2.32.1.　「カテゴリー「A」のブレーキアシストシステム」とは、運転者が加えるブレーキペダル踏力に基づいて、緊急制動状態であることを検知するシステムをいう。
2.32.2.　「カテゴリー「B」のブレーキアシストシステム」とは、運転者が加えるブレーキペダル速度に基づいて、緊急制動状態であることを検知するシステムをいう。
2.32.3.　「カテゴリー「C」のブレーキアシストシステム」とは、複数のデータに基づいて緊急制動状態であることを検知するシステムをいう。ただし、当該データの１つは、ブレーキペダルを操作したときの割合であること。
別添十一3・2・11・2・1・中「光学警告信号」を「光学式警報の場合にあっては、光学警告信号」に改める。
別添十一3・2・24・中「別紙８」を「別紙８A.」に改める。
別添十一3・2・に次のように加える。
3.2.26.　2.32.に適合するブレーキアシストシステム（ＢＡＳ）を備えた車両は、別紙８B.の技術的な要件を満たすものとする。
別添十一別紙7の見出しを次のように改める。
別紙８　横滑り防止装置及びブレーキアシストシステムを備えた自動車に対する試験要件
別添十一別紙7の見出しの次に次のように加える。
A.　横滑り防止装置の技術的な要件
別添十一別紙7中「本別紙」を「本項」に改める。
別添十一別紙7に次のように加える。
B.　ブレーキアシストシステムの技術的な要件
1.　一般要件
1.1.　本項はブレーキアシストシステム（以下「ＢＡＳ」という。）を備えた自動車の要件を規定する。
1.2.　本項の要件に加えて、ＢＡＳは、本技術基準の関連する技術的な要件をいずれも満たすものとする。
1.3.　本項の要件に加えて、ＢＡＳを装備した車両は、別紙４に適合するＡＢＳを装備するものとする。
1.4.　カテゴリー「A」のＢＡＳに関する一般性能要件
1.4.1.　相対的に高いペダル踏力によって緊急制動状態が感知された場合、ＢＡＳが作動していない状態で要求されるペダル踏力と比較して、ＡＢＳをフルサイクリングさせるための追加されたペダル踏力を減じるものとする。その適合については3.2.から3.4.に規定された要件を満たした場合に証されるものとみなす。
1.5.　カテゴリー「B」及びカテゴリー「C」のＢＡＳに関する一般性能要件
1.5.1.　少なくとも非常に速いペダル操作で緊急制動状態が感知された場合、ＢＡＳは、最大限達成可能な制動率を達成するため、又はＡＢＳをフルサイクリングさせるため圧力を上げるものであって、4.2.から4.4.までの規定を満たすものとする。
2.　一般試験要件
2.1.　変数
2.1.1.　本項に記載された試験において、以下の変数を測定するものとする。
2.1.2.　ブレーキペダル踏力　F_p
2.1.3.　車速　V_x
2.1.4.　車両減速度　a_x
2.1.5.　ブレーキ温度　T_d
2.1.6.　ブレーキ圧力　P（該当する場合）
2.1.7.　ブレーキペダル面中心にて測定されたブレーキペダル移動量又は測定を容易とするためブレーキ面中心における変位と比例して動くペダル機構上における所定位置にて測定されたブレーキペダル移動量　S_p
2.2.　測定装置
2.2.1.　2.1.に挙げた変数を、適切な信号変換器によって測定するものとする。この場合において、精度、作動レンジ、フィルタリング手法、データ処理及びその他の要件は、ＩＳＯ標準15037－１：2006に準拠して行うものとする。
2.2.2.　ペダル踏力及びディスク温度についての測定精度は以下とする。

可変範囲変数	信号変換器の一般的作動範囲	推奨される最大の記録誤差
ペダル踏力	0～2,000N	±10N
ブレーキ温度	0～1,000℃	±５℃
ブレーキ圧力※	０～20MPa※	±100kPa※

※3.3.5.の規定内容に準拠した方法により求めた数値とすることができる。
2.2.3.　ＢＡＳ試験手順のアナログ及びディジタルデータ処理に関する詳細は、本別紙の附録２に規定する。データ収集のサンプリング周期にあっては少なくとも500Hzであること。
2.2.4.　2.2.3.と少なくとも同等の精度を有している場合にあっては、他の測定方法を用いることができるものとする。
2.3.　試験条件
2.3.1.　試験車両は非積載状態であるものとする。ただし、運転者に加えて試験結果を記録する者が、助手席にいることを妨げない。
2.3.2.　制動試験は、良好な摩擦力を有する乾燥した路面で実施するものとする。
2.4.　試験方法
2.4.1.　3.及び4.に記載された試験を、直線路において100±２㎞／ｈの試験速度から実施するものとする。
2.4.2.　ブレーキの平均温度は、別紙１の1.4.1.1.に従うものとする。
2.4.3.　ブレーキペダル踏力が20Nに達する瞬間を試験における基準時間t_0として定義する。㈱
㈱　エネルギーソースによって補助されたＢＡＳを装備する車両については、必要なペダル踏力は、エネルギー蓄積装置内のエネルギーレベルに依存する。従って、試験開始時には、十分なエネルギーレベルが確保されているものとする。
3.　カテゴリー「A」のＢＡＳの評価
3.1.　カテゴリー「A」のＢＡＳは、3.2.及び3.3.の試験要件を満たすものとする。
3.2.　試験１　F_{ABS}及びa_{ABS}を求めるための基準試験
3.2.1.　本別紙の附録１に規定されている手順に従って、基準値F_{ABS}及びa_{ABS}を求めるものとする。
3.3.　試験２　ＢＡＳの作動試験
3.3.1.　ペダル踏力を感知するシステムでは、緊急制動状態の検知によって、以下が大幅に増加するものとする。
(a)　ブレーキペダル踏力に対するブレーキライン圧の比率（3.3.5.で容認される場合）
(b)　ブレーキペダル踏力に対する車両減速度の比率
3.3.2.　（$F_{ABS,\,extrapolated}-F_T$）と比較して（$F_{ABS}-F_T$）に要求されるブレーキペダル踏力が40%から80%減少するような、特定のブレーキ操作特性が定義できる場合に、カテゴリー「A」のＢＡＳに関する性能要件は満たされる。
3.3.3.　図１ａに示すとおり、F_T及びa_Tはペダル踏力閾値及び減速度閾値である。自動車製作者はF_T及びa_Tの値を試験機関に提出するものとする。a_Tの値は3.5から5.0m／s^2とする。