|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | | ECE/TRANS/WP.29/GRSP/70 | |
| _unlogo | | **Экономический  и Социальный Совет** | | Distr.: General  18 January 2022  Russian  Original: English |

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Всемирный форум для согласования правил   
в области транспортных средств**

**Рабочая группа по пассивной безопасности**

**Семидесятая сессия**

Женева, 6‒10 декабря 2021 года (онлайн)

Доклад Рабочей группы по пассивной безопасности о работе ее семидесятой сессии

Содержание

*Пункты* *Стр.*

I. Участники 1–2 4

[II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня) 3 4](#_Toc96604503)

[III. Глобальные технические правила № 9 ООН (безопасность пешеходов)   
(пункт 2 повестки дня) 4–5 4](#_Toc96604504)

[A. Предложение по поправке 3 4 4](#_Toc96604505)

[B. Предложение по поправке 4 5 5](#_Toc96604506)

[IV. Глобальные технические правила № 13 ООН (транспортные средства,   
работающие на водороде и топливных элементах) (пункт 3 повестки дня) 6 5](#_Toc96604507)

[V. Глобальные технические правила № 20 ООН (безопасность электромобилей)  
(пункт 4 повестки дня) 7 5](#_Toc96604508)

[VI. Правила № 12 ООН (система рулевого управления) (пункт 5 повестки дня) 8 6](#_Toc96604509)

[VII. Правила № 16 ООН (ремни безопасности) (пункт 6 повестки дня) 9–13 6](#_Toc96604510)

[VIII. Правила № 17 ООН (прочность сидений) (пункт 7 повестки дня) 14–15 7](#_Toc96604511)

[IX. Правила № 22 ООН (защитные шлемы) (пункт 8 повестки дня) 16 8](#_Toc96604512)

[X. Правила № 100 ООН (транспортные средства с электроприводом)  
 (пункт 9 повестки дня) 17 8](#_Toc96604513)

[XI. Правила № 127 ООН (безопасность пешеходов) (пункт 10 повестки дня) 18–19 8](#_Toc96604514)

[XII. Правила № 129 ООН (усовершенствованные детские удерживающие   
системы) (пункт 11 повестки дня) 20–22 9](#_Toc96604515)

[XIII. Правила № 135 ООН (боковой удар о столб) (пункт 12 повестки дня) 23 9](#_Toc96604516)

[XIV. Правила № 136 ООН (электромобили категории L) (пункт 13 повестки дня) 24–25 9](#_Toc96604517)

[XV. Правила № 137 ООН (лобовой удар с уделением особого внимания   
удерживающим системам) (пункт 14 повестки дня) 26 10](#_Toc96604518)

[XVI. Правила № 145 ООН (системы крепления ISOFIX, крепления верхнего   
страховочного троса ISOFIX и сидячих мест размера i)   
(пункт 15 повестки дня) 27 10](#_Toc96604519)

[XVII. Правила № 153 ООН (целостность топливной системы и безопасность   
электрического привода в случае удара сзади) (пункт 16 повестки дня) 28 10](#_Toc96604520)

[XVIII. Общая резолюция № 1 (пункт 17 повестки дня) 29 11](#_Toc96604521)

[XIX. Защита женщин-водителей и пассажиров (пункт 18 повестки дня) 30 11](#_Toc96604522)

[XX. Обеспечение безопасности детей в городских и междугородных   
автобусах (пункт 19 повестки дня) 31 11](#_Toc96604523)

[XXI. Обмен мнениями по вопросу об автоматизации транспортных средств   
(пункт 20 повестки дня) 32 12](#_Toc96604524)

[XXII. Стратегия Комитета по внутреннему транспорту (пункт 21 повестки дня) 33 12](#_Toc96604525)

[XXIII. Перечень приоритетных направлений работы GRSP   
(пункт 22 повестки дня) 34 12](#_Toc96604526)

[XXIV. Выборы должностных лиц (пункт 23 повестки дня) 35 12](#_Toc96604527)

[XXV. Прочие вопросы (пункт 24 повестки дня) 36–49 12](#_Toc96604528)

[A. Обмен информацией о национальных и международных требованиях,   
касающихся пассивной безопасности 36–37 12](#_Toc96604529)

[B. Правила № 0 ООН (международная система официального   
утверждения типа комплектного транспортного средства) 38–39 13](#_Toc96604530)

[C. Основные вопросы, рассмотренные на сессиях WP.29 в июне   
и ноябре 2021 года 40 14](#_Toc96604531)

[D. Объемный механизм определения точки Н 41 14](#_Toc96604532)

[E. Интеллектуальные транспортные системы 42 14](#_Toc96604533)

[F. Дети, оставленные в автомобилях 43 14](#_Toc96604534)

[G. Правила № 95 ООН (боковое столкновение) 44 14](#_Toc96604535)

[H. Соглашение 1997 года — Соблюдение требований в течение всего  
 срока службы транспортных средств 45 15](#_Toc96604536)

[I. Решения, представленные в соответствии с процедурой «отсутствия   
возражений» 46 15](#_Toc96604537)

[J. Выражение признательности 47–48 15](#_Toc96604538)

[K. Предварительная повестка дня следующей сессии 49 15](#_Toc96604539)

Приложения

[I.](#_Toc96604541) [List of informal documents (GRSP-70-…) distributed without   
an official symbol during the session 17](#_Toc96604542)

[II](#_Toc96604543). [Проект поправок к Правилам № 12 ООН (система рулевого управления) 20](#_Toc96604544)

[III.](#_Toc96604545) [Проект поправок к Правилам № 22 ООН (защитные шлемы) 21](#_Toc96604546)

[IV.](#_Toc96604552) [Проект поправок к Правилам № 100 ООН (транспортные средства   
с электроприводом) 29](#_Toc96604553)

[V.](#_Toc96604555) [Проект поправок к Правилам № 127 ООН (безопасность пешеходов) 30](#_Toc96604556)

[VI.](#_Toc96604559) [Проект поправок к Правилам № 129 ООН (усовершенствованные детские   
удерживающие системы) 33](#_Toc96604560)

[VII.](#_Toc96604561) [Проект поправок к Правилам № 136 ООН (электрические транспортные   
средства категории L) 34](#_Toc96604562)

[VIII.](#_Toc96604563) [List of GRSP informal working groups 35](#_Toc96604564)

[IX.](#_Toc96604565) [Decisions submitted to silence procedure following formal meetings with remote   
participation of the Working Party on Passive Safety (GRSP), 10 December 2021 36](#_Toc96604566)

I. Участники

1. Рабочая группа по пассивной безопасности (GRSP) провела свою семидесятую сессию в виртуальном формате в Женеве 6–10 декабря 2021 года[[1]](#footnote-1). Функции Председателя исполнял г-н Мартин Кубек (Соединенные Штаты Америки). В соответствии с правилом 1 a) Правил процедуры Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (TRANS/WP.29/ 690/Rev.1) в работе сессии участвовали эксперты от следующих стран: Австралии, Германии, Индии, Испании, Италии, Канады, Китая, Нидерландов, Норвегии, Польши, Республики Корея, Российской Федерации, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Франции, Чехии, Швейцарии, Швеции и Японии. В ее работе участвовали представители Европейской комиссии (ЕК). Кроме того, в работе сессии участвовали эксперты от следующих неправительственных организаций: Американского совета по автомобильной политике (АСАП), Международной организации потребительских союзов (МОПС), Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Европейской программы оценки новых автомобилей (ЕвроНКАП), Проекта по поддержке транспорта ЕвроМед, Международной автомобильной федерации (МАФ), Глобальной программы оценки новых автомобилей (Глобальной программы НКАП), Международного комитета по техническому осмотру автотранспортных средств (МКТОТ), Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) и Всемирной ассоциации велосипедной промышленности (ВБИА), Международного общества автомобильных инженеров (САE) и Фонда за искоренение ДТП со смертельным исходом.

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/2021/17   
неофициальные документы GRSP-70-08, GRSP-70-10-Rev.2 и GRSP-70-16-Rev.2

3. GRSP рассмотрела и утвердила повестку дня (ECE/TRANS/WP.29/ GRSP/2021/17), предложенную для семидесятой сессии, порядок рассмотрения ее пунктов (GRSP-70-10-Rev.2), руководящие принципы проведения совещаний в виртуальном формате (GRSP-70-08) и соответствующие аннотации (GRSP-70-16-Rev.2). Перечень неофициальных рабочих групп GRSP содержится в приложении VIII к настоящему докладу.

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

A. Предложение по поправке 3

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/2021/53   
ECE/TRANS/WP.29/2021/54  
 ECE/TRANS/WP.29/AC.3/31/Add.1   
неофициальные документы GRSP-70-33 и GRSP-70-36

4. Эксперт от Соединенных Штатов открыл дискуссию, кратко рассказав о ходе обсуждений. Эксперт от Германии продолжил, представив документы GRSP-70-33 и GRSP-70-36, где изложены результаты совещаний неофициальной целевой группы по поправке 3. Эксперт от Соединенных Штатов Америки подчеркнул, что большинство членов группы понимают, что проект поправки 3 является разъяснением практики, уже существующей в Японии, Республике Корея и Европейском союзе, в то время как в Соединенных Штатах Америки перенос ГТП № 9 ООН на проверки на соответствие все еще находится в стадии разработки и нормотворчество еще не началось. Наконец, GRSP отметила, что целевая группа не достигла согласия к моменту проведения сессии GRSP в декабре 2021 года. Поэтому пока GRSP не смогла рекомендовать поправку 3 Исполнительному комитету по Соглашению 1998 года (AC.3). Далее было отмечено, что работа неофициальной целевой группы приостановлена и что как только неофициальная рабочая группа по складным системам защиты пешеходов (НРГ ССЗП) завершит свою работу, должна быть создана еще одна НРГ для решения оставшихся вопросов по ГТП ООН. Наконец, GRSP отметила, что обмен информацией будет продолжаться на уровне экспертов GRSP и что дальнейшие инструкции могут быть получены от AC.3 на его сессии в марте 2022 года.

B. Предложение по поправке 4

*Документация:* неофициальный документ GRSP-70-19

5. Эксперт от Республики Корея представил документ GRSP-70-19, содержащий доклад о ходе работы НРГ по ССЗП. Он пояснил, что этап 1 работы НРГ будет включать цифровое моделирование момента удара головы (МУГ) о транспортное средство в случае складных систем и что в преамбуле будет указан общий подход, который надлежит разработать на следующем этапе. Он также сообщил, что эксперт от Японии предложил включить предложение о методе, эквивалентном численному моделированию (физическое или альтернативное численное моделирование), который должен быть согласован договаривающимися сторонами. GRSP согласилась с тем, что просьба Японии разрешить возможные альтернативы может быть временно удовлетворена путем включения этого предложения в преамбулу (часть А) в скобках. Это даст договаривающимся сторонам дополнительное время для рассмотрения, а окончательное решение об исключении скобок может быть принято при рассмотрении проекта поправки на сессии GRSP в мае 2022 года. Кроме того, GRSP согласилась с тем, что НРГ ССЗП должна завершить свою работу в рамках текущего мандата, предоставленного АС.3, не занимаясь другими важными, но на данный момент неактуальными вопросами и не отвлекаясь на сторонние дискуссии.

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

*Документация:* неофициальный документ GRSP-70-35

6. Председатель НРГ от имени коспонсоров (Япония, Республика Корея, Соединенные Штаты Америки и Европейский союз) 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-70-35. GRSP отметила, что НРГ просила продлить мандат до декабря 2022 года. GRSP поддержала просьбу НРГ обратиться за одобрением AC.3 на его сессии в марте 2022 года.

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

*Документация:* неофициальный документ GRSP-70-37

7. Председатель НРГ от имени коспонсоров (Китай, Япония, Соединенные Штаты Америки и Европейский союз) и всех членов НРГ по этапу 2 разработки ГТП № 20 ООН сообщил о ходе совещания НРГ, сославшись на документ GRSP-70-37.

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

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/18   
неофициальный документ GRSP-70-31

8. GRSP приняла к сведению предложение, внесенное экспертом от Нидерландов (документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/18 с поправками, содержащимися в документе GRSP-70-31), о введении требований, касающихся электробезопасности в случае столкновения, как это было согласовано для Правил № 94 ООН (лобовое столкновение). GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/2021/18 с поправками, содержащимися в приложении II к настоящему докладу (GRSP-70-31). Секретариату было поручено представить это предложение в качестве проекта поправок серии 05 к Правилам № 12 ООН (система рулевого управления) для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и Административного комитета Соглашения 1958 года (AC.1) в июне 2022 года.

VII. Правила № 16 ООН (ремни безопасности)   
(пункт 6 повестки дня)

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/15 ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/19 ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/20 ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/25   
неофициальные документы GRSP-70-03, GRSP-70-06,   
GRSP-70-07, GRSP-70-18, GRSP-70-25 и GRSP-70-32

9. Эксперт от Испании представил GRSP документ ECE/TRANS/WP.29/ GRSP/2021/20 в ходе презентации на основе документа GRSP-70-03, в котором обновлены чертежи фиксирующих приспособлений бустерных сидений, позволяющие проектировать сиденья в сочетании с опорой в качестве систем ограничения углового перемещения. Это предложение вызвало обеспокоенность экспертов GRSP по поводу последствий для Правил № 145 ООН (системы крепления ISOFIX, крепления верхнего страховочного троса ISOFIX и сидячих мест размера i) и в отношении реальных дорожно-транспортных происшествий. GRSP решила возобновить обсуждение пересмотренного варианта документа ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/20 (Правила № 16 ООН) на своей сессии в мае 2022 года с дополнительными фактическими данными о последствиях дорожно-транспортных происшествий для транспортных средств в реальных условиях, в частности относительно бокового удара и конфигурации смещения.

10. Эксперт от КСАОД представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/25 в ходе презентации на основе документа GRSP-70-18, в соответствии с которым вносятся поправки в существующие положения, касающиеся объема пространства для установки опоры, в целях улучшения совместимости между объемом для опоры и фиксирующими приспособлениями детского удерживающего устройства, которые используются для оценки внешних размеров усовершенствованной детской удерживающей системы. GRSP решила возобновить обсуждение пересмотренного варианта документа ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/25 (Правила № 16 ООН) на своей сессии в мае 2022 года, запросив больше фактических данных о реальных дорожно-транспортных происшествиях.

11. Эксперт от Японии представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/19 о ремнях безопасности сидений, оснащенных нижними креплениями ISOFIX. Он также представил документ GRSP-70-32, подчеркнув, что максимальные значения ускорения таза и силы натяжения поясного ремня у манекенов, расположенных на заднем сиденье, были больше, чем у манекенов, расположенных на переднем сиденье. Эксперт от МОПАП представил документ GRSP-70-25, согласно которому данные, полученные от эксперта от Японии, показывают, что в случае бустерных сидений, закрепленных как ремнем безопасности, так и ISOFIX, может возникнуть провисание ремней, что приводит к увеличению нагрузки на манекен. В связи с этим он предложил, чтобы бустерные сиденья с креплениями ISOFIX были официально утверждены по типу согласно Правилам № 129 ООН как «бустерное сиденье для конкретного транспортного средства», а не как «универсальное бустерное сиденье» или «бустерное сиденье размера i». GRSP решила возобновить обсуждение этого предложения на своей сессии в мае 2022 года.

12. GRSP возобновила обсуждение документа ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/15, касающегося фронтальной подушки безопасности на задних сиденьях. Эксперт от ЕК сообщил GRSP, что действующее законодательство Европейского союза несовместимо с наличием вышеупомянутых подушек безопасности и что ЕС находится в процессе его обновления. Однако он призвал экспертов вести поиск решения, не зависящего от этого процесса пересмотра. GRSP решила возобновить обсуждение на основе возможного пересмотренного предложения, как объявил эксперт от МОПАП, с тем чтобы ограничить это предложение детскими удерживающими системами для конкретных транспортных средств.

13. Эксперт от Финляндии представил документы GRSP-70-06 и GRSP-70-07, обосновывающие введение трехточечных ремней безопасности в автобусах. Эксперт от Нидерландов поддержал эту инициативу. Эксперт от ЕК заявил, что он готов рассмотреть данное предложение, но хотел бы, чтобы эта инициатива сочеталась с напоминаниями о необходимости пристегнуть ремень безопасности для обеспечения максимальной пользы. Эксперт от Швеции поддержала инициативу Финляндии. Однако она просила более подробно рассказать о негативных последствиях, в первую очередь об эвакуации пассажиров. Эксперт от МОПАП подтвердил необходимость получения данных о дорожно-транспортных происшествиях из других регионов и их тщательного изучения, прежде чем делать выводы; он также отметил, что было бы полезно пересмотреть требования Правил № 80 ООН, прежде чем исключать возможность использования двухточечных ремней безопасности, что чревато огромными последствиями. В итоге GRSP решила возобновить обсуждение предложения эксперта от Финляндии на основе более широких данных на своих следующих сессиях.

VIII. Правила № 17 ООН (прочность сидений)   
(пункт 7 повестки дня)

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/12   
неофициальные документы GRSP-69-02 и GRSP-70-27

14. Эксперт от Норвегии представил предложение по поправкам (GRSP-70-27) для улучшения процедуры испытания системы защиты водителя и пассажиров в случае смещения багажа. Он пояснил, что это предложение вытекает из выводов доклада (GRSP-69-02) Норвежского управления по расследованию проблем безопасности (НСИA) о лобовом столкновении на высокой скорости, представленного на сессии GRSP в мае 2021 года. Эксперт от КСАОД заявил, что нет никаких доказательств того, что повышение прочности сидений предотвратит ситуации, подобные тем, которые продемонстрировал эксперт от Норвегии, и что эта проблема, по всей видимости, больше связана с проскальзыванием под ремнем. Эксперт от Нидерландов добавил, что ДТП, о котором идет речь, произошло на высокой скорости. Он подчеркнул, что проблема заключается в несоответствии между правилами ООН № 14 и 17, поскольку они не охватывают ситуацию, когда пассажир занимает заднее среднее сидячее место, а в багажнике находится багаж. Эксперт от МОПАП также подчеркнул очень высокую степень тяжести этого конкретного ДТП и тот факт, что после введения действующих требований Правил № 17 ООН реальные данные, как представляется, не указывают на наличие проблем; он предложил также лучше разобраться в этом конкретном вопросе и собрать больше фактических данных. GRSP решила возобновить рассмотрение на своих следующих сессиях на основе документа GRSP-70-27 и данных о ДТП и сохранить GRSP-70-27 в качестве неофициального документа для сессии в мае 2022 года.

15. Эксперт от МОПАП отозвал документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/12, и GRSP решила исключить этот вопрос (высота подголовников/низкая конструкция крыши) из повестки дня следующих сессий.

IX. Правила № 22 ООН (защитные шлемы)   
(пункт 8 повестки дня)

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/24  
неофициальные документы GRSP-70-14 и GRSP-70-28

16. Эксперт от Италии, Председатель специальной группы по защитным шлемам, представил в ходе презентации (GRSP-70-28) документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/ 2021/24 с поправками, указанными в документе GRSP-70-14, в котором рассматриваются конкретные требования в отношении официального утверждения типа аксессуаров защитных шлемов, определенные специальной группой. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/24 с поправками (GRSP-70-14), содержащимися в приложении III к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить это предложение в качестве проекта дополнения 2 к поправкам серии 06 к Правилам № 22 ООН (защитные шлемы) для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и АС.1 в июне 2022 года.

X. Правила № 100 ООН (транспортные средства с электроприводом) (пункт 9 повестки дня)

*Документация:* неофициальный документ GRSP-70-26

17. GRSP приняла документ GRSP-70-26, воспроизведенный в приложении IV к докладу, для обновления перекрестных ссылок на другие правила ООН. Секретариату было поручено представить это предложение в качестве проекта дополнения 2 к поправкам серии 03 к Правилам № 100 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и АС.1 в июне 2022 года.

XI. Правила № 127 ООН (безопасность пешеходов)   
(пункт 10 повестки дня)

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/18 ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/28   
неофициальные документы GRSP-70-12, GRSP-70-13,   
GRSP-70-17, GRSP-70-20 и GRSP-70-21-Rev.1

18. Эксперт от ЕК от имени редакционной целевой группы снял с рассмотрения документы GRSP-70-12 и GRSP-70-13 и представил документ ECE/TRANS/WP.29/ GRSP/2021/28. Он пояснил, что цель этого предложения заключается во введении в Правила ООН конкретных положений, согласованных с новыми положениями пересмотренного Регламента по общей безопасности (ЕС) 2019/2144. Он представил также документ GRSP-70-20 в качестве сводного пересмотренного варианта этого предложения и документ GRSP-70-21-Rev.1, который включает только поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/28. GRSP приняла документ ECE/TRANS/ WP.29/GRSP/2021/28 с поправками, содержащимися в приложении V к настоящему докладу (GRSP-70-21-Rev.1). Секретариату было поручено представить это предложение в качестве проекта поправок серии 03 к Правилам № 127 ООН (безопасность пешеходов) для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и АС.1 в июне 2022 года.

19. Эксперт от Германии представил документ GRSP-70-17 (заменяющий документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/18), касающийся новых положений относительно системы подвески с регулируемой высотой движения (СПРВД). GRSP решила распространить документ GRSP-70-17 с официальным условным обозначением как проект поправок серии 04 к Правилам № 127 ООН на своей сессии в мае 2022 года.

XII. Правила № 129 ООН (усовершенствованные детские удерживающие системы) (пункт 11 повестки дня)

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/7  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/26   
неофициальные документы GRSP-68-05, GRSP-70-05,   
GRSP-70-18 и GRSP-70-22

20. Эксперт от Испании от имени группы технического обслуживания (ГТО) по Правилам № 129 ООН представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/7 с поправками, содержащимися в документе GRSP-70-05, целью которого является уточнение оценки удержания головы при проведении испытания на боковой удар. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/7 с поправками, содержащимися в приложении VI (GRSP-70-05) к докладу. Секретариату было поручено представить это предложение в качестве проекта дополнения 7 к поправкам серии 03 к Правилам № 129 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и АС.1 в июне 2022 года.

21. Ссылаясь на решение, принятое по пункту 6 повестки дня (см. пункт 10 выше) в отношении параллельного предложения, представленного экспертом от КСАОД, GRSP решила возобновить обсуждение пересмотренного варианта документа ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/26, касающегося удлинения опоры, на своей сессии в мае 2022 года и просила представить больше данных о реальных ДТП.

22. Эксперт от КСАОД представил документ GRSP-70-22 для объяснения воздействия контакта подбородка с грудью, зафиксированного у манекенов во время испытаний в рамках процедуры утверждения типа, и возможных решений. GRSP в принципе одобрила в качестве прагматичного решения предложение эксперта от КСАОД, в соответствии с которым вводятся предельные значения сжимающей силы шеи на основе измеренных данных мониторинга процедуры утверждения типа, как предлагается в документе GRSP-68-05. GRSP просила продолжить обмен информацией по этому вопросу на своей сессии в мае 2022 года в ожидании официального предложения от эксперта от КСАОД на основе документа GRSP-68-05.

XIII. Правила № 135 ООН (боковой удар о столб)   
(пункт 12 повестки дня)

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/21

23. Эксперт от Нидерландов представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/21, 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 8 выше). GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/21, исключив квадратные скобки в пункте 11.7. Секретариату было поручено представить это предложение в качестве проекта поправок серии 02 к Правилам № 135 ООН (боковой удар о столб (БУС)) для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и АС.1 в июне 2022 года.

XIV. Правила № 136 ООН (электромобили категории L) (пункт 13 повестки дня)

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/22   
неофициальный документ GRSP-70-24

24. Эксперт от МАЗМ представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/22, целью которого является обновление требований к электромобилям категории L путем приведения их в соответствие с ГТП № 20 ООН. Он добавил также, что предложение включает новые факультативные требования, позволяющие устанавливать съемные перезаряжаемые системы аккумулирования электроэнергии (ПСАЭ) в любом направлении, чтобы обеспечить безопасное применение сменных батарей. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/22 с поправками, содержащимися в приложении VII к настоящему докладу (GRSP-70-24). Секретариату было поручено представить это предложение в качестве проекта поправок серии 01 к Правилам № 136 ООН (электромобили категории L) для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и АС.1 в июне 2022 года.

25. GRSP отметила, что утверждение съемных ПСАЭ, по всей видимости, не распространяется на сменные элементы. По просьбе эксперта от ЕК GRSP просила экспертов от договаривающихся сторон проанализировать вопрос о том, следует ли содействовать обеспечению такой возможности в будущем, и предоставить соответствующую информацию на следующих сессиях GRSP. Председатель заявил, что он доведет этот вопрос до сведения НРГ по ГТП № 20 (безопасность электромобилей).

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

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/23

26. GRSP возобновила рассмотрение предложения, внесенного экспертом от Нидерландов (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/23), целью которого является уточнение требований, предъявляемых к регулировке спинки пассажирского сиденья при установке женского манекена Hybrid III 5-го процентиля. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/23 без поправок. Секретариату было поручено представить это предложение в качестве проекта дополнения 4 к поправкам серии 01 и проекта дополнения 3 к поправкам серии 02 к Правилам № 137 ООН (лобовой удар с уделением особого внимания удерживающим системам) для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и АС.1 в июне 2022 года.

XVI. Правила № 145 ООН (системы крепления ISOFIX, крепления верхнего страховочного троса ISOFIX и сидячих мест размера i) (пункт 15 повестки дня)

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/27

27. Эксперт от Нидерландов представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/ 2021/27, целью которого является исправление в этих Правилах ООН определения типа транспортного средства. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/ GRSP/2021/27 без поправок. Секретариату было поручено представить это предложение в качестве проекта дополнения 2 к первоначальному варианту Правил № 145 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и АС.1 в июне 2022 года.

XVII. Правила № 153 ООН (целостность топливной системы и безопасность электрического привода в случае удара сзади) (пункт 16 повестки дня)

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

28. GRSP возобновила рассмотрение предложения, внесенного экспертом от Германии (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/29), целью которого является распространение условия о необходимости влияния на результаты испытания на удар на все критерии. GRSP решила пересмотреть документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/ 2021/29 силами небольшой редакционной группы заинтересованных экспертов и возобновить рассмотрение пересмотренного предложения по этому вопросу на своей сессии в мае 2022 года.

XVIII. Общая резолюция № 1 (пункт 17 повестки дня)

29. GRSP отметила, что добавление 1 к Общей резолюции № 1 (Технические требования к изготовлению, подготовке и сертификации антропометрического устройства для испытания на удар сзади взрослого мужского манекена с достоверными биофизическими характеристиками 50-го процентиля (BioRID-II ООН)) было принято на сессиях WP.29 и АС.3 в ноябре 2021 года. GRSP рекомендовала экспертам, разрабатывающим аналогичные добавления к техническим требованиям к другим манекенам (например, манекенам серии Q), использовать в качестве образца вышеупомянутое добавление 1, разработанное экспертом от Соединенного Королевства.

XIX. Защита женщин-водителей и пассажиров   
(пункт 18 повестки дня)

*Документация:* неофициальный документ GRSP-70-01

30. GRSP рассмотрела неофициальную оценку технических показателей исследования Швеции по защите женщин-водителей и пассажиров, проведенную специальной группой экспертов. Эксперт от Швеции пояснила, что цель специальной группы — лучше определить и понять проблему, поэтому она предложила создать неофициальную рабочую группу и представила ее круг ведения в документе GRSP-70-01. Эксперт от Соединенных Штатов Америки сообщила GRSP, что она участвовала только в первом совещании специальной группы, поскольку специальная группа не выполнила мандат, предоставленный WP.29 (ECE/TRANS/WP.29/1159, пункты 22 и 58), а именно провести сбор и анализ данных для проверки обоснованности утверждения Швеции. GRSP решила, что специальная группа экспертов может продолжить обзор существующих исследований/обмен информацией о текущих исследованиях, и если GRSP решит, что имеется достаточно доказательств для рассмотрения этого вопроса, то может быть создана НРГ.

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

*Документация:* неофициальный документ GRSP-70-02

31. Эксперт от Испании от имени НРГ по повышению безопасности перевозки детей в городских и междугородных автобусах проинформировала GRSP о ходе работы (GRSP-70-02). Она подтвердила, что группа изучает различные конфигурации испытаний и оборудования детских удерживающих систем (ДУС) в транспортных средствах категории M3 (например, в сидячем положении; с манекеном серии Q с использованием/без использования ДУС; с различными типами ДУС) с учетом требований, предъявляемых к автобусам. Она подтвердила также, что рассматривался вопрос о встроенных ДУС, но их использование в качестве решения может противоречить структурной модификации автобусов. GRSP решила возобновить рассмотрение этого вопроса на своей сессии в мае 2022 года.

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

*Документация:* неофициальный документ GRSP-70-15

32. Эксперт от Республики Корея представил документ GRSP-70-15, в котором показан сценарий обеспечения безопасности автономных транспортных средств при столкновении, основанный на результатах проведенного обследования. Он пришел к выводу, что потребители ожидают, что характеристики безопасности автономных транспортных средств при столкновении будут эквивалентны нынешнему уровню безопасности или будут превосходить его, учитывая дорожную ситуацию и ожидания рынка. GRSP решила, что нет необходимости принимать решение по вопросам, поднятым экспертом от Республики Корея касательно проблем безопасности, связанных с автономными транспортными средствами, и что сначала эти вопросы следует рассмотреть Рабочей группе по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) и ее подгруппам.

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

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

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

*Документация:* неофициальный документ GRSP-70-11

34. В соответствии с просьбой Председателя WP.29, высказанной на сессии в июне 2021 года (ECE/TRANS/WP.29/1159, пункты 35–38) относительно обсуждения проекта программы работы (ПР) WP.29, GRSP рассмотрела ПР WP.29 и ее вспомогательных органов. GRSP решила, что нет необходимости обновлять состояние приоритетов GRSP, содержащееся в документе GRSP-70-11, до следующего представления приоритетов в декабре 2022 года, поскольку в нем отражены планы на 2021 год, и что этот документ не требуется обновлять каждый раз, когда GRSP добивается прогресса по какому-либо вопросу. Кроме того, GRSP согласилась, что документ GRSP-70-11 точно отражает приоритеты на 2021 год, которые GRSP представила WP.29.

XXIV. Выборы должностных лиц (пункт 23 повестки дня)

35. В соответствии с правилом 37 правил процедуры (ECE/TRANS/WP.29/ 690/Rev.1) GRSP назначила выборы должностных лиц. Представители договаривающихся сторон, присутствовавшие на совещании и принявшие участие в голосовании, единогласно переизбрали г-на М. Кубека (Соединенные Штаты Америки) Председателем и г-на Х. Дж. Кима (Республика Корея) заместителем Председателя для сессий GRSP, запланированных на 2022 год.

XXV. Прочие вопросы (пункт 24 повестки дня)

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

*Документация:* неофициальный документ GRSP-70-23

36. Эксперт от КСАОД повторил свою просьбу, обращенную ко всем договаривающимся сторонам, не входящим в Европейский союз, сообщить о своем намерении применять новое переходное положение Правил № 44 ООН (детские удерживающие системы) (ECE/TRANS/WP.29/2020/111, дополнение 18 к поправкам серии 04 к Правилам № 44 ООН), принятое на сессии WP.29 в ноябре 2020 года, которое позволяет договаривающимся сторонам больше не признавать официальные утверждения в соответствии с этими Правилами ООН с 1 сентября 2023 года. Эксперт от ЕК пояснил, что все государства — члены Европейского союза будут иметь возможность ввести эту дату истечения срока действия с отсрочкой на год, с тем чтобы запасы ДУС, уже имеющихся в наличии, были исчерпаны. Наконец, GRSP просила договаривающиеся стороны Соглашения 1958 года, не входящие в Европейский союз, сообщить о своем намерении продолжать/прекратить после 1 сентября 2023 года продажу ДУС типа, утвержденного в соответствии с Правилами № 44 ООН.

37. Эксперт от ЕК представил исследование (GRSP-70-23) для анализа и оценки целесообразности требований к ударным импульсам, содержащихся в действующем законодательстве Европейского союза. В связи с этим он заявил, что необходимо будет определить потенциальные поправки к правилам и оценить потенциальные выгоды, а также любые (непреднамеренные) последствия. Он сообщил, что данные о ДТП ограничены и поэтому определение реальной проблемы не представляется возможным. На данном этапе не хватает конкретных данных об экономической эффективности и ЕК пока не будет осуществлять дальнейшие действия в отношении модификации ударных импульсов. Он пояснил, что Европейская комиссия обязана провести оценку безопасности транспортных средств к июлю 2027 года (статья 14 Регламента по общей безопасности (ЕС) 2019/2144), когда она примет во внимание это исследование. GRSP предложила направить эту же презентацию Рабочей группе по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG). В частности, эксперт от ЕК рекомендовал обеспечить соответствие правил ООН № 67 (СНГ) и 110 (КПГ), охваченных данным исследованием, Правилам № 134 ООН/ГТП № 13 (водородная безопасность).

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

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/1044/Rev.3   
неофициальный документ GRSP-70-04

38. Эксперт от Японии, выступающий в роли полномочного представителя по МОУТКТС, пояснил, что поправки к Общим руководящим принципам, касающимся переходных положений, разъясняют, что договаривающиеся стороны могут и должны продолжать предоставлять официальные утверждения типа на основании поправок предыдущей серии, и что эта поправка была принята в качестве Пересмотра 3 на мартовской сессии WP.29 в 2021 году. Он добавил, что второй вопрос, обсуждавшийся в НРГ, касался предложения по поправкам серии 04 к Правилам № 0 ООН, вносящим изменения в приложение 4. Он пояснил, что предлагаемая поправка к приложению 4 (где перечислены Правила ООН, которые применяются к Правилам № 0 ООН) добавляет Правила № 154 ООН (ВПИМ) и новые правила ООН № 161, 162 и 163, а также отражает новую серию поправок к существующим правилам ООН (т. е. к Правилам № 95 ООН). Он сообщил, что эта поправка была принята на сессии WP.29 в ноябре 2021 года (ECE/TRANS/WP.29/2021/84). Кроме того, он сообщил, что на последнем совещании НРГ по МОУТКТС, состоявшемся в ноябре 2021 года, было отмечено, что в серии 04 отсутствуют переходные положения и по этой причине на сессии WP.29 в марте 2022 года будет предложено дополнение, включающее их. Он объявил, что в настоящее время разрабатывается предложение по поправкам серии 05 к Правилам № 0 ООН для обновления приложения 4 и ожидается, что неофициальный документ будет представлен на сессии WP.29 в июне 2022 года. Наконец, он сообщил GRSP о том, что НРГ изучает меры по улучшению ситуации в целях содействия утверждению МОУТКТС, в частности обсуждается процесс более полного информирования о фактических минимальных требованиях, применяемых различными договаривающимися сторонами, для возможного включения в документ ECE/TRANS/WP.29/343 о статусе Соглашения 1958 года и прилагаемых к нему правил ООН.

39. Эксперт от Финляндии от имени НРГ по базе данных для обмена документацией об официальном утверждении типа (ДЕТА) представил предложение по расширению ДЕТА для улучшения использования уникального идентификатора (УИ) для правил ООН (GRSP-70-04). Он добавил также, что УИ будет доступен в конце следующего года в связи с адаптацией программного обеспечения. GRSP на данный момент отметила, что использование УИ не может быть применено к правилам ООН № 22, 44 и 129. Он пояснил, что для этих правил ООН правоприменительным органам необходимы имеющиеся данные об официальном утверждении типа, с тем чтобы соответствовать требованиям правоприменительного контроля.

C. Основные вопросы, рассмотренные на сессиях WP.29 в июне и ноябре 2021 года

*Документация:* неофициальный документ GRSP-70-09-Rev.1

40. Секретарь сообщил об основных вопросах (GRSP-70-09-Rev.1), рассмотренных на сто восемьдесят четвертой (ECE/TRANS/WP.29/1159) и сто восемьдесят пятой (ECE/TRANS/WP.29/1161) сессиях.

D. Объемный механизм определения точки Н

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

E. Интеллектуальные транспортные системы

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

F. Дети, оставленные в автомобилях

*Документация:* неофициальный документ GRSP-70-30

43. Эксперт от ЕвроНКАП представил документ GRSP-70-30, посвященный сценарию текущей ситуации в этом вопросе и дорожной карте для протокола обнаружения присутствия детей, разработанной его организацией. Эксперт от Соединенных Штатов Америки сообщила GRSP, что предложенный законопроект президента ее страны о безопасности транспортных средств будет способствовать глобальному сотрудничеству по данной теме. GRSP решила продолжить обсуждение вопроса о детях, оставленных в автомобилях, обменявшись данными и результатами исследований на своих будущих сессиях.

G. Правила № 95 ООН (боковое столкновение)

*Документация:* неофициальный документ GRSP-70-29

44. GRSP отметила на основе неофициального документа GRSP-70-29, что с 1999 года более 2300 произведенных барьеров для бокового удара (использовавшихся техническими службами для испытаний в рамках процедуры утверждения типа) имели параметр (требование к удлинению передней панели при разрыве), не соответствующий требованию Правил № 95 ООН. GRSP поручила своим экспертам провести расследование по вопросу о последствиях несоответствия барьеров, которое могло привести к несоблюдению Правил № 95 ООН в течение 20 лет производства транспортных средств, и представить доклад на сессии GRSP в мае 2022 года.

H. Соглашение 1997 года — Соблюдение требований в течение всего срока службы транспортных средств

*Документация:* ECE/TRANS/WP.29/2021/148

45. GRSP отметила, что WP.29 (ECE/TRANS/WP.29/1161, пункт 154) ожидает от РГ рассмотрения предложения по рамочному документу по соблюдению требований в течение всего срока службы транспортных средств (ECE/TRANS/WP.29/2021/148), которое должно быть доработано до мартовской сессии WP.29 в 2022 году. GRSP одобрила рамочный документ без поправок (ECE/TRANS/WP.29/2021/148).

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

*Документация:* неофициальный документ GRSP-70-34-Rev.3

46. GRSP согласовала перечень основных решений (GRSP-69-34-Rev.3), который воспроизводится в приложении IX 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).

J. Выражение признательности

47. GRSP отметила, что г-жа Мэри Версаль (Соединенные Штаты Америки), прежний Председатель GRSP, планирует уйти на пенсию и больше не будет участвовать в работе ее сессий. GRSP высоко оценила ее приверженность делу повышения безопасности транспортных средств на глобальном уровне и ее вклад в течение многих лет руководства и активного участия в сессиях GRSP и других групп WP.29. GRSP пожелала г-же Версаль долгой и счастливой жизни на пенсии и отметила ее успешную карьеру продолжительными аплодисментами.

48. GRSP отметила также, что г-н Курт Пфистер (Швейцария) выйдет в отставку и не будет принимать участие в работе ее сессий. GRSP высоко оценила приверженность г-на Пфистера делу повышения безопасности транспортных средств на глобальном уровне и его вклад в течение многих лет активного участия в сессиях. GRSP пожелала г-ну Пфистеру всего наилучшего на его будущем поприще и отметила его успешную карьеру продолжительными аплодисментами.

K. Предварительная повестка дня следующей сессии

49. GRSP отметила, что ее семидесятую сессию планируется провести в Женеве 9 (14 ч 30 мин) — 13 мая (12 ч 30 мин) 2022 года. GRSP указала, что предельный срок для представления официальной документации в секретариат установлен на 11 февраля 2022 года, т. е. за двенадцать недель до начала сессии. Ожидается, что GRSP будет придерживаться предложенной в документе GRSP-70-38 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 № 16 ООН (ремни безопасности).

6. Правила № 17 ООН (прочность сидений).

7. Правила № 95 ООН (боковой удар).

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

9. Правила № 127 ООН (безопасность пешеходов).

10. Правила № 129 ООН (усовершенствованные детские удерживающие системы).

11. Правила № 135 ООН (боковой удар о столб (БУС)).

12. Правила № 136 ООН (электромобили категории L).

13. Правила № 137 ООН (лобовой удар с уделением особого внимания удерживающим системам).

14. Правила № 145 ООН (системы креплений ISOFIX, крепления верхнего страховочного троса ISOFIX и сиденья размера i).

15. Правила № 153 ООН (целостность топливной системы и безопасность электрического привода в случае удара сзади).

16. Общая резолюция № 1.

17. Защита женщин-водителей и пассажиров.

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. Прочие вопросы:

a) обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся пассивной безопасности;

b) Правила № 0 ООН (международная система официального утверждения типа комплектного транспортного средства);

c) основные вопросы, рассмотренные на сессии WP.29 в марте 2022 года;

d) объемный механизм определения точки H;

e) интеллектуальные транспортные системы;

f) дети, оставленные в автомобилях.

Annex I

[English only]

List of informal documents (GRSP-70-…) distributed without an official symbol during the session

| *No.* | *Transmitted by* | *Agenda item* | *Language* | *Title* | *Follow-up* |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 01 | Canada, France, Germany, Japan, Netherlands, Spain and Sweden | 18 | E | Proposal of draft terms of references for informal working group on sex and size neutral crash safety | (a) |
| 02 | Spain | 19 | E | Status Report of the Informal Working Group on Safer Transport of Children in Buses and Coaches (IWG-STCBC) | (a) |
| 03 | CLEPA | 6 | E | ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/20 GRSP seventieth session | (a) |
| 04 | IWG DETA | 24(b) | E | Proposal for extension of DETA to improve the use of the UNIQUE IDENTIFIER for UN Regulations | (a) |
| 05 | Spain | 11 | E | Proposal for Supplement 7 to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems) | (d) |
| 06 | Finland | 6 | E | Three-point safety-belts in buses and coaches | (c) |
| 07 | Finland | 6 | E | Estimate of the cost and impact of three-point seat belts in buses in Finland | (c) |
| 08 | Secretariat | 1 | E | Virtual meeting participation guidelines (Webex) | (a) |
| 09/ Rev.1 | Secretariat | 24(c) | E | Highlights of WP.29 June and November 2021 sessions | (a) |
| 10/ Rev.2 | GRSP Chair | 1 | E | Running order of GRSP 70th session | (a) |
| 11 | Secretariat | 22 | E | Programme of Work of the World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations (WP.29) and its Subsidiary Bodies | (a) |
| 12 | EC | 10 | E | Revised ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/28 | (a) |
| 13 | EC | 10 | E | Amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/28 | (a) |
| 14 | Ad hoc group - UN Reg. 22 | 8 | E | [Proposal for Supplement 2 to the 06 series of amendments of UN Regulation No. 22 (Protective helmets)](https://unece.org/transport/documents/2021/12/informal-documents/ad-hoc-group-un-reg22-proposal-supplement-2-06) | (d) |
| 15 | Republic of Korea | 20 | E | Crash Safety of Autonomous Vehicles Based on a Survey Result | (a) |
| 16/ Rev.2 | Secretariat | 1 | E | [Annotated provisional agenda](https://unece.org/transport/documents/2021/12/secretariat-annotated-provisional-agenda) | (a) |
| 17 | Germany | 10 | E | [Proposal for the 03 series of amendments to UN Regulation No. 127 (Pedestrian safety)](https://unece.org/transport/documents/2021/12/informal-documents/germany-proposal-03-series-amendments-un-regulation) | (b) |
| 18 | CLEPA | 11 | E | [Modification of R16/R129 Support Leg Volume](https://unece.org/documents/2021/12/clepa-modification-r16r129-support-leg-volume) | (a) |
| 19 | Republic of Korea | 2(b) | E | [Status of Informal Working Group on Deployable Pedestrian Protection Systems (IWG-DPPS)](https://unece.org/transport/documents/2021/12/rep-korea-status-informal-working-group-deployable-pedestrian) | (a) |
| 20 | OICA | 10 | E | [Revised ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/28](https://unece.org/transport/documents/2021/12/informal-documents/oica-revised-ecetranswp29grsp202128) | (a) |
| 21/ Rev.1 | OICA | 10 | E | [Amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/28](https://unece.org/transport/documents/2021/12/informal-documents/secretariat-amendments-ecetranswp29grsp202128) | (d) |
| 22 | CLEPA | 11 | E | [UN Regulation No. 129 neck limits: effect of chin-to-chest contact and potential solutions](https://unece.org/transport/documents/2021/12/informal-documents/clepa-un-regulation-no-129-neck-limits-effect-chin-0) | (a) |
| 23 | EC | 24(a) | E | [EC study to review the appropriateness of crash pulses used in current EU legislation](https://unece.org/transport/documents/2021/12/informal-documents/ec-ec-study-review-appropriateness-crash-pulses-0) | (a) |
| 24 | IMMA | 13 | E | [Proposal to amend ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/22](https://unece.org/transport/documents/2021/12/informal-documents/imma-proposal-amend-ecetranswp29grsp202122) | (d) |
| 25 | OICA | 6 | E | [UN-R16 proposal by Japan ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/19](https://unece.org/transport/documents/2021/12/informal-documents/oica-un-r16-proposal-japan-ecetranswp29grsp202119) | (a) |
| 26 | OICA | 9 | E | [Proposal for Supplement 2 to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 100](https://unece.org/transport/documents/2021/12/informal-documents/oica-proposal-supplement-1-03-series-amendments-un) | (d) |
| 27 | Norway | 7 | E | [Proposal for the 11 series of amendments to UN Regulation No. 17 (Strength of seats)](https://unece.org/transport/documents/2021/12/informal-documents/norway-proposal-11-series-amendments-un-regulation) | (c) |
| 28 | Ad hoc group - UN Reg. 22 | 8 | E | [Proposal for Supplement 2 to the 06 series of amendments of UN Regulation No. 22 (Protective helmets)](https://unece.org/transport/documents/2021/12/informal-documents/ad-hoc-group-un-reg22-proposal-supplement-2-06-0) | (a) |
| 29 | EC | 24(g) | E | UN [Regulation No. 95 Front Plate Elongation Requirement Review](https://unece.org/transport/documents/2021/12/informal-documents/ec-regulation-no-95-front-plate-elongation-0) | (a) |
| 30 | Euro NCAP | 24(f) | E | [Euro NCAP Child Presence Detection](https://unece.org/transport/documents/2021/12/informal-documents/cieuroncap-euro-ncap-child-presence-detection) | (a) |
| 31 | 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](https://unece.org/transport/documents/2021/12/informal-documents/netherlands-proposal-05-series-amendments-un) | (d) |
| 32 | Japan | 6 | E | [Sled Test Results of Small Female Dummy](https://unece.org/transport/documents/2021/12/informal-documents/japan-sled-test-results-small-female-dummy-0) | (a) |
| 33 | TF-GTR9 | 2(a) | E | Technical Working Subgroup on GTR9 Amendment 3: Status Report | (a) |
| 34/ Rev.3 | Secretariat | 24(i) | E | Decisions submitted to silence procedure following formal meetings with remote participation Of the Working Party on Passive Safety (GRSP), 10 December 2021 | (d) |
| 35 | IWG HFCV | 3 | E | [Summary Report by Chair of IWG for GTR 13 (Hydrogen-Powered Vehicles) to the 70th Meeting of GRSP (December 9, 2021](https://unece.org/transport/documents/2021/12/informal-documents/iwg-hfcv-summary-report-chair-iwg-gtr-13-hydrogen) | (a) |
| 36 | TF-GTR9 | 2(a) | E | [Technical Working Subgroup on GTR9 Amendment 3: Complete - Status Report](https://unece.org/transport/documents/2021/12/tf-gtr9-technical-working-subgroup-gtr9-amendment-3-complete-status) | (a) |
| 37 | IWG EVS | 4 | E | [Summary Report by Chair of IWG for GTR 20 (Electrical Vehicle Safety) to the 70th Meeting of Group of Experts on Passive Safety December 10, 2021](https://unece.org/transport/documents/2021/12/informal-documents/iwg-evs-summary-report-chair-iwg-gtr-20-electrical) | (a) |
| 38 | Secretariat | 24(j) | E | [Provisional agenda of the seventy-first session of GRSP](https://unece.org/transport/documents/2021/12/informal-documents/secretariat-provisional-agenda-71st-session-grsp) | (a) |

*Notes*:

(a) Consideration completed or superseded.

(b) Continue consideration at the next session with an official symbol.

(c) Continue consideration at the next session as an informal document.

(d) Adopted and to be submitted to WP.29.

Приложение II

Проект поправок к Правилам № 12 ООН   
(система рулевого управления)

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/18   
(см. пункт 8 настоящего доклада)

...

*Пункт 5.6* изменить следующим образом:

«5.6 Считают, что технические требования, указанные в пунктах 5.5−5.5.**4** выше, выполнены, если транспортное средство, оборудованное электрическим приводом, работающим на высоком напряжении, соответствует техническим требованиям пунктов 5.2.8−5.2.8.**4** Правил № 94 **ООН** с поправками серии **04** или техническим требованиям пунктов 5.2.8–5.2.8.**4** Правил № 137 ООН **с поправками серии 02**».

...

Приложение III

Проект поправок к Правилам № 22 ООН   
(защитные шлемы)

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/24   
(см. пункт 16 настоящего доклада)

...

*Пункт 5.4.4.1.2.2.1* изменить следующим образом:

«5.4.4.1.2.2.1 в случае ... несколько символов:

**в случае элементов:**

"S" или "S45": "S", если ...

...

"M", если ...

**в случае мест:**

"F", если ...

...

"R", если ...

**Если аксессуар имеет различные элементы, которые должны устанавливаться в различных местах шлема, будь то "F", "L2" и/или "R", маркировки мест указываются в скобках и разделяются между собой обозначением "+"**».

...

*Включить новый пункт 6.19.11* следующего содержания:

«**6.19.11** **Если аксессуар может быть установлен в различных местах шлема и для этого ему нужны разные держатели, на каждый держатель должна быть нанесена несмываемая маркировка с одним из следующих символов:**

**"FR" в случае установки спереди с правой стороны**

**"FL" в случае установки спереди с левой стороны**

**"LR" в случае установки сбоку с правой стороны**

**"LL" в случае установки сбоку с левой стороны**

**"R" в случае установки сзади**.

**Маркировка наносится на видимую поверхность, когда держатель прикреплен к шлему.**

**Высота маркировки должна составлять не менее 8 мм**».

*Пункт 14.1* изменить следующим образом:

«14.1 ...

...

общее ... если маркировка ... содержит обозначения**, помимо обозначений места установки,** ...

**В случае обозначений мест установки "F", "L" и "R" универсальный аксессуар может быть установлен, если он поставляется с держателем или держателями с обозначением мест установки аксессуаров, совместимых со шлемом.** **Используемый держатель должен соответствовать используемому месту на шлеме. К маркировке держателей после маркировки мест установки "F" и "R" добавляется обозначение "R", если держатель должен быть установлен с правой стороны шлема, или "L", если держатель должен быть установлен с левой стороны шлема.**

**Если аксессуар имеет различные элементы, которые устанавливаются в различных местах шлема, с маркировкой мест установки аксессуара между скобками и с обозначением "+" между маркировками мест установки, на шлем должны быть нанесены между скобками все маркировки мест установки аксессуара**».

*Пункт 14.8* изменить следующим образом:

«14.8 ...

Для пользователя должно быть предусмотрено общее предупреждение ... обозначения, **помимо обозначений мест установки,** входящие в маркировку ...

**Для пользователя должно быть предусмотрено предупреждение о том, что:**

1. **в случае обозначений мест установки "F", "L" и "R" аксессуар может быть установлен, если он поставляется с держателем или держателями с обозначением мест установки аксессуаров, совместимых со шлемом. Используемый держатель должен соответствовать используемому месту на шлеме. К маркировке держателей после маркировки мест установки "F" и "R" добавляется обозначение "R", если держатель должен быть установлен с правой стороны шлема, или "L", если держатель должен быть установлен с левой стороны шлема;**
2. **если аксессуар имеет различные элементы, которые устанавливаются в различных местах шлема, с маркировкой мест установки аксессуара между скобками и с обозначением "+" между маркировками мест установки, на шлем должны быть нанесены между скобками все маркировки мест установки аксессуара.**

**Для пользователя должно быть предусмотрено предупреждение на упаковке и в инструкции, указывающее на возможность установки аксессуара в положении слева или справа**».

*Приложение 2С* изменить следующим образом:

«Приложение 2С — Пример знака официального утверждения для аксессуара

Пример знака официального утверждения для универсального аксессуара

...

... без какого-либо инструмента для проверки номера.

Пример знака официального утверждения для универсального аксессуара, для установки   
которого потребуются два места на шлеме

Logo

Description automatically generated with low confidence

**a = 5 мм мин.**

**Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на универсальном аксессуаре, указывает, что данный тип универсального аксессуара официально утвержден в Нидерландах (Е4) под номером официального утверждения 065413. Номер официального утверждения указывает, что официальное утверждение было предоставлено в соответствии с требованиями Правил, которые на момент официального утверждения включали поправки серии 06, что номер производственной партии — 1952 и что аксессуар официально утвержден для установки сбоку и сзади и оснащен микрофоном и громкоговорителями, причем каждое положение установки предназначено для одного элемента аксессуара.**

***Примечание*:** **Номер официального утверждения и номер производственной партии должны помещаться вблизи круга и располагаться либо над или под буквой "Е", либо слева или справа от этой буквы.** **Цифры номера официального утверждения и номера производственной партии должны располагаться с одной и той же стороны и в одном и том же направлении по отношению к букве "Е".** **Следует избегать использования римских цифр в номерах официального утверждения, с тем чтобы не перепутать их с другими обозначениями.**

**В случае ограниченности пространства номер официального утверждения может быть размещен на части аксессуара, обращенной к шлему, при условии что аксессуар имеет держатель, с которого он легко снимается без какого-либо инструмента для проверки номера.**

Пример знака официального утверждения для универсального аксессуара, для установки   
которого могут использоваться два места на шлеме

A picture containing logo

Description automatically generated

**a = 5 мм мин.**

**Приведенный выше знак официального утверждения, проставленный на универсальном аксессуаре, указывает, что данный тип универсального аксессуара официально утвержден в Нидерландах (Е4) под номером официального утверждения 065413.** **Номер официального утверждения указывает, что официальное утверждение было предоставлено в соответствии с требованиями Правил, которые на момент официального утверждения включали поправки серии 06, что номер производственной партии — 1952 и что аксессуар официально утвержден для установки спереди или сбоку и оснащен микрофоном и громкоговорителями.**

***Примечание*:** **Номер официального утверждения и номер производственной партии должны помещаться вблизи круга и располагаться либо над или под буквой "Е", либо слева или справа от этой буквы.** **Цифры номера официального утверждения и номера производственной партии должны располагаться с одной и той же стороны и в одном и том же направлении по отношению к букве "Е".** **Следует избегать использования римских цифр в номерах официального утверждения, с тем чтобы не перепутать их с другими обозначениями.**

**В случае ограниченности пространства номер официального утверждения может быть размещен на части аксессуара, обращенной к шлему, при условии что аксессуар имеет держатель, с которого он легко снимается без какого-либо инструмента для проверки номера.**

Пример знака официального утверждения для специального аксессуара

... что номер производственной партии — 1952».

*Приложение 8, рис. 1d*, заменить «6» на «60».

*Приложение 20, часть 1, пункты 1.3–1.3.1.1* изменить следующим образом:

«1.3 Механические ... громкоговорителей:

**1.3.1** **Громкоговоритель, высота которого превышает 5 мм, помещают между двумя параллельными пластинами, позволяющими прилагать определенную нагрузку; поверхность этих пластин должна быть достаточно большой, чтобы в нее можно было вписать окружность диаметром не менее 65 мм.**

**1.3.1.1** **Процедура**

**Громкоговоритель испытывают вместе со всеми пористыми накладками, крепежными пленками и слоями.**

**Громкоговоритель помещают на нижней пластине универсальной тяговой машины.**

**Верхнюю пластину универсальной тяговой машины приближают как можно ближе к испытуемому громкоговорителю, но без его касания.**

**Регулировку усилия выставляют на ноль.**

**Верхнюю пластину универсальной тяговой машины прижимают к громкоговорителю до тех пор, пока усилие не достигнет значения 0,01 кН.**

**Расстояние между пластинами измеряют.**

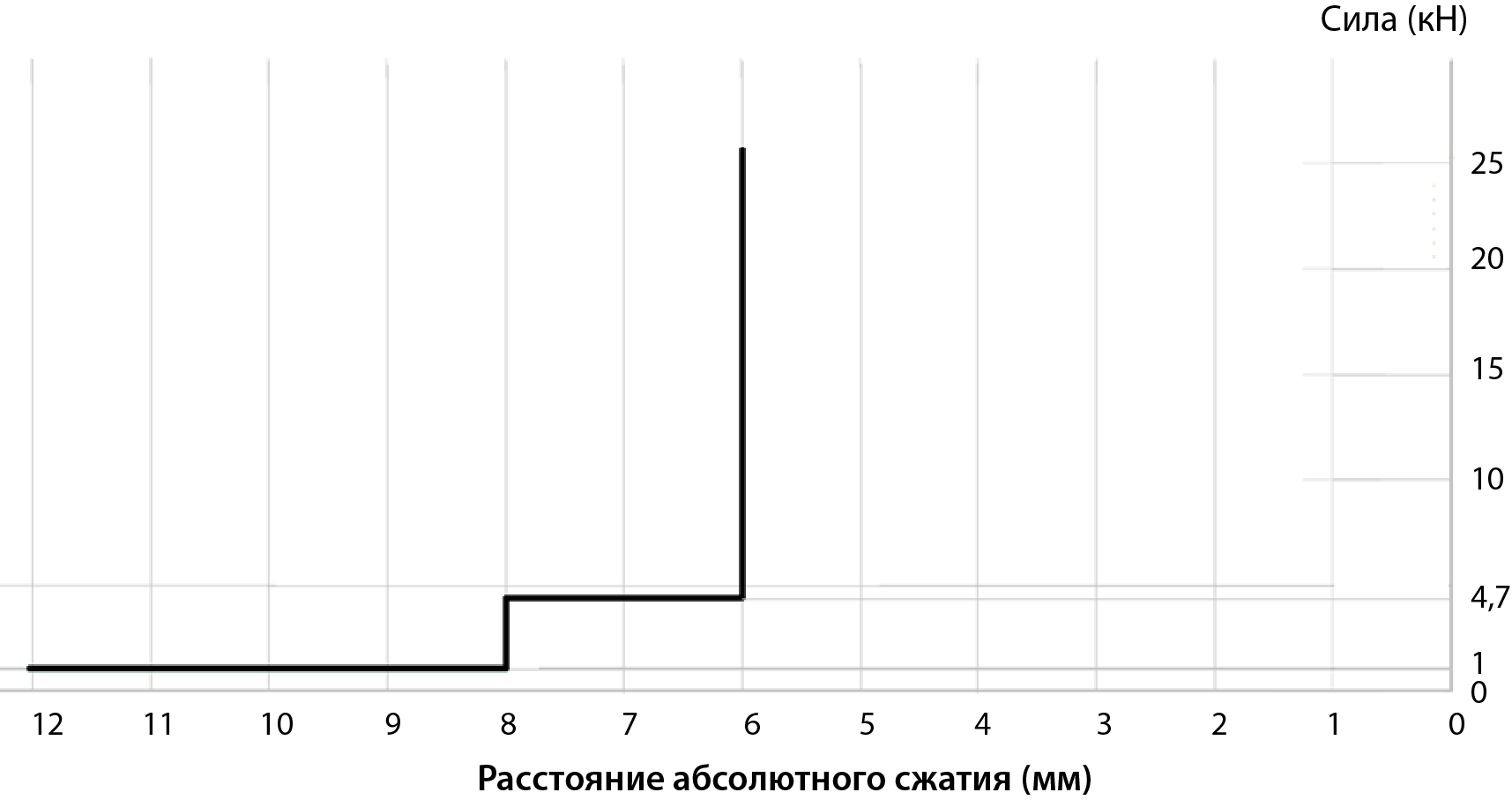
**Регулировку смещения выставляют на ноль.**

**Начинают испытание на разрушение при постоянной скорости перемещения 10 мм/мин. Регистрируют соотношение между силой и расстоянием с частотой не менее 10 Гц.**

**Испытание заканчивается, когда сила достигает значения 10 кН.**

**Полученный в результате испытания громкоговорителей график должен находиться ниже линии, определяющей верхнюю границу коридора.**

Рис. 4  
Коридор для квазистатического испытания на разрушение

»

*Приложение 20, часть 1, пункт 1.4.1* изменить следующим образом:

«**1.4.1** **Определение деформируемого имитатора громкоговорителя**

**1.4.1.1** **Технические характеристики элементов и материалов**

**Имитатор громкоговорителя показан на рис. 6 данного приложения.** **Размеры отдельных элементов имитатора громкоговорителя приведены ниже по отдельности.** **Приведенные ниже слои являются возможной методологией создания конструкции, альтернативные варианты допустимы при условии их соответствия требованиям пункта 1.4.1.3.**

**1.4.1.1.1** **Слой 1: лист, обращенный к модели головы**

**Размеры**

**Диаметр:** **40 мм**

**Допуск:** **+0–1 мм**

**Толщина:** **1 мм ± 0,07 мм**

**Материал:** **алюминий 5251/5052 (ISO 209, часть 1)**

**1.4.1.1.2** **Слой 2: внешний блок ячеистого заполнителя.** **Предварительное разрушение около 6 мм.**

**Размеры**

**Диаметр:** **40 мм (в направлении оси ячеистой ленты) в направлении L и направлении W**

**Допуск:** **+ 0–1 мм**

**Глубина:** **6 мм (в направлении осей ячеек)**

**Допуск:** **± 0,1 мм**

**Материал:** **алюминий 3003 (ISO 209, часть 1)**

**Толщина фольги:** **0,076 мм ± 15 %**

**Размер ячейки:** **9,5 мм ± 20 %**

**Плотность:** **57,7 кг/м3 ± 20 %**

**Прочность на сжатие:** **0,827 МПа ± 10 %**

**1.4.1.1.3** **Слой 3: промежуточный связующий слой**

**Размеры**

**Диаметр:** **40 мм**

**Допуск:** **+0–1 мм**

**Толщина:** **1 мм ± 0,07 мм**

**Материал:** **алюминий 5251/5052 (ISO 209, часть 1)**

**1.4.1.1.4** **Слой 4: внутренний блок ячеистого заполнителя.** **Предварительное разрушение около 6 мм.**

**Размеры**

**Диаметр:** **40 мм (в направлении оси ячеистой ленты) в направлении L и направлении W**

**Допуск:** **+0–1 мм**

**Глубина:** **3,4 мм (в направлении осей ячеек)**

**Допуск:** **± 0,1 мм**

**Материал:** **алюминий 5056 (ISO 209, часть 1)**

**Толщина фольги:** **0,038 мм ± 15 %**

**Размер ячейки:** **3,175 мм ± 20 %**

**Плотность:** **97,71 кг/м3 ± 20 %**

**Прочность на сжатие:** **3,689 МПа ± 10 %**

**1.4.1.1.5** **Слой 5: лист подложки**

**Диаметр:** **40 мм/45 мм**

**Допуск:** **+0–1 мм**

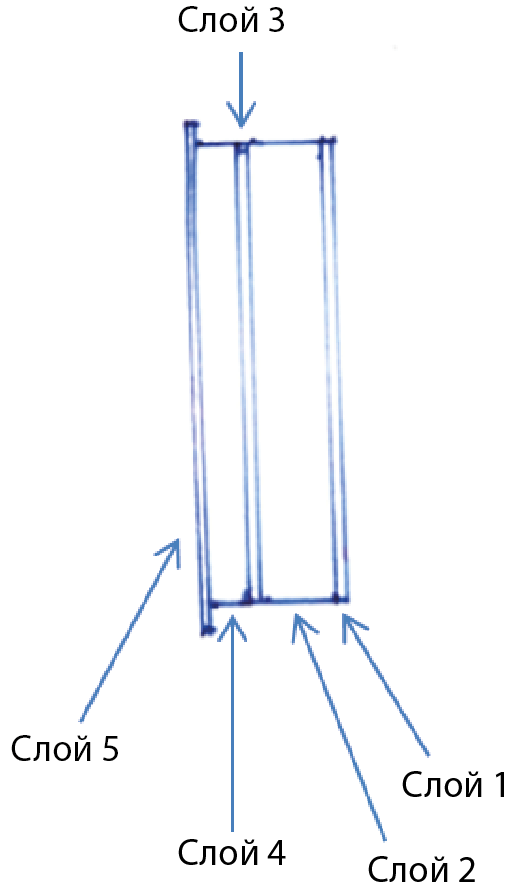
**Толщина:** **1 мм ± 0,07 мм**

**Материал:** **алюминий 5251/5052 (ISO 209, часть 1)**

**1.4.1.1.6** **Клей**

**В ходе испытаний в качестве клея используется двухкомпонентный полиуретан (например, смола Ciba-Geigy XB5090/1 с отвердителем XB5304 или эквивалент).**

Рис. 6  
Имитатор громкоговорителя



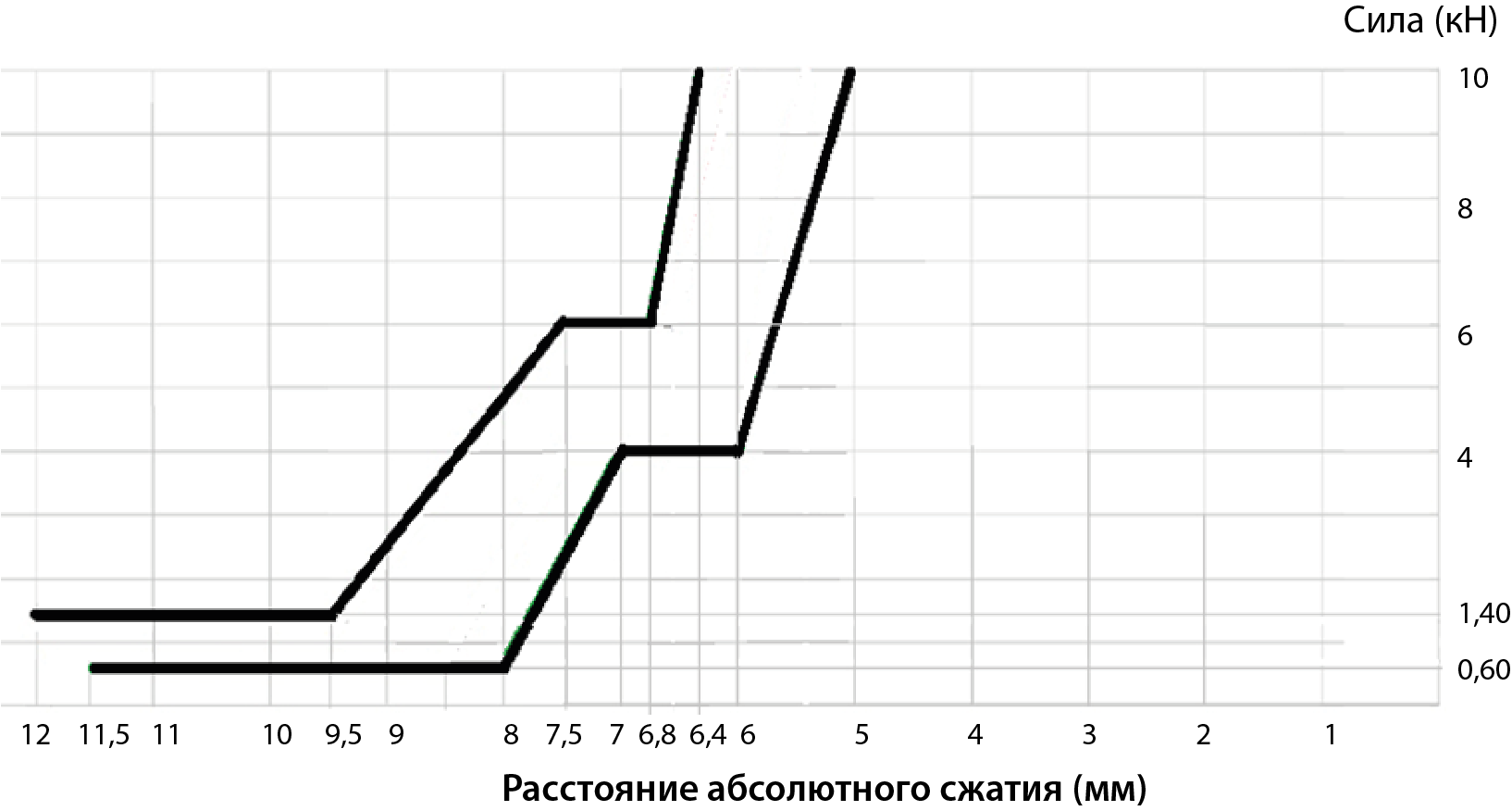
**1.4.1.2 Сертификация алюминиевого ячеистого заполнителя и характеристики имитатора**

**1.4.1.2.1 Для обеспечения выполнения предписаний вышеуказанного пункта 1.4.1.1 требуется сертификат алюминиевого ячеистого заполнителя с указанием его технических характеристик.**

**1.4.1.3** **Проверка характеристик имитатора**

**1.4.1.3.1 Для обеспечения надлежащего поведения имитатора громкоговорителя ТС должна убедиться, что кривая усилия–деформации будет находиться в пределах, указанных на рис. 7.**

Рис. 7  
Коридор кривой усилия-деформации имитатора громкоговорителя



**1.4.1.3.2** **Если кривая усилия–деформации имитатора заходит за верхнюю или нижнюю границу коридора не более чем на 0,5 мм, то считается, что имитатор выдержал испытание.**

**1.4.1.3.3** **Техническая служба проверяет соответствие характеристик каждой партии изготовленных имитаторов требованиям приведенных выше пунктов 1.4.1.3.1 и 1.4.1.3.2.** **ТС представляет статистический метод, используемый для приемки партии.**

**1.4.1.3.4** **Процедура испытания имитатора определяется в пункте 1.3.1.1 части 1 приложения 20.**

**1.4.1.4** **Требования к предварительному разрушению частей ячеистого заполнителя**

**Для того чтобы избежать первого пикового усилия деформации, характерного для ячеистых материалов, необходимо предварительное разрушение слоя 2 и слоя 4, описанных выше.**

**Размеры, указанные в пункте 1 выше для слоев ячеистого заполнителя, соответствуют размерам после предварительного разрушения.**

**Первоначальная толщина слоя 2 ячеистого заполнителя составляет 12 мм.**

**Первоначальная толщина слоя 4 ячеистого заполнителя составляет 9 мм.**

**Предварительно разрушенная сторона слоя 2 крепится к слою 1.**

**Предварительно разрушенная сторона слоя 4 крепится к слою 3**».

*Приложение 20, часть 2, пункт 2.1, рис. 6*, изменить следующим образом:

«Рис. 8  
Свободное пространство в предохранительной прокладке, предусмотренное для зажимного приспособления аксессуаров, устанавливаемых спереди и сбоку на шлемах UA

»

*Приложение 20, часть 2, пункт 2.2*, изменить следующим образом:

«2.2 Размеры ...

В качестве ... , высотой **55** мм и шириной **56** мм ...»

*Приложение 20, часть 2, пункт 2.3*, изменить следующим образом:

«2.3 Место для крепления, ... может быть вписан прямоугольник с минимальными размерами **40** мм по высоте и **80** мм по длине».

Приложение IV

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

Принятый текст, основанный на документе GRSP-70-26   
(см. пункт 17 настоящего доклада)

*Пункт 5.1.3.1* изменить следующим образом:

«5.1.3.1 Электрический ...

... в соответствии с приложением **5A** ("Метод измерения сопротивления изоляции в случае испытаний на транспортном средстве")».

*Пункт 6.4.1.1* изменить следующим образом:

«6.4.1.1 Испытание на транспортном средстве

Соблюдение ... Правилами № 137 ООН с поправками серии **02** или более поздней версии ...»

*Пункт 6.4.2.1.1* изменить следующим образом:

«6.4.2.1.1 Динамические испытания на транспортном средстве

Соблюдение ... Правилами № 137 ООН (с поправками серии **02** или более поздней версии) в отношении ...»

Приложение V

Проект поправок к Правилам № 127 ООН (безопасность пешеходов)

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/28 (см. пункт 18 настоящего доклада)

*Пункт 2.1* изменить следующим образом:

«2.1 ...

b) сзади: WAD **2500[[2]](#footnote-2)1** либо линией, проходящей на расстоянии 82,5 мм ...

...»

*Пункт 2.43* изменить следующим образом:

«2.43 «*Дуга охвата (WAD)*» означает ... Транспортное средство устанавливается в нормальном положении для движения.

... 1700 мм (WAD 1700) и **2500 мм** (WAD **2500**)**1**».

*Пункт 2.44* изменить следующим образом:

«2.44 "Зона испытания ветрового стекла" ...

...

... границе матового затемнения **или в случае отсутствия матового затемнения — от видимого края соответственно**.

Для b): ... заднему **видимому** краю ветрового стекла.

Испытания, назначенные для ... модели головы …».

*Пункт 2.45* изменить следующим образом:

«2.45 ...

b) сзади: WAD**2500[[3]](#footnote-3)2** либо передним краем зоны испытания ветрового стекла, в зависимости от того, какая из этих линий удалена больше всего вперед при заданном боковом положении.

...»

*Пункт 4.2* изменить следующим образом:

«4.2 ... в настоящее время **03** соответствует серии поправок **03**...».

*Включить новые пункты 11.5–11.****13*** следующего содержания:

«11.5 ...

...

**11.9** **До 1 сентября 2028 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают предоставлять официальные утверждения типа с использованием процедур испытаний, касающихся нетипичного характера разрушения ветрового стекла (см. приложение 5, пункты 4.8 и 5.8), и специальных положений, касающихся границы WAD 2100 (см. пункты 2.1 и 2.45).**

**11.10 До 1 сентября 2029 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают признавать официальные утверждения типа, выданные с использованием специальных положений, касающихся границы WAD 2100 (см. пункты 2.1 и 2.45).**

**11.11 Начиная с 1 сентября 2029 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа, выданные на транспортное средство с границей WAD 2100 на верхней части капота (см. пункты 2.1 и 2.45).**

**11.12 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, могут предоставлять официальные утверждения типа на основании любой предыдущей серии поправок к настоящим Правилам.**

**11.13 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают предоставлять распространения существующих официальных утверждений на основании любой предыдущей серии поправок к настоящим Правилам**».

*Приложение 1, часть 2, пункт 16.1*, изменить следующим образом:

«16.1 Зона контрольного испытания накладки рамы

| *Точка* | *WAD* | *Координаты по оси Y*[[4]](#footnote-4)3 | *Скорость в момент удара* | *Значение HIC* |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 1. |  |  |  |  |
| 2. |  |  |  |  |
| ... |  |  |  |  |

**Граница WAD 2100 в соответствии с пунктами 11.9–11.11: применимо/  
неприменимо**».

*Приложение 2* изменить следующим образом:

«Схемы знаков официального утверждения

(см. пункты 4.4−4.4.2 настоящих Правил)

**Graphical user interface, text

Description automatically generated with medium confidence**

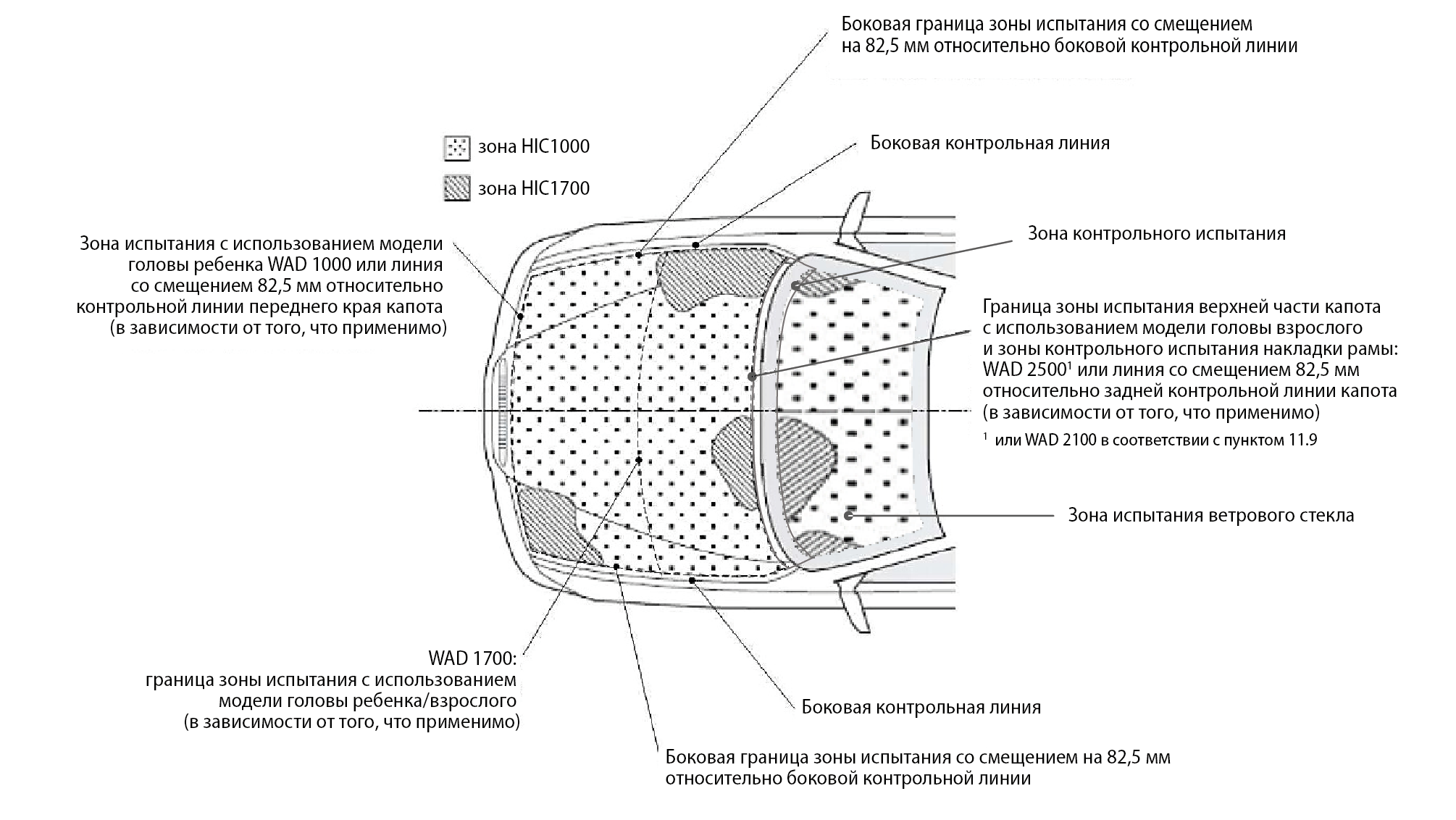
127R - 03185

a = 8 мм мин.

Первые ... поправками серии **03**».

*Приложение 5, рис. 5*, заменить на:

«Рис. 5



...»

Приложение VI

Проект поправок к Правилам № 129 ООН (усовершенствованные детские удерживающие системы)

**Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/7 (см. пункт 20 настоящего доклада)**

*Пункт 6.6.4.5.1* изменить следующим образом:

«6.6.4.5.1 Основной критерий оценки степени травмирования — Удержание головы

**В начале испытания на боковой удар элементы боковой защиты должны находиться на том же горизонтальном уровне и в том же продольном положении, что и центр тяжести головы манекена, между вертикальными продольными плоскостями головы и дверной панели.**

**В ходе испытания на боковой удар в фазе нагрузки в интервале до 80 мс** удержание головы оценивают по следующим критериям:

a) не произошло соприкосновение головы ... панелью;

b) **никакая из частей** головы не должна **выступать за пределы** вертикальной **продольной** плоскости, обозначенной красным цветом в верхней части дверной **панели** (камера верхнего обзора). Эта вертикальная **продольная** плоскость определена в рис. 1 в добавлении 3 в приложении 6 **(«плоскость удержания головы»)**. Этот критерий служит ...».

Приложение VII

Проект поправок к Правилам № 136 ООН (электрические транспортные средства категории L)

**Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/22 (см. пункт 24 настоящего доклада)**

*Включить новый пункт 2.47* следующего содержания:

«**2.47** **"*Заданное состояние напряжения*" означает состояние, при котором максимальное напряжение в гальванически соединенной электрической цепи между какой-либо частью под напряжением постоянного тока и любой другой частью под напряжением (постоянного или переменного тока) составляет ≤ 30 В переменного тока (эффективное значение) и ≤ 60 В постоянного тока.**

***Примечание 1*: Если какая-либо часть такой электрической цепи, находящаяся под напряжением постоянного тока, соединена с массой и если обеспечивается заданное состояние напряжения, то максимальное напряжение между любой частью под напряжением и электрической массой составляет ≤ 30 В переменного тока (эффективное значение) и ≤ 60 В постоянного тока.**

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

Annex VIII

[English only]

List of GRSP informal working groups

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| *Informal working group* | *Chair* | *Expiry date of the mandate [pending WP.29 decision]* | *Secretary* |
| 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](mailto: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](mailto: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](mailto: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](mailto:luis.martinez@upm.es) | […] |  |
| UN GTR No. 13 (HFCV) – Phase 2 | Mr. Martin KOUBEK(USA)(co-chaired by Japan and vice-chaired by China and Republic of Korea)  Phone: +1 202 366 4026 Email: martin.koubek@dot.gov | [December 2022] | […] |
| Protective helmets | Mr. Luca ROCCO  Phone: +39 06 4158 3268  Fax: +39 06 4158 3253  Email: [luca.rocco@mit.gov.it](mailto: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 IX

[English only]

Decisions submitted to silence procedure following formal meetings with remote participation of the Working Party on Passive Safety (GRSP), 10 December 2021

**Adopted text based on GRSP-70-34-Rev.3 (see paragraph 46 of this report)**

| *Decision No.* | *Agenda item* | *Decision* |
| --- | --- | --- |
|  |  |  |
| 1 | 1 | 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/2021/17) proposed for the seventieth session, the running order (GRSP-70-10-Rev.2), virtual meeting guidelines (GRSP-70-08) and the annotations (GRSP-70-16-Rev.2). |
| 2 | 23 | GRSP elected Mr M. Koubek (USA) as Chair and Mr. H. G. Kim (Rep. of Korea) as Vice Chair for the GRSP sessions scheduled for 2022 |
| 3 | 8 | GRSP adopted ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/24 as amended by GRSP-70-14. The secretariat was requested to submit the proposal as draft Supplement 2 to the 06 series of amendment to UN Regulation No. 22 (Protective helmets), for consideration and vote at the June 2021 sessions of WP.29 and to the AC.1. |
| 4 | 14 | GRSP adopted ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/23, not amended. The secretariat was requested to submit the proposal as draft Supplement 4 to the 01 series of amendment and as Supplement 3 to the 02 series of amendments to UN Regulation No. 137 (Frontal impact with focus on restraint systems) for consideration and vote at the June 2022 sessions of WP.29 and to the AC.1. |
| 5 | 16 | GRSP agreed to revise ECE/TRANS/WP.29/2021/29, Proposal for Supplement 2 to UN Regulation No. 153 (Fuel system integrity and electric power train safety at rear-end collision), through a small drafting group of interested experts and resume consideration on a revised proposal on this subject at its May 2022 session. |
| 6 | 24(g) | GRSP noted that since 1999 over 2300 lateral impact barriers produced (used by Technical Services for type approval testing) had a parameter (front plate elongation break requirement) not complying with the requirement requested by UN Regulation No. 95. GRSP requested its experts to investigate and report at its May 2022 session on the consequences of non-compliance of the barriers that had possibly led to non-compliance to UN Regulation No. 95 of 20 years of vehicle production. |
| 7 | 6 | GRSP agreed to resume discussion on a revised version of ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/20 (UN Regulation No. 16), updating drawings of fixtures of booster seats, at its May 2022 session requiring more evidence in crash situation in real vehicles, in side impact and offset configuration |
| 8 | 6 | GRSP agreed to resume discussion on a revised version of ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/25 (UN Regulation No.16), on the extension of the support-leg, at its May 2022 session requesting more evidence in real crash. |
| 9 | 6 | GRSP requested a study reservation on ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/19  (UN Regulation No. 16), concerning the safety-belts of seat positions equipped with the lower ISOFIX anchorages, and resume discussion at its May 2022 session. |
| 10 | 6 | GRSP agreed to resume discussion ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/15 (UN Regulation No.16), on frontal air-bag in rear seats, on the basis of a possible revised proposal. |
| 11 | 6 | GRSP agreed to resume discussion on the proposal from the expert from Finland to introduce three-points safety belts on buses on the basis of broader data. |
| 12 | 11 | GRSP adopted ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/7 as amended by GRSP-70-05 (UN Regulation No. 129). The secretariat was requested to submit the proposal as draft Supplement 7 to the 03 series of amendment to UN Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems) for consideration and vote at the June 2022 sessions of WP.29 and to the AC.1. |
| 13 | 11 | GRSP agreed to resume discussion on a revised version of ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/26 (UN Regulation No. 129), on the extension of the support-leg, at its May 2022 session requesting more evidence in real crash. |
| 14 | 11 | GRSP endorsed in principle, as a pragmatic solution, the proposal from the expert from CLEPA introducing the neck tension force limits based on measured type-approval monitoring data as proposed in GRSP-68-05. GRSP requested to continue share information at its May 2022 session on this subject awaiting an official proposal from the expert from CLEPA based on GRSP-68-05. |
| 15 | 15 | GRSP adopted ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/27 not amended. The secretariat was requested to submit the proposal as draft Supplement 2 to the original version of UN Regulation No. 145 (ISOFIX anchorage systems, ISOFIX top-tether anchorages and i-size) for consideration and vote at the June 2022 sessions of WP.29 and to the AC.1. |
| 16 | 9 | GRSP adopted GRSP-70-26. The secretariat was requested to submit the proposal as draft Supplement 2 to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 100 (Electric power trained vehicles) for consideration and vote at the June 2022 sessions of WP.29 and to the AC.1. |
| 17 | 7 | GRSP agreed to resume consideration at its next sessions on the basis of GRSP-70-27 and accident data (UN Regulation No. 17), and GRSP-70-27 will be kept as an informal document for the May 2022 session. |
| 18 | 7 | The expert from OICA withdrew ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/12 and GRSP agreed to remove this subject (height of head restraints/low roof construction) from the agenda of the next session |
| 19 | 2(a) | The informal task force on Amendment 3 reported it had not reached an agreement by the time of the December 2021 session of GRSP. Therefore, GRSP is not able to recommend Amendment 3 to AC.3 at this time. |
| 20 | 10 | GRSP adopted ECE/TRANS/WP.29/2021/28 as amended by GRSP-70-21-Rev.1. The secretariat was requested to submit the proposal as draft 03 series of amendments to UN Regulation No. 127 (Pedestrian safety) for consideration and vote at the June 2022 sessions of WP.29 and to the AC.1. |
| 21 | 10 | GRSP agreed to distribute GRSP-70-17 (superseding ECE/TRANS/WP.29/2019/18) with an official symbol at its May 2022 session. |
| 22 | 5 | GRSP adopted ECE/TRANS/WP.29/2021/18 as amended by GRSP-70-31. The secretariat was requested to submit the proposal as draft 05 series of amendments to UN Regulation No. 12 (Steering mechanism) for consideration and vote at the June 2022 sessions of WP.29 and to the AC.1. |
| 23 | 3 | GRSP agreed to extend the mandate of the IWG on Hydrogen and Fuel Cells Vehicles until December 2022 and submitted this request for endorsement to AC.3 March 2022 session. |
| 24 | 12 | GRSP adopted ECE/TRANS/WP.29/2021/21 not amended. The secretariat was requested to submit the proposal as draft 02 series of amendments to UN Regulation No. 135 (Pole Side Impact) for consideration and vote at the June 2022 sessions of WP.29 and to the AC.1. |
| 25 | 2(b) | GRSP agreed that the Informal Working Group on Deployable Pedestrian Protection Systems shall finish its work under the mandate given by AC.3 without getting occupied and distracted with other side discussions. |
| 26 | 2(b) | GRSP, agreed, that the request by Japan to allow optional alternatives could be temporarily resolved by including the statement in the preamble (Part A) in brackets. This to give to Contracting Parties further time to consider and a final decision on removing those brackets could be made when the draft is reviewed by GRSP in May 2022. |
| 27 | 13 | GRSP adopted ECE/TRANS/WP.29/2021/22 as amended by GRSP-70-24. The secretariat was requested to submit the proposal as draft 01 series of amendments to UN Regulation No. 136 (Electric vehicle L) for consideration and vote at the June 2022 sessions of WP.29 and to the AC. |
| 28 | 13 | GRSP noted that removable Rechargeable Electric Energy Storage System approval does not seem to cover replacement units. Following the request of the expert from EC GRSP asked CPs to reflect whether or not this should be facilitated in the future and to report at the next GRSP sessions. |
| 29 | 24(h) | GRSP endorsed with no amendments ECE/TRANS/WP.29/2021/148 on vehicle whole life compliance. |
| 30 | 18 | GRSP agreed the ad hoc group of experts on female occupant protection can continue to review existing research/share ongoing research and when a decision would be reached an IWG would perhaps be needed. |
| 31 | 20 | GRSP agreed that there are no need to make a decision on questions raised by the expert from Rep. of Korea on safety issues related to autonomous vehicles (GRSP-70-15) and that these should first be considered by GRVA and its sub-groups. |
| 32 | 22 | GRSP agreed that status of priorities of GRSP (contained in GRSP-70-11) doesn't need to be updated until the next submission of priorities in December 2022, since this reflects plans for 2021, and it isn't a document that needs updating every time GRSP would make progress on an issue. The document GRSP-70-11 accurately reflects the 2021 priorities submitted by GRSP to WP.29. |
| 33 | 24(a) | GRSP requested non-European Union Contracting Parties to the 1958 Agreement to report about their intention to continue/discontinue sales after 1 September 2023, of Child Restraint Systems type approved according to UN Regulation No. 44. |
| 34 | 24(f) | GRSP agreed to continue discussion on the issue of children left in cars sharing data and outcome of research at its future sessions. |

1. Эксперты GRSP участвовали дистанционно. Был обеспечен синхронный перевод на официальные языки ЕЭК ООН. [↑](#footnote-ref-1)
2. 1 Или WAD 2100 в соответствии с пункт**ами** 11.9**‒11.11**. [↑](#footnote-ref-2)
3. 2 От ~~передней~~ границы WAD 2100, если это применимо в соответствии с пункт**ами** 11.9**‒11.11**. [↑](#footnote-ref-3)
4. 3 Система координат в соответствии с определениями, содержащимися в добавлении 2 к приложению 1 к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3), **документ ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6 —** [**https://unece.org/transport/standards/transport/vehicle-regulations-wp29/resolutions**](https://unece.org/transport/standards/transport/vehicle-regulations-wp29/resolutions). [↑](#footnote-ref-4)