

《质量分级及“领跑者”评价要求 汽柴油  
轻型货车》（征求意见稿）

编制说明

标准起草组  
2022年11月

# 目 次

一、工作简要过程.....	0
二、标准编制原则和主要内容.....	4
三、采用国际标准和国外先进标准情况.....	5
四、主要试验验证情况.....	5
五、与现行法律、法规和政策及相关标准的协调性.....	13
六、贯彻标准的要求和措施建议.....	13
七、其他需要说明的事项.....	14

# 一、工作简要过程

## （一）任务来源

2017年，国务院发布《中共中央 国务院关于开展质量提升行动的指导意见》，明确提出“全面实施企业标准自我声明公开和监督制度，实施企业标准领跑者制度”。2018年，国家市场监督管理总局等八部门发布《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》。2021年1月，中共中央办公厅、国务院办公厅印发了《建设高标准市场体系行动方案》，明确提出“优化企业标准‘领跑者’制度”。2021年10月，中共中央、国务院印发了《国家标准化发展纲要》，提出“深化标准化运行机制创新，实施企业标准领跑者制度”。

为响应国家高质量发展战略的要求，中国汽车工程研究院股份有限公司于2020年成为汽车领域“领跑者”评估机构，发布了第一批新能源汽车企业标准领跑者并获得优秀评估机构的称号。2021年，中国汽研进一步夯实了评价领域，系统的建立了新能源整车、汽柴油整车、汽车用发动机、汽车零部件及配件4个重点领域、12个细分产品的评价能力，牵头发布了11项团体标准，开展了33个整车、12个关键系统和零部件的企业标准评价工作。

为推动2022年“领跑者”评估工作的顺利开展，2022年2月，中国汽研提交了《“领跑者”标准评价要求 汽柴油轻型货车》团体标准立项申请。2022年6月，中国汽车工业协会对《“领跑者”标准评价

要求《汽柴油轻型货车》团体标准进行了立项公示。2022年7月1日，中国汽车工业协会正式下文通知《“领跑者”标准评价要求《汽柴油轻型货车》完成团体标准立项，项目计划号为2022-62。2022年8月，根据中国汽车工业协会要求，将标准名称更改为《质量分级及“领跑者”评价要求《汽柴油轻型货车》》。

## （二）主要起草单位及任务分工

在本标准的研究制定工作过程中，与行业专家进行了多次研讨并开展了广泛的调研工作和大量的试验验证工作，得到了相关车辆生产企业的支持，取得了大量具有建设性的意见、建议和数据，保证本标准的制定质量。主要起草单位名单如下：

xxx

本标准主要起草人：xxx。上述同志承担的主要工作如下：

——xxx：负责组织与协调，负责主要标准体系框架与技术内容的编写与确定。

——xxx：负责对试验车辆进行试验验证，并提交试验结果，参与标准技术内容的研讨与确定。

## （三）标准研讨情况

### 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）我国轻型货车市场规模

根据中国汽车工业协会数据显示，2017-2021年全国货车销量整

体呈现波动变化的态势。2021年受全球新冠疫情影响，全国货车销量约为429万辆。2021年，轻型货车销量超过200万辆，占比接近一半；其次是重型货车销量超过130万辆，占比约三分之一；微型货车销量超过60万辆，占比约14%；中型货车销量占比约4%。从近几年的国内轻型货车销量情况来看也正好印证其良好的发展势头。

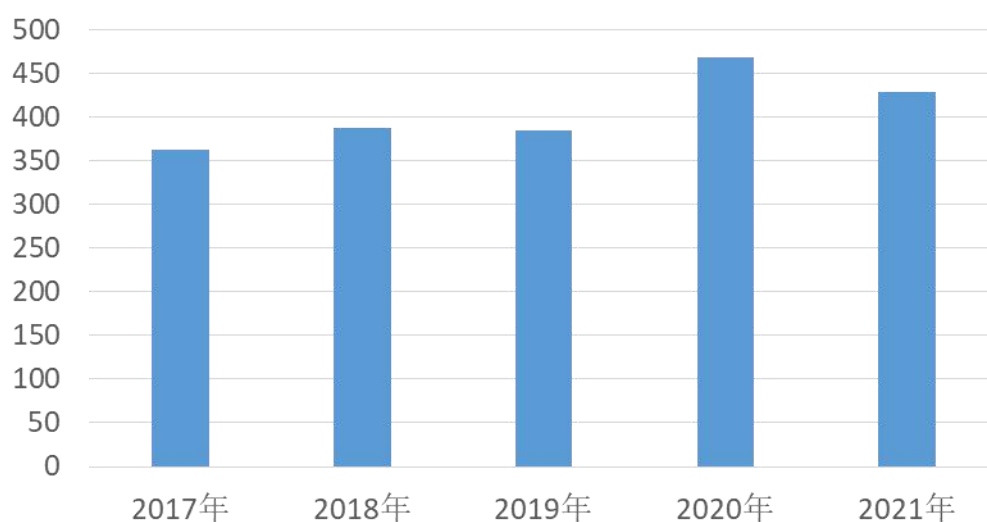


图1 2017-2021中国货车销量情况（单位：万辆）

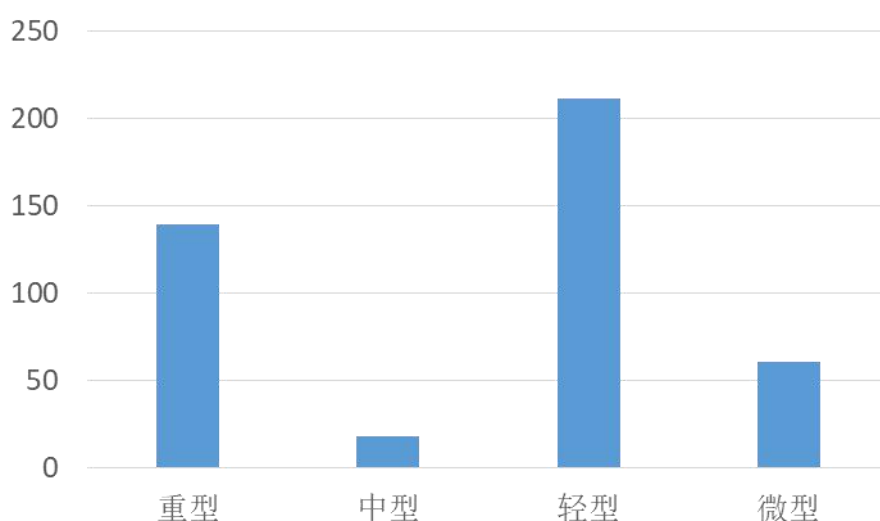


图2 2021年中国不同类型货车销量情况（单位：万辆）

## （2）我国轻型货车行业政策情况

轻型货车“大吨小标”引发的道路交通事故多发，给人民群众生命财产安全造成重大损失，成为严重道路交通安全隐患。国务院安委会出台《全国安全生产专项整治三年行动计划》，明确要求严格落实治超“一超四罚”措施，深化“百吨王”专项整治，2022年基本消除货车非法改装、“大吨小标”等违法违规突出问题。

### （3）我国汽柴油轻型货车标准体系现存问题

目前我国关于汽柴油轻型货车的标准体系中，尚没有一套能够综合反应车辆各项性能好坏的标准。应加快打造一套科学权威，且能够综合评价反映整车各项性能水平的标准体系。在轻型货车行业治理背景下，借助企业标准“领跑者”平台，在行业内树立企业标准的领跑者，有助于轻型货车产品整体技术指标提升，促进轻型货车行业转型升级。

## 2、标准研讨

2022年2月，与轻型货车行业相关企业、协会等进行了沟通交流，对相关试验方法、试验指标进行了收集。

2022年3月，召开团标草案内部研讨会，确定了团标草案基本框架。

2022年5月，召开团标立项审查会，中国汽车工业协会副秘书长李邵华出席会议并致辞。评审专家及起草参与单位人员共17人参加了会议。评审专家听取了项目组的工作汇报，对标准草案进行了详细审议并提出相关建议，经质询论证后一致认为该标准制定具有重要意义，同意通过立项评审。

2022年9月，标准起草工作组在重庆召开了标准启动会，来自中国标准化研究院、中国节能协会、东风柳汽、北汽福田、江西五十铃、庆铃汽车、一汽红塔、唐骏欧铃、河北长安、成都大运等共17家主机厂和行业机构的近40位领导和专家分别以线上或线下的形式参加了本次会议。根据会议专家意见，增加了转向空行程等指标。

2022年10月，将完善后的标准草案发送标准起草单位进行内部征求意见，根据工作组内部反馈意见对标准草案进行了进一步修改完善，形成标准征求意见稿。

## 二、标准编制原则和主要内容

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。

### 三、采用国际标准和国外先进标准情况

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。本标准中基础指标、核心指标均采用了现行国家、行业标准规定的指标，但现行国家、行业标准中未对评价指标水平进行分级，本标准提出了相关指标分级。本标准创新性指标是在借鉴国内外现有评测方法的基础上提出的，相对于国内外现有评测方法具有一定的先进性，相关指标分级也填补了国内外空白。

### 四、主要试验验证情况

#### 1、评价指标分类

—— 汽柴油轻型货车“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。

—— 基础指标包括：外廓尺寸、轴荷及质量限值、制动性能、防抱制动性能、侧倾稳定性。

—— 核心指标包括：加速性能、爬坡性能、紧急制动性能、热衰退性能、通过性、车外噪声、车内噪声、不足转向特性、转向空行程、蛇行试验、燃料消耗量。

—— 创新性指标包括：承载均衡性、滑行距离、制动跑偏量、制动时驾驶员耳旁噪声、制动踏板线性度、平顺性。

#### 2、评价指标限值验证

2022年9月-10月，标准工作组对多辆汽柴油轻型货车开展了试



验验证工作。主要验证项目包括加速性能、爬坡性能、紧急制动性能、热衰退性能、通过性、车外噪声、车内噪声、不足转向特性、转向空行程、蛇行试验、燃料消耗量、承载均衡性、滑行距离、制动跑偏量、制动时驾驶员耳旁噪声、制动踏板线性度、平顺性等。

### 1) 加速性能

加速性能是车辆的动力性指标之一，汽柴油轻型货车作为生产资料，加速性能的好坏直接影响到运输效率。现有加速性能试验方法主要有 0-100km/h 全油门起步加速、60-100km/h 全油门超越加速、400m 全油门起步加速等。参照《汽车加速性能试验方法》(GB/T 12543)，选取了 0-100km/h 全油门起步加速作为加速性能试验方法并进行了验证。

### 2) 爬坡性能

爬坡性能代表了车辆的爬坡能力的好坏。汽柴油轻型货车在实际行驶过程中可能会遇到不同的坡道路面，良好的爬坡性能至关重要。影响车辆爬坡性能的主要因素包括车辆的动力性、轮胎抓地能力、接近角、离去角等。为了综合考量车辆的爬坡能力，参照《汽车爬陡坡试验方法》(GB/T 12539) 选取了最大爬坡度作为评价指标。

### 3) 紧急制动性能、热衰退性能、制动跑偏量

制动不合格是交通事故中最主要的原因之一，汽柴油轻型货车制动性能主要从紧急制动性能、热衰退性能、制动跑偏量等方面进行评价。紧急制动性能是模拟车辆在遇到紧急情况时的全力制动，试验依据为《商用车辆和挂车制动系统技术要求及试验方法》(GB 12676)，

车辆进行发动机脱开的 0 型试验，试验车辆为满载状态，N1 类车辆试验车速为 80km/h，N2 类车辆试验车速为 60km/h，评价指标为制动距离。热衰退是指汽车制动器如果长时间工作或连续紧急制动就会因为摩擦过热，导致摩擦系数降低，这样就会影响刹车效果。刹车如果出现热衰退，会因无法提供充足的刹车力道而延长刹车距离，不利于行车安全。热衰退性能试验依据为《商用车辆和挂车制动系统技术要求及试验方法》（GB 12676-2014），在完成重复制动试验后 1min，在发动机脱开的情况下，以与紧急制动性能相同的条件测量车辆的制动距离，计算热衰退后的紧急制动距离与热衰退前的紧急制动距离的比值。制动跑偏量依据本标准试验方法进行，N1 类车辆的试验车速为 80km/h，N2 类车辆的试验车速为 60km/h。

#### 4) 通过性

通过性主要考核汽柴油轻型货车的外廓通过性，由于汽柴油轻型货车经常在城市工况行驶，转弯、狭窄路段等形式工况较多，外廓通过性的好坏直接影响转弯机动性能，尤其是在狭小的空间，甚至会侵入其它车道，影响行车安全。因此，参考《汽车最小转弯直径、最小转弯通道圆直径和外摆值测量方法》（GB/T 12540）进行通过性试验，评价指标为最小转弯直径。

#### 5) 车外噪声、车内噪声、制动时驾驶员耳旁噪声

车外噪声主要考核车辆的噪声污染程度，由于汽柴油轻型货车城市工况较多，噪声过大会干扰人们的正常生活和休息，严重时甚至影响人们的身体健康。因此，参照《汽车加速行驶车外噪声限值及测量

方法》(GB 1495)进行车外噪声试验。车内噪声、制动时驾驶员耳旁噪声主要考核车辆驾驶时的舒适性,噪声不但增加驾驶员和乘员的疲劳,而且影响行车安全。车内噪声试验参照《声学 汽车车内噪声测量方法》(GB/T 18697)进行,制动时驾驶员耳旁噪声试验按照本标准以60km/h的车速进行缓制动试验。

#### 6) 不足转向特性、转向空行程、蛇行试验

不足转向特性、转向空行程、蛇行试验与车辆的操控性能息息相关,不足转向特性的试验方法为稳态回转,评价指标为不足转向度评分,依据是《汽车操纵稳定性试验方法》(GB/T 6323-2014)、《汽车操纵稳定性指标限值与评价方法》(QC/T 480-1999)。转向空行程的试验依据是《机动车运行安全技术条件》(GB 7258),评价指标为转向盘最大自由转动量。蛇行试验能综合的评价车辆行驶过程的稳定性,试验依据是《汽车操纵稳定性试验方法》(GB/T 6323-2014)、《汽车操纵稳定性指标限值与评价方法》(QC/T 480-1999),评价指标为蛇行试验评分。

#### 7) 燃料消耗量、滑行距离

由于汽柴油轻型货车属于生产资料,最终目的是用于运输作业,用户普遍对于其经济性较为关心,燃料消耗是车辆经济性的主要评价指标之一,滑行距离的长短与车辆行驶过程中行驶阻力直接关联,而行驶阻力对燃料消耗影响较大。因此,燃料消耗参照《商用车辆燃料消耗量试验方法》(GB/T 12545.2)进行六工况燃料消耗量试验。由于试验过程中发现80km/h-30km/h区间段滑行距离重复性较高,因此,

以该速度区间段的滑行距离作为评价指标。

### 8) 承载均衡性

车辆左右轮荷不一致可能会导致轮胎偏磨，甚至影响行车安全。承载均衡性主要考核车辆左右轮荷的差别大小，以满载工况下的轮荷差比为评价指标。

### 9) 制动踏板线性度

目前关于制动性能的标准主要关注制动距离、制动力、减速度等方面的指标，很少有针对用户的制动感觉方面的客观试验，比如制动不够线性和制动不够灵敏等。

### 10) 平顺性

平顺性也是考察车辆舒适性的重要指标之一，采用随机输入行驶试验进行评价，试验车速为 40km/h、50km/h、60km/h、70km/h、80km/h，计算驾驶员位置综合总加权加速度均方根值的平均值。

最终根据试验数据形成的 N1 类汽柴油轻型货车和 N2 类汽柴油轻型货车各指标限值分别见表 1、表 2。

表 1 N1 类汽柴油轻型货车评价指标体系框架

序号	指标类型	评价指标		指标来源	指标水平分级			试验、评价方法
					先进水平	平均水平	基准水平	
1	基础指标	外廓尺寸、轴荷及质量限值		GB 1589	符合标准要求			GB 1589
2		制动性能		GB 12676				GB 12676
3		防抱制动性能		GB/T 13594				GB/T 13594
4		侧倾稳定性		GB 7258				GB 7258
5	核心指标	加速性能	0-40km/h 全油门起步加速时间算术平均值 $\bar{t}$	GB/T 12543	$\bar{t} \leq 9$ s	$9 \text{ s} < \bar{t} \leq 10$ s	$10 \text{ s} < \bar{t} \leq 11$ s	GB/T 12543

6	标	爬坡性能	最大爬坡度 $i$	GB/T 12539	$i \geq 30\%$	$25\% \leq i < 30\%$	$20\% \leq i < 25\%$	GB/T 12539
7		紧急制动性能	发动机脱开的 0 型试验制动距离 $S_0$ (满载状态, 试验车速为 80km/h)	GB 12676	$S_0 \leq 45\text{ m}$	$45\text{ m} < S_0 \leq 50\text{ m}$	$50\text{ m} < S_0 \leq 55\text{ m}$	GB 12676
8		热衰退性能	热衰退后与热衰退前紧急制动距离比值 $p$	GB 12676	$p \leq 1.4$	$1.4 < p \leq 1.5$	$1.5 < p \leq 1.6$	GB 12676
9		通过性	最小转弯直径 $d$	GB/T 12540	$d \leq 13.8\text{ m}$	$13.8\text{ m} < d \leq 14.0\text{ m}$	$14.0\text{ m} < d \leq 14.1\text{ m}$	GB/T 12540
10		车外噪声	加速行驶车外噪声 $N_1^a$	GB 1495	$GVM \leq 2t$ 时: $N_1 \leq 75.0\text{ dB(A)}$	$GVM \leq 2t$ 时: $75.0\text{ dB(A)} < N_1 \leq 75.5\text{ dB(A)}$	$GVM \leq 2t$ 时: $75.5\text{ dB(A)} < N_1 \leq 76.0\text{ dB(A)}$	GB 1495
					$2t < GVM \leq 3.5t$ 时: $N_1 \leq 76.0\text{ dB(A)}$	$2t < GVM \leq 3.5t$ 时: $76.0\text{ dB(A)} < N_1 \leq 76.5\text{ dB(A)}$	$2t < GVM \leq 3.5t$ 时: $76.5\text{ dB(A)} < N_1 \leq 77\text{ dB(A)}$	
11		车内噪声	80km/h 车速下匀速行驶驾驶员耳旁噪声 $N_2$	GB/T 18697	$N_2 \leq 72\text{ dB(A)}$	$72\text{ dB(A)} < N_2 \leq 73\text{ dB(A)}$	$73\text{ dB(A)} < N_2 \leq 74\text{ dB(A)}$	GB/T 18697
12		不足转向特性	不足转向度评分 $N_0$	QC/T 480	$N_0 \geq 80$	$70 \leq N_0 < 80$	$60 \leq N_0 < 70$	GB/T 6323
13		转向空行程	转向盘最大自由转动量 $\delta$	GB 7258	$\delta \leq 8^\circ$	$8^\circ < \delta \leq 11^\circ$	$11^\circ < \delta \leq 15^\circ$	GB 7258
14		蛇形试验	蛇形试验评分值 $N_s$	QC/T 480	$N_s \geq 80$	$70 \leq N_s < 80$	$60 \leq N_s < 70$	GB/T 6323
15		燃料消耗量	六工况燃料消耗量 $Q_0$	GB/T 12545.2	汽油: $Q_0 \leq 7.8\text{ L/100km}$	汽油: $7.8\text{ L/100km} < Q_0 \leq 8.8\text{ L/100km}$	汽油: $8.8\text{ L/100km} \leq Q_0 < 9.8\text{ L/100km}$	GB/T 12545.2
					柴油: $Q_0 \leq 7.0\text{ L/100km}$	柴油: $7.0\text{ L/100km} < Q_0 \leq 8.0\text{ L/100km}$	柴油: $8.0\text{ L/100km} \leq Q_0 < 9.0\text{ L/100km}$	

						L/100km;	L/100km	
16	创新性指标	承载均衡性	轮荷差比 $R_w$	本文件	$R_w \leq 6\%$	$6\% < R_w \leq 7\%$	$7\% < R_w \leq 8\%$	附录 A
17		滑行距离	80km/h 到 30km/h 的滑行距离 S	本文件	$S \geq 1000$ m	$950 \text{ m} \leq S < 1000 \text{ m}$	$900 \text{ m} \leq S < 950 \text{ m}$	附录 B
18		制动跑偏量	80km/h 到 0 制动质心最大偏移量 $d_0$	本文件	$d_0 \leq 0.30 \text{ m}$	$0.30 \text{ m} < d_0 \leq 0.50 \text{ m}$	$0.50 \text{ m} < d_0 \leq 0.70 \text{ m}$	附录 C
19		制动踏板线性度	制动踏板线性度 $R_b^2$	本文件	$R_b^2 \geq 0.6$	$0.5 \leq R_b^2 < 0.6$	$0.4 \leq R_b^2 < 0.5$	附录 C
20		平顺性	随机输入行驶试验中综合总加权加速度均方根值 $\bar{a}_v$	本文件	$\bar{a}_v \leq 0.60$ $\text{m/s}^2$	$0.60 \text{ m/s}^2 < \bar{a}_v \leq 0.70$ $\text{m/s}^2$	$0.70 \text{ m/s}^2 < \bar{a}_v \leq 0.80$ $\text{m/s}^2$	附录 D
<sup>a</sup> N <sub>1</sub> 类汽车装用直喷式柴油机时，其限值增加 1dB (A)。								

表 2 N2 类汽柴油轻型货车评价指标体系框架

序号	指标类型	评价指标	指标来源	指标水平分级			试验、评价方法
				先进水平	平均水平	基准水平	
1	基础指标	外廓尺寸、轴荷及质量限值	GB 1589	符合标准要求			GB 1589
2		制动性能	GB 12676				GB 12676
3		防抱制动性能	GB/T 13594				GB/T 13594
4		侧倾稳定性	GB 7258				GB 7258
5	核心指标	加速性能 0-40km/h 全油门起步加速时间算术平均值 $\bar{t}$	GB/T 12543	$\bar{t} \leq 9 \text{ s}$	$9 \text{ s} < \bar{t} \leq 10 \text{ s}$	$10 \text{ s} < \bar{t} \leq 11 \text{ s}$	GB/T 12543
6		爬坡性能 最大爬坡度 i	GB/T 12539	$i \geq 30 \%$	$25 \% \leq i < 30 \%$	$20 \% \leq i < 25 \%$	GB/T 12539
7		紧急制动 发动机脱开的 0 型试验制动距离 $S_0$ (满载状态,	GB 12676	$S_0 \leq 25 \text{ m}$	$25 \text{ m} < S_0 \leq 30 \text{ m}$	$30 \text{ m} < S_0 \leq 35 \text{ m}$	GB 12676

		动性能	试验车速为 60km/h)					
8		热衰退性能	热衰退后与热衰退前紧急制动距离比值 p	GB 12676	$p \leq 1.4$	$1.4 < p \leq 1.5$	$1.5 < p \leq 1.6$	GB 12676
9		通过性	最小转弯直径 d	GB/T 12540	$d \leq 13.8$ m	$13.8 \text{ m} < d \leq 14.0 \text{ m}$	$14.0 \text{ m} < d \leq 14.1 \text{ m}$	GB/T 12540
10		车外噪声	加速行驶车外噪声 $N_1$	GB 1495	$P \leq 75\text{kW}$ 时: $N_1 \leq 80.0$ dB(A) $75\text{kW} \leq P < 150\text{kW}$ 时: $N_1 \leq 82.0$ dB(A) $150\text{kW} \leq P$ 时: $N_1 \leq 83.0$ dB(A)	$P \leq 75\text{kW}$ 时: $80.0$ dB(A) $< N_1 \leq 80.5$ dB(A) $75\text{kW} \leq P < 150\text{kW}$ 时: $82.0$ dB(A) $< N_1 \leq 82.5$ dB(A); $150\text{kW} \leq P$ 时: $83.0$ dB(A) $< N_1 \leq 83.5$ dB(A)	$P \leq 75\text{kW}$ 时: $80.5$ dB(A) $< N_1 \leq 81.0$ dB(A) $75\text{kW} \leq P < 150\text{kW}$ 时: $82.5$ dB(A) $< N_1 \leq 83.0$ dB(A); $150\text{kW} \leq P$ 时: $83.5$ dB(A) $< N_1 \leq 84.0$ dB(A)	GB 1495
11		车内噪声	80km/h 车速下匀速行驶驾驶员耳旁噪声 $N_2$	GB/T 18697	$N_2 \leq 75$ dB(A)	$75 \text{ dB(A)} < N_2 \leq 76$ dB(A)	$76 \text{ dB(A)} < N_2 \leq 77$ dB(A)	GB/T 18697
12		不足转向特性	不足转向度评分 $N_0$	QC/T 480	$N_0 \geq 80$	$70 \leq N_0 < 80$	$60 \leq N_0 < 70$	GB/T 6323
13		转向空行程	转向盘最大自由转动量 $\delta$	GB 7258	$\delta \leq 8^\circ$	$8^\circ < \delta \leq 11^\circ$	$11^\circ < \delta \leq 15^\circ$	GB 7258
14		蛇形试验	蛇形试验评分值 $N_s$	QC/T 480	$N_s \geq 80$	$70 \leq N_s < 80$	$60 \leq N_s < 70$	GB/T 6323
15		燃料消耗量	六工况燃料消耗量 $Q_0$	GB/T 12545.2	汽油: $Q_0 \leq 13.0$ L/100km 柴油: $Q_0 \leq 11.0$ L/100km	汽油: $13.0$ L/100km $< Q_0 \leq 13.2$ L/100km 柴油: $11.0$ L/100km $< Q_0 \leq 11.2$ L/100km	汽油: $13.2$ L/100km $\leq Q_0 < 13.4$ L/100km 柴油: $11.2$ L/100km $\leq Q_0 < 11.4$ L/100km	GB/T 12545.2

						L/100km;	L/100km	
16	创新性指标	承载均衡性	空载状态下轮荷差比 $R_w$	本文件	$R_w \leq 6\%$	$6\% < R_w \leq 7\%$	$7\% < R_w \leq 8\%$	附录 A
17		滑行距离	80km/h 到 30km/h 的滑行距离 S	本文件	$S \geq 900$ m	$850$ m $\leq S < 900$ m	$800$ m $\leq S < 850$ m	附录 B
18		制动跑偏量	60km/h 到 0 制动质心最大偏移量 $d_0$	本文件	$d_0 \leq 0.30$ m	$0.30$ m $< d_0 \leq 0.50$ m	$0.50$ m $< d_0 \leq 0.70$ m	附录 C
19		制动踏板线性度	制动踏板线性度 $R_b^2$	本文件	$R_b^2 \geq 0.6$	$0.5 \leq R_b^2 < 0.6$	$0.4 \leq R_b^2 < 0.5$	附录 C
20		平顺性	随机输入行驶试验中综合总加权加速度均方根值 $\bar{a}$	本文件	$\bar{a}_v \leq 0.60$ m/s <sup>2</sup>	$0.60$ m/s <sup>2</sup> $< \bar{a}_v \leq 0.70$ m/s <sup>2</sup>	$0.70$ m/s <sup>2</sup> $< \bar{a}_v \leq 0.80$ m/s <sup>2</sup>	附录 D

## 五、与现行法律、法规和政策及相关标准的协调性

本标准与现有的法律、法规和强制性国家标准无冲突。

## 六、贯彻标准的要求和措施建议

建议标准发布后结合企业标准“领跑者”政策组织标准宣讲，促进标准顺利实施。



## 七、其他需要说明的事项

无。