



中汽中心 | 标准所

国际汽车标准法规月报

INTERNATIONAL AUTO STANDARDS & REGULATIONS MONTHLY

2022年4月刊 总第1期



目 录

一、摘要	3
二、中国参与国际标准化概况	4
(一) ISO/IEC 参与整体情况	4
1. 智能网联领域	4
2. 新能源汽车	4
3. 功能安全领域	5
4. 汽车雷达领域	5
(二) C-WP.29 参与整体情况	5
1. 自动驾驶与网联车辆工作组 (GRVA)	5
2. 电动车辆安全非正式工作组 (GRSP/IWG EVS)	5
3. 电动车辆与环境非正式工作组 (GRPE/IWG EVE)	6
4. 氢与燃料电池车辆非正式工作组 (GRSP/IWG HFCV)	6
5. 多工况噪声非正式工作组 (GRBP/IWG ASEP)	6
(三) TBT 通报动态	6
三、重点标准动态解析	6
(一) ISO/IEC 重点标准动态解析	6
1. ISO 11452-8 修订进展情况	6
2. 关于 ISO 23828 燃料电池电动汽车能耗与续驶里程测试方法的解读	7
3. ISO 2958 道路车辆 乘用车外部防护修订项目解析	8
4. ISO 13837:2021 道路车辆-安全玻璃材料-太阳光透射比计算方法标准解析	9
(二) WP.29 重点法规动态解析	9
1. 关于车载电池耐久性的新 GTR 法规	9
2. 视野辅助 (FVA) 研究工作有序推进	11
(三) 欧盟重点法规动态解析	11
1. 欧 7 法规提案讨论延期	11
2. 欧盟发布行政罚款的征收程序以及计算和征收办法草案	12
3. 欧盟议会投票通过了《欧洲电池法案》修订提案	14
(四) 其他国家和地区法规动态解析	15
1. 英国发布《电动汽车基础设施战略》	15
2. 韩国发布轻型车碰撞相关要求	16
3. 韩国发布车内空气质量相关法规 (VIAQ)	17
4. 沙特升级前下防护法规	19
5. 沙特升级后防护法规	20
6. 沙特升级侧防护法规	21
7. 澳大利亚发布《未来燃料计划》	22
8. 新西兰发布《道路交通 (清洁车辆) 法案增补 2022》	24
9. 新西兰发布《能源效率 (车辆能源经济性标签) 法规修订案 2022》	24
10. 新西兰发布《道路交通规则-车辆能效和排放数据 2022》	25
11. 巴西发布防飞溅装置/护轮板相关法规	26
(五) WTO/TBT 通报相关法规解析	27

1. 欧盟委员会授权法规 (EU) 2022/545	27
2. 沙特阿拉伯 SASO 2864-轻型车辆企业平均燃油经济性标准 CAFE (2024-2028 年)	29
3. 美国《装备自动驾驶系统车辆的乘员保护》法规解析	30
四、重点国际会议动态	50
(一) ISO/IEC 重点会议动态	50
1. ISO/TC 22/SAG (战略咨询组) 第 23 次会议	50
2. ISO/TC 22/SC 31/WG 3 (车载网络工作组) 第 84 次会议	51
3. ISO/TC 22/SAG (战略咨询组) 第 24 次会议	51
4. ISO/TC 22/SC 33/WG 3 (驾驶员辅助和主动安全功能工作组) 第 13 次会议	51
5. ISO/TC 22/SC 37/WG 2 (性能和能耗工作组) 第 19 次会议	51
(二) WP.29 重点会议动态	52
1. WP.29 第 186 次全体会议召开	52
2. WP.29 工作计划经审议通过	52
3. 2022 年 3 月中国重点参与 WP.29 会议情况	53
(三) 会议预告	55
五、各类清单	57
(一) ISO/IEC 标准清单	57
1. 中国牵头项目情况统计	57
2. ISO/IEC 新发布标准清单	59
(二) WP.29 法规清单	61
(三) TBT 通报法规清单	65

一、摘要

为了全面提升全国汽车标准化技术委员会秘书处汽车标准法规国际化工作中对全行业的服务能力，使我国汽车企业全面、准确了解、掌握国际汽车标准法规的最新发展动态和相关技术内容，以便在汽车产品规划、开发、设计、定型、制造、出口等全产业链，做好国际标准法规的贯彻和合规工作，确保我国汽车出口企业能以较低的成本，安全、顺利地拓展国际汽车市场，促进我国汽车产业的健康发展和国际化进程，使我国真正发展成为汽车产业强国。从本期开始，全国汽车标准化技术委员会秘书处进行工作上的改革和提升，将原有分开撰写和发布的汽车国际标准月报、C-WP29 工作月报、海外汽车标准法规月报进行整合，作为一个整体向行业全面报道整个国际社会，以及海外不同市场汽车标准法规制修订发展动态，介绍我国积极参与国际汽车标准法规制修订和在其中发挥的作用、所做出的贡献，使我国汽车行业籍此能一次性全面了解和掌握整个国际范围内所有汽车标准和技术法规制修订发展动态，在汽车产业国际化进程中切实做好标准法规工作。

本期国际汽车标准法规月报对 2022 年 3 月整个国际范围内汽车标准和技术法规制修订发展动态，重要标准法规项目的主要技术内容，等情况进行了重点介绍，主要包括：

- 我国参与国际汽车标准和技术法规制修订工作的总体情况，包括对以 ISO 和 IEC 为主要代表的国际汽车标准制修订工作，以及以 WP.29 为主要代表的国际汽车技术法规制修订协调工作，诸如：ISO/TR 9968《功能安全—新能源汽车可充电储能系统的应用》是中国在汽车功能安全领域牵头发起并成功立项的首个国际标准项目；我国充分利用汽车行业在国际上领先的局部优势，牵头/联合牵头三项汽车雷达领域的 ISO 国际标准的制定；以及牵头 ISO 11452-8:2015、ISO 23828、ISO 13837:2021 等国际标准制修订工作。
- 国际汽车标准和技术法规制修订动态和重要项目的介绍。针对一些新制修订的、重要的国际标准和法规的内容进行介绍和解读，包括一些新能源汽车领域的国际标准和法规，如 ISO 23828《燃料电池电动汽车能耗与续驶里程测试方法》、新 GTR 法规《车载电池耐久性》等，以及一些对未来汽车产品的设计开发和定型有较大影响的国际汽车标准、技术法规项目，如 ISO 2958《道路车辆 乘用车外部防护》、ISO 13837:2021《道路车辆-安全玻璃材料-太阳光透射比计算方法》、UNR131（商用车自动紧急制动系统）的修订等。
- 除了 ISO、IEC、UNR、GTR 等国际汽车标准法规制修订外，月报还介绍了海外不

同汽车市场技术法规制修订的最新发展，既包括以欧美为代表的发达国家和地区，也包括拉美（巴西）、韩国、澳洲（澳大利亚、新西兰）、中东（沙特）等国家和地区汽车技术法规的最新发展，为我国汽车出口企业的产品满足各个不同市场的准入要求提供了准确、及时的资讯。其中包含对出口汽车产品未来设计、开发、定型极为重要的法规项目，诸如：未来欧 7 阶段排放法规的制定情况、欧盟新电池法规的制定、新西兰新的汽车能耗法律法规的制定、韩国车内空气质量法规及其实施等。

- 月报也介绍了 2022 年 2 月-3 月，WTO 成员国发布的汽车领域 TBT 通报，共计 8 项汽车技术法规的通报，包括直接影响我国汽车产品出口的重要法规：关于汽车事故数据记录系统（EDR）型式批准的欧盟汽车技术法规、沙特 2024 年至 2028 年轻型车辆企业平均燃油经济性要求技术法规、美国自动驾驶车辆的乘员保护技术法规等。

整合、改版后的本期国际汽车标准法规月报将近期除了我国以外整个国际上汽车标准、技术法规的最新发展情况完整呈现给行业，为我国汽车行业在国际化进程中切实做好标准法规工作，确保汽车产品在全球市场的合规性提供基础性技术支撑。

二、中国参与国际标准化概况

（一）ISO/IEC 参与整体情况

2022 年第一季度，ISO/IEC 下属各技术委员会及工作组有序开展工作，中国汽车行业积极参与各重点领域国际标准化工作，包括智能网联、新能源汽车、车载雷达、功能安全等领域工作取得阶段性进展，具体开展工作如下：

1. 智能网联领域

ISO/TC22 下设的多个智能网联相关标准工作组及项目取得重要进展，主要集中在自动驾驶测试场景、自动驾驶数据及信息安全等领域。其中，由中国组织的 ISO3450X 自动驾驶测试场景系列标准推进幅度较大，ISO34501 和 ISO34502 两项标准顺利通过 DIS 投票。另外，在数据分类研究小组、传感器数据接口标准项目组的工作中，中国专家介绍了我对应标准规划及进展，提交了参数提案的建议，做出积极贡献。

2. 新能源汽车

积极履行 ISO 23828《燃料电池车辆能量消耗测量》标准项目负责人职责，推动标准进入 FDIS 阶段，预计 2022 年底前正式发布；由中国担任项目负责人的燃料电池电动汽车低温冷启动、动力性两项标准于 2 月通过立项提案投票，已召开工作组会议正式启动了起草工

作。

3. 功能安全领域

中国专家组织召开了 ISO/TR 9968《功能安全—新能源汽车可充电储能系统的应用》的两次网络会议，根据美国、日本专家提出的建议完善了草案框架，现已根据草案章节组建了 9 个小组分别开展研究和起草工作。该项目由中国专家牵头发起并成功立项，是中国在功能安全领域的首个国际标准项目。

4. 汽车雷达领域

由我国牵头/联合牵头的三项 ISO 雷达标准顺利进入 PWI（预研）阶段，为更好推动预研工作，ISO/TC22/SC32 秘书处发起投票成立了 3 个专项工作组（AHG）并征集各国专家。下一步，将组织召开项目在国际上的启动会，目标是加快标准预研工作，推动标准尽快正式立项。

（二）C-WP.29 参与整体情况

本季度，中国专家按计划重点参与联合国世界车辆法规协调论坛（UN/WP.29）各层面会议，紧密关注自动驾驶、电动车辆及多工况噪声等重点领域工作。中国积极牵头相关法规及文件制修订工作，贡献了建设性技术方案，有效推动了国际法规协调工作的开展。

1. 自动驾驶与网联车辆工作组（GRVA）

中国作为 GRVA 副主席及其下属自动驾驶功能要求非正式工作组（IWG FRAV）联合主席，全面深入参与相关工作，提交了 9 份技术提案。关于自动驾驶系统安全要求的指南和建议文件已确定文件结构和基础要求。自动驾驶全新评估和测试方法（NATM）文件已形成第二版，后续将制定与 NATM 文件配套的指南性文件。动态控制辅助系统法规明确了标准化主体及 L2 与 L3 界限。UN R155（信息安全）和 UN R156（软件升级）分别形成两项技术文件，为《1998 年协定书》框架下法规协调工作提供参考。UNR157（ALKS）形成了 01 系列修正本建议案。

2. 电动车辆安全非正式工作组（GRSP/IWG EVS）

电动车辆安全的全球技术法规（EVS-GTR）二阶段工作主要就一阶段法规协调中尚未达成一致意见的议题开展讨论，包括热扩散、振动、浸水、毒气分析等。中国代表团陆续组织各项研究小组会议。热扩散小组会议，针对热扩散测试模式等几项分歧点开展讨论。振动小组会议，中国代表提供了以我国动力电池强标为基础的法规草案。浸水小组会议，中国代表提供了以我国动力电池强标为基础的法规草案。目前由于各国认证体系不同，欧盟、美国、

中国、日本等主要参与方在热扩散、振动、浸水等议题上仍存在较大分歧。我国继续积极牵头以上研究小组工作，有力推动 EVS-GTR 二阶段法规协调工作的进程。

3. 电动车辆与环境非正式工作组（GRPE/IWG EVE）

中国作为 IWG EVE 副主席，组织国内企业参与新的车载电池耐久性 GTR 法规研究工作，积极牵头推动电池剩余能量数据上传协议等议题讨论，为法规第二阶段修订工作做准备。对于 GTR21（电动车辆功率的确定，DEVP）法规，中国专家推动混合动力最大功率测量法规修订工作，开展了混合动力车辆最大功率确定方法的试验验证，并提出了相应中国提案。

4. 氢与燃料电池车辆非正式工作组（GRSP/IWG HFCV）

中国作为 IWG HFCV 副主席，承担了其中第一专项任务组组长职责，牵头该项小组的研究工作。该小组主要议题包括车载气瓶使用寿命、循环次数等。中国在 TPRD 朝向、台车测试、气瓶循环寿命及爆破压力等方面贡献了中国方案，有效推动了燃料电池汽车全球技术法规（GTR 13）的二阶段工作。

5. 多工况噪声非正式工作组（GRBP/IWG ASEP）

中国作为 IWG ASEP 副主席，在 2 月 GRBP 第 75 次会议上介绍了延长微型客车和微型货车 ASEP 过渡期的提案。经与会专家充分讨论，GRBP 主席建议将该车型的过渡期方案整合到 UNR51（噪声）第 03 系列修正本第 7 号增补件中并将其延长至 2023 年底。该提案得到了德国、日本及 OICA 等专家的广泛支持。

（三）TBT 通报动态

2022 年 2-3 月，WTO 成员国共发布汽车领域 TBT 通报 8 项，其中欧盟 3 项、美国 2 项，沙特阿拉伯 2 项，韩国 1 项，涉及汽车整车、先进紧急制动、自动驾驶、型式批准要求等多个领域，具体通报信息详见第五部分第（三）点的 TBT 通报法规清单。

三、重点标准动态解析

（一）ISO/IEC 重点标准动态解析

1. ISO 11452-8 修订进展情况

车辆所搭载的 DUT 功能复杂，显示、感知、通信、交互各个功能，导致了其复杂的电磁特性；外界环境中变电站、发电厂、广播发射塔、移动通讯基础设施等日渐增多，也导致了环境的复杂性。也正因为以上的因素，车辆所安装的电气/电子部件的电磁抗扰度测试评价成为了行车安全所关注的重点内容。

由于车辆所安装的部件不同，其对电磁信号的敏感特性是存在差异的，信号频率、严酷等级、耦合方式、调制类型的差异将引起 DUT 不同的抗扰度反应。ISO 11452《道路车辆 窄带辐射电磁能引起的电气干扰的部件试验方法》系列标准规定了道路车辆电气/电子部件对窄带辐射电磁能的抗扰性试验方法，共分为 11 个部分，可根据实际情况选择不同的试验方法进行测试评价。

2021 年经过 ISO/TC22/SC32/WG3 的评估，确定启动修订 ISO 11452-8 :2015 磁场抗扰法的技术内容，由中国作为牵头国承担该项目修订工作。世界各国的专家经过为期半年的研讨，根据道路车辆所处环境特点变化，初步提出了扩展试验频率（扩展至 205k）、同步完善技术内容的修订方案。目前该项目经过各国投票，已顺利通过 CD 阶段并即将进入 DIS 阶段。

在面对频率范围修订的同时，各相关单位宜重点进行论证和研讨，同步开展验证试验，及时调整产品策略，主动应对标准修订。

2. 关于 ISO 23828 燃料电池电动汽车能耗与续驶里程测试方法的解读

ISO 23828 项目由中国和日本担任项目负责人，目前该项目已经进入 FDIS 阶段，该标准规定了燃料电池电动汽车能量消耗量与续驶里程测试方法，标准适用于采用压缩氢气的燃料电池电动汽车。

该标准重点解决的问题包括四个方面：

a. 覆盖了全功率以及 PHEV 构型的燃料电池汽车能量消耗量及续驶里程

该标准的提出，解决了如何测量大动力电池小燃料电池动力系统构型的燃料电池汽车能量消耗量及续驶里程问题；

b. 区分了动力电池和燃料电池对续驶里程的贡献率以及氢电转化计算

在该标准中，中国基于国家标准研究，创新性的提出新的测试方法，该测试方法可以准确区分动力电池和燃料电池在整个续驶里程中的贡献比例，同时可以完成氢电转化。

c. 提高了整车续驶里程测量的准确性

中国提出了加氢规范，解决了如何将车载氢瓶氢气加满的问题，同时解决了氢瓶残余压力测量的问题，实现了对整车续驶里程的准确测量。

d. 提出并验证了短缩法的可行性

在该标准中，对于全功率燃料电池汽车，也就是标准中定义的 A 类车辆，可以采用短缩法进行测试，避免了试验时间长的问题，节省了试验时间和试验费用。

该标准对行业具有以下影响：

ISO 23828 规范了燃料电池电动汽车能耗以及续驶里程的测量方法,同时提出了短缩法。随着 ISO 23828 以及国家标准的发布,未来国内外关于燃料电池电动汽车的能耗和续驶里程的测量方法将统一,将代替 GB/T 39132—2020 燃料电池电动汽车定型试验规程附录 A 的测试方法。同时,目前该方法也纳入了由工业和信息化部装备工业发展中心发布的《燃料电池汽车测试规范》,这意味着未来示范运行的考核也将采用该方法。因此汽车行业需高度关注该国际标准并提前进行摸底验证工作。

3. ISO 2958 道路车辆 乘用车外部防护修订项目解析

a. 修订背景与必要性

ISO 2958:1973 规定了乘用车外部防护装置的技术要求和试验方法。该标准适用于乘用车,对乘用车外部防护装置的术语和定义、试验条件、试验方法和试验后的技术要求进行了规定。本次拟完善纵向碰撞试验、保险杠角的碰撞试验等试验方法和试验装置的相关要求,建立更科学的测试方法和技术指标,适应汽车新技术的应用对汽车外部防护的发展需求,目前修订项目正式完成立项,由中国专家担任项目负责人。

b. 修订背景与必要性

汽车外部防护装置可以缓解外部物体冲击,吸收车辆低速撞击能量,对车体结构和内外部部件具有防护作用。ISO 2958 于 1973 年正式发布实施,规定了车辆低速碰撞时的车辆外部防护装置的技术要求和试验方法。经过多年发展,汽车外部防护装置已经由传统的老式保险杠衍变成安装了各种新组件的综合集成式结构,车辆外部防护装置的概念和结构发生了显著变化;旧版 ISO 2958:1973 对于车辆低速碰撞试验后的性能要求已不能满足当今汽车发展的需要,需要修订和完善标准。

c. 国内准备工作

GB 17354-1998《汽车前、后端保护装置》与 ISO 2958: 1973 技术内容基本相同,中国正开展 GB 17354 标准修订工作,立项计划已发布,标准草案基本成熟,已完成相关研究及试验验证。

d. 国际协调情况

本次修订有助于完善国际标准,减少车辆内外部装置和部件的碰撞损伤并保证车辆完整性,降低车辆低速碰撞后用户的维修成本,推动涉及汽车智能化性能的全球资源节约,可以将 GB 17354 标准新修订的技术内容和研究成果输出到 ISO 2958 修订工作,输出中国技术方案,具有重要的技术意义。

4. ISO 13837:2021 道路车辆-安全玻璃材料-太阳光透射比计算方法标准解析

ISO 13837:2021 该标准规定了汽车安全玻璃的可见光透射比、太阳光紫外线透射比（380）、太阳光紫外线透射比（400）、太阳光直接透射比、太阳光直接反射比、太阳光直接吸收比、太阳能总透射比和颜色共 8 项试验的测试、计算方法和基础参数。2021 年，中国专家牵头并顺利完成 ISO 13837 国际标准第二版修订工作，对中国汽车行业以及汽车玻璃行业具有重要意义，解析如下：

a.打破了国际间贸易壁垒。通过修订标准，统一了该国际标准中的汽车玻璃光学计算方法。原本标准中有两个光学计算方法，一个适用于欧洲及相关国家，一个适用于中国、美国和日本等国家，两个方法的不同导致国际上汽车玻璃节能效能的计算和统计出现差别。此次统一计算方法，可帮助全球汽车安全玻璃企业进行产品光学参数的对标。对于已经具有一定国际优势的国内汽车玻璃行业，进一步扩大了产品性能优势，减轻了出口难度，对于促进国内汽车安全玻璃出口乃至国内汽车行业的发展均起到了积极作用。

b.促进国内汽车玻璃产品的节能化发展。此次修订标准，引入了更多与汽车玻璃节能设计相关的光学参数。在国内汽车玻璃行业及汽车行业的碳中和目标下，节能型汽车玻璃正在受到市场的欢迎。特别在新能源汽车领域，汽车玻璃的节能性能直接关系到新能源汽车的续航里程等关键参数，提升汽车玻璃的节能特性，对提升新能源汽车的销量提升具有较大的促进作用。

c.提升我国汽车玻璃行业的竞争力。该国际标准目前是世界范围内唯一针对汽车安全玻璃光学参数和节能特性的国际标准，其他区域性标准和相关国家标准均来源于该标准，具有普适性和先进性。国内相关标准也来源于该国际标准，但在该标准的基础上仍有提升和改进，通过国内国际标准的协调，国内汽车玻璃行业可以保持高质量发展，并对国外产品形成技术优势，能够进一步促进国内汽车安全玻璃行业的国际化，并有效提升我国汽车玻璃企业的竞争力。

（二）WP.29 重点法规动态解析

1. 关于车载电池耐久性的新 GTR 法规

关于车载电池耐久性的新 GTR 法规适用于乘用车和客车。该法规建议案经 2022 年 3 月 WP.29 第 186 次会议审议通过，正式发布、生效及实施日期待定。

法规内容主要分三部分。第一部分规定了电动乘用车和客车电池衰减的最低要求（MPR），即 5 年或 10 万公里后电池剩余能量要达到 80%以上，8 年或 16 万公里后电池剩余能量要达到 70%以上，法规规定电动车辆应实时监控电池可用能量状态，并通过 OBD 接

口传输这部分信息。第二部分，法规草案在提出电池性能衰减要求基础上给出了验证方法，规定车辆要安装电池健康状态监测系统即剩余能量估计装置（SOCE），并对 SOCE 装置的估计准确度提出要求、同时制定了开展实车续驶里程测试验证 SOCE 估计准确度的方法。第三部分，在验证 SOCE 估计准确度后，对大量在用车辆采用样本化处理得出平均的电池剩余容量与提出的电池性能最低衰减要求（MPR）做对比，得出被测在用车辆是否通过法规要求的结论。

该法规对在用车电池衰减提出了要求，为监管国内外新能源汽车产品的健康运行提供依据，保证了车辆售出并行驶多年后仍能健康运行。中国密切关注在用车电池最低衰减要求的确定，工信部组织国内企业开展法规的符合性评估，支持该法规中提出车辆衰减的最低限值要求；同时针对在用车电池衰减度的监控装置提出了中国提案并获得工作组的一致同意，并建议电池剩余能量数据上传协议、数据获取方式作为二阶段讨论的主要议题，中国作为副主席国将继续牵头在用车电池耐久性第二阶段法规的研究工作。

中国目前没有强制要求电动汽车具备电池可用状态监测功能，也没有针对电动车辆统一 OBD 接口协议要求。国内三包政策仅要求企业自主声明在用车电池耐久性要求，并没有给出验证方法和监管措施。下一步计划开展在用车电池耐久性国际法规转化的预研工作，加强电池耐久性监管，促进新能源汽车产业健康发展。

a) UN R131（商用车自动紧急制动系统）即将修订

UNR131 规定自动紧急制动系统（AEBS）能够实时检测车辆前方行驶环境，并在可能发生碰撞危险时自动启动车辆制动系统使车辆减速，以避免或者减轻碰撞后果。该法规适用于 M2、M3、N2、N3 类车辆。

2022 年 1 月，联合国自动驾驶与网联车辆工作组（GRVA）审议通过了 UN R131 修正本建议案，该建议案适用范围将从高速公路扩大到包括城市道路在内的其他道路环境。如果在 2022 年 6 月经 WP.29 全体会议审议通过，该法规修正本预计于 2023 年 2 月生效。

法规修正本规定了更严格的自动紧急制动要求，以响应在即使驾驶员没有事先收到警告系统警告情况下对静止物体的探测。例如，如果由于前面的车辆严重制动，交通状况突然恶化，AEBS 将快速响应。新规定还将限制紧急制动辅助系统关闭的条件：一旦关闭，系统必须在 15 分钟后自动重新激活，这意味着实际上该系统将几乎处于永久激活状态。此外，为了更好地保护易受伤害道路使用者，修正本要求 AEBS 能够对行人做出响应，避免以 20 km/h 以上的行驶速度发生碰撞事故。在该要求下，AEBS 系统将更加稳健，能够应对更多的现实情况。

德国道路安全委员会和德国联邦公路研究所（BASt）的事故评估表明，2016年至2018年间，在6个欧洲国家（奥地利、法国、德国、意大利、瑞典和英国），涉及重型车辆的追尾事故导致1000多人死亡。UN R131新修正本发布后，将在近年来AEBS经验的基础上显著减少交通堵塞情况下的事故以及由此造成的人员死亡。

2. 视野辅助（FVA）研究工作有序推进

联合国一般安全性工作组（WP.29/GRSG）对于驾驶员辅助视野的研究共分为三个阶段。阶段一的工作任务为修订UN R125（前方视野）法规，将法规的适用范围由M1扩展为M1和N1类车型。阶段二的工作任务为起草适用于M和N类车辆的FVA新法规，并作为单独的一部分补充进UN R125法规。阶段三的工作任务为起草适用于L类车辆的FVA法规，并补充UN R22（摩托车用头盔）法规。当前研究工作已进入第二阶段，重点研究内容包括：

a. 在不同驾驶模式下驾驶员对FVA的不同需求，如执行驾驶任务时、车辆停放时和车辆自动驾驶时分别需要显示哪类信息。

b. 要求FVA是显示强制信息的唯一位置，还是仅显示可选或镜像信息。在当前阶段，工作组专家倾向于仅显示可选或镜像信息，在下一阶段的研究中，需要进一步考虑强制信息的显示，同时还将考虑不同天气条件下FVA能见度的要求，以及FVA系统关闭的要求。

c. 与其他联合国法规的协调，包括UN R10（电磁兼容）、R43（安全玻璃）、R48（照明和光信号装置）、R121（操纵件、信号装置和指示器）、R151（盲区探测）。

d. 需要重点讨论驾驶员对图像后方障碍物和VRU的识别率。

（三）欧盟重点法规动态解析

1. 欧7法规提案讨论延期

信息来源	欧盟委员会
市 场	欧盟
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 checked="" type="checkbox"/> 零部件 <input checked="" 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：___/___				
法规要求概述	<p>2022年2月2日，欧盟委员会公布了一份2022年2月至7月委员会的会议议程可能项目清单。其中“Development of post-Euro 6/VI emission standards for cars, vans, lorries and buses”这个曾在2021年12月被列为2022年4月初讨论的事项，变为了2022年7月20日。欧7提案的推迟，将意味着法规通过进程的进一步推迟。到目前为止，委员会尚未透露推迟的原因。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Date of Commission meeting (dates tbc)</th> <th>Possible items for oral procedure</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>20/07/2022</td> <td> Circular Economy Package II <ul style="list-style-type: none"> - Policy framework for bio-based, biodegradable and compostable plastics - Review of the Packaging and packaging waste directive to reinforce the essential requirements for packaging and establish EU level packaging waste prevention measures and targets - Review of the Urban Wastewater Treatment directive <div style="border: 1px solid red; padding: 2px;">Development of post-Euro 6/VI emission standards for cars, vans, lorries and buses</div> </td> </tr> </tbody> </table>	Date of Commission meeting (dates tbc)	Possible items for oral procedure	20/07/2022	Circular Economy Package II <ul style="list-style-type: none"> - Policy framework for bio-based, biodegradable and compostable plastics - Review of the Packaging and packaging waste directive to reinforce the essential requirements for packaging and establish EU level packaging waste prevention measures and targets - Review of the Urban Wastewater Treatment directive <div style="border: 1px solid red; padding: 2px;">Development of post-Euro 6/VI emission standards for cars, vans, lorries and buses</div>
Date of Commission meeting (dates tbc)	Possible items for oral procedure				
20/07/2022	Circular Economy Package II <ul style="list-style-type: none"> - Policy framework for bio-based, biodegradable and compostable plastics - Review of the Packaging and packaging waste directive to reinforce the essential requirements for packaging and establish EU level packaging waste prevention measures and targets - Review of the Urban Wastewater Treatment directive <div style="border: 1px solid red; padding: 2px;">Development of post-Euro 6/VI emission standards for cars, vans, lorries and buses</div>				
对我国出口车型的影响	企业后期应持续关注法规进展状况。				

2. 欧盟发布行政罚款的征收程序以及计算和征收办法草案

信息来源	欧盟委员会
市场	欧盟
法规编号	/
法规名称	行政罚款的征收程序以及计算和征收办法
适用范围	<input checked="" type="checkbox"/> KD <input checked="" type="checkbox"/> CBU; <input checked="" type="checkbox"/> 完整车辆 <input checked="" type="checkbox"/> 零部件 <input checked="" 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	当欧盟委员会打算实行行政罚款时，有必要规定某些程序步骤并根据违规的严重程度制定行政罚款的计算方法。

<p>法规要求概述</p>	<p>I.程序</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 实施行政处罚前，委员会应以书面形式通知经营者和有关成员国打算处以行政处罚罚款，并说明打算这样做的理由。 2. 在发出通知后，应给予有关的经济经营者和成员国不少于 30 天的期限，以书面向委员会提出意见。 3. 经济经营者和有关成员国可在其向委员会提出的书面意见中附上任何支持其意见的证据。 4. 在经济经营者和有关成员国提出书面意见后，委员会可提出合理的请求，要求在不少于 15 天的期限内提供进一步的信息。 <p>II. 保密性</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 依照本条规定提交信息的经营者，应当对其提交的信息中识别出认为属于保密的信息，并给出理由。如有必要，在委员会确定的日期之前，提供载有该资料的文件的单独非机密版本。 2. 如经济经营者未将任何资料确定为机密资料，欧委会可假定所提交的资料不包含机密资料。 3. 本条的任何规定均不得阻止欧委会使用经营者所提交的资料来证明不合规。 <p>III. 行政处罚款的计算方法：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 在进行处罚时欧委会应评估以下总额： <ol style="list-style-type: none"> (1) 经营者因违反规定而获得的经济利益或者其他利益； (2) 在可能的情况下，由于不符合规定而给消费者造成的损失。 2. 在计算行政处罚款数额时，欧委会应考虑任何加重或减轻的因素和其他因素。 <ul style="list-style-type: none"> ● 加重因素： <ol style="list-style-type: none"> (1) 由于降低车辆性能要求而对人的健康和安全生产产生的影响或对环境产生的负面影响； (2) 经济经营者的疏忽或者故意程度，包括试图隐瞒或者藏匿证明不合规成立的相关信息； (3) 经济经营者不合理地拒绝向欧委会提供其要求的资料或证据。 ● 减轻因素： <ol style="list-style-type: none"> (1) 在检查不合规时，经济经营者的努力和合作；
---------------	---

	<p>(2) 经营者自行采取的任何纠正措施，包括其及时性；</p> <p>(3) 由经济经营者以适当证据证明的其他合理和相关的减轻因素。</p> <p>3. 第 2 点中相关的其他因素应包括不合规的重复性、频率或持续时间，以及在不符合确立之前的 10 年内，在欧盟或国家层级因欧盟型式认证不合规施加的其他制裁情况。</p> <p>IV. 征收行政处罚的法规：</p> <p>这些罚款必须在债务人自收到通知函之日起，3 个月内支付。</p>
对我国出口车型的影响	当草案生效后，如若遇上述情况，公司应严格按照草案中的规定执行相关要求，规避加重因素的产生。

3. 欧盟议会投票通过了《欧洲电池法案》修订提案

信息来源	欧盟委员会
市 场	欧盟
法规名称	欧洲电池法案
适用范围	<input type="checkbox"/> KD <input type="checkbox"/> CBU； <input checked="" type="checkbox"/> 完整车辆 <input checked="" 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，生效时间：_____ <input type="checkbox"/> 其他：_____ 执行时间：
法规背景概述	<p>2022 年 3 月 10 日，欧盟议会对《欧洲电池法案》及其 500 多项修订进行了投票，最终以 584 票支持，67 票反对，40 票弃权通过了法案。目前，仍在等待议会的一读决议。</p> <p>修订内容简介：</p> <p>①电动汽车电池碳足迹要求：</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 加入了轻便移动工具电池。 ➢ 取消了“内部储存及容量大于 2kWh”的要求。 ➢ 电池应加贴碳足迹性能等级（Carbon Footprint Performance Class）标签的执行时间从 2026 年 1 月 1 日提前至 2025 年 7 月 1 日。 ➢ 随附的技术文档应证明生命周期碳足迹值低于要求的最大限值的执行时间从 2027 年 7 月 1 日提前至 2027 年 1 月 1 日。

	<p>②循环材料要求：</p> <p>2027年1月1日起，对于“电池的随附技术文档中应包含活性材料中从废弃材料回收钴、铅、锂、镍的含量说明”的要求的执行时间从2027年1月1日提前至2025年7月1日。</p> <p>③标签与信息要求：</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 对“所有电池应贴包含基本信息的标签”的要求的执行时间从2027年1月1日更改至“本法案开始实施的24个月”。 ➢ “分开收集”符号的面积从5 x 5cm减小至0.47 x 0.47cm。 ➢ 二维码信息中包含碳足迹性能等级信息的要求的执行时间从2026年1月1日提前至2025年7月1日。 ➢ 二维码信息中包含循环材料信息的要求的执行时间从2027年1月1日提前至2025年7月1日。 <p>④电池废弃管理-材料回收目标：</p> <table border="1" data-bbox="418 1003 1265 1193"> <tr> <td colspan="2"></td> <td colspan="2" style="text-align: center;">锂</td> </tr> <tr> <td>2026年1月1日</td> <td>35%</td> <td style="text-align: center;">提高至</td> <td>70%</td> </tr> <tr> <td>2030年1月1日</td> <td>70%</td> <td style="text-align: center;"></td> <td>90%</td> </tr> </table>			锂		2026年1月1日	35%	提高至	70%	2030年1月1日	70%		90%
		锂											
2026年1月1日	35%	提高至	70%										
2030年1月1日	70%		90%										
<p>对我国出口 车型的影响</p>	<p>企业应关注该法案的发展动态。</p>												

(四) 其他国家和地区法规动态解析

1. 英国发布《电动汽车基础设施战略》

信息来源	交通部
市 场	英国
法规名称	电动汽车基础设施战略
适用范围	<input type="checkbox"/> KD <input 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 checked="" type="checkbox"/> 已发布未执行，发布时间：_____ <input type="checkbox"/> 已发布执行，生效时间：_____
	<input type="checkbox"/> 其他：_____
法规概述	<p>2022年3月25日，英国交通部发布了《责任：电动汽车基础设施战略》。该战略制定了在逐步淘汰日期之前在英国推出电动汽车充电基础设施的愿景和</p>

	<p>行动计划。</p> <p>英国计划，到 2030 年，停止销售新的汽油和柴油车辆；到 2035 年，所有新车和货车的排气管实现完全零排放。</p> <p>英国电动汽车基础设施战略简介：</p> <p>① 制定战略方向，包括：制定电动汽车基础设施部署中核心参与者的角色和责任；扩大街边住宅充电点计划的资助，为没有街边停车位的人推出公共充电点；协助地方当局制定自己的充电点计划；为地方当局提供有关电动汽车和基础设施的综合指导；运输工作组通过地方净零枢纽，以实现区域电动汽车基础设施计划在国家层面进行协调。</p> <p>② 将在 2022 年夏天引入新的立法，以改善人们在使用公共充电站时的体验；与行业合作，开放数据，以便司机可以访问公共网络上的充电点的实时信息；强制执行可靠性标准；公布充电桩设计项目部分的设计考虑；已委托英国标准协会 (BSI) 制定充电标准；将公布政府对 2021 年咨询过的交通监管审查提案的未来的回应；完善主干道充电设施签约。</p> <p>③ 将就 9.5 亿英镑的快速充电基金的设计进行咨询；将在 2023 年基金开放之前启动快速充电基金的探路者项目；将与私营部门合作，确保到 2023 年底在每个高速公路服务区至少有六个大功率充电站。</p> <p>④ 电动汽车家庭充电计划；工作场所充电桩计划；新房充电桩计划；规划实践指南；车队电气化的过渡；提供充电数据；探索简化和减少规划系统障碍的选项，并采取任何必要的行动；将发布最佳实践指南；将就使交通管制令更直接的措施进行咨询。</p> <p>⑤ 从 2022 年 6 月起，在英国销售的私人充电点必须是智能的，并满足最低设备级要求；通过 Ofgem，向配电网运营商做出承诺，以更有效地利用本地网络解决方案和智能技术，确保配电网为电动汽车充电需求做好准备。</p>
--	---

2. 韩国发布轻型车碰撞相关要求

信息来源	国土交通部 MOLIT
市 场	韩国
法规编号	KMVSS 102

法规名称	碰撞要求			
适用范围	<input type="checkbox"/> KD <input 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 checked="" 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	为与 UN R94、UN R95、UN R135、UN R137 的要求协调一致, 韩国对 KMVSS 102 进行修订。			
法规要求概述	KMVS102、102-3 和 102-4 将修改如下表所示。该修订将 GVW≤3.5 吨的乘用车和卡车的碰撞标准与 UN R 标准协调一致。			
	法规表单	试验模式	等同法规	
	KMVSS 102Table 14	56kph 40% ODB Frontal	UN R 94	PC ≤3.5t Truck ≤ 2.5t
		50kph MDB Side		UN R 95
	KMVSS 102-3 Table 14-7	50kph Full Frontal	UN R 137	PC &Truck ≤ 3.5t
	KMVSS 102-4 Table 14-8	32kph 75dgree Pole Side	UN R 135	PC & Truck ≤ 3.5t
注: PC(passenger car): 乘用车				
对我国出口车型的影响	进入韩国市场需满足相关要求。			

3. 韩国发布车内空气质量相关法规 (VIAQ)

信息来源	国土交通部 MOLIT
市场	韩国
法规编号	MVCA 33-3, MOLIT Notification 2022-XXX

法规名称	车内空气质量
适用范围	<input type="checkbox"/> KD <input 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>韩国现行的车内空气质量控制法案是 2013 年发布的 MVCA 33-3, 及其后续修订的 MOLIT Notification 2019-144。</p> <p>因为在检查新车的车内空气质量时, 需要确保国产车和进口车之间的公平, 准备大量的测试和调查依据, 如对超过管理标准的车辆进行额外测试和后续调查, 以便制定年度计划, 明确规定和目标, 修订相关标准引用等, 所以国土交通部 MOLIT 于 2022 年 3 月 21 日发出了 VIAQ 标准的修订草案。</p>
法规要求概述	<p>草案内容:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1、对被调查车辆的新定义, 如直接调查的调查目标、测量目标和确认目标, 以确保进口车辆的公平性 (草案第 2 章第 5、6、7 条)。 2、通过按车辆类型增加调查车辆的数量, 建立额外的试验场地, 以确保代表性 (草案第 6-2 条)。 3、建立事后跟进调查的基础, 以确认是否遵守了防止再次发生的措施 (草案第 6-3 条)。 4、考虑到这是一个年度项目, 确定为受调查车辆制定年度计划的依据, 以及调查的项目、方法和程序 (草案第 6-4 条)。 <p>预计 MOLIT 通告发布即实施。</p>
对我国出口车型的影响	进入韩国市场需满足相关要求。

4. 沙特升级前下防护法规

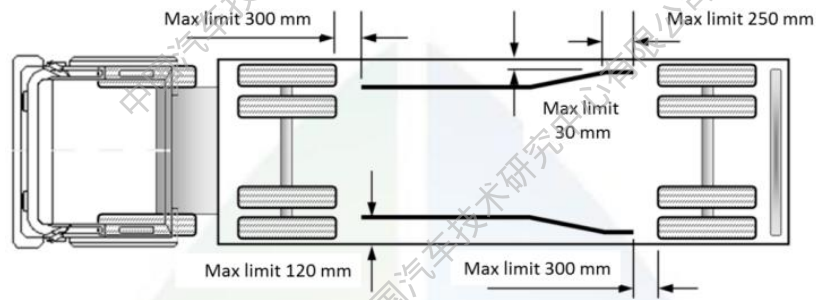
信息来源	SASO
市 场	沙特
法规编号	/
法规名称	机动车辆---前下防护装置
适用范围	<input type="checkbox"/> KD <input type="checkbox"/> CBU; <input type="checkbox"/> 完整车辆 <input type="checkbox"/> 零部件 <input type="checkbox"/> 备件; <input checked="" type="checkbox"/> 新认证车型 <input type="checkbox"/> 在售车型 <input type="checkbox"/> 其他
法规状态	<input 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: 2021年6月25日 <input type="checkbox"/> 其他: _____ / _____
	执行时间: 2023 车型年
法规要求概述	<p>本法规相对于沙特市场上一版前下防护法规 SASO GSO 2112:2012, 主要变化点:</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ 取消了强度测试要求, 增加了前下防护材质、结构要求, 通过对材质及结构的规定, 间接来保证强度要求。 
对我国出口车型的影响	对于出口沙特市场的所有 GVW>3500kg 载货车辆, 要提前考虑产品前下防护新法规的符合性。

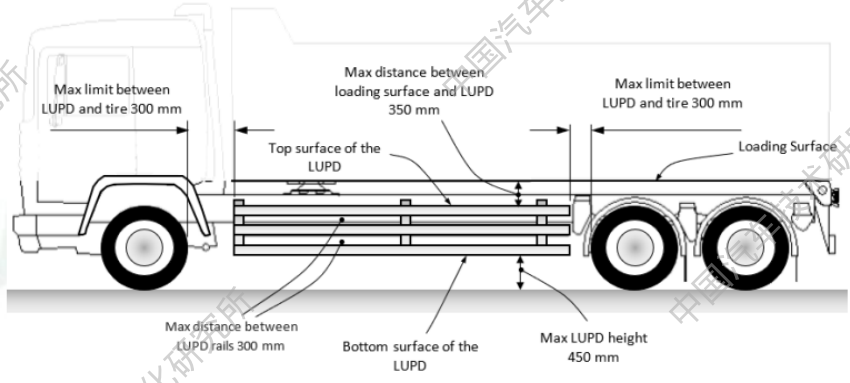
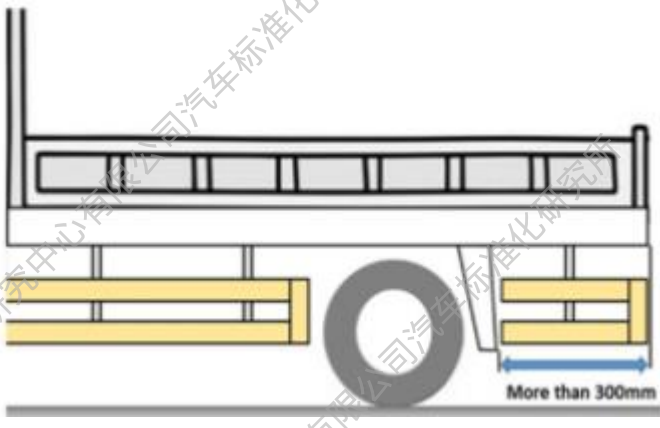
5. 沙特升级后防护法规

信息来源	SASO
市 场	沙特
法规编号	/
法规名称	机动车辆---后装置
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 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: 2021年6月25日 <input type="checkbox"/> 其他: _____ / _____
	执行时间: 2023 车型年
法规要求概述	<p>本法规相对于沙特市场上一版后防护法规 SASO GSO 2114: 2012, 主要变化点:</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ RUPD 横梁的断面高度要求不同; ◆ RUPD 整个宽度离地高度不同;  <ul style="list-style-type: none"> ◆ RUPD 与车辆离去角的关系不同; ◆ 取消了强度测试要求, 增加了后下防护材质、结构要求, 通过对材质及结构的规定, 间接来保证强度要求。
对我国出口车型的影响	对于出口沙特市场的所有 N2、N3、O3、O4 类车辆, 要提前考虑产品后防护新法规的符合性。

6. 沙特升级侧防护法规

信息来源	SASO
市 场	沙特
法规编号	/
法规名称	机动车辆---侧防护装置
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 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>2021年6月25日</u> <input type="checkbox"/> 其他: _____ / _____
	执行时间: 2023 车型年
法规要求概述	<p>本法规相对于沙特市场上一版前下防护法规 SASO GSO 2113: 2012, 主要变化点:</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ LUPD 与车辆宽度方向的位置关系,侧防护外表面的主要部分应位于车辆最外沿以内距离要求不同; ◆ LUPD 下缘离地高度不同; ◆ 取消了强度测试要求, 增加了侧防护材质、结构要求, 通过对材质及结构的规定, 间接来保证强度要求。



	 <p>◆ 当后轮胎外表面（防飞溅装置）与车辆末端距离> 300mm 时，应额外安装一个 LUPD 以避免可能发生的任何损坏。</p> 
<p>对我国出口车型的影响</p>	<p>对于出口沙特市场的所有 N2、N3、O3、O4 类车辆，要提前考虑产品侧防护新法规的符合性。</p>

7. 澳大利亚发布《未来燃料计划》

<p>信息来源</p>	<p>可再生能源署</p>
<p>市场</p>	<p>澳大利亚</p>
<p>法规名称</p>	<p>未来燃料计划</p>
<p>适用范围</p>	<p><input type="checkbox"/>KD <input 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</p>

<p>法规状态</p>	<p><input type="checkbox"/> 草案 <input type="checkbox"/> 已发布未执行，发布时间：_____</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 已发布执行，生效时间：_____ 2022 年 01 月 19 日 _____</p> <p><input type="checkbox"/> 其他：_____</p> <p>执行时间：_____</p>
<p>法规要求概述</p>	<p>该计划基于 2020 年成立的未来燃料基金，该基金主要用于建设用于电动汽车基础充电设施、氢气和生物燃料技术。此次计划基于 2020-2021 年间开展的相关计划，其重点领域开展事项将持续到 2022 年 12 月，并定期更新。</p> <p>未来燃料计划旨在激励澳大利亚国民选择电动汽车、氢燃料汽车及生物燃料汽车，促进新能源汽车在其本国的发展。</p> <p>该计划为公共充电设施和燃料加注设施提供资金扶持，帮助新能源汽车纳入交通运输，而不是直接针对车辆进行激励。</p> <p>重点内容如下：</p> <p>①轻型电动车部署：部署电动乘用车、SUV 和轻型商用车（厢式货车、小卡车）等轻型电动车（100 万美金）</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 支持充电基础设施、电气升级，降低安装成本，以降低总成本； ➢ 集成充电管理以优化电动汽车与电力系统的集成； ➢ 开发电动汽车集成的创新解决方案和商业模式，包括充电站和家庭的智能充电以及其他软硬件解决方案。 <p>②重型电动车部署：部署电动卡车、电动公共汽车等重型电动车（100 万美金）</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 支持充电基础设施、电气升级，降低成本； ➢ 优化电动汽车与电力系统集成； ➢ 开发电动汽车集成的创新解决方案和商业模式，包括停车场智能充电以及其他软硬件解决方案； ➢ 开展重型电动车辆在运输、物流、农业和采矿业的示范案例； ➢ 示范公交车队的创新充电方法； ➢ 开发适用于货运和物流的公共充电桩。 <p>③氢燃料商业化：部署氢燃料电池汽车和氢燃料基础设施（加注站等）（500 万美金）</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 氢能基础设施，如电解槽、加氢装置和储氢装置；

	➤ 开展氢能汽车用于基地往返、州内/州际旅行等示范案例。
--	------------------------------

8. 新西兰发布《道路交通（清洁车辆）法案增补 2022》

信息来源	交通部
市场	新西兰
法规编号	——
法规名称	清洁车辆法案增补 2022
适用范围	<input type="checkbox"/> KD <input 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 type="checkbox"/> 草案 <input checked="" type="checkbox"/> 已发布未执行, 发布时间: <u>2022 年 2 月 22 日</u>
	<input type="checkbox"/> 已发布执行, 发布时间: _____ <input type="checkbox"/> 其他: _____
	执行时间: <u>2023 年 1 月 1 日</u>
法规要求概述	<p>◆新西兰交通部于 2022 年 2 月 22 日发布了《道路交通（清洁车辆）法案增补 2022》，该增补法案主要修订了新西兰《道路运输法案 1998》和《道路运输管理法 2003》。</p> <p>◆主要包括了“清洁车辆标准”和“清洁车辆折扣费用方案”两部分内容。</p> <p>◆其中“清洁车辆标准”规定了 2023-2027 年乘用车和轻型商用车辆应满足的 CO2 排放指标, 企业平均 CO2 目标值/实际值、达标判定、积分管理以及排放超标车辆的罚款要求。</p> <p>◆适用车辆类型: GVW≤3.5t 的轻型车辆 (M1/M2/N1)</p>
对我国出口车型的影响	新西兰政府从法律层次, 针对汽车生产商和进口商, 建立起了促进燃油效率提升和减少 CO2 排放的机制, 出口新西兰市场的主机厂要关注此法规的要求。

9. 新西兰发布《能源效率(车辆能源经济性标签)法规修订案 2022》

信息来源	交通部
市场	新西兰
法规编号	——

法规名称	能源效率法规修订案 2022
适用范围	<input type="checkbox"/> KD <input 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 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>2022 年 2 月 28 日</u> <input type="checkbox"/> 其他: _____ 执行时间: <u>2022 年 4 月 1 日</u>
法规要求概述	<p>◆新西兰交通部于 2022 年 2 月 28 日发布了《能源效率(车辆能源经济性标签)法规修订案 2022》, 该法规修订案于 2022 年 4 月 1 日起实施, 并将替代现有法规: 能源效率(车辆燃料经济性标签)法规 2007。</p> <p>◆该法规规定了车辆能源经济性标签的样式。</p> <p>■ 展示要求:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 机动车贸易商在用于出售的机动车上必须展示能源经济性标签。 • 互联网上的机动车卖家必须提供的能源经济性信息。 <p>◆适用车型: GVW≤3.5t 的轻型车辆 (M1/M2/N1)</p>
对我国出口车型的影响	新西兰政府升级了车辆能源经济性标签, 出口新西兰市场的主机厂需要在车辆上粘贴符合法规要求的能耗标签。

10. 新西兰发布《道路交通规则-车辆能效和排放数据 2022》

信息来源	交通部
市 场	新西兰
法规编号	_____
法规名称	道路交通规则-车辆能效和排放数据 2022
适用范围	<input type="checkbox"/> KD <input 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 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>2022 年 2 月 28 日</u> <input type="checkbox"/> 其他: _____ 执行时间: <u>2022 年 4 月 1 日</u>

法规要求概述	<p>◆新西兰交通部于 2022 年 2 月 28 日发布了《道路交通规则-车辆能效和排放数据 2022》，该法规于 2022 年 4 月 1 日起实施。</p> <p>◆该法规规定了轻型车辆 CO2 排放等数据的验证和上报机制，包括报送 CO2 排放数据的内容、格式和网站等内容。</p>
对我国出口车型的影响	进入新西兰市场的企业需要按照此法规要求，进行车辆能效和 CO2 排放等数据的验证和上报。

11. 巴西发布防飞溅装置/护轮板相关法规

信息来源	交通委员会
市 场	巴西
法规编号	CONTRAN 888/2021
法规名称	防飞溅装置/护轮板
适用范围	<input type="checkbox"/> KD <input 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 checked="" type="checkbox"/> 已发布未执行，发布时间： <u>2021 年 12 月</u>
	<input type="checkbox"/> 已发布执行，发布时间：___ <input type="checkbox"/> 其他
法规制定背景	CONTRAN 888/2021 规定了 N 类和 O 类车的防飞溅装置要求和 M1 类车的护轮板要求。其中防飞溅装置要求参考 (EU) No. 109/2011，护轮板要求参考 (EU) No. 1009/2010。
法规要求概述	<p>该标准规定了皮卡 (N1)、卡车 (N2、N3)、牵引车、拖车和半拖车 (O) 的防飞溅系统要求，以及 M1 类的乘用车、厢货和 SUV 的护轮板要求。实施时间为：新认证车 2026 年 1 月 1 日；在产车 2028 年 1 月 1 日。</p> <p>技术要求：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1、防飞溅装置应符合附件 II、III 和 IV 的要求，适用于皮卡车、卡车、牵引车、拖车和半拖车。 2、护轮板应符合附录 V 的要求，适用于乘用车、厢式货车和多用途车。

	<p>3、制造商可自行决定，车辆总重（GVW）不超过 7500 kg 的皮卡车、卡车、牵引车、拖车和半拖车配备护轮板还是防飞溅装置。若配备护轮板的话满足上述第 2 条要求。</p> <p>4、所有装置，若装备了就必须符合本标准中的技术要求。</p> <p>5、防飞溅装置接受(EU) No. 109/2011，护轮板认可接受(EU) No. 1009/2010。</p>
对我国出口 车型影响	进入巴西市场需满足该要求。

（五）WTO/TBT 通报相关法规解析

1. 欧盟委员会授权法规（EU）2022/545

《补充欧洲议会和理事会(EU) 2019/2144 号法规，规定了关于汽车事件数据记录系统 (EDR) 型式批准和作为独立技术单元的系统型式批准的具体试验规程和技术要求的详细规则，并修改该法规附件二》

1) 【适用范围】M1、N1 类车型

2) 【法规状态及实施日期】

- 法规状态：正式发布
- 发布日期：2022 年 4 月 6 日
- 生效日期：2022 年 4 月 26 日
- TBT 通报日期：2021 年 9 月 27 日
- STC 项目，通报号：G/TBT/N/EU/838

3) 【技术内容概要】

根据欧盟议会和理事会法规（EU）2019/2144 规定，M1 和 N1 类车型必须强制安装 EDR 系统，新车型的实施日期为 2022 年 7 月 6 日，在产车型为 2024 年 7 月 7 日。（详见（EU）2019/2144-Annex II-E5）。为了进一步补充（EU）2019/2144 制定的一系列先进车辆系统的法规要求，明确 EDR 相关具体试验规程和技术要求，欧盟委员会于 2021 年 9 月 27 日发布了关于 EDR 法规的 TBT 通报，经过修订完善后于 2022 年 4 月 6 日正式发布了（EU）2022/545。

针对欧盟 EDR 法规的相关技术要求汇总梳理如下：

法规	适用的技术要求
(EU)2019/2144	<p>Article 6 用于所有机动车类别的高级车辆系统</p> <p>4. 事件数据记录器应特别满足以下要求：</p> <p>(a) 在发生碰撞之前、之中和之后，能够短时记录和存储的数据应包括车辆的速度、制动、车辆在道路上的位置和倾斜度、车辆安全系统的状态和激活率、与 112 建立语音连接的 eCall 车载系统、制动激活和车载主动安全性和事故回避系统的相关输入参数，所有数据具有高度准确性及生存性；</p> <p>(b) 不可被停用；</p> <p>(c) 其记录和存储数据的方式应：</p> <p>(i) 可在闭环系统上运行；</p> <p>(ii) 所收集数据将被匿名化，防止被他人操纵和滥用；以及</p> <p>(iii) 所收集数据可以确定精确的车辆类型、变体和版本，尤其是可以识别安装在车辆上的主动安全性和避免事故系统；以及</p> <p>(d) 可以根据欧盟或国家法律将其所记录的数据提供给国家主管部门，用于事故研究和分析，包括按照关于标准化接口的第 2016/679 条欧盟（EU）条例用于系统和组件的型式认证。</p> <p>5. 事件数据记录器不能记录和存储车辆识别号的车辆指示器部分的后四位数字或任何其他可以识别车辆本身、其所有者或持有人的信息。</p>
UN R160	01 系列修正本
(EU)2022/545	<p>Article 3 Data security 数据安全</p> <p>Article 4 Data retrieval 数据读取</p> <p>Article 5 Provisions for roadworthiness testing 道路适用性测试要求</p>

4) 【TBT 观察】

2022 年 3 月 9-11 日 WTO 第 87 次 TBT 例会上，中国针对欧盟 G/TBT/N/EU/838 通报提出特别贸易关注（STC），建议欧盟在法规实施过渡期方面与联合国法规本身保持一致。欧盟在对中方的回复中强调，只有 UN R160-01 系列修正本符合（EU）2019/2144（一般安全法规或 GSR）中规定的要求，这是 EDR 通报草案依据的基本法案。在 TBT 通报后，欧盟委员会对通报草案进行了修订，关于法规的实施过渡期要求方面，新的 EDR 修订草案考虑

了欧盟和欧盟成员国在《1958年协定书》之下的义务，欧盟可以接受《1958年协定书》非欧盟缔约方按照联合国 R160 法规（暗指 00 系列）授予的型式批准，以此作为符合联合国 R160 法规 01 系列修正本的型式批准的替代性选择，相应地适用于 2024 年 7 月 1 日之前的车辆型式批准和 2026 年 7 月 1 日之前的车辆注册、销售和投入使用。这就意味着，在 2024 年 7 月 1 日之前，我国出口欧盟的汽车产品还可以按照 UN R160.00 系列认证进入欧盟市场，这给我国出口企业提供了至少 2 年的准备时间，在一定程度上对企业产品开发及出口认证是有利的。

中国 EDR 标准 GB 39732—2021 已发布实施，我国汽车产品均已具备了 EDR 相关要求，但与欧盟 EDR 法规存在技术差异，特别是 UNR160.01 系列比 00 系列增加了较多智能网联相关系统的技术要求。这就要求我国汽车出口企业须在短期内进行产品合规性变更和申请型式批准，对企业产品出口欧盟存在一定的挑战。

2. 沙特阿拉伯 SASO 2864-轻型车辆企业平均燃油经济性标准 CAFE(2024-2028 年)

1) 【适用范围】传统燃油车、插电式混合动力电动车 (PHEV) 和纯电动车辆 (BEV)

2) 【法规状态及实施日期】

- 法规状态：TBT 通报
- 发布日期：尚未正式发布
- 拟生效日期：2024 年 1 月 1 日
- TBT 通报日期：2021 年 11 月 30 日
- STC 项目，通报号：G/TBT/N/SAU/1226
- 负责机构：沙特标准、计量和质量组织 (SASO)

3) 【技术内容概要】

该标准规定了 2024-2028 年进入沙特市场的轻型车辆的企业平均燃油经济性要求，涵盖了传统燃油车、插电式混合动力电动车 (PHEV) 和纯电动车辆 (BEV)。整体来看，沙特的 CAFE 标准主要引用了美国法规的工况与试验方法，新的标准草案对车型油耗的目标值进一步加严。

对于传统燃油车，CAFE 依然采用了美国的测试标准，但第 4.5.2.1.2 条规定，制造商也可以采用 NEDC 测试规程，并在附件表 1 给出了 NEDC 工况的燃油经济性的折算方式；对于插电式混合动力电动汽车 (PHEV)、混合动力电动汽车 (HEV)，沙特 CAFE 采用美

国 SAE J1711 进行测试；对于纯电动汽车（BEV），采用美国 SAE J1643 进行测试。

CAFÉ 标准针对 2024 年~2028 年乘用车油耗目标值测算方法如下：

4.4.1 The form of the passenger cars target curves
The mathematical function is detailed below:

$$TARGET\ FUEL\ ECONOMY = \frac{1}{MIN[MAX(c * FOOTPRINT + d, \frac{1}{a}), \frac{1}{b}]}$$

a = fuel economy upper limit (km / liter),
b = fuel economy lower limit (km / liter),
c = slope (liter / km / square meter) and
d = intercept (liter / km)

The parameters defining the proposed fuel economy target curves for passenger cars are introduced in the table below:

Coefficient	Jan 1, 2024 – Dec 31, 2024	Jan 1, 2025 – Dec 31, 2025	Jan 1, 2026 – Dec 31, 2026	Jan 1, 2027 – Dec 31, 2027	Jan 1, 2028 – Dec 31, 2028
a (km / liter)	21.03611064	21.35921986	22.62189667	23.68475594	24.79438102
b (km / liter)	15.73882005	15.98115196	16.91646812	17.70298398	18.52776277
c (liter / km / square meter)	0.01146919	0.01131728	0.01070204	0.01023619	0.00979059
d (liter / km)	0.00381048	0.00373991	0.00344119	0.00323420	0.00303427

4) 【TBT 观察】

目前中国、欧盟、日本等多个国家或地区都已经按照 UN/WP.29 的法规要求，引入了 WLTC 工况。因此，在 WTO 第 87 次 TBT 例会上，中方对沙特 CAFÉ 标准提出特别贸易关注，建议沙特增加 WLTC 工况下的燃油经济性折算方式选项，另一方对新能源车辆能耗要求中，建议增加联合国法规测试方法，引入 NEDC 和 WLTC 工况。针对中方意见，沙特方面已正式回复，后续 SASO 将考虑增加 WLTP 与 CAFÉ 的折算方式，同时针对 PHEV 和 BEV 车辆，将把 UN R101 作为可替代的测试方法。

3. 美国《装备自动驾驶系统车辆的乘员保护》法规解析

(1) 基础信息：

信息来源	WTO/TBT 通报
市场	美国市场
法规编号	美国联邦注册 Vol. 87, No. 61
法规名称	装备自动驾驶系统车辆的乘员保护

适用范围	<input type="checkbox"/> KD <input type="checkbox"/> CBU; ■完整车辆 ■零部件 ■备件; ■新认证车型 ■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: —
	■最终法案 (已发布执行, 发布时间: 2022 年 3 月 30 日) <input type="checkbox"/> 其他 执行时间: 2022 年 9 月 26 日 (新认证车和新生产车)

(2) 法规概要:

(a) **背景目的:** 针对自动驾驶车辆 (即装备自动驾驶系统 (ADS) 的车辆), 对美国汽车安全技术法规 (即 CFR 第 49 卷第 571 部分中涉及汽车乘员保护的所有美国联邦汽车安全技术法规, FMVSS 200 系列) 进行全面系统修订, 使自动驾驶车辆进入美国市场在乘员保护方面有法可依, 同时也纠正原有的美国汽车安全法规中不适合自动驾驶车辆的内容, 避免技术法规阻碍自动驾驶车辆的发展。

(b) **法规概要:** 法案修订了乘员保护相关 FMVSS 标准, 以考虑到未来的车辆不具备与人类驾驶员相关的传统手动控制, 因为它们配备了自动驾驶系统 (ADS)。本法规明确指出, 尽管其设计具有创新性, 但采用 ADS 技术的车辆必须继续提供与当前乘用车相同的高水平乘员保护。目前, 现有乘员保护标准是为传统设计车辆制定的, 使用的术语如“驾驶员座椅”和“方向盘”, 对缺乏方向盘或其他驾驶员控制装置的车辆设计没有意义。本法规以澄清现有术语的方式更新了相关标准, 同时避免了不必要的术语, 解决了在没有传统手动控制装置的情况下, 将相关标准应用于配备 ADS 的车辆时存在的歧义。此外, 法规以尽可能保持现有法规文本的方式对标准进行了修订, 以保持目前在传统设计车辆中为乘员提供的碰撞保护水平。法规仅限于耐撞性保护标准 (FMVSS 200 系列), 以提供一套适用于具有和不具有 ADS 功能的车辆的统一法规文本。

(3) 核心内容:

(i) CFR 第 49 卷第 571.3 部分, (b) 段修改

- 按字母顺序添加“驾驶员安全气囊”、“驾驶员假人”、“驾驶员指定乘坐位置”和“手动驾驶控制装置”的定义;
- 修订“外侧指定乘坐位置”的定义; 和
- 按字母顺序增加了“乘客乘坐位置”、“排”、“座椅轮廓”和“转向控制系统”的定义。

具体增补和修订内容如下:

驾驶员安全气囊指为保护驾驶员指定乘坐位置上的乘员而安装的安全气囊。

驾驶员假人指位于驾驶员指定乘坐位置的试验假人。

驾驶员指定乘坐位置是指可直接进入手动驾驶控制装置的指定乘坐位置。本部分中使用的术语“驾驶员乘坐位置”和“驾驶员座椅”的含义与“驾驶员指定乘坐位置”的含义相同

手动驾驶控制装置是指一个控制系统：(i) 乘员用于实时、持续、手动操纵机动车的行驶方向（转向）和/或速度（加速器和制动器）；以及 (ii) 其位置应确保其可供乘员使用，无论乘员是否积极使用该系统来操纵车辆的运动。

外侧指定乘坐位置是指与座垫外侧相切的纵向垂直面距离车辆内表面最内侧点不到 12 英寸的指定乘坐位置，其高度在设计 H 点和肩部参考点之间（如第 FMVSS 210 标准图 1 所示），以及纵向位于座垫前后边缘之间。在本部分中，术语“外侧乘坐位置”和“外侧座椅”的含义与“外侧指定乘坐位置”的含义相同。

乘客乘坐位置是指除驾驶员指定乘坐位置以外的任何指定乘坐位置，除非下文另有说明。本部分中使用的术语“乘客座椅”应具有与“乘客乘坐位置”相同的含义如本部分所用，“乘客乘坐位置”包括在收起现有手动驾驶控制装置之前的“驾驶员指定乘坐位置”。

排指一组或多个座椅，当所有座椅调整至其最后端正常乘坐或驾驶位置时，从侧面观察，其座椅轮廓不与任何其他座椅的座椅轮廓重叠。

座椅轮廓是指座椅横向投影到车辆垂直纵向平面上的外部极限。

转向控制系统是指用于控制车辆行驶方向及其相关硬件的手动驾驶控制装置，包括转向柱总成的任何部分，该总成在碰撞时提供能量吸收。在本部分中，术语“方向盘”和“转向控制”的含义与“转向控制系统”的含义相同。

(ii) 修订 CFR 第 49 卷第 571.201 部分 FMVSS 201 内部碰撞中的乘员保护

■ 修订 S2、S3 段中“**A 柱**”、“**B 柱**”和“**柱**”的定义，并修订 S5.1(b), S5.1.1(d), S5.1.2(a), S6.3(b), S8.6, S8.20 及 S8.24

S2.适用范围。本标准适用于乘用车和多用途乘用车、设计用于承载至少一人的卡车以及 GVWR 为 4536 kg 或以下的客车；但 S6 的要求不适用于 GVWR 超过 3860 kg 的客车。

S3.

A 柱是指穿过驾驶员指定乘坐位置座椅基准点的横向垂直面完全向前的任何柱，或者，如果没有驾驶员指定乘坐位置，则是指穿过前排座椅中最靠后指定乘坐位置的座椅基准点的横向垂直面完全向前的任何柱。

B 柱是指车辆每侧的最前面的柱,其全部或部分位于穿过驾驶员指定乘坐位置的座椅基准点的横向垂直面后方,或者,如果没有驾驶员指定乘坐位置,则指车辆每侧的最前面的柱,其全部或部分,穿过前排座椅最靠后指定乘坐位置的座椅基准点的横向垂直面后方,除非:(1) 平面后方只有一个支柱,也是最后一个支柱;或(2) A 柱后方和任何其他柱或最后端柱前方都有一个门框。

柱是指任何结构,不包括嵌装玻璃和门窗框的垂直部分,但包括附带的嵌条、安全带固定点和衣钩等附属部件,其:(1) 如果有驾驶员指定的乘坐位置,则支撑车顶或驾驶员头部上方的任何其他结构(如翻滚翻杆),或者,如果没有驾驶员指定乘坐位置,则在前排座椅最靠后指定乘坐位置处,支撑乘员上方的车顶或任何其他结构(如翻滚翻杆),或(2) 位于窗户的侧边。

S5.1(b) 满足 S5 乘员碰撞保护要求的车辆的相对速度为 19 km/h。49 CFR 571.208 中的第 1 部分,并满足 S4 的要求。1.5.1 (a) (3) 通过在任何前排乘客指定乘坐位置处安装 2 类安全带总成,头部模型的减速度不得超过 80 g,持续时间不得超过 3ms。

S5.1.1(d) 如果存在转向控制装置,则指直径为 165 mm 的人头模型仪表板上任何切点外侧与转向控制装置内侧边缘相切的垂直纵向平面内侧的区域;或

S5.1.2(a) 与仪表板表面相切的直线起点应为横向水平线上的一个点,该点穿过任何前排外侧乘客指定乘坐位置的座椅基准点水平向前 125 mm 的点,垂直位移量等于座椅向前 125 mm 或 19 mm 调整产生的上升量;和

S6.3(b) 位于最后端指定乘坐位置座椅基准点后 600 mm 垂直面后方的任何目标。对于改装车辆和分两个或两个以上阶段制造的车辆,包括救护车和房车,位于驾驶员指定乘坐位置或前排座椅最靠后指定乘坐位置的座椅基准点后 300 mm 垂直面后方的任何目标,如果没有驾驶员指定乘坐位置(在测量 HIC (d) 的时间段内,改装车辆和分两个或两个以上阶段制造的车辆的试验不包括与该平面后方部件的任何自由运动人头模型接触)。如果改装车辆或分两个或两个以上阶段制造的车辆配备了横向垂直隔板,该隔板位于驾驶员指定乘坐位置的座位参考点和驾驶员指定乘坐位置的座位参考点后面 300 mm 的垂直面之间,则位于垂直隔板后面的任何目标均不包括在内。

S8.6 转向控制和座椅。

(a) 在定位过程中,转向控制装置和座椅可放置在车辆行驶时使用的任何位置。

(b) 在测试过程中,可以从车辆上移除转向控制装置和座椅。

S8.20 可调转向控制装置-车对立柱测试。

应调整可调转向控制装置，以使转向控制毂在其所述轨迹的几何中心，当其在整个驾驶位置范围内移动时。

S8.24 碰撞基准线-车辆对立柱试验。在车辆撞击侧，将碰撞基准线放置在车辆外部与穿过假人头部重心的横向垂直面交叉点处，该假人按照 S8.28 坐在任何前排外侧指定乘坐位置上。

(iii) 修订 CFR 第 49 卷第 571.203 部分 FMVSS 203 驾驶员免受转向控制系统伤害的碰撞保护

■ **修改 S2，删除并保留 S3。**

修订内容如下：

S2 适用范围。应用本标准适用于乘用车和额定车辆总重小于等于 4536 kg 的多用途乘用车、卡车和客车。然而，它不适用于通过安全带总成以外的方式符合 FMVSS 208 (49 CFR 571.208) 正面壁障碰撞要求 (S5.1) 的车辆。它也不适用于步入式面包车或无转向控制装置的车辆。

(iv) 修订 CFR 第 49 卷第 571.204 部分 FMVSS 204 转向控制装置向后位移量

■ **将 S2 段落修订如下：**

S2 适用范围。本标准适用于乘用车和多用途乘用车、卡车和客车。但是，它不适用于步入式面包车或无转向控制装置的车辆。

(v) 修订 CFR 第 49 卷第 571.205 部分 FMVSS 205 玻璃材料

■ **将 S3 (a) 段落修订如下：**

S3.(a) 适用范围。本标准适用于乘用车、多用途乘用车、设计用于承载至少一人的卡车、公共汽车、摩托车、滑入式露营车、设计用于运动中承载人的皮卡车和低速车辆，以及这些车辆中使用的玻璃材料。

(vi) 修订 CFR 第 49 卷第 571.206 部分 FMVSS 206 门锁和车门保持件

■ **修改 S2 段、S3 段和 S5 段中“侧前门”和“侧后门”的定义以及 S 5.1.1.4 (b) (1) (ii) (C)：**

S2 适用范围。本标准适用于乘用车、多用途乘用车、设计用于承载至少一人的卡车以及额

定车辆总重（GVWR）小于等于 4536 kg 的客车。

S3. 侧前门是指当座椅靠背调节至其最垂直和最靠后位置时，在侧视图中，驾驶员座椅靠背最后点前方有 50%或更多开口面积的门。对于没有驾驶员指定乘坐位置的车辆，当座椅靠背调整至最垂直和最靠后位置时，在侧视图中，在后排最靠后乘客座椅靠背的最后点前方有 50%或更多开口区域的车门。

侧后车门是指当驾驶员座椅调节至最垂直和最靠后位置时，从侧视图上看，其 50%或更多的开口区域位于驾驶员座椅靠背最后点的后部的车门。对于没有驾驶员指定乘坐位置的车辆，当座椅靠背调整至最垂直和最靠后位置时，从侧面看，门的开口面积在后排最靠后乘客座椅靠背上最后点后方的 50%或更多。

S5.1.1.4 (b) (1) (ii) (C) 横向设置。调整车辆方向，使其横轴与加速装置的轴对齐，模拟左侧碰撞。

(vii) 修订 CFR 第 49 卷第 571.207 部分 FMVSS 207 座椅系统

■ 修改 S2、S4.1 段落为：

S2 适用范围。本标准适用于乘用车、多用途乘用车、设计用于承载至少一人的卡车和客车。

S4.1 驾驶座。配有手动驾驶控制装置的每辆车应具有驾驶员指定乘坐位置。

(viii) 修订 CFR 第 49 卷第 571.208 部分 FMVSS 208 乘员碰撞保护

■ 修订第 S3 (a) 段；

■ 添加 S4.1.5.6, S4.1.5.6.1, S4.1.5.6.2, S4.1.5.6.3, S4.1.5.6.4, S4.1.5.6.5, S4.1.5.6.6 等段落；

■ 添加 S4.2.6.4 段落；

■ 修订 S4.4.1 中“周边座位巴士”的定义。

■ 修订段落 S4.2 introductory text, S4.2.5.4(c), S4.2.5.5(a)(2), and S4.2.6.1.1, S4.4.3.2.1, S4.4.3.2.2, S4.4.4.1.1, S4.4.4.1.2, S4.4.5.1.1, S4.4.5.1.2, S4.4.5.1.2(e), S4.5.1(c)(3), S4.5.1(e)(1), S4.5.1(e)(2), S4.5.1(e)(3), S4.5.1(f)(1), S4.11(d), and S7.1.1.5(a), S8.1.4, S8.2.7(c), S10.2.1, S10.2.2, S10.3.1, S10.3.2, S10.4.1.1, S10.4.1.2, S10.4.2.1, S10.5, S10.6.1, S10.6.2, S10.7, S13.3, S16.2.9, S16.2.9.1, S16.2.9.2, and S16.2.9.3, S16.2.10, S16.2.10.3, S16.3.2.1.4, S16.3.2.1.8, S16.3.2.1.9, S16.3.2.3.2, S16.3.2.3.3, S16.3.2.3.4, S16.3.3, S16.3.3.1, S16.3.3.1.2, S16.3.3.1.4, S16.3.3.2, S16.3.3.3, S16.3.4,

S16.3.5, S19.2.1, S19.2.2, S19.2.2(d), S19.2.2(e), S19.2.2(g), S19.2.2(h), S19.2.3, S19.3, S20.1.2, S20.2, S20.2.1.4, S20.2.2.3, S20.3, S20.3.1, S20.3.2, S20.4.1, S20.4.4, S20.4.9, S21.2.1, S21.2.3, S21.3, S21.4, S22.1.2, S22.1.3, S22.2, S22.2.1.1, S22.2.1.3, S22.2.2, S22.2.2.1(a) and (b), S22.2.2.3(a) and (b), S22.2.2.4(a), S22.2.2.5(a), S22.2.2.6(a) and (b), S22.2.2.7(a) and (b), S22.2.2.8(a), S22.2.2.8(a)(6), S22.3, S22.3.1, S22.3.2, S22.4.2.2, S22.4.3.1, S22.4.3.2, S22.4.4, S22.5.1, S23.2.1, S23.2.3, S23.3, S23.4, S24.1.2, S24.1.3, S24.2, S24.2.3, S24.2.3(a), S24.3, S24.3.1, S24.3.2, S24.4.2.3, S24.4.3.1, S24.4.3.2, S24.4.4, S26.2.1, S26.2.2, S26.2.4.3, S26.2.4.4, S26.2.5, S26.3.2, S26.3.3, S26.3.4.3, S26.3.5, S26.3.6, S26.3.7, S27.5.2, S27.6.2, S28.2, and S28.4;

节选重点修订和增补内容如下:

S3 (a) 适用范围。本标准适用于乘用车、多用途乘用车、设计用于承载至少一人的卡车和客车。此外, S9“压力容器和爆炸装置”适用于设计用于容纳加压流体或气体的容器, 以及用于上述类型机动车的爆炸装置, 作为设计用于在发生碰撞时为乘员提供保护的系统的一部分。

S4.1.5.6 无手动驾驶控制的乘用车内指定乘坐位置。

S4.1.5.6.1 对于 S4.1.5.6 中规定的车辆, 如果没有外侧指定乘坐位置, 且只有一个前部内侧指定乘坐位置, 则车辆应在该位置满足 S4.1.5.6.3 和 S4.1.5.6.4 的要求。具有多个前内侧指定乘坐位置的上述规定车辆应在一个内侧位置满足 S4.1.5.6.3 和 S4.1.5.6.4 的要求, 和所有其他内侧位置符合 S4.1.5.6.6 的要求。

S4.1.5.6.2 对于 S4.1.5.6 中规定的车辆, 只有一个外侧指定乘坐位置和一个前部内侧指定乘坐位置时, 车辆应在该位置满足 S4.1.5.6.3 和 S4.1.5.6.4 的要求。具有多个前内侧指定乘坐位置的上述规定车辆应在一个内侧位置满足 S4.1.5.6.3 和 S4.1.5.6.4 的要求, 和所有其他内侧位置符合 S4.1.5.6.5 的要求。

S4.1.5.6.3 如 S4.1.5.6.1 和 S4.1.5.6.2 中规定, 车辆应满足 S51.2 (b) 的正面碰撞保护要求 (通过无需车辆乘员采取行动的安全气囊系统, 如前外侧乘客指定乘坐位置所规定), 并满足 S14 前外侧乘客指定乘坐位置所规定的要求。

如 S4.1.5.6.4 如 S4.1.5.6.1 和 S4.1.5.6.2 规定, 指定乘坐位置具有符合 FMVSS 209 和本标准 S7.1-S7.3 条对前排外侧乘客指定乘坐位置规定要求的 2 类安全带总成。

S4.1.5.6.5 如 S4.1.5.6.1 和 S4.1.5.6.2 中规定, (视情况而定), 具有符合 FMVSS 209 和本标准 S7.1-S7.3 条要求的 1 类或 2 类安全带总成。

S4.1.5.6.6 如 S4.1.5.6.1 和 S4.1.5.6.2 中规定, (视情况而定), 具有符合 FMVSS 209 和本标准

S7.1-S7.3 条对前排外侧乘客指定乘坐位置规定要求的 2 类安全带总成。

S4.2.6.4 卡车、客车和多用途乘用车中的内侧指定乘坐位置，无手动操作的驾驶控制装置，有一个或多个前内侧指定乘坐位置，无外侧乘坐位置，GVWR 为 3855 kg (8500 lb) 或以下，空载车辆质量为 2495 kg (5500 lb) 或以下。上述车辆应满足 S4.1.5.6 对客车的规定要求。

S4.4.1 周边座椅客车 (Perimeter-seating bus) 是指在驾驶员指定乘坐位置后方或前排外侧指定乘坐位置后方 (如果没有驾驶员指定乘坐位置)，具有 7 个或更少的前向指定乘坐位置 (或可在不使用工具的情况下转换为前向) 的非公路客车。

(ix) 修订 CFR 第 49 卷第 571.212 部分 FMVSS 212 挡风玻璃安装

■ 将第 S3 段修订如下：

S3 适用范围。本标准适用于乘用车、多用途乘用车、设计用于承载至少一人的卡车和额定车辆总重小于等于 4536 kg 的客车。但是它不适用于前向控制车辆、步入式厢式车辆或带有可折叠或可拆卸挡风玻璃的敞式车身车辆。

(x) 修订 CFR 第 49 卷第 571.214 部分 FMVSS 214 侧面碰撞保护

■ 修改第 S2、S5 (c) (4) 和 S8.3.1.3, S8.4, S10.2, S10.3.1, S10.3.2, S10.3.2.3, S10.5, S12.1.1, S12.1.1(a)(1), S12.1.2, S12.1.2(a)(1), S12.1.3(a)(1), S12.2.1(c), S12.3.1(d), S12.3.2(a)(4), S12.3.2(a)(8), S12.3.2(a)(9)(ii), S12.3.2(10), S12.3.3(a)(2) 及 S12.3.3(a)(4) 如下：

S2 适用范围。本标准适用于乘用车、多用途乘用车、设计用于承载至少一人的卡车和额定车辆总重 (GVWR) 小于等于 4536 千克 (kg) (10000 磅 (lb)) 的客车，步入式面包车，或另有规定。

S5(c)(4) 已移除驾驶员或任何前排外侧乘客座椅且代替安装了轮椅约束装置的车辆免于符合该座椅位置的车辆对立柱试验；和

S8.3.1.3 座椅位置调整。如果驾驶员和任何前排外侧乘客座椅不能相互独立调节，则撞击侧座椅应控制非撞击侧座椅的最终位置。如果驾驶员和任何前排外侧乘客座椅相互可独立调节，则按照 S8.3.1 中规定的方式调节撞击侧和非撞击侧座椅。

S8.4 可调转向控制装置

调整可调转向控制装置，使转向控制毂在其整个驾驶位置范围内移动时位于其所描述轨迹的几何中心。如果中间位置没有设置止动，将转向控制装置降到中间位置正下方的止动位置。如果转向柱可伸缩，将转向柱置于中间位置。如果没有中间位置，将转向控制装置从中间位

置向后移动一个位置。

S10.2, S10.3.1, S10.3.2, S10.3.2.3, S10.5, S12.1.1, S12.1.1(a)(1), S12.1.2, S12.1.2(a)(1), S12.1.3(a)(1), S12.2.1(c), S12.3.1(d), S12.3.2(a)(4), S12.3.2(a)(8), S12.3.2(a)(9)(ii), S12.3.2(10), S12.3.3(a)(2)及 S12.3.3(a)(4)等条款, 关于**车辆测试状态**、第 50 百分位男性假人的**驾驶员和前排外侧乘客座椅设置, 座椅位置调节, 可调节转向控制**, 572 部分 F 子部分 (SID) 假人在驾驶员座椅及任何前排外侧乘客座椅位置的**安放**等修订。(具体略)

(xi) 修订 CFR 第 49 卷第 571.206a 部分 FMVSS 216a 顶部抗压

■修改第 S3.1 (a) 介绍性文本和 S7.1:

S3.1 (a) 适用范围。根据本节 S8 和 S9 中规定的实施计划, 本标准适用于乘用车、多用途乘用车、**设计用于承载至少一人的卡车**以及 GVWR 小于等于 4536 千克 (10000 磅) 的客车。然而, 它不适用于-

S7.1 支撑车辆脱离悬架, 并以 0 度 \pm 0.5 度的纵向俯仰角将门槛和底盘框架 (如适用) 牢牢固定在刚性水平面上。沿左右前门槛测量车辆纵向俯仰角。通过测量水平面和左右前侧门槛底部标准参考点之间的垂直距离, 确定车辆的横向姿态。在左前侧和右前侧窗台上测量的垂直距离之差不超过 \pm 10mm。关闭所有车窗, 关闭并锁定所有车门, 关闭并固定乘员舱上方的所有可拆卸车顶板、可拆卸遮阳帘或可拆卸车顶结构。拆下车顶行李架或其他非结构部件。对于部分附加车身结构高于未完成车辆高度的未完成车辆, 在试验前移除整个附加车身结构 (S5 中规定的车辆空载质量包括附加车身结构的质量)。

(xii) 修订 CFR 第 49 卷第 571.219 部分 FMVSS 219 风窗玻璃的干扰

■将第 S3 段修订如下:

S3 适用范围。本标准适用于乘用车和多用途乘用车、**设计用于承载至少一人的卡车**以及额定车辆总重小于等于 4536 kg 的客车。但是, 它不适用于前向控制车辆、步入式厢式车辆或带有可折叠或可拆卸风窗玻璃的敞式车身车辆。

(xiii) 修订 CFR 第 49 卷第 571.225 部分 FMVSS 225 儿童约束系统固定点

■修改 S3 段中“穿梭巴士”的定义如下:

S3 穿梭巴士是指在驾驶员座椅后方只有一排前向座位的巴士，或者对于没有手动控制的车辆，是指在所有前排乘客座椅后方只有一排前向座位的巴士。

(xiv) 修订 CFR 第 49 卷第 571.226 部分 FMVSS 226 降低弹出车窗危险性

- 修订第 S2 段；
- 修订 S3 段中的“改装车顶”的定义；
- 删除 S3 段中“排”以及“座椅轮廓”的定义；
- 修订 S6.1(d) and (f) 段落。

修订内容如下：

S2 适用范围。本标准适用于乘用车、多用途乘用车、设计用于承载至少一人的卡车和额定车辆总重为 4536 kg 或以下的客车，但步入式面包车、改装车顶车辆、敞篷车和无车门或车门设计为易于安装或拆卸（以便在无车门的情况下操作车辆）的车辆除外。执法车辆、惩教机构车辆、出租车和豪华轿车也不包括在本标准范围内，前提是它们有一个固定的安全隔板，将第一排和第二排或第二排和第三排隔开，并且它们由多个制造商生产或改装（在 49 CFR 567.7 的含义范围内）。

S3. 改装车顶是指部分或全部拆除了原车顶的机动车上的更换车顶，或必须重新安装的车顶。

(4) 重点解析：

(i) 法规制定指导原则

① 本法规中经修订的 FMVSS 要求旨在保持具有和不具有 ADS 功能的车辆的耐撞性能水平，包括配备 ADS 且具有传统驾驶模式（双模式 ADS 车辆）的车辆。修订后的 FMVSS 要求的性能水平适用于 ADS 车辆，就像适用于非 ADS 车辆一样，以保护公众免受碰撞中不合理的伤亡风险。更具体地说，国家公路交通安全管理局（NHTSA）致力通过尽可能将 ADS 车辆右前外侧乘员的碰撞试验性能要求应用于左前外侧乘员，来维持目前为乘员提供的安全水平。同样，在 ADS 车辆（双模式 ADS 车辆）中，坐在驾驶控制装置后面的乘客将像今天的驾驶员一样受到保护。

② NHTSA 致力修改其标准，以考虑到新的设计，并为开发配备 ADS 车辆（特别是那些没有手动控制装置的车辆）的制造商澄清：这些标准适用于他们的车辆。简而言之，**配备 ADS 的车辆制造商必须继续将乘员保护标准应用于其车辆，即使车辆未安装手动转向控制装置。**

③ 为了方便读者和熟悉标准的人，NHTSA 以**尽量减少标准监管文本变化的方式**修改相关标准要求。

(ii) 法规适用范围界限

本法规在**适用范围**上有目的地受到以下界限限制：

① 本法规仅适用于**配备 ADS 的车辆，且其座椅配置类似于非 ADS 车辆**，如前向前排座椅位置（常规座椅）。因此，NHTSA 在本次法规制定中侧重于传统座椅，并指出有必要进行额外的研究，以了解和解决非传统座椅安排（例如，后向座椅或篝火座椅）车辆带来的不同安全风险。

② 本法规通过**修改现有耐撞性要求对这些车辆的适用性**（视情况而定），**解决了专门用于承载财产的配备 ADS 的车辆（“无乘员车辆”）**相关问题。本法规并未解决与无乘员车辆相关的潜在车辆间兼容性问题，因为现有标准并未针对该问题进行测试。

③ 本法规不修改与**信号装置和警告**相关的要求，因为该领域的影响超出了 200 系列标准，并且将是 NHTSA 继续研究的主题。**安全气囊抑制信号装置**是一个例外，在本法规内予以解决。

(iii) 术语及定义的主要变更

主要新增、修订的术语或定义见表 1：

表 1 术语和定义的主要变更

变更的术语或定义	变更类型	变更理由
<p>Driver air bag means the air bag installed for the protection of the occupant of the driver's designated seating position.</p> <p>驾驶员安全气囊指为保护驾驶员指定乘坐位置上的乘员而安装的安全气囊。</p>	<p>New definition of existing term</p> <p>现有术语的新定义</p>	<p>Clarify the application of occupant protection requirements.</p> <p>阐明乘员保护要求的适用性。</p>
<p>Driver dummy means the test dummy positioned in the driver's designated seating position.</p> <p>驾驶员假人指位于驾驶员指定乘坐位置上的试验假人。</p>	<p>New definition of existing term</p> <p>现有术语的新定义</p>	<p>Clarify the application of occupant protection requirements.</p> <p>阐明乘员保护要求的适用性。</p>
<p>Driver's designated seating position means a designated seating position providing immediate access to manually operated driving controls. As used in this part, the terms "driver's seating position" and "driver's seat" shall have the same meaning as "driver's designated seating position".</p> <p>驾驶员指定乘坐位置是指可直接进入手动驾驶控制装置的指定乘坐位置。在本部分中，术语“驾驶员乘坐位置”和“驾驶员座椅”的含义应与“驾驶员指定乘坐位置”的含义相同。</p>	<p>New definition of existing term</p> <p>现有术语的新定义</p>	<p>Clarify the application of occupant protection requirements</p> <p>阐明乘员保护要求的适用性</p>
<p>Manually operated driving controls means a system of controls: (1) That are used</p>	<p>New</p>	<p>Clarify the application of occupant protection</p>

<p>by an occupant for real-time, sustained, manual manipulation of the motor vehicle's heading (steering) and/or speed (accelerator and brake); and. (2) That are positioned such that they can be used by an occupant, regardless of whether the occupant is actively using the system to manipulate the vehicle's motion.</p> <p>手动驾驶控制装置是指一个控制系统：（1）可以被乘员用于实时、持续、手动操纵机动车的行驶方向（转向）和/或速度（加速器和制动器）；和（2）无论乘员是否正在积极使用系统操纵车辆运动，都可以将其放置在可以被乘员使用的位置。</p>	<p>新增术语</p>	<p>requirements.</p> <p>阐明乘员保护要求的适用性。</p>
<p>Outboard designated seating position means a designated seating position where a longitudinal vertical plane tangent to the outboard side of the seat cushion is less than 12 inches from the innermost point on the inside surface of the vehicle at a height between the design H-point and the shoulder reference point (as shown in fig. 1 of Federal Motor Vehicle Safety Standard No. 210) and longitudinally between the front and rear edges of the seat cushion. As used in this part, the terms "outboard seating position" and "outboard seat" shall have the same meaning as "outboard designated seating position".</p> <p>外侧指定乘坐位置是指与座垫外侧相切的纵向垂直面距离车辆内表面最</p>	<p>Modification</p> <p>修改</p>	<p>Clarify that the undefined terms "outboard seating position" and "outboard seat" have the same meaning as "outboard designated seating position."</p> <p>澄清未定义的术语“外侧乘坐位置”和“外侧座椅”与“外侧指定乘坐位置”的含义相同</p>

<p>内侧点不到 12 英寸的指定乘坐位置，其高度在设计 H 点和肩部参考点之间（如 FMVSS 210 标准中图 1 所示），以及纵向位于座垫前后边缘之间。</p> <p>在本部分中，术语“外侧乘坐位置”和“外侧座椅”的含义与“外侧指定乘坐位置”的含义相同。</p>		
<p>Passenger seating position means any designated seating position other than the driver's designated seating position, except as noted below. As used in this part, the term "passenger seat" shall have the same meaning as "passenger seating position." As used in this part, "passenger seating position" means a driver's designated seating position with stowed manual controls.</p> <p>乘客座位是指除驾驶员指定乘坐位置以外的任何指定乘坐位置，除非下文另有说明。本部分中使用的术语“乘客座椅”应具有与“乘客乘坐位置”相同的含义。在本部分中，“乘客乘坐位置”是指带有收起手动控制装置的驾驶员指定乘坐位置。</p>	<p>New definition of existing term 现有术语的新定义</p> <p>Clarify the application of occupant protection requirements.</p>	<p>Clarify the application of occupant protection requirements. 阐明乘员保护要求的适用性。</p>
<p>Row means a set of one or more seats whose seat outlines do not overlap with the seat outline of any other seats, when all seats are adjusted to their rearmost normal riding or driving position, when viewed from the side.</p> <p>排指一组或多个座椅，当所有座椅调整至其最后端正常乘坐或驾驶位置时，</p>	<p>Relocation . 重新定位</p>	<p>Eliminate the necessity to cross-reference FMVSS No. 226. 无需交叉引用 FMVSS 226</p>

<p>从侧面观察，其座椅轮廓不与任何其他座椅的座椅轮廓重叠。</p>		
<p>Steering control system means the manually operated driving control(s) used to control the vehicle heading and its associated trim hardware, including any portion of a steering column assembly that provides energy absorption upon impact. As used in this part, the term “steering wheel” and “steering control” shall have the same meaning as “steering control system”.</p> <p>转向控制系统指用于控制车辆行驶方向及其相关硬件的手动驾驶控制装置，包括转向柱总成的任何部分，该总成在碰撞时提供能量吸收。在本部分中，术语“方向盘”和“转向控制”的含义应与“转向控制系统”相同。</p>	<p>Relocation; Modification</p> <p>重新定位、修改</p>	<p>To incorporate new definition for “manually operated driving controls,” and to clarify that the definition applies to the undefined terms “steering wheel” and “steering control.”</p> <p>纳入“手动驾驶控制装置”的新定义，并澄清该定义适用于未定义的术语“方向盘”和“转向控制装置”</p>

(iv) 修改试验程序和定义中基于驾驶员座椅和/或手动驾驶控制装置的空间参考基准

FMVSS 201、206、208、214、216a、225 和 226 包含术语或定义，以驾驶员座椅或转向控制装置为参照，提供必须安装车辆中的设备或符合性测试中必须放置的测试设备(如测试假人)的空间参考基准。基于没有驾驶员座椅、单独乘客座椅或没有转向控制装置等多种情况，为解决空间参考框架问题，法规多数情况下改用前排或前排外侧座位作为参考，而不是驾驶员座位。在某些情况下，使用车辆的“左侧”或“右侧”，而不是“驾驶员侧”或“乘客侧”，如：

- ① 在 FMVSS 201、206、208 和 225 中，对于公交车，将前排座椅参考点用作空间参考基准，而不是驾驶员座椅。
- ② 在 FMVSS 206、208、216a 和 226 关于描述实质性要求和合规性测试程序中，用“左侧”替换“驾驶员侧”，“右侧”替换“乘客侧”。

(v) 双模式车辆认证

对于具有收起驾驶控制装置的双模式车辆，NHTSA 将要求制造商在两种模式下（手动驾驶控制可用模式和收起控制模式）均需证明符合所有适用的 FMVSS 要求。当手动驾驶控制可用时，车辆将在该驾驶员指定乘坐位置（DSP）上受到适用于驾驶员指定乘坐位置的 FMVSS 要求的约束。当它们被收起时，车辆在该 DSP 上受到适用于乘客座椅的 FMVSS 要求的约束。

(vi) 无乘员车辆（Occupant-Less Vehicles）

目前，FMVSS 200 系列标准适用于乘用车、多用途乘用车（MPV）、卡车、客车和校车。根据 49 CFR 571.3 中的定义，这些车辆类型均为载客车辆，但“卡车”除外（卡车驾驶员被视为乘员，但不被视为“乘客”）。无乘员车辆不会有指定的乘坐位置或任何其他有助于运输坐着或站着乘员的车辆特征。这些车辆甚至没有驾驶员指定乘坐位置（DSP），将更加面向货物的商业流动。因此，根据定义，无乘员车辆不能归类为乘用车、MPV 或任何类型的公共汽车。§571.3 中“卡车”的定义是唯一一个专门涵盖运载财产而非“人员”的车辆类型定义。由于无乘员车辆符合卡车定义的要求，且现有 200 系列标准适用于卡车，因此无乘员车辆目前受 200 系列标准的约束，即使它们不搭载乘员。NHTSA 初步确定不存在将现有 200 系列标准应用于无乘员车辆的安全需求。

因此，关于卡车，法规最终修改了 FMVSS 201、205、206、207、208、214、216 和 226 的适用范围，使其仅适用于带有驾驶员指定乘坐位置（DSP）的卡车，最终规定表述为：“设

计用于承载至少一人的卡车”，其中包括轮椅固定装置中的乘客。

还有一些适用于卡车的标准，未进行修改，因为它们只适用于存在 DSP 的情况。其中一个例子是 FMVSS 202a(头枕)。同样，也没有提议修改 FMVSS 203（驾驶员免受转向控制系统伤害的碰撞保护）和 FMVSS 204（转向控制装置的的向后位移）对卡车的适用性。这是因为这些标准仅适用于带有转向控制装置的车辆，而无乘员车辆必然缺少转向控制装置。FMVSS 209（安全带总成）未提出变更，因为该标准是一项设备标准，FMVSS 210（安全带总成固定点）也未提出变更，因为该标准的要求仅适用于 DSP。

相应地，法规也修订了 FMVSS 212（风窗玻璃的安装）和 FMVSS 219（风窗玻璃区的干扰）的适用范围，豁免了非设计承载至少一人的卡车（即无乘员车辆）

(vii) FMVSS 208 乘员碰撞保护

① 对现有 FMVSS 208 的评估

对现有 FMVSS208（乘员碰撞保护）进行适当修改是本法规制定的最重要内容与核心。FMVSS 208 不仅是一个重要的 200 系列标准，而且还包括几个术语，用于区分“驾驶员”座位和前排“乘客”座位。现有 FMVSS 208 中的术语需要考虑到没有手动转向控制装置的车辆，或手动转向控制装置可以收取的车辆。

现有 FMVSS208 目前规定了驾驶员指定乘坐位置（DSP）和右前外侧乘坐位置（通常称为前排乘客座位）的碰撞保护要求。使用成人大小的碰撞试验假人，在正面碰撞试验中评估车辆是否符合要求。

然而，为了将安全气囊对儿童和身材矮小的成年人的风险降至最低，FMVSS 208 制定了“高级安全气囊”要求，除其他规定外，要求右前 DSP 处的安全气囊在检测到幼儿在场时自动关闭，或以不太可能对儿童乘员造成严重或致命伤害的方式展开。制造商也可以选择结合这些方法。禁用乘客安全气囊的车辆使用重量传感器和/或其他方法来检测是否存在幼儿。为了测试检测能力，FMVSS 208 规定将儿童假人放置在儿童约束系统（儿童座椅）中，儿童约束系统反过来安放在乘客座椅上。它还规定了“错位”测试，该测试由未受约束的儿童假人坐、跪、站或躺在乘客座椅上进行。对于设计以低风险方式展开乘客安全气囊的制造商，本标准规定：未系安全带的儿童假人应靠着仪表板放置。然后展开安全气囊。通过将第 5 百分位成年女性假人靠在方向盘上，然后展开安全气囊，测试驾驶员安全气囊以低风险方式展开的能力。

在 NPRM 中，国家公路交通安全管理局初步得出结论，在没有“手动驾驶控制装置”（因此，

没有驾驶员座椅)的配备 ADS 的车辆中,维持乘员保护的最实际的方法是根据标准将任何不能立即使用此类控制装置的座椅视为乘客座椅。

因此,此类车辆(ADS 车辆)中的所有前排外侧座椅均为前排外侧乘客座椅,需要满足 FMVSS 208 的性能要求,该要求目前适用于右前排外侧乘客座椅。对于位于左前外侧位置的座椅,这将通过从右侧反映试验程序和要求来实现。除其他事项外,为了保持 FMVSS 208 规定的当前右前外侧乘客的安全水平,NHTSA 建议要求所有前外侧“乘客座椅”满足高级安全气囊要求。

② 本法规对 FMVSS 208 的重要修订

法规最终采纳了如下重要建议:将 FMVSS 208 的高级安全气囊要求应用于无手动驾驶控制的前排外侧座椅(包括被视为驾驶员座椅的座椅);实施本法规的信号装置要求(安全气囊抑制);将前排外侧座椅的要求应用于不再是“外侧”的座椅。

1) 高级安全气囊

将高级安全气囊要求应用于所有前排外侧座椅位置,可保持配备 ADS 且无手动驾驶控制的车辆的安全水平。应用这些要求将满足无论乘客选择坐在左前排外侧座椅还是右前排外侧座椅上,他们都将获得相同碰撞保护的安全需要。此外,与传统安全气囊相比,高级安全气囊的一个重要优点是能够保护位置不当的乘客,尤其是儿童。在传统车辆中,驾驶员座位上的乘客通常是成年人。相比之下,在没有手动驾驶控制装置的配备 ADS 的车辆中,左前外侧乘客座椅的乘客可能是儿童,因为在任何位置都不会有驾驶控制机制阻止儿童占用座位。NHTSA 在 NPRM 中初步得出结论,保护儿童免受安全气囊风险的最直接方法是要求任何可能被儿童占用的前排外侧座椅(即乘客座椅)必须满足当前高级安全气囊要求。本法规采用了上述有关保护左前座椅乘员的规定,前提是该 DSP 符合本法规对乘客座位的定义。

关于 FMVSS 208 关于 3 岁(S22.2)、12 个月大(S20.2)和 6 岁(S24.2)儿童假人进行静态抑制试验要求,法规进行了相关明确澄清,仅对放置儿童假人的座位进行抑制试验,澄清要抑制的相关安全气囊是与正在评估的指定乘坐位置相关的安全气囊。

2) 信号装置

FMVSS 208 目前要求车辆显示一个前排乘客可见的信号装置,指示前排外侧乘客座椅安全气囊是否受到抑制。鉴于该规则制定可能会涉及多个前排外侧乘客座椅,NHTSA 法规修改了该要求,以规定每个前排外侧乘客座椅需要一个单独的信号装置。

NHTSA 的立场是,虽然可以使用一个信号装置来区分两个指示器,但使用一个指示灯来指示两个安全气囊系统的抑制状态,但不区分其各自的抑制状态,则不行。单独的抑制信号装

置阐明了哪一个相关的座位被抑制，从而允许相应的乘客以适当的行动响应信息。单独的抑制信号装置向放置在座位上的儿童的护理者证实相应的安全气囊是否被抑制，并允许其他用户确定与其座位对应的安全气囊是否正常工作。因此，法规要求信号装置能被驾驶员和任何前排外侧乘客清楚地识别到每个信号装置与哪个座椅相关。

3) 前排外侧与中间或内侧乘坐位置的乘员保护要求

A. 现有 FMVSS 的要求

49 CFR 571.3 将“外侧乘坐位置”定义为“与座垫外侧相切的纵向垂直面距离设计 H 点和肩部基准点之间高度处车辆内表面最内侧点小于 12 英寸的指定乘坐位置”（如 FMVSS 210 图 1 所示）以及座垫前后边缘之间的纵向距离。

现有 FMVSS 208 要求，对于大多数轻型车辆（GVWR 小于 4536 kg（10000 lb.），包括驾驶员座椅在内的每个“外侧指定乘坐位置”，都应配备符合 FMVSS 209 安全带总成要求的腰部/肩部（2 类）安全带总成。此外，法定要求 GVWR 小于 3855 kg（8500 lb.）且空载重量为 2495 kg（5500 lb.）的特定轻型车辆在驾驶员和右前 DSP 处配备正面安全气囊保护，并通过 FMVSS 208 正面壁障碰撞试验进行评估。根据现有 FMVSS 208，这些轻型车辆的任何中央座位可以只配备腰部安全带。

B. 评估

未来的车辆设计可能不会有两个前排外侧座位。美国国家公路交通安全管理局致力修改 FMVSS 208，以包括并考虑配备 ADS 的车辆（尤其是那些没有驾驶控制装置的车辆），这些车辆可能没有左前外侧 DSP，或者，就这一点而言，没有任何外侧 DSP。当前车辆上的一个或两个外侧座位可以向车辆中心移动，从而超出外侧座位定义的范围。NHTSA 致力修改 FMVSS 第 208 号，以便为配备 ADS、少于两个前排外侧座位的车辆的乘员提供的碰撞保护不低于非 ADS 车辆的碰撞保护要求。

考虑到满足要求的可行性以及将当前 FMVSS 208 要求应用于内侧座椅设计的合理性，NHTSA 做出了决定。GVWR 小于 3855 kg（8500 lb.）且空载重量为 2495 kg（5500 lb.）的乘用车、多用途乘用车、卡车和客车已经要求在前排外侧座位安装先进的安全气囊系统。因此，管理局决定在技术可行的范围内，将目前适用于外侧座位的 FMVSS 208 要求应用于内侧座位。最终法规在认为所有内侧座椅上都需要安全气囊和腰带/肩带保护的评论者和那些认为只在一个内侧座椅需要这种保护的评论者之间采用了一条平衡的路径。

C. 本法规最终规定

为实现上述评估目的，最终法规实施内容如下（见图 1）：

首先，FMVSS 208 目前通过“全套”乘员保护对策保护前排座椅的两个指定座位：2 型安全带（腰带/肩带系统）和高级安全气囊系统。这些受保护的座位目前是外侧座位。为了在技术可行的范围内保持 FMVSS 208 号对前排两个座位的保护，本法规继续使用全套保护对策（2 型安全带和高级安全气囊）保护前排两个指定座位。如果只有一个内侧座椅和一个或没有外侧座椅，则单个内侧座椅将需要在该前排内侧座椅中配备腰部/肩部安全带和高级安全气囊，并且任何一个剩余外侧座椅将继续满足与当前带驾驶控制装置的车辆相同的保护（全套碰撞保护要求）。

第二，前排有多个内侧座椅和一个或没有外侧座椅。如上所述，本法规旨在通过全套防护措施（2 型安全带和高级安全气囊）来保护前排的两个指定座位。因此，在这种情况下，车辆所需的保护取决于是否有剩余的单个外侧座椅。如果有一个单独的外侧座椅，则外侧 DSP 将需要提供全套保护（膝部/肩部安全带和高级安全气囊保护），其中一个内侧座椅将需要提供相同的全套保护。制造商有权自行决定哪些内侧座椅将提供这种保护。另一个内侧座椅（如有）只需要腰带（制造商也可选择提供腰带/肩带），因为这是现有 FMVSS 208 规定的内侧第一排座椅的要求。因此，这种配置提供的保护基本上与配备驾驶控制装置和三个前排座椅的车辆相同（即，两个带全套保护的 DSP 和一个带腰带保护的 DSP）。

在第二种情况下，可能没有外侧座椅，但多个内侧座椅。在这种情况下，只需一个内侧座椅提供全套保护（膝部/肩部安全带和高级安全气囊保护）即可。另一个内侧座椅只需提供腰带/肩带。虽然管理局希望根据我们的上述原则要求为两个 DSP 提供全套保护，但我们不要求为第二个 DSP 提供全套保护，因为安全气囊相互靠近会带来潜在的安全风险（例如，两个安全气囊之间的相互作用，或在安全气囊做出反应时附近的乘员之间的相互作用），如两个内侧座椅并排的情况。

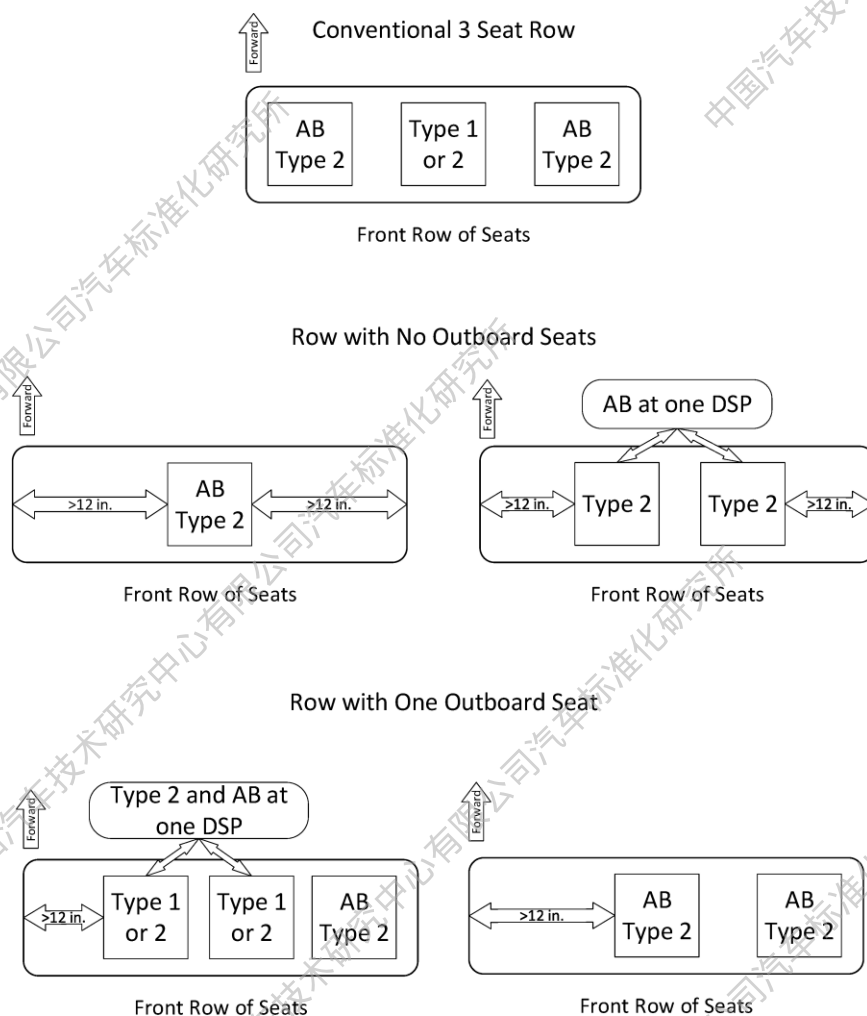


Figure 1- Schematic of air bag (AB) and seat belt protection for vehicles without driving controls and fewer than 2 outboard DSPs (provided for illustration purposes only).

图 1-不带驾驶控制装置且少于 2 个外侧指定乘坐位置 (DSP) 的车辆的安全气囊 (AB) 和安全带保护要求示意图 (仅用于图示目的)。

(5) 对我国出口车型的影响分析:

主要影响自动驾驶车辆 (装备 ADS 系统车辆), 这类车辆以及相关部件装置 (包括手动转向控制装置、座椅布置及对应安全带和高级气囊配置、气囊抑制的信号装置等), 如果出口美国市场, 必须满足上述新的法规要求。

四、重点国际会议动态

(一) ISO/IEC 重点会议动态

1. ISO/TC 22/SAG (战略咨询组) 第 23 次会议

2022 年 2 月 16 日召开工作组会议, 会议集中讨论了 ISO/TC22 目前的技术范围,

ISO/TC22 目前的技术范围主要关注车辆本身的技术，较少涉及未来移动出行、车辆互联互通、汽车制造技术、可持续发展等新兴话题，考虑到其他 ISO TC 的竞争（如 TC241 道路交通安全系统、TC204 运输信息和管理系统），以及 TC22 核心成员的战略转变，TC22 拟修改技术范围，使其与汽车行业的未来挑战相匹配。会议针对德国、日本、法国的技术范围调整方案进行了集中讨论，形成了 9 项拟增加的项目并征求各国建议。

2. ISO/TC 22/SC 31/WG 3（车载网络工作组）第 84 次会议

2022 年 2 月 18 日召开工作组会议，来自通用的专家介绍 SAE J2602 文档中已经指定的可能的新特性，比如自动波特率检测（Auto Baud Rate Detect）机制和测试验证方法、低电压模式操作及测试验证方法。工作组计划在适当的情况下，会在 ISO17987《道路车辆 - 本地互连网络 (LIN)》系列中加以补充。在下次会议上，工作组将会决定是否将它们整合到 ISO 17987 系列中。

3. ISO/TC 22/SAG（战略咨询组）第 24 次会议

2022 年 3 月 16 日召开工作组会议，会议就 TC22 技术范围以及德国、日本、法国、中国针对第 23 次会议的范围描述提交了反馈，其中：日本对描述内容进行了解释和延展；德国和法国建议缩减项目数，简化描述，中国建议在进一步讨论之前，明确范围描述的文字所包含的具体工作。SAG 成员基于各国反馈材料进行了讨论，达成以下结论：讨论的焦点在于如何采用简化的文字，能够描述清楚 TC22 的范围，又不至于限定后续的解释和延伸，因此讨论没有明确范围具体的内容；TC22 范围的描述主要分为两个部分，传统的互操作性、安全、维护、评价等，以及针对新的技术形势发展所需要的新描述：硬件与软件、自动驾驶、测试设备与工具、通信与网联、可持续性；中国提议 TC22 考虑车辆远程服务平台、主观评价、汽车芯片、传感器四项技术领域，均被采纳，分别体现到 (software, evaluation of performance, hardware 纳入)；中国提议将可持续发展放到更重要的位置上，被采纳。

4. ISO/TC 22/SC 33/WG 3（驾驶员辅助和主动安全功能工作组）第 13 次会议

2022 年 4 月 11 日，针对 ISO/PAS 11585《道路车辆 部分驾驶自动化 有条件免提驾驶系统的技术特性》相关内容进行介绍，探讨项目组的会议召开方式，以期吸引更多相关方参与标准讨论，后续 11585 计划通过 OSD（线上标准修订软件）继续进行标准内容完善与整理，另外，基于意见反馈情况，针对 ISO/WD 22733-2 文稿进行讨论与修改，另外计划针对 22733-2 进行 CD 投票工作。

5. ISO/TC 22/SC 37/WG 2（性能和能耗工作组）第 19 次会议

3 月 22 日召开工作组会议，确定 ISO/FDIS 23828《燃料电池道路车辆 能耗测量 氢燃

料车辆》 FDIS 阶段征求意见从 2022 年 3 月 1 日到 4 月 26 日；确定 ISO/CD 8714 CD 阶段征求意见从 2021 年 12 月 4 日到 2022 年 2 月 12 日，没有收到反对意见，目前进入 DIS 阶段。来自中国的两项提案动力性和低温冷启动通过 TC22 的投票和形成决议，此次会议上完成了征求意见阶段的所有意见处理，关于动力性遗留的问题是分阶段测试与一次性测试的一致性。关于冷启动遗留的问题是如何确定冷启动成功的判据。

(二) WP.29 重点会议动态

1. WP.29 第 186 次全体会议召开

2022 年 3 月 8-11 日，联合国世界车辆法规协调论坛 (UN/WP.29) 第 186 次全体会议以线上与线下会议相结合的形式召开。来自联合国欧洲经济委员会 (UNECE) 成员国、WP.29 下辖协定书缔约方、非政府组织的约 150 位代表出席会议。会议由 WP.29 主席 Antonio ERARIO (意大利) 主持。中国代表团由工业和信息化部装备工业一司汽车发展处领导及中国汽车技术研究中心有限公司标准化研究所 (C-WP.29 秘书处) 技术人员组成。

会议期间，《1998 年协定书》执行委员会 (AC.3) 审议通过一项《关于车载电池耐久性的全球技术法规 (GTR) 建议案》，通过了关于制定《轻型汽车实际道路行驶排放》《制动器磨损颗粒物排放》两项全球技术法规的授权申请。《1958 年协定书》管理委员会 (AC.1) 审议通过一项《关于镶钉轮胎的联合国法规 (UN Regulation) 建议案》以及 43 项现有法规修正本/勘误本建议案。《1997 年协定书》管理委员会 (AC.4) 未召开会议。

会议还特别讨论了新建立的“关于更安全、更洁净新车和二手车的非正式工作组”的职责范围和组织机构等情况。此外，与会缔约方代表审议通过了《UN R155 解释文件》修正本建议案、UN R0 增补件建议案以及 R.E.5 修正本建议案。全体代表还就 WP.29 工作计划、型式批准数据交换系统 (DETA)、自动驾驶系统照明装置、智能运输系统 (ITS)、WP.29 与 WP.1 就自动驾驶相关领域协调工作等重点议题充分交换意见。

2. WP.29 工作计划经审议通过

2022 年 3 月，WP.29 全体会议通过了 WP.29 工作计划文件 (POW)。文件指出，未来 WP.29 工作重点聚焦于道路安全、车辆自动化和环境保护领域。

WP.29 将积极落实相关联合国可持续目标和“ITC 战略 2030”有关任务。法律文件方面，将考虑修订《1958 年协定书》、《1997 年协定书》等；审议 WP.29 框架下联合国法规和 GTR 法规等与 WP.1 框架下《1968 年维也纳公约》中相关条款关系。影响力方面，进一步扩大全球参与 WP.1 和 WP.29 程度，同时扩展二者合作范围。新技术方面，加强新技术引入，支持自动驾驶发展，包括继续修订现有法律文件，制定新协定书及指南文件等。工作手段方面，

持续更新型式批准文件交换数据库 (DETA)，并考虑扩大 DETA 内容范围。

WP.29 框架下三个协定书活动各有侧重。《1958 年协定书》将在 UN R0 框架内继续制定国际整车型式批准 (IWVTA) 要求；通过增加唯一识别符 (UI) 和符合性声明 (DoC) 模块进一步发挥 DETA 作用。《1998 年协定书》将采取更具战略性方法明确决定工作重点的关键因素。《1997 年协定书》需要解决获取现代车辆及其电子控制安全部件定期技术检查执行信息的问题。

3. 2022 年 3 月中国重点参与 WP.29 会议情况

2022 年 3 月，中国派代表重点参加了 WP.29 及其下属组织会议共计 12 次，部分重点会议情况见下。

① GRSP/EVS-IWG/TP-TF (电动车辆安全) 会议

会议于 3 月 1 日召开。中国代表团介绍了中国 GB 38031 动力电池强标中有关动力电池热扩散的实施经验。基于以上实施经验，中国代表团在环境条件、热失控判定条件、测试模式、热失控触发方法等方面提出了提案，各代表针对提案内容进行了讨论。

② GRBP/IWG MU (测量不确定度) 第 17 次会议

会议于 3 月 1 日召开。会议讨论了内燃机驱动的乘用车的测量不确定度表格 (IWGMU-17-02)，与会专家就合成不确定度和扩展不确定度的数据精度、加速噪声偏差和匀速噪声偏差对最终噪声测量值的影响等问题展开了讨论。会议决定结合现有研究成果，继续开展商用车测量不确定度的研究。会议讨论了 UN R138 中提示音试验测量不确定度的研究计划，建议在 IWG MU 范围内开展相关研究，并为 R138 专项组后续工作的开展提供技术支持。会议还结合 ISO 专家提案 (GRBP-75-02) 讨论了新的 ISO 10844 标准在联合国法规中实施的过渡期问题。来自 ISO 的专家介绍关于 ISO 13325:2019 轮胎惯性滑行通过噪声测试方法测量不确定度的研究进展。本次会议主要内容为讨论第 75 届 GRBP 大会上关于测量不确定度问题的决议和意见反馈，并讨论形成即将提交至 WP.29 和 AC.1 审议的正式文件。

③ GRVA/TF ADAS (自动驾驶辅助系统) 第 11 次会议

会议于 3 月 1 日-2 日召开。会议讨论关于 UN R79 修订案中涉及换道安全距离以及换道时间的技术要求等内容。基于法规草案现有内容对于 DCAS 的功能场景与试验方法进行讨论，同时对草案相关内容进行完善。会议明确现阶段将要求 L2 系统必须具备脱手报警能力以确保驾驶员始终参与车辆执行相关动态驾驶任务。

④ IWG IWVTA (国际整车型式批准系统) 第 36 次会议

会议于 3 月 4 日召开。会议听取了 DETA 工作小组进展报告，就将该系统范围扩展至

《1998年协定书》缔约方等内容交换意见。会议讨论了 UN R0 第 05 系列修正本建议案, 预计在法规附件 4 中增加或更新 9 项法规及法规版本。会议就 GRPE 提出的唯一识别符(UI) 相关问题进行讨论, 认为法规条款应明确使用唯一识别符和/或型式批准标志。

⑤ GRSG/IWG-FVA (驾驶员辅助视野) 第 3 次会议

会议于 3 月 8 日召开。会议通过了 IWG-2 的会议纪要及决议, 并回顾了 2022 年 1 月召开的 EG1 行政规定、EG2 技术要求和 EG3 文献研究专家组会议的主要内容。EG2 汇报了 FVA 系统要求、强制信息显示、HUD 和 FVA 的正向和反向要求。会议讨论了不同任务下信息显示、可选信息和强制信息差异、S 区域等议题。

⑥ GRVA/IWG FRAV (自动驾驶功能要求) 第 26 次会议

会议于 3 月 15-16 日召开。会议明确了 WP.29 要求 FRAV 与 GRE/AVSR 协同工作并形成交付物的时间节点为 2022 年 11 月。ADS 数据收集小组与 DSSAD\EDR IWG 中的 DSSAD 在数据搜集输入范例达成了一致。ADS 用户小组规范了多处文本用语, IWG 处理了自动驾驶安全运行状态维护等遗留问题。会间英德两国代表以各自国内情况为基础, 结合国际现状发表了 FRAV 未来工作愿景。中国专家代表 ORU 小组介绍了中国在自动驾驶灯光信号的相关研究, 并牵头组织在 FRAV 层面的调研活动。本次会议主要讨论内容为 WP.29 第 186 次大会对 FRAV 自动驾驶灯光的反馈, 各 workflow 小组汇报了近期工作成果, 并由部分代表介绍了 FRAV 未来工作愿景。

⑦ GRPE/IWG PMP (颗粒物测量规程) 会议

会议于 3 月 22 日召开。会议通报了 PMP 工作组提交的“重型发动机排气超细颗粒数测量议案文件”的审议动态, GRPE 会议组已正式通过, 将在 2022 年 6 月提交至 WP.29 委员会决议。会议汇报了 10nm PEMS-PN 测量结果, 其与实验室基准设备 (10nm) 的偏差通常在 $\pm 35\%$ 内 (最大偏差可大 $\pm 50\%$)。尿素喷射和曲轴箱排放对 sub23nm 有较大影响, 其增量分别可达 300%-600% 和 340%-560%。会议介绍了使用 PN-PTI 用于快速检测车辆 DPF 状态的方法, 包括 PN-PTI 设备检定/校准及后期使用检查要求。目前, PN-PTI 仅使用单分散颗粒进行效率验证, 未来不排除引入多分散颗粒进行验证。PMP 工作组开始对总颗粒物 (TPN) 开展调研研究工作, 包括颗粒物对健康的影响, 颗粒物与 PN 的关系, TPN 与 SPN 的对比。但目前对 TPN 的研究还不够充分, 工作组将继续对 TPN 进行更多的验证。

⑧ GRSG/SG-EDR (事故数据记录系统) 第 20 次会议

会议于 3 月 22 日召开。通报了 WP.29-186 会议对于两项 EDR 增补件审议情况以及变更后的 IWG 工作规划。SAE 和 TRL 的专家进行了 HVEDR 主题报告, 具体阐述了停车触

发、诊断触发、安全系统激活触发以及数据记录要求等内容。会议围绕 HVEDR 的触发机制、所需记录的数据项目等内容展开讨论，会议后期将针对 HVEDR 的目的意义和工作方案（修订 UN R160 还是新法规）进一步讨论。

⑨ GRSP/EVS-IWG（电动车辆安全）第 23 次会议

会议于 3 月 22-25 日召开。会议主要讨论了热扩散、振动、泡水、毒气、过流保护五项议题，其中热扩散、振动和泡水议题与会代表观点有一定分歧。热扩散方面，中国代表团介绍了热扩散小组前期会议讨论情况、已取得的共识及下一步待讨论的问题，并阐述了中方关于热扩散试验方法和要求的建议。本次会议主要讨论了热扩散要求应通过具体测试方法还是提交安全性说明文件的方式进行。振动方面，会议就振动工况组织进行了讨论。目前的主要分歧点在于是否继续在法规文本中保留振动测试以及修订振动工况。泡水方面，会议讨论了泡水测试的必要性。中国代表团介绍了泡水试验的重要意义，与会专家有明显分歧。

（三）会议预告

2022 年 4 月，中国专家计划参加 19 次 ISO/IEC 相关会议及 6 次 WP.29 相关会议，具体情况见表 1、2。

表 1 2022 年 4 月 ISO/IEC 工作组会议安排

序号	机构名称	会议名称	会议时间
1.	ISO/TC 22/SC 39 人体工程学分委会	第 13 次会议	4 月 29 日
2.	ISO/TC 22/SC 33 车辆动力学及底盘部件	第 8 次会议	4 月 27 日
3.	ISO/TC 22/SC 39/WG 8 TICS on-board-MMI 工 作组	第 8 次会议	4 月 28 日
4.	ISO/TC 22/SC 35 照明系统及可视性分委 会	第 14 次会议	4 月 27 日
5.	ISO/TC 22/SC 32/WG 11	第 8 次会议	4 月 27 日

	信息安全工作组		
6.	ISO/TC 22/SC 31/WG 2 车辆诊断协议工作组	第 18 次会议	4 月 26 日
7.	ISO/TC 22/SC 31/WG 3 车载网络工作组	第 41 次会议	4 月 22 日
8.	ISO/TC 22/SC 33/WG 2 乘用车的车辆动力学工作组	第 88 次会议	4 月 22 日
9.	ISO/TC 22/SC 35/WG 2 安全玻璃工作组	第 13 次会议	4 月 21 日
10.	ISO/TC 22/SC 35/WG 3 视野工作组	第 14 次会议	4 月 19 日
11.	ISO/TC 22/SC 32/WG 8 功能安全工作组	第 18 次会议	4 月 19 日
12.	ISO/TC 22/SC 31/WG 4 网络应用工作组	第 31 次会议	4 月 19 日
13.	IEC/TC 69 2022 年度会议	—	4 月 25 日

表 2 2022 年 4 月 WP.29 工作会议安排

序号	会议名称	会议时间
1.	GRBP/IWG MU (测量不确定度) 第 18 次会议	4 月 5 日
2.	GRSP/EVS-IWG/TP-TF (电动车辆安全) 会议	4 月 6 日, 4 月 26 日

3.	GRSG/SG-EDR (事故数据记录系统) 第 21 次会议	4 月 7 日
4.	GRVA/IWG FRAV 第 27 次会议 (自动驾驶功能要求)	4 月 19-20 日
5.	GRPE/IWG EPPR 第 51 次会议 (L 类车辆环境与驱动性能要求)	4 月 26 日或 5 月中旬
6.	GRE (灯光) 第 86 次会议	4 月 26-29 日

五、各类清单

(一) ISO/IEC 标准清单

1. 中国牵头项目情况统计

截至 2022 年 3 月, 中国汽车行业牵头在研国际标准 (ISO/TC22 IEC/TC69) 项目 20 项, 本季度完成 4 项国际标准新项目投票, 新设立 ISO/TC22/WG18 乘用车外部防护工作组, 并由中国专家担任召集人, 标准项目统计见下表。

中国汽车行业在研国际标准项目统计表

序号	标准编号	标准中文名称	标准英文名称	项目类型
1	ISO 34501	自动驾驶系统测试场景术语和定义	Road vehicles — Terms and definitions of test scenarios for automated driving systems	2021 年在研
2	ISO 34505	道路车辆 自动驾驶系统测试场景-场景质量评价	Road vehicles — Evaluation of test scenarios for automated driving systems	2021 年在研
3	ISO 23828	燃料电池车辆能量消耗测量标准	Fuel cell road vehicles — Energy consumption measurement — Vehicles fuelled with compressed hydrogen	2021 年在研
4	ISO/TS 5385	道路车辆—汽车外部灯具防雾涂层应用—技术规范	Road vehicles — Anti-fog coating for exterior lighting applications — Specification	2021 年在研
5	ISO 7637-1	道路车辆 由传导和耦合引起的电骚扰	Road vehicles — Electrical disturbances from	2021 年新立项

		第 1 部分：定义和一般描述	conduction and coupling — Part 1: Definitions and general considerations	
6	ISO 11452-8	道路车辆 电气/电子部件对窄带辐射电磁能的抗扰试验方法 第 8 部分：对磁场的抗扰性	Road vehicles — Component test methods for electrical disturbances from narrowband radiated electromagnetic energy — Part 8: Immunity to magnetic fields	2021 年新立项
7	ISO/TR 9968	功能安全在电池系统的应用	Road vehicles — Functional safety — The application to generic rechargeable energy storage systems for new energy vehicle	2021 年新立项
8	ISO/PWI 13 389	道路车辆 毫米波雷达探测性能试验方法	Road vehicles — Test method for detection performance of millimeter-wave radar	2021 年新立项(预研)
9	ISO/PWI 13 377	道路车辆 毫米波雷达干扰协同指南	Road vehicles — Guidelines for cooperative interference mitigation of automotive millimeter-wave radar	2021 年新立项(预研)
10	ISO/PWI 13 228	道路车辆 激光雷达试验方法	Road vehicles — Test method for automotive LiDAR	2021 年新立项(预研)
11	ISO 11983	道路车辆 安全玻璃材料 电致调光玻璃和电致变色玻璃试验方法	Road vehicles -Safety glazing materials — Test methods for electro-switchable glazing	2022 年新立项
12	ISO/TR 11954	燃料电池道路车辆最高速度检测方法	Fuel cell road vehicles - Power performance measurement-Vehicles filled with compressed hydrogen	2022 年新立项
13	ISO/TR	燃料电池车低温冷启动性能	Fuel cell road vehicles - subzero cold start performance measurement-Vehicles filled with compressed hydrogen	2022 年新立项
14	ISO 2958	道路车辆-乘用车的	Road vehicles — Exterior	2022 年新立项

		外部保护	protection for passenger cars	
15	IEC 62840-1	电动汽车电池更换系统 第 1 部分：概述和指南	Electric vehicle battery swap system - Part 1: General and guidance	2021 年立项
16	IEC 62840-2	电动汽车电池更换系统 第 2 部分：安全要求	Electric vehicle battery swap system - Part 2: Safety requirements	2021 年在研
17	IEC 63119-1	电动汽车充电漫游服务信息交换 第 1 部分：总则	Information exchange for electric vehicle charging roaming service - Part 1: General	2021 年新立项
18	IEC 63119-2	电动汽车充电漫游服务信息交换 第 2 部分：用例	Information exchange for Electric Vehicle charging roaming service - Part 2: Use cases	2021 年在研
19	IEC 63119-3	电动汽车充电漫游服务信息交换 第 3 部分：信息架构	Information exchange for Electric Vehicle charging roaming service - Part 3: Message structure	2021 年在研
20	IEC 63119-4	电动汽车充电漫游服务信息交换 第 4 部分：网络安全和信息隐私	Information exchange for Electric Vehicle charging roaming service - Part 4: Cybersecurity and information privacy	2021 年在研

2. ISO/IEC 新发布标准清单

序号	所属机构	文件号	英文名称	中文名称
1	SC31	ISO 21111-11:2021	Road vehicles — In-vehicle Ethernet — Part 11: Application layer to session layer conformance test plans	道路车辆—车载以太网—第 11 部分:应用层到会话层一致性测试计划
2	SC31	ISO 7876-5:2021	Fuel injection equipment — Vocabulary — Part 5: Common rail fuel injection system	燃油喷射设备—词汇—第 5 部分:共轨燃油喷射系统
3	SC36	ISO/TR 19222:2021	Road vehicles — Injury risk curves for the THOR dummy	道路车辆—THOR 假人的伤害风险曲线
4	SC41	ISO 15500-17:2021	Road vehicles — Compressed natural gas (CNG) fuel system components — Part 17: Flexible fuel line	道路车辆—压缩天然气 (CNG)燃料系统部件—第 17 部分:柔性燃料管路
5	SC41	ISO 20766-14:2022	Road vehicles — Liquefied petroleum gas (LPG) fuel system components — Part 14: Vaporizer/pressure regulator	道路车辆 液化石油气 (LPG)燃料系统部件 第 14 部分 蒸发器/压力调节器
6	SC41	ISO 20766-16:2022	Road vehicles — Liquefied petroleum gas (LPG) fuel system components — Part 16: Injectors and gas mixing device/fuel rail	道路车辆 液化石油气 (LPG)燃料系统部件 第 16 部分 喷射器和气体混合装置/燃料轨
3	SC41	ISO 20766-24:2022	Road vehicles — Liquefied petroleum gas (LPG) fuel system components — Part 24: Gas tubes	道路车辆 液化石油气 (LPG)燃料系统部件 第 24 部分 燃气管
4	SC41	ISO 20766-25:2022	Road vehicles — Liquefied petroleum gas (LPG) fuel system components — Part 25: Gas connections	道路车辆 液化石油气 (LPG)燃料系统部件 第 25 部分 燃气连接器

5	SC 31	ISO 16844-1:2022	Road vehicles — Tachograph systems — Part 1: Electromechanical components	道路车辆 车速表 第 1 部分：电气连接器
6	SC 31	ISO 16844-4:2022	Road vehicles — Tachograph systems — Part 4: Display unit communication interface	道路车辆 车速表 第 4 部分：CAN 接口
7	SC 31	ISO 26021-1:2022	Road vehicles — End-of-life activation of in-vehicle pyrotechnic devices — Part 1: Application and communication interface	道路车辆 车载点火装置寿命终止激活 第 1 部分：一般信息和使用情况定义
8	SC 34	ISO 6627:2022	Internal combustion engines — Piston rings — Expander/rail oil-control rings	内燃机 活塞环 膨胀/扇形油控环
9	SC 38	ISO/TR 3152:2022	Road vehicles — Comparison between ISO 26262-12 and other parts of the ISO 26262 series to support motorcycle adaptation	道路车辆 ISO 26262-12 与 ISO 26262 系列其他部分的比较以支持摩托车适应
10	SC 38/WG 1	ISO 6460-1:2022	Motorcycles — Measurement method for gaseous exhaust emissions and fuel consumption — Part 1: General test requirements	摩托车 气体排放物和燃料消耗量的测量 第 1 部分：一般试验要求

(二) WP.29 法规清单

2022 年 3 月 WP.29 第 186 次会议审议通过的联合国法规建议案清单表。

序号	领域	法规号	法规名称	建议书
1	IWVTA	0	关于国际整车型式批准 (IWVTA) 的统一规定	04 系列修正本增补件的建议书
2	GRBP	9	关于就噪声排放方面批准 L2、L4、L5 类车辆的统一规定	08 系列修正本增补件 2 的建议案
3		63	关于就噪声排放方面批准 L1 类车辆的统一规定	02 系列修正本增补件 5 的建议案
4		108	关于批准机动车及其挂车用翻新充气轮胎生产的统一规定	原始版本增补件 6 的建议案
5		117	关于就滚动噪声和/或湿路面抓地力和/或滚动阻力方面批准轮胎的统一规定	02 系列修正本增补件 14 的建议案
6		141	关于就胎压监测系统 (TPMS) 方面批准车辆的统一规定	01 系列修正本增补件 1 的建议案
7		142	关于就轮胎安装方面批准机动车辆的统一规定	01 系列修正本增补件 1 的建议案
8		[164]	镶钉轮胎	新法规建议书
9		GRVA	13	关于就制动方面批准 M 类、N 类和 O 类车辆的统一规定
10	78		关于就制动方面批准 L1, L2, L3, L4 和 L5 类车辆的统一规定	05 系列修正本增补件 1 的建议案
11				04 系列修正本增补件 2 的建议案
12				03 系列修正本增补件 4 的建议案
13	79		关于就转向装置方面批准车辆的统一规定	02 系列修正本增补件 4 的建议案
14				03 系列修正本增补件 7 的建议案
15				04 系列修正本增补件 2 的建议案

16		90	关于批准机动车辆及其挂车用可更替制动衬片总成、鼓式制动衬片和制动盘、制动鼓的统一规定	02 系列修正本增补件 8 的建议案	
17		152	关于就 M1 和 N1 类车辆的自动紧急制动系统 (AEBS) 方面批准机动车统一规定	原始版本增补件 5 的建议案	
18	01 系列修正本增补件 4 的建议案				
19	02 系列修正本增补件 2 的建议案				
20	原始版本增补件 1 的建议案				
21		39	关于就车速表、里程表装置及其安装方面批准车辆的统一规定	01 系列修正本增补件 2 的建议案	
22		46	关于批准间接视野装置和就该装置的安装方面批准机动车辆的统一规定	05 系列修正本的建议案	
23		107	关于就一般结构方面批准 M2 或 M3 类车辆的统一规定	10 系列修正本的建议案	
24		116	关于机动车防盗保护方面的统一规定	原始版本增补件 9 的建议案	
25		121	关于就手操纵件、信号装置及指示器的位置和识别方面批准车辆的统一规定	01 系列修正本增补件 4 的建议案	
26	GRSG	125	关于就驾驶员前视野方面批准机动车辆的统一规定	01 系列修正本增补件 2 的建议案	
27				02 系列修正本增补件 1 的建议案	
28		160	关于就事件数据记录系统批准机动车的统一规定	原始版本增补件 1 的建议案	
29				01 系列修正本增补件 1 的建议案	
30				原始版本增补件 1 的建议案	
31			161	关于机动车防盗以及批准防盗装置 (通过锁止系统) 的统一规定	原始版本增补件 2 的建议案

32		162	关于批准止动器以及就止动器方面批准车辆的统一技术规定	原始版本增补件 1 的建议案
33				原始版本增补件 2 的建议案
34		163	关于批准车辆报警系统以及就车辆报警系统批准车辆的统一规定	原始版本增补件 1 的建议案
35		55	关于批准汽车列车机械连接件的统一规定	01 系列修正本勘误本 2 的建议案
36				02 系列修正本勘误本 1 的建议案
37	GRE	10	关于就电磁兼容性方面批准车辆的统一规定	06 系列修正本增补件 2 的建议案
38		53	关于就 L3 类车辆照明和光信号装置的安装方面批准车辆的统一规定	01 系列修正本增补件 22 的建议案
39				02 系列修正本增补件 5 的建议案
40				03 系列修正本增补件 2 的建议案
41		148	关于批准机动车及其挂车光信号装置（车灯）的统一规定	原始版本增补件 4 的建议案
42	149	关于批准机动车道路照明装置（车灯）及系统的统一规定	原始版本增补件 5 的建议案	
43	GRPE	154	关于就指标污染物排放、CO ₂ 排放和燃料消耗量和/或电能消耗量和续驶里程（WLTP）方面批准轻型乘用车和商用车的统一规定	02 系列修正本的建议案

(三) TBT 通报法规清单

序号	国家	通报号	标准法规号	通报时间	法规名称/关键词
1	欧盟	EU 871	(EU)2020/683 修订法规	2022.2.8	M、N 类车型信息文件模板，认证证书与一致性等
2	韩国	KOR 1058	修订《机动车辆和零部件性能法规和标准》	2022.2.22	GVM≤3.5t 的乘用车、卡车及特种车辆的先进紧急制动系统 AEBS 的安装；载荷标识及装配标准；车灯标准；燃油系统和碰撞标准；公交车左侧车门安装等
3	欧盟	EU 878	修订 (EU) 2018/858 法规	2022.3.10	修订 (EU) 2018/858 附件 I、II、IV 和 V；不限量生产车辆、小批量生产车辆、小批量生产全自动车辆和专用车辆的技术要求；关于软件更新的技术要求
4	欧盟	EU 882	修订 (EU)2019/2144 法规	2022.3.15	修订更新 (EU) 2019/2144 附件中采用的联合国法规清单
5	美国	USA 1745 AMD1	49 CFR Part 393	2022.3.8	安全操作所需的零部件；挡风玻璃上可安装的安全技术设备区域
6	沙特阿拉伯	SAU 1231	SASO 469	2022.3.14	机动车辆-尺寸与重量
7	沙特阿拉伯	SAU 1232	SASO 2910	2022.3.15	挂车的一般要求
8	美国	USA 1593 AMD1	49 CFR Part 571	2022.3.30	自动驾驶系统的乘员保护

【国际标准服务站(汽车)】

中国汽车技术研究中心有限公司标准化研究所作为经国家市场监管总局、国家标准技术审评中心官方授权的国际标准服务站(汽车),根据《ISO POCOSA 2017》、《IEC销售政策》等相关规定,开展国际标准推广和应用服务,提供ISO/IEC/DIN/AFNOR等标准的官方版本代售服务,为加强国际知识产权保护、规避国际侵权风险,欢迎行业同仁联系垂询!

【联系方式】

殷凤轩

电话:022-84379859

手机:15202273805

邮箱:yinfengxuan@catarc.ac.cn



中国汽车技术研究中心有限公司
汽车标准化研究所