



2017年10月（总第3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。



目 录

第一部分：重点标准法规动态解析	5
1. 联合国 WP.29 GRSP 发布 GTR—EVS 报批稿	5
2. 修正欧盟法规 540/2014/EU 中关于声音警示系统 (AVAS) 的要求	6
3. 联合国 WP.29 修正车辆正面碰撞乘员保护认证的统一规定	6
4. 联合国 WP.29 修正在以约束系统为重点的前碰撞中批准轿车的统一规定 (全宽正碰)	7
5. 欧盟修正化学品注册、评估、授权和限制 (REACH) 法规 1907/2006/EC 附件 XVII, 关于 CMR (诱变致癌) 物质的要求	7
6. 澳大利亚发布 ANCAP 评估测试规程	8
7. 美国发布自动驾驶系统(ADS)指南	8
8. 美国正式发布混合动力和电动车辆行人报警提示音要求	11
9. 美国拟制定 FMVSS 150 法规要求轻型车辆能够车对车 (V2V) 通讯	12
10. 美国 NHTSA 提议修改 NCAP 车辆碰撞评级, 将增加碰撞避免和行人保护测试	13
11. 美国修订 FMVSS 305 (电动车辆电解液泄露和电击防护)	14
12. 海湾发布 GSO ASME FMVSS 138: 2017 轮胎压力监测系统最终版本草案	15
13. 海湾市场发布 2019 MY 技术法规清单 D2 版	16
第二部分：其他标准法规更新发布	18
1. 美国 2017 年 9 月新发布的 SAE 新标准目录清单	18
2. 最新 UN ECE 草案	19
3. 最新 UN GTR 草案	21
第三部分：案例分析与经验分享	22
1. 美国汽车市场分析	22
2. 海关联盟统一汽车主体技术法规 TPTC 018/2011 趣谈	24

第一部分：重点标准法规动态解析

1. 联合国 WP.29 GRSP 发布 GTR—EVS 报批稿

信息来源	联合国欧洲经济委员会
市场	全球
法规编号	--
法规名称	电动汽车安全全球技术法规报批稿
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 checked="" 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 type="checkbox"/> 其他: _____
	执行时间:
法规制定背景	<p>2011年6月WP.29会议上, 欧盟、美国和日本三方提出在《1998协定书》框架下成立电动汽车与环境(EVE)非正式工作组的建议。</p> <p>2011年11月14~18日: WP.29第155次会议上《1998协定书》管理委员会(AC.3)原则上同意美国、日本和欧盟提交的关于成立EVE的建议案。</p> <p>2012年3月13~16日: WP.29第156次会议于日内瓦正式通过启动EVE工作的决议, 并经中国提出, 由三方提案调整为中、欧、美、日四方共同提案。决议明确了工作组主席、副主席和秘书处。EVS在被动安全工作组(GRSP)下成立。美国(NHTSA)任主席, 中国(MIIT)和欧盟(EU)为副主席, 日本(MLIT)为秘书处。</p> <p>EVS-GTR法规旨在解决电动汽车及其组件特有的潜在风险, 以当前的信息交流以及未来国家对电动汽车的安全管理要求为先导, 尽可能考虑到多种因素, 避免对未来技术的发展产生限制。</p>
法规要求概述	<p>EVS-GTR电动汽车安全全球技术法规报批稿共包含两大部分, 第一部分是相关的技术原理和解释说明; 第二部分是法规文本部分。2013年该项目划分为九个小组, 包括TF1电动汽车整车防水安全、TF2电容低电量要求、TF3电解液泄漏要求、TF4使用中动力蓄电池安全、TF5电动汽车热扩散、TF6SOC估算、TF7电动汽车火烧试验、TF8商用车辆适应性和TF9电动汽车危险警告, 其中, 中国牵头负责TF1、TF5和TF8三个小组。</p> <p>EVS-TGR法规的正文又分为两部分: 一部分是车辆一般行驶和操作安全, 也就是一般安全要求; 另一部分是碰撞后安全要求, 是被动安全。具体内容涉及到使用中和碰撞后的整车方面的电气安全要求和REESS安全要求, 覆盖了中国的GB/T31498、GB/T18384.1、GB/T18384.2、GB/T18384.3、GB/T31467.3, 总体内容基本一致, 主要涉及车辆的功能性要求, 不涉及技术限制方面。</p>

2. 修正欧盟法规 540/2014/EU 中关于声音警示系统 (AVAS) 的要求

信息来源	欧盟委员会
市场	欧盟
法规编号	2017-1576-EU
法规名称	修正 540/2014/EU 中关于声音警示系统 (AVAS) 的要求
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>2017.9.19</u> <input type="checkbox"/> 其他
	执行时间: 2017年9月22日
法规制定背景	法规 540/2014/EU 规定了混电和纯电车辆的声音警示系统 (AVAS) 的测试方法, 旨在警示道路易受伤害人员。随着 ECE R138 被采纳, 540/2014 应该进行修正, 从而提升 AVAS 在以下方面要求: 发出声响、声音产生方法、暂停开关和固定时声音的准确性。
法规要求概述	1. 此修正规定了安装了 AVAS 的车辆的认证时间表。 2. 型式认证证书 制造商应提供以下任一文件作为型式认证证书的附件: a) 依据 ECE R138 附件 1 规定的, 被段落 5.3 提及的通知; b) 依据此法规测定的 AVAS 声响等级结果。 3. 标识 AVAS 的每个部件应粘贴以下标识: (a) 制造商的商品名称或标识; (b) 制定的识别码。 标识应不能消除并清晰易读。
对我国出口车型的影响	对于计划出口至欧盟的混电和纯电车辆, 需要满足法规中的关于 AVAS 和相应认证的时间要求。

3. 联合国 WP.29 修正车辆正面碰撞乘员保护认证的统一规定

信息来源	联合国欧洲经济委员会
市场	全球
法规编号	--
法规名称	关于车辆正面碰撞乘员保护认证的统一规定
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 type="checkbox"/> 其他: _____
	执行时间: 2016年6月18日

法规要求概述	合并之前版本
--------	--------

4. 联合国 WP.29 修正在以约束系统为重点的前碰撞中批准轿车的统一规定（全宽正碰）

信息来源	联合国欧洲经济委员会
市场	全球
法规编号	--
法规名称	以约束系统为重点的前碰撞中批准轿车的统一规定
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 type="checkbox"/> 其他: _____
	执行时间: 2016年12月17日
法规要求概述	合并之前修订内容

5. 欧盟修正化学品注册、评估、授权和限制(REACH)法规 1907/2006/EC 附件 XVII, 关于 CMR (诱变致癌) 物质的要求

信息来源	欧盟委员会
市场	欧盟
法规编号	--
法规名称	修正化学品注册、评估、授权和限制 (REACH) 法规 1907/2006/EC 附件 XVII, 关于 CMR (诱变致癌) 物质的要求
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 type="checkbox"/> 其他: _____
	执行时间: 2017年9月19日
法规要求概述	“附件 XVII 某些危险化学品、制剂和物品的制造、出售和使用限制”中增加以下内容: 2018年3月1日实施 1,2-二氯丙烷、铅沫或铅粒、酚甲烷等致癌物质的使用限制要求。

6. 澳大利亚发布 ANCAP 评估测试规程

信息来源	澳大拉西亚新车评估规程		
市场	澳大利亚		
法规编号	--		
法规名称	澳大利亚评估测试规程		
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 type="checkbox"/> 其他: _____		
	执行时间: 2018年1月1日		
法规要求概述	ANCAP 项目		等同于欧盟的项目
	评估	儿童保护	Euro NCAP 儿童保护评估规程 7.2 版
	测试	儿童保护	Euro NCAP 儿童保护测试规程 7.2 版
		AEB-VRU	Euro NCAP 行人保护 AEB-VRU 测试规程 2.0.1 版
		LSS	Euro NCAP 道路保持系统 (LSS) 测试规程 2.0 版
ANCAP (CRS 选择表) 列表中包含典型的, 广泛可用的儿童约束系统, 并指出车辆一般安装这种儿童约束系统的适用性。			

7. 美国发布自动驾驶系统(ADS)指南

信息来源	美国国家公路交通安全管理局 (NHTSA)
市场	美国
法规编号	--
法规名称	自动驾驶系统 2.0--安全愿景
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>政策--自愿指南</u>
	执行时间:
法规制定背景	目前, 美国处于交通创新的重要阶段, 即大力发展自动驾驶系统 ADSs。美国交通部 DOT 作为未来法规框架的制定者大力支持安全发展, 自动驾驶汽车的测试和部署。2017年9月, DOT 发布了“自动驾驶系统 2.0--安全愿景”用以替代 2016年9月发布的“自动

	驾驶汽车政策”。	
法规要求概述	<p>在文件中，NHTSA 采纳了 SAE 对于自动驾驶的分类等级，这样就避免了标准多样化。文件中主要关注 SAE 自动驾驶第 3-5 级，自动驾驶系统 ADSs。该指南的目的是帮助 ADSs 的设计者分析、识别和解决安全相关问题。指南中罗列了 12 种安全要素，针对每种要素，研发者鼓励考虑他们使用的行业标准、最优解决办法、公司政策或其他提高 ADSs 安全水平的策略。</p>	
	要素	简要介绍
	系统安全	<p>所有的设计决定应作为单独子系统及作为车辆一部分进行测试和验证。鼓励设计者留存所有程序文件：所有动作、改变、设计选择、分析、关联测试及数据应可追溯且透明。</p>
	操作设计模块	<p>操作设计领域（ODD）需包含以下信息以确定ADS能力界限：ADS安全操作的道路类型（州际公路、地方公路等）、地理区域（城市、山区、沙漠等）、速度范围、环境条件（天气、白昼、夜晚等）及其他领域约束。</p>
	事物侦测及反应	<p>事物侦测及反应是指驾驶员或ADS侦测到即将触发的驾驶任务以及驾驶员或ADS做出的适当的反应。设计者应留存设计选择和防撞能力的评估、测试及验证记录。</p>
	最小风险条件	<p>设计者应留存当ADS出现问题或不能安全操作的情况下转为最小风险条件的过程记录。ADSs应能够通知驾驶员故障存在以使驾驶员能够重新控制车辆或者允许ADS独立的转换至最小风险条件。</p>
	验证策略	<p>设计者应开发验证策略以降低ADS的安全风险。设计者应持续和NHTSA以及SAE等组织开发并更新验证策略。同时提升开展验证测试试验设备的性能标准。</p>
	人机交互	<p>设计者应考虑并留存车辆人机交互设计的评估、试验机验证记录。包括驾驶员、操作者和成员以及外部可能会与ADS发生联系的人员，甚至其他车辆、摩托车和自行车等。</p>

		ADS 应能够通过多种指示器通知操作者及乘员：运行正常、目前进入 ADS 模式、目前不可使用、故障或需要控制转换等。
	车辆网络安全	设计者应加强 ADS 安全性能开发，降低安全风险，包括网络安全威胁及缺陷。
	防撞性	设计者需考虑通过高级传感技术传递信息至驾乘员保护系统以提高各个年龄段或类型驾乘人员的保护性能。
	撞后 ADS 动作	设计者需测试或考虑能够使 ADS 在碰撞后迅速恢复安全状态的开发策略。根据碰撞严重程度，可采取关闭燃油泵、消除动力或移动车辆到安全位置，隔离电力系统或其他需考虑的动作。
	数据留存	设计者应发布记录（试验、验证和收集故障信息或碰撞原因）过程。所收集的数据可以用于道路试验。鼓励设计者采用自愿指南、最优技术、设计规则或类似 SAE 这种国际组织发布的标准。
	消费者教育及培训	鼓励设计者针对雇佣人员、经销商、分销商及消费者持续开展教育和培训，使其了解 ADS 与传统车辆的不同及操作模式。特别是在测试过程中应确保测试人员及销售人员了解技术并能够教育和培训经销商和消费者。
	联邦、州及地方法律	鼓励设计者留存其如何努力使车辆及 ADS 符合所有适用的 FMVSS、州立或地方法规。基于可操作设计领域（ODD），ADS 的开发应在操作时满足法规要求。法规都是不断发展的，在设计过程中应考虑新法规实施或修订法规的更新。
	NHTSA 强烈建议各州不要出台针对 ADS 研发、测试及实施的法规要求。允许 NHTSA 单独对 ADS 的安全及性能设计进行立法以避免联邦和州立法规在实施上的冲突。	
对我国出口车型的影响	自动化汽车已经逐步发展起来，其法律法规逐渐健全，美国交通部门已经开始对自动化汽车的未来进行法规构架，需进行提前关注。	

8. 美国正式发布混合动力车辆和电动车辆行人报警提示音要求

信息来源	美国联邦技术法规 (CFR) 公告
市场	美国
法规编号	FMVSS 141
法规名称	混合动力车辆和电动车辆最低报警提示音要求
适用范围	<input 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9月</u> <input type="checkbox"/> 其他
	执行时间: 年 月 日
法规制定背景	<p>由于电动车辆在行驶过程中产生的噪音非常低, 无声的驾驶状态可能会使得车辆在靠近行人时无法引起行人的注意, 从而对行人造成潜在碰撞危险, 为减少风险, 美国国家公路交通安全管理局制定了 FMVSS 141 电动车辆低速报警提示音的标准法规要求。</p>
法规要求概述	<p>此法规适用于额定总重 (GVWR) 小于或等于 4,536 Kg 的电动或混动乘用车 (PC)、多用途乘用车 (MPV)、卡车、公共汽车, 以及低速电动或混动车辆。</p> <p>要求每辆混动车及电动车在静止、倒车、恒定车速大于 0km/h 小于 20 km/h、恒定车速大于等于 20km/h 小于 30km/h、恒定车速为 30km/h 五种行驶状态时, 应发出对应音频的报警提示音。相同品牌、型号和年份号的车辆应使用相同的行人报警提示音。</p> <p>阶段实施时间要求:</p> <p>在 2015 年 9 月 1 日 (包含) ~ 2018 年 9 月 1 日期间生产的混动车及电动车, 需安装行人报警提示音的车辆数量应大于 50%混动及电动车辆的平均年产量;</p> <p>在 2018 年 9 月 1 日 (包含) ~ 2019 年 9 月 1 日期间生产的混动车及电动车, 需安装行人报警提示音的车辆数量应大于 50%混动及电动车辆生产的总数量;</p> <p>在 2019 年 9 月 1 日 (包含) 之后生产的混动车及电动车, 所有车辆都需要安装行人报警提示音。</p>
对我国出口车型的影响	<p>在 2015 年 9 月 1 日 (包含) 起生产且计划出口美国市场的混动车及电动车辆应考虑安装行人报警提示音。</p>


9. 美国拟制定 FMVSS 150 法规要求轻型车辆能够车对车 (V2V) 通讯

信息来源	美国国家公路交通安全管理局 (NHTSA)
市场	美国
法规编号	FMVSS 150
法规名称	轻型车辆的车对车 (V2V) 通讯系统
适用范围	<input 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>立法提案</u>
	执行时间:
法规制定背景	为防止车辆碰撞事故的发生减少人员伤亡, 美国国会提议制定 FMVSS 150 号法规要求所有新轻型车辆能够实现车对车 (V2V) 通信, 从而使其能够向其他车辆发送、或者从其他车辆接收基本安全信息。
法规要求概述	<p>此法规适用于额定总重 (GVWR) 小于或等于 4,536 Kg 的新乘用车 (PC)、多用途乘用车 (MPV)、卡车、公共汽车。</p> <p>安全信息传递装置 DSRC 需满足的重点要求概括如下:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 能够传递已建立的基本安全信息, 需在 V2V 系统装置电源开启 2 秒内开始传输信息; 2. 能够在 DSRC 装置的同一平面上 360° 全方位地传递信息, 在传输天线至少 300m 范围内的任意位置都能够接收信息, 且出错率小于 10%; 3. 在处理大容量信息时装置能够正常运行; 4. 可以自动诊断装置异常状况且具备故障指示灯; 5. 当设备软件更新时需清晰地告知用户并需经用户同意后才可进行更新; 6. 对错误或恶意传入具有强鲁棒性; 7. 符合 V2V 系统用户隐私声明。
对我国出口车型的影响	研发设计部门需尽早开发该系统以便从容应对。

10. 美国 NHTSA 提议修改 NCAP 车辆碰撞评级，将增加碰撞避免和行人保护测试

信息来源	美国国家公路交通安全管理局 (NHTSA)
市场	美国
法规编号	-
法规名称	US-NCAP
适用范围	<input 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: _____ 提议修改
	执行时间: _____ 年 _____ 月 _____ 日
法规制定背景	为了增强汽车的安全功能, 减少机动车死亡事故的发生, NHTSA 提议修改提高 NCAP 车辆星级评级规程的防碰撞和技术系统评级。
法规要求概述	<p>修订提议将极大地改革美国的五星级汽车安全评级, 增加碰撞避免技术和行人保护方面的得分, 其中具体修改建议如下:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 全新的“前部斜角碰撞测试”将会对车辆在“有角度的前端碰撞”中保护乘客的程度进行评测; 2. 在前部斜角碰撞与 100%正面碰撞测试中使用与人类更类似的 THOR 50th 男性假人; 3. 在侧面碰撞测试中使用与人类更类似的 World SID 50th 男性假人; 4. 增加对防碰撞及行人保护等主动安全技术的测试和评级; 5. 更新防碰撞和先进技术系统的评级, 比如前方碰撞预警、车道偏离预警、盲点检测、低光束头灯技术、半自动前大灯转换、琥珀后转向信号灯、后自动刹车和行人紧急自动制动。 <p>提议实施时间: 2018 年 (2019 MY 车型车)</p>
对我国出口车型的影响	研发设计部门需尽早开发相关系统以便从容应对。

11. 美国修订 FMVSS 305 (电动车辆电解液泄露和电击防护)

信息来源	美国国家公路交通安全管理局 (NHTSA)
市场	美国
法规编号	FMVSS 305
法规名称	电动车辆: 电解液泄露和电击防护
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: <u>2017.09.27</u> <input type="checkbox"/> 其他: _____
	执行时间: <u>2018.09.27</u>
法规制定背景	<p>目前电动车辆的数量日益增多, 电动车辆标准及其针对的技术多种多样。针对这种情况 NHTSA 对 FMVSS 305 进行了修订。修订后的标准使制造商在电气安全设计及电动车辆技术采用方面都有更多的灵活性。NHTSA 采纳并整合了 GTR 13 及其他电动车辆安全标准要求, 并介绍了新技术包括氢燃料电池车辆和 48V 轻度混合动力技术。除了碰撞后车辆性能要求外, 修订后版本还对电动车辆日常操作中的高压源直接/间接接触防护提出了要求。</p>
法规要求概述	<p>修订前 FMVSS 305 更多的关注碰撞后安全, 要求具有高压电源的车辆必须通过车辆底盘电力隔离或保持电压在有害电击安全水平以内保护车辆乘员、救援人员和其他可能会接触到碰撞后车辆的人员。NHTSA 通过对 GTR 13、ECE R100 以及 SAE J1766 的研究, 修订法规制造商可通过物理屏障 (电力防护屏障) 避免高压电源直接或间接接触。采用物理屏障选择不仅使制造商有了更多设计选择, 同时也向美国市场引入了氢燃料电池车辆和 48V 轻混车辆, 并反映了目前车辆电动安全的最高技术水平。</p> <p>另外, 本次修对针对日常车辆操作也加入了电气安全要求以缓解电击风险, 包括充电时或驾驶员操作失误时的电气安全。</p> <p>1. 高电压源直接接触防护: 乘员舱及行李箱内及内部充电接口及连接器满足 IPXXD 保护等级, 乘员舱及行李箱外及外部充电接口及连接器满足 IPXXB 保护等级。紧急断电开关打开或不使用工具移除时满足 IPXXB 保护等级。移除电气保护屏障暴露高电压源带电部件时以及电能存储装置上需粘贴以下标识, 该表示为黄色, 边缘及箭头为黑色。无电气保护屏障的高压电源线需为橘红色以被识别。</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p>此外, 充电接口及连接器可依据需要满足法规相关要求。</p> <p>2. 高压电源间接接触防护: 本法规要求电气保护屏障暴露的导电部分导电连接至底盘电阻小于 0.1 欧姆。电气保护屏障间隔 2.5 米的两个同时暴露的导电部分间电阻必须小于 0.2 欧姆。</p>

	<p>3. 高压电源电气绝缘：本法规要求交流高压电源电气绝缘不低于500欧姆/伏特，直流高压电源则不低于100欧姆/伏特。交流及直流母线连接时，本法规允许交流高压电源有不低于100欧姆/伏特的电气绝缘（满足直接接触和间接接触防护的要求下）。</p> <p>4. 监控系统：本法规要求燃料电池车辆需配置直流高压电源电气绝缘监控系统。</p> <p>5. 充电安全：电气底盘和其他连接车辆充电接口(用于交流外部电源连接)的高压电源间电气绝缘需大于或等于500欧姆/伏特。电气底盘导电连接需在外部电压应用前及应用时接地。</p> <p>6. 缓解驾驶员错误：当车辆手动激活推进系统后第一次进入“主动驾驶模式”向驾驶员提供至少一种瞬时提示。如果在驾驶员离车时车辆仍然处于主动驾驶模式，则需听觉或视觉信号通知驾驶员。当车辆充电系统与外部电源连接时，车辆通过自身推进系统移动不可多于150mm。</p> <p>本法规符合性执行日期为法规发布后的一年，可选择提前满足法规要求。</p>
对我国出口车型的影响	电动车法规标准日趋成熟与完善，修订后的FMVSS 305整合了GTR、IEC及SAE等相关标准，虽然制造商在设计方面灵活性更多，但是对于车辆的安全性要求更加严格。

12. 海湾发布 GSO ASME FMVSS 138: 2017 轮胎压力监测系统最终版本草案

信息来源	海湾七国统一市场标准化组织 (GSO)
市场	海湾七国
法规编号	GSO ASME FMVSS 138: 2017 (FDS)
法规名称	轮胎压力监测系统
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 type="checkbox"/> 在售车型 <input type="checkbox"/> 其他
法规状态	<input checked="" type="checkbox"/> 草案 发布时间: <u>2017年10月3</u> <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 type="checkbox"/> 其他
法规制定背景	执行时间: 暂未确定。 《GSO 42/2015 机动车一般要求》19.8 章节要求从 2017MY 开始所有轻型车辆必须安装 TPMS, 但是并没有规定具体性能指标以及试验方法, 也没有明确必须满足的相关法规。GSO 官员给出的解释是只要有此类装置并且满足 GB 或是 ECE 即视为满足 GSO 42/2015 的要求。

法规要求概述	1、本法规完全采用 FMVSS 138 (2007) ;			
	2、进行以下简单对比可以看出美标、欧标要求存在差异:			
	项目	FMVSS 138	ECE 141	备注
	检测要求	胎压小于 75%或法规附表 1 推荐值, TPMS 应在 20 分钟内低胎压报警。	①胎压小于 80%或 150kPa(取较高的值), 系统应在 10 分钟内低胎压报警; ②一个最多四个轮胎压力都减少 20%+7kPa, 系统应在 60 分钟内低胎压报警。	存在差异
	低胎压报警	在上述规定条件下必须报警; 启动机互锁装置运转时无需报警。	在上述规定条件下必须报警。	基本相同
功能故障	20 分钟内报警	10 分钟内报警		
书面指示	规定用户手册/其它文件应包含相关文字, 明确车主的维护系统责任	/	存在差异	
3、国标 GT/T 26149-2010 则要求系统自检在 10 秒内完成, 对于低胎压/高胎压都有相应的规定 (低 75%/高 125%), 并且要求实时显示胎压数据, 故障检测在 10 分钟内完成 (同欧标), 但是国标没有动态试验验证要求。				
对我国出口车型的影响	从以上内容可以看出此项GSO法规 (即美标) 与欧标、国标在技术指标上存在显著差异。所有, 如果要满足该法规, 需要对TPMS进行重新设计与验证。建议可先做好方案策划, 待法规正式实施时能够顺利过渡。			

13. 海湾市场发布 2019 MY 技术法规清单 D2 版

信息来源	海湾七国统一市场标准化组织 (GS0)
市场	海湾七国
法规编号	——
法规名称	2019 MY 技术法规清单 (D2)
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 type="checkbox"/> 在售车型 <input type="checkbox"/> 其他

法规状态	<p>■草案 发布时间：<u>2017年10月2日</u> □已发布未执行，发布时间：_____</p> <p>□已发布执行，发布时间：_____</p> <p>□其他</p> <p>执行时间：2019 MY</p>
法规修订背景	<p>海湾市场针对每个 Model Year 会提前发布适用技术法规清单，在最终定稿前会经历不同的版本。有出口该市场/成员国的制造商应及时研究法规要求并采取应对措施，避免因不能满足新的法规要求而遭受不必要的损失。</p>
法规要求概述	<p>就 2019 MY D2 版本来看，其与 2018 版在以下方面有所不同：</p> <p>1、GSO 排放法规（***标注）不适用于阿联酋市场；</p> <p>2、阿联酋市场要求所有道路车辆应满足《UAE.S ECE No 49/2013 就控制车用压燃式发动机和点燃式发动机的气体污染物和颗粒物排放措施方面的统一规定》或《UAE.S ECE No 83/2006 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》；</p> <p>结合以上两点，阿联酋市场自 2019 MY 率先实施欧四排放，其它成员国仍认可欧三排放；</p> <p>3、沙特市场 SASO 2847 新轻型车辆燃油经济性标签要求法规更新（由 2015 版更新为 2017 版）；</p> <p>4、新增 SASO GSO 2501：2017 机动车辆-校车安全要求。</p>
对我国出口车型的影响	<p>欧三排放水平的车型将不能获得阿联酋2019MY车型的型式认证；沙特燃油经济性标签法规的更新仅影响单车型燃油经济性等级的划分，对企业在该市场的平均燃油经济性方面不产生影响。</p> <p>客车企业要格外关注SASO GSO 2501：2017 机动车辆-校车安全要求。</p>

第二部分：其他标准法规更新发布

1. 美国 2017 年 9 月新发布的 SAE 新标准目录清单

序号	SAE 标准编号	标准制修订状态	标准名称
1	J1237-2017	修订	Metric Thread Rolling Screws 公制滚压螺钉
2	J1498-2017	确认不再复审	Heating Value of Fuels 燃料热值
3	J1699/2-2017	发布	Test Cases for OBD-II Scan Tools and I/M Test Equipment 与 OBD-II 相关的 SAE 技术规范验证试验规程
4	J1752/3-2017	确认不再复审	Measurement of Radiated Emissions from Integrated Circuits—TEM/Wideband TEM (GTEM) Cell Method; TEM Cell (150 kHz to 1 GHz), Wideband TEM Cell (150 kHz to 8 GHz) 集成电路辐射测量—TEM/宽带 TEM 小室法; TEM 小室(150Hz~1000MHz); 宽带 TEM 小室(150Hz~8000MHz)
5	J1857-2017	确认不再复审	Flywheel Dimensions for Truck and Bus Applications 货车和客车用飞轮尺寸
6	J2469-2017	确认不再复审	Clutch Application Powertrain Startability Rating Requirements for Truck and Bus Applications 货车和大客车离合器性能
7	J2527-2017	修订	Performance Based Standard for Accelerated Exposure of Automotive Exterior Materials Using a Controlled Irradiance Xenon-Arc Apparatus 使用可控发光氙弧设备进行车辆外饰材料加速曝露性能要求标准
8	J2555-2017	确认不再复审	Vehicle Idle Gear Rattle Evaluation Procedure 汽车怠速声响评估规程
9	J2597-2017	重新确认	Computer Generated Shot Peening Saturation Curves 计算机生成的锤击饱和曲线
10	J2606-2017	确认不再复审	Drain and Fill Plug for use on Engines, Transmissions, and Axles 发动机、变速箱和轴的排油加油螺塞
11	J2662-2017	确认不再复审	Torque Ratings for Power Take-off Mounting Pads 动力输出安装板额定扭矩
12	J2704-2017	修订	Tire Normal Force/Deflection and Gross Footprint Dimension Test 轮胎额定压力和偏离程度试验

13	J2710-2017	确认不再复审	Modal Testing and Identification of Lower Order Tire Natural Frequencies of Radial Tires 子午线轮胎模块试验和较低序列轮胎固有频率标识
14	J2718-2017	修订	Test for Tire Quasi-Static Longitudinal Force versus Longitudinal Displacement and Quasi-Static Lateral Force versus Lateral Force 轮胎准静力径向力—径向位移和准静力横向力—横向位移试验
15	J2725-2017	修订	Road Vehicles - Friction Materials - Elastic Properties Measurements 道路车辆—摩擦材料—弹性特性检测
16	J2908-2017	发布	Vehicle Power Test for Electrified Powertrains 电驱动车辆动力试验
17	J2938-2017	修订	LED Light Sources Tests and Requirements Standard LED 光源试验与要求标准

2. 最新 UN ECE 草案

序号	法规号	草案名称	法规具体修订版本
1	ECE R12	Proposal for Supplement 5 to the 04 series of amendments to UN Regulation No. 12 (Steering mechanism) 转向机构	04系列修正本增补件5
2	ECE R 14	Proposal for 08 series of amendments to UN Regulation No. 14 (Safety-belt anchorages) 安全带固定点	08系列修正本
3	ECE R 16	Proposal for Supplement 10 to the 06 series of amendments and Supplement 2 to the 07 series of amendments to UN Regulation No. 16 (Safety-belts) 安全带	06系列修正本增补件10 07系列修正本增补件2
4	ECE R 17	Proposal for Corrigendum 1 to the Revision 5 to UN Regulation No. 17 (Strength of seats) 座椅强度	第5修订版勘误本1
5	ECE R 17	Proposal for Supplement 4 to the 08 series of amendments to UN Regulation No. 17 (Strength of seats) 座椅强度	08系列修正本增补件4
6	ECE R 43	Proposal for Supplement 6 to the 01 series of amendments to UN Regulation No. 43 (Safety glazing)安全玻璃	01系列修正本增补件6
7	ECE R43	Proposal for Corrigendum 6 to Revision 3 of UN Regulation No. 43 (Safety glazing) 安全玻璃	第3修订版勘误本6
8	ECE R43	Proposal for Corrigendum 1 to Revision 4 of Regulation No. 43 (Safety glazing) 安全玻璃	第4修订版勘误本1
9	ECE R 44	Proposal for Supplement 13 to the 04 series of amendments to UN Regulation No. 44 (Child Restraint Systems) 儿童约束系统	04系列修正本增补件13
10	ECE R 46	Proposal for Supplement 5 to the 04 series of	04系列修正本增补件5

		amendments to UN Regulation No. 46 (Devices for indirect vision) 间接视野装置	
11	ECE R 48	Proposal for Supplement 10 to the 06 series of amendments to UN Regulation No. 48 (Installation of lighting and light-signaling devices) 照明和光信号装置的安装	06系列修正本增补件10
12	ECE R 49	Proposal for Supplement 9 to the 05 series of amendments to UN Regulation No. 49 (Compression ignition and positive ignition (LPG and CNG) engines)) 压燃式发动机和LPG、CNG点燃式发动机	05系列修正本增补件9
13	ECE R 49	Proposal for Supplement 5 to the 06 series of amendments to UN Regulation No. 49 (Compression ignition and positive ignition (LPG and CNG) engines)) 压燃式发动机和LPG、CNG点燃式发动机	06系列修正本增补件5
14	ECE R 110	Proposal for Supplement 7 to the 01 series of amendments to UN Regulation No. 110 (CNG and LNG vehicles) CNG和LNG车辆	01系列修正本增补件7
15	ECE R 110	Proposal for Supplement 1 to the 02 series of amendments to UN Regulation No. 110 (CNG and LNG vehicles) CNG和LNG车辆	02系列修正本增补件1
16	ECE R 121	Proposal for Supplement 2 to the 01 series of amendments to UN Regulation No. 121 (Identification of controls, tell-tales and indicators) 手操纵件、信号装置、指示器的识别	01系列修正本增补件2
17	ECE R 129	Proposal for Supplement 6 to UN Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems) 改进型儿童约束系统	原始版本的增补件6
18	ECE R 129	Proposal for Supplement 3 to the 01 series of amendments to UN Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems) 改进型儿童约束系统	01系列修正本增补件3
19	ECE R 129	Proposal for Supplement 2 to the 02 series of amendments to UN Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems) 改进型儿童约束系统	02系列修正本增补件2
20	ECE R 134	Proposal for Supplement 3 to UN Regulation No. 134 (Hydrogen and Fuel Cells Vehicles (HFCV)) 燃料电池车辆	原始版本的增补件3
21	0号法规	Proposal for a new UN Regulation No. 0 on the International Whole Vehicle Type Approval (IWVTA) UN 0号法规: 全球整车型式批准	
22	新法规	Proposal for new UN Regulation No. XXX on Accident Emergency Call Systems (AECS) 事故紧急呼叫系统	
23	新法规	Proposal for a new UN Regulation No. XXX on ISOFIX anchorage systems, ISOFIX top tether anchorages and i-Size seating positions ISOFIX固定系统, ISOFIX顶部系带固定点和i-Size座椅位置	

3. 最新 UN GTR 草案

序号	法规号	草案名称	法规具体修订版本
1	UN GTR (new)	Proposal for a new UN GTR on Electric Vehicle Safety (EVS) 电动汽车安全	EVS新法规
2	UN GTR 15	Proposal for Amendment 3 to UN GTR No. 15 (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedures (WLTP)) 世界轻型车试验规程	修正本3
3	UN GTR 6	Proposal for Corrigendum 2 to UN GTR No. 6 (Safety glazing) 安全玻璃	勘误本2

第三部分：案例分析与经验分享

1. 美国汽车市场分析

1.1 美国汽车文化特点简介：

1.1.1 美国是一个车轮上的国家

汽车在美国诞生和普及的初期，汽车厂家和政府就合力推动了私家车成为整个国家的主要交通方式，所以相应的道路交通规划、城市规划都非常适合车辆进行高速、长途行驶。

美国地广人稀，工厂、企业、学校、超市、住宅等都坐落得非常分散，而真正的人口密集区域并不多，故汽车成了美国人生活的必需品，没有车的人会变得寸步难行。据统计美国平均每个家庭的汽车保有量已达到2.96辆，加州的汽车数量甚至超过了该州人口总数，所以美国是一个车轮上的国家。

1.1.2 车辆行驶速度快

由于美国高速公路非常发达，交通秩序好，高速路上大型货车和轻型乘用车之间行驶速度差异不大，所以高速路上的车辆行驶速度都非常快。即便是一般的市区道路，由于非常少行人和自行车，同一条马路上红绿灯的时间设计会更多地考虑方便车辆的连续通行，故大部分时间车辆的行驶速度都很快。

1.1.3 车辆行驶距离长

由于美国生活居住区、工作地点、休闲购物区之间的距离很远，人口流动性又大，故决定了人们需要经常长途行驶。而美国汽车销售的质保条款当中大多包括免费的路边援助，为车辆长途行驶提供了很大的便利性。

1.1.4 公共交通设施少

由于美国汽车普及率很高，除了纽约等几个拥挤城市外，很少有人使用公共交通设施，且公交线路很少。但租车业务发达，机场附近有很多租车行，每个租车行都会到机场接送租车用户往返租车行与机场间。

1.1.5 消费者对美国新车评价系统非常关注

美国人非常重视车辆的碰撞安全性能，在美国的新车评价有两个体系 NCAP 和 IIHS，消费者对这两个评价系统给出的车辆安全信息都非常关注，对于 NCAP 和 IIHS 评出的五星车型新闻媒体都会给予重磅报道。

1.2 美国汽车产品特点分析：

1.2.1 车辆马力大，动力足

由于美国车辆经常会高速、长途行驶，而且美国人经常会用越野车或皮卡拖着游艇或房车到处跑，所以对越野车、皮卡、SUV 的拖曳能力要求很高，这些特点都要求车辆的发动机马力和动力很强。

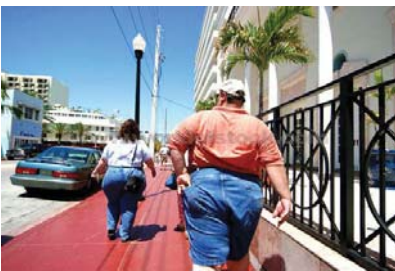
1.2.2 车辆外形粗犷，亮饰条多，整车驾驶性能高

美国的车辆大多外形粗犷，而且亮饰条很多，轮辋、前隔栅都喜欢镀铬，对整车的驾驶性能和实用性要求很高。



1.2.3 车内舒适性好、空间大

由于美国人的体型较大，且肥胖人数较多，故要求车内空间大，座椅宽大舒适、强度高。而美国人一般会周末集中购物，买够一个星期要用的生活日用品，故后备箱也需要空间大。



1.2.4 音响/通讯/娱乐/导航（ACEN）配置要求高

因为行驶距离长，所以大多数车都配备了定速巡航系统，以减少驾驶员的疲劳；同样，娱乐设备尤其是收音机也成了行驶途中必不可少娱乐工具。

1.2.5 杯托&杯架多且大

美国人的可乐文化和咖啡文化进入到车里后，就变成了一个又一个的杯架，一般是杯架和座椅的数量比例不小于1:1，而且盒装的可乐杯和咖啡杯都比较大，故要求杯架的底座直径大。



1.3 2017年 美国汽车魅力质量指数研究 (APEAL) 总结

类别权重

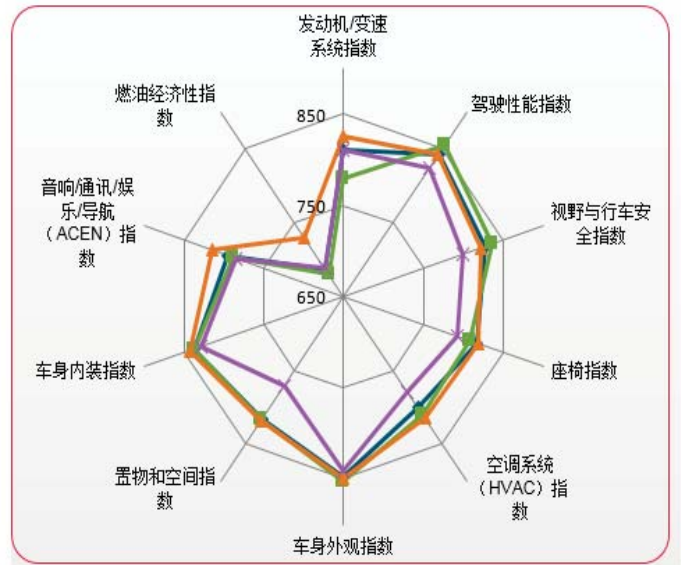
2017年美国APEAL研究显示, 在研究的十个类别中, 发动机/变速系统、车身外观和音响/通讯/娱乐/导航 (ACEN) 的权重最大, 这意味着它们对促进总体APEAL得分具有更大的影响力。



中型SUV APEAL细分市场表现

在2017年美国APEAL研究中, 热销车型的表现通常非常接近, 并且也与细分市场平均水平接近。所有热销车型以及总体细分市场在燃油经济性/续航里程方面表现都较差。

— 中型SUV — 丰田汉兰达 — 起亚索兰托 — GMC阿卡迪亚



2. 海关联盟统一汽车主体技术法规 TP TC 018/2011 趣谈

目前俄罗斯联合白俄罗斯、哈萨克斯坦、亚美尼亚、吉尔吉斯斯坦, 共同成立名为“海关联盟”的统一市场, 对包括汽车产品的国民经济各类产品实施统一的市场准入管理和技术法规。对于汽车产品, 海关联盟统一的汽车主体技术法规为 TP TC 018/2011, 该技术法规是以原俄罗斯的汽车产品型式批准主体技术法规: 俄罗斯联邦政府第 720 号命令的基础上发展而来, 几乎承袭沿用了 720 号命令的全部内容。

仔细研读 TP TC 018/2011 法规, 我们可以发现一个有趣的现象, 就是该法规作为海关联盟统一汽车市场准入的主体框架性“龙头”法规, 在专门的附件中详细列举了整车产品进入海关联盟市场应满足的整体要求和各个单项零部件和系统的技术法规要求, 这些单项零部件和系统绝大部分都是直接采用 ECE 汽车技术法规, 只有少部分 ECE 汽车技术法规体系中没有的项目, 诸如以下项目, 则是采用自身的法规要求, 或者采用相应的俄罗斯的 GOST-R 标准或与之等效的独联体统一的 GOST 标准。

- 车辆内部噪声
- 车辆乘员舱内空气质量 (空气有害物质的控制)
- 车辆稳定性

- 车辆前视野
- 车辆通风供暖及空调
- 风挡玻璃除霜除雾系统
- 风挡玻璃的刮刷系统
- 车轮护轮板防飞溅系统
- 车辆的重量限制
- 残障人士对车辆的使用

有趣的是，在上述 ECE 汽车技术法规体系的缺项中，尽管有些项目欧洲联盟的汽车技术法规体系（即欧盟的小 e 技术法规项目，与联合国的 ECE 法规属于两个不同的体系）具备相应的法规项目，但可能是由于历史和政治、意识形态上的原因，以俄罗斯为代表的海关联盟一般是不接受欧洲联盟的小 e 技术法规和认证批准。俄罗斯只完全接受联合国的 ECE 汽车技术法规，因为在联合国 WP29（世界车辆法规协调论坛，即 ECE 汽车技术法规和 GTR 法规的制修订组织），俄罗斯是其中最主要的成员，长期担任 WP29 的主席和副主席，因此 ECE 法规是俄罗斯自己能控制的法规，肯定是接受和实施的。但对于欧盟的小 e 技术法规或指令，尽管技术与 ECE 法规一致性很大，但由于俄罗斯不参与，或由于与欧盟在意识形态上的敌对，因此一般俄政府是不认可的，也不纳入 TP TC 018/2011 法规中。

以上述车辆护轮板和防飞溅系统为例，由于该项目还没有 ECE 法规，俄罗斯又不愿意用欧盟现成的技术指令（EU）1009/2010、（EU）109/2011。因此对此项目在五国统一的汽车技术法规 TP TC 018/2011 中，专门在该法规的附录 3（ПРИЛОЖЕНИЕ № 3）第 10 条（10. Требования к транспортным средствам категории M1 в отношении защиты от разбрызгивания из-под колес）中对相关要求作出了规定。

同时，五国海关联盟为保证 TP TC 018/2011 的实施，还专门制定发布该法规的配套实施法规：“海关联盟成员国可选择实施的技术法规和标准清单”，就汽车产品认证过程中，许多项目的可实施技术法规和标准做了明确规定，对于 M1 类车辆的护轮板和防飞溅系统项目，可以采用俄罗斯本国的标准为：

Приложение № 3, пункт 10. Требования к транспортным средствам категории M1 в отношении защиты от разбрызгивания из-под колес	ГОСТ Р 52853-2007	«Автомобили легковые. Устройства для защиты от выбросов из-под колес. Технические требования» (乘用车—护轮板—技术要求)
--	----------------------	---

又例如目前风挡玻璃除霜和除雾、刮刷系统没有相应的 ECE 法规，尽管欧盟具有相应的技术指令（EU）672/2010 和（EU）1008/2010，俄罗斯为首的海关联盟同样是不会认可欧盟的证书的。因此对此项目，海关联

盟统一汽车技术法规 TP TC 018/2011 中对这些项目在附件 3 第 7 条 (7. Требования к транспортным средствам категории M1 в отношении систем очистки ветрового стекла от обледенения и запотевания) 和第 8 条 (8. Требования к транспортным средствам категории M1 в отношении стекло-очистителей и стекло-омывателей) 分别对风挡玻璃的除霜除雾和刮刷系统的相关要求做了描述。

此外, 在 TP TC 018/2011 的配套实施法规: “海关联盟成员国可选择实施的技术法规和标准清单”, 就 M1 类车辆的风挡玻璃除霜和除雾、刮刷系统项目, 明确规定可以采用俄罗斯本国的标准:

ГОСТ Р 52031-2003	Автомобили легковые. Системы очистки ветрового стекла от обледенения и запотевания. Технические требования. Методы испытаний (乘用车—风挡玻璃除霜除雾系统—技术要求和试验方法)
ГОСТ Р 52032-2003	Автомобили легковые. Системы очистки и омывания ветрового стекла. Технические требования. Методы испытаний (乘用车—风挡玻璃刮刷系统—技术要求和试验方法)

另一个有意思的地方是, 无论是原俄罗斯的第 720 号命令, 还是海关联盟统一市场的 TP TC 018/2011 法规, 尽管在汽车整车应满足的各个单项技术法规项目中, 基本不引用欧盟的小 e 单项技术法规, 但大家都能清楚地看到, 第 720 号命令和 TP TC 018/2011 法规这两项整车型式批准的框架性技术法规其实本身又都是参照欧盟的汽车整车型式批准框架性技术法规 2007/46/EC 制定的, 其结构和内容与 2007/46/EC 有很大程度的相似性或类同。这似乎好像有点“顾了芝麻, 丢了西瓜”的意味, 最后还是“气节不保”。

以上是对海关联盟统一汽车主体技术法规 TP TC 018/2011 一种趣谈, 帮助汽车行业加深对该法规的理解, 同时也尝试使我们平时“单调乏味”的汽车标准法规工作变得趣味盎然。



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