

《质量分级及“领跑者”评价要求 纯电动乘用车》

(征求意见稿) 编制说明

标准起草组

2022年11月

目 次

一、立项背景.....	0
二、适用范围和拟解决问题.....	0
三、标准制定原则.....	3
四、主要工作过程.....	3
五、标准主要技术内容.....	7
六、预期作用和效益.....	8
七、采用国际标准和国外先进标准的程度，以及与国际、国外同类标准水平的对比情况.....	8
八、与有关的现行法律、法规和强制性国家标准的关系.....	8
九、重大分歧意见的处理经过和依据；	8
十、贯彻国家标准的要求和措施建议.....	9

一、立项背景

2021年，我国新能源汽车市场在政府积极作为、行业的科技支撑引领和商业模式创新、消费者消费观念升级等多重作用下，取得了爆发式的增长和突破，在全球新能源产业体系中牢牢占据了举足轻重的地位，实现了新能源汽车领域的全球领跑效应，加速了全球汽车新能源化的进程。在新能源汽车如火如荼发展的同时，各大汽车厂商和新造车势力都争相加大了产品投放力度，随着C端用户选购新能源汽车的比例进一步提升，如何进一步提升产品和服务质量，提高品牌向上的能力；如何改善选车用车过程中的“选择恐惧症”，科学合理评价新能源汽车的“优劣”，成为摆在行业和消费者面前的一大难题。

而另一方面，为了更好的提升产品和服务质量，在政策引导和标准体系建设方面，放开搞活企业标准是标准化改革的重大举措。2018年，市场监管总局等八部门发布《市场监管总局等八部门关于实施企业标准“领跑者”制度的意见》，提出以企业标准自我声明公开为基础，建立实施企业标准“领跑者”制度。该制度通过调动第三方评估机构开展企业标准水平评估以及产品质量评价，发布企业标准排行榜，确定企业标准“领跑者”称号，引导企业标准水平提升，引领产品和服务质量升级。2021年，中共中央办公厅国务院办公厅印发《建设高标准市场体系行动方案》，再次提到优化企业标准“领跑者”制度。

为了更好的落实国家政策指引作用，引导行业产品和服务质量提

升，满足消费者日益增长的选车用车需求，中国汽研于 2020 年起，响应国务院、国家市场监督管理总局实行企业标准“领跑者”制度的号召，切实发挥企业标准对高质量发展的引领作用，联合国内 15 家整车企业，共同编制了《“领跑者”标准评价要求 纯电动汽车》团体标准，并在 2020-2021 年开展了企标评定工作，有效支撑了“领跑者”制度在汽车行业的实施。

随着国内智能新能源汽车的高速发展和新方案、新技术的广泛市场化应用，国内智能新能源汽车的产品品质有了较大幅度的提升。针对近两年消费者持续关注的痛点问题和新的热点话题，现有《“领跑者”标准评价要求 纯电动汽车》团体标准的名称和部分条款要求（包括评价指标、判定要求等）亟待修订，主要原因如下：

- 团标名称调整。根据“领跑者”工作委员会要求，2022 年起，要求所有的团标都修订为《质量分级及“领跑者”标准评价要求 XXXX》。另外，根据该团标的定义，2020 版的名称为纯电动汽车，其实质上是评价 M1 类的纯电动乘用车，因而在 2022 年修订团标的过程中，将团标的名称及测评对象进一步缩小到“纯电动乘用车”的领域，更聚焦。
- 评价指标调整。根据 2020 年之后的纯电动乘用车市场和技术发展趋势，现有市场主流产品的性能和功能表明，纯电动乘用车的产品表现更加综合，因此汽车新四化中提到的智能化、电动化、网联化以及社会广泛关注的车辆健康座舱等，应成为评价的要素，因而本次 2022 年修订团标的过程中，将增加

上述方向的评价指标，使团标对纯电动乘用车的评价更为准确、更符合产品发展的规律。

- 判定要求调整。2020 版团标执行 2 年多以来，随着市场产品水平的提升，原 2020 版团标的判定要求已经落后于产品的技术发展趋势，因而需要在 2022 版团标中修订判定要求。

通过上述几个方向的调整，新修订的 2022 版团标以适应产品和服务质量的评价要求，引导整车和零部件企业对产品进行优化升级，促进智能新能源汽车向更安全、更高效的方向发展。

二、适用范围和拟解决问题

1、适用范围

适用于 M1 类纯电动乘用车；

规定了纯电动乘用车质量和企业标准水平评价。相关机构开展质量分级和企业标准水平评估、“领跑者”评价以及相关认证时可参考使用，企业在制定企业标准时也可参照本文件。

2、拟解决问题

规定了纯电动乘用车“领跑者”标准评价的术语和定义、评价指标体系、等级划分和试验评价方法。

拟从市场端痛点问题入手，以消费者关注点为牵引，将其转化为工程化的评价指标，开展 M1 类纯电动乘用车的质量分级和“领跑者”标准评价。该评价重点解决当前纯电动乘用车的性能综合评价和分级问题，通过一系列符合市场端的问题入手，引导企业在设计和开发过

程重视消费端的需求，提高纯电动乘用车产品的市场竞争力。

三、标准制定原则

本标准的制定依据以下原则：

1. 适用性原则

本标准的编制充分考虑与我国现行法律法规和技术标准相符合，重点考虑可操作性，便于标准的实施。

2. 规范性原则

本标准根据《中华人民共和国标准法》、GB/T 1.1《标准化工作导则第1部分：标准的结构和编写》、T/CAQP 015《“领跑者”标准编制通则》进行编制。

本标准编制所参考的依据为国家有关法律法规以及强制性标准要求、国家及行业产品或服务标准、国内或国际先进产品标准等。

四、主要工作过程

1、开展调研

2022年1月开始，标准编制相关人员开始进行相关资料收集与调研，主要情况整理如下。

(1) 《新能源汽车产业发展规划（2021-2035年）》

2019年2月起，工业和信息化部会同中央财办、发展改革委等12个部门研究编制了《新能源汽车产业发展规划（2021-2035年）》

（以下简称《规划》），《规划》明确了电动化、网联化、智能化发展方向，强调充分发挥市场在资源配置中的决定性作用，强化企业在技术路线选择等方面的主体地位，政府在战略规划引导、标准法规制定、质量安全监管等方面发挥作用。

（2）标准技术法规

2020年，工信部积极实施标准化战略，组织相关机构结合我国汽车行业实际需求持续开展标准制修订，努力打造技术水平高、创新能力强、国际化程度深的新型技术标准体系。组织行业全年制定完成并经国家标准化管理委员会批准发布的国家标准49项，工业和信息化部批准发布汽车行业标准16项，涵盖汽车安全、汽车节能、电动汽车、智能网联、关键部件等方面，汽车标准体系得到进一步完善。

其中，在车辆安全标准方面，结合我国道路交通事故具体特征，涉及车辆制动系统、灯光、约束系统、乘员保护、行人保护等方面的27项整车、关键系统主被动安全标准正在进行制修订，首次发布了GB 39732-2020《汽车时间数据记录系统》、GB/T 38795-2020《汽车侧面气囊和帘式气囊模块性能要求》、GB/T 38694-2020《车辆右转弯提示音要求及试验方法》等标准。

在汽车节能低碳标准方面，发布了GB 19578-2021《乘用车燃料消耗量限值》、GB/T 18386.1-2021《电动汽车能量消耗量和续驶里程试验方法 第1部分：轻型汽车》等4项标准，有助于提升乘用车燃料经济性水平。

在电动汽车标准方面，贯彻落实《规划》相关要求，鉴权电动汽

车安全标准体系。组织制定 GB 18384-2020《电动汽车安全要求》、GB 38032-2020《电动客车安全要求》和 GB 38031-2020《电动汽车用动力蓄电池安全要求》等 3 项强制性国家标准及 GB/T 40032-2021《电动汽车换电安全要求》等 9 项推荐性国家标准，制定完成并报批《电动汽车碰撞后安全要求》等 15 项标准。其中，3 项强制性国家标准以我国原有推荐性国家标准为基础，与我国牵头制定的联合国电动汽车安全全球技术法规全面接轨，进一步提高和优化了对电动汽车整车和动力电池产品的安全技术要求，对提升新能源汽车安全水平、保障产业健康持续发展具有重要意义。

(3) 双积分管理政策

为适应汽车产业发展新形势，进一步优化管理机制，更好促进节能与新能源汽车产业高质量发展，2020 年 6 月，工信部、财政部等五部委联合发布《关于修改〈乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法〉的决定》，着重进行三个方面的调整：一是对现有政策条款考核要求进行更新，明确了 2021-2023 年新能源积分比例要求；二是增加了传统能源乘用车节能水平引导措施，对生产/供应低油耗车型的企业在核算新能源积分达标值时给予核算有会，建立了传统车平均油耗与新能源积分挂钩的灵活性措施；三是顺应产业发展新形势的调整，放宽关联企业的认定条件。

(4) 促消费政策的积极出台

2020 年，为应对疫情冲击，改善消费环境，助力形成强大国内市场，促进汽车经济稳定运行，国家出台了《关于促进消费扩容提质

加快形成强大国内市场的实施意见》、《关于稳定和扩大汽车消费若干措施的通知》等多项汽车促消费支持政策，同时，各地方政府也出台了一批针对性和实用性较强的政策措施，有力促进了全国汽车消费市场的加速回升。这些政策的出台，有力推动了包括资金补贴、优化汽车限购政策、支持新能源汽车消费、鼓励汽车下乡、完善汽车消费环境政策等。

2、成立标准起草组

本标准的主要起草单位为中国汽车工程研究院、中国标准化研究院以及相关企业和协会等。

3、通过标准立项

本标准由中国汽车工业协会、中国节能协会共同提出，按照中国汽车工业协会、中国节能协会团体标准立项要求，于2022年6月8日完成标准立项。

4、行业专家研讨，形成征求意见稿

标准起草组经过多次讨论和专家咨询，进一步确定标准的主体内容，形成标准草案，并于2022年10月14日召开了包括长安、比亚迪、广汽、特斯拉、一汽大众、上汽大众、上汽通用五菱等20余家企业代表参与的团标讨论会，对团标的细节进行了详细的讨论和企业工作组征求意见，并在汲取工作组企业意见的基础上，形成了征求意见稿。

五、标准主要技术内容

1、基础部分（第一至三章）

对标准的使用范围、所涉及规范性引用文件和术语定义进行规定。

2、评价指标体系（第四章）

纯电动乘用车的质量分级及“领跑者”标准评价要求，涉及到的指标体系，包括基本要求、评价指标分类及评价指标体系框架。

（1）基本要求包括：

- 企业近三年无较大环境、安全、质量事故；
- 企业无不良信用记录；
- 企业应建立并运行符合产品和服务的管理体系；
- 产品应为量产产品，服务应为规模化提供的服务；
- 汽车产品需纳入《道路机动车辆生产企业及产品公告》。

（2）评价指标分类

——纯电动乘用车质量分级及“领跑者”标准的评价指标分为：基础指标、核心指标和创新性指标。

（3）评级指标框架

——通过对车型的分类，定义了微型车的评价指标体系（表1）和常规车的评价指标体系（表2）。

3、等级划分（第五章）

针对质量分级及“领跑者”标准评价的要求，对于微型车和常规车分别定义了相关的评价等级及相应的条件要求。

六、预期作用和效益

本标准主要针对新能源汽车“领跑者”标准的评价指标体系和评价方法进行规定，在制定过程中充分征求相关机构和企业意见，并开展调研验证予以证明，力求标准的科学性、适应性和可操作性，指导企业编写企业标准，助力企业高质量发展，因此，标准制定具有良好的社会效益和经济效益。

七、采用国际标准和国外先进标准的程度，以及与国际、国外同类标准水平的对比情况

本标准属于团体标准，与现行法律、法规、规章和政策以及有关基础和相关标准不矛盾。国内、国外均没有本标准所评价内容的评测标准。

八、与有关的现行法律、法规和强制性国家标准的关系

本标准与现有的法律、法规和强制性国家标准无冲突。

九、重大分歧意见的处理经过和依据；

目前无重大分歧意见。

十、贯彻国家标准的要求和措施建议

建议标准实施后组织标准宣讲，促进标准顺利实施。