


Европейская экономическая комиссия
Комитет по внутреннему транспорту
**Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств**
Рабочая группа по пассивной безопасности
Шестьдесят девятая сессия

Женева, 17–21 мая 2021 года (онлайн)

**Доклад Рабочей группы по пассивной безопасности
о работе ее шестьдесят девятой сессии**
Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–2	4
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	3	4
III. Глобальные технические правила № 9 ООН (безопасность пешеходов) (пункт 2 повестки дня)	4–6	4
A. Предложение по поправке 3	4–5	4
B. Предложение по поправке 4	6	5
IV. Глобальные технические правила № 13 ООН (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах) (пункт 3 повестки дня)....	7	6
V. Глобальные технические правила № 20 ООН (безопасность электромобилей) (пункт 4 повестки дня)	8	6
VI. Правила № 12 ООН (система рулевого управления) (пункт 5 повестки дня)	9	6
VII. Правила № 14 ООН (крепления ремней безопасности) (пункт 6 повестки дня)	10	6
VIII. Правила № 16 ООН (ремни безопасности) (пункт 7 повестки дня)	11–14	7
IX. Правила № 17 ООН (прочность сидений) (пункт 8 повестки дня)	15–16	8
X. Правила № 22 ООН (защитные шлемы) (пункт 9 повестки дня)	17–18	8
XI. Правила № 95 ООН (боковое столкновение) (пункт 10 повестки дня)	19	9
XII. Правила № 127 ООН (безопасность пешеходов) (пункт 11 повестки дня).....	20	9
XIII. Правила № 129 ООН (усовершенствованные детские удерживающие системы) (пункт 12 повестки дня)	21–24	9



XIV.	Правила № 134 ООН (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах) (пункт 13 повестки дня).....	25	10
XV.	Правила № 135 ООН (боковой удар о столб) (пункт 14 повестки дня)	26–27	11
XVI.	Правила № 136 ООН (электромобили категории L) (пункт 15 повестки дня).....	28	11
XVII.	Правила № 137 ООН (лобовой удар с уделением особого внимания удерживающим системам) (пункт 16 повестки дня).....	29	11
XVIII.	Правила № 145 ООН (системы крепления ISOFIX, крепления верхнего страховочного троса ISOFIX и сидячих мест размера i) (пункт 17 повестки дня).....	30	12
XIX.	Общая резолюция № 1 (пункт 18 повестки дня)	31–32	12
XX.	Обеспечение безопасности детей в городских и междугородных автобусах (пункт 19 повестки дня).....	33	13
XXI.	Обмен мнениями по вопросу об автоматизации транспортных средств (пункт 20 повестки дня)	34	13
XXII.	Стратегия Комитета по внутреннему транспорту (пункт 21 повестки дня)	35	13
XXIII.	Перечень приоритетных направлений работы GRSP (пункт 22 повестки дня).....	36	13
XXIV.	Прочие вопросы (пункт 23 повестки дня).....	37–49	14
A.	Обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся пассивной безопасности	37	14
B.	Правила № 0 ООН (международная система официального утверждения типа комплектного транспортного средства)	38	14
C.	Основные вопросы, рассмотренные на сессии WP.29 в марте 2021 года	39	14
D.	Объемный механизм определения точки Н.....	40	14
E.	Интеллектуальные транспортные системы	41	14
F.	Дети, оставленные в автомобилях.....	42–43	14
G.	Правила № 100 ООН (транспортные средства с электроприводом).....	44–45	15
H.	Правила № 153 ООН (целостность топливной системы и безопасности электрического силового агрегата в случае удара сзади)	46	15
I.	Коллективные поправки к правилам ООН №№ 94, 95, 137 и 153 (электромобили категории L (ЭМ-L)).....	47	15
J.	Решения, представленные в соответствии с процедурой «отсутствия возражений»	48	16
K.	Предварительная повестка дня следующей сессии	49	16

Приложения

I.	Перечень неофициальных документов (GRSP-69-...), распространенных без официального условного обозначения в ходе сессии.....	18
II.	Проект поправки к разрешению на разработку поправок к Глобальным техническим правилам № 9 ООН (ECE/TRANS/WP.29/AC.3/31)	21
III.	Проект поправок к Правилам № 14 ООН (крепления ремней безопасности)	23
IV.	Проект поправок к Правилам № 22 ООН (защитные шлемы)	24
V.	Проект поправок к Правилам № 134 ООН (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах).....	25

VI.	Проект поправок к Правилам № 135 ООН (боковой удар о столб).....	31
VII.	Проект поправок к Общей резолюции № 1	32
VIII.	Проект поправок к перечню приоритетных направлений работы GRSP	34
IX.	Проект поправок к Правилам № 100 ООН (транспортные средства с электроприводом)	42
X.	Проект общих поправок к правилам ООН №№ 94, 95, 137 и 153	43
XI.	Перечень неофициальных рабочих групп GRSP	45
XII.	Решения, представленные в соответствии с процедурой «отсутствия возражений» после официальных заседаний Рабочей группы по пассивной безопасности (GRSP) с дистанционным участием, 21 мая 2021 года.....	46

I. Участники

1. Рабочая группа по пассивной безопасности (GRSP) провела свою шестьдесят девятую сессию в виртуальном режиме 17–21 мая 2021 года в Женеве¹. 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: Бельгии, Германии, Израиля, Индии, Испании, Италии, Канады, Китая, Нидерландов, Норвегии, Польши, Республики Корея, Российской Федерации, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Турции, Финляндии, Франции, Чехии, Швейцарии, Швеции, Южной Африки, Японии. Кроме того, в ее работе участвовали представители Европейской комиссии (ЕК). В работе сессии участвовали также эксперты от следующих неправительственных организаций: Международного комитета по техническому осмотру механических транспортных средств (МКТОТ), Международной организации потребительских союзов (МОПС), Европейской ассоциации по координации представительства потребителей в стандартизации (АНЕК), Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Проекта ЕвроМед по поддержке транспорта, Международной автомобильной федерации (ФИА), Международной мотоциклетной федерации (ММФ), Глобальной программы оценки новых автомобилей (Глобальной программы НКАП), Международной ассоциации изготовителей автомобильных кузовов и прицепов (МАИАКП), 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/2021/1
неофициальные документы GRSP-69-12, GRSP-69-27
и GRSP-69-33-Rev.1

3. GRSP рассмотрела и утвердила повестку дня (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/1), предложенную для шестьдесят девятой сессии, порядок работы (GRSP-69-27), руководящие принципы проведения совещаний в виртуальном формате (GRSP-69-12) и аннотации (GRSP-68-33-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/2021/53
и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/54
ECE/TRANS/WP.29/AC.3/31
неофициальные документы GRSP-65-17 и GRSP-69-43-Rev.1

4. Председатель GRSP проинформировал GRSP об обсуждении, состоявшемся на сессии Исполнительного комитета Соглашения 1998 года (AC.3) в марте 2021 года (см. ECE/TRANS/WP.29/1157, пункты 143–148). Председатель GRSP напомнил GRSP, что AC.3 решил отложить голосование по этому пункту повестки дня до своей сессии

¹ Эксперты GRBP участвовали дистанционно. Был обеспечен синхронный перевод на официальные языки ЕЭК ООН.

в июне 2021 года в ожидании дальнейшего обсуждения предложения по поправке 3 к Глобальным техническим правилам № 9 ООН (ГТП ООН) на следующей сессии GRSP, которую планируется провести в мае 2021 года. Он также напомнил, что АС.3 просил GRSP уделить этой задаче приоритетное внимание и в срочном порядке доложить АС.3 и WP.29 о ходе работы по урегулированию нерешенных вопросов. Он продолжил, что с этой целью он обратился к соответствующим договаривающимся сторонам, а также к Председателю АС.3 и секретарю GRSP с просьбой провести встречу в кратчайшие возможные сроки и просил нового эксперта, представляющего Соединенные Штаты Америки, проинформировать о развитии событий после сессии WP.29. Эксперт от Соединенных Штатов Америки проинформировала GRSP о встрече заинтересованных экспертов, состоявшейся в виртуальном формате 23 апреля, на которой, в частности, эксперты от Соединенных Штатов Америки и Германии представили выводы и заключения своих соответствующих экспертов. Было решено, что необходимо провести дополнительные обсуждения с привлечением представителей отрасли. Тем временем Соединенные Штаты Америки и Германия продолжали диалог и обмен мнениями и технической информацией для поиска решения. Она также добавила, что эксперты встретились в понедельник, 17 мая, непосредственно перед заседанием GRSP и договорились как можно скорее создать целевую группу для решения этого вопроса в период между сессиями GRSP в мае и декабре 2021 года. Она предположила, что первое заседание целевой группы состоится 14 июня и что, вполне вероятно, предложение будет готово к сессии GRSP в декабре 2021 года. Эксперты из Германии, ЕС, Канады, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Японии, Нидерландов и Республики Корея поддержали подход Соединенных Штатов Америки и подчеркнули важность определения сроков. Эксперт от Соединенных Штатов Америки предложила включить в программу работы целевой группы другие соответствующие вопросы. Эксперт от МОПАП подчеркнул, что важно не затягивать с завершением работы по расширению зоны удара, объяснив, что это срочно необходимо в связи с требованиями Европейского союза по общим правилам безопасности, которые в целом уже определены (включая даты применения), но которые в настоящее время разрабатываются в рамках Правил № 127 ООН. Он выразил опасения, что если такие темы будут вновь подняты в ГТП № 9, то сроки не будут соблюдены, что создаст для отрасли правовой вакуум. Эксперты от Нидерландов и Соединенных Штатов Америки представили документ GRSP-69-43-Rev.1, содержащий изменения к предыдущему разрешению на разработку поправки 3 (ECE/TRANS/WP.29/AC.3/31). GRSP рекомендовала на временной основе (ECE/TRANS/WP.29/AC.3/31/Rev.1, воспроизведенный в приложении II к настоящему докладу) представить пересмотренный запрос о разрешении на доработку поправки 3 к ГТП № 9 ООН (безопасность пешеходов) для рассмотрения на сессии АС.3 в июне 2021 года. Для обеспечения своевременного продолжения работы GRSP решила учредить целевую группу, и было рекомендовано снять нынешнюю предложенную поправку 3 с рассмотрения и голосования на сессии АС.3 в июне 2021 года. Кроме того, GRSP решила направить документы по пункту 11 повестки дня (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/18, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/9 и GRSP-69-21-Rev.1) на рассмотрение ЦГ (см. пункт 20 ниже).

5. В связи с вопросом о различной высоте транспортного средства с регулируемой системой подвески эксперт от Германии отозвал документ GRSP-65-17 и сообщил GRSP, что пересмотренное предложение будет представлено на сессии в декабре 2021 года.

В. Предложение по поправке 4

Документация: неофициальный документ GRSP-69-20

6. Эксперт от Республики Корея представил документ GRSP-69-20 с докладом о работе неофициальной рабочей группы по складным системам защиты пешеходов (НПГ по ССЗП). Он подтвердил свое предыдущее заявление, сделанное на сессии GRSP в декабре 2020 года, о том, что в связи с ограничениями, вызванными пандемией COVID-19, у НПГ еще остаются нерешенные вопросы и соответствующее предложение, как ожидается, будет окончательно доработано к сессии GRSP в мае 2022 года. Соответственно, он просил продлить мандат до ноября 2022 года. В то же

время он запросил официальную позицию договаривающихся сторон по применению метода численного моделирования к предлагаемым требованиям к Правилам ООН/ГТП ООН. Он пояснил, что речь идет об основных предлагаемых поправках, поэтому в случае отрицательного ответа ДС это негативно скажется на работе, проделанной до сих пор НРГ. GRSP одобрила просьбу эксперта от Республики Корея о продлении мандата НРГ с целью получения одобрения WP.29 и AC.3 на их сессиях в июне 2021 года. Кроме того, GRSP обратилась к экспертам ДС соглашений 1958 и 1998 годов с просьбой дать ответ Председателю НРГ относительно метода моделирования не позднее декабрьской сессии GRSP 2021 года. Эксперт от Соединенных Штатов Америки сообщила о своем участии в следующем заседании НРГ.

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

Документация: неофициальный документ GRSP-69-37

7. Председатель НРГ от имени коспонсоров (Япония, Республика Корея, Европейский союз и Соединенные Штаты Америки) проинформировал GRSP о ходе работы НРГ по этапу 2 разработки ГТП № 13 ООН, касающихся транспортных средств, работающих на водороде и топливных элементах (ТСВТЭ), сославшись на документ GRSP-69-37.

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

Документация: неофициальный документ GRSP-69-38

8. Председатель НРГ от имени коспонсоров (Китай, Япония, Европейский союз и Соединенные Штаты Америки) и всех членов НРГ по этапу 2 разработки ГТП № 20 ООН сообщил о ходе совещания НРГ, сославшись на документ GRSP-69-38. GRSP отметила, что НРГ запросила продление мандата на восемнадцать месяцев (июнь 2023 года), что предусматривает проведение официального голосования по этапу 2 ГТП ООН либо на мартовской, либо на ноябрьской сессии AC.3 2024 года. GRSP поддержала просьбу Председателя обратиться за одобрением AC.3 на сессии AC.3 в июне 2021 года.

VI. Правила № 12 ООН (система рулевого управления) (пункт 5 повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRSP-69-08

9. GRSP приняла к сведению предложение, внесенное экспертом от Нидерландов (GRSP-69-08), о введении требований, касающихся электробезопасности в случае столкновения, как это было согласовано для Правил № 94 ООН (лобовое столкновение). GRSP поручила секретариату распространить документ GRSP-69-08 с официальным условным обозначением на ее сессии в декабре 2021 года в ожидании дополнительного пересмотренного варианта, который должен быть представлен экспертом от Нидерландов к предельному сроку представления официальных документов.

VII. Правила № 14 ООН (крепления ремней безопасности) (пункт 6 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/9
неофициальный документ GRSP-69-35

10. Эксперт от Германии представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/9, касающийся минимального числа нижних креплений для откидного сиденья. В то же время GRSP рассмотрела документ GRSP-69-35, с тем чтобы изменить ссылку на Сводную резолюцию о конструкции транспортных средств (СР.3) (приложение 13, добавление 1) ссылкой на Правила № 16 ООН, приложение 16, в примечании о двух креплениях. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/9 с поправками, содержащимися в приложении III к докладу. Секретариату было поручено представить это предложение в качестве проекта дополнения 9 к поправкам серии 07, дополнения 1 к поправкам серии 08 и дополнения 2 к поправкам серии 09 к Правилам № 14 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 в ноябре 2021 года, а также Административному комитету Соглашения 1958 года (AC.1).

VIII. Правила № 16 ООН (ремни безопасности) (пункт 7 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/10
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/16
неофициальные документы GRSP-66-08, GRSP-66-14,
GRSP-69-23 и GRSP-69-24

11. GRSP рассмотрела и приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/10 в целях устранения пропуска в пункте 3 Правил ООН в отношении информации о сигнализаторах непристегнутых ремней безопасности и документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/16 (оба документа без поправок) в качестве исправления в пункте 3.3 сообщения (свидетельства). Секретариату было поручено представить эти предложения в качестве проекта дополнения 7 к поправкам серии 07, проекта дополнения 3 к поправкам серии 08 (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/10) и исправления 1 к дополнению 12 к поправкам серии 06 (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/16) к Правилам № 16 ООН (ремни безопасности) для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2021 года.

12. GRSP возобновила обсуждение документов ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/15 и GRSP-66-14, касающихся альтернативной возможности (по усмотрению изготовителя) в отношении выключателя подушки безопасности на передних сиденьях в сочетании с детскими удерживающими системами, устанавливаемыми против направления движения на задних сиденьях. Эксперт от Международной организации предприятий автомобильной промышленности уточнил, что для разъяснения этого предложения было проведено несколько неофициальных встреч и что была получена общая поддержка. Однако он пояснил, что необходимы дальнейшие исследования по технологии мягких подушек безопасности, и просил GRSP представить дополнительную информацию по этому вопросу. Эксперт от Соединенного Королевства выразил обеспокоенность по поводу этого предложения и просил предоставить надежные доказательства и обоснования для пересмотра предложения. Эксперт от ЕК пояснил, что ему необходимо провести консультации со странами — членами Европейского союза (ЕС) о том, будет ли приемлем подход, а именно установка детских удерживающих систем, устанавливаемых против направления движения, на место с активной фронтальной подушкой безопасности, поскольку это несовместимо с директивой 91/671/ЕЕС о пристегивании ремнями безопасности и поэтому должно быть изменено. Таким образом, необходимо выяснить общую позицию государств — членов ЕС. GRSP решила возобновить обсуждение этого вопроса на своей сессии в декабре 2021 года на основе пересмотренного предложения, подготовленного экспертом от МОПАП в консультации с заинтересованными сторонами.

13. Эксперт от Японии представил документ GRSP-69-23 с помощью презентации (GRSP-69-24), направленной на решение проблемы соскальзывания ремня безопасности к шее и проскальзывания под ремнем, что происходит в некоторых случаях, когда бустерное сиденье крепится к автомобилю с помощью крепления ISOFIX, и что повышает риск травм шеи и живота ребенка-пассажира. Эксперт от КСАОД просил предоставить дополнительное время для дальнейшего изучения этого предложения. GRSP решила возобновить обсуждение на своей сессии в декабре

2021 года и просила секретариат распространить документ GRSP-69-23 с официальным условным обозначением на следующей сессии.

14. GRSP решила отложить обсуждение документа GRSP-66-08, касающегося возможности использования трехточечных ремней безопасности на транспортных средствах категорий M₂ и M₃, до своей сессии в декабре 2021 года.

IX. Правила № 17 ООН (прочность сидений) (пункт 8 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/12
неофициальные документы GRSP-69-02, GRSP-69-06
и GRSP-69-34

15. Эксперт от Японии вновь высказал свою озабоченность в связи с документом ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/12, представленным экспертом от МОПАП в целях уточнения процедуры испытания в отношении высоты подголовников в случае транспортных средств с низкой конструкцией крыши (см. ECE/TRANS/WP.29/GRSP/68, пункт 11). В заключение он просил предоставить дополнительное время для дальнейшего анализа. В то же время эксперт от КСАОД просил привлечь его к участию в консультации. GRSP решила отложить рассмотрение этого предложения до своей сессии в декабре 2021 года.

16. Эксперт от Норвегии сделал презентацию (GRSP-69-06), касающуюся основных выводов доклада (GRSP-69-02) Норвежского управления по расследованию проблем безопасности (НСИА), связанного с лобовым столкновением на высокой скорости. Он добавил, что столкновение произошло между легковым автомобилем и фургоном и что два пассажира, сидевшие на заднем ряду сидений, погибли во время столкновения также из-за смещения багажа, а пассажиры, сидевшие спереди, получили незначительные травмы. Эксперт от Международной организации потребительских союзов (МОПС) предложил внести в Правила ООН более строгие требования к прочности задних сидений. Эксперт от ЕК заявил о своем намерении изучить этот случай и представить доклад на следующих сессиях GRSP. Эксперт от МОПАП утверждал, что скорость столкновения (80 км/ч), на которой произошла авария, выходит за рамки скорости, предусмотренной Правилами ООН. Кроме того, он предложил также добиваться гармонизации международных правил дорожного движения в отношении обязательства по обеспечению надежности крепления багажа. GRSP решила возобновить обсуждение этого вопроса и отложить обсуждение по документу GRSP-69-34 до своей сессии в декабре 2021 года.

X. Правила № 22 ООН (защитные шлемы) (пункт 9 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/13
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/15
неофициальные документы GRSP-69-17, GRSP-69-18,
GRSP-69-19, GRSP-69-26, GRSP-69-32 и GRSP-69-36

17. Эксперт от Италии, Председатель специальной группы по защитным шлемам, представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/13 в виде презентации (GRSP-69-19), принимая во внимание потребность в тексте, соблюдение положений которого можно было бы контролировать на практике, пока не будут определены конкретные требования в отношении официального утверждения типа аксессуаров защитных шлемов. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/13 с поправками (GRSP-69-17), указанными в приложении IV к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить это предложение в качестве проекта дополнения 1 к поправкам серии 06 к Правилам № 22 ООН (защитные шлемы) для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2021 года.

18. GRSP также приняла к сведению документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/15 с поправками, содержащимися в документе GRSP-69-18, в целях устранения проблемы

аннулирования официального утверждения ООН при использовании продукта вторичного рынка. В связи с этим предложением эксперты от Евромед высказали некоторые комментарии (GRSP-69-26), а эксперт от Италии предложил ряд изменений (GRSP-69-32). Председатель GRSP и Председатель специальной группы высказались за то, чтобы вышеуказанные предложения были рассмотрены в рамках специальной группы по защитным шлемам. Эксперт от Евромед заявил, что в целях обеспечения прозрачности целесообразно создать неофициальную рабочую группу (НРГ) и представил круг ведения этой НРГ (GRSP-69-36). Однако была выражена озабоченность по поводу числа заинтересованных экспертов и необходимости гораздо более оперативно представить возможное решение на сессии в декабре 2021 года. По предложению эксперта от Нидерландов GRSP решила продолжить деятельность в рамках специальной группы и попросила секретариат создать вики-страницу на веб-сайте ЕЭК. В то же время было уточнено, что правила процедуры НРГ, специальной группы и целевой группы должны быть такими же, как и у головной группы. Соответственно, GRSP напомнила всем председателям и секретарям вышеупомянутых групп о необходимости проверки соответствия полномочий участников и получения отказов от авторских прав на документы, размещенные на веб-сайте ЕЭК ООН. GRSP решила возобновить обсуждение этого вопроса в ожидании результатов обсуждения специальной группы по документам ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/15, GRSP-69-26, GRSP-69-32 и GRSP-69-36.

XI. Правила № 95 ООН (боковое столкновение) (пункт 10 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/8

19. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/8 без поправок для дальнейшего изменения нынешней области применения Правил № 95 ООН (боковое столкновение), в котором предлагается отменить недавно введенное ограничение по массе для транспортных средств категории M₁, признавая при этом особые условия для тяжелых транспортных средств категории M₁ с высоким расположением сидений. Секретариату было поручено представить эти предложения в качестве проекта дополнения 1 к поправкам серии 04 и проекта дополнения 2 к поправкам серии 05 к Правилам № 95 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2021 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
неофициальный документ GRSP-69-21-Rev.1

20. GRSP решила передать документы ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/18, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/9 и GRSP-69-21-Rev.1 в целевую группу по безопасности пешеходов (см. пункт 4 выше), с тем чтобы сохранить тесную взаимосвязь между ГТТ № 9 ООН и Правилами № 127 ООН.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/3
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/4
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/5
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/6
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/7
неофициальные документы GRSP-68-13, GRSP-69-09
и GRSP-69-25

21. GRSP рассмотрела документ GRSP-69-09, касающийся предложенного экспертом от Нидерландов толкования «одного направления движения ремня», определенного в нынешнем тексте Правил № 129 ООН (усовершенствованные детские удерживающие системы). Он также попросил GRSP дать указания, как в будущем решать вопросы подобного рода. GRSP согласилась с толкованием, предложенным экспертом из Нидерландов:

«“Одно направление движения ремня” должно толковаться строго: только асимметричные крепления могут по-прежнему рассматриваться в качестве “одного направления движения ремня”».

GRSP решила, что для такого толкования не потребуется вносить изменения в нынешний текст Правил № 129 ООН. Кроме того, GRSP согласилась, что Председатель GRSP устно сообщит об этом решении на сессии WP.29 в июне 2021 года, а также о просьбе дать указания для более скоординированного рассмотрения вопросов толкования подобного рода в работе WP.29 и его вспомогательных органов.

22. GRSP также приняла без поправок следующие документы: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/3, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/4, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/5 и ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/6, уточняющие применение процедур динамических испытаний к УДУС. Секретариату было поручено представить эти предложения для рассмотрения и голосования на ноябрьских сессиях WP.29 и AC.1, а также для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в июне 2021 года в качестве проекта:

а) дополнения 11 к первоначальному варианту Правил № 129 ООН (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/3);

б) дополнения 8 к поправкам серии 01 к Правилам № 129 ООН (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/4);

в) дополнения 7 к поправкам серии 02 к Правилам № 129 ООН (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/5);

г) дополнения 6 к поправкам серии 03 к Правилам № 129 ООН (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/6). В то же время GRSP пояснила, что встроенные УДУС определены в Правилах № 129 ООН в результате внесения в них поправок серии 03.

23. Эксперт от Испании представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/7, в котором уточняется порядок оценки удержания головы и, кроме того, увеличиваются временные рамки его оценки. Эксперт от ЕК просил предоставить дополнительное время для изучения этого предложения. GRSP решила возобновить обсуждение этого вопроса на своей сессии в декабре 2021 года.

24. И наконец, эксперт от Японии представил документ GRSP-69-25 для информирования GRSP о результатах испытаний, проведенных в его стране в отношении лобового столкновения с использованием манекена Q1.5 и четырех типов УДУС, официально утвержденных в соответствии с Правилами ООН, с уделением особого внимания влиянию контакта между подбородком и грудью на травму шеи манекена. Эксперт от Испании вызвался сотрудничать с экспертом от Японии по этому вопросу и совместно представить обновленную информацию на сессии GRSP в декабре 2021 года. В это же время эксперт от Испании снял с рассмотрения документ GRSP-68-13.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/12
неофициальные документы GRSP-69-22-Rev.2 и GRSP-69-31

25. Эксперты МОПАП представили документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/12 с поправками, содержащимися в документе GRSP-69-22-Rev.2, с целью предусмотреть альтернативные методы испытаний для транспортных средств большой

грузоподъемности, с тем чтобы повысить применимость соответствующих требований к транспортным средствам категорий M₂, M₃, N₂ и N₃. Эксперт от Японии высказал замечания по этому предложению (GRSP-69-31). GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/12 с поправками, указанными в приложении V к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить это предложение в качестве проекта предложения по дополнению 4 к первоначальному варианту и дополнению 1 к поправкам серии 01 к Правилам № 134 ООН (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах) для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2021 года.

XV. Правила № 135 ООН (боковой удар о столб) (пункт 14 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/14
неофициальный документ GRSP-69-10

26. Эксперт от Германии внес на рассмотрение документ (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/14) в целях определения параметров, позволяющих обеспечить воспроизводимость измерений острого угла альфа (α) для принятия решения о том, входит ли данное транспортное средство в область применения Правил ООН. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/14 с поправками, указанными в приложении VI к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить это предложение в качестве проекта дополнения 3 к поправкам серии 01 к Правилам № 135 ООН (боковой удар о столб (БУС)) для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2021 года.

27. Эксперт от Нидерландов представил документ GRSP-69-10, направленный на введение требований, касающихся электробезопасности в случае бокового удара о столб, как это было согласовано для Правил № 94 ООН (лобовое столкновение) и предложено для Правил № 12 ООН (см. пункт 9 выше). Секретариату было поручено распространить GRSP-69-10 с официальным условным обозначением на сессии в декабре 2021 года.

XVI. Правила № 136 ООН (электромобили категории L) (пункт 15 повестки дня)

Документация: неофициальные документы GRSP-69-13 и GRSP-69-14

28. Эксперт от Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ) представил документ GRSP-69-13, направленный на обновление требований к электромобилям категории L в Правилах № 136 ООН путем приведения их в соответствие с поправками новой серии 03 к Правилам № 100 ООН и ГТП № 20 ООН. Кроме того, он пояснил, что предложение включает новые факультативные требования, позволяющие устанавливать съемные перезаряжаемые системы аккумулялирования электроэнергии (ПСАЭ) в любом направлении, чтобы обеспечить безопасное применение сменных батарей. Он также упомянул о документе GRSP-69-14, в котором представлен сводный вариант измененных Правил ООН. GRSP решила возобновить обсуждение этого вопроса на своей сессии в декабре 2021 года и просила распространить документ GRSP-69-13 с официальным условным обозначением на своей следующей сессии.

XVII. Правила № 137 ООН (лобовой удар с уделением особого внимания удерживающим системам) (пункт 16 повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRSP-69-11

29. Эксперт от Нидерландов представил документ GRSP-69-11, направленный на разъяснение требований к регулировке спинки пассажирского сиденья при установке

манекена Hybrid-III 5-го перцентиля для женщин. Он просил экспертов GRSP высказать свои мнения по его предложению до истечения срока представления официальных документов для декабрьской сессии GRSP 2021 года.

XVIII. Правила № 145 ООН (системы крепления ISOFIX, крепления верхнего страховочного троса ISOFIX и сидячих мест размера i) (пункт 17 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/11

30. Эксперт от Нидерландов представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/11, направленный на разъяснение требований, предъявляемых к размещению систем ISOFIX в том случае, если на транспортном средстве данного типа установлены сиденья, обращенные назад. GRSP приняла без поправок документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/11 и поручила секретариату представить это предложение в качестве проекта дополнения 1 к первоначальному варианту Правил № 145 ООН (системы крепления ISOFIX, крепления верхнего страховочного троса ISOFIX и сидячих мест размера i)) для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2021 года.

XIX. Общая резолюция № 1 (пункт 18 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/2
неофициальные документы GRSP-69-01, GRSP-69-15,
GRSP-69-39 и GRSP-69-42

31. Эксперт от Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии внес на рассмотрение документы ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/2 и GRSP-69-39 (в последнем случае исправлены опечатки), представив документ GRSP-69-01, в качестве предложения по добавлению 1 к Общей резолюции № 1 (Технические условия на изготовление, подготовку и сертификацию мужского биодостоверного манекена 50-го перцентиля для испытания на удар сзади, антропоморфное испытательное устройство (BioRID-II UN)). Он пояснил, что структура предложения базируется на документе GRSP-54-05 (проект добавления 1 к ОР.1), внесенного на рассмотрение на пятьдесят четвертой сессии GRSP (см. ECE/TRANS/WP.29/GRSP/54, пункт 4), и что в основной части предложения представлена общая конструкция манекена, включая ключевые размеры и способы их проверки. Он добавил, что текст, связанный с процедурами разборки, сборки и регулировки манекена, прошел редакционную проверку и что из него были удалены фирменные названия. Было отмечено, что указания на авторские права будут, как ожидается, исключены из чертежей, когда это предложение будет окончательно принято WP.29 и AC.3. В заключение он призвал GRSP рекомендовать предложение, позволяющее договаривающимся сторонам обоих соглашений четко применять Правила № 17 ООН и ГТП № 7 ООН. Эксперты от Германии, Нидерландов, Франции, Японии согласились с рекомендацией эксперта от Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии. Эксперт от Соединенных Штатов Америки в принципе одобрила предложение, однако пояснила, что полный технический обзор документа не был завершен ее администрацией, и просила сделать оговорку по времени. Было отмечено, что до ноябрьских сессий WP.29 и AC.3 еще есть время для возможного пересмотра, и эти положения могут быть интегрированы даже на неофициальной основе, если они не будут актуальны. И наконец, GRSP рекомендовала документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/2 с поправками, содержащимися в приложении VII к докладу, и поручила секретариату представить его в качестве проекта поправки 3 к ОР.1 на сессиях WP.29 и AC.3 в ноябре 2021 года.

32. Эксперт от Нидерландов от имени производителя манекенов представил документ GRSP-69-15, пояснив, что его компания будет работать с любыми заинтересованными сторонами в отношении устройств, являющихся репрезентативными для уязвимых пассажиров. Он также предложил полное

сотрудничество в отношении женских манекенов 50-го перцентиля и активную поддержку Швеции в разработке и оценке соответствующего антропоморфного испытательного устройства. Эксперт от Швеции внесла на рассмотрение документ (GRSP-69-42), подтверждающий результаты исследования, проведенного в ее стране и показавшего, что взрослые женщины слабо представлены в существующих манекенах. Поэтому она предложила начать формирование специальной группы, для того чтобы разобраться в этой проблеме и разработать предложение по кругу ведения для НРГ, которая будет заниматься в равной степени вопросами мужчин и женщин и разнообразия водителей и пассажиров, и представить его на сессии GRSP в декабре 2021 года. Она предложила сотрудничать с заинтересованными договаривающимися сторонами и производителями и пригласить экспертов Глобального форума по безопасности дорожного движения (WP.1) и Рабочей группы по политике в области стандартизации и сотрудничества по вопросам нормативного регулирования (WP.6), если останутся нерешенные вопросы. Было отмечено, что возможное участие WP.1 и WP.6 должно быть согласовано с Административным комитетом по координации работы WP.29 (AC.2) для получения одобрения. GRSP согласилась с предложением эксперта от Швеции начать консультации с заинтересованными сторонами по этому вопросу.

XX. Обеспечение безопасности детей в городских и междугородных автобусах (пункт 19 повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRSP-69-05

33. Эксперт от Испании, выступая от имени НРГ по повышению безопасности перевозки детей в городских и междугородных автобусах, проинформировала GRSP о работе этой НРГ (GRSP-69-05). Она подтвердила, что группа изучает различные конфигурации испытаний (например, в сидячем положении; с манекеном Q и с использованием/без использования ДУС; с различными типами ДУС) с учетом требований, предъявляемых к автобусам. Эксперт от МОПАП предложил GRSP сосредоточиться на этой деятельности и решить, какой вид детских удерживающих систем следует рассмотреть.

XXI. Обмен мнениями по вопросу об автоматизации транспортных средств (пункт 20 повестки дня)

34. GRSP решила отложить обсуждение этого вопроса до своей сессии в декабре 2021 года.

XXII. Стратегия Комитета по внутреннему транспорту (пункт 21 повестки дня)

35. GRSP решила отложить обсуждение этого вопроса до своей сессии в декабре 2021 года.

XXIII. Перечень приоритетных направлений работы GRSP (пункт 22 повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRSP-69-29-Rev.2, GRSP-69-40 и WP.29-183-13

36. GRSP рассмотрела документ GRSP-69-29, представленный экспертом от Европейской комиссии, а также документ GRSP-69-40, представленный экспертом от Соединенных Штатов Америки, в которых содержатся обновленные перечни приоритетов работы GRSP. GRSP окончательно приняла документ GRSP-69-29-Rev.2,

воспроизведенный в приложении VIII к настоящему докладу, и поручила секретариату представить его на сессии WP.29 в июне 2021 года.

XXIV. Прочие вопросы (пункт 23 повестки дня)

A. Обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся пассивной безопасности

37. Эксперт от КСАОД воспользовался этой возможностью, чтобы просить все ДС сообщить о своем намерении использовать новое переходное положение Правил № 44 ООН (ECE/TRANS/WP.29/2020/111, дополнение 18 к поправкам серии 04 к Правилам № 44 ООН (детские удерживающие системы)), принятое на сессии WP.29 в ноябре 2020 года, которое позволяет ДС больше не признавать официальные утверждения в соответствии с этими Правилами ООН с 1 сентября 2023 года. Эксперт от ЕК пояснил, что в связи с введением нового Регламента по общей безопасности (GSR) 2019/2144, все страны — члены Европейского союза будут применять эту дату истечения срока действия. Эксперт от КСАОД проинформировал GRSP о просьбе внести изменения в GSR (EU) 2019/2144, с тем чтобы включить применимое к Европейскому союзу переходное положение, позволяющее продавать ДУС, которые уже находятся на складах в ЕС (тип утвержден в соответствии с Правилами ООН), в течение еще нескольких месяцев после вышеуказанной даты. GRSP решила направить запрос ДС, не являющихся членами ЕС, относительно осуществления вышеупомянутого дополнения 18 к поправкам серии 04 к Правилам № 44 ООН.

B. Правила № 0 ООН (международная система официального утверждения типа комплектного транспортного средства)

38. GRSP решила отложить обсуждение этого вопроса до своей декабрьской сессии 2021 года.

C. Основные вопросы, рассмотренные на сессии WP.29 в марте 2021 года

Документация: неофициальный документ GRSP-69-28

39. Секретарь сообщил об основных вопросах (GRSP-69-28), рассмотренных на сто восемьдесят третьей сессии WP.29 (ECE/TRANS/WP.29/1157).

D. Объемный механизм определения точки Н

40. GRSP решила отложить обсуждение этого вопроса до своей декабрьской сессии 2021 года.

E. Интеллектуальные транспортные системы

41. GRSP решила отложить обсуждение этого вопроса до своей сессии в декабре 2021 года.

F. Дети, оставленные в автомобилях

Документация: неофициальный документ GRSP-69-16

42. Эксперт от Италии представил документ GRSP-69-16 с обновленной информацией о мерах, принятых в его стране для решения этой проблемы. Он пояснил, что в соответствии с национальным законодательством с 7 ноября 2019 года вводятся обязательные меры по использованию систем напоминания о детях при перевозке

детей в возрасте до четырех лет на автомобилях. GRSP решила возобновить обсуждение этого вопроса на основе информации, предоставленной экспертами от других договаривающихся сторон.

43. Эксперт от Италии просил внести исправления в свое предыдущее заявление, о котором сообщалось в отчете о сессии GRSP в декабре 2020 года (см. ECE/TRANS/WP.29/GRSP/68, пункт 44):

«44. Эксперт от Италии проинформировал GRSP о том, что какие-либо данные пока отсутствуют. Он также пояснил, что в настоящее время принимаются меры по налоговому стимулированию соответствующих технических решений, ~~которые не охвачены законодательством~~. GRSP ...»

Г. Правила № 100 ООН (транспортные средства с электроприводом)

Документация: неофициальные документы GRSP-69-03, GRSP-69-04 и GRSP-69-30

44. Эксперт от КСАОД представил предложение GRSP-69-04 с помощью презентации (GRSP-69-03) для уточнения конкретных условий, касающихся четкого толкования напряжения переменного тока (среднеквадратичное значение). GRSP приняла документ GRSP-69-04, который воспроизводится в приложении IX к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить это предложение в качестве проекта дополнения 1 к поправкам серии 03 к Правилам № 100 ООН (транспортные средства с электрическим приводом) для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2021 года.

45. Эксперт от Международной ассоциации по производству автомобильных кузовов и прицепов (МАПКП) представил документ GRSP-69-30, предлагающий будущую поправку к Правилам ООН № 100 для введения положений, касающихся типа электрической оси в прицепе. В качестве первого шага он обратился к заинтересованному эксперту по этому вопросу, для того чтобы проверить установленные требования и рассмотреть возможные варианты использования прицепа. GRSP решила возобновить обсуждение этого вопроса на своей сессии в декабре 2021 года.

Н. Правила № 153 ООН (целостность топливной системы и безопасности электрического силового агрегата в случае удара сзади)

Документация: неофициальные документы GRSP-69-07

46. GRSP приняла к сведению документ GRSP-69-07, представленный экспертом от Германии, в котором предлагается распространить условие о необходимости влияния на результаты испытания на удар на все критерии. GRSP решила возобновить обсуждение на своей сессии в декабре 2021 года. Секретариату было поручено распространить документ GRSP-69-07 с официальным условным обозначением на следующей сессии GRSP.

И. Коллективные поправки к правилам ООН №№ 94, 95, 137 и 153 (электромобили категории L (ЭМ-L))

Документация: неофициальный документ GRSP-69-41

47. Ссылаясь на поправку, принятую по пункту 23 g) повестки дня (см. пункт 44 выше), эксперт от КСАОД представил документ GRSP-69-41 для согласования правил ООН №№ 94, 95, 137 и 153. GRSP приняла документ GRSP-69-41, воспроизведенный в приложении X к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить это предложение для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2021 года в качестве проекта:

- a) дополнения 1 к поправкам серии 04 к Правилам № 94 ООН (лобовое столкновение);
- b) части дополнения 2 (см. пункт 19 выше) к поправкам серии 05 к Правилам № 95 ООН (боковое столкновение);
- c) дополнения 2 к поправкам серии 02 к Правилам № 137 ООН (лобовое столкновения с уделением особого внимания удерживающим системам);
- d) дополнения 2 к первоначальной серии поправок к Правилам № 153 ООН (целостность топливной системы и безопасность электрического привода в случае удара сзади).

Ж. Решения, представленные в соответствии с процедурой «отсутствия возражений»

Документация: неофициальный документ GRSP-69-44

48. GRSP согласовала перечень основных решений (GRSP-69-44), который воспроизводится в приложении XII к настоящему докладу и который был принят в ходе сессии для утверждения участвовавшими в ней делегациями в соответствии с процедурой «отсутствия возражений» в течение не менее 72 часов, предусмотренной в рамках специальных процедур, установленных на период пандемии COVID-19 (ECE/EX/2020/L.12).

К. Предварительная повестка дня следующей сессии

49. GRSP отметила, что ее семидесятую сессию планируется провести в Женеве 7 (14 ч 30 мин) — 11 декабря (12 ч 30 мин) 2021 года. GRSP отметила, что предельный срок для представления официальной документации в секретариат установлен на 10 сентября 2021 года, т. е. за двенадцать недель до начала сессии. Ожидается, что GRSP будет придерживаться предварительной повестки дня, приведенной ниже:

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 № 16 ООН (ремни безопасности).
7. Правила № 17 ООН (прочность сидений).
8. Правила № 22 ООН (защитные шлемы).
9. Правила № 100 ООН (транспортные средства с электроприводом).
10. Правила № 127 ООН (безопасность пешеходов).
11. Правила № 129 ООН (усовершенствованные детские удерживающие системы).
12. Правила № 134 ООН (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах).
13. Правила № 135 ООН (боковой удар о столб (БУС)).
14. Правила № 136 ООН (электромобили категории L).
15. Правила № 137 ООН (лобовой удар с уделением особого внимания удерживающим системам).

16. Правила № 153 ООН (целостность топливной системы и безопасности электрического силового агрегата в случае удара сзади).
17. Общая резолюция № 1.
18. Обеспечение безопасности детей в городских и междугородных автобусах.
19. Обмен мнениями по вопросу об автоматизации транспортных средств.
20. Стратегия Комитета по внутреннему транспорту.
21. Перечень приоритетных направлений работы GRSP.
22. Выборы должностных лиц.
23. Прочие вопросы:
 - a) обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся пассивной безопасности;
 - b) Правила № 0 ООН (международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства);
 - c) основные вопросы, рассмотренные на сессиях WP.29 в июне и ноябре 2021 года;
 - d) объемный механизм определения точки Н;
 - e) интеллектуальные транспортные системы;
 - f) дети, оставленные в автомобилях.

Annex I

[English only]

List of informal documents (GRSP-69-...) 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	United Kingdom	18	E	Proposal for Addendum 1 to Mutual Resolution No. 1 (Specifications for the Construction, Preparation and Certification of the 50th percentile male Biofidelic Rear Impact Dummy, (BioRID-II UN) anthropomorphic test Device)	(a)
02	Norway	8	E	(Norway) Report on a head-on collision between a passenger car and a van on the E39 at Austefjorden, Volda, Møre og Romsdal on 20 October 2019	(c)
03	CLEPA	23(g)	E	UN Regulation No. 100, 03series of amendments, Issue Risk for AC 48V Motor Generators	(a)
04	GRSP/Chair	23(g)	E	Proposal for Supplement 1 to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 100 (Electric power-train vehicles)	(d)
05	Spain	19	E	Status Report of the Informal Working Group on Safer Transport of Children in Buses and Coaches (IWG-STCBC)	(a)
06	Norway	8	E	Presentation of main findings in report from: Norwegian Safety Investigation Authority (NSIA) related to a high-speed frontal road-collision (GRSP-69-02)	(a)
07	Germany	23(h)	E	(Germany) Proposal for an amendments to UN Regulation No. 153 (Rear-end collision)	(b)
08	The Netherlands	5	E	Proposal for 05 series of amendments to UN Regulation No. 12 - protection of the driver against the steering mechanism in the event of impact	(b)
09	The Netherlands	12	E	Confirmation of GRSP on draft interpretation "one belt route" UN Regulation No. 129	(a)
10	The Netherlands	14	E	Proposal for 02 series of amendments to UN Regulation No. 135	(b)
11	The Netherlands	11	E	Proposal for supplement [4] to UN Regulation No. 137, 01 series of amendments and supplement [1] to UN Regulation No. 137, 02 series of amendments	(b)
12	Secretariat	16	E	Virtual meeting participation guidelines (Webex)	(a)

<i>No.</i>	<i>Transmitted by</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Language</i>	<i>Title</i>	<i>Follow-up</i>
13	IMMA	15	E	Proposal for the 01 series of amendments to UN Regulation No. 136 (specific requirements for the electric power train of vehicles of category L)	(b)
14	Rep. of Korea	2(b)	E	Proposal for the 01 series of amendments to UN Regulation No. 136 (specific requirements for the electric power train of vehicles of category L) – Consolidated document	(c)
15	The Netherlands	18	E	Equitable Safety for Female Occupants	(a)
16	Italy	22(f)	E	Systems to Prevent Small Children from Being Left Unattended in Vehicles	(a)
17	Secretariat	9	E	Proposal of Supplement 2 to the 06 series of amendments to UN Regulation No. 22 (Protective helmets)	(d)
18	OICA	9	E	Proposal of Supplement 2 to the 06 series of amendments to UN Regulation No. 22 (Protective helmets) - accessories	(c)
19	Italy	9	E	Proposal of supplement to the 06 series of amendment of Regulation No. 22 (Protective helmets) Accessories	(a)
20	Rep. of Korea	9	E	Status of Informal Working Group on Deployable Pedestrian Protection Systems (IWG-DPPS)	(a)
21/ Rev.1	OICA	11	E	Proposal for the 03 series of amendments to UN Regulation No. 127 (Pedestrian safety)	(c)
22/ Rev.2	OICA	13	E	Proposal to replace document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/12	(d)
23	Japan	7	E	Proposal for the 09 series of amendments of UN Regulation No. 16 (Safety-belts)	(b)
24	Japan	7	E	Study of ISOFIX Booster Seats	(a)
25	Japan	12	E	Test Data of Q1.5 Dummy's Neck Injury Measures in R129 Frontal Test	(a)
26	Euromed	9	E	Comments on the Informal document GRSP-69-18	(c)
27	GRSP/Chair	1	E	Running order of the provisional agenda	(a)
28	Secretariat	28	E	Highlights of WP.29 March 2021 session	(a)
29/ Rev.2	GRSP/Chair	22	E	Programme of work- List of priority work of GRSP	(a)
30	GRSP/Chair	23(g)	E	Advanced axles in trailers	(a)
31	Japan	7	E	Japan's comment on GRSP/2021/12 UN Regulation No. 134 (Hydrogen and Fuel Cell Vehicles) and GRSP-69-22 Proposal to replace document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/12	(a)

<i>No.</i>	<i>Transmitted by</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Language</i>	<i>Title</i>	<i>Follow-up</i>
32	Secretariat	9	E	Comments to GRSP-69-26	(c)
33/ Rev.1	Secretariat	1	E	Annotated provisional agenda	(a)
34	Secretariat	8	E	Proposal for Corrigendum 1 to the 10 series of amendments to UN Regulation No. 17 (Strength of seats)	(c)
35	Secretariat	6	E	Proposal for amendment to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/9	(d)
36	Euromed	9	E	Terms of Reference for the new informal working group of Regulation No. 22 (Protective Helmets)	(c)
37	United States of America	3	E	Chair's status report on the Progress of the Hydrogen GTR 13 IWG, as presented to GRSP on May 17	(a)
38	United States of America	4	E	Status report of the Chair of the Informal Working Group (IWG) on Electric Vehicle Safety (EVS) GTR 20	(a)
39	United Kingdom	18	E	Proposal of corrections to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/2	(d)
40	United States of America	23(j)	E	Comments on WP.29 Document ECE/TRANS/WP.29/2021/1 (Program of Work)	(a)
41	CLEPA	23(j)	E	Collective amendments to UN Regulations Nos. 94, 95, 137 and 153	(d)
42	Sweden	18	E	What can we do in the GRSP to get the same protection level for male and female occupants?	(a)
43/ Rev.1	United States of America			Proposal for an amendment to the Authorization for the development of amendments to gtr No. 9 (Pedestrian safety) (ECE/TRANS/WP.29/AC.3/31; March 2012)	(d)
44	GRSP/Chair	23(i)		Decisions submitted to silent procedure	(d)

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 поправки к разрешению на разработку поправок к Глобальным техническим правилам № 9 ООН (ECE/TRANS/WP.29/AC.3/31)

Принятый текст, основанный на документе GRSP-69-43-Rev.1 (см. пункт 4 настоящего доклада)

В текст документа ECE/TRANS/WP.29/AC.3/31 включить новый раздел III следующего содержания:

«III. Поправка к разрешению

18. На шестидесятой сессии Исполнительного комитета (АС.3) Соглашения 1998 года, состоявшейся в марте 2021 года, предлагаемая поправка № 3 к ГТП № 9 ООН была вынесена на голосование (ECE/TRANS/WP.29/2021/53). Представители Соединенных Штатов Америки просили АС.3 согласиться отложить голосование по этому пункту в связи с проведением окончательной технической оценки поправки ранее в этом году. После неоднократных консультаций с Комитетом по поводу позиций членов АС.3 в отношении возможного введения поправки Председатель АС.3 пришел к выводу, что поддержка со стороны Комитета в достижении консенсуса недостаточна. В этой связи АС.3 решил отложить голосование по данному пункту повестки дня до своей июньской сессии 2021 года в ожидании дальнейшего обсуждения предложения по поправке № 3 к ГТП № 9 ООН на следующей сессии GRSP, проведение которой было намечено на май 2021 года. АС.3 просил GRSP уделить этой задаче самое приоритетное внимание и в срочном порядке доложить АС.3 и WP.29 о ходе работы по урегулированию нерешенных вопросов в данном контексте. АС.3 решил сохранить этот пункт в повестке дня своей следующей сессии в ожидании голосования по поправке.

19. Впоследствии Председатель GRSP пригласил некоторых ключевых участников обсуждений в АС.3 и разработки предложения на совещание 23 апреля 2021 года. На совещании присутствовали представители Германии, Европейской комиссии, Канады, Нидерландов, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Южной Кореи и Японии, а также секретариат ООН, представлявший GRSP. На совещании Соединенные Штаты Америки представили дополнительную информацию в отношении своей озабоченности в связи с поправкой № 3, а Германия представила материалы в поддержку изменений метода выбора целей. В ходе обсуждения было отмечено, что озабоченность Соединенных Штатов Америки касалась сокращения тестируемой площади, в то время как доклад Германии был посвящен вопросам повторяемости, воспроизводимости и соответствия сложившейся в Европейском союзе практике толкования и применения положений законодательства. Группа согласилась с тем, что дальнейшее обсуждение позволит окончательно решить вопрос о том, как с помощью поправки, с которой могли бы согласиться все стороны, найти баланс между этими противоречащими друг другу позициями. Группа также обсудила возможность того, что эти расхождения могут быть обусловлены различиями между системами правоприменения.

20. До майской сессии GRSP новые совещания организовать не удалось, хотя Соединенные Штаты Америки и Германия, представляющая позицию Европейского союза, продолжали обмениваться информацией в режиме онлайн.

21. На майской сессии GRSP представитель Соединенных Штатов Америки подвела итоги событий, произошедших после окончания сессии WP.29, и выразила уверенность своей страны в том, что возобновление дальнейшего диалога по этим вопросам может привести в конечном итоге к принятию поправки, с которой смогут согласиться все стороны. Она также отметила, что это стало бы предпочтительным результатом с точки зрения гармонизации, поскольку безопасность пешеходов является новым приоритетом для ее страны. Поэтому она просила GRSP сформировать целевую группу для продолжения этих обсуждений и просила WP.29 еще раз отложить голосование по рассматриваемой поправке до завершения ее работы.

22. В ходе майской сессии GRSP представитель Соединенных Штатов Америки также обратила внимание на две дополнительные ожидающие рассмотрения поправки к ГТП № 9, которые потенциально могут повлиять на размеры зоны проведения испытаний с использованием модели головы, и указала, что единая поправка по этому вопросу была бы предпочтительнее принятия отдельных поправок. GRSP решила, что целевая группа может рассмотреть эти вопросы, если это не приведет к задержке работы над поправкой № 3.

23. Новая целевая группа будет работать под председательством Соединенных Штатов Америки, а решения, касающиеся возможного(ных) сопредседателя(ей) и секретаря, будет принято на ее первом совещании в июне. Целевой группе было поручено подготовить новое предложение к сессии GRSP, которая состоится в декабре 2021 года».

В тексте документа ECE/TRANS/WP.29/AC.3/31 изменить нумерацию раздела с III на IV.

Приложение III

Проект поправок к Правилам № 14 ООН (крепления ремней безопасности)

Поправки, принятые к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/9
(см. пункт 10 настоящего доклада)

Приложение 6, описание символов 2: изменить следующим образом:

«Приложение 6

«...

2: две нижние точки крепления, позволяющие устанавливать ремни безопасности типа В или ремни безопасности типов Вг, Вг3, Вг4m или Вг4Nm, в тех случаях, когда это требуется **в соответствии с приложением 16 к Правилам № 16 ООН**

...»

...

Приложение IV

Проект поправок к Правилам № 22 ООН (защитные шлемы)

Поправки, принятые к документу
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/13 (см. пункт 17 настоящего
доклада)

...

Приложение 17, пункт 3 изменить следующим образом:

«..... Между защитным приспособлением для глаз и моделью головы помещается лист копировальной бумаги на листе обычной белой бумаги. Комплект из защитного приспособления для глаз/модели головы помещается перед пропульсивной установкой, причем точка удара должна находиться не далее 250 мм от выходного элемента оборудования для определения скорости.

Стальной шарик запускается со скоростью 60 м/с (**-0+2 м/с**). Точками удара служат (L_1 и L_2):

- a) центральная часть левого глаза;
- b) центральная часть правого глаза».

Приложение V

Проект поправок к Правилам № 134 ООН (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах)

Поправки, принятые к документу
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/12 (см. пункт 25 настоящего
доклада)

...

«5. Часть I — Технические данные системы хранения компримированного водорода

В настоящей части изложены требования...

Все новые системы хранения компримированного водорода, предназначенные для использования на дорожных транспортных средствах, должны иметь НРД на уровне 70 МПа или меньше, срок службы до 15 лет (или — по просьбе изготовителя — 20 лет в случае транспортных средств категорий М₂, М₃, N₂ и N₃ (далее именуемых “с 20-летним сроком службы”)) и удовлетворять требованиям пункта 5.

...»

Пункт 5.1.2 изменить следующим образом:

«5.1.2 Базовый показатель циклического изменения давления на протяжении срока службы для новых резервуаров

Три (3) резервуара подвергают циклическому изменению гидравлического давления при температуре окружающей среды 20 (±5) °С и 125 % НРД (+2/-0 МПа) без разрыва в течение 22 000 циклов из расчета 15-летнего срока службы либо 30 000 циклов из расчета 20-летнего срока службы транспортных средств категорий М₂, М₃, N₂ и N₃ (далее именуемых “с 20-летним сроком службы”) или до появления утечки (процедура испытания согласно пункту 2.2 приложения 3). Резервуар должен выдерживать без утечки 11 000 циклов из расчета 15-летнего срока службы либо 15 000 циклов из расчета 20-летнего срока службы.

...»

Пункт 5.6 изменить следующим образом:

«5.6 Маркировка

...

Дата снятия с эксплуатации не должна превышать 15 лет (или 20 лет) с даты изготовления.

...»

Пункт 7.2 изменить следующим образом:

«7.2 Целостность топливной системы после столкновения

...

В случае если один или оба указанных выше краш-теста не применимы к транспортному средству, систему хранения компримированного водорода вместо этого подвергают соответствующим альтернативным испытаниям на ускорение, изложенным ниже, а система хранения компримированного водорода **должна отвечать** требованиям пунктов 7.2.3 и 7.2.4. Значения ускорения измеряют в том месте, где установлена система хранения компримированного водорода. **Систему хранения компримированного** водорода устанавливают и закрепляют на той части транспортного средства, которая предназначена для этой цели...

...»

Пункт 7.2.4.2 изменить следующим образом:

«7.2.4.2 ... расположенными на расстоянии 200 мм внутрь от обеих оконечностей транспортного средства рядом с **установленным(и) на нем резервуаром(ами)**».

Включить новые пункты 7.2.4.3–7.2.5 следующего содержания:

«7.2.4.3 ...

7.2.4.3.1 Условия проведения испытаний

... По усмотрению производителя **и по согласованию с технической службой** система хранения компримированного водорода может быть закреплена на предназначенной для этой цели части конструкции либо на укомплектованном транспортном средстве. Использование защитных кожухов определяет изготовитель.

...

7.2.4.3.3 Испытание системы хранения компримированного водорода на боковой удар

... Направление удара должно быть под углом 90° к продольной оси **испытательной установки, определенной в пункте 7.2.4.3.1, а резервуар должен быть отрегулирован** таким образом, чтобы середина передней панели барьера совпадала с серединой резервуара по горизонтали и по вертикали.

После проведения этого испытания на боковой удар система хранения компримированного водорода должна соответствовать требованиям пунктов 7.2.1–7.2.3.

7.2.4.3.4 Вместо практических испытаний можно использовать метод расчета, если податель заявки на официальное утверждение может продемонстрировать его эквивалентность к удовлетворению технической службы и по согласованию с органом по официальному утверждению типа.

Пункт 8.1 изменить следующим образом:

«8.1 ... После этого такой компетентный орган, **ссылаясь на приложение 6**, либо:

а) ...

...»

Приложение 3, пункт 3.2 изменить следующим образом:

«3.2 Испытание на сбрасывание (ударную нагрузку) (порожний резервуар)

Резервуар для хранения подвергают испытанию на сбрасывание ...

Если сбрасывание во всех положениях производят с использованием нескольких резервуаров, то затем эти резервуары подвергают испытанию

на циклическое изменение давления в соответствии с пунктом 2.2 приложения 3 либо до появления утечки, либо до прохождения 22 000 циклов **из расчета 15-летнего срока службы или 30 000 циклов из расчета 20-летнего срока службы** без утечки. Резервуар должен выдерживать без утечки 11 000 циклов **из расчета 15-летнего срока службы либо 15 000 циклов из расчета 20-летнего срока службы**.

Положение, в котором производят сбрасывание резервуара согласно требованиям пункта 5.2.2, определяют следующим образом:

- a) ...;
- b) если сбрасывание в четырех положениях производят с использованием нескольких резервуаров и если все резервуары выдерживают 22 000 циклов **из расчета 15-летнего срока службы или 30 000 циклов из расчета 20-летнего срока службы** без утечки, ...;
- c) если сбрасывание в четырех положениях производят с использованием нескольких резервуаров и если какой-либо из резервуаров не выдерживает 22 000 циклов **из расчета 15-летнего срока службы или 30 000 циклов из расчета 20-летнего срока службы** без утечки, ...;

подвергают дальнейшим испытаниям, указанным в пункте 5.2».

Приложение 4, пункт 1.1 изменить следующим образом:

«1.1 Испытание на циклическое изменение давления

Пять блоков УСДТ подвергают 11 000 циклам изменения внутреннего давления **из расчета 15-летнего срока службы или 15 000 циклам изменения внутреннего давления из расчета 20-летнего срока службы** с использованием газообразного водорода, характеристики которого соответствуют стандарту ISO 14687-2/SAE J2719. ...»

Пункт 2.3 изменить следующим образом:

«2.3 Испытание на циклическое изменение давления при экстремальных температурах

- a) Общее число рабочих циклов составляет 11 000 **из расчета 15-летнего срока службы или 15 000 из расчета 20-летнего срока службы** для контрольного клапана и 50 000 **из расчета 15-летнего срока службы или 67 000 из расчета 20-летнего срока службы** для запорного клапана. ...

b) ...

- c) **Испытание контрольного клапана на биение: после прохождения 11 000 рабочих циклов из расчета 15-летнего срока службы или 15 000 рабочих циклов из расчета 20-летнего срока службы и испытаний на герметичность, упомянутых в пункте 2.3 b) приложения 4, контрольный клапан в течение 24 часов подвергают воздействию вибрации при расходе, вызывающем наибольшее биение (стук клапана). По завершении этого испытания контрольный клапан должен отвечать требованиям, предъявляемым к испытанию на герметичность при температуре окружающей среды (пункт 2.2 приложения 4) и к испытанию на прочность (пункт 2.1 приложения 4)».**

...

Включить новое приложение 6 следующего содержания:

«Приложение 6

Испытания для официального утверждения модификаций СХКВ

1. Модификации существующего официального утверждения типа СХКВ могут утверждаться в соответствии с сокращенной программой испытаний, указанной в таблице 1 ниже.
2. Для модификаций, не указанных в таблице 1, необходимая программа испытаний должна определяться технической службой с учетом сходства предполагаемой модификации с элементами, указанными в таблице 1.

Таблица 1
Изменение конструкции

<i>Измененный элемент</i>	<i>Необходимые испытания</i>
Материал металлического контейнера или корпуса	<ul style="list-style-type: none"> – Разрыв новых резервуаров, изменение давления на протяжении срока службы новых резервуаров – Последовательные испытания под гидравлическим давлением – Испытание на огнестойкость
Материал пластикового корпуса	<ul style="list-style-type: none"> – Изменение давления на протяжении срока службы новых резервуаров – Последовательные испытания под гидравлическим давлением – Последовательные испытания под пневматическим давлением – Испытание на огнестойкость
Волокнистый материал ¹	<ul style="list-style-type: none"> – Разрыв новых резервуаров, изменение давления на протяжении срока службы новых резервуаров – Последовательные испытания под гидравлическим давлением – Испытание на огнестойкость
Смолистый материал	<ul style="list-style-type: none"> – Разрыв новых резервуаров, изменение давления на протяжении срока службы новых резервуаров – Последовательные испытания под гидравлическим давлением – Испытание на огнестойкость

<i>Измененный элемент</i>		<i>Необходимые испытания</i>
Диаметр ²	≤20%	– Разрыв новых резервуаров, изменение давления на протяжении срока службы новых резервуаров
	>20%	– Разрыв новых резервуаров, изменение давления на протяжении срока службы новых резервуаров – Последовательные испытания под гидравлическим давлением – Испытание на огнестойкость
Длина	≤50%	– Разрыв новых резервуаров, изменение давления на протяжении срока службы новых резервуаров – Испытание на огнестойкость ³
	>50%	– Разрыв новых резервуаров, изменение давления на протяжении срока службы новых резервуаров – Последовательные испытания под гидравлическим давлением – Испытание на огнестойкость ³
Покрытие		– Последовательные испытания под гидравлическим давлением – Испытание на огнестойкость ⁴
Концевые приливы ⁵	Материал, геометрические свойства, размер отверстия	– Разрыв новых резервуаров, изменение давления на протяжении срока службы новых резервуаров
	Уплотнение (поверхность корпуса и/или клапана)	– Последовательные испытания под пневматическим давлением
Система противопожарной защиты		– Испытание на огнестойкость
Замена клапана ⁶		– Последовательные испытания под пневматическим давлением – Испытание на огнестойкость ⁷

Примечания:

1. Не применяется в случае изменения типа волокна (например, замены стекловолокна углеволокном). Изменение конструкции охватывает только изменение свойств материалов или изготовителей при сохранении типа волокна.
2. Только в том случае, если изменение толщины пропорционально изменению диаметра.
3. Испытание на огнестойкость не требуется, если устройства для сброса давления или конфигурация устройства прошли необходимое испытание на огнестойкость с использованием контейнера с равным или большим внутренним объемом воды.
4. Если покрытие влияет на горючесть, то необходимо провести испытание на огнестойкость.

5. Испытания не требуются, если значения напряжения в горловине равны первоначальным или снижены благодаря изменению конструкции (например, благодаря уменьшению диаметра внутренней резьбы или изменению длины концевых приливов), изменения не затрагивают поверхность соприкосновения корпуса и концевого прилива, а для изготовления концевых приливов, корпуса и уплотнения используются первоначальные материалы.
6. Альтернативный клапан должен утверждаться в соответствии с частью II.
7. Испытание на огнестойкость не требуется, если конструкция УСДТ не была изменена, а масса измененного клапана составляет $\pm 30\%$ от массы первоначального клапана».

Приложение VI

Проект поправок к Правилам № 135 ООН (боковой удар о столб)

Поправки, принятые к документу
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/14 (см. пункт 26 настоящего
доклада)

Пункт 1.1 b) изменить следующим образом:

«1. Область применения¹

1.1 Настоящие Правила применяют к:

- a) транспортным средствам категории M₁, имеющим полную массу транспортного средства до 3500 кг; и
- b) транспортным средствам категории N₁ при условии что, **когда все шины накачаны в соответствии с рекомендациями изготовителя транспортного средства и транспортное средство находится в порожнем состоянии, как это определено в пункте 2.24, острый угол альфа (α), измеренный ...**

...»

¹ В соответствии с общими руководящими принципами, касающимися области применения правил ООН (см. документ ECE/TRANS/WP.29/1044/Rev.1), официальные утверждения типа согласно Правилам № 135 могут быть предоставлены транспортным средствам только в пределах области применения настоящих Правил ООН, и они признаются всеми Договаривающимися сторонами, применяющими настоящие Правила. Вместе с тем решения по категориям транспортных средств, необходимые на региональном/национальном уровне для обеспечения выполнения требований настоящих Правил, должны приниматься на этом же уровне. В связи с этим Договаривающиеся стороны могут ограничить применение таких требований в своем национальном законодательстве, если будет принято решение о том, что такое ограничение является целесообразным.

Приложение VII

Проект поправок к Общей резолюции № 1

Поправки, принятые к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/2
(см. пункт 31 настоящего доклада)

I. Предложение

Содержание, Перечень дополнений,

Дополнение 7 изменить следующим образом:

«Дополнение 7. **Руки и кисти**».

Дополнение 8 изменить следующим образом:

«Дополнение 8. **Ноги и стопы**».

Включить новое дополнение 9 следующего содержания:

«Дополнение 9. **Инструменты**».

Текст резолюции,

Приложение 2, Технические чертежи и перечень деталей, пункт 4 изменить следующим образом:

- «4. Перечень дополнений
- Дополнение 1. Сборочные чертежи
 - Дополнение 2. Муляж головы
 - Дополнение 3. Шейный отдел позвоночника
 - Дополнение 4. Грудной и поясничные отделы позвоночника
 - Дополнение 5. Туловище и таз
 - Дополнение 6. Имитация мышц
 - Дополнение 7. **Руки и кисти**
 - Дополнение 8. **Ноги и стопы**
 - Дополнение 9. **Инструменты**».

Рисунок 81 изменить следующим образом:

«Рисунок 81

Вставка позвонковой прокладки



Извлечь два винта M2,5 SHCS, удерживающие штырь T1 в шарнирном соединении C7-T1 (рис. 82). Вытащить штырь T1 из позвоночного шарнира (рис. 83) и отложить вместе с обоими винтами M2,5-0,45 x 8 SHCS для целей последующей повторной сборки».

Приложение VIII

Проект поправок к перечню приоритетных направлений работы GRSP

Принятый текст, основанный на документе GRSP-69-29-Rev.2 (см. пункт 36 настоящего доклада)

<i>GRSP</i>							
<i>Приоритетные/ регулярно рассматриваемые направления</i>	<i>Название</i>	<i>Задачи/Результаты</i>	<i>Справочные материалы</i>	<i>Выделенные ресурсы/НПГ</i>	<i>Сроки</i>	<i>Инициатор</i>	<i>Примечания</i>
Краткосрочные							
1. Приоритетное направление	Безопасность пешеходов	Обзор предлагаемой поправки № 3 к ГТП № 9	ECE/TRANS/WP.29/2021/53 ECE/TRANS/WP.29/2021/54 AC3/31/Rev.1 GRSP-69-43-Rev.1	Должна быть создана ЦГ		США/ЕК	Работу планируется начать
	Расширение зоны удара головы	Включение в ГТП № 9	ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/9 ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/18 GRSP-69-21-Rev.1	Подлежит определению	WP.29 июнь 2021 года	ЕК, Япония	Работу планируется начать
	Расширение зоны удара головы	Транспонирование в Правила № 127 ООН	ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/9 ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/18 GRSP-69-21-Rev.1	Н/Д	2022 год	ЕК, Япония	Работа ведется
	Складные системы защиты пешеходов	Включение в ГТП № 9	ECE/TRANS/WP.29/AC.3/45 ECE/TRANS/WP.29/AC.3/45/Rev.1	НПГ-ССЗП	11/2022	Корея	Работа ведется

GRSP							
Приоритетные/ регулярно рассматриваемые направления	Название	Задачи/Результаты	Справочные материалы	Выделенные ресурсы/НПГ	Сроки	Инициатор	Примечания
	Складные системы защиты пешеходов и расширение зоны удара головы	Транспонирование в Правила № 127 ООН	Н/Д	Н/Д	WP.29 июнь 2021 года	ЕК, Япония	Работу планируется начать
2. Приоритетное направление	Поправка к Общей резолюции № 1 – Добавление 1	Включение добавления 1 (BioRID)	ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/2 GRSP-69-01	Отсутствует	WP29/AC.3 Ноябрь 2021 года	Соединенное Королевство	Срочный вопрос, поскольку отсутствие спецификаций может воспрепятствовать надлежащему применению ГТП № 7 ООН и Правил № 17 ООН
Регулярно рассматриваемое направление	Правила № 17 ООН	Процедура испытания в отношении высоты подголовников в случае транспортных средств с низкой конструкцией крыши	ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/12	Н/Д	2022 год	МОПАП	Работа ведется
Регулярно рассматриваемое направление	Правила № 22 ООН	Официальное утверждение типа вспомогательных приспособлений для шлемов	ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/13 GRSP-69-17	Специальная группа	WP29 Ноябрь 2021 года	Израиль	Работа ведется
Регулярно рассматриваемое направление	Правила № 100 ООН	Особые условия, касающиеся четкого толкования напряжения переменного тока	GRSP-69-04				

GRSP							
Приоритетные/ регулярно рассматриваемые направления	Название	Задачи/Результаты	Справочные материалы	Выделенные ресурсы/НПГ	Сроки	Инициатор	Примечания
Регулярно рассматриваемое направление	Правила № 129 ООН	Оценка удержания головы при проведении испытания на боковой удар	ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/7	Н/Д	2021 года	Испания	Работа ведется
Среднесрочные							
Приоритетное направление	Поправка к Общей резолюции № 1 – Добавление 4	Включение добавления 4 (Q-манекены)	Н/Д	Целевая группа	2021– 2022 годы	Германия	Срочный вопрос, поскольку отсутствие спецификаций может воспрепятствовать надлежащему применению Правил № 129 ООН
Приоритетное направление	Поправка к Общей резолюции № 1 – Добавление x	Включение добавления x (женские манекены), а также положений, касающихся других уязвимых лиц, находящихся внутри транспортного средства, и сидячих мест	Н/Д	[Ц/Г]	2021 год	Швеция	Срочный вопрос, решение которого позволит обеспечить в случае аварий равный уровень защиты для женщин в целях осуществления ЦУР № 5 ООН

GRSP							
Приоритетные/ регулярно рассматриваемые направления	Название	Задачи/Результаты	Справочные материалы	Выделенные ресурсы/НРГ	Сроки	Инициатор	Примечания
Приоритетное направление	Альтернативные методы испытаний для транспортных средств большой грузоподъемности в целях улучшения применимости требований	Транспонирование в ГТП № 13 ООН	Н/Д	НРГ	Подлежит определению	Подлежит определению	Работу планируется начать
Приоритетное направление	Совместимость материалов с точки зрения водородной безопасности и новые концепции резервуаров	Включение в ГТП № 13 (этап 2)	ECE/TRANS/WP.29/AC.3/49	НРГ-ТСВТЭ	WP.29 Июнь 2023 года	Япония, Корея, ЕК	Работа ведется
Приоритетное направление	Совместимость материалов с точки зрения водородной безопасности и новые концепции резервуаров	Транспонирование в Правила № 134 ООН [и Правила № 146 ООН]	Н/Д	Подлежит определению		ЕК, Япония	Работу планируется начать по согласованию с GRSP
Приоритетное направление	Безопасность электромобилей	ГТП № 20 (этап 2)		НРГ-ЭВС	Предложенный срок – март–ноябрь 2024 года WP.29	США, ЕК, Китай, Япония	Работа ведется
Регулярно рассматриваемое направление	Дети в автобусах	Новые правила	2019/22 и GRSP-66-06	НРГ-ПБПДГМА	WP29 март 2023 года	Испания	Работа ведется

<i>GRSP</i>							
<i>Приоритетные/ регулярно рассматриваемые направления</i>	<i>Название</i>	<i>Задачи/Результаты</i>	<i>Справочные материалы</i>	<i>Выделенные ресурсы/НПГ</i>	<i>Сроки</i>	<i>Инициатор</i>	<i>Примечания</i>
Регулярно рассматриваемое направление	Правила № 16 ООН	Устройство, альтернативное (по усмотрению изготовителя) выключателю подушки безопасности на передних сиденьях, в сочетании с детскими удерживающими системами, устанавливаемыми против направления движения на задних сиденьях	ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/15 и GRSP-66-14	Н/Д	2021 год	МОПАП	Работа ведется
Регулярно рассматриваемое направление	Правила № 136 ООН	Обновление Правил № 136 ООН с учетом новых положений Правил № 100.03 и уточнение требований к сменным перезаряжаемым системам хранения электрической энергии (ПСХЭЭ)	GRSP-69-13 и GRSP-69-14	Н/Д	2021/2022	МАЗМ	

<i>GRSP</i>							
<i>Приоритетные/ регулярно рассматриваемые направления</i>	<i>Название</i>	<i>Задачи/Результаты</i>	<i>Справочные материалы</i>	<i>Выделенные ресурсы/НПГ</i>	<i>Сроки</i>	<i>Инициатор</i>	<i>Примечания</i>
Долгосрочные							
1. Приоритетное направление	Пассивная безопасность в отношении новой компоновки сидений в автоматизированных/автономных транспортных средствах	По запросу АС.2 и GRVA сбор имеющейся информации и данных, описывающих ожидаемые в будущем конфигурации компоновки сидений (в том числе для детей), связанные с транспортными средствами с высокой степенью автоматизации и автономными транспортными средствами. Выработка единого представления о готовности с течением времени новых систем и о соответствующих нормативных потребностях и сроках.	Связано с GRVA и WP29 (например, WP29-179-23 и WP29-179-25)	GRSP Целевая группа для сбора существующих данных/ информации	В зависимости от установленного «срока нормативного регулирования»	Подлежит определению	Считается, что автоматизированные/ автономные транспортные средства предлагают значительные преимущества в области безопасности дорожного движения Ожидается, что в ближайшем будущем будут доступны более высокие уровни автоматизации, что позволит водителям и пассажирам выбирать новые компоновки сидений в целях, например, улучшения комфорта, рабочей среды или коммуникации

GRSP							
Приоритетные/ регулярно рассматриваемые направления	Название	Задачи/Результаты	Справочные материалы	Выделенные ресурсы/НРГ	Сроки	Инициатор	Примечания
		Определение пошагового подхода к регулированию в целях создания условия для реализации вышеуказанных решений					
2. Приоритетное направление	ГТП ООН, касающиеся УДУС	Н/Д	Н/Д	Н/Д	Н/Д	Н/Д	Необходимость в согласовании положений, касающихся УДУС
3. Приоритетное направление	Краш-тесты, являющиеся репрезентатив- ными с точки зрения всего населения	Н/Д	Н/Д	Н/Д	Н/Д	Швеция	
Регулярно рассматриваемое направление	Защитные шлемы	поправки серии 07 Этап 2 НРГ	2019/25 и GRSP-66-22	НРГ по ЗШ (мандат должен быть предложен)	2022 год (?)	Франция, Италия	Работу планируется начать по согласованию с GRSP

Вопросы, рассматриваемые Рабочей группой по пассивной безопасности (GRSP)

<i>Вопрос</i>	<i>Документ ECE/TRANS/WP.29/... Наличие документа</i>
7.1. Соглашение 1958 года	Условные обозначения документов и информацию об их наличии см. в повестке дня шестьдесят девятой сессии (GRSP/2021/1)
7.1.1. Предложение по проекту поправок к существующим правилам ООН (Соглашение 1958 года):	
21 (Внутреннее оборудование);	
22 (Защитные шлемы);	
80 (Прочность сидений и их креплений (автобусы));	
94 (Лобовое столкновение);	
95 (Боковое столкновение);	
100 (Транспортные средства с электрическим приводом);	
127 (Безопасность пешеходов);	
129 (Усовершенствованные детские удерживающие системы);	
134 (Транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах (ТСВТЭ));	
137 (Лобовое столкновение с уделением особого внимания удерживающим системам)	
7.1.2. Предложение по проекту новых правил ООН:	
Данные отсутствуют	
7.2. Соглашение 1998 года (глобальные правила)	Условные обозначения документов и информацию об их наличии см. в повестке дня шестьдесят девятой сессии (GRSP/2021/1)
9 (Безопасность пешеходов);	
13 (Транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах);	
20 (Безопасность электромобилей);	
Электромобили	
Сопоставимость краш-тестов	
7.3. Соглашение 1997 года (осмотры)	
Данные отсутствуют	
7.4. Предложение по проекту рекомендаций или поправок к существующим рекомендациям:	
Общая резолюция № 1.	

Приложение IX

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

**Поправки, принятые к документу
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/14 (см. пункт 44 настоящего
доклада)**

В пункт 2.42 добавить второе примечание следующего содержания:

«2.42 “заданное состояние напряжения” ...

Примечание 1: ...

Примечание 2: В случае пульсирующего напряжения постоянного тока (переменные напряжения без изменения полярности) применяется порог постоянного тока».

Приложение X

Проект общих поправок к правилам ООН №№ 94, 95, 137 и 153

Принятый текст, основанный на документе GRSP-69-41
(см. пункт 47 настоящего доклада)

I. Предложение по дополнению 1 к поправкам серии 04 к Правилам № 94 ООН

В пункт 2.40 добавить второе примечание следующего содержания:

«2.40 “заданное состояние напряжения” ...

Примечание 1: ...

Примечание 2: В случае пульсирующего напряжения постоянного тока (переменные напряжения без изменения полярности) применяется порог постоянного тока».

II. Предложение по дополнению 2 к поправкам серии 05 к Правилам № 95 ООН

В пункт 2.45 добавить второе примечание следующего содержания:

«2.45 “заданное состояние напряжения” ...

Примечание 1: ...

Примечание 2: В случае пульсирующего напряжения постоянного тока (переменное напряжение без смены полярности) применяется порог постоянного тока».

III. Предложение по дополнению 2 к поправкам серии 02 к Правилам № 137 ООН

В пункт 2.37 добавить второе примечание следующего содержания:

«2.37 “заданное состояние напряжения” ...

Примечание 1: ...

Примечание 2: В случае пульсирующего напряжения постоянного тока (переменное напряжение без смены полярности) применяется порог постоянного тока».

IV. Предложение по дополнению 2 к первоначальной серии поправок к Правилам № 153 ООН

В пункт 2.31 добавить второе примечание следующего содержания:

«2.31 “заданное состояние напряжения” ...

Примечание 1: ...

Примечание 2: В случае пульсирующего напряжения постоянного тока (переменное напряжение без смены полярности) применяется порог постоянного тока».

Annex XI

[English only]

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	[November 2022]	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	[June 2023]	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	June 2022	[...]
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	

Annex XII

[English only]

Decisions submitted to silence procedure following formal meetings with remote participation of the Working Party on Passive Safety (GRSP), 21 May 2021

Adopted text based on GRSP-69-29-44 (see paragraph 48 of this report)

Agenda item	Document No (link)	Decision
1	https://unece.org/sites/default/files/2021-03/ECE-TRANS-WP.29-GRSP-2021-01e_0.pdf https://unece.org/sites/default/files/2021-05/GRSP-69-27e_.pdf https://unece.org/sites/default/files/2021-05/GRSP-69-12e.pdf https://unece.org/sites/default/files/2021-05/GRSP-69-33r1.pdf	In accordance with Chapter III, Rule 7 of the Rules of Procedure (TRANS/WP.29/690/Rev.1) of the World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations (WP.29), GRSP considered and adopted the agenda (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/1) proposed for the sixty-ninth session, the running order (GRSP-69-27), virtual meeting guidelines (GRSP-68-12) and the annotations (GRSP-69-33-Rev.1).
2(a)	https://unece.org/sites/default/files/2021-05/GRSP-69-43r1e.pdf	GRSP recommended on provisional basis AC.3/31-Rev.1, to provide a revised request of Authorization of work to finalize Amendment 3 to UN GTR No. 9 (Pedestrian safety) for consideration to the June 2021 session of AC.3.
6	https://unece.org/sites/default/files/2021-03/ECE-TRANS-WP.29-GRSP-2021-09e_1.pdf https://unece.org/sites/default/files/2021-05/GRSP-69-35e.pdf	Concerning the minimum number of lower anchorages for folding seats GRSP adopted ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/9 as amended by GRSP-69-35. The secretariat was requested to submit the proposal as draft Supplement 9 to the 07 series, Supplement 1 to the 08 series and Supplement 2 to the 09 series of amendment to UN Regulation No. 14 (Safety-belt anchorages), for consideration and vote at the November 2021 sessions of WP.29 and to the AC.1.
7	https://unece.org/sites/default/files/2021-03/ECE-TRANS-WP.29-GRSP-2021-10e_1.pdf https://unece.org/sites/default/files/2021-03/ECE-TRANS-WP.29-GRSP-2021-16e_0.pdf	GRSP adopted ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/10, not amended, to amend an omission in paragraph 3 of the UN Regulation, with regard to information on safety-belt reminders; ECE/TRANS/WP.29/GRSP/16, a correction to the the information sheet (Certificate) in its paragraph 3.3. The secretariat was requested to submit the proposal as draft Supplement 7 to the 07 series of amendment to UN Regulation No. 16 (Safety-belts) and Corrigendum 1 to Supplement 12 to the 06 series of amendments for consideration and vote at the November 2021 sessions of WP.29 and to the AC.1.
9	https://unece.org/sites/default/files/2021-03/ECE-TRANS-WP.29-GRSP-2021-13e_1.pdf https://unece.org/sites/default/files/2021-05/GRSP-69-17e.pdf	GRSP adopted ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/13, as amended by GRSP-69-17 to address the need of a text that can be enforced in a practical manner until specific requirements for the type approval of helmet accessories will be defined. The secretariat was requested to submit the proposal, as draft Supplement 1 to the 06 series of amendment to UN Regulation No. 22 (Protective helmets), for

		consideration and vote at the November 2021 session of WP.29 and to the AC.1.
10	https://unece.org/sites/default/files/2021-03/ECE-TRANS-WP.29-GRSP-2021-08e_1.pdf	GRSP adopted ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/8, not amended, to further amend the current scope of UN Regulation No. 95 (Lateral collision). The secretariat was requested to submit the proposals, as draft Supplement 1 to the 04 series and draft Supplement 2 to the 05 of amendments to UN Regulation No. 95, for consideration and vote at the November 2021 session of WP.29 and to the AC.1.
12	https://unece.org/sites/default/files/2021-05/GRSP-69-09e.pdf https://unece.org/sites/default/files/2021-03/ECE-TRANS-WP.29-GRSP-2021-03e_0.pdf https://unece.org/sites/default/files/2021-03/ECE-TRANS-WP.29-GRSP-2021-04e_0.pdf https://unece.org/sites/default/files/2021-03/ECE-TRANS-WP.29-GRSP-2021-05e_0.pdf https://unece.org/sites/default/files/2021-03/ECE-TRANS-WP.29-GRSP-2021-06e_0.pdf	GRSP adopted GRSP-69-09 confirming the interpretation of the expert from the Netherlands on the way “one belt route” defined by the current text of UN Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems). The adoption of the document will not amend the text of the UN Regulation and such decision will be reported orally by the Chair of GRSP at the November 2021 session of WP.29. GRSP also adopted: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/3, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/4, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/5 and ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/6, all not amended, clarifying the application of the dynamic tests procedures to ECRS. The secretariat was requested to submit the proposals, for consideration and vote at the November session of WP.29 and AC.1, for consideration and vote at the June 2021 session of WP.29 and to the AC.1, as draft: a) Supplement 11 to the original version of UN Regulation No. 129. (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/3) (b) Supplement 8 to the 01 series of amendment to UN Regulation No. 129 (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/4) (c) Supplement 7 to the 02 series of amendment to UN Regulation No. 129 (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/5). (d) Supplement 6 to the 03 series of amendment to UN Regulation No. 129 (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/6)
13	https://unece.org/sites/default/files/2021-04/ECE-TRANS-WP.29-GRSP-2021-12e.pdf https://unece.org/sites/default/files/2021-05/GRSP-69-22r1e.pdf	GRSP adopted ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/12 as amended by GRSP-69-22-Rev.2 aiming to allow alternative test methods for heavy duty vehicles in order to improve applicability of the requirements to vehicles of categories M ₂ , M ₃ , N ₂ and N ₃ . The secretariat was requested to submit the proposal as draft Proposal for Supplement 4 to the original version and Supplement 1 to the 01 series of amendments to UN Regulation No.134 (Hydrogen and Fuel Cell Vehicles) for consideration and vote at the November 2021 sessions of WP.29 and to the AC.1.
14	https://unece.org/sites/default/files/2021-03/ECE-TRANS-WP.29-GRSP-2021-14e_0.pdf	GRSP adopted ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/14, amended, aiming at defining parameters to enable a reproducible measurement of the acute angle alpha (α) to decide whether or not the vehicle is in the scope of the UN Regulation. The secretariat was requested to submit the proposal as draft Supplement 3 to the 01 series of amendments to UN Regulation No. 135 (Pole

		Side Impact (PSI)) for consideration and vote at the November 2021 sessions of WP.29 and to the AC.1
17	https://unece.org/sites/default/files/2021-03/ECE-TRANS-WP.29-GRSP-2021-11e_0.pdf	GRSP adopted, not amended, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/11 aimed at clarifying the requirements for the location of ISOFIX systems in case the vehicle type is equipped with rearward facing seats. The secretariat was requested to submit the proposal as draft Supplement 1 to the original version to UN Regulation No.145 ((ISOFIX anchorage systems, ISOFIX top tether anchorages and i-Size)) for consideration and vote at the November 2021 sessions of WP.29 and to the AC.1
18	https://unece.org/sites/default/files/2021-03/ECE-TRANS-WP.29-GRSP-2021-02e.pdf https://unece.org/sites/default/files/2021-05/GRSP-69-39e.pdf	GRSP adopted ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/2, as amended by GRSP-69-39 To incorporate Biomechanical Rear Impact Device Dummy into Mutual Resolution No. 1 (M.R.1). The secretariat was requested to submit the proposal, as draft Amendment 3 to M.R.1. for consideration and vote at the November 2021 session of WP.29 and to the AC.3.
22	https://unece.org/sites/default/files/2021-05/GRSP-69-29r2e__1.pdf	GRSP adopted GRSP-69-29-Rev.2 as revised list of priority work of GRSP.
23(g)	https://unece.org/sites/default/files/2021-04/GRSP-69-04e.pdf	GRSP adopted GRSP-69-04, to clarify specific conditions concerning a clear interpretation of an AC voltage (rms). The secretariat was requested to submit the proposal as draft Supplement 1 to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 100 (Electric power-train vehicles) for consideration and vote at the November 2021 sessions of WP.29 and to the AC.1.
23(j)	https://unece.org/sites/default/files/2021-05/GRSP-69-41e_0.pdf	GRSP adopted GRSP-69-41, to clarify the definition “special voltage condition” and avoid mis-interpretation in the application of the isolation resistance test after exposure to water. The secretariat was request to submit the proposal for consideration and vote at the November 2021 sessions of WP.29 and to the AC.1. as draft: (a) supplement 1 to the 04 series of amendments to UN Regulation No. 94 (Frontal collision) (b) supplement 2 to the 05 series of amendments to UN Regulation No. 95 (Lateral collision) (c) supplement 2 to the 02 series of amendments to UN Regulation No. 137 (Frontal impact with focus on restraint systems) (d) supplement 2 to the original series of amendments to UN Regulation No. 153 (Fuel system integrity and safety of electric power train in the event of a rear-end collision)