


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

Женева, 4–8 декабря 2023 года

**Доклад Рабочей группы по пассивной безопасности
о работе ее семьдесят четвертой сессии**
Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–2	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	3	3
III. Глобальные технические правила № 9 ООН (безопасность пешеходов) (пункт 2 повестки дня)	4–5	3
IV. Глобальные технические правила № 13 ООН (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах) (пункт 3 повестки дня)....	6–7	4
V. Глобальные технические правила № 20 ООН (безопасность электромобилей) (пункт 4 повестки дня)	8–11	4
VI. Правила № 14 ООН (крепления ремней безопасности) (пункт 5 повестки дня)	12–13	5
VII. Правила № 16 ООН (ремни безопасности) (пункт 6 повестки дня)	14–19	5
VIII. Правила № 17 ООН (прочность сидений) (пункт 7 повестки дня)	20	6
IX. Правила № 94 ООН (лобовое столкновение) (пункт 8 повестки дня)	21	6
X. Правила № 95 ООН (боковое столкновение) (пункт 9 повестки дня)	22	7
XI. Правила № 100 ООН (транспортные средства с электроприводом) (пункт 10 повестки дня)	23	7
XII. Правила № 127 ООН (безопасность пешеходов) (пункт 11 повестки дня).....	24	7
XIII. Правила № 129 ООН (усовершенствованные детские удерживающие системы) (пункт 12 повестки дня)	25–28	8
XIV. Правила № 134 ООН (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах) (пункт 13 повестки дня)	29	9



XV.	Правила № 137 ООН (лобовое столкновение с уделением особого внимания удерживающим системам) (пункт 14 повестки дня)	30	9
XVI.	Правила № 145 ООН (системы крепления ISOFIX, крепления верхнего страховочного троса ISOFIX и сидячих мест размера i) (пункт 15 повестки дня).....	31	9
XVII.	Общая резолюция № 1 (пункт 16 повестки дня)	32–34	9
XVIII.	Надлежащая защита водителей и пассажиров (пункт 20 повестки дня)	35–36	10
XIX.	Обеспечение безопасности детей в городских и междугородных автобусах (пункт 21 повестки дня).....	37	11
XX.	Обмен мнениями по вопросу об автоматизации транспортных средств (пункт 19 повестки дня).....	38	11
XXI.	Стратегия Комитета по внутреннему транспорту (пункт 20 повестки дня)	39	12
XXII.	Дети, оставленные в автомобилях (пункт 21 повестки дня)	40	12
XXIII.	Выборы должностных лиц (пункт 22 повестки дня).....	41	12
XXIV.	Прочие вопросы (пункт 23 повестки дня).....	42–52	12
A.	Обмен информацией о национальных и международных требованиях, касающихся пассивной безопасности	42	12
B.	Правила № 0 ООН (международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства).....	43–44	12
C.	Основные вопросы, рассмотренные на сессиях Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств, состоявшихся в июне и ноябре 2023 года	45	13
D.	Объемный механизм определения точки Н.....	46	13
E.	Интеллектуальные транспортные системы	47	13
F.	Фронтальная защита автобусов.....	48	13
G.	Обмен мнениями о будущей деятельности Рабочей группы по пассивной безопасности.....	49	14
H.	Правила № 22 ООН (защитные шлемы)	50	14
I.	Правила № 153 ООН (целостность топливной системы и безопасность электрического привода в случае удара сзади).....	51	14
J.	Предварительная повестка дня следующей сессии	52	14

Приложения

I.	Неофициальные документы (GRSP-74-...).....	16
II.	Глобальные технические правила № 9 ООН (безопасность пешеходов).....	19
III.	Глобальные технические правила № 13 ООН (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах).....	25
IV.	Правила № 16 ООН (ремни безопасности)	26
V.	Правила № 100 ООН (транспортные средства с электроприводом)	28
VI.	Проект поправки к Правилам № 129 ООН (усовершенствованные детские удерживающие системы).....	29
VII.	Правила № 134 ООН (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах)	31
VIII.	Общая резолюция № 1	32
IX.	Правила № 22 ООН (защитные шлемы)	33
X.	Неофициальные рабочие группы.....	34

I. Участники

1. Рабочая группа по пассивной безопасности (GRSP) провела свою семьдесят четвертую сессию 4–8 декабря 2023 года в Женеве. 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, проходившей под председательством г-на М. Кубека, участвовали эксперты от следующих стран: Австралии, Австрии, 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, Южной Африки и Японии. Кроме того, в ее работе участвовали представители Европейской комиссии (ЕК). В ней приняли участие и эксперты от следующих неправительственных организаций: Американского совета по автомобильной политике (АСАП), Международной организации потребительских союзов (МОПС), Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), 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).
2. В приложении I перечислены неофициальные документы сессии.

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/25
неофициальные документы GRSP-74-02 и GRSP-74-16-Rev.1

3. GRSP рассмотрела и утвердила повестку дня (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/25), порядок рассмотрения ее пунктов (GRSP-74-02) и аннотации (GRSP-74-16-Rev.1). Перечень неофициальных рабочих групп GRSG содержится в приложении X.

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

Предложение по поправке 3

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2023/31
неофициальные документы GRSP-74-11-Rev.1
и GRSP-74-22-Rev.1

4. Эксперт от Республики Корея, являющийся председателем неофициальной рабочей группы по складным системам защиты пешеходов (НПГ по ССЗП), представил заключительный доклад о ходе работы группы (GRSP-74-11-Rev.1) и окончательное предложение по поправке 3 к ГТП ООН (ECE/TRANS/WP.29/2023/31 и GRSP-74-22-Rev.1).
5. GRSP рекомендовала принять предложение по поправке 3 к ГТП № 9 ООН (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/31) с поправками, содержащимися в приложении II к настоящему докладу, и окончательный доклад НПГ по ССЗП (GRSP-74-11-Rev.1), воспроизведенный в приложении II к настоящему докладу. Секретариату было поручено передать предложение и окончательный доклад в качестве проекта поправки 3 к ГТП № 9 ООН Исполнительному комитету Соглашения 1998 года (АС.3) для рассмотрения и голосования на его сессии в июне 2024 года.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/26
неофициальный документ GRSP-74-13

6. Эксперт от МОПАП, являющийся секретарем НРГ по этапу 2 разработки ГТП № 13, представил документы ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/26 и GRSP-74-13, в которых предлагаются исправления к поправке 1 к ГТП ООН, принятой WP.29 и АС.3 на их сессиях в июне 2023 года. Председатель GRSP уточнил, что эти исправления направлены на устранение ошибок, допущенных при подготовке поправки, и не повлияют на предлагаемое использование нормативного текста.

7. GRSP рекомендовала принять это предложение и поручила секретариату представить документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/26 с поправками, содержащимися в приложении III к настоящему докладу, в качестве исправления 1 к поправке 1 к ГТП № 13 ООН для рассмотрения и голосования на сессии АС.3 в июне 2024 года.

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

Документация: неофициальные документы GRSP-74-33-Rev.2 и GRSP-74-35

8. Председатель НРГ по БЭМ от имени коспонсоров (Европейского союза, Китая, Соединенных Штатов Америки и Японии) и членов НРГ по этапу 2 разработки ГТП № 20 ООН сообщил о ходе работы (GRSP-74-33). Он отметил, что на своем последнем совещании в Токио (Япония) НРГ не достигла консенсуса по технически целесообразной позиции или комбинации позиций, обозначенных в докладе о ходе работы (с подробной информацией о занятых позициях можно ознакомиться в полном докладе о работе этой сессии НРГ). Поскольку на данный момент мандат НРГ истекает в конце декабря 2023 года, он сообщил, что на 20 декабря 2023 года запланирована специальная сессия АС.3 для обсуждения вопроса о возможном продлении мандата с целью проведения дальнейшей дискуссии и принятия возможного решения.

9. Представитель Соединенных Штатов Америки просил GRSP рассмотреть возможность вынесения рекомендации для АС.3 относительно продления мандата НРГ, с тем чтобы можно было принять соответствующее решение. Он отметил, что можно было бы найти согласованное, технически продуманное решение, если бы НРГ приняла участие в разработке соответствующего рабочего плана с четкими контрольными показателями и сроками с учетом потребностей всех членов GRSP.

10. Представитель ЕК от имени государств — членов ЕС сообщил, что ЕС выступит против продления мандата этой НРГ. Он заявил, что в ходе совещания, состоявшегося в Токио, ЕК, Китай, Корея и Япония достигли согласия по компромиссному решению. Он также сообщил, что эти четыре ДС согласились работать в рамках отдельной группы, организованной ЕК. Он отметил, что в этой деятельности могут принять участие все заинтересованные ДС. Далее он указал, что вышеупомянутые четыре ДС будут добиваться учреждения новой группы в рамках Соглашения 1958 года для внесения поправок в Правила № 100 ООН к сессии GRSP, которая состоится в мае 2024 года. С этой целью он представил проект круга ведения (GRSP-74-35) и просил учредить — при поддержке государств — членов ЕС — новую группу при GRSP.

11. Председатель прекратил эту дискуссию в ожидании решений специальной сессии АС.3 относительно продления мандата НРГ в рамках Соглашения 1998 года, а также WP.29 относительно возможного учреждения новой группы по БЭМ в рамках Соглашения 1958 года.

VI. Правила № 14 ООН (крепления ремней безопасности) (пункт 5 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/27
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/28
неофициальные документы GRSP-74-19 и GRSP-74-20

12. Эксперт от Финляндии представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/27 с целью внесения предложения о новой серии поправок к Правилам № 14 ООН, предусматривающих отмену отступлений в отношении ремней безопасности с креплениями в двух точках. Эксперты от Италии и Франции запросили дополнительную информацию и подтверждающие доказательства. Эксперты от Норвегии и Швеции высказались в поддержку этого предложения, а эксперт от Соединенного Королевства просил предоставить дополнительные статистические данные для его обоснования. Эксперт от Австралии сообщил, что, поскольку предложение не получило достаточной поддержки, он хотел бы предоставить дополнительные данные для уточнения дальнейших действий. По предложению Председателя GRSP группа решила вернуться к обсуждению этого вопроса на своей сессии в мае 2024 года на основе дополнительных статистических данных и анализа затрат и результатов, а затем принять решение по документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/27.

13. Эксперт от МОПАП выступил с презентацией (GRSP-74-20) с целью повторного внесения предложения (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/28 с поправками на основании GRSP-74-19), допускающего использование пассажирам альтернативных мест для сидения только в том случае, если это не противоречит другим правилам ООН. Эксперт от Германии рекомендовал приступить к проведению исследований и обдумать этот вопрос, с тем чтобы внести надлежащую поправку. Эксперт от Франции согласился с его рекомендацией. Эксперт от Нидерландов заявил, что принятие этого предложения является преждевременным. Он уточнил, что считает эту тему актуальной, и предложил сосредоточиться на более широких перспективах (как, например, автономные транспортные средства и новая внутренняя компоновка). И наконец, GRSP решила учредить группу заинтересованных экспертов во главе с Германией и организовать рабочее совещание (под руководством МОПАП). Экспертам от Договаривающихся сторон было предложено присоединиться к дискуссии, озвучив вопросы, вызывающие обеспокоенность.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/29
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/32
неофициальные документы GRSP-74-06, GRSP-74-07,
GRSP-74-14 и GRSP-74-24-Rev.5.

14. GRSP согласилась с изложенными в пункте 11 выводами по документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/29, в котором дополняется предложение по креплениям ремней безопасности и отменяются отступления, касающиеся ремней безопасности с креплениями в двух точках в городских и междугородных автобусах.

15. Эксперт от Нидерландов выступил с презентацией (GRSP-74-07) по предложению (GRSP-74-06), предусматривающему определение этапа вынесения решения по динамическому испытанию элемента ремня безопасности на испытательной тележке. Эксперты от Республики Корея и Франции просили предоставить время для изучения этого предложения. Эксперт от Испании заявила о своем намерении участвовать в этой работе при условии, что будет учреждена целевая группа по этому вопросу. И наконец, эксперт от Нидерландов сообщил, что направит заинтересованным экспертам электронное письмо через секретариат с приглашением принять участие в реализации этих усилий.

16. Эксперт от Нидерландов также сообщил GRSP о начале работы заинтересованных экспертов по изменению структуры Правил № 16 ООН. Первое совещание этой группы планируется провести 9 и 10 января 2024 года в Брюсселе. Он отметил, что эта деятельность направлена исключительно на разделение Правил ООН, а не на введение новых положений. В заключение он сообщил, что НРГ по международному официальному утверждению типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС) была соответствующим образом проинформирована и что возражений в отношении этой деятельности не поступало (см. пункт 43 настоящего доклада).

17. Эксперт от Республики Корея представил документ GRSP-74-14, подготовленный специальной группой по сигнализаторам непристегнутого ремня безопасности (СНРБ) для решения вопросов, связанных с СНРБ, в контексте Правил № 16 ООН. Он сообщил, что специальная группа проведет совещание для пересмотра документа GRSP-74-14 22 января 2024 года и представит официальное предложение на сессии GRSP в мае 2024 года.

18. Эксперт от Германии представил документ GRSP-74-31 для уточнения порядка проведения испытания на раскрытие пряжки, предусмотренного в пункте 7.8 Правил ООН. Он уточнил, что планирует получить замечания экспертов GRSP по своему предложению и передать его пересмотренный вариант на сессии GRSP в мае 2024 года. GRSP отметила, что если вместо нынешнего предложения о замене в секретариат не поступит новое, то до истечения установленного предельного срока следует подтвердить, что документ GRSP-74-31 представлен в качестве официального.

19. Эксперт от Японии представил документ GRSP-74-24-Rev.5 с поправками к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/32, направленными на предотвращение негативных последствий для лиц, находящихся в транспортном средстве, связанных с отстегиванием пряжки ремня безопасности. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/32 с поправками, содержащимися в приложении IV к настоящему докладу. Однако, поскольку работа по разделению Правил ООН приостановлена, секретариату было поручено представить данное предложение в качестве проекта поправок серии 10 к Правилам № 16 ООН на следующих сессиях WP.29 и AC.1, указанных группой экспертов по изменению структуры Правил ООН.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2023/15

20. GRSP отмечает, что WP.29 на своей сессии в ноябре 2023 года вернул документ ECE/TRANS/WP.29/2023/15 в GRSP для дальнейшего пересмотра (см. документ ECE/TRANS/WP.29/1175, пункт 106). Эксперт от МОПАП уточнил, что предложение о дополнении 1 к поправкам серии 10 уже было включено в поправки серии 11 к Правилам № 17 ООН, которые были приняты на сессии WP.29 в ноябре 2023 года. Далее он пояснил, что это дополнение предполагает введение нового положения, которое вступит в силу незамедлительно и создаст проблемы для изготовителей. В этой связи он отметил, что уместно снять это предложение. Эксперт от Германии, являющийся автором документа ECE/TRANS/WP.29/2023/15, указал, что это предложение по-прежнему необходимо. Он предложил скорректировать его для дальнейшего обсуждения на сессии GRSP в мае 2024 года.

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

21. Новой информации не поступало.

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

22. Новой информации не поступало.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/35
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/36
неофициальные документы GRSP-74-34 и GRSP-74-38

23. Эксперт от Нидерландов подтвердил предложение (документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/35 и поправка GRSP-74-38), в котором: а) идентифицируются транспортные средства большой грузоподъемности с электрической трансмиссией и б) подтверждается, что дополнительная маркировка помогает аварийным службам определять, каким образом следует обращаться с такими транспортными средствами в случае пожара. Эксперт от Российской Федерации представил документ GRSP-74-34 для повторного внесения своего предложения (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/36), в котором предусмотрено расширение идентификации этих транспортных средств до категорий М и N с электрической трансмиссией. Эксперт от МОПАП отметил, что оба эти предложения сложны в применении. Он просил экспертов рассмотреть другие способы передачи информации, помимо маркировки (например, «спасательные листы», доступные в Интернете). Эксперт от Российской Федерации также отметил необходимость идентификации легковых автомобилей с электрической трансмиссией с учетом того, что в дорожном движении участвует небольшое число электромобилей. Эксперт от Австралии предложил объединить эти предложения, поскольку он согласен с необходимостью маркировки всех электромобилей на переходном этапе. Эксперт от Франции сообщил GRSP, что европейская Программа оценки новых автомобилей (ЕвроНКАП) подтвердила доступность «спасательных листов» и без Интернета. Эксперт от Нидерландов отметил невозможность привязки какого-либо отдельного транспортного средства к «спасательным листам». Эксперт от ЕК предложил отложить рассмотрение этого предложения до завершения работы над поправкой к Правилам № 100 ООН по тепловому рассеянию, с тем чтобы представить поправку в качестве полного пакета. Эксперт от Нидерландов уточнил, что необходимо рассмотреть это предложение без дальнейших задержек. И наконец, GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/35 с поправками, содержащимися в приложении V к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить это предложение в качестве проекта поправок серии 04 к Правилам № 100 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в июне 2024 года.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2023/50
неофициальный документ GRSP-74-21

24. Эксперт от МОПАП представил документ GRSP-74-21 для внесения поправок в дополнение 1 к поправкам серии 04 (ECE/TRANS/WP.29/2023/50), принятое на сессии WP.29 в июне 2023 года, посредством уточнения определения «трети ветрового стекла». Он просил экспертов GRSP передать замечания по этому предложению до конца февраля 2024 года, с тем чтобы представить его официальный пересмотренный вариант на сессии GRSP в мае 2024 года. GRSP отметила, что если вместо нынешнего предложения в секретариат не поступит новое, то до истечения установленного предельного срока следует подтвердить, что документ GRSP-74-21 представлен в качестве официального.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/38
неофициальные документы GRSP-73-53, GRSP-74-03,
GRSP-74-10, GRSP-74-29-Rev.1 и GRSP-74-36

25. Эксперт от КСАОД представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/38 с презентацией (GRSP-74-36) для восстановления ссылки на только одно направление движения ремня безопасности в контексте установки бустерного сиденья и бустерной подушки сиденья (пункт 6.1.3.4 Правил ООН) и для уточнения выбора динамического испытания, а именно: в кузове транспортного средства или на испытательном стенде. Эксперт от Нидерландов полностью поддержал это предложение, проясняющее и устраняющее неопределенности, в интересах обеспечения полного понимания процедуры испытания для технических служб. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/38 без поправок. Секретариату было поручено представить это предложение в качестве проекта дополнения 11 к поправкам серии 03 и дополнения 1 к поправкам серии 04 к Правилам № 129 ООН на сессиях WP.29 и AC.1 в июне 2024 года.

26. Эксперт от КСАОД представил также документ GRSP-74-03, в котором предусмотрены строгие требования к конструкции для сокращения случаев неправильного использования уже доступных на рынке детских удерживающих систем (ДУС), официально утвержденных по типу конструкции, характеристики которых не соответствуют Правилам № 129 ООН. Он просил других экспертов выразить свое мнение относительно возможных и необходимых мер. Эксперт от Финляндии сообщил GRSP, что, когда подобная ситуация возникла в его стране, служба надзора за рынком приняла меры по изъятию этого изделия с рынка. GRSP решила сохранить документ GRSP-74-03 в повестке дня сессии GRSP в мае 2024 года для дальнейшего рассмотрения.

27. Эксперт от Нидерландов представил документ GRSP-74-10 с просьбой об изложении указаний в отношении дополнения 10 к поправкам серии 03 к Правилам № 129 ООН (ECE/TRANS/WP.29/2023/120). Он пояснил, что это предложение было принято WP.29 на его сессии в ноябре 2023 года для уточнения существующего требования об «одном направлении движения ремня безопасности». Он напомнил GRSP, что это предложение направлено на улучшение понимания работы компетентных органов, предоставляющих официальное утверждение типа, с тем чтобы гарантировать предотвращение неправильного применения данного изделия конечными пользователями. Он уточнил, что внесение разъяснений посредством этого дополнения создаст неопределенность в контексте предыдущих официальных утверждений типа, выданных в рамках поправок той же серии на основе различающихся толкований. Он также отметил, что такая же неопределенность будет очевидной и в случае распространения этих официальных утверждений типа, выданных до вступления этого дополнения в силу. В этой связи он просил экспертов высказать свое мнение для обсуждения на совещаниях органов по официальному утверждению типа (ООУТ). Эксперт от КСАОД подтвердил актуальность этого вопроса для GRSP. GRSP рекомендовала своим экспертам проявлять повышенную бдительность в подобных вопросах. К Председателю GRSP была обращена просьба осветить этот вопрос в своем выступлении на сессии WP.29 в марте 2024 года.

28. Эксперт от Франции представила документ GRSP-74-29-Rev.1, основанный на презентации, заслушанной на сессии GRSP в мае 2023 года (GRSP-73-53). Она напомнила, что это предложение допускает установку подголовника на испытательном стенде при динамическом фронтальном испытании универсальной бустерной подушки с использованием манекена Q10. Она пояснила, что это позволит испытывать универсальную бустерную подушку без повреждения шеи манекена. GRSP приняла документ GRSP-74-29-Rev.1, воспроизведенный в приложении VI к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить это предложение в качестве составной части (пункта 23) проекта дополнения 11 к поправкам серии 03 и

проекта дополнения 1 к поправкам серии 04 к Правилам № 129 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в ноябре 2023 года.

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

Документация: неофициальный документ GRSP-74-12

29. Эксперт Целевой группы по переносу поправки 1 к ГТП № 13 ООН в Правила № 134 ООН представил документ GRSP-74-12, содержащий исправления к Правилам № 134 ООН (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах). GRSP приняла документ GRSP-74-12, воспроизведенный в приложении VII к настоящему докладу. Секретариату было поручено представить это предложение в качестве исправления 1 к первоначальному варианту Правил № 134 ООН для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.1 в июне 2024 года.

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

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/34

30. Эксперт от Японии напомнил о предложении (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/34), касающемся внесения поправок в требования о величине критерия сжатия грудной клетки (ThCC) женского манекена пятого перцентиля в случае транспортных средств категории N₁, максимальная допустимая масса которых не превышает 2800 кг. Эксперт от Италии выразил обеспокоенность в связи с тем, что эти поправки могут повлиять на рынок транспортных средств этой категории, которые широко используются для доставки грузов. Эксперт от Республики Корея сообщил GRSP, что на это предложение были получены негативные отзывы в его стране. Эксперт от МОПАП подчеркнул, что предложение касается в основном ситуации в одной из стран, а не во всех странах. Эксперт от Нидерландов предложил рассмотреть возможность принятия двухэтапного подхода к реализации предлагаемых требований в странах, которым они необходимы. GRSP отметила, что такой подход может привести к нарушению принципа взаимного признания официальных утверждений типа, предусмотренного Соглашением 1958 года. И наконец, GRSP решила сделать оговорку относительно необходимости дальнейшего изучения этого предложения и вернуться к его рассмотрению на своей сессии в мае 2024 года.

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

31. Новой информации не поступало.

XVII. Общая резолюция № 1 (пункт 16 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/33
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/37
неофициальные документы GRSP-74-09-Rev.1, GRSP-74-23-Rev.1 и GRSP-74-39

32. В соответствии с пунктами 4 и 5 эксперты от Австрии и Республики Корея от имени НРГ представили документы ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/33 и GRSP-74-23-Rev.1 с поправками к Общей резолюции № 1 (OP.1) с целью внесения предложения по

добавлению к ней, представленному НРГ для расчета времени удара головы в контексте положений, касающихся: а) ССЗП для базовых моделей транспортных средств и б) установки коридора пригодных значений для моделей человеческого тела. GRSP приняла документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/33 с поправками, содержащимися в приложении VIII к настоящему докладу, и поручила секретариату представить его в качестве проекта поправки 4 к ОР.1 для рассмотрения и голосования на сессиях WP.29 и AC.3 в июне 2024 года.

33. Эксперт от Нидерландов представил документ ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/37 и поправку (GRSP-74-09-Rev.1) к нему для внесения предложения по новому добавлению к ОР.1 с целью воспроизведения технических требований к объемному механизму определения точки Н. Вместе с тем GRSP решила отложить принятие этого предложения до своей сессии в мае 2024 года, с тем чтобы одновременно принять и поправки к соответствующим Правилам ООН и ГТП ООН, а также поправки, которые относятся к компетенции Рабочей группы по общим предписаниям, касающимся безопасности, и представить все эти предложения на сессиях WP.29 и AC.3 в ноябре 2024 года.

34. От имени Целевой группы по включению манекенов серии Q ООН в ОР.1 (ЦГ-QOON) эксперт от Германии представил доклад о ходе работы этой группы (GRSP-74-39). GRSP отметила значительный прогресс в работе ЦГ-QOON и решила вернуться к рассмотрению этого вопроса на своей сессии в мае 2024 года.

XVIII. Надлежащая защита водителей и пассажиров (пункт 20 повестки дня)

Документация: неофициальные документы GRSP-74-05, GRSP-74-08 и GRSP-74-30

35. Эксперт от Швеции, являющийся председателем НРГ по надлежащей защите водителей и пассажиров (НЗВП), представила доклад о ходе работы (GRSP-74-05), в котором освещена деятельность различных целевых групп, функционирующих в рамках этой НРГ. Она подчеркнула, что одной из наиболее актуальных задач НРГ является повышение качественного уровня соответствующих правил с учетом приоритетов, отражающих актуальность различных видов травм. GRSP также приняла к сведению сообщение эксперта от Нидерландов (GRSP-74-08), в котором предлагается усовершенствовать процедуры проведения испытаний подголовников в Правилах № 17 ООН и ГТП № 7 ООН. Она указала на важное значение определения расстояния между затылком и подголовником и проведения испытаний, ориентированных на это расстояние, для сокращения числа хлыстовых травм. Эксперт от Швеции подчеркнула актуальность этого вопроса, отметив, что эта работа может быть продолжена в рамках НРГ. Эксперт от Германии предложил уточнить определение этого расстояния. Он также сообщил, что в Федеральном научно-исследовательском автодорожном институте Германии (БАСТ) было проведено рабочее совещание по этому вопросу; после его обсуждения было найдено соответствующее решение. Он все же отметил, что следует доработать вопрос о предельных значениях такого расстояния.

36. Далее GRSP приняла к сведению сообщение эксперта от КСАОД (GRSP-74-30) о различиях в характере хлыстовых травм в случае мужских и женских манекенов среднего размера, помещенных на сиденья. В этой связи, возможно, потребуется изменить геометрическую форму сидений/подголовников. Он отметил, что речь идет первом шаге на пути к всестороннему обсуждению данного вопроса. Эксперт от Нидерландов заявил, что подголовники должны защищать всех и что в документе GRSP-74-30 обращено внимание на недостатки существующих подголовников, которые не обеспечивают защиту всех водителей и пассажиров. Он указал, что необходим согласованный подход для внесения поправок в ГТП № 7 ООН и Правила № 17 ООН. Эксперты от Австрии и Швеции согласились с мнением эксперта от Нидерландов. Эксперт от Канады поддержал идею о внедрении усовершенствований параллельно с внесением поправок в ГТП № 7 ООН и Правила № 17 ООН. Эксперт от

Германии высказался в поддержку проведения дискуссии в рамках компетенции целевой группы НРГ по НЗВП. Эксперт от Соединенных Штатов Америки просил предоставить время для изучения этого вопроса. GRSP решила возобновить дискуссию на своей сессии в мае 2024 года.

XIX. Обеспечение безопасности детей в городских и междугородных автобусах (пункт 21 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/30
неофициальный документ GRSP-74-01

37. Эксперт от Испании, являющийся председателем НРГ по повышению безопасности перевозки детей в городских и междугородных автобусах (НРГ по ПБПДГМА), представила доклад о ходе работы группы (GRSP-74-01). Она подтвердила, что на втором этапе разработки этих правил ООН будет рассмотрен вопрос об использовании детских удерживающих систем (ДУС) в сочетании с ремнями безопасности с креплениями в двух точках. Она уточнила, что не будут допускаться установка отдельных компонентов ДУС и сочетание ремней безопасности с креплениями в двух точках с верхним страховочным тросом или опорой. Кроме того, она сообщила о текущей и предстоящей работе НРГ над процедурами испытаний. И наконец, она представила предложение (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/30) о пересмотре КВ НРГ по ПБПДГМА. GRSP решила вернуться к обсуждению этого вопроса на своей сессии в мае 2024 года и одобрила пересмотренный КВ НРГ (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/30) без поправок, который будет представлен для одобрения Председателем GRSP на сессии WP.29 в марте 2024 года.

XX. Обмен мнениями по вопросу об автоматизации транспортных средств (пункт 19 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.29/2023/86
неофициальный документ GRSP-74-32

38. Эксперт от Германии, являющийся председателем целевой группы GRSP по нормативной проверке автономных транспортных средств (ЦГ по НПАТС), представил документ GRSP-74-32 об итогах проделанной работы. Он пояснил, что первый доклад для WP.29 (ECE/TRANS/WP.29/2023/86) был повторно представлен с переводом на другие языки в качестве документа ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/18 и что он включает информацию о глобальных результатах и сводные таблицы по каждому проверенным правилам; он будет принят WP.29 на его сессии в июне 2024 года. Эксперт отметил, что все рабочие группы (РГ) могут приступить к подготовке поправок к указанным в предложении «приоритетным правилам», причем желательно, чтобы они представили график внесения поправок на сессии WP.29 в марте 2024 года. Он сообщил, что для выработки общих определений, перевода и решения проблем, характерных для нескольких РГ, следует и впредь координировать их работу. Он также проинформировал GRSP об итогах встречи руководителей ЦГ по НПАТС, состоявшейся в Париже 16 и 17 октября 2023 года. Он сообщил GRSP, что в результате этой встречи WP.29 признал настоятельную необходимость в рассмотрении вопроса об автоматизированных транспортных средствах и их классификации до марта 2024 года. Он указал, что с учетом всей сложности классификации транспортных средств, предусмотренной соглашениями 1958 и 1998 годов, группа экспертов считает, что следует незамедлительно приступить к работе, провести первое совещание в январе 2024 года и представить WP.29 первый доклад в марте 2024 года. В этой связи он объявил, что в ближайшее время членам GRSP будут направлены приглашения принять участие в совещании экспертов ЦГ по НПАТС.

XXI. Стратегия Комитета по внутреннему транспорту (пункт 20 повестки дня)

39. Новой информации не поступало.

XXII. Дети, оставленные в автомобилях (пункт 21 повестки дня)

Документация: неофициальный документ GRSP-74-15

40. Эксперт от Австралии напомнил о прошедшей дискуссии в рамках GRSP и WP.29, отметив, что следует не двигаться по кругу, а продвигаться вперед. Эксперт от Республики Корея представил документ GRSP-74-15, напомнив GRSP о состоявшейся дискуссии, и подчеркнул, что при обсуждении этой темы с точки зрения регулирования следует затронуть вопрос о пассажирских транспортных средствах и автобусах, перевозящих детей. Он добавил, что не следует затягивать дискуссию, тогда как можно активно продвигаться вперед. Эксперт от Канады предложил учредить специальную группу с четким КВ. Эксперт от Соединенных Штатов Америки поддержал предложение эксперта от Канады. Эксперты от Австралии и Республики Корея вызвались стать сопредседателями такой группы. Эксперт от Китая сообщил GRSP, что в китайской программе НКАП уже предусмотрены протоколы испытаний оригинального оборудования изготовителей для обнаружения детей, и вызвался стать сопредседателем такой группы. GRSP просила Председателя представить эту инициативу для одобрения на сессии WP.29 в марте 2024 года и затем возобновить дискуссию на ее сессии в мае 2024 года.

XXIII. Выборы должностных лиц (пункт 22 повестки дня)

41. 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 сессий GRSP, запланированных на 2024 год.

XXIV. Прочие вопросы (пункт 23 повестки дня)

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

Документация: неофициальный документ GRSP-74-18

42. Эксперт из Японии представил документ GRSP-74-18, касающийся большегрузных грузовых транспортных средств со спальным местом в кабине. Поскольку в Японии никаких правил безопасности по этому вопросу пока не предусмотрено, он просил экспертов высказать свои замечания, с тем чтобы заложить основу для изучения и обсуждения будущих требований в его стране. GRSP решила вернуться к обсуждению этого вопроса на своей сессии в мае 2024 года и просила своих экспертов направить соответствующие замечания эксперту от Японии.

B. Правила № 0 ООН (международное официальное утверждение типа комплектного транспортного средства)

Документация: неофициальные документы GRSP-72-07-Rev.1, GRSP-73-58 и GRSP-74-26

43. Эксперт от Японии, являющийся специальным представителем по МОУТКТС, сообщил GRSP, что группа подготовила поправки серии 06 к Правилам № 0 ООН,

которые были приняты на сессии WP.29 в ноябре 2023 года. Он отметил, что эта серия отражает поправки последних серий к правилам №№ 12, 127 и 135 ООН, которые вступили в силу в январе 2023 года. Он напомнил GRSP о документе GRSP-72-07-Rev.1, касающемся толкования фразы «поправки предыдущей(их) серии(й)» (в единственном или множественном числе), содержащейся в переходных положениях правил ООН. Он сообщил GRSP, что этот вопрос обсуждался в НРГ по МОУТКТС, с тем чтобы повторно представить его на сессии WP.29 в марте 2024 года. В заключение он сообщил GRSP, что члены НРГ по МОУТКТС на сессии НРГ в июне 2023 года не выразили никаких возражений или замечаний по поводу разделения Правил № 16 ООН.

44. GRSP вернулась к обсуждению вопроса о маркировке уникального идентификатора (УИ). Эксперт от МКТОТ представил документ GRSP-74-26 для уточнения концепции УИ. Эксперт от Нидерландов изложил общее мнение о том, что нет необходимости включать УИ в правила ООН, относящиеся к компетенции GRSP. В этой связи он выразил предположение о том, что, как ранее заявлял эксперт от Испании (см. ECE/TRANS/WP.29/GRSP/73, пункт 55), внесение поправок в Соглашение 1958 года было бы более эффективным, чем внесение поправок в каждые из правил ООН для запрещения использования УИ. Эксперт от МОПАП согласился с мнением эксперта от Нидерландов. И наконец, GRSP приняла документ GRSP-73-58, представленный экспертами от МКТОТ, и решила направить его НРГ по электронной базе данных для обмена документацией об официальном утверждении типа в качестве окончательного итога дискуссии GRSP по этому вопросу.

C. Основные вопросы, рассмотренные на сессиях Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств, состоявшихся в июне и ноябре 2023 года

Документация: неофициальный документ GRSP-74-17

45. Секретарь сообщил об итогах работы 190-й и 191-й сессий WP.29.

D. Объемный механизм определения точки Н

Документация: неофициальный документ GRSP-74-37

46. Эксперт от Нидерландов сослался на дискуссию по пункту 16 повестки дня (см. пункт 33) в контексте предложения о разрешении (GRSP-74-37) для адаптации глобальных технических правил №№ 6, 7 и 14 ООН (ГТП ООН) с учетом технического прогресса в интересах удаления ссылок на объемный механизм определения точки Н и включения чертежей и технических требований в ОП.1. GRSP приняла документ GRSP-74-37 и поручила секретариату представить его на сессии АС.3 в марте 2024 года.

E. Интеллектуальные транспортные системы

47. Новой информации не поступило.

F. Фронтальная защита автобусов

Документация: неофициальный документ GRSP-74-25

48. Эксперт от Норвегии представил статистические данные за 2013–2022 годы, содержащиеся в документе GRSP-74-25. Эксперт от Франции высказался в поддержку этой деятельности, заявив, что информация, представленная его страной, также свидетельствует о наличии такой проблемы. Эксперт от Соединенного Королевства также высказался в поддержку этой работы, но просил предоставить ему возможность для более тщательного изучения имеющихся данных. И наконец, эксперты от Италии,

Соединенного Королевства, Финляндии, Франции и Швеции одобрили эту работу. GRSP просила своих экспертов передать дополнительные, более полные данные к своей сессии в мае 2024 года, поручив секретариату сделать соответствующее сообщение на сессии Рабочей группы по общим предписаниям, касающимся безопасности, в апреле 2024 года.

G. Обмен мнениями о будущей деятельности Рабочей группы по пассивной безопасности

Документация: неофициальный документ GRSP-74-27-Rev.1

49. GRSP приняла пересмотренный перечень приоритетных направлений работы (GRSP-74-27-Rev.1) на 2024 год и поручила секретариату представить его WP.29 для рассмотрения на его сессии в марте 2024 года.

H. Правила № 22 ООН (защитные шлемы)

Документация: неофициальный документ GRSP-74-04-Rev.1

50. Эксперт от Италии представил документ GRSP-74-04-Rev.1, в котором содержится описание альтернативного имитатора динамика для испытания шлемов. GRVA приняла документ (GRSP-74-04-Rev.1), воспроизведенный в приложении IX к докладу, и поручила секретариату представить его WP.29 и AC.1 в качестве проекта дополнения 3 к поправкам серии 06 к Правилам № 22 ООН для рассмотрения и голосования на их сессиях в июне 2024 года.

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

Документация: неофициальный документ GRSP-74-28

51. Эксперт от Франции представила документ GRSP-74-28 для обновления требований Правил № 153 ООН по электробезопасности после аварии. Она пояснила, что это предложение было внесено для информации и получения замечаний в качестве основы для пересмотренного официального предложения к сессии GRSP в мае 2024 года. GRSP также отметила, что если вместо нынешнего предложения в секретариат не поступит новое предложение, то до истечения установленного предельного срока следует подтвердить, что документ GRSP-74-28 представлен в качестве официального.

J. Предварительная повестка дня следующей сессии

52. Проведение семьдесят пятой сессии GRSP запланировано в Женеве на 27 (14 ч 30 мин) — 31 (12 ч 30 мин) мая 2023 года. GRSP отметила, что официальная документация должна быть передана в секретариат за двенадцать недель до начала сессии, т. е. предельный срок для ее представления — это 4 марта 2024 года. Ожидается, что GRSP, основываясь на перечне принятых решений, будет придерживаться следующей предварительной повестки дня:

1. Утверждение повестки дня.
2. Глобальные технические правила № 9 ООН (безопасность пешеходов). Предложение по поправке 3.
3. Глобальные технические правила № 13 ООН (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах).
4. Глобальные технические правила № 20 ООН (безопасность электромобилей).

5. Правила № 14 ООН (крепления ремней безопасности).
6. Правила № 16 ООН (ремни безопасности).
7. Правила № 17 ООН (прочность сидений).
8. Правила № 94 ООН (лобовое столкновение).
9. Правила № 95 ООН (боковое столкновение).
10. Правила № 100 ООН (транспортные средства с электроприводом).
11. Правила № 127 ООН (безопасность пешеходов).
12. Правила № 129 ООН (усовершенствованные детские удерживающие системы).
13. Правила № 134 ООН (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах).
14. Правила № 137 ООН (лобовое столкновение с уделением особого внимания удерживающим системам).
15. Правила № 145 ООН (системы крепления ISOFIX, крепления верхнего страховочного троса ISOFIX и сидячих мест размера i).
16. Общая резолюция № 1.
17. Надлежащая защита водителя 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. Дети, оставленные в автомобилях.
22. Объемный механизм определения точки Н.
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 сессии Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств, состоявшейся в марте 2024 года;
 - d) интеллектуальные транспортные системы;
 - e) фронтальная защита автобусов;
 - f) обмен мнениями о будущей деятельности Рабочей группы по пассивной безопасности.

Приложение I

[только на английском языке]

Неофициальные документы (GRSP-74-...)

No.	Transmitted by	Agenda item	Language	Title	Follow-up
01	Spain	18	E	Status Report of the Informal Working Group on Safer Transport of Children in Buses and Coaches (IWG-STCBC)	(a)
02	GRSP Chair	1	E	Running order of the 74 th session of the Working Party on Passive Safety	(a)
03	CLEPA	12	E	Ensuring CRS compliance with UN Regulation No. 129	(a)
04/ Rev.1	Italy	21	E	Proposal of Supplement 03 to the 06 series of amendments to UN Regulation No. 22 (Protective helmets)	(d)
05	IWG EqPO	17	E	Report to the 74th session of GRSP	(a)
06	Netherlands	6	E	Proposal for supplement 1 to the [09] Series of Amendments to UN Regulation No. 16 (Safety-belts)	(c)
07	Netherlands	6	E	Definition of rebound phase in UN Regulation No. 16 dynamic test	(a)
08	Netherlands	17	E	IWG EqOP Improvement to existing Regulation UN Regulation No. 17, 10 series of amendments	(a)
09/ Rev.1	Netherlands	16	E	Proposal for Amendment [5] of the Mutual Resolution No. 1 (M.R.1) of the 1958 and the 1998 Agreements	(c)
10	Netherlands	12	E	Guidance supplement 10 to 03 series of UN Regulation No. 129 (ECE/TRANS/WP.29/2023/120)	(a)
11/ Rev.1	IWG on DPPS	2	E	Draft Final Report on the Development of Amendment 3 to UN Global Technical Regulation No. 9 (PEDESTRIAN SAFETY)	(d)
12	TF R134	13	E	Proposal for a corrigendum 1 to the original series of amendments and to the 01 series of amendments to UN Regulation No. 134 (Hydrogen fuel-cell vehicles)	(d)
13	IWG GTR13 PH2	3	E	Proposal for the amendment to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/26, proposal for Corrigendum 1 to Amendment 1 to UN Global Technical Regulation No 13 (Hydrogen and Fuel Cell Vehicles)	(d)
14	UN SBR ad-hoc group	6	E	<i>Proposal for the 10 Series of Amendments to UN Regulation No. 16 (Safety-belts)</i>	(c)

<i>No.</i>	<i>Transmitted by</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Language</i>	<i>Title</i>	<i>Follow-up</i>
15	Rep. of Korea	21	E	<i>Heatstroke accident data in buses carrying children</i>	(a)
16/ Rev.1	secretariat	1	E	Annotated Provisional Agenda for the Seventy-Fourth Session	(a)
17	secretariat	23(c)	E	Highlights of the June and November 2023 sessions of WP.29	(a)
18	Japan	23(a)	E	Use of a Bed in Trucks While Running	(a)
19	OICA	5	E	Proposal for: Supplement 10 to the 07 Series of Amendments, Supplement 02 to the 08 Series of Amendments and Supplement 03 to the 09 Series of Amendments of UN Regulation No. 14 (Safety-belt anchorages)	(c)
20	OICA	5	E	UN Regulation No. 14: Proposal on Alternative Anchorage Positions	(a)
21	OICA	11	E	Supplement 2 to the 04 series of amendments (and Supplement 3 to the 03 series of amendments) of UN Regulation No. 127 (Pedestrian safety)	(b)
22/ Rev.1	Rep. of Korea	2	E	Proposal for Amendment 3 to UN Global Technical Regulation No. 9 (Pedestrian safety) — Amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/31	(d)
23/ Rev.1	Rep. of Korea	16	E	Proposal for Amendment 4 of the Mutual Resolution No. 1 (M.R.1) of the 1958 and the 1998 Agreements — Amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/33	(d)
24/ Rev.5	Japan	6	E	Proposal for the 10 Series of Amendments to UN Regulation No. 16 (Safety-belts)	(d)
25	Norway	23(f)	E	Frontal protection in buses	(a)
26	CITA	23(b)	E	74th GRSP Some thoughts about the Unique Identifier 4th – 8th December 2023	(a)
27/ Rev.1	secretariat	16	E	Future Work of the Working Party on Passive Safety	(d)
28	France	23(i)	E	Proposal for the 1 series of amendments to UN Regulation No. 153 (Fuel system integrity and electric power train safety at rear-end collision)	(a)
29/ Rev.1	France	12	E	Proposal for Supplement 11 to the 03 series of amendments and Supplement 1 to the 04 series of amendments to UN Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems)	(d)
30	CLEPA	17	E	Inf EqOP — WHIPLASH improvements for small occupants	(a)

<i>No.</i>	<i>Transmitted by</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Language</i>	<i>Title</i>	<i>Follow-up</i>
31	Germany	18	E	Proposal for supplement 1 to the [09] Series of Amendments to UN Regulation No. 16 (Safety-belts)	(b)
32	TF-AVRS	19	E	Status Report of Task Force Automated Vehicles Regulatory Screening of UN Regulations and GTRs under responsibility of GRSP	(a)
33/ Rev.2	Chair of IWG EVS	4	E	Technical Report on the Development of Amendment 1 to UN Global Technical Regulation No. 20, Phase 2 (Electric Vehicle Safety)	(a)
34	Russian Federation	10	E	xEV identification	(a)
35	EC	4	E	Terms of Reference for the Ad-hoc Special Interest Group on model regulation regarding the safety of electric vehicles with a focus on thermal propagation requirements	(b)
36	CLEPA	12	E	Explanatory presentation to .../GRSP/2023/38 – Clarification of test bench vs. bodyshell testing	(a)
37	Netherlands	23(d)	E	Request for authorization to develop amendments to UN GTRs Nos. 6, 7 and 14	(d)
38	Netherlands	10	E	Amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/35	(d)
39	IWG GTR20 PH2	16	E	Status Report Task Force for the implementation of Q UN-Dummies into M.R.1 (TF-QUN)	(a)
40	Japan	6	E	The Idea of the contents about Amendment of R16	(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

Глобальные технические правила № 9 ООН (безопасность пешеходов)

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/31 (пункт 5)

Раздел I. Изложение технических соображений и обоснование

233. НРГ по ССЗП провела следующие совещания:

...

(z1) 8 и 9 ноября 2023 года: в виртуальном формате.

247. Эксперт... нижней части ноги. Поскольку в качестве проверочного ударного элемента был также **выбран FlexPLI**, а определение ЗИБ...

...

249. Эксперт от МОПАП... между контрольной линией переднего края капота (КЛПК) и боковой контрольной линией (БКЛ), ...

...

254. Эксперт от Японии представил результаты испытаний с использованием анатомического материала, ...

...

4. Процедуры испытаний систем датчиков для ССЗП и выбор проверочного ударного элемента

267. Для... с использованием **FlexPLI**, имитирующего нижнюю конечность... кости. **Использование FlexPLI** в качестве...

268. Непременным свойством... Хотя в силу большинства своих свойств **FlexPLI** был признан весьма надежным по конструктивным характеристикам, было проведено два дополнительных исследования для подтверждения биодостоверности и воспроизводимости его точечных значений жесткости.

269. В первом исследовании... Согласно результатам исследования, **FlexPLI**, в принципе...

271. НРГ по ССЗП пришла к выводу, что **FlexPLI**...

276. Для ССЗП...

288. Что касается... В данном контексте, по соображениям вероятности и практической целесообразности, предполагается, что с ростом **WAD** всегда увеличивается **ВУГ**. И наконец, ...

292. Поскольку... **FlexPLI**, т. е. ...

293. Выражалась... **FlexPLI** с...

10. Перечень документов, обсуждавшихся в ЦГ по ССЗП и НРГ по ССЗП в отношении поправки 3 к ГТП № 9 ООН

...

IWG-DPPS-26-01	2	Проект повестки дня
IWG-DPPS-26-02	1	Проект протокола совещания
IWG-DPPS-26-03	1	GTR9-03: Проект поправки по ССЗП — последние изменения с замечаниями
IWG-DPPS-26-04	1	GTR9-03: Проект поправок по ССЗП — сводный перечень последних изменений без поправок
IWG-DPPS-26-05	1	GTR9-03: заключительный доклад о ходе работы над ССЗП — обновленный вариант для GRSP на 23 декабря
IWG-DPPS-26-06		Проект поправки 4 к ОР.1 — сводный перечень последних изменений

Часть II, текст Правил

3.19 «Зона испытания на обнаружение» — это зона, предназначенная для обнаружения присутствия пешехода с целью активации складной системы. ... т. е. 42 мм...»

...

3.35 «Время считывания» ... (FlexPLI) с ...

3.40.3 «Комбинированное испытание» означает серию комбинированных... либо в статическом, либо в динамическом режиме.

3.41 «Продолжительность испытания» в отношении статического испытания с ограничением по времени... (см. рис. 1–2 в приложении 1).

3.42 «Общее время срабатывания (ОВС)»... FlexPLI с... впервые достигает своей максимальной высоты раскрытия. Оно равно сумме ВСч и ВР.

Приложение 1

Процедура испытания складных систем защиты пешеходов

1. Предварительные условия

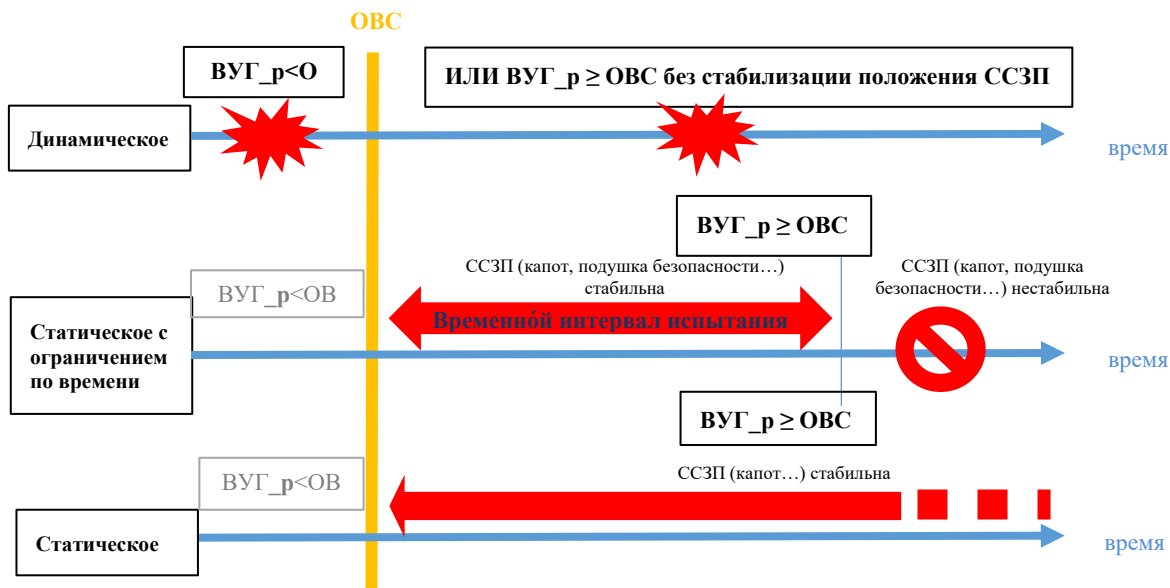
Если все перечисленные ниже **предварительные условия** соблюдены, то транспортное средство подвергают испытаниям при надлежащей активации (см. ниже) ССЗП с охватом всей зоны испытания с использованием модели головы.

- в том случае если $VUG_p < OBC$, испытание с использованием модели головы проводят в динамическом режиме с хронометражем момента удара головы;
- в том случае если $VUG_p \geq OBC$, испытание с использованием модели головы может проводиться либо в статическом режиме на высоте, не превышающей высоту в раскрытом положении, либо в динамическом режиме.

- 1.1 Если... при нераскрытом положении **ССЗП**.
- 1.2.2 Информация относительно процесса раскрытия:
- ...
- е) информация относительно ОВС (отдельно по ВСч и ВР) (при динамическом **испытании** — **только по ВСч**);
- ф) график динамики, демонстрирующий стабильность системы (например диаграмма зависимости давления или силы от времени) (**только при статическом испытании**).
- ...
- 1.5 Оценка пригодности МЧТ производится в соответствии с дополнением 5 к Общей резолюции № 1... приложению 2 к **настоящему Правилам**.
- 1.6 Проверка... , **ВСч и ВР** согласно...
- 1.7.1.1 Для целей... **FlexPLI**, указанного...
- 1.7.2 Одно из испытаний с использованием **FlexPLI** проводят при номинальной **скорости (11,1 м/с)** на оси транспортного средства (Y0).
- 1.7.3 Если..., **но на скорости ниже нижнего...**
- 2.1 Значение ОВС... с использованием **FlexPLI** при... **на оси транспортного средства (Y0)**.
- 2.2 Замер значений ВСч... Правилах и **на оси транспортного средства (Y0)**.
3. Допуски
- В случае проверочных испытаний по пунктам 1.7 и 2 приложения 1 с использованием **FlexPLI**... :
- 4.1 Вариант статического испытания
- Если... В этом случае **испытания с использованием модели головы...**
- Если ..., **испытания с использованием модели головы...**
- 4.1.1 Если... пешехода из **выбранного ростового диапазона**, указанного в приложении 2...
- 4.1.2.1 **Временное ограничение при статическом испытании, обусловленное силой сопротивления**
- Если... **ударного элемента в виде модели головы** выбирают с таким расчетом, чтобы обеспечить...

Рис. 1–2

Продолжительность динамических, статических испытаний с ограничением по времени и статических испытаний, представляющих реальные условия эксплуатации



4.2.1.2 Для целей проведения динамических испытаний требуемыми входными параметрами выступают ВУГ_c и ВСч

...

b) ВСч... на осевой линии транспортного средства (Y0).

4.3 Вариант «комбинированного» испытания

...

Если... , как в разделе А на... , как в разделе В на рис. 1-1, ...

Таблица 2-3

Моделирование ВУГ_p на СЗП в развернутом положении

Таблица 2-4

Моделирование ВУГ_c на СЗП в свернутом положении

Принятый текст на основе документа GRSP-74-11-Rev.1 (пункт 5)

Окончательный доклад о разработке поправки 3 к Глобальным техническим правилам № 9 ООН (безопасность пешеходов), касающейся складных систем защиты пешеходов

I. Введение

1. Республика Корея обратилась к GRSP, а также к WP.29 и AC.3 с просьбой преобразовать ЦГ по СЗП в неофициальную рабочую группу по складным системам защиты пешеходов (НРГ по СЗП). WP.29 и AC.3 одобрили эту просьбу на своих 174-й и пятьдесят второй сессиях в марте 2018 года.

2. На 184-й, 187-й и 190-й сессиях WP.29, WP.29 и AC.3 одобрили продление мандата до ноября 2022 года, затем до ноября 2023 года и недавно до мая 2024 года.

II. Цели неофициальной рабочей группы

3. Цель НРГ по ССЗП — это разработка предложений по процедурам испытаний для ССЗП. Вместе с тем НРГ также решила при необходимости разработать новые, более подробные требования, с тем чтобы новая процедура гарантировала надлежащую активацию складных систем в соответствии с конструкцией для защиты пешеходов и других уязвимых участников дорожного движения и обеспечивала, как минимум, тот же уровень защиты пешеходов и других уязвимых участников дорожного движения, как и в случае нескладных систем. В этой связи было внесено предложение по поправкам к соответствующим разделам ГТП № 9 ООН.

III. Обзор деятельности неофициальной рабочей группы

4. Было подтверждено решение об учреждении НРГ.

Председатель: Чинсон ПАРК (Республика Корея/Корейский институт исследований и испытаний автотранспортных средств (КАТРИ)).

Секретарь:

- 1-е и 2-е совещания НРГ: Томас Кински («Опель»)/Международная организация предприятий автомобильной промышленности (МОПАП));
- с 3-го по 26-е совещание НРГ: Ирина Досс («Рено»)/Международная организация предприятий автомобильной промышленности (МОПАП)).

Было сформировано несколько подгрупп для содействия проведению углубленных технических обсуждений ударного элемента, определенных испытаний модели головы, зоны испытаний на обнаружение, оценки пригодности МЧТ, процедуры моделирования и т. д.

5. Существующие базовые модели (БМ) транспортных средств и новая процедура оценки пригодности моделей человеческого тела (МЧТ) содержатся в дополнении 5 к ОР.1 и подлежат обновлению в зависимости от версий программного обеспечения и согласия со стороны GRSP.

6. На следующем этапе разработки ССЗП можно было бы рассмотреть следующие виды деятельности:

- определение ВУГ в рамках общего подхода и/или с помощью физических испытаний на манекенах пешеходов;
- другие исследования (например, бесконтактные датчики, нагрузка на тело пешехода, защита при более высоких скоростях транспортного средства).

7. В Европе состоялось двадцать шесть совещаний (Брюссель, Женева, Лондон, Париж, Франкфурт, а также множество веб-встреч).

8. В этих совещаниях и встречах участвовали представители Австрии, Германии, Европейской комиссии, Испании, Италии, Нидерландов, Республики Корея, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Франции, Японии, Европейской ассоциации поставщиков товаров для автомобилей (КСАОД), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) и независимые эксперты.

9. НРГ представила GRSP следующие сообщения или предложения:

<i>Условное обозначение</i>	<i>Название</i>
IWG-DPPS-1-03	Круг ведения неофициальной рабочей группы по ССЗП в контексте ГТП № 9 ООН (защита пешеходов)
GRSP-71-26	Промежуточный доклад о ходе работы
GRSP-72-11	2-й доклад о ходе работы
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/31	Предложение по поправке 3 к Глобальным техническим правилам № 9 ООН (безопасность пешеходов)
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/33	Предложение по поправке 4 к Общей резолюции № 1 (ОР.1) в контексте соглашений 1958 и 1998 годов
GRSP-74-22	Дополнение к неофициальному документу по GTR9-03
GRSP-74-23	Дополнение к неофициальному документу по ОР.1
GRSP-74-11	Окончательный доклад НРГ по ССЗП о ходе разработки поправки 3 к Глобальным техническим правилам № 9 ООН (безопасность пешеходов)

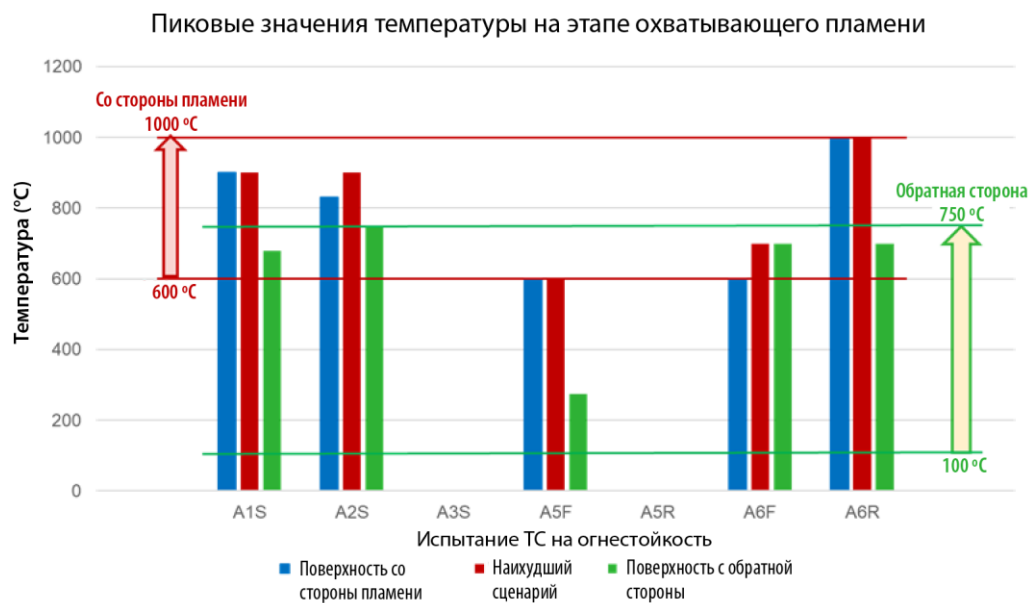
Приложение III

Глобальные технические правила № 13 ООН (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах)

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/ 2023/26 (пункт 7)

Рис. 12, в пункте 88 текст изменить следующим образом (исправлены надписи, цифровые значения не изменены):

«



»

Приложение IV

Правила № 16 ООН (ремни безопасности)

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/32 (пункт 19)

Пункт 5.3.2 изменить следующим образом:

«5.3.2 Каждому официально утвержденному типу присваивается номер официального утверждения в соответствии с приложением 4 к Соглашению (E/ECE/TRANS/505/Rev.3)».

Включить новые пункты 8.2.3–8.2.3.2 следующего содержания:

«8.2.3 Изложенное ниже требование в отношении лямки между точкой пряжки и точкой эффективного крепления ремня применимо исключительно к задним сиденьям в транспортных средствах категории M₁.

8.2.3.1 Разница между фактической длиной лямки и расстоянием по прямой между точкой EA и точкой Bd составляет не более 80 мм.

По усмотрению изготовителя выполнение вышеуказанного требования может быть доказано с использованием фактического транспортного средства, частей, чертежей или 3D-данных.

...представлено изготовителем.

8.2.3.2 Требование пункта 8.2.3.1 не применяется, если соблюдается любое из следующих условий:

- a) в комплект ремня безопасности входит устройство предварительного натяжения;
- b) изготовитель предъявляет технической службе удовлетворительные доказательства — на основе использования экспериментальных данных, моделирования или теоретических расчетов на прочность — того, что лямка пряжки в сборе обладает прочностью, соответствующей требованию подпункта c) ниже;
- c) когда лямка пряжки в сборе подвергается испытанию методом, описанным в приложении 19 к настоящим Правилам, при перемещении точки пряжки в пределах 80 мм фиксируется растягивающая нагрузка на уровне 1000 Н ± 50 Н».

Включить новые пункты 15.7–15.7.5 следующего содержания:

«...»

15.7.1 ...

15.7.2 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила ООН, продолжают признавать официальные утверждения типа в отношении транспортных средств, ремней безопасности и удерживающих систем на основании поправок предыдущих серий, впервые предоставленные до [1 сентября 2026 года], если такая возможность предусмотрена переходными положениями в этих предыдущих сериях поправок.

15.7.3 ...

15.7.4 ...

15.7.5 ...»

Включить новое приложение 19 следующего содержания:

«Приложение 19 Метод испытания лямки с пряжкой в сборе на растяжение

1. Общие положения

1.1 Процедура испытания, приведенная в настоящем приложении, используется для испытания лямки **с пряжкой** в сборе на растяжение, описанного в **пункте 8.2.3.2** настоящих **Правил**.

...

2.2 Пряжка закрепляется в **таком** положении... , чтобы расстояние между точкой пряжки и точкой EA было таким же, как и расстояние по прямой между точкой EA и точкой Vd, описанное в **пункте 8.2.3.1** настоящих **Правил**.

...

2.4 Выполнить ...»

Приложение V

Правила № 100 ООН (транспортные средства с электроприводом)

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/35 (пункт 23)

Включить новые пункты 12.5–12.9 следующего содержания:

- «12.5 Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 04 ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила ООН, не отказывает в предоставлении или признании официальных утверждений типа ООН на основании настоящих Правил ООН с поправками серии 04.
- 12.6 Начиная с 1 сентября 2026 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила ООН, не обязаны признавать официальные утверждения типа ООН, предоставленные впервые на основании поправок предшествующих серий 1 сентября 2026 года или после этой даты.
- 12.7 До 1 сентября 2027 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила ООН, признают официальные утверждения типа ООН, предоставленные впервые на основании поправок предшествующих серий до 1 сентября 2026 года.
- 12.8 Начиная с 1 сентября 2027 года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа, предоставленные на основании поправок предыдущих серий.
- 12.9 **Независимо от пункта 12.8 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают признавать официальные утверждения типа, предоставленные на основании поправок серии 03 к настоящим Правилам, в отношении транспортных средств и систем транспортных средств, которые не затронуты изменениями, внесенными на основании поправок серии 04».**

Пункты 12.5 и 12.6. (прежние), изменить нумерацию на 12.10 и 12.11.

Приложение VI

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

Принятый текст на основе документа GRSP-74-29-Rev.1 (пункт 28)

Включить новый пункт 7.1.3.1.1.8 следующего содержания:

«7.1.3.1.1.8 При испытании бустерной подушки в ходе испытаний на лобовой удар на испытательном стенде, предусмотренном в приложении 6, по решению технической службы на испытательном стенде может быть установлено факультативное защитное устройство для манекена, описание которого приведено в пункте 3.4 приложения 6».

Приложение 6, включить новый пункт 3.4 следующего содержания:

«3.4 Факультативное защитное устройство для манекена

При проведении испытания на испытательном стенде, описанного в настоящем приложении, на испытательный стенд для проведения динамического фронтального испытания бустерной подушки может быть установлено факультативное защитное устройство для манекена.

По решению технической службы это защитное устройство для манекена может быть покрыто пенополихлоропреном у двери со стороны бокового удара, как это определено в добавлении 3 к настоящему приложению, или другим материалом.

Размеры защитного устройства для манекена приведены в добавлении 3 к настоящему приложению.

Передняя поверхность защитного устройства для манекена должна устанавливаться параллельно задней поверхности подголовника. Конструкция защитного устройства для манекена должна быть такой, чтобы оно не препятствовало размещению манекена на испытательном стенде. Кроме того, защитное устройство для манекена не должно препятствовать движению манекена и/или ремня безопасности для взрослых с креплением в трех точках во время динамического испытания до тех пор, пока не будет достигнута максимальная амплитуда горизонтального отклонения головы.

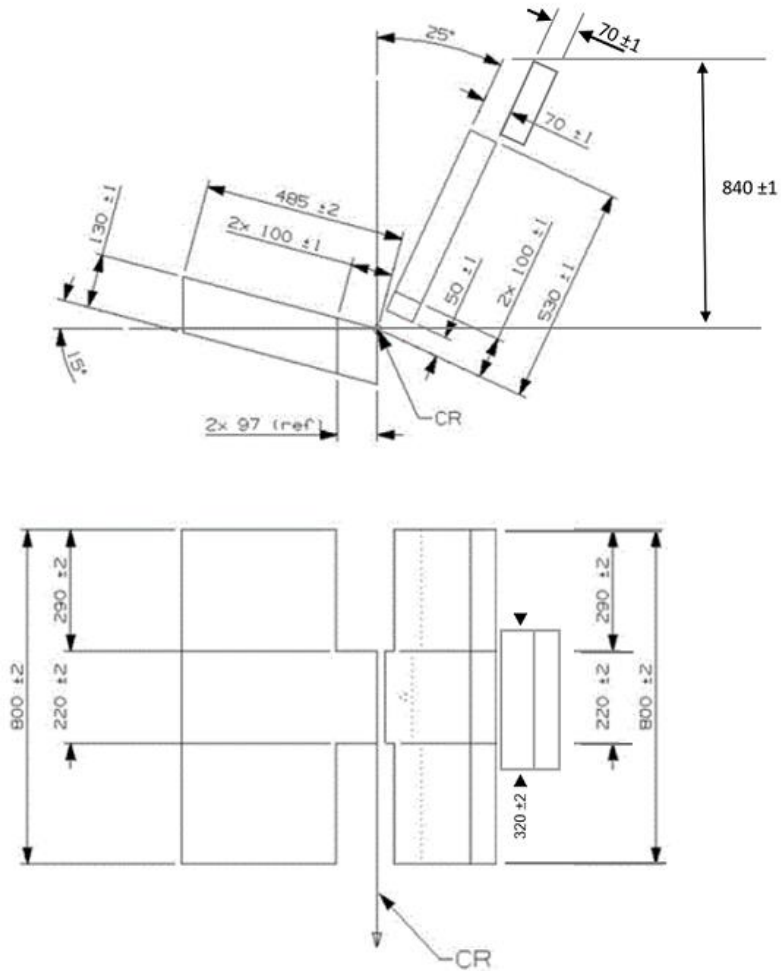
Допускается использование любого другого устройства, позволяющего получить эквивалентные результаты».

Включить новое добавление 5 к приложению 6 следующего содержания:

«Приложение 6 — Добавление 5

Факультативное защитное устройство для манекена

Рис. 1



»

Приложение VII

Правила № 134 ООН (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах)

Принятый текст на основе документа GRSP-74-12 (пункт 29)

Приложение 4, пункт 1.4 изменить следующим образом:

«1.4 Испытание на стойкость к солевой коррозии

Испытанию подвергают два блока УСДТ. Любые нестационарные выходные заглушки снимают. Каждый блок УСДТ устанавливают на испытательную арматуру с соблюдением рекомендуемой изготовителем процедуры таким образом, чтобы имитировать реальные условия воздействия внешних факторов. Каждый блок выдерживают в течение 500 часов в солевом растворе (тумане), как указано в стандарте ASTM B117 (Стандартная практика проведения испытания методом разбрызгивания солевого раствора (тумана)), причем при испытании одного образца значение pH солевого раствора корректируют до $4,0 \pm 0,2$ путем добавления серной и азотной кислот в соотношении 2:1, а при испытании другого образца значение pH солевого раствора корректируют до $10,0 \pm 0,2$ путем добавления гидроксида натрия. Температуру во влажной камере поддерживают на уровне 30–35 °C.

После этих испытаний каждое предохранительное устройство сброса давления должно соответствовать требованиям, предъявляемым к испытаниям на герметичность (**пункт 1.8 приложения 4**), испытанию на расход (**пункт 1.10 приложения 4**) и стендовому испытанию на срабатывание (**пункт 1.9 приложения 4**)».

Приложение VIII

Общая резолюция № 1

Принятые поправки к документу ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/33 (пункт 32)

Содержание изменить следующим образом:

«Содержание

Стр.

1. **Общие положения** »

Пункт 1 изменить следующим образом:

«1. Общие положения

В настоящем добавлении изложены технические требования к моделям человеческого тела (МЧТ), относящиеся к процедуре определения времени удара головы (ВУГ), описанной в приложении 2 к ГТП № 9. В соответствии с требованием, изложенным в Приложении 1 ГТП № 9, в настоящее **добавление** включена процедура оценки пригодности МЧТ и все связанные с ней инструменты».

Пункт 2.1.2 изменить следующим образом:

«2.1.2 Установка в заданном положении

...Углы измеряют с помощью оси координат, **определение которой приводится в приложении А**. Контрольные показатели для моделей других размеров приведены в таблице 2-2.

В идеале правая... должна касаться земли — если **высота вертлужной впадины (ACz) (см. таблицу 2-1)**

...»

Рис. 2-1 изменить следующим образом:

«Рис. 2-2

Показатели, описывающие исходное положение МЧТ. Все сокращения и описание контрольных точек (ЦГ, ЦВ и т. д.) см. в **приложении А**»

Таблицу 2-10 изменить следующим образом:

«Таблица 2-10

Контрольные узлы, используемые для определения исходного положения моделей человеческого тела, для которых невозможно определить анатомические ориентиры

<i>МЧТ с полным скелетом</i>	<i>МЧТ без скелета</i>
ЦГ	Центр тяжести органа/органов, составляющих полную модель головы
...	...

»

Приложение IX

Правила № 22 ООН (защитные шлемы)

Принятый текст на основе документа GRSP-74-04-Rev.1 (пункт 50)

Пункт 5.1.4.1.2.3.1 изменить следующим образом:

«5.1.4.1.2.3.1 если шлем совместим с универсальными аксессуарами — одно или несколько из следующих дополнительных обозначений, разделенных тире, а именно:

«UA», если шлем совместим с универсальными аксессуарами;

«S» или «S45»:

«S», если испытание шлема было проведено с жесткими или деформируемыми имитаторами динамиков диаметром 40 мм, соответствующими определению в Приложении 20, или

«S45», если испытание шлема было проведено с жесткими или деформируемыми имитаторами динамиков диаметром 45 мм, соответствующими определению в Приложении 20, или

«M», если испытание шлема было проведено с жестким или деформируемым имитатором микрофона;

«F», если аксессуар может быть установлен на шлем спереди,

«L», если аксессуар может быть установлен на шлем сбоку,

«R», если аксессуар может быть установлен на шлем сзади».

Приложение 20, включить новые пункты 1.4.2–1.4.2.1.2 следующего содержания:

«1.4.2 Определение жесткого имитатора динамика

1.4.2.1 Требования к элементам и материалам

1.4.2.1.1 Размеры жесткого имитатора динамика 40 мм:

диаметр: 40 мм;

допуск: +0–1 мм;

толщина: 8 мм ± 0,07 мм;

материал: жесткий пластик ПА 6 (нейлон 6)

1.4.2.1.2 Размеры жесткого имитатора динамика 45 мм:

диаметр: 45 мм;

допуск: +0–1 мм;

толщина: 8 мм ± 0,07 мм;

материал: жесткий пластик ПА 6 (нейлон 6)».

Пункт 1.4.2 (прежний) изменить нумерацию на 1.4.3.

Приложение 1А, включить новый пункт 14.1 следующего содержания:

«14.1 В случае обозначения S40 или S45 для испытаний на омологацию использовался манекен с деформируемой/жесткой имитацией динамика²

Примечание:

² Ненужное вычеркнуть.»

Приложение X

[только на английском языке]

Неофициальные рабочие группы

<i>Informal Working Group</i>	<i>Chair</i>	<i>Expiry date of the mandate [pending WP.29 decision]</i>	<i>Secretary</i>
UN GTR No. 9 on Pedestrian Safety Deployable – Pedestrian Protection Systems (DPPS)	Mr. Jin Seop PARK (Republic of Korea)	May 2024	OICA
UN GTR No. 20 (EVS) – Phase 2	Mr. Martin KOUBEK (USA) and vice-chaired by EC, China and Japan	[December 2023]	Japan
UN GTR No. 13 (HFCV) – Phase 2	Mr. Martin KOUBEK (USA) (co-chaired by Japan and vice-chaired by China and the Republic of Korea)	June 2024	[...]
Protective helmets	Mr. Luca ROCCO (Italy)	Suspended	
Securing children in buses and coaches	Ms. Marta ANGLES (Spain)	March 2024	
Equitable Occupant Protection (EqOP)	Ms. Pernilla BREMER (Sweden)	December 2027	CLEPA