапа I и (на момент составления проекта) этапа II разработки ГТП ООН.
16. В ходе шестьдесят шестой сессии, состоявшейся 10–13 декабря 2019 года, было принято решение завершить работу по этому вопросу, и окончательное предложение было представлено GRSP в качестве неофициального документа GRSP-67-13.

## Приложение III

### Проект поправок к Правилам № 16 ООН (ремни безопасности)

#### Поправки, принятые к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/2 (см. пункт 9 настоящего доклада)

Пункт 8.4.4.2 изменить следующим образом:

«8.4.4.2 Визуальное предупреждение должно указывать по крайней мере все задние сиденья и позволять смотрящему вперед водителю, находящемуся на сиденье водителя, определить сидячее место, на котором не пристегнут ремень безопасности. В случае транспортных средств с информированием об использовании задних сидений нет необходимости в том, чтобы визуальное предупреждение указывало непристегнутые ремни безопасности на незанятых сидячих местах. В случае сидений, которые могут **фиксироваться в различных установленных положениях** внутри транспортного средства (например, установленных на направляющих в полу), **визуальное предупреждение** должно по крайней мере указывать, когда не пристегнут любой из задних ремней безопасности».

## Приложение IV

### Проект поправок к Правилам № 17 ООН (прочность сидений)

#### Поправки, принятые к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/8 (см. пункт 12 настоящего доклада)

*Включить новые пункты 13.13–13.13.5 следующего содержания:*

«...»

- 13.13.2 До 1 сентября **2026** года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила ООН, признают официальные утверждения типа ООН на основании поправок предшествующих серий, которые были первоначально распространены до 1 сентября 2022 года.
- 13.13.3 Начиная с 1 сентября **2026** года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа, выданные на основании поправок предыдущих серий к настоящим Правилам.
- 13.13.4 Независимо от пункта 13.13.3 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила ООН, продолжают признавать официальные утверждения типа ООН, выданные на основании поправок предыдущих серий к настоящим Правилам ООН и касающиеся транспортных средств, которые не затронуты изменениями, внесенными на основании поправок серии 10.

...»

## Приложение V

### Проект поправок к Правилам № 44 ООН (детские удерживающие системы)

#### Принятый текст, основанный на документах GRSP-67-14 и GRSP-67-31 (см. пункт 33 настоящего доклада)

Пункт 6.1.3 изменить следующим образом:

«6.1.3 В зависимости от своей категории детское удерживающее устройство должно крепиться к конструкции транспортного средства или к конструкции сиденья.

Возможные конфигурации для официального утверждения Таблица групп/категорий

Группа	Категория	Универсальная (1)		Полууниверсальная (2)		Ограниченного использования		Конкретного транспортного средства	
		ДУС	ДУС ISOFIX	ДУС	ДУС ISOFIX	ДУС	ДУС ISOFIX	ДУС	ДУС ISOFIX
0	Детская люлька	П(3)	НП	П(3)	П(3)	П(3)	НП	П(3)	П(3)
	Против направления движения	П(3)	НП	П(3)	П(3)	П(3)	НП	П(3)	П(3)
0+	Против направления движения	П(3)	НП	П(3)	П(3)	П(3)	НП	П(3)	П(3)
I	Против направления движения	П(3)	НП	П(3)	П(3)	П(3)	НП	П(3)	П(3)
	По направлению движения (цельная конструкция)	П(3)	П(3)	П(3)	П(3)	П(3)	НП	П(3)	П(3)
	По направлению движения (нецельная конструкция)	НП	НП	НП	НП	НП	НП	НП	НП
	По направлению движения (нецельная конструкция — см. пункт 6.1.12)	П(3)	НП	П(3)	НП	П(3)	НП	П(3)	П(3)
II	Против направления движения	П(3)	НП	П(3)	НП	П(3)	НП	П(3)	П(3)
	По направлению движения (цельная конструкция)	П(3)	НП	П(3)	НП	П(3)	НП	П(3)	П(3)
	По направлению движения (нецельная конструкция)	П(3)	НП	П(3)	НП	П(3)	НП	П(3)	П(3)
III	Против направления движения	П(3)	НП	П(3)	НП	П(3)	НП	П(3)	П(3)
	По направлению движения (цельная конструкция)	П(3)	НП	П(3)	НП	П(3)	НП	П(3)	П(3)
	По направлению движения (нецельная конструкция)	П(3)	НП	П(3)	НП	П(3)	НП	П(3)	П(3)



Группа Категория	Универсальная (1)		Полууниверсальная (2)		Ограниченного использования		Конкретного транспортного средства	
	ДУС	ДУС ISOFIX	ДУС	ДУС ISOFIX	ДУС	ДУС ISOFIX	ДУС	ДУС ISOFIX
<p><i>Обозначения:</i>            ДУС: детская удерживающая система            П: применимо            НП: неприменимо</p> <p>1) Универсальная ДУС ISOFIX означает удерживающие устройства, устанавливаемые в транспортном средстве по направлению движения с целью эксплуатации в положениях, предусматривающих использование системы креплений ISOFIX и верхнего крепления страховочного троса.</p> <p>2) Полууниверсальная ДУС ISOFIX означает:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• устанавливаемые по направлению движения удерживающие устройства, оборудованные опорой для ног;</li> <li>• устанавливаемые против направления движения удерживающие устройства, оборудованные опорой для ног либо лямкой верхнего страховочного троса и предназначенные для эксплуатации на транспортных средствах в положениях, предусматривающих использование системы креплений ISOFIX и крепления верхнего страховочного троса, если это необходимо;</li> <li>• устанавливаемые против направления движения удерживающие устройства с опорой на приборную панель транспортного средства, предназначенные для эксплуатации на переднем пассажирском сиденье, оборудованном системой креплений ISOFIX; или</li> <li>• устанавливаемые в боковом положении удерживающие устройства, оснащенные при необходимости препятствующим угловому перемещению приспособлением и предназначенные для эксплуатации на транспортных средствах в положениях, предусматривающих использование системы креплений ISOFIX и крепления верхнего страховочного троса, если это необходимо.</li> </ul> <p>...</p> <p>3) Новые официальные утверждения и распространения официальных утверждений будут предоставляться в соответствии с пунктами 17.16–17.23.</p>								

»

Пункт 17.21 изменить следующим образом:

«17.21 Начиная с 1 сентября **2023** года никаких распространений на основании настоящих Правил в отношении детских удерживающих систем, кроме группы 3, не предоставляется».

Включить новые пункты 17.22–17.25 следующего содержания:

«17.22 Начиная с 1 сентября 2021 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа на основании настоящих Правил, предоставленные впервые после 1 сентября 2021 года.

17.23 До 1 сентября 2023 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, признают официальные утверждения типа на основании поправок серии 04 к настоящим Правилам, предоставленные впервые до 1 сентября 2021 года.

17.24 Начиная с 1 сентября 2023 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа, предоставленные на основании настоящих Правил.

17.25 Независимо от пунктов **17.22** и 17.24 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают признавать официальные утверждения типа данных встроенных детских удерживающих систем или встроенных детских удерживающих систем для конкретных транспортных средств, предоставленные на основании поправок серии 04 к настоящим Правилам».

## Приложение VI

### Проект поправок к Правилам № 94 ООН (лобовое столкновение)

#### Поправки, принятые к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/4 (см. пункт 17 настоящего доклада)

Пункт 2.16 изменить следующим образом:

«2.16 "Перезаряжаемая система хранения электрической энергии (ПСХЭЭ)" означает перезаряжаемую систему хранения энергии, которая обеспечивает подачу электроэнергии для создания **электрической** тяги.

Аккумуляторная батарея, которая в основном используется в качестве источника питания для запуска двигателя и/или освещения и/или иных вспомогательных систем транспортного средства, не считается ПСХЭЭ.

**ПСХЭЭ** может включать в себя необходимые системы для физической поддержки, регулирования температурного режима, устройств электронного управления и кожух».

Пункты 12.2 и 12.3 изменить следующим образом:

«12.2 Начиная с **1 сентября 2023 года** Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа в отношении транспортных **средств, впервые предоставленные** на основании поправок **предыдущих серий** после **1 сентября 2023 года**.

12.3 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают признавать официальные утверждения типа, предоставленные в отношении **транспортных средств на основании поправок предыдущих серий, впервые распространенные до 1 сентября 2023 года, при условии что эта возможность предусмотрена переходными положениями в этих соответствующих предыдущих сериях поправок**».

## Приложение VII

### Проект поправок к Правилам № 95 ООН (боковое столкновение)

#### Поправки, принятые к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/5 (см. пункт 18 настоящего доклада)

Пункт 2.16 изменить следующим образом:

«2.16 "Перезаряжаемая система хранения электрической энергии (ПСХЭЭ)" означает перезаряжаемую систему хранения энергии, которая обеспечивает подачу электроэнергии для создания **электрической** тяги.

Аккумуляторная батарея, которая в основном используется в качестве источника питания для запуска двигателя и/или освещения и/или иных вспомогательных систем транспортного средства, не считается ПСХЭЭ.

**ПСХЭЭ** может включать в себя необходимые системы для физической поддержки, регулирования температурного режима, **устройств электронного управления и кожух**».

## Приложение VIII

### Проект поправок к Правилам № 100 ООН (транспортные средства с электроприводом)

#### Поправки, принятые к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/6 (см. пункт 19 настоящего доклада)

Пункты 1.1–1.2 изменить следующим образом:

«1.1 Часть I: Требования к безопасности, касающиеся электрического привода дорожных транспортных средств категорий M и N<sup>1</sup>, максимальная расчетная скорость которых превышает 25 км/ч и которые оснащены электрическим приводом, за исключением транспортных средств, имеющих постоянное соединение с сетью.

Часть I настоящих Правил не охватывает:

- a) требования к безопасности дорожных транспортных средств после аварии;
- b) высоковольтные компоненты и системы, не имеющие гальванического соединения с высоковольтной шиной электрического привода.

1.2 Часть II: Требования к безопасности, касающиеся перезаряжаемой системы хранения электрической энергии (ПСХЭЭ) дорожных транспортных средств категорий M и N, которые оснащены электрическим приводом, за исключением транспортных средств, имеющих постоянное соединение с сетью.

**Часть II настоящих Правил не применяется к аккумуляторной батарее ПСХЭЭ, которая используется в основном в качестве источника питания для запуска двигателя и/или освещения и/или иных вспомогательных систем транспортного средства».**

Пункт 2.9 (прежний), изменить нумерацию на 2.14.

Пункт 2.29 (прежний), нумерацию изменить на 2.37, а текст – следующим образом:

«**2.37** "Перезаряжаемая система хранения электрической энергии (ПСХЭЭ)" означает перезаряжаемую систему хранения энергии, которая обеспечивает подачу электроэнергии для создания **электрической** тяги.

Аккумуляторная батарея, которая в основном используется в качестве источника питания для запуска двигателя и/или освещения и/или иных вспомогательных систем транспортного средства, не считается ПСХЭЭ.

**ПСХЭЭ** может включать в себя необходимые системы для физической поддержки, регулирования температурного режима, **устройств электронного управления и кожух».**

Включить новые пункты 12.3 и 12.4 следующего содержания:

«**12.3** До 1 сентября 2025 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, признают официальные утверждения типа в соответствии с поправками предыдущих серий, выданные впервые до 1 сентября 2023 года.

<sup>1</sup> В соответствии с определениями, содержащимися в Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3), документ ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.2, пункт 2.

**12.4** Начиная с 1 сентября 2025 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа, выданные на основании поправок предыдущих серий к настоящим Правилам».

*Изменить нумерацию (прежних) пунктов 12.3 и 12.4 на 12.5 и 12.6.*

## Приложение IX

### Проект поправок к Правилам № 137 ООН (лобовой удар с уделением особого внимания удерживающим системам)

#### Поправки, принятые к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/7 (см. пункт 25 настоящего доклада)

Пункт 2.12 изменить следующим образом:

«2.12 "Перезаряжаемая система хранения электрической энергии (ПСХЭЭ)" означает перезаряжаемую систему хранения энергии, которая обеспечивает подачу электроэнергии для создания **электрической** тяги.

Аккумуляторная батарея, которая в основном используется в качестве источника питания для запуска двигателя и/или освещения и/или иных вспомогательных систем транспортного средства, не считается ПСХЭЭ.

**ПСХЭЭ** может включать в себя необходимые системы для физической поддержки, регулирования температурного режима, **устройств электронного управления и кожух».**

Пункты 12.1 и 12.2 изменить следующим образом:

«12.1 Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии **02** ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не отказывает в предоставлении или признании официальных утверждений типа на основании настоящих Правил с поправками серии 02.

12.2 Начиная с 1 сентября 2023 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа в отношении транспортных средств с электроприводом, работающим под высоким напряжением, впервые предоставленные на основании поправок серии **01** после 1 сентября 2023 года».

## Приложение X

### Проект поправок к новым Правилам ООН, касающимся целостности топливной системы и безопасности электрического привода в случае удара сзади

Принятый текст, основанный на документе GRSP-67-19-Rev.1 (см. пункт 35 настоящего доклада) (ECE/TRANS/WP.29/2020/76)

Пункт 2.8 изменить следующим образом:

«2.8 "Перезаряжаемая система хранения электрической энергии (ПСХЭЭ)" означает перезаряжаемую систему хранения энергии, которая обеспечивает подачу электроэнергии для создания **электрической** тяги.

Аккумуляторная батарея, которая в основном используется в качестве источника питания для запуска двигателя и/или освещения и/или иных вспомогательных систем транспортного средства, не считается ПСХЭЭ.

**ПСХЭЭ** может включать в себя необходимые системы для физической поддержки, регулирования температурного режима, **устройств электронного управления и кожух»**.

## Приложение XI

[Только на английском языке]

## List of GRSP informal working groups

<i>Informal working group</i>	<i>Chair</i>	<i>Expiry date of the mandate [pending WP.29 decision]</i>	<i>Secretary</i>
Harmonized side impact dummies	Mr. David SUTULA (USA) Phone: +1 202 366 32 73 Fax: +1 202 493 29 90 Email: david.sutula@dot.gov	Suspended	
Head Restraints (GTR7-Phase 2)	Mr. Bernard FROST (UK) Phone: +44(0)207 9442107 Fax: +44(0)207 9449623 Email: bernie.frost@dft.gsi.gov.uk	Dissolved	OICA
UN GTR No. 9 on Pedestrian Safety Deployable – Pedestrian Protection Systems (DPPS)	Mr. Jin Seop PARK (Republic of Korea) Email: jspark@kotsa.or.kr	June 2021	OICA
UN GTR No. 20 (EVS) – Phase 2	Mr. Martin KOUBEK (USA) and vice-chaired by EC, Japan, and China) Phone: +1 202 366 4026 Email: martin.koubek@dot.gov	December 2021	Japan
Three-dimensional H-point machine	Mr. Luis MARTINEZ (Spain) Phone: +34 91 336 53 00 Fax: +34 91 336 53 02 Email: luis.martinez@upm.es	[...]	
UN GTR No. 13 (HFCV) – Phase 2	Mr. Martin KOUBEK (USA)(co-chaired by Japan and vice-chaired by China and Republic of Korea) Phone: +1 202 366 4026 Email: martin.koubek@dot.gov	December 2020	[...]
Protective helmets	Mr. Luca ROCCO Phone: +39 06 4158 3268 Fax: +39 06 4158 3253 Email: luca.rocco@mit.gov.it	Suspended	
Securing children in buses and coaches	Ms. Marta ANGLES Phone: +34 977 166 020 Fax: ++34 977 166 009 Email: mangles@idiada.com]	March 2023	