



2017年8月 (总第1期)

海外汽车标准法规月报

Overseas Auto Standards & Regulations Monthly

主 办：中国汽车技术研究中心汽车标准化研究所

编委会：中国汽车技术研究中心汽车标准化研究所

吉利汽车研究院海外产品支持部

长城汽车技术中心技术统括部

广州汽车集团工程研究院质量管理部



卷首语

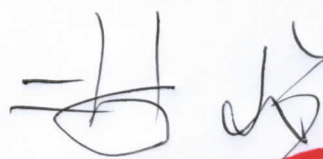
众所周知，我国汽车行业能否持续加大全球汽车市场的拓展，不断扩大我国汽车产品在海外市场的占有率，并最终实现我国汽车产业和销售全球化布局的目标，是体现我国汽车产业由“制造大国”向“制造强国”转变的一个重要标志。为此在当前整个国家发展层面上，尤其是为配合“一带一路”的发展战略，对海外市场的拓展已明确列为我国汽车行业发展的一个重点。最近发布的我国汽车产业中长期发展规划中对此已提出明确要求，并首次提出要切实改变以往主要出口目标国为发展中国家和地区的现状，到2020年实现我国品牌汽车向发达国家批量出口的目标，明显提高中国品牌汽车海外市场影响力。

在我国汽车行业对海外市场的拓展历程中，全球各个不同汽车市场的汽车产品准入管理制度和与之相配套的技术法规和标准始终是我国汽车出口企业面临的主要工作难点和“瓶颈”，这主要体现在：全球各个不同的汽车市场对汽车产品的市场准入管理制度和技术法规和标准体系不尽相同，同时始终处于动态的发展变化当中。随着世界各国政府对直接涉及社会公众利益的汽车安全、环保、节能、防盗要求的不断提高，以欧盟、美国为主要代表的发达国家汽车技术法规不断提高要求和技术水准，不断向新的技术领域扩展技术法规项目，同时也不断加严对车辆入市后全寿命周期内法规符合性的监管和违法处罚力度。欧美以外的其他市场，尤其是我国多年来的传统目标市场，也都越来越紧密地追随欧美汽车技术法规的发展轨迹和脉络，充分借鉴欧美汽车技术法规提升自身的汽车标准和技术法规水准，使得这些市场的汽车产品准入技术壁垒不断高企，并在近期逐步与欧美主流市场的技术壁垒水平相看齐。

为贯彻落实汽车产业中长期发展规划中的相关要求,协助我国汽车行业做好海外市场的拓展工作,中国汽车技术研究中心汽车标准化研究所决定联合浙江吉利汽车研究院有限公司、长城汽车股份有限公司、广州汽车集团股份有限公司汽车工程研究院等国内骨干出口企业,共同编撰《海外汽车标准法规月报》,按月定期汇集海外市场汽车标准法规的更新发展动态,重要标准法规项目的内容解析解读,以及企业在出口认证环节的具体案例分析、在标准法规解读过程中总结的经验等内容。

《海外汽车标准法规月报》将以电子杂志的形式每月定期发布,面向全行业公开征订,前3期为试刊,向全行业免费发行,并广泛征集行业的意见反馈。

由于该月报是全行业首份专门针对海外汽车市场准入制度、技术法规和标准发展的动态月报,没有任何的经验和模式可以借鉴和参考,因此开始阶段难免出现各种不尽如人意的问题和缺陷,但我们全体编委会坚信,在全行业的大力支持和精心呵护下,《海外汽车标准法规月报》一定会如凤凰涅槃、浴火重生般完善和发展,成为我国汽车行业拓展海外市场进程中最重要、最权威、最及时的技术法规和标准发展信息来源,协助我国汽车出口企业全面、准确、及时了解和把握全球各个市场汽车产品准入管理制度和相配套的技术法规、标准的发展变化动态,及时对汽车产品的规划、设计和制造、检测等各个环节进行相应的调整、布局,针对未来的标准、法规发展动态和趋势做出提前预警或准确预判,切实保证我国汽车产品在目前及今后相当长的一段时间内,满足全球各个不同市场的产品准入要求,突破海外汽车市场技术壁垒,规避因产品与标准和技术法规不符而导致的认证批准撤销、产品召回、处罚等风险,以最低的成本实现我国汽车产业全球化目标。



中国汽车技术研究中心汽车标准化研究所

二〇一七年八月三十日

标准化研究所

目 录

第一部分：重点标准法规动态解析	4
1. 欧盟发布引入 WLTP 工况的欧 6 排放法规.....	4
2. 欧盟修订欧 6 排放法规(EU) 2017/1221	4
3. 欧盟修订欧 6 排放法规(EU) 2017/1347	5
4. 欧盟为顺应 WLTP 工况引入，修正乘用车 CO2 法规	6
5. 美国 2022-2025 车型年 CAFE 标准环境影响报告意图.....	7
6. 美国更新 5 项 IIHS NCAP 碰撞测试规程	8
7. 俄罗斯发布倾翻事故紧急呼叫装置的试验方法	9
8. 俄罗斯发布 5 项车辆安全标准	10
9. 柬埔寨参照 ECE 法规制定本国的 19 项标准.....	10
第二部分：其他标准法规更新发布	12
1. 联合国与欧盟法规更新.....	12
2. 伊朗汽车标准更新.....	14
第三部分：案例分析与经验分享	15
1. GSO42:2015 标准中 BOS 要求的前世今生	15

第一部分：重点标准法规动态解析

1. 欧盟发布引入 WLTP 工况的欧 6 排放法规

信息来源	欧盟官方公报
市场	欧盟
法规编号	EU 2017/1151、EU 2017/1154
法规名称	欧 6 新排放法规测试规程及其修正
适用范围	<input checked="" type="checkbox"/> KD <input checked="" type="checkbox"/> CBU; <input checked="" type="checkbox"/> 完整车辆 <input type="checkbox"/> 零部件 <input type="checkbox"/> 备件; <input checked="" type="checkbox"/> 新认证车型 <input checked="" type="checkbox"/> 在售车型 <input type="checkbox"/> 其他
法规状态	<input type="checkbox"/> 草案 <input type="checkbox"/> 已发布未执行, 发布时间: <input checked="" type="checkbox"/> 已发布执行, 发布时间: <u>2017.7.7</u> <input type="checkbox"/> 其他
	执行时间: 2017 年 7 月 27 日
法规制定背景	由于当前执行的 NEDC 测试工况, 不能够准确的反应出车辆的排放、CO2 和油耗的真实水平, 所以欧盟决定引入一套新的测试规程。
法规要求概述	此法规正式引入了 WLTP (世界轻型车测试规程) 工况来替代 NEDC (新欧洲驾驶循环) 工况。新测试规程的引入并未改变排放限值, 同时污染控制装置的耐久、在用车一致性等仍与之前相同。欧 6 各阶段的执行时间以及 RDE 的时间表和过渡要求均未改变。中国国六的 WLTP 和 RDE 的测试规程基本参考欧盟要求。 2017.8.31 之前, 制造商可要求按照 WLTP 认证其车辆, 如无要求认可按照 NEDC 来进行认证; 自 2017.9.1 起, 新认证车辆必须按照 WLTP 进行排放认证; 在 2018.9.1 起, 所有新车必须按照 WLTP 进行排放认证, 否则无法进行注册、销售或进行使用。
对我国出口车型的影响	从 2017 年 9 月 1 日开始, 所有计划出口欧盟市场的新认证车辆必须按照 WLTP 进行排放标定。并且应该做好欧盟版本车型与国六车型开发的差异化分析, 在保证满足认证要求的基础上, 降低开发成本。

2. 欧盟修订欧 6 排放法规(EU) 2017/1221

信息来源	欧盟官方公报
市场	欧盟
法规编号	(EU) 2017/1221

法规名称	关于 (EC) 692/2008 蒸发试验程序 (IV型试验) 的修订		
适用范围	<input checked="" type="checkbox"/> KD <input checked="" type="checkbox"/> CBU; <input checked="" type="checkbox"/> 完整车辆 <input type="checkbox"/> 零部件 <input type="checkbox"/> 备件; <input checked="" type="checkbox"/> 新认证车型 <input checked="" type="checkbox"/> 在售车型 <input type="checkbox"/> 其他		
法规状态	<input type="checkbox"/> 草案 <input type="checkbox"/> 已发布未执行, 发布时间: <input checked="" type="checkbox"/> 已发布执行, 发布时间: <u>2017.7.7</u> <input type="checkbox"/> 其他		
	执行时间: 2019年9月1日		
法规制定背景	原蒸发试验程序存在缺陷, 这些缺陷破坏了蒸发排放控制的有效性, 需要进行纠正。		
法规要求概述	IV型蒸发试验燃油箱渗透试验(新增)、碳罐老化试验、昼间蒸发试验、热浸试验等发生重大变化, 具体内容如下:		
	变化项目	变化内容	变化前内容
	燃油箱渗透试验	① 燃油箱加入 $40 \pm 2\%$ 油箱标称容积的燃油, 浸置在温度为 $40 \pm 2^\circ\text{C}$ 的密闭室内	无此项试验
		②进行第3周、第20周昼间测试 HC 浓度	
		③燃油箱渗透系数 $PF=HC_{20周}-HC_{3周}$ (保留3位有效数字) 针对多层油箱的 APF (指定渗透系数) 为 $120\text{mg}/24\text{h}$	
	老化试验	①分为温度、振动、功能3个子老化试验, 合计试验时间约2个月	仅有功能老化, 丁烷吸附脱附试验进行3-9次, 以碳罐重量达到稳定为标准
		②温度老化 新碳罐在 -15°C 时保持30min, 接着环境温度以 $1^\circ\text{C}/\text{min}$ 升温到 60°C , 保持30min, 然后以 $1^\circ\text{C}/\text{min}$ 降温到 -15°C , 历时3.5h, 重复该循环50次	
		③振动老化 温度老化后的碳罐以 $30 \pm 10\text{Hz}$ 的频率垂直振动12h	
④功能老化 振动老化后的碳罐进行300次的丁烷吸附脱附试验			
昼间蒸发试验	试验时间改为48h 昼间蒸发	试验时间为24h。	
热浸预处理试验	试验循环改为2个NEDC一部循环	循环为1个NEDC一部。	
试验结果计算方法	24h 昼间蒸发+ 48h 昼间蒸发 ($24\text{h} \sim 48\text{h}$) +热浸蒸发+ $2 \times$ 燃油箱渗透 $\leq 2\text{g}/\text{test}$	24h 昼间蒸发+热浸蒸发 $\leq 2\text{g}/\text{test}$	
对我国出口车型的影响	从2019年9月1日开始, 所有计划出口欧盟市场的欧6B/C在产车辆必须满足新蒸发试验程序。		

3. 欧盟修订欧6排放法规(EU) 2017/1347

信息来源	欧盟官方公报
市场	欧盟

法规编号	(EU) 2017/1347																																					
法规名称	补充修订 (EU) 2017/1221、(EU) 2017/1151																																					
适用范围	<input checked="" type="checkbox"/> KD <input checked="" type="checkbox"/> CBU; <input checked="" type="checkbox"/> 完整车辆 <input type="checkbox"/> 零部件 <input type="checkbox"/> 备件; <input checked="" type="checkbox"/> 新认证车型 <input checked="" type="checkbox"/> 在售车型 <input type="checkbox"/> 其他																																					
法规状态	<input type="checkbox"/> 草案 <input type="checkbox"/> 已发布未执行, 发布时间: <input checked="" type="checkbox"/> 已发布执行, 发布时间: <u>2017.7.24</u> <input type="checkbox"/> 其他																																					
	执行时间: 2017年9月1日																																					
法规制定背景	由于 (EU) 2017/1221 和 (EU) 2017/1151 部分内容存在表述不清晰易造成理解偏差, 需要进行纠正。																																					
法规要求概述	1. 法规 (EU)2017/1221, 修订内容如下: 第 2 章增加 “本标准从 2019.9.1 起开始实施”。 2. 法规 (EU)2017/1151, 修订内容如下: ①第 15 章明确规定: 在 2019.9.1 之前, 新认证车辆IV型蒸发试验可按照 ECE R83 进行认证。 ②第 15 章增加 “ I 型试验耐久性证明执行与 (EC) 692/2008 中一致, 在 (EC) 715/2007 第 10 章 (4) 指定日期 3 年后, 认证机构应要求制造商按照本标准附件VII要求进行注册。” ③对各排放阶段新认证车、新车实施时间进行调整:																																					
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">阶段</th> <th>欧 6c</th> <th>欧 6c-EVAP</th> <th>欧 6d-temp</th> <th>欧 6d-temp-EVAP</th> <th>欧 6d</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">新认证</td> <td>M、N1 I 类</td> <td>---</td> <td>---</td> <td>2017.9.1</td> <td>2019.9.1</td> <td>2020.1.1</td> </tr> <tr> <td>N1 II、III类</td> <td>---</td> <td>---</td> <td>2018.9.1</td> <td>2019.9.1</td> <td>2021.1.1</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">在产车</td> <td>M、N1 I 类</td> <td>2018.9.1</td> <td>---</td> <td>---</td> <td>2019.9.1</td> <td>2021.1.1</td> </tr> <tr> <td>N1 II、III类</td> <td>---</td> <td>2019.9.1</td> <td>---</td> <td>2020.9.1</td> <td>2022.1.1</td> </tr> </tbody> </table> <p>注:实施时间为强制要求, EVAP 指执行新蒸发程序 (即 (EU)2017/1221)。</p>						阶段		欧 6c	欧 6c-EVAP	欧 6d-temp	欧 6d-temp-EVAP	欧 6d	新认证	M、N1 I 类	---	---	2017.9.1	2019.9.1	2020.1.1	N1 II、III类	---	---	2018.9.1	2019.9.1	2021.1.1	在产车	M、N1 I 类	2018.9.1	---	---	2019.9.1	2021.1.1	N1 II、III类	---	2019.9.1	---	2020.9.1
阶段		欧 6c	欧 6c-EVAP	欧 6d-temp	欧 6d-temp-EVAP	欧 6d																																
新认证	M、N1 I 类	---	---	2017.9.1	2019.9.1	2020.1.1																																
	N1 II、III类	---	---	2018.9.1	2019.9.1	2021.1.1																																
在产车	M、N1 I 类	2018.9.1	---	---	2019.9.1	2021.1.1																																
	N1 II、III类	---	2019.9.1	---	2020.9.1	2022.1.1																																
对我国出口车型的影响	从 2017 年 9 月 1 日开始, 所有计划出口欧盟市场的新认证车辆必须按照 WLTP 进行排放标定。并且应该做好欧盟版本车型与国六车型开发的差异化分析, 在保证满足认证要求的基础上, 降低开发成本。																																					

4. 欧盟为顺应 WLTP 工况引入, 修正乘用车 CO2 法规

信息来源	欧盟官方公报
市场	欧盟
法规编号	EU 2017/1153、EU 2017/1231
法规名称	根据乘用车 CO2 法规测试工况的改变, 建立确定必要相关参数的方法。
适用范围	<input checked="" type="checkbox"/> KD <input checked="" type="checkbox"/> CBU; <input checked="" type="checkbox"/> 完整车辆 <input type="checkbox"/> 零部件 <input type="checkbox"/> 备件; <input checked="" type="checkbox"/> 新认证车型 <input checked="" type="checkbox"/> 在售车型 <input type="checkbox"/> 其他

法规状态	<input type="checkbox"/> 草案 <input type="checkbox"/> 已发布未执行，发布时间： <input checked="" type="checkbox"/> 已发布执行，发布时间： <u>2017.7.7</u> <input type="checkbox"/> 其他 执行时间：2017年7月27日
法规制定背景	由于当前执行的 NEDC 测试工况，不能够准确的反应出车辆的 CO ₂ 和油耗的真实水平，所以欧盟引入了 WLTP 测试规程。
法规要求概述	因从 2017.9.1 起欧盟测试 CO ₂ 排放水平将基于 WLTP 工况，而之前欧盟制定的 CO ₂ 排放规定是基于 NEDC 工况的，为保证法规能够约束制造商严格的完成欧盟的 CO ₂ 减排目标。在新法规中，引入了专门的车辆相关性工具，从而使按照 WLTP 测试出的 CO ₂ 值，转换为等效的基于 NEDC 的 CO ₂ 排放值。 1、2017-2020 年，制造商的车队 CO ₂ 平均具体排放值，应通过以下 CO ₂ 排放值来确定： (a) 对于按照 WLTP 来进型式认证的 M1 乘用车：NEDC CO ₂ 值（经过转换）； (b) 对于按照 NEDC 进行认证的现有车型，从 2017 年至 2018.8.31 应为：实测 NEDC CO ₂ 值；但从 2018.9.1 至 2020.12.31 应为：NEDC CO ₂ 值。 2、2017-2020 年期间，在欧盟乘用车年注册量大于 1000，小于 10000 的制造商，可使用 NEDC CO ₂ 值或实测 NEDC CO ₂ 值。 3、从 2018.1.1 起，所有新注册车辆的一致性证书中的 WLTP CO ₂ 排放值都应该被监控。 4、对于每个制造商，从 2018.1.1 开始，应该确定基于 WLTP CO ₂ 值的平均具体排放值。从 2021.1.1 起，这些平均具体排放值将被用于具体排放目标的符合性的判定。 5、法规还对“超级积分”和“创新技术”的要求进行了修正。
对我国出口车型的影响	从 2017 年 9 月 1 日开始，所有计划出口欧盟市场的新认证车辆必须按照 WLTP 进行排放标定，并且应通过提升热效率、降低运转阻力、加强电动化来提高燃油经济性，同时合理规划在欧盟销售的车型，从而满足欧盟日益严格的 CO ₂ 法规，避免高额经济处罚。

5. 美国 2022-2025 车型年 CAFE 标准环境影响报告意图

信息来源	美国公路交通安全管理局 (NHTSA)
市场	美国
法规编号	CFR-49-531
法规名称	乘用车平均燃油经济性标准
适用范围	<input checked="" type="checkbox"/> KD <input checked="" type="checkbox"/> CBU; <input checked="" type="checkbox"/> 完整车辆 <input type="checkbox"/> 零部件 <input type="checkbox"/> 备件; <input checked="" type="checkbox"/> 新认证车型 <input checked="" type="checkbox"/> 在售车型 <input type="checkbox"/> 其他
法规状态	<input type="checkbox"/> 草案 <input type="checkbox"/> 已发布未执行，发布时间： <input type="checkbox"/> 已发布执行，发布时间： <input checked="" type="checkbox"/> 其他： <u>立法意图报告</u> 执行时间：
法规制定背景	依据“国家环境政策法案”，NHTSA 准备发布环境影响报告草稿及最终版以确定乘用车和轻型卡车 2022-2025 车型年平均燃油经济性标准对于环境的潜在影响。NHTSA 邀请联邦、

	各州以及各地方政府部门、印第安部落、利益相关者以及公众针对环境影响报告草稿提出评论意见，并确定最终版报告。确定环境影响报告最终版后，NHTSA 会开始立法确定乘用车和轻型卡车 2022-2025 车型年平均燃油经济性标准。
法规要求概述	<p>根据规定，交通部长需在执行车型年前 18 个月设定“制造商能够满足的当车型年最可行的平均燃油经济性水平”。当设定“最大可行性”平均燃油经济性水平标准时，必须考虑“技术可行性，经济可行性”，对于其他机动车标准的影响以及美国国家能源节约的需要。</p> <p>2012 年 8 月 28 日，NHTSA 和 EPA 联合发布 2017 车型年及以后 CAFE 标准和 GHG 排放标准。其中 CAFE 标准 2017-2021 车型年为第一阶段，2021 车型年标准为 40.3-41.0mpg。第二阶段为 2022-2025 车型年，根据要求 NHTSA 不能提前五年以上设定平均燃油经济性标准，所以设定的标准非最终标准，只是在当时的一个最优预估标准，即 2025 年达到 48.7-49.7mpg。NHTSA 不应晚于 2020 年 4 月 1 日发布 2022 车型年燃油经济性标准。鉴于目前需立法制定 2022-2025 车型年燃油经济性标准，NHTSA 需重新准备“环境影响报告”草稿及最终版。</p> <p>NHTSA 希望在 2022-2025 车型年分开体现乘用车和轻型卡车燃油经济性标准，并且将会重新评估 2012 年设定的 2021 车型年标准是否为“最大可行性”。除标准严格性外，NHTSA 在立法时还会考虑标准的灵活性以及车辆分类。</p>
对我国出口车型的影响	美国立法流程复杂，在立法前会征求所有相关方及公众意见，我国出口企业需积极关注其立法流程及所有评论意见，根据这些信息可以及时判断其立法趋势，利于目标市场为美国的产品进入美国市场后能够满足其要求，避免不符造成损失。

6. 美国更新 5 项 IIHS NCAP 碰撞测试规程

信息来源	美国公路安全保险协会
市场	美国
法规编号	---
法规名称	IIHS NCAP
适用范围	<input checked="" type="checkbox"/> KD <input checked="" type="checkbox"/> CBU; <input checked="" type="checkbox"/> 完整车辆 <input type="checkbox"/> 零部件 <input type="checkbox"/> 备件; <input checked="" type="checkbox"/> 新认证车型 <input checked="" type="checkbox"/> 在售车型 <input type="checkbox"/> 其他
法规状态	<input type="checkbox"/> 草案 <input type="checkbox"/> 已发布未执行，发布时间:
	<input checked="" type="checkbox"/> 已发布执行，发布时间: <u>2017 年 7 月 1 日</u>
	<input type="checkbox"/> 其他
	执行时间: 2017 年 7 月 1 日
法规制定背景	---

法规要求概述	40%正碰-评估-结构性能	完善侵入测量的评估： 如果在同一车型年或连续车型年对同一品牌和型号的车辆进行了不止一次的测试，结构评估将基于多次测试的平均测量值进行评级，但在一个或多个侵入测量值跨两个或更多评级带的情况时，最终结构评估将基于最坏的情况进行评级。
	40%正碰-测试	与第 17 版相比，第 18 版的修订内容： 混合动力车辆高压电池应充电至制造商建议状态。
	25%正碰-评估-结构性能	与第 4 版相比，第 5 版的修订内容： 1. 增加附录 A，对前排乘员侧小偏置碰撞的评级。 2. 完善侵入测量的评估： 如果在同一车型年或连续车型年对同一品牌和型号的车辆进行了不止一次的测试，结构评估将基于多次测试的平均测量值进行评级，但在一个或多个侵入测量值跨两个或更多评级带的情况时，最终结构评估将基于最坏的情况进行评级。
	25%正碰-测试	与第 5 版相比，第 6 版的修订内容： 1. 前排乘员侧小重叠测试规程已更新，包括最大测试重量，乘员侧假人手的放置，侵入点命名，车载制动器启动时间和最终座椅布置的更改； 2. 混合动力车辆高压电池应充电至制造商建议状态。
	侧碰-测试	与第 9 版相比，第 10 版的修订内容： 混合动力车辆高压电池应充电至制造商建议状态。
对我国出口车型的影响	没有影响	

7. 俄罗斯发布倾翻事故紧急呼叫装置的试验方法

信息来源	俄罗斯联邦技术法规与计量局
市场	欧亚经济联盟
法规编号	GOST 34003-2016
法规名称	机动车倾翻事故紧急呼叫装置/系统自动动作试验方法
适用范围	<input checked="" type="checkbox"/> KD <input checked="" type="checkbox"/> CBU； <input checked="" type="checkbox"/> 完整车辆 <input type="checkbox"/> 零部件 <input type="checkbox"/> 备件； <input checked="" type="checkbox"/> 新认证车型 <input checked="" type="checkbox"/> 在售车型 <input type="checkbox"/> 其他
法规状态	<input type="checkbox"/> 草案 <input type="checkbox"/> 已发布未执行，发布时间： <input checked="" type="checkbox"/> 已发布执行，发布时间： <input type="checkbox"/> 其他
	执行时间：2017年6月1日
法规制定背景	海关联盟技术法规 TP TC 018/2011 规定： 从 2017 年 1 月 1 日开始，当车辆出现倾翻时，紧急呼叫系统应自动发送事故信息。
法规要求概述	GOST 34003-2016 规定了两种测试方法： 1. 方法 1——静态倾翻 ①放置在试验台上的车辆，从初始位置开始围绕水平轴线、车辆横向纵向对称轴线进行倾斜，任一方向的倾斜速度 $(2.0 \pm 1.0)^\circ /s$ ，倾斜角度大于车辆倾翻角度的 10%。

	②检测最小数据组的传输及其内容是否符合 GOST 33464 的要求。 2. 方法 2——动态倾翻(有效期至 2020 年 1 月 1 日) ①将车辆驾驶到倾斜台架上进行倾翻。驶入倾斜台架时的车速应不小于 40 km/h。将车辆倾翻到平整、坚硬的水平场地上。 ②检测最小数据组的传输及其内容是否符合 GOST 33464 的要求。
对我国出口车型的影响	从 2017 年 1 月 1 日开始, 出口欧亚经济联盟的新认证车辆应依据 GOST 34003-2016 验证紧急呼叫系统倾翻报警功能。

8. 俄罗斯发布 5 项车辆安全标准

信息来源	俄罗斯联邦技术调节与计量署	
市场	欧亚经济联盟	
法规编号	——	
法规名称	——	
适用范围	<input type="checkbox"/> KD <input type="checkbox"/> CBU; <input type="checkbox"/> 完整车辆 <input type="checkbox"/> 零部件 <input type="checkbox"/> 备件; <input checked="" type="checkbox"/> 新认证车型 <input checked="" type="checkbox"/> 在售车型 <input type="checkbox"/> 其他	
法规状态	<input type="checkbox"/> 草案 <input type="checkbox"/> 已发布未执行, 发布时间: <input checked="" type="checkbox"/> 已发布执行, 发布时间: <u>2017 年 7 月</u> <input type="checkbox"/> 其他	
	执行时间: 2018 年 2 月 1 日	
法规制定背景	2018 年 2 月 1 日起, 出口欧亚经济联盟的新认证车辆应满足下列法规技术要求。	
法规要求概述	GOST 33987-2016	轮式车辆质量和尺寸-技术要求和测量方法
	GOST 33990-2016	轮式车辆的标记-技术要求
	GOST 33991-2016	轮式车辆电磁兼容
	GOST 33992-2016	乘用车除霜除雾系统-技术要求和试验方法
	GOST 33993-2016	乘用车洗涤器和刮水器-技术要求和试验方法
对我国出口车型的影响	没有影响	

9. 柬埔寨参照 ECE 法规制定本国的 19 项标准

信息来源	柬埔寨工业和手工业部
市场	柬埔寨
法规编号	——
法规名称	——
适用范围	<input checked="" type="checkbox"/> KD <input checked="" type="checkbox"/> CBU; <input checked="" type="checkbox"/> 完整车辆 <input type="checkbox"/> 零部件 <input type="checkbox"/> 备件; <input checked="" type="checkbox"/> 新认证车型 <input checked="" type="checkbox"/> 在售车型 <input type="checkbox"/> 其他

法规状态	<input type="checkbox"/> 草案 <input type="checkbox"/> 已发布未执行，发布时间： <input checked="" type="checkbox"/> 已发布执行，发布时间： <input type="checkbox"/> 其他： 执行时间：																																																
法规制定背景	东盟要求首批统一实施的 19 项汽车技术法规																																																
主要内容	柬埔寨通过采用 19 项 ECE 法规制定本国的 19 项标准，其中有 15 项法规适用于汽车。 <table border="1" data-bbox="411 584 1246 1310"> <thead> <tr> <th>ECE 法规</th> <th>CS 编号</th> <th>CTR 编号</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>ECE R13</td><td>CS 523:2016 (UNR 13)</td><td>CTR 130:2016</td></tr> <tr><td>ECE R13H</td><td>CS 524:2016 (UNR 13H)</td><td>CTR 131:2016</td></tr> <tr><td>ECE R14</td><td>CS 525:2016 (UNR 14)</td><td>CTR 132:2016</td></tr> <tr><td>ECE R16</td><td>CS 526:2016 (UNR 16)</td><td>CTR 133:2016</td></tr> <tr><td>ECE R17</td><td>CS 527:2016 (UNR 17)</td><td>CTR 134:2016</td></tr> <tr><td>ECE R25</td><td>CS 528:2016 (UNR 25)</td><td>CTR 135:2016</td></tr> <tr><td>ECE R30</td><td>CS 529:2016 (UNR 30)</td><td>CTR 136:2016</td></tr> <tr><td>ECE R39</td><td>CS 530:2016 (UNR 39)</td><td>CTR 137:2016</td></tr> <tr><td>ECE R43</td><td>CS 533:2016 (UNR 43)</td><td>CTR 140:2016</td></tr> <tr><td>ECE R46</td><td>CS 534:2016 (UNR 46)</td><td>CTR 141:2016</td></tr> <tr><td>ECE R49</td><td>CS 535:2016 (UNR 49)</td><td>CTR 142:2016</td></tr> <tr><td>ECE R51</td><td>CS 536:2016 (UNR 51)</td><td>CTR 143:2016</td></tr> <tr><td>ECE R54</td><td>CS 537:2016 (UNR 54)</td><td>CTR 144:2016</td></tr> <tr><td>ECE R79</td><td>CS 540:2016 (UNR 79)</td><td>CTR 147:2016</td></tr> <tr><td>ECE R83</td><td>CS 541:2016 (UNR 83)</td><td>CTR 148:2016</td></tr> </tbody> </table>	ECE 法规	CS 编号	CTR 编号	ECE R13	CS 523:2016 (UNR 13)	CTR 130:2016	ECE R13H	CS 524:2016 (UNR 13H)	CTR 131:2016	ECE R14	CS 525:2016 (UNR 14)	CTR 132:2016	ECE R16	CS 526:2016 (UNR 16)	CTR 133:2016	ECE R17	CS 527:2016 (UNR 17)	CTR 134:2016	ECE R25	CS 528:2016 (UNR 25)	CTR 135:2016	ECE R30	CS 529:2016 (UNR 30)	CTR 136:2016	ECE R39	CS 530:2016 (UNR 39)	CTR 137:2016	ECE R43	CS 533:2016 (UNR 43)	CTR 140:2016	ECE R46	CS 534:2016 (UNR 46)	CTR 141:2016	ECE R49	CS 535:2016 (UNR 49)	CTR 142:2016	ECE R51	CS 536:2016 (UNR 51)	CTR 143:2016	ECE R54	CS 537:2016 (UNR 54)	CTR 144:2016	ECE R79	CS 540:2016 (UNR 79)	CTR 147:2016	ECE R83	CS 541:2016 (UNR 83)	CTR 148:2016
ECE 法规	CS 编号	CTR 编号																																															
ECE R13	CS 523:2016 (UNR 13)	CTR 130:2016																																															
ECE R13H	CS 524:2016 (UNR 13H)	CTR 131:2016																																															
ECE R14	CS 525:2016 (UNR 14)	CTR 132:2016																																															
ECE R16	CS 526:2016 (UNR 16)	CTR 133:2016																																															
ECE R17	CS 527:2016 (UNR 17)	CTR 134:2016																																															
ECE R25	CS 528:2016 (UNR 25)	CTR 135:2016																																															
ECE R30	CS 529:2016 (UNR 30)	CTR 136:2016																																															
ECE R39	CS 530:2016 (UNR 39)	CTR 137:2016																																															
ECE R43	CS 533:2016 (UNR 43)	CTR 140:2016																																															
ECE R46	CS 534:2016 (UNR 46)	CTR 141:2016																																															
ECE R49	CS 535:2016 (UNR 49)	CTR 142:2016																																															
ECE R51	CS 536:2016 (UNR 51)	CTR 143:2016																																															
ECE R54	CS 537:2016 (UNR 54)	CTR 144:2016																																															
ECE R79	CS 540:2016 (UNR 79)	CTR 147:2016																																															
ECE R83	CS 541:2016 (UNR 83)	CTR 148:2016																																															
对我国出口车型的影响	没有影响																																																

第二部分：其他标准法规更新发布

1. 联合国与欧盟法规更新						
序号	标准号	中文名称	版本号	系列	生效日期	主要更新内容
1	ECE R7	关于批准机动车（不含摩托车）及其挂车前后位置（侧边）灯、制动灯和示廓灯的统一规定	六版修正五	02	2017.6.22	对于大于一个灯源的其中一个发生故障时状况，最小强度要求由“50 per cent”修正为“50%”。
2	ECE R16	关于批准机动车乘员安全带、约束系统、儿童约束系统和ISOFIX儿童约束系统及其安装的统一规定	八版修正四	07	2017.6.22	新系列将强制要求在所有座椅位置安装 SBR，并且规定了警告信号的要求。
3	ECE R45	关于就前照灯清洗器方面批准机动车辆和批准前照灯清洗器的统一规定	二版修正四	01	2017.6.22	针对附件4——测试大灯清洗器性能的测试规程：将其中段落“(e) 按重量的13个部分的蒸馏水，其导电率 $\leq 1 \mu\text{S/m}$ ，和按重量的 2 ± 1 个部分表面活性剂” 划分并修正为——段落(e) 按重量的13个部分的蒸馏水，其导电率 $\leq 1 \text{mS/m}$ ，”和段落(f)“ 2 ± 1 滴表面活性剂”。
4	ECE R46	关于批准后视镜和就后视镜的安装方面批准机动车辆的统一规定	六版修正二	04	2017.6.22	除镜子之外的间接视野装置的一般要求：如果间接视野装置通过扫描视野，只能显示总的规定视野,在其初始位置进行扫描、显示和重置的总过程不能超过“2秒”修正为“在室温 $22 \text{ }^\circ\text{C} \pm 5 \text{ }^\circ\text{C}$ 下为200毫秒”

5	ECE R48	关于就灯光和光信号装置的安装方面批准车辆的统一规定	十二版修正四	06	2017.6.22	修正了刹车灯、前后位置灯、轮廓等和昼间行车的信号装置的要求，即增加了，“然而，如果零部件法规要求，信号装置要能表示故障是强制的。”
6	ECE R83	关于根据发动机燃油要求就污染物排放方面批准车辆的统一规定	五版修正四	07	2017.6.22	1、修正柴油发动机的HC采样系统的要求； 2、修正标准E10汽油规格的描述； 3、修正 OBD监测要求。
7	ECE R121	关于手操纵件、信号装置、指示器的位置和识别批准机动车辆的统一规定	二版修正一	01	2017.6.22	在表 1（符号及其照明和颜色），的第2行和19行，增加了备注18号。
8	ECE R128	关于LED灯源批准的统一规定	修正六	00	2017.6.22	修正了适用范围的描述：“信号灯元件”变为“灯”； 修正了灯发光面积的位置和尺寸，以及附件 1 LED灯源的表格等。
9	ECE R129	关于增强型儿童约束系统批准的统一规定	一版修正二	02	2017.6.22	新系列增加了“i-Size 坐垫”的概念，并规定了相应的要求。
10	EU 2017/1221	修正欧6的蒸发排放测试方法	/	/	2017.7.27	由之前的草案正式发布，将于2019.9.1起对所有新车执行。

2. 伊朗汽车标准更新

序号	标准号	版本号	发布年份	标准名称
1	INSO3224	第 2 修订版	2017	道路车辆-发动机冷却散热器—技术规范和试验方法
2	INSO 6530-2	第 1 修订版	2017	车辆-内燃机活塞环—第 2 部分 铸铁制单面梯形环
3	INSO 6530-4	第 1 修订版	2017	车辆-内燃机活塞环—第 4 部分 钢制单面梯形环
4	INSO 6741	第 1 修订版	2017	就其特定结构特性方面批准危险货物运输车辆的统一规定
5	INSO 6784-1	第 1 修订版	2017	柴油机—燃油喷射泵和燃油喷嘴低压连接—第 1 部分 螺纹连接
6	INSO 7059-1	第 1 修订版	2017	道路车辆-源于传导和联接的电气干扰—第 1 部分 定义和通用考虑
7	INSO 10882-3	第 1 修订版	2017	道路车辆-电气和电子装置的环境条件和试验—第 3 部分 机械负荷
8	INSO 13348-5	第 1 版	2017	道路车辆-断路器-第 5 部分 带有 450V 额定电压的螺栓断路器
9	INSO 14303-1	第 1 修订版	2017	道路车辆-用于滤清器评价的试验污染物—第 1 部分 亚利桑那试验粉尘
10	INSO 16440-4	第 1 版	2017	道路车辆—通过互联网协议的诊断通信—第 4 部分 基于以太网的高速数据连接器
11	INSO 19220-2	第 1 版	2017	设计同时用于乘坐和站立乘客的无障碍运输车辆中轮椅的座位和乘员约束—第 2 部分 针对前向轮椅乘客的系统
12	INSO 20042-4	第 1 版	2017	道路车辆—全球协调的 OBD (WWH-OBD) 通信要求的实施—第 4 部分 车辆和试验装置的连接
13	INSO 20844-4	第 1 版	2017	道路车辆—汽车维修和保养信息 (RMI) 标准化入口—第 4 部分 符合性试验
14	INSO 21469	第 1 版	2017	电动轻便摩托车和摩托车—术语和分类
15	INSO 21470	第 1 版	2017	车辆侧面柱碰撞性能
16	INSO 21471	第 1 版	2017	车辆电驱动系统特定要求
17	INSO 21472	第 1 版	2017	车辆 E-call 车内系统
18	INSO 21473	第 1 版	2017	车辆入口和操作
19	INSO 21514-1	第 1 版	2017	道路车辆—摄像装置视频通信界面—第 1 部分 通用信息和使用案例定义
20	INSO 21514-2	第 1 版	2017	道路车辆—摄像装置视频通信界面—第 2 部分 服务发现和控制
21	INSO 21514-3	第 1 版	2017	道路车辆—摄像装置视频通信界面—第 3 部分 摄像信息词典
22	INSO 21708	第 1 版	2017	摩托车—底盘测功机上工况运行中总的运行阻力的验证
23	INSO 21722	第 1 版	2017	Hybrid 3 假人族胸部位移传感器标定规程
24	INSO 21723	第 1 版	2017	Hybrid 3 第 50 百分位男性假人低速胸部碰撞试验规程
25	INSO 21724	第 1 版	2017	中等尺寸男性行人研究假人性能技术规范
26	INSO 21725	第 1 版	2017	Hybrid 3 型 3 岁儿童假人使用手册
27	INSO 21726	第 1 版	2017	Hybrid 3 型大型男性试验假人使用手册
28	INSO 21727	第 1 版	2017	行人假人实车试验寄过和来源资料

29	INSO 21728	第 1 版	2017	Hybrid 3 型第 5 百分位女性假人低速胸部碰撞试验规程
30	INSO 21818	第 1 版	2017	盘式和鼓式制动器测功机尖锐噪声试验规程
31	INSO 21819	第 1 版	2017	制动块消音垫片提拔力试验
32	INSO 21820	第 1 版	2017	汽车制动衬片制动块和离合器面硬度试验方法
33	INSO 21821	第 1 版	2017	汽车制动衬片和离合器面 pH 试验规程
34	INSO 21822	第 1 版	2017	声学—测量道路车辆及其挂车发出的噪声试验路面技术规范
35	INSO 21823-1	第 1 版	2017	道路车辆—内燃机气雾分离器性能试验—第 1 部分 总则

第三部分：案例分析与经验分享

1. GS042:2015 标准中 BOS 要求的前世今生

2015 年，海湾统一汽车市场，即我国汽车行业通常所称的 GCC 市场，发布了新版的 GSO 42 标准，该标准的发布和实施，意味着 GCC 汽车市场的技术法规要求得到很大程度的提升，需要我国出口企业重点研究和应对。现本月报以此为案例，对 GSO 42:2015 的相关内容进行分析。

在海湾地区汽车技术法规体系中，GSO 42 本身就是一个针对汽车安全、环保和节能要求的综合性技术法规，对汽车产品的安全性要求提出各种装置安装和技术要求，层次比其他的海湾技术法规要高，2015 年的新版标准参照欧美主流汽车技术法规增加了许多新的、更为严格的要求，有些项目和要求是我国汽车强制性标准体系中缺项的项目，如要求所有的轻型车辆必须配备 ESC 系统、胎压监测系统（TPMS）。特别是该法规规定轻型车辆应装备 BOS 系统（即制动优先系统，brake override throttle system，也可简称为 BOT 系统），这一法规项目要求制动和油门如果同时开启的状态下，制动优先，油门必须失效。车辆要真正实现这个功能，必须配备相应的硬件和软件（主要都是电子方面的元器件），它们首先应能及时识别制动和油门同时开启的状态，同时自动促动制动优先的功能，使油门失效，达到车辆制定减速的目的。因此车辆肯定必须增加相应的软硬件。当然可以和车辆巡航集成在一起，按照新版 GSO 42 法规的要求，如果没有巡航系统，则必须单独装用相应的软硬件。

在 GSO 42:2015 标准中，BOS 装置或系统相对于其它安全装置或系统，对我国汽车行业较为陌生，GCC 市场提出的这个 BOS 法规要求也不是空穴来风，其实是借鉴采用了美国汽车技术法规的最新发展内容，前几年日本丰田汽车公司在美国出的那次大面积车辆安全召回风波中，美国政府事故调查发现，日本丰田车辆由于脚垫位置和放置不当，导致驾驶员将油门踩下后，油门开启后被脚垫卡住，无法复原、复位，使车辆无法及时制动，结果导致重大安全死亡事故。因此，美国首先提出制动优先的概念，即 BTO 系统（美国法规对该系统的全称为 Brake Throttle Override System），具体要求为：即使油门仍处于开启状态，只要施加制动，必须保证车辆在法规规定的距离内制动（实际就是制动优先，油门即使开启也应无效，这样才能保证及时制动）。美国政府对此予以立法。早在 2012 年 4 月 16 日，美国主管汽车安全的政府机关：NHTSA 发布技术法规草案，修订：FMVSS 124 “加速控

制系统”。要求增加相关 BTO 系统及要求。明确规定具有电子油门控制的、总重 10000 磅以下的所有车辆必须装备 BTO 系统。

图1和图2为当初美国政府以“联邦注册”(FR)形式发布的FMVSS 124法规修订草案示例。该份美国法规修订FR文本,对法规修订的背景(包括对事故的描述和分析)和法规本身的修订内容都做了非常详细清晰的描述。修改后的FMVSS 124,标题将修改为:“加速踏板控制件和制动优先油门系统”(FMVSS 124原名称仅为:加速踏板控制件),英文名称为: Accelerator control and brake-throttle override systems。修改后的FMVSS 124在内容中增加了车辆BTO系统的性能要求,以及验证该性能要求的试验规程、方法等内容。

需要注意的是,2012年美国启动FMVSS 124的修订,以引入车辆BTO系统的相关要求,GCC市场在发展其自身的汽车技术法规时,很快采用和借鉴了美国的这一最新法规发展动向和要求,并写入GSO 42这一重要的GCC汽车标准中。但有意思的是,GSO 42:2015发布到现在已有2年的时间,而美国对FMVSS 124法规的修订反而一直都还是草案,到目前都还没有正式发布,因此我们可知连美国市场今天都还没有实施的法规内容,GCC市场却抢先发布实施了。这点值得我国汽车行业关注。由上述案例我们应清醒地看到,我国汽车行业以往作为主要出口目标的一些发展中国家和地区,其汽车市场的技术壁垒已经在不断高企,并快速向欧美主流市场的技术壁垒水平看齐,甚至在某些方面还可能“抢先一步”,需要我们时刻保持高度的警惕。



FEDERAL REGISTER

Vol. 77 Monday,
No. 73 April 16, 2012

Part II

Department of Transportation

National Highway Traffic Safety Administration
49 CFR Part 571
Federal Motor Vehicle Safety Standards; Accelerator Control Systems;
Proposed Rule

图1 美国修订FMVSS 124的联邦注册(FR)封面示例

S5.3 when tested in accordance with applicable procedures in S6, at any ambient temperature between minus 40 and plus 50 degrees Celsius and after 12 hours of conditioning at any temperature within that range unless otherwise specified, and with its engine or motor running under any load condition and at any speed of which the engine or motor is capable.

S5.1 *Normal Operation.* The throttle shall return to idle within the time limit specified in S5.3 whenever the driver-operated accelerator control is released from any position when the vehicle is tested in accordance with S6.3.

S5.2 *Fail-safe Operation.* Each vehicle shall meet S5.2.1 or S5.2.2. A fuel metering device is not subject to disconnection or severance under this test procedure.

S5.2.1 In the event of a disconnection or severance at a single point of any one component of the accelerator control system, including disconnection or severance of an electrical component that results in an open circuit or a short circuit to ground, but not a disconnection or severance inside of an electronic module, the throttle shall return to or below idle plus a tolerance of 50 percent, within the time limit specified in S5.3 after release of the driver-operated accelerator control from any position, when tested in accordance with S6.4; or

S5.2.2 When tested in accordance with S6.5, each vehicle's maximum creep speed shall be no greater than 50 km/h (31 mph), and the vehicle shall decelerate continuously from any initial speed greater than 50 km/h of which the vehicle is capable until its speed is reduced to 50 km/h or lower, and the time required to coast down to 50 km/h shall not exceed the time required to coast down to 50 km/h from the same speed in neutral gear without faults in the accelerator control system.

S5.3 *Response Time.* When tested in accordance with S6.3 and S6.4, the maximum time to return to idle as

S5.4 *Brake-Throttle Override.*

S5.4.1 Each motor vehicle under 10,000 lb GVWR having electronic throttle control shall meet the performance requirement of S6.6 and shall be equipped with a throttle-override system that is engaged by application of the vehicle's service brake and that meets the following requirements:

(a) The system shall consist of hardware and/or software components on the vehicle which have the capability of identifying and reacting to conflicts between accelerator pedal and brake pedal inputs;

(b) At vehicle speeds greater than 16 km/h (10 mph), when a conflict exists between the vehicle's accelerator and brake pedals, the override system must engage and must substantially reduce propulsive force delivered to the driving wheels to a controllable level by means of a change in throttle opening, fuel delivery rate, air intake rate, electric power delivery, or an equivalent means;

(c) Once engaged, the override must remain engaged at any speed as long as brake pedal application is maintained at or above the force level or travel which initially engaged the override, and as long as accelerator pedal input is in conflict with the brake application.

S5.4.2 When tested in accordance with the brake-throttle override performance test in S6.6, a vehicle is deemed to comply if at least one of the six stops is made within the prescribed distance. However, in all of the six stops, the brake-throttle override must engage if the system identifies a conflict between the accelerator pedal and brake.

S5.4.3 If a means is provided for the vehicle operator to turn off the brake-throttle override system—

(a) There must be an illuminated alert or message that remains in view of the driver as long as the system is turned off and the vehicle ignition is on, and

(b) The system must default to an active state whenever the vehicle ignition is started.

selected idle state indicant measured for an engine or motor operating at idle without accelerator control system faults under the conditions that exist at the beginning of a test and which are held constant during the test.

(a) For idle state conditions that provide a means of driver control, for example air-conditioner setting, the selected setting for testing may be any point within the control range, including "off."

(b) The engine or motor is operated for not less than 5 minutes to stabilize the idle state prior to testing.

(c) Vehicles are conditioned and tested at any ambient temperature between minus 40 and plus 50 degrees Celsius, except as specified for creep speed and coastdown test procedures in S6.5.

(d) The time to return to idle in S6.4 is measured first from the instant that a severance or disconnection occurs and then, if necessary, from the instant of release of the driver-operated accelerator control.

S6.3 *Test Procedure for Evaluating Return-to-Idle in Normal Operation*

S6.3.1 Condition the test vehicle to a selected ambient temperature for up to 12 hours.

S6.3.2 Start the vehicle, set controls such as for the air-conditioner, and operate the engine for not less than 5 minutes.

S6.3.3 Measure the baseline value of one of the following idle state indicants identified by the vehicle manufacturer for the test vehicle: throttle position, fuel delivery rate, air intake rate, or electric power delivery.

S6.3.4 Set engine speed and powertrain loading condition by shifting the transmission to neutral or any gear and moving the driver-operated accelerator control to any position, with or without resistance applied to the vehicle's drive wheels.

S6.3.5 After at least 3 seconds, release the driver-operated accelerator

图 2 美国修订后的 FMVSS 124 文本示例



联系我们

中国汽车技术研究中心汽车标准化研究所

联系人：刘佳仪 董坤

电 话：022-84379257/84379254

邮 箱：liujiayi@catarc.ac.cn

dongkun@catarc.ac.cn