

附件 4:

## 中汽协会《智能网联汽车（驾驶自动化分级）分类统计指南》团体标准编制说明

### 一、工作简要过程

#### （一）任务来源

智能网联汽车是一种跨技术、跨产业领域的新兴汽车体系，可上路安全行驶的无人驾驶汽车。在自动驾驶技术发展如火如荼的背景下，完善相关标准体系，对于行业发展尤为重要。2021 年 8 月发布了推荐性国家标准《汽车驾驶自动化分级》，综合考量动态驾驶任务、最小风险策略等多个维度因素，明确相应级别下汽车用户应承担的驾驶任务，并为行业开展智能网联汽车（驾驶自动化分级）分类统计工作奠定基础，但在向汽车企业调研时发现，此标准的分级定义较为宏观，不利于行业企业对汽车进行分级分类统计，为细化标准，同时也为了满足行业数字化发展需要，并指导行业企业做好智能网联汽车统计工作，因此研究制定智能网联汽车（驾驶自动化分级）分类统计指南团标。

2022 年 6 月 9 日，经过一个月公示后，中汽协下达 2022 年第三批团体标准立项通知的函（中汽协函字 [2022]289 号），《智能网联汽车（驾驶自动化分级）分类统计指南》正式立项（计划号：2022-22）。

#### （二）主要起草单位及任务分工

本标准由中国汽车工程研究院股份有限公司牵头起草，由中国汽车工业协会、中汽院智能网联科技有限公司、中国第一汽车集团有限公司智能网联开发院、东风汽车集团有限公司、上海汽车集团股份有限公司、重庆长安汽车股份有限公司、北京汽车集团有限公司、广汽集团股份有限公司广汽工程研究院、安徽江淮汽车集团股份有限公司、中国重型汽车集团有限公司、宇通客车股份有限公司、厦门金龙联合汽车工业有限公司、一汽解放汽车有限公司、上海蔚来汽车有限公司、如果科技有限公司、北京理工大学、国汽（北京）智能网联汽车研究院、东风商用车有限公司、长城汽车股份有限公司等二十家企业参与编写，为团体标准完善提供大量的完善与补充意见。

#### （三）标准研讨情况

##### 1、标准立项前期研讨

2022 年 3 月 16 日中国汽车工业协会（以下简称“中汽协会”）与中国汽车工程研究院股份有限公司（以下简称“中国汽研”）召开线上研讨会，团体标准由中汽协会提出制定需求，并委托中国汽研牵头起草，对于团体标准制定背景、制定方式、标准适用范围、标准要求、标准需要确定情况等内容进行交流与讨论。经过商议决定向商用车企业征求编写意见。

2022 年 3 月 25 日中汽协会携手中国汽研与中国重型汽车集团有限公司、宇通客车股份有限公司、厦门金龙联合汽车工业有限公司、一汽解放汽车有限公司四家商用车企

业召开线上征求意见会议，由四家企业分别介绍智能网联汽车驾驶自动化发展现状及研发情况。会上通过征求四家企业意见，形成制定团体标准适用范围共识。

## 2、立项论证

2022年4月21日，7位来自政府部门、行业组织、科技公司、大专院校、零部件等领域的专家，按照中汽协会团体标准立项论证有关要求，对《智能网联汽车（驾驶自动化分级）分类统计指南》团体标准进行了立项论证。经过项目汇报、现场问答和专家论证等环节，通过专家组7位专家表决同意立项。

## 3、标准起草

2022年6月16日召开标准起草工作启动会议，由中国汽研介绍团体标准进展情况，并展示前期编写标准草案具体内容，参与编写的起草组成员单位对标准草案内容和指标发表修改意见。

# 二、标准编制原则和主要内容

## （一）编制原则

本文件编写符合 GB/T 1.1—2020《标准化工作导则 第1部分：标准化文件的结构和起草规则》的规定起草。起草过程，充分考虑国内外现有相关标准的统一和协调；标准的要求充分考虑了国内当前的行业技术水平，对草案内容进行多次征求意见和充分讨论。

## （二）适用范围

本文件规定了智能网联汽车各驾驶自动化功能的统计工作的一般要求、统计原则及分类统计方法。

本文件适用于M类、N类的智能网联汽车产销量数据统计工作。

## （三）主要内容

**1. 条款 4.2.1 对于单辆车辆搭载了L0、L1、L2等的多项功能的智能网联汽车，不重复计算产销量。**

例如，对于同一辆智能网联汽车，同时搭载了组合驾驶辅助功能（L2）、自适应巡航控制（L1）、自动紧急转向（L0）等，该车辆应以搭载最高的驾驶自动化级别功能为原则，在企业开展智能网联汽车L0和L1数据统计时，不再将该车型重复纳入L0和L1的统计分类计算。

**2. 条款 4.2.4 针对于进入公告目录的车型进行统计，不统计进行示范应用的智能网联汽车。**

目前国家各地方出台了多项支持政策，部分企业智能网联汽车已经实现了L3及以上级别的示范运营，但因国家未出台自动驾驶功能准入，这一系列车型无法进入公告目录进入汽车市场进行售卖，所以未进入公告目录的车型不进行统计。

**3. 条款 4.2.6 汽车整车企业生产的非完整车辆不在统计范围内。**

非完整车辆即为车辆底盘，底盘作用是支承、安装汽车发动机及其各部件、总成，形成汽车的整体造型，传动系、行驶系、转向系和制动系四部分组成。非完整车辆不直接进入市场面对消费者售卖，故此部分销量不在统计范围内。

## 4. 附录 B 表 B.1 驾驶自动化分级定级表

参考 GB/T 39263-2020《道路车辆 先进驾驶辅助系统(ADAS) 术语及定义》内自动驾驶功能及工作组企业提供的自动驾驶功能，将各功能进行定级。因自动驾驶功能准入尚无明确政策出台，暂不对于L3-L5功能进行定级，待具体政策出台后修订标准。

### 三、采用国际标准和国外先进标准情况

无

### 四、主要关键指标及试验验证情况

本标准不涉及试验验证。

### 五、与现行法律、法规和政策及相关标准的协调性

本标准规范是对现有标准的补充，是行业性规范性使用文件，与现行国家标准、行业标准没有冲突，并注重标准之间的协调配套。

### 六、贯彻标准的要求和措施建议

1、本标准一经发布，将率先主要在整车生产企业进行宣贯，以达到行业规范性要求。

2、本标准将通过日常宣传中，向汽车整车生产企业贯彻执行。

3、本标准为推荐性团体标准，建议标准发布后组织宣贯实施。

### 七、其他需要说明的事项

无