出口商品技术指南

汽车整车认证

（2025 年版）

2025 年 7 月

前　言

本《技术指南》主要聚焦中国汽车出口市场的最新发展态势和全球主要汽车消费国产品准入监管体系，适用于中国所有正在从事汽车整车出口的制造商、生产厂和经销商，以及计划开拓国际市场的企业，帮助其技术、管理和经营人员系统掌握目标市场国技术法规要求，从而有效提升企业国际竞争力，实现海外市场拓展战略。

本《技术指南》开篇介绍了2019至2024年我国汽车出口整体情况和主要特点，就分车型（整车、乘用车、商用车）海外市场分布、汽车出口主要省市及贸易方式展开系统梳理，对我国汽车产品全球竞争力进行了总结分析。同时，重点围绕发达国家汽车市场，以及中国汽车出口热门和新兴市场的技术法规要求、准入管理制度及其特点，展开系统、深入的介绍。这些市场包括欧洲、美国、日本、韩国等发达国家市场，以及东盟、欧亚经济联盟、中亚、海湾合作委员会（GCC）、澳大利亚、拉丁美洲和南非等中国汽车出口的主要市场。

与2019版相比，本《技术指南》在内容和形式上做出较大更新调整，主要体现在以下几个方面：

一、新版《技术指南》在内容篇幅上做了适当精简，侧重于对主要国家和地区汽车技术法规、准入管理相关最新情况的汇总和介绍；

二、新版《技术指南》国别范围进一步扩展，结合近年来中国汽车出口特点，增加了对墨西哥、中亚等重点市场的汽车产品认证制度的介绍；

三、新版《技术指南》着重梳理了主要出口市场新能源汽车、智

能网联汽车及重点零部件（如动力电池）技术法规和准入管理要求，反映了近年来全球电动化、智能化、网联化相关管理和发展趋势；

四、新版《技术指南》突出体现了欧盟和东盟这两大主要出口市场的汽车技术法规和市场准入管理制度的最新发展情况；

五、新版《技术指南》介绍各目标市场时，充分体现了各国或地区汽车产品认证主管机构、认证流程、标准法规等准入管理特点；

本《技术指南》有关技术资料来源的截止日期为2024年12月，中国海关数据的截止日期是2024年12月。

本《技术指南》课题项目的承担单位是中国机电产品进出口商会，本《技术指南》课题项目的主要研究单位是中国汽车技术研究中心有限公司。参加本《技术指南》编写的主要专家有：孙晓红、徐耀宗、陈菁晶、王易、谷阳阳、沈庆、赵情、刘星雨、白文岭、王云川、苟韵霏、史宸语、史孟宇等。

中华人民共和国商务部
MINISTRY OF COMMERCE OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

目　录

1. 汽车整车出口概况 1

1.1 2019-2024 年整车出口变化情况 1
1.2 2024 年汽车出口主要特点 2
1.3 出口市场分布情况 4
1.4 省市出口排名 12
1.5 一般贸易为出口主要贸易方式 12
1.6 全球新能源汽车持续增长，中国品牌销量领先 13
1.7 中国汽车产业的技术发展与全球价值链重构 14

2. 欧盟汽车产品主要认证制度最新发展情况 17

2.1 欧盟汽车产品技术法规体系 17
2.2 欧盟汽车产品型式批准制度及其实施 26
2.3 欧盟新能源汽车准入管理要求 28
2.4 欧盟智能网联汽车准入管理要求 28
2.5 欧盟汽车产品市场监管要求研究 29

3. 美国汽车产品认证制度 30

3.1 美国汽车安全法律法规 30
3.2 美国汽车技术法规体系 30
3.3 美国汽车认证流程 33
3.4 美国新能源汽车准入管理要求 35
3.5 美国智能网联汽车准入管理要求 35

4. 日本汽车产品认证制度最新发展情况 36

4.1 日本汽车产品准入管理制度 36
4.2 日本汽车技术法规体系 37
4.3 日本新能源汽车准入管理要求 44
4.4 日本智能网联汽车准入管理要求 44

5. 韩国汽车产品认证制度最新发展情况 46

5.1 韩国汽车产品准入管理制度 46
5.2 韩国汽车安全技术法规体系 47
5.3 韩国新能源汽车准入管理要求 49
5.4 韩国智能网联汽车准入管理要求 50

6. 东盟汽车产品认证制度最新发展情况 51

6.1 泰国汽车产品认证制度最新发展情况 51
6.2 马来西亚汽车产品认证制度最新发展情况 53
6.3 印度尼西亚汽车产品认证制度最新发展情况 56
6.4 东盟新能源汽车准入管理要求 60
6.5 东盟智能网联汽车准入管理要求 60

中华人民共和国商务部 MINISTRY OF COMMERCE OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

7. 欧亚经济联盟汽车产品认证制度最新发展情况 61

7.1 欧亚经济联盟概述及认证发展历程 61
7.2 欧亚经济联盟汽车技术法规体系 61

8. 中亚汽车产品认证制度最新发展情况 66

8.1 乌兹别克斯坦汽车产品认证制度最新发展情况 66
8.2 吉尔吉斯斯坦汽车产品认证制度最新发展情况 68
8.3 塔吉克斯坦汽车产品认证制度最新发展情况 72
8.4 土库曼斯坦汽车产品认证制度最新发展情况 73
8.5 中亚新能源汽车准入管理要求 74
8.6 中亚智能网联汽车准入管理要求 74

9. 海湾合作委员会（GCC）汽车产品认证制度最新发展情况 .78

9.1 海湾合作委员会（GCC）简介 78
9.2 海湾地区统一的汽车技术法规体系及项目 78
9.3 海湾地区汽车产品认证流程 81
9.4 海湾地区新能源汽车准入管理要求 82
9.5 海湾地区智能网联汽车准入管理要求 82

10. 澳大利亚汽车准入管理制度 85

10.1 澳大利亚汽车认证制度 85
10.2 澳大利亚汽车技术法规 86
10.3 澳大利亚新能源汽车准入管理要求 88
10.4 澳大利亚智能网联汽车准入管理要求 88

11. 拉丁美洲汽车产品认证制度最新发展情况 89

11.1 巴西汽车产品认证制度最新发展情况 89
11.2 智利汽车产品认证制度最新发展情况 94
11.3 墨西哥汽车产品认证制度最新发展情况 96
11.4 拉丁美洲新能源汽车准入管理要求 103

12. 南非汽车产品认证制度最新发展情况 104

12.1 南非汽车产品准入主管机构 104
12.2 南非汽车产品法规体系 106
12.3 南非新能源汽车准入管理要求 107
12.4 南非智能网联汽车准入管理要求 108

图表目录

表 1　2024 年整车出口车型结构分布 2
表 2　2024 年整车出口结构分类统计 3

表 3　2024 年整车出口大洲分布 5
表 4　2024 年整车出口市场分布 5
表 5　2024 年乘用车出口大洲分布 6
表 6　2024 年乘用车出口市场分布 6
表 7　2024 年纯电动乘用车出口主要市场 7
表 8　2024 年商用车出口大洲分布 8
表 9　2024 年商用车出口市场分布 8
表 10　2024 年货车出口大洲分布 10
表 11　2024 年货车出口市场分布 10
表 12　2024 年客车出口大洲分布 11
表 13　2024 年客车出口市场分布 11
表 14　2024 年我国省/自治区/直辖市整车出口前十排名 12
表 15　乘用车出口贸易方式分类统计 12
表 16　2024 年全球电动汽车品牌销量榜 13
表 17　正常批量生产的车辆获取欧盟整车型式批准应满足的各个单项技术法规项及其各个法规项目适用的车型 19
表 18　欧盟各成员国型式批准证书编号 27
表 19　日本采用 ECE 法规的具体项目 37
表 20　韩国法规准入要求清单 47
表 21　泰国陆路交通局（DLT）对于 M1/N1 车型的法规清单 52
表 22　马来西亚准入 M1 类车辆法规 55
表 23　欧亚经济联盟 M1 类车辆认证法规清单 62
表 24　乌兹别克斯坦 M1 类车辆标准法规清单 66
表 25　吉尔吉斯斯坦 M1 类车辆标准法规清单 70
表 26　GSO 汽车技术法规清单 79
表 27　澳大利亚汽车准入核心法规 86
表 28　巴西法规准入要求清单 91
表 29　智利法规准入要求清单 95
表 30　墨西哥法规准入要求清单 97

图 1　2019-2024 年汽车整车出口走势 1
图 2　2024 年汽车整车出口月度走势 2
图 3　2024 年整车分洲别出口统计 4
图 4　2024 年乘用车分洲别出口统计 6
图 5　2024 年商用车分洲别出口统计 8
图 6　2024 年货车分洲别出口统计 9
图 7　2024 年客车分洲别出口统计 11

1. 汽车整车出口概况

1.1 2019-2024 年整车出口变化情况

2019 年至 2024 年期间，中国汽车经历新冠疫情暴发、地缘政治冲突及贸易逆全球化冲击，进入高速增长期，完成从 100 万辆到 600 万辆的跨越，年均复合增长率达到 43.3%。据中国海关统计，2024 年整车（不含低值电动载人汽车，下同）出口 618.14 万辆，同比增长 23.8%，出口金额 1170.62 亿美元，同比增长 15.5%。其中，乘用车出口 526.97 万辆，同比增长 25.3%，出口金额 871.46 亿美元，同比增长 15.8%；商用车出口 91.17 万辆，同比增长 15.7%，出口金额 299.16 美元，同比增长 14.7%。

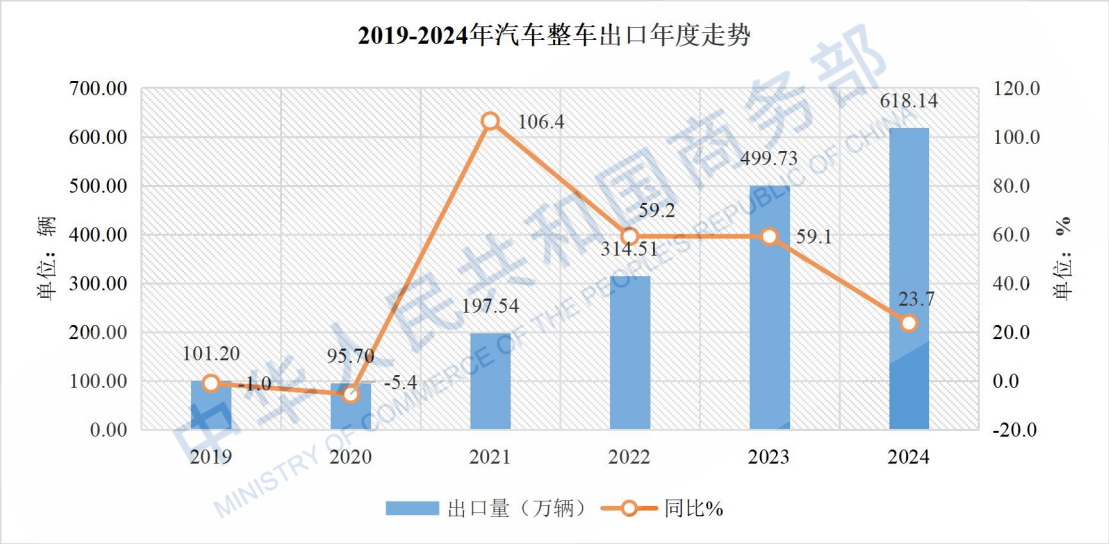

图 1 2019-2024 年汽车整车出口走势

数据来源：根据中国海关数据整理，下同

从 2024 年月度走势看，波动有所增加，下半年整体表现优于上半年。9 月的 58.90 万辆为单月出口量峰值，10 月的 115.28 亿美元创造单月出口额纪录。值得注意的是，往年四季度冲高现象没有出现，而是回落后徘徊震荡。出口额增幅明显弱于出口量。

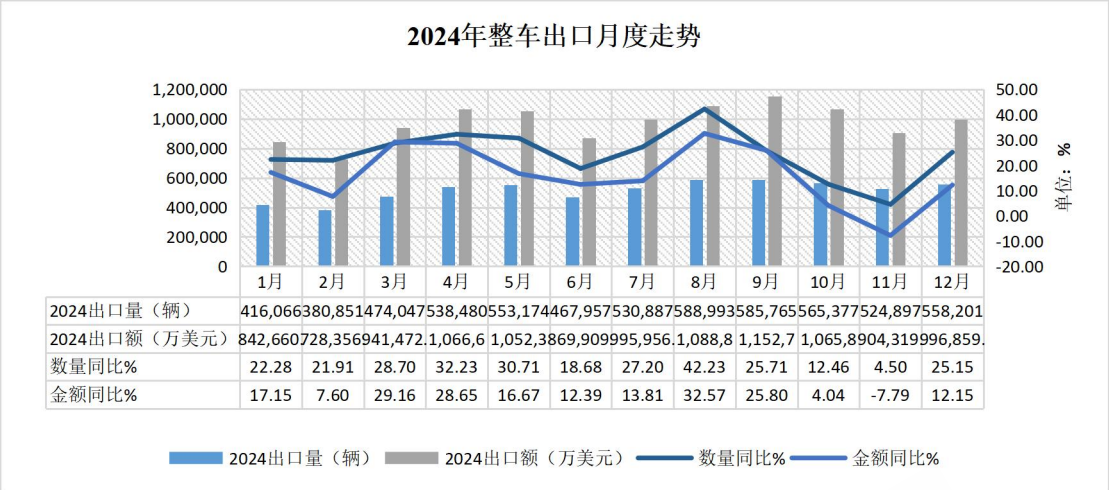

图 2 2024 年汽车整车出口月度走势

1.2 2024 年汽车出口主要特点

1.2.1 乘用车巩固主体地位，商用车温和增长

2024 年，乘用车仍为整车出口的主体，占整车出口总量的 85.2%，与 2023 年同期相比增加 1 个百分点。从出口量看，燃油小轿车为第一大车型，出口 156.36 万辆，同比增长 23.7%，占乘用车出口总量的 29.7%；从出口金额看，纯电动乘用车为第一大车型，出口额 316.79 亿美元，占乘用车出口份额的 36.4%。燃油乘用车合计出口 326.19 万辆，出口额 427.63 亿美元，同比分别增长 22.3%和 20.7%。商用车方面，货车以 60.94 万辆/118.30 亿美元位居首位，占商用车出口总量的 66.8%，出口总额的 39.5%。

表 1 2024 年整车出口车型结构分布

车型大类	名称	细分	2024 年出口额（万美元）	2024 年出口量（辆）	金额同比（%）	数量同比（%）
乘用车	小轿车	燃油	1,741,640.98	1,563,583	17.12	23.74
		混动	175,030.05	124,410	563.75	639.44
		插混	93,499.89	51,866	93.49	222.21
	四驱 SUV	燃油	442,684.51	210,146	61.48	77.45
		混动	28,409.67	11,147	249.99	180.50
		插混	16,963.82	2,574	106.55	67.14
	9 座及以下小客车	燃油	2,080,858.89	1,480,406	17.79	16.39
		混动	174,871.36	94,343	217.77	225.57
		插混	680,415.99	252,193	97.46	129.26
	其他	燃油	11,071.49	7,730	-31.17	-40.05
		混动	83,164.54	31,763	13.42	8.65
		插混	17,563.91	5,552	-43.26	-48.03

车型大类	名称	细分	2024年出口额（万美元）	2024年出口量（辆）	金额同比（%）	数量同比（%）
	纯电动乘用车		3,167,852.13	1,427,304	-6.53	8.22
	其他类型发动机乘用车		564.65	6,651	32.37	119.14
	乘用车合计		8,714,591.87	5,269,668	15.75	25.28
商用车	客车（10座及以上）		541,164.45	82,280	22.48	16.40
		轻型客车	68,554.24	38,404	16.01	7.35
	货车		1,183,000.07	609,430	14.65	17.33
		重卡	535,676.78	121,749	8.14	8.52
		中卡	57,667.36	21,726	74.76	84.60
		轻卡	91,113.22	57,931	33.45	31.85
		微卡	438,836.47	384,818	24.09	20.53
	非公路自卸车		206,582.09	13,921	38.60	14.08
	牵引车		642,894.32	149,284	-2.15	3.75
	特种用途车		386,204.17	49,494	28.87	37.67
	底盘（商用车）		31,763.67	7,310	9.83	24.07
	商用车合计		2,991,608.76	911,719	14.69	15.70
汽车（包括底盘）合计			11,706,200.60	6,181,387	15.48	23.77

1.2.2 新能源汽车渗透率稳定在30%以上

2024年，新能源汽车出口205.50万辆，同比增长29.9%，出口额474.85亿美元，同比增长12.0%，渗透率分别为33.2%和40.6%，同比增长变化不大。其中，纯电动乘用车出口占比最大，为142.73万辆，占新能源汽车出口总量的69.5%，同比下降14个百分点，出口额316.79亿美元，占新能源汽车出口总额的66.7%，同比下降13个百分点。插电式混合动力汽车出口31.22万辆，占新能源汽车出口总量的15.2%，出口额80.84亿美元，占新能源汽车出口总额的17.0%。

表2 2024年整车出口结构分类统计

商品名称	出口数量（辆）	数量同比 %	出口金额（万美元）	金额同比%	平均单价（万美元）	单价同比%
汽油车	3,426,762	22.17	4,413,704.84	20.88	1.29	-1.06
汽油乘用车	3,250,579	22.19	4,251,107.21	20.54	1.31	-1.35
汽油货运车	176,183	21.81	162,597.63	30.58	0.92	7.20
柴油车	472,504	18.97	1,543,755.99	19.56	3.27	0.49
柴油乘用车	11,286	69.61	25,148.66	47.82	2.23	-12.85
柴油货运车	411,724	16.13	1,132,403.16	16.21	2.75	0.07
新能源载人、载货及客车	2,055,001	29.92	4,748,491.04	11.99	2.31	-13.80
混合动力载人车辆	261,663	231.17	461,475.61	183.39	1.76	-14.43

商品名称	出口数量（辆）	数量同比 %	出口金额（万美元）	金额同比%	平均单价（万美元）	单价同比%
插电式混合动力载人车辆	312,185	125.69	808,443.60	87.11	2.59	-17.10
纯电动载人车辆（不含低值电动车）	1,427,304	8.22	3,167,852.13	-6.53	2.22	-13.63
其他类型发动机载人车辆	6,651	119.14	564.65	32.37	0.08	-39.60
混合动力载货车辆	12,238	6,624.18	34,875.13	11,120.09	2.85	66.86
纯电动载货车辆	22,636	-28.75	56,904.31	-28.63	2.51	0.17
其他能源载货车辆	570	20.00	2,801.92	49.09	4.92	24.24
大客车	82,280	16.40	541,164.45	22.48	6.58	5.22
柴油客车	54,539	37.79	276,602.61	41.10	5.07	2.40
混动客车	571	51.06	7,403.49	47.43	12.97	-2.40
纯电动客车	11,183	15.56	208,170.18	23.63	18.61	6.98
其他客车	15,987	-24.06	48,988.17	-32.34	3.06	-10.90
牵引车	149,284	3.75	642,894.32	-2.15	4.31	-5.69
底盘（商用车）	7,310	24.07	31,763.67	9.83	4.35	-11.48

1.3 出口市场分布情况

1.3.1 整车

2024 年，欧洲为我国整车出口最大市场，出口 225.78 万辆，占比 36.5%；亚洲位居第二位，出口 208.80 万辆，占比 33.8%；拉丁美洲以 112.56 万辆列第三位，占比 18.2%。从出口增速看，传统优势市场增速放缓，新兴市场潜力逐步释放。

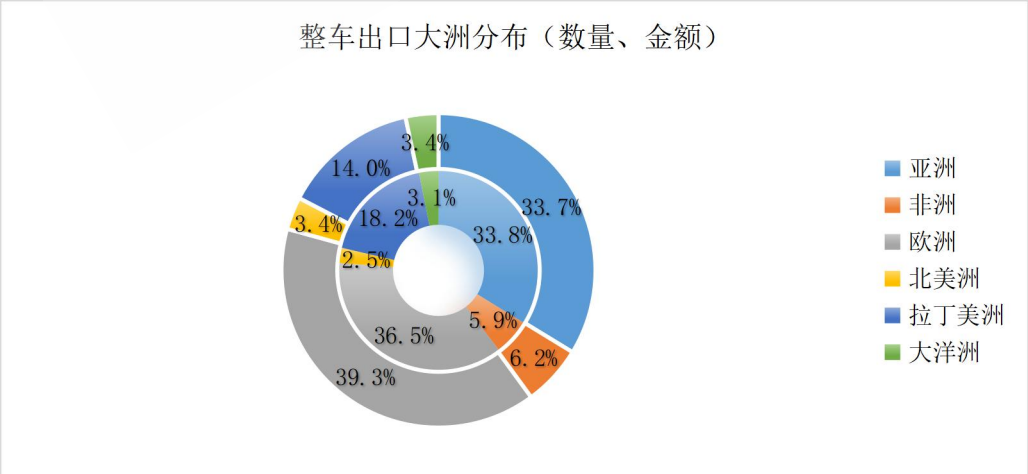

图 3 2024 年整车分洲别出口统计

注：内圈为数量占比、外圈为金额占比，下同

表 3 2024 年整车出口大洲分布

地区	出口数量（辆）	占比%	同比%	出口金额（万美元）	占比%	同比%
全球	6,181,387	100.00	23.77	11,706,200.60	100.00	15.48
亚洲	2,087,998	33.78	34.30	3,946,466.88	33.71	28.92
非洲	363,652	5.88	57.00	729,902.30	6.24	44.55
欧洲	2,257,827	36.53	15.54	4,601,111.64	39.30	1.78
北美洲	152,114	2.46	30.76	393,140.63	3.36	11.93
拉丁美洲	1,125,547	18.21	25.04	1,639,635.80	14.01	34.74
大洋洲	194,249	3.14	-18.11	395,943.39	3.38	-17.85

俄罗斯为整车出口第一大市场，出口 115.76 万辆，同比增长 27.4%，出口额 213.67 亿美元，同比增长 12.1%。从出口数量看，墨西哥位居第二位，出口 44.48 万辆，同比增长 7.1%，占比 3.8%；从出口金额看，比利时位居第二位，出口额 73.46 亿美元，同比增长 20.7%，占比 11.9%。对阿联酋、巴西出口增长较快，对泰国、西班牙、英国和澳大利亚出口同比下降，主要品类为纯电动乘用车。

表 4 2024 年整车出口市场分布

排序	国别	出口额（万美元）	金额占比%	金额同比%	出口量（辆） ↓	数量占比%	数量同比%
1	俄罗斯	2,136,680.30	34.57	12.05	1,157,596	9.89	27.37
2	墨西哥	596,733.91	9.65	21.35	444,750	3.80	7.13
3	阿联酋	552,963.22	8.95	101.95	330,214	2.82	107.44
4	比利时	734,648.90	11.88	20.66	279,599	2.39	28.83
5	沙特阿拉伯	484,149.99	7.83	37.48	275,592	2.35	29.09
6	巴西	439,248.24	7.11	91.43	236,373	2.02	106.27
7	英国	496,998.68	8.04	-18.01	194,397	1.66	-9.03
8	澳大利亚	356,995.43	5.78	-16.25	177,795	1.52	-17.11
9	土耳其	172,912.68	2.80	15.63	134,270	1.15	21.39
10	哈萨克斯坦	258,166.18	4.18	16.89	124,194	1.06	25.24
11	泰国	169,395.62	2.74	-39.60	124,010	1.06	-26.66
12	西班牙	257,513.80	4.17	-28.15	123,492	1.05	-10.97
13	白俄罗斯	193,978.36	3.14	25.78	122,281	1.04	32.85
14	美国	251,914.95	4.08	52.20	107,039	0.91	58.06
15	吉尔吉斯斯坦	240,456.72	3.89	1.61	97,057	0.83	27.43

1.3.2 乘用车

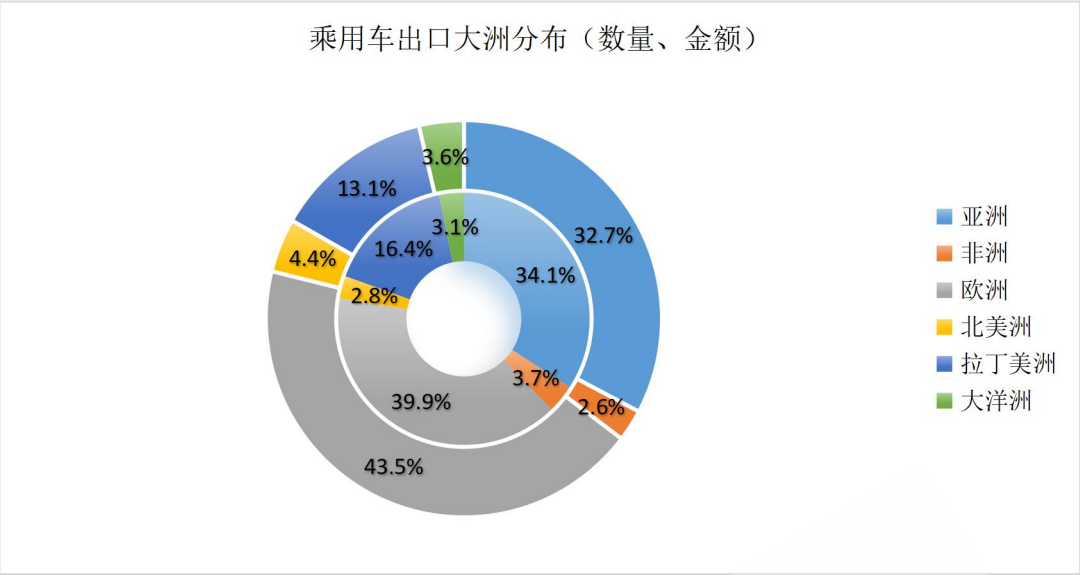

图 4 2024 年乘用车分洲别出口统计

2024 年，乘用车出口市场主要集中在欧洲和亚洲。欧洲以 210.17 万辆位居第一，同比增长 19.5%，出口额 379.25 亿美元，同比增长 5.0%；亚洲以 179.69 万辆列第二位，占比 34.1%，出口额 285.38 亿美元，占比 32.8%；作为传统目的市场，对拉美出口量价同比增长 22.3%和 33.4%。

表 5 2024 年乘用车出口大洲分布

地区	出口数量（辆）	占比%	同比%	出口金额（万美元）	占比%	同比%
全球	5,269,668	100.00	25.28	8,714,591.87	100.00	15.75
亚洲	1,796,944	34.10	35.92	2,853,756.10	32.75	30.29
非洲	192,440	3.65	90.24	225,619.72	2.59	85.65
欧洲	2,101,723	39.88	19.53	3,792,522.03	43.52	5.01
北美洲	149,946	2.85	31.08	383,136.41	4.40	12.43
拉丁美洲	862,880	16.37	22.34	1,141,560.85	13.10	33.42
大洋洲	165,735	3.15	-19.13	317,996.76	3.65	-22.18

从出口前 15 位排名看，2024 年乘用车主要销往欧洲、拉美、中东及中亚市场，与上年同期相比，阿联酋、巴西、美国同比增长较快。

表 6 2024 年乘用车出口市场分布

排序	国别	出口额（万美元）	金额占比%	金额同比%	出口量（辆）↓	数量占比%	数量同比%
1	俄罗斯	1,500,978.86	17.22	30.32	1,030,814	19.56	36.39
2	墨西哥	419,029.18	4.81	12.34	343,631	6.52	-0.74
3	阿联酋	473,699.28	5.44	110.16	310,260	5.89	112.46
4	比利时	721,567.22	8.28	21.89	277,108	5.26	30.85
5	巴西	392,267.22	4.50	88.34	228,113	4.33	104.82
6	沙特阿拉伯	292,025.06	3.35	26.67	225,566	4.28	23.17

排序	国别	出口额（万美元）	金额占比%	金额同比%	出口量（辆）↓	数量占比%	数量同比%
7	英国	463,155.21	5.31	-18.83	188,491	3.58	-6.74
8	澳大利亚	299,070.35	3.43	-18.38	154,563	2.93	-16.90
9	西班牙	245,854.36	2.82	-30.10	121,658	2.31	-10.88
10	白俄罗斯	184,866.04	2.12	24.34	120,378	2.28	32.56
11	哈萨克斯坦	182,682.96	2.10	16.13	108,747	2.06	25.43
12	美国	243,011.98	2.79	55.40	104,959	1.99	59.05
13	吉尔吉斯斯坦	218,330.09	2.51	0.27	90,812	1.72	25.77
14	以色列	170,837.67	1.96	14.40	77,462	1.47	22.07
15	德国	204,828.88	2.35	15.31	75,599	1.43	30.26

1.3.2.1 纯电动乘用车

2024 年，纯电动乘用车出口目的市场以欧洲、亚洲市场为主，巴西、墨西哥等重点国别拉动为辅。排名前 15 位的国家/地区中，同比负增长的有 7 个。2024 年，纯电动乘用车出口占整车出口总额的 27.1%，出口总量的 23.1%。

表 7 2024 年纯电动乘用车出口主要市场

排序	国别	出口额（万美元）	金额占比%	金额同比%	出口量（辆）↓	数量占比%	数量同比%
1	比利时	667,989.20	21.09	31.65	247,788	17.36	41.24
2	泰国	143,900.67	4.54	-41.63	114,050	7.99	-26.68
3	英国	319,073.95	10.07	-26.68	103,155	7.23	-17.68
4	巴西	124,234.21	3.92	69.09	72,847	5.10	97.31
5	阿联酋	135,623.64	4.28	81.63	69,446	4.87	100.65
6	澳大利亚	172,943.98	5.46	-26.25	64,621	4.53	-25.24
7	以色列	142,533.07	4.50	12.54	59,893	4.20	18.50
8	印度尼西亚	65,934.84	2.08	2,084.26	52,533	3.68	299.22
9	西班牙	147,240.37	4.65	-50.48	51,002	3.57	-44.80
10	德国	130,802.29	4.13	-1.37	44,851	3.14	9.00
11	墨西哥	72,574.93	2.29	182.64	39,988	2.80	233.09
12	韩国	109,789.71	3.47	108.54	38,060	2.67	83.40
13	斯洛文尼亚	96,719.18	3.05	-16.76	29,381	2.06	-15.57
14	加拿大	96,449.30	3.04	-40.23	26,968	1.89	-32.15
15	中国香港	73,857.53	2.33	20.30	24,976	1.75	21.95

1.3.3 商用车

中华人民共和国商务部 MINISTRY OF COMMERCE OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

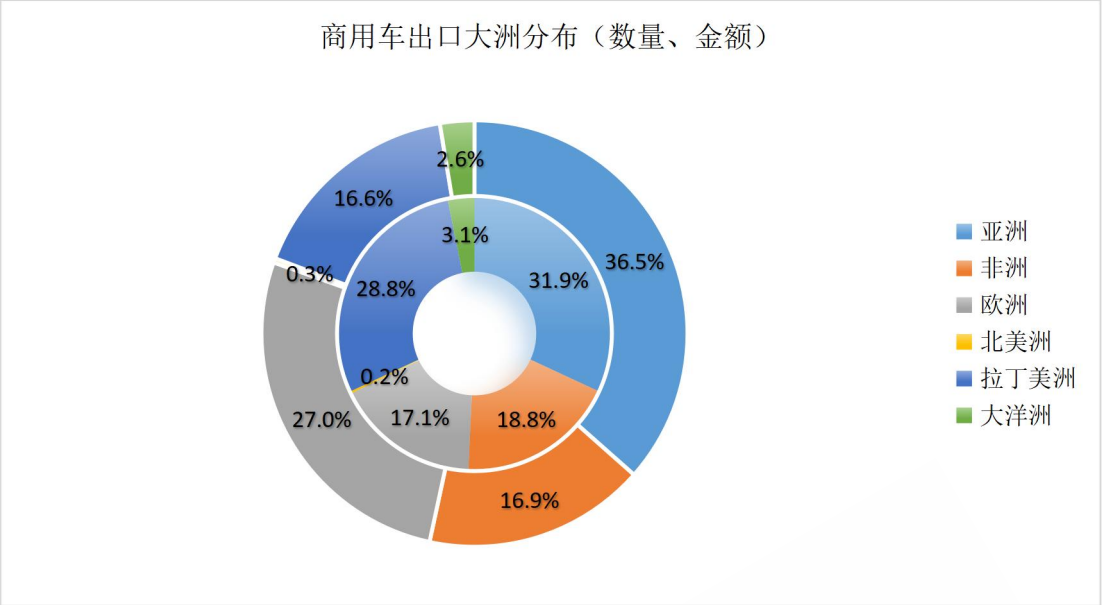

图 5 2024 年商用车分洲别出口统计

2024 年，亚洲为我商用车出口最大海外市场，全年出口 29.11 万辆/109.27 亿美元，同比增长 25.1%/25.5%，占比 31.9%/36.5%；从出口数量看，拉美以 26.27 万辆列第二位，同比增长 34.8%；从出口金额看，欧洲以 80.86 亿美元列第三位，同比下降 11.1%。值得注意的是，在纯电动乘用车出口欧盟减少的情况下，商用车出口也同比走低，其中降幅最大品类为纯电动货车。

表 8 2024 年商用车出口大洲分布

名称	出口量（辆）	占比%	数量同比%	出口额（万美元）	占比%	金额同比%
全球	911,719	100.00	15.70	2,991,608.76	100.00	14.69
亚洲	291,054	31.92	25.10	1,092,710.78	36.53	25.48
非洲	171,212	18.78	31.23	504,282.58	16.86	31.53
欧洲	156,104	17.12	-20.30	808,589.61	27.03	-11.06
北美洲	2,168	0.24	11.58	10,004.22	0.33	-4.44
拉丁美洲	262,667	28.81	34.82	498,074.95	16.65	37.86
大洋洲	28,514	3.13	-11.60	77,946.63	2.61	6.31

从出口数量看，俄罗斯以 12.68 万辆位居第一位，同比下降 17.2%；墨西哥以 10.11 万辆列第二位，同比增长 46.7%，沙特以 5.00 万辆列第三位，同比增长 64.8%；越南和智利分列四、五位。其余排名前 15 位国家中，阿联酋、印度尼西亚和加纳同比增长较快。

表 9 2024 年商用车出口市场分布

排序	国别	出口额（万美元）	金额占比%	金额同比%	出口量（辆）↓	数量占比%	数量同比%
1	俄罗斯	635,701.43	21.25	-15.82	126,782	13.91	-17.15

排序	国别	出口额（万美元）	金额占比%	金额同比%	出口量（辆） ↓	数量占比%	数量同比%
2	墨西哥	177,704.73	5.94	49.64	101,119	11.09	46.69
3	沙特阿拉伯	192,124.92	6.42	57.96	50,026	5.49	64.81
4	越南	109,766.85	3.67	82.10	48,246	5.29	59.87
5	智利	56,713.11	1.90	-6.66	36,588	4.01	23.68
6	菲律宾	71,435.18	2.39	15.47	26,018	2.85	16.38
7	澳大利亚	57,925.08	1.94	-3.24	23,232	2.55	-18.51
8	秘鲁	45,612.88	1.52	20.34	22,525	2.47	1.99
9	阿联酋	79,263.94	2.65	63.74	19,954	2.19	51.67
10	印度尼西亚	114,656.15	3.83	51.62	19,735	2.16	51.52
11	南非	43,704.47	1.46	27.21	15,899	1.74	27.57
12	哈萨克斯坦	75,483.22	2.52	18.75	15,447	1.69	23.86
13	尼日利亚	47,080.97	1.57	48.98	14,872	1.63	38.37
14	厄瓜多尔	24,646.59	0.82	-0.46	13,867	1.52	-16.22
15	加纳	26,988.50	0.90	126.49	13,562	1.49	91.58

1.3.3.1 货车

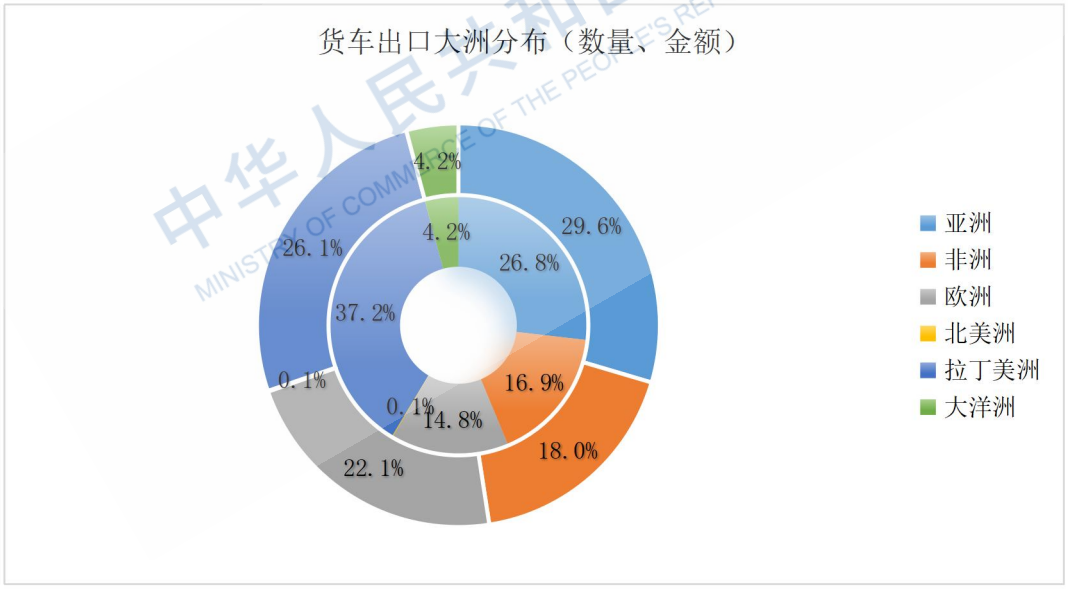

图 6 2024 年货车分洲别出口统计

2024 年货车出口 60.94 万辆，出口额 118.30 亿美元，同比增幅分别为 17.3%和 14.7%。从数量上看，拉丁美洲居首，出口 22.67 万辆，同比增长 40.9%，占比 37.2%；从金额上看，亚洲列第一位，出口 34.99 亿美元，同比增长 27.8%，占比 29.6%。从出口国别看，墨西哥列出口量首位，俄罗斯列出口额首位。对墨西哥、沙特、印度尼西亚、乌拉圭、加纳和阿联酋出口增幅明显，对俄罗斯和澳

大利亚出口出现下滑。

表 10 2024 年货车出口大洲分布

地区	出口数量（辆）	占比%	同比%	出口金额（万美元）	占比%	同比%
全球	609,430	100.00	17.33	1,183,000.07	100.00	14.65
亚洲	163,471	26.82	23.05	349,911.99	29.58	27.78
非洲	103,021	16.90	33.62	212,548.53	17.97	41.60
欧洲	90,069	14.78	-23.60	261,766.51	22.13	-25.75
北美洲	567	0.09	-2.07	651.16	0.06	-7.61
拉丁美洲	226,702	37.20	40.89	308,791.48	26.10	54.42
大洋洲	25,600	4.20	-14.88	49,330.39	4.17	-9.83

表 11 2024 年货车出口市场分布

排序	国别	出口额（万美元）	金额占比%	金额同比%	出口量（辆） ↓	数量占比%	数量同比%
1	墨西哥	119,014.48	10.06	93.82	90,678	14.88	55.32
2	俄罗斯	218,630.44	18.48	-20.52	66,882	10.97	-15.79
3	智利	43,208.59	3.65	27.60	33,922	5.57	26.21
4	越南	30,176.43	2.55	51.71	25,210	4.14	38.92
5	沙特阿拉伯	54,769.60	4.63	64.32	24,854	4.08	55.87
6	澳大利亚	39,680.16	3.35	-16.25	21,420	3.51	-20.90
7	菲律宾	44,370.19	3.75	11.57	19,056	3.13	17.70
8	秘鲁	23,696.33	2.00	11.59	14,518	2.38	4.12
9	印度尼西亚	66,066.18	5.58	87.45	14,287	2.34	61.65
10	乌拉圭	13,727.18	1.16	56.64	12,473	2.05	62.13
11	厄瓜多尔	16,041.66	1.36	-3.79	11,845	1.94	-8.31
12	加纳	15,913.93	1.35	183.06	10,923	1.79	92.68
13	哥伦比亚	14,742.07	1.25	89.35	10,830	1.78	77.02
14	南非	17,034.85	1.44	37.19	10,732	1.76	41.10
15	阿联酋	17,763.62	1.50	110.94	9,827	1.61	83.61

1.3.3.2 客车

中华人民共和国商务部 MINISTRY OF COMMERCE OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

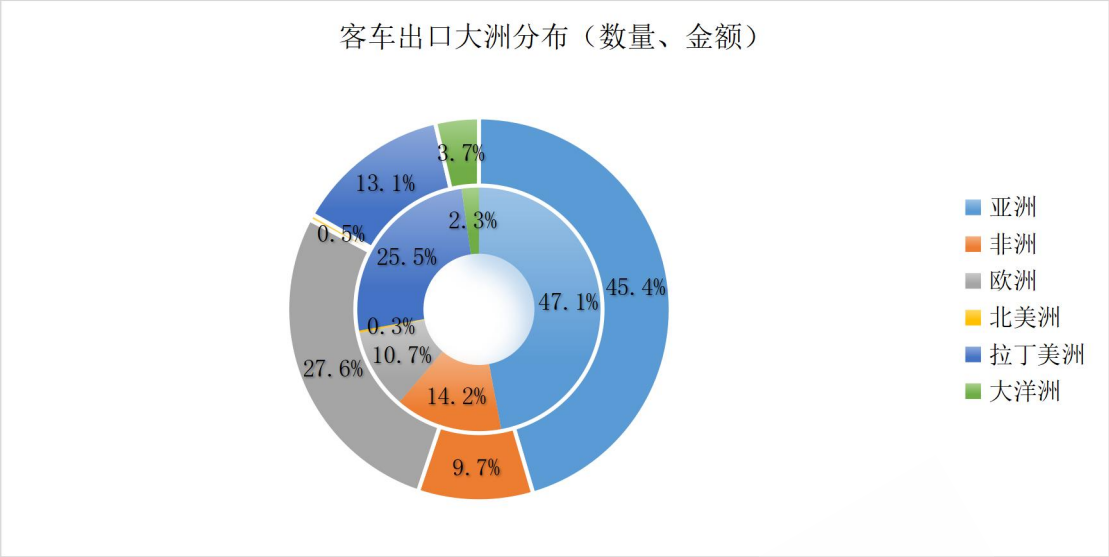

图 7 2024 年客车分洲别出口统计

2024 年客车出口稳步提升。全年出口 8.23 万辆，出口额 54.12 亿美元，同比分别增长 16.4%和 22.5%。从市场分布看，亚洲依然为首要目的地，出口 3.87 万辆，出口额 24.59 亿美元，占比分别为 47.1%和 45.4%。从出口量看，沙特、越南和秘鲁位居前三位，从出口额看，沙特、俄罗斯和哈萨克斯坦排在前三位，对埃及和尼加拉瓜出口增幅明显。

表 12 2024 年客车出口大洲分布

地区	出口数量（辆）	占比%	同比%	出口金额（美元）	占比%	同比%
全球	82,280	100.00	16.40	541,164.45	100.00	22.48
亚洲	38,742	47.09	18.42	245,897.19	45.44	10.40
非洲	11,686	14.20	37.47	52,517.28	9.70	22.57
欧洲	8,764	10.65	26.45	149,444.25	27.62	76.56
北美洲	219	0.27	-37.96	2,729.90	0.50	-11.02
拉丁美洲	20,991	25.51	0.49	70,701.95	13.06	-6.88
大洋洲	1,878	2.28	44.68	19,873.87	3.67	57.35

表 13 2024 年客车出口市场分布

排序	国别	出口额（万美元）	金额占比%	金额同比%	出口量（辆）↓	数量占比%	数量同比%
1	沙特阿拉伯	50,856.01	9.40	45.92	8,589	10.44	76.18
2	越南	15,013.37	2.77	61.98	7,272	8.84	54.26
3	秘鲁	7,381.66	1.36	10.67	5,983	7.27	-6.09
4	俄罗斯	37,501.97	6.93	14.27	4,554	5.53	-1.09
5	墨西哥	21,537.61	3.98	-14.04	4,231	5.14	-0.61
6	埃及	3,457.98	0.64	177.25	3,538	4.30	144.34
7	哈萨克斯坦	30,864.43	5.70	-4.74	2,873	3.49	-20.17
8	阿联酋	15,384.59	2.84	131.82	2,319	2.82	53.88

排序	国别	出口额（万美元）	金额占比%	金额同比%	出口量（辆） ↓	数量占比%	数量同比%
9	智利	9,262.35	1.71	-62.54	2,262	2.75	-8.35
10	菲律宾	8,511.35	1.57	62.46	2,106	2.56	18.05
11	马来西亚	5,090.60	0.94	5.43	2,011	2.44	-8.55
12	韩国	25,535.85	4.72	11.80	1,775	2.16	20.01
13	尼加拉瓜	9,325.58	1.72	229.03	1,528	1.86	195.55
14	尼日利亚	3,875.46	0.72	180.48	1,454	1.77	98.91
15	玻利维亚	1,479.46	0.27	-35.54	1,402	1.70	-33.81

1.4 省市出口排名

2024 年，上海市、安徽省、河北省分列整车出口前三位，出口额分别为 165.88 亿、135.21 亿和 87.48 亿美元。除上海市外，其他省市出口均不同程度增长。其中陕西省增幅最大，出口金额和数量同比增幅达 86.6%和 159.3%，其次是江苏省。前十省份合计出口 483.40 万辆，出口额 866.13 亿美元，占整车出口总量的 75.4%，出口总额的 73.8%。

表 14 2024 年我国省/自治区/直辖市整车出口前十排名

序号	省/自治区/直辖市	出口金额（万美元）	出口数量（辆）	金额同比%	数量同比%
1	上海市	1,658,761.89	792,154	-25.0	-15.8
2	安徽省	1,352,075.07	954,149	33.6	30.8
3	河北省	874,781.64	588,702	55.6	55.3
4	浙江省	822,998.68	494,077	5.2	23.2
5	山东省	801,663.43	296,267	15.3	1.9
6	江苏省	751,070.81	412,623	78.5	62.4
7	广东省	745,179.14	355,124	45.1	49.2
8	重庆市	606,535.98	477,235	28.8	29.6
9	陕西省	575,811.69	241,993	86.6	159.3
10	河南省	472,429.01	221,715	28.9	6.1
合计		8,661,307.35	4,834,039		

1.5 一般贸易为出口主要贸易方式

以乘用车为例，2024 年一般贸易方式出口额为 658.70 亿美元，占比 73.0%；进料加工贸易出口 140.27 亿美元，占比 15.5%；海关特殊监管区和保税区出口 102.31 亿美元，合计占比 11.3%。

表 15 乘用车出口贸易方式分类统计

车型	贸易方式名称	出口额（万美元）
乘用车	一般贸易	6,587,037.81
	进料加工贸易	1,402,739.08
	海关特殊监管区域物流货物	953,180.63

车型	贸易方式名称	出口额（万美元）
	保税监管场所进出境货物	69,938.10
	边境小额贸易	4,428.88
	其他	3,142.95
	国家间、国际组织无偿援助和赠送的物资	1,219.31
	来料加工贸易	150.46
	易货贸易	116.66
	对外承包工程出口货物	88.75
	租赁贸易	12.77

1.6 全球新能源汽车持续增长，中国品牌销量领先

2024 年，全球新能源乘用车销量同比增长 25.9%，市场规模约 1720 万辆，渗透率约为 22%。插电式混合动力汽车增速反超纯电动汽车，同比分别增长 53%和 14%。销量排名前 20 位品牌中中国车企占据 11 席，比上一年增加 2 席，合计占比为 45.1%，同比增加近 5 个百分点。比亚迪巩固领先优势，市占率由 21.0%扩大至 23.6%；上汽通用五菱、吉利、理想、问界、零跑、奇瑞和深蓝上升势头明显。德系品牌表现不佳，刷新排行榜最低位次；韩系品牌的销量不及预期，仅起亚提升了 1 个位次；法系品牌均未能闯入前 20；日系品牌仅丰田以提升 5 个位次的成绩列销量榜第 14 位。

表 16 2024 年全球电动汽车品牌销量榜

排序	品牌	2024 年销量（辆）	市场份额%
1	比亚迪	4,063,350	23.6
2	特斯拉	1,789,226	10.4
3	上汽通用五菱	618,900	3.6
4	吉利	537,000	3.1
5	宝马	535,331	3.1
6	理想	500,518	2.9
7	大众	456,491	2.6
8	广汽埃安	412,943	2.4
9	问界	387,065	2.2
10	梅赛德斯	375,598	2.2
11	沃尔沃	352,787	2.0
12	零跑	293,724	1.7
13	起亚	268,529	1.6
14	丰田	262,889	1.5
15	奇瑞	252,765	1.5
16	奥迪	251,708	1.5
17	现代	251,182	1.5
18	上汽	243,614	1.4

排序	品牌	2024 年销量（辆）	市场份额%
19	深蓝	233,884	1.4
20	长安	229,103	1.3
	其他	5,144,562	29.9
	共计	17,232,066	100.0

数据来源：CleanTechnica

1.7 中国汽车产业的技术发展与全球价值链重构

1.7.1 技术引领高质量发展

汽车工业正经历一场深刻的技术革命，其发展轨迹已从单纯追求规模扩张，转向以技术为引擎驱动的高质量发展新阶段。在这一转型中，技术创新的核心地位日益凸显，成为重塑行业格局、提升国际竞争力的决定性力量。

技术突破重塑产业根基。中国汽车行业研发投入强度持续提升，研发体系逐步完善。电驱系统效率与可靠性不断跃升，动力电池能量密度与安全性获得长足进步，智能驾驶技术平台逐步构建起自主核心竞争力。这些突破不仅推动产品性能大幅提升，更奠定了产业向高端化、智能化、绿色化转型的坚实技术底座。

产业链协同激发整体跃升。技术创新不再是孤岛式发展，而是贯穿于从零部件到整车制造的完整链条。产业链上下游协同攻关，关键材料、核心芯片、高端装备等领域的国产化替代进程显著提速。这种深度融合的技术生态，极大提升了供应链韧性与效率，推动产业整体向价值链高端攀升。

发展模式迎来深刻变革。技术驱动正深刻改变行业发展范式：产品竞争从“价格主导”转向“科技含量主导”，价值创造从“制造红利”转向“创新红利”。企业更加注重以技术为支撑的品牌内涵建设，以用户需求为中心的智能化、个性化服务模式快速兴起。

1.7.2 产业链优势从成本到全要素

中国汽车产业的核心竞争力正在经历一场深刻转型——其赖以成功的传统成本优势，已逐步演进为涵盖效率、韧性、创新与协同的全要素综合优势。

成熟的汽车产业集群催生了高效协同，从研发到量产的时间周期显著压缩。供应链韧性增强，能够在复杂环境下快速调整与恢复，确保产业稳定运行。产业链上下游形成了紧密互动的创新网络，技术突破能够快速在制造端实现转化和应用。数字化技术深度融入研发、生产、物流等全环节，驱动决策优化与资源精准

配置。产业链整体加速向绿色低碳转型，覆盖材料选择、生产工艺到回收利用的全生命周期。

全要素优势的积累，不仅体现在出口规模与结构的优化上，更表现为对全球汽车技术路线、商业模式和产业生态日益显著的影响力。

1.7.3 全球化运营能力转变

中国汽车产业的全球化进程已超越单纯的贸易出口阶段，正经历从“走出去”向“融进去”的战略性升级。全球化运营能力正在步入系统性构建与深刻转变阶段。

与早期依赖性价比优势的批量出口不同，中国汽车国际化，需要针对不同区域市场的文化习惯、法规标准和消费偏好做好深度研究与精准适配。在重点海外市场构建涵盖研发、生产、营销、服务的全价值链本地化运营体系。加大本地化研发和配套体系建设，贴近终端需求，显著带动当地就业与产业链发展。系统打造应对全球多样化且日益严苛的技术法规、环保要求和贸易规则的能力。企业的全球化策略从追求规模转向注重品牌价值与用户体验。通过建立国际化品牌形象、服务体系与用户社群，逐步实现从“中国制造”到“中国品牌”的价值跃迁。

这种以深度本地化、高效协同和合规经营为特征的全球化新范式，标志着中国汽车产业正以更加成熟、稳健和可持续的姿态，深度融入并积极引领全球汽车产业生态的重构与发展。

1.7.4 重构全球汽车价值链

电动化引领技术路线。在电动化浪潮中积累的先发优势，使中国成为全球新能源汽车技术创新的重要策源地。关键三电技术、智能网联解决方案的快速迭代与应用规模，正重新定义全球汽车技术的演进方向与评价标准。

参与主导标准制定。深度参与乃至引领智能驾驶分级、车联网通信协议、动力电池安全与回收等国际技术标准的讨论与制定，改变了长期由传统汽车强国主导的规则体系，提升了全球产业话语权。

供应链深度整合与升级。从核心零部件到关键材料，中国供应链企业深度嵌入全球体系，并在部分领域形成关键节点。同时，对供应链韧性和可持续性的重视，推动了全球汽车供应链向更高效、更绿色、更具韧性的方向发展。

中国汽车产业通过技术创新、标准引领和绿色转型，已从全球价值链的“融

入者”转变为积极的“重构者”。这种重构不仅提升了中国产业的全球地位，更深刻改变了全球汽车工业的价值创造逻辑、地理分布形态和未来发展方向。

中华人民共和国商务部
MINISTRY OF COMMERCE OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

2. 欧盟汽车产品主要认证制度最新发展情况

欧洲联盟（European Union，简称欧盟（EU）），由欧洲共同体（European Communities，简称 EC）发展而来，集政治和经济实体于一身、在世界上具有重要影响的区域一体化组织。1991 年 12 月，欧洲共同体马斯特里赫特首脑会议通过《欧洲联盟条约》，通称《马斯特里赫特条约》。1993 年 11 月 1 日，《马斯特里赫特条约》正式生效，欧盟正式诞生。欧盟现拥有 27 个成员国，法国、德国、希腊、奥地利、爱尔兰、意大利、立陶宛、比利时、保加利亚、塞浦路斯、克罗地亚、捷克、丹麦、爱沙尼亚、芬兰、匈牙利、拉脱维亚、卢森堡、马耳他、荷兰、波兰、葡萄牙、罗马尼亚、斯洛伐克、斯洛文尼亚、西班牙、瑞典。

欧盟主要有四个权力机构，分别是欧盟委员会、欧盟理事会、欧洲议会和欧洲理事会。欧盟委员会是欧盟的行政机构，由欧盟 27 国各派一人组成，委员会设最高领导为主席。欧洲理事会由 27 国的国家元首或政府首脑组成，每年集体召开一次会议，统称“欧盟首脑峰会”，主要负责把控大方向，也设有主席。欧盟理事会由 27 国政府部长组成，主要是协调欧洲共同体各国家间事务，制定欧盟法律和法规，理事会有一名主席和一名秘书长，实行轮换制，由各成国轮流出任。欧洲议会是欧盟参与立法、监督、预算和咨询的机构。欧盟的普通立法程序主要涉及欧盟委员会、欧盟理事会和欧洲议会，由欧盟委员会提出法案，欧盟理事会和欧洲议会一起修订和批准。

欧盟是当前国际上最大、发展最为完善的一体化市场，它以《马斯特里赫特条约》为法律基础，对车辆产品（包括传统车辆和新能源车辆）建立了统一的管理制度和与之相配套的汽车技术法规体系。欧盟对汽车产品（M、N、O 类车辆）从整车、零部件和系统进行型式批准管理，并建立了与之相配套的汽车技术法规体系，且欧盟各国之间互相承认对汽车产品的批准。

2.1 欧盟汽车产品技术法规体系

欧盟汽车产品技术法规伴随产品的变化也在不断完善和更新。欧盟汽车产品型式批准主要依据（EU）2018/858 技术框架指令执行，框架法规中覆盖了对汽车产品整车系统、部件和独立技术单元的技术要求，构成了完整的欧盟汽车产品型式批准技术法规体系。根据最新的（EU）2018/858（20240528 版）框架，欧盟汽车产品法规共有 117 项，具体包括 A 约束系统、碰撞测试、燃料系统完整

性和高压电安全等，B 弱势道路使用者、视野和能见度（行人保护相关），C 车辆底盘、制动、轮胎和转向，D 车载仪器、电气系统、车辆照明和网络攻击等，E 驾驶员和系统行为（智能驾驶相关），F 一般车辆结构和特征，G 环保和排放，H 访问车辆信息和软件升级等 8 个方面。

依据（EU）2018/858 技术框架法规，欧盟对汽车产品的整车和零部件、系统同时建立了型式批准制度。即欧盟整车产品要获得型式批准，既要各项零部件和系统要满足（EU）2018/858 中相应零部件和系统的技术要求，又要整车满足（EU）2018/858 中的整车项目技术要求。而（EU）2018/858 中所要求的汽车零部件和系统的单项安全、环保和节能等技术法规又可以单独存在，即汽车产品的零部件和系统可以根据这些法规进行单项型式批准，而这些单项型式批准也是整车进入欧盟市场的前提条件，是构成欧盟整车产品型式批准必不可少的一部分。

如下表所示，为欧盟对汽车产品整车、零部件、系统和独立技术单元的完整法规项目清单，以及各法规适用的车型。

中华人民共和国商务部
MINISTRY OF COMMERCE OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

表 17 正常批量生产的车辆获取欧盟整车型式批准应满足的各个单项技术法规项及其各个法规项目适用的车型

大批量生产车辆欧盟型式认证法规清单														
序号	项目	Regulatoryact	M1	M2	M3	N1	N2	N3	O1	O2	O3	O4	STU	部件
A	约束系统、碰撞测试、燃料系统完整性和高压电安全													
A1	内部突出物	（EU）2019/2144	X											
A2	座椅和头枕	（EU）2019/2144	X	X	X	X	X	X						
A3	大巴座椅	（EU）2019/2144		X	X									X
A4	安全带固定点	（EU）2019/2144	X	X	X	X	X	X						
A5	安全带和约束系统	（EU）2019/2144	X	X	X	X	X	X					X	X
A6	安全带提醒	（EU）2019/2144	X	X	X	X	X	X						
A7	隔断系统	（EU）2019/2144											X	
A8	儿童座椅固定点	（EU）2019/2144	X	IFX	IFX	IFX	IFX	IFX						
A9	儿童座椅系统（如存在）	（EU）2019/2144	X	X	X	X	X	X					X	X
A10	增强儿童座椅系统（如存在）	（EU）2019/2144	X	X	X	X	X	X					X	X
A11	前下防护	（EU）2019/2144					X	X					X	X
A12	后下防护	（EU）2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
A13	侧防护	（EU）2019/2144					X	X			X	X		
A14	燃料箱安全（如存在）	（EU）2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
A15	液化石油气安全（如存在）	（EU）2019/2144	X	X	X	X	X	X						X
A16	压缩液化天然气安全（如存在）	（EU）2019/2144	X	X	X	X	X	X						X
A17	氢燃料安全（如存在）	（EU）2019/2144	X	X	X	X	X	X						X
A18	氢燃料系统材料（如存在）	（EU）2019/2144	X	X	X	X	X	X						X
A19	电安全（如存在）	（EU）2019/2144	X	X	X	X	X	X						X
A20	正面偏置碰撞	（EU）2019/2144	X			X								

中华人民共和国商务部 MINISTRY OF COMMERCE OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

大批量生产车辆欧盟型式认证法规清单														
序号	项目	Regulatoryact	M1	M2	M3	N1	N2	N3	O1	O2	O3	O4	STU	部件
A21	正面全宽碰撞	（EU）2019/2144	X			X								
A22	保护性转向	（EU）2019/2144	X			X							X	
A23	替换安全气囊	（EU）2019/2144											X	
A24	驾驶舱碰撞	（EU）2019/2144				X	X	X						
A25	侧碰	（EU）2019/2144	X			X								
A26	柱侧碰撞	（EU）2019/2144	X			X								
A27	尾部碰撞	（EU）2019/2144	X			X								
A28	车载 112 紧急呼救系统	（EU）2015/758	X			X							X	X
B	弱势道路使用者、视野和能见度													
B1	行人腿和头部保护	（EU）2019/2144	X			X								
B2	头部碰撞区域扩大	（EU）2019/2144	X			X								
B3	正面防护系统	（EU）2019/2144	X			X							X	
B4	针对前方行人和骑行者的先进紧急制动装置	（EU）2019/2144	X			X								
B5	行人和骑行者碰撞警告	（EU）2019/2144		X	X		X	X					X	
B6	盲区信息系统	（EU）2019/2144		X	X		X	X					X	
B7	倒车监测	（EU）2019/2144	X	X	X	X	X	X					X	
B8	前向视野	（EU）2019/2144	X			X								
B9	重型车前向视野	（EU）2019/2144		X	X		X	X						
B10	安全玻璃	（EU）2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X
B11	除霜/除雾	（EU）2019/2144	X	X	X	X	X	X						
B12	洗涤器/雨刮	（EU）2019/2144	X	X	X	X	X	X					X	

中华人民共和国商务部 MINISTRY OF COMMERCE OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

大批量生产车辆欧盟型式认证法规清单														
序号	项目	Regulatoryact	M1	M2	M3	N1	N2	N3	O1	O2	O3	O4	STU	部件
B13	间接视野装置	（EU）2019/2144	X	X	X	X	X	X						X
B14	声学车辆警示系统	（EU）540/2014	X	X	X	X	X	X						
C	车辆底盘，制动，轮胎和转向													
C1	转向设备	（EU）2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
C2	车道偏离警告	（EU）2019/2144		X	X		X	X						
C3	紧急车道保持系统	（EU）2019/2144	X			X								
C4	制动	（EU）2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
C5	可替换式制动零件	（EU）2019/2144											X	
C6	制动辅助	（EU）2019/2144	X			X								
C7	稳定性控制	（EU）2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
C8	重型车先进紧急制动	（EU）2019/2144		X	X		X	X						
C9	轻型车先进紧急制动	（EU）2019/2144	X			X								
C10	轮胎安全和环保性能	（EU）2019/2144												X
C11	备用轮毂和泄气保用系统（如存在）	（EU）2019/2144	X			X								
C12	翻新轮胎	（EU）2019/2144												X
C13	轻型车胎压监测	（EU）2019/2144	X			X								
C14	重型车胎压监测	（EU）2019/2144		X	X		X	X			X	X		
C15	轮胎安装	（EU）2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
C16	替换轮毂	（EU）2019/2144												X
D	车载仪器、电气系统、车辆照明和防止未经授权的使用，包括网络攻击													
D1	喇叭	（EU）2019/2144	X	X	X	X	X	X						X
D2	无线电干扰（电磁兼容）	（EU）2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

中华人民共和国商务部 MINISTRY OF COMMERCE OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

大批量生产车辆欧盟型式认证法规清单														
序号	项目	Regulatoryact	M1	M2	M3	N1	N2	N3	O1	O2	O3	O4	STU	部件
D3	防止未经授权使用、防盗和警报系统	（EU）2019/2144	X	IFX	IFX	X	IFX	IFX					X	X
D4	网络攻击防护	（EU）2019/2144	X	X	X	X	X	X					X	X
D5	速度表	（EU）2019/2144	X	X	X	X	X	X						
D6	里程表	（EU）2019/2144	X	X	X	X	X	X						
D7	限速装置	（EU）2019/2144		X	X		X	X						X
D8	智能速度辅助	（EU）2019/2144	X	X	X	X	X	X					X	
D9	显示与操纵件	（EU）2019/2144	X	X	X	X	X	X						
D10	加热系统	（EU）2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X
D11	灯光信号装置	（EU）2019/2144												X
D12	道路照明装置	（EU）2019/2144												X
D13	回复反射装置	（EU）2019/2144												X
D14	光源	（EU）2019/2144												X
D15	灯具安装	（EU）2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
D16	紧急停止信号	（EU）2019/2144	X	X	X	X	X	X						
D17	前大灯清洗器（如存在）	（EU）2019/2144	X	X	X	X	X	X						X
D18	换挡指示器	（EU）2019/2144	X											
E	驾驶员和系统行为													
E1	酒精连锁装置接口	（EU）2019/2144	X	X	X	X	X	X						
E2	驾驶员瞌睡及注意力警告	（EU）2019/2144	X	X	X	X	X	X						
E3	先进驾驶员分心警告	（EU）2019/2144	X	X	X	X	X	X						
E4	驾驶员存在性监测（自动驾驶车辆）	（EU）2019/2144	X	X	X	X	X	X						
E5	事故数据记录仪	（EU）2019/2144	X	X	X	X	X	X					X	

中华人民共和国商务部 MINISTRY OF COMMERCE OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

大批量生产车辆欧盟型式认证法规清单														
序号	项目	Regulatoryact	M1	M2	M3	N1	N2	N3	O1	O2	O3	O4	STU	部件
E6	替代驾驶员控制的系统（自动驾驶车辆）	（EU）2019/2144	X	X	X	X	X	X						
E7	为车辆提供车辆和周围状态信息的系统（自动驾驶车辆）	（EU）2019/2144	X	X	X	X	X	X						
E8	列队跟驰（如存在）	（EU）2019/2144		X	X		X	X						
E9	向其他道路使用者提供安全信息的系统（自动驾驶车辆）	（EU）2019/2144	X	X	X	X	X	X						
F	一般车辆结构和特征													
F1	牌照板空间	（EU）2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
F2	倒车档	（EU）2019/2144	X	X	X	X	X	X						
F3	门锁门铰链	（EU）2019/2144	X			X								
F4	台阶扶手与踏板	（EU）2019/2144	X			X	X	X						
F5	外部突出物	（EU）2019/2144	X											
F6	商用车驾驶舱外部突出物	（EU）2019/2144				X	X	X						
F7	铭牌和车辆识别码（VIN）	（EU）2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
F8	牵引装置	（EU）2019/2144	X	X	X	X	X	X						
F9	护轮板	（EU）2019/2144	X											
F10	防飞溅系统	（EU）2019/2144				X	X	X	X	X	X	X	X	
F11	质量和尺寸	（EU）2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
F12	机械耦合装置	（EU）2019/2144	IFX	IFX	IFX	IFX	IFX	IFX	X	X	X	X	X	X
F13	危险品运输车（如存在）	（EU）2019/2144				X	X	X	X	X	X	X		
F14	一般大巴结构	（EU）2019/2144		X	X									
F15	大巴车上部结构强度	（EU）2019/2144		X	X									

中华人民共和国商务部 MINISTRY OF COMMERCE OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

大批量生产车辆欧盟型式认证法规清单														
序号	项目	Regulatoryact	M1	M2	M3	N1	N2	N3	O1	O2	O3	O4	STU	部件
F16	大巴车内饰材料燃烧性	（EU）2019/2144			X									X
G	环保性能和排放													
G1	声级	（EU）540/2014	X	X	X	X	X	X					X	
G2	实验室尾气排放	（EC）715/2007	X	X		X	X							X
G2a	车辆特定 CO_2 排放量和燃料消耗量的测定，以及用于监测车辆燃料和/或电能消耗量的装置	（EC）715/2007	X	X		X	X							X
G3	实验室发动机排放	（EC）595/2009	X	X	X	X	X	X					X	
G3a	车辆特定 CO_2 排放量和燃料消耗量测定	（EC）595/2009			X		X	X						
G3b	挂车比能效性能的测定	（EC）595/2009									X	X		
G4	道路尾气排放	（EC）715/2007 （EC）595/2009	X	X	X	X	X	X					X	
G5	尾气排放的耐久性	（EC）715/2007 （EC）595/2009	X	X	X	X	X	X					X	
G6	曲轴箱排放	（EC）715/2007 （EC）595/2009	X	X	X	X	X	X					X	
G7	蒸发排放	（EC）715/2007	X	X		X	X							
G8	实验室低温尾气排放	（EC）715/2007	X	X		X	X							
G9	车载诊断	（EC）715/2007 （EC）595/2009	X	X	X	X	X	X					X	
G10	无减效装置	（EC）715/2007 （EC）595/2009	X	X	X	X	X	X					X	

中华人民共和国商务部 MINISTRY OF COMMERCE OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

大批量生产车辆欧盟型式认证法规清单														
序号	项目	Regulatoryact	M1	M2	M3	N1	N2	N3	O1	O2	O3	O4	STU	部件
G11	辅助排放策略	（EC）715/2007 （EC）595/2009	X	X	X	X	X	X					X	
G12	防篡改	（EC）715/2007 （EC）595/2009	X	X	X	X	X	X						
G13	可回收行	指令 2005/64/EC	X			X								
G14	空调系统	指令 2006/40/EC	X			X								X
H	访问车辆信息和软件升级													
H1	访问车辆 OBD 信息和车辆维修和保养信息	（EU）2018/858,61-66 条和附件十	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
H2	软件升级	（EU）2018/858 附件四，UNR156	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		

数据来源：根据各国/地区政策法规文件整理，下同

中华人民共和国商务部
MINISTRY OF COMMERCE OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

从上表欧盟整车型式批准认证的技术法规项目列表中，可以看出欧盟已将其整车型式批准技术法规中的大部分项目（包括座椅、安全带、碰撞等），直接采用联合国 ECE 法规替代。而除霜、除雾、车辆质量尺寸、铭牌这些有地域差异的法规和汽车噪声、排放、报废回收利用、汽车空调等涉及环保和节能要求，以及紧急车道保持、智能速度辅助、酒精锁、驾驶员注意力提醒、e-Call 等新的安全技术法规项目，仍然保留欧盟自己制定的法规，起到设置技术壁垒、保护自身市场的作用。

2.2 欧盟汽车产品型式批准制度及其实施

欧盟对汽车产品的型式批准依托（EU）2018/858 汽车框架指令，对欧盟 27 国的所有 M、N、O 类汽车产品强制实施统一的型式批准制度。欧盟对汽车产品统一的型式批准制度具体运作仍然依托各个成员国，各成员国自行确定一个负责的政府主管部门，大部分国家都将主管运输的部门（如交通运输部）作为各自国家负责欧盟汽车产品型式批准的主管部门，即型式批准机构，如德国交通部 KBA。型式批准机构一般只有一家，但也有少数国家同时指定两家主管部门。型式批准机构负责申请、受理、审核、批准和颁发型式批准证书，以及对汽车产品一致性进行监管，并向其他成员国通报其批准、变更或撤销型式批准的相关信息。

各国型式批准机构又可分别授权自身的技术服务机构，由技术服务机构进行产品检验检测、初始工厂审查和产品一致性监督检验等工作。各欧盟成员国的型式批准机构可以授权多个技术服务机构，如德国授权技术服务机构包括 TÜV Rheinland、TÜV SÜD、TÜV NORD，同时一个技术服务机构又可以获得多个国家型式批准机构的授权。

汽车制造商按照（EU）2018/858 的规定，向欧盟任何一个国家的型式批准机构提出申请，型式批准机构委托其授权的技术服务机构进行工厂审查和产品检测。通过后，技术服务机构将汽车制造商的申请书、技术资料、产品检测报告以及工厂体系文件等提交至型式批准机构，由型式批准机构进行审核批准。

汽车制造商负责提供检验的样品、相关技术文件，并确保汽车产品型式的样品符合技术指令并且具备足够的生产控制一致性能力后，才可获得型式批准证书，其标志为“e”，且该批准在所欧盟成员国内都被承认。

其中，汽车制造商申请型式批准的文件主要包括：一是欧盟型式批准申请书；

二是制造商声明，声明内容包括未就统一型式向其他机构申请、未被批准机构拒绝授予批准、未被批准机构撤销过该型式批准、制造商未吊销过该型式批准申请；三是一份电子版或纸质版信息文件夹，信息文件需要包括一整套有关车辆型式特征的完整信息，以及数据、图纸、照片和其他相关信息。信息文件夹的模板在（EU）2020/863 有规定，具体包括：1、车辆一般信息，包括制造商名称、车型类别、车辆型式等；2、一般结构特点，包括照片、车辆结构图纸、车轴数、底盘、车身材料、发动机位置、驱动型式、左右舵等；3、质量和尺寸；4、动力系统，比如燃油、电池、氢能等；5、传动系统；6、车轴；7、悬架；8、转向；9、制动；10、车身；11、照明和光信号装置；12、牵引车和拖车之间的连接装置；13、公共汽车和长途汽车的特别规定；14、对于危险运输车辆的特殊规定；15、可重复利用和回收性；16、维修和保养信息。

欧盟型式批准证书包括整车证书（Whole Vehicle Type Approval，WVTA）和系统、部件及独立技术单元证书。（EU）2018/858 对 WVTA 证书设置有效期，M1 和 N1 类车辆的 WVTA 证书为 7 年，其他类型车辆的 WVTA 证书为 10 年，如 WVTA 证书到期需要重新确认该车型是否满足最新法规要求，重新申请 WVTA 证书。

汽车制造商可向任一欧盟成员国的主管部门申请 ECE 型式批准，欧盟成员国的主管部门在验证该汽车产品符合欧盟技术法规要求并具有足够的生产一致性控制能力后，即颁发 ECE 型式批准，其标志为“e”。欧盟各成员国的证书都用“e”和对应的阿拉伯数字表示，以代表不同欧盟成员国的证书，详见表 3。

表 18 欧盟各成员国型式批准证书编号

德国	e1	波兰	e20
法国	e2	葡萄牙	e21
意大利	e3	希腊	e23
荷兰	e4	爱尔兰	e24
瑞典	e5	克罗地亚	e25
比利时	e6	斯洛文尼亚	e26
匈牙利	e7	斯洛伐克	e27
捷克	e8	爱沙尼亚	e29
西班牙	e9	拉脱维亚	e32
奥地利	e12	保加利亚	e34
卢森堡	e13	立陶宛	E36
芬兰	e17	塞浦路斯	e49

丹麦	e18	马耳他	e50
罗马尼亚	e19		

2.3 欧盟新能源汽车准入管理要求

UN ECE R100 法规是欧盟在新能源汽车准入管理方面的重要依据。该法规对电池驱动道路车辆电动系统的特殊要求作出详细规定，包括电池系统的电气安全、机械安全以及热管理等方面。例如，在电气安全上，对电池的过充、过放保护机制，以及电池与车辆其他电气系统的兼容性等提出严格要求，防止因电气故障引发安全事故。在热管理方面，需确保电池在不同环境温度和使用条件下，能将温度控制在安全范围内，避免因过热导致电池性能下降甚至起火爆炸等严重问题。新能源汽车的电池系统必须严格符合这一法规要求，才能通过准入审核。

除 UN ECE R100 法规之外，UN ECE R85 法规对装配电动机车辆的电动机功率做出了严格且细致的规定。（EU）540/2014 和 ECE R138 法规对混合动力和纯电动汽车的车辆声学报警系统 AVAS（Acoustic Vehicle Alerting System）低速提示音做出明确要求，以上法规构成了欧盟新能源汽车准入管理的法规要求。

自 2023 年 8 月 17 日起生效的欧盟新电池法（EU 2023/1542），从多方面对电池的整个生命周期进行规范。在可持续性上，要求电池生产企业在原材料采购环节注重材料的可持续来源，减少对环境敏感区域的资源开发依赖。在有害物质管控方面，严格限制电池中某些有害物质的使用，降低电池报废后对环境的污染风险。在碳足迹方面，从 2027 年起，动力电池制造商需提供涵盖原材料获取、生产制造、运输、销售等全流程的碳排放数据，促使企业优化生产流程，降低碳排放。对于电池废弃物，其明确提出回收效率和回收目标，例如对锂、镍、钴等关键原材料规定了具体的回收率标准。同时，要求自 2027 年起所有动力电池配备电子电池护照，详细记录电池的来源、成分、碳排放、循环利用等信息，实现全生命周期的可追溯管理，确保电池在欧盟市场的流通符合严格的环保与可持续发展理念。

2.4 欧盟智能网联汽车准入管理要求

欧盟拥有完善的机动车准入法律框架和配套实施法规，EU 2018/858 以及 EU 2019/2144 引入了一系列强制性 ADAS 系统以提高道路安全，建立了欧盟批准无人驾驶和自动驾驶车辆的法律框架。（EU）2019/2144 作为通用法规要求，自

2022 年 7 月开始新车强制配备部分驾驶辅助功能，自 2024 年 7 月开始对新注册车型强制实施，部分技术将在 2026 年开始生效，涉及功能包括倒车监测、酒精锁、紧急车道保持、驾驶员疲劳和注意力警告、驾驶员分心监测、紧急制动、智能速度辅助、数据记录及变道、网络安全、软件升级。

欧盟是目前全球首个具备完整自动驾驶立法框架的地区。对于 L2 级组合驾驶辅助系统，UN ECE R171 驾驶员控制辅助系统（DCAS）法规于 2024 年 9 月正式生效，该法规为智能网联汽车的安全认证建立了全球统一框架。对于 L3 级别自动驾驶功能，UN ECE R157 法规于 2021 年 1 月 22 日起正式生效，其目的在于确保具备特定自动驾驶功能的车辆在道路行驶时的安全性与可靠性。对于 L4 级以上自动驾驶系统，2022 年欧盟委员会通过了全球首个针对全自动驾驶车辆（AV）自动驾驶系统（ADS）的型式认证法规 EU 2022/1426。

2.5 欧盟汽车产品市场监管要求研究

为保证汽车制造商的生产一致性（COP），欧盟对制造商实施生产一致性管理、颁发 COP 证书，主要包括两部分：第一是进行型式批准时的审查，审查合格后颁发 COP 证书，证书最长有效期为 3 年；第二为批准后的监督审查，主管机构随时到企业进行现场检查，可以在企业随机抽取样车在厂家实验室或技术服务机构进行验证试验，如不符合一致性控制要求，主管机构将要求企业整改。型式批准时的审查包括资料审核和现场审核：资料审核需要生产制造商持有 ISO9001 或 IATF16949 证书，并提交产品一致性控制计划等资料；现场审核可以在制造商获得型式批准证书后半年内，对其进行现场审核，主要审核检验能力、人员保证能力、标准等。

对于获得整车型式批准的汽车制造商，还需对其批量生产的车辆制作生产一致性证书，每一辆车随车有一份车辆一致性证书（COC 证书），欧盟各成员国依据该证书对投入使用的车辆进行注册。COC 证书上列举了许多车辆的基本数据和性能指标，是欧盟所有成员国作为车辆注册、上牌的凭证，也是部分成员国交税、定期检验的重要凭证，没有 COC 证书的车辆无法进入欧盟市场。

3. 美国汽车产品认证制度

美国政府对汽车产品建立了完善且严格的市场准入制度和技术法规体系。与欧盟不同，美国对汽车产品进行自我认证模式、政府监督抽查的“宽进严出”的管理模式。汽车制造厂对其进入美国市场的产品实施自我认证，美国政府对进入市场后的产品实施严格的监督和抽查工作，对不符合美国汽车技术法规或者存在不安全、环保缺陷的车辆产品实施严格的产品召回制度。

美国政府对汽车产品的准入管理主要有两部分，分别由两个不同的部门分别管理：一是汽车安全认证（DOT 认证），由美国交通部国家公路交通安全管理局（DOT/NHTSA）负责，主要涉及汽车安全、节能、防盗方面；二是环保认证（EPA 认证），由美国环境保护署（EPA）负责，主要涉及环保相关内容。

3.1 美国汽车安全法律法规

美国政府对汽车产品的管理有十分详尽和完备的法律依据，对争端和违规行为常常诉诸法律程序解决，因此美国汽车市场的违法成本相当高。美国汽车产品的法规制定主要依据以下几个重要的法律体系：

—美国法典 United States Code（U.S.C.）：由国会制定的法律条款（law）；

—联邦法规 Code of Federal Regulations（CFR）：不仅包括法律，还包括经国会授权，由联邦政府的执法机构制定的行政法规 Administrative Law，用来解释和执行美国法典的相应条款；

—国家交通和机动车安全法 National Traffic and Motor Vehicle Safety Act of 1966（49U.S.C.Chapter301）：由美国国会于 1966 年通过，是美国机动车安全管理的基础法律框架；

—执行机构：国家公路交通安全管理局 National Highway Traffic Safety Administration（NHTSA）；

—行政法规：49CFRParts500~599；

—清洁空气法 Clean Air Act of 1970（42U.S.C.Chapter85）：该法于 1970 年通过，是第一部赋予美国联邦政府严格监管角色的环境法，确立了美国空气污染控制体系的架构，并成为美国乃至全球后续环境法的典范；

—执行机构：环境保护署 Environmental Protection Agency“EPA”。

3.2 美国汽车技术法规体系

3.2.1 安全类

根据《联邦安全法》授权，美国交通部对乘用车（PC）、多用途乘用车（MPV）、载货车、客车、挂车、摩托车以及低速车，以及这些车辆装备和部件制定并实施《机动车辆安全标准》（Federal Motor Vehicle Safety Standards,FMVSS）。车辆或部件如果不符合 FMVSS 要求，不得进行销售或进入美国市场。

除了 FMVSS（CFR49，PART571）规定的性能要求以外，机动车辆和机动车辆设备相关的额外法规条例（CFR49，PART500-599）中的项目也常常作为 FMVSS 相等同的汽车安全技术法规，主要包括以下内容：

—Parts525~538：燃油经济性

—Part541~545：防盗

—Part551：NHTSA 代理申报

—Part563：紧急事故记录仪（EDR）

—Part565：VIN 申报

—Part566：制造商信息申报

—Part567：自我认证（标贴要求）

—Part573：缺陷及违规责任与报告

—Part575：消费者信息

—Part576：记录保存

—Part577：缺陷及违规通报

—Part579：潜在缺陷通知

—Part581：保险杠

—Part583：国产件标识

3.2.2 环保类

在汽车排放污染物控制方面，美国联邦层面制定了许多涉及环境污染相关的法律和条例，并由环境保护署（EPA）与各州、其他联邦机构和外国政府合作执行。机动车排放污染物作为以上法律法规的监管对象之一，由 EPA 对其发动机及其排放进行监管。《联邦安全法》中的第四十章“CFR40”中规定了所有与环境保护有关的要求，包括水污染要求、空气污染要求、农药污染要求、噪声污染要求、海洋保护等。其中，机动车排放相关法规主要包括：

中华人民共和国商务部 MINISTRY OF COMMERCE OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

—Part85：移动源空气污染控制

—Part86：新的和在用的公路车辆和发动机的排放控制

—Part600：机动车辆的燃油经济性和温室气体排放

—Part610：燃油经济性改装设备

—Part700–799：有毒物质控制法

在这些法规中，部分测试程序又会参考一些美国当地的行业标准。例如，CFR40_Part86 的排放测试程序就直接引用了美国汽车工程师协会发布的 SAEJ1634-2021《电动车能源消耗和续航测试标准》。该标准规定了“五工况”的测试方法，包括城市道路测试程序（FTP）、高速公路测试程序（HWFET）、超高速道路测试程序（US06）、空调环境 95°F 测试程序（SC03）、低温 20°F 测试程序（Cold FTP）。

除了联邦政府专门监管排放要求的 EPA 以外，车辆和发动机进口商还必须遵守其他联邦机构的要求。例如，交通部的安全要求、国税局（IRS）的高油耗税、美国海关和边境保护局（CBP）的关税要求，以及各自治州和地方政府的特殊要求。各自治州中最具影响力的环保法规就是加州空气资源委员会（CARB）颁布的，其被收录在《加州法典（CCR）》中的第十三章（Title13）第三部分（Division3）中，内容主要包括以下章节：CARB 采用的排放标准称为低排放车辆标准（Low Emission Vehicles“LEV”），其结构与 EPA 相似但技术要求却更为严格。适用于以下类别的车辆类型：

—TLEV：过渡低排放车辆（transitional low-emission vehicle）

—LEV：低排放车辆（low-emission vehicle）

—ULEV：超低排放车辆（ultra-low-emission vehicle）

—SULEV：极低排放车辆（super-ultra-low-emission vehicle）

—ZEV：零排放车辆（Zero Emission Vehicles）

基于每个汽车制造商车队排放平均值的时间表，汽车制造商被要求每年生产一定比例的车辆以达到日益严格的排放标准。柴油车和汽油车适用同样的气体污染物标准，其排放量是在 FTP-75 测试中测量的，以 g/mile 表示。目前，CARB 法规主要分为以下四个演变阶段：

—EPATier1/LEV，至 2003 年结束；

—LEVII，2004 年至 2019 年分阶段实施；

—LEVIII，2015 年至 2025 年分阶段实施，并于 EPATier3 逐步统一要求，它是先进清洁汽车（ACC）法规的一部分；

—LEVIV，2026-2030 年分阶段实施，并于 EPATier3 逐步统一要求，它是先进清洁汽车第二部（ACCII）法规的一部分。

3.3 美国汽车认证流程

3.3.1 安全类

美国安全性能标准 FMVSS 的认证形式为“自认证”，意味着如果制造商能确保其汽车产品是按照所有适用的 FMVSS 标准制造的，并且带有由其原始制造商永久粘贴的合规标贴，那么在车辆进口之前不需要获得 NHTSA 批准。不过，制造商必须在生产开始后不迟于 30 天内向 NHTSA 提交相关证明信息，以确定其生产的产品是否符合法规标准。此外，制造商还需向 NHTSA 提供车辆识别码（VIN）的信息，如果不是美国企业，必须指定一个美国本土的代理商或个人作为其服务代理。

对于二手车而言，如果车龄小于 25 年，且最初制造时并不符合适用的 FMVSS，或未经其原始制造商认证，则需要 NHTSA 确定其符合进口资格，否则不能合法进口到美国。NHTSA 或各州可以根据本地区的立法提案或注册进口商的请愿书做出特批决定，允许进口不符合标准的车辆，并对这些车辆进行必要的修改，使其符合所有适用的 FMVSS。合法进口不符合规定车辆的另一项要求是，车辆必须由注册进口商或与注册进口商签订合约的个人进口，且进口时必须提供相当于车辆申报价值 150%的保证金，以确保在进口后 120 天内完成必要的改装以符合适用的 FMVSS。

完成以上所有步骤后，汽车制造商即可开始运输车辆进入美国进行合法销售。

在机动车开始销售直到报废的整个生命周期里，制造商被要求通过预警报告（Early Warning Reporting“EWR”），主动并定期向 NHTSA 提交与车辆安全问题和召回有关的任何信息，包括人员伤亡事故、消费者投诉、财产损失、调查报告等。报告的要求和递交频次因产品和制造商的年产量而异。与此同时，制造商必须对外公开其在其他国家地区开展的类似产品的维修替换安全相关措施。

3.3.2 环保类

EPA 在汽车生产前、生产中和生产后都要进行抽样测试，以确保汽车不仅在新出厂时符合排放标准，在几年后也能保持持续合规。EPA 的后市场监督测试样品包括新车与在用车（旧车），其中新车通常从制造商的仓库或经销商处抽样，而对于在用车排放性能的抽查测试，美国环保署会向私人车主借用车辆并在其位于密歇根州安娜堡的国家车辆和燃料排放实验室（NVFEL）对其进行测试。EPA 每年通过这一监控项目测试大约 150 辆在用车。

在用车辆测试计划的目的是评估车辆在行驶数年后排放控制是否继续有效，其测试程序和数据结果为制造商和 EPA 提供了重要信息。有时，这些信息会导致排放召回，但更为重要的是，测试结果往往揭示了某些技术或设计特征的问题和缺陷，使制造商能够在未来的车型中引入改进措施以提高排放控制系统的性能或耐用性。

新车监管。以轻型乘用车和卡车为例，EPA 的申请流程可以分为以下步骤：

（1）首次申请 EPA 认证的制造商，需要先通过 EPA 的数据交换平台（Central Data Exchange“CDX”）注册厂商信息，获取专属的制造商代码（Manufacturer Code）；

（2）样车样件依据 EPA 排放法规进行认证测试，并出具测试报告；

（3）将测试报告连同其他支撑材料，通过发动机和车辆合规信息系统线上提交；

（4）EPA 线上审核所有测试数据和材料；

（5）颁发证书；

（6）交通部有权抽取一辆新车进行进一步的验证测试“Confirmatory tests”，以确保在美国当地测得的结果与制造商申报的结果一致；

（7）制造商获得销售许可并允许在美国合法销售。

在用车监督。EPA 通常会从州政府部门那里获得车辆注册信息，然后从市场上招募使用了两到三年的车辆，并从中根据认证数据、制造商在用数据、汽车产量、使用的新技术、公众投诉和咨询等有针对性的因素，随机选择抽检车辆。抽检测试必须在国家车辆和燃料排放实验室（National Vehicle and Fuel Emissions Laboratory“NVFEL”）进行。

除了联邦政府一级管理外，美国各州政府也有自主立法的二级管理制度，尤

其是环保方面。例如，加利福尼亚州制定并实施了比 NHTSA 更为严格的排放法规（California Air Resources Board“CARB”），根据美国《清洁空气法》section177 条规定，其它各州也可同时采用加州的排放要求。到目前为止，已有 13 个州宣布正式施行 CARB，另外还有 6 个州（科罗拉多州、佛罗里达州、蒙大拿州、北卡罗来纳州、犹他州、威斯康星州）正在计划实施中，而所有采用加州 CARB 的其他州被统称为“Section177 州”。

3.4 美国新能源汽车准入管理要求

2025 年 1 月 6 日，美国发布的最新电动汽车安全标准引入了新的 FMVSS 305a（电动汽车——电解液溢出及电击保护）以取代原有的 FMVSS 305，着重确保电动汽车的电解液泄漏和电气冲击防护，对轻型和重型车辆的电池性能推进提出明确要求。这意味着车企在电池系统设计、封装以及电气隔离等方面需达到更高的安全标准，防止因电池故障引发电解液泄漏，造成车辆短路甚至起火等严重安全事故，保障驾乘人员及车辆周边人员的安全，该标准于 2027 年 9 月 1 日起强制实施。

在行人安全方面，FMVSS 141 法规对混合动力和电动汽车的最低声音要求作出规定。由于新能源汽车在低速行驶时较为安静，可能导致行人难以察觉，该标准要求车辆在特定低速行驶状态下能够发出可被行人感知的声音，提醒行人注意车辆靠近，降低交通事故发生概率。

3.5 美国智能网联汽车准入管理要求

美国对智能网联汽车的管理要求主要针对 L3 级以上车辆的运营和管理，在联邦层面暂无智能网联汽车相关管理要求，自动驾驶车辆的运营和管理主要由美国各州自行制定及监管实施。

美国联邦法规中，只有两项智能网联汽车相关的技术法规：一个是 49 CFR part 563 事故数据记录仪（EDR），该法规已发布实施，要求如车辆必须配置 EDR。第二个是 FMVSS 127 轻型车辆自动紧急刹车系统（AEB），该法规将于 2029 年 9 月 1 日正式实施。

4. 日本汽车产品认证制度最新发展情况

日本汽车产品市场准入管理制度和技术法规体系，与欧美的汽车技术法规体系并称为世界三大典型汽车技术法规体系。但随着日本拓展国际汽车市场，积极参与国际汽车技术法规协调和制修订，同时加入联合国世界车辆法规协调论坛（UN/WP29）的《1958 年协定书》和《1998 年协定书》，并且针对出口量较大和全球化程度较高的产品，主要是 M1 类车辆，积极采用 ECE 技术法规，其汽车技术法规的典型性不断降低。尽管如此，日本汽车产品准入制度及其技术法规体系在汽车排放和油耗试验规程、限制要求等方面仍保留了许多特色项目。

4.1 日本汽车产品准入管理制度

日本对汽车产品的准入管理与欧盟一样，采取汽车产品型式批准制度，但是又与欧盟型式批准制度不同，具有独特性。日本机动车型式认证制度包括型式指定制度（Type Designation）、通用结构型式指定制度（Type Notification）和进口汽车特别应对制度。在日本汽车产品型式指定和通用结构型式指定制度中，国土交通省作为主管机构，负责相关申请和批准，具体技术审查和试验工作由国土交通省下属的日本交通安全环境研究所进行。

型式指定的基本程序。制造商向国土交通省提交认证申请并准备受检车辆，国土交通省接到申请后进行资料检查并确定试验项目，然后委托汽车认证审查部进行保安基准合规性检查（试验），同时对车企产品一致性（cop）进行审核，如果该车型通过审核和试验，即被指定。最后，制造商按照指定型式进行生产及每辆汽车的完成检查（出厂检查），完成检查的目的是确保每辆出厂车辆符合保安基准要求，完成检查通过后车企给出完成检查终了证（合格证）。依据日本法律规定，每辆车在上牌之前需进行新规检查，通过型式指定的车型在新规检查时只需提供完成检查终了证，不需进行现车检查。

通用结构型式指定制度。新导入的认证制度，开始于 2016 年 6 月并设置过渡期到 2021 年 3 月，届时同步废止了新车型式通知制度，即在 2021 年 3 月之前，一直采用的是新车型式通知制度。通用结构型式指定制度主要适用于规格型式多样的卡车和公共汽车，通用结构型式指定制度与型式指定制度基本一致，在获得型式指定后，汽车制造商有义务在汽车出厂前进行检查，出厂检查的内容主要是型式指定的部分，检查完成后发放检查终了证（合格证）。在新车上牌新规检查

时需要提供现车和出厂终了证。新规检查时一般会省略通用构造部分的检查，将检查重点放在车辆差异部分的特殊功能用途上。

进口汽车特别应对制度。这是日本政府为了促进汽车进口而采取的特别优待制度，仅适用于单一车型销量在 5000 辆以下的汽车产品，相对型式指定制度，其认证资料审查和项目检查均有所简化，也不需要进行生产一致性审查，大大节省了认证时间。该制度由于没有国土交通省监督的出厂检验环节，在新车上牌登录前，需要提供现车进行新规检查。

日本对汽车产品的市场准入管理采取型式批准制度，同时引入美国机动车辆召回制度。当制造商对某类机动车辆机构、装置或性能由于设计或生产造成的与安全基准不相符或潜在不相符时，需要采取必要的纠正措施，事先通知日本国土交通省，并定期报告有关纠正措施的进展情况。日本国土交通省对制造商进行监督，以检查其召回工作是否正常进行。

4.2 日本汽车技术法规体系

为确保机动车满足交通安全、环保和节能等要求，日本制定了《道路车辆法》、《大气污染防治法》、《噪声控制法》及《能源合理消耗法》等法律要求。以这些法律为依据，日本政府有关部门制定、颁布了一系列政令、省令、公告、通知，包括道路车辆安全、环保、节能方面的法规以及相应的汽车产品试验和认证规程、汽车技术标准和结构标准。

相较欧盟和美国的汽车技术法规体系，日本的汽车技术法规体系构成比较复杂。日本国土交通省根据《道路车辆法》的授权，以省令形式发布日本汽车安全和环保方面的基本技术法规，即《日本汽车保安基准》，内容涉及机动车安全和排放法规要求。但《日本汽车保安基准》中只有基本的法规要求，进一步细化的内容，包括如何判定汽车产品是否符合法规要求的技术标准、型式认证试验规程、与技术法规的实施相配套的管理性规定等，则是由主管部门中的有关机构以公告的形式发布，或者以各种通知的形式下达全国各地的下属机构。

表 19 日本采用 ECE 法规的具体项目

序号	法规编号	法规名称	采用日期	适用车型					
				M1	M2	M3	N1	N2	N3
1	R0	国际整车型式认证制度（IWVTA）							

序号	法规编号	法规名称	采用日期	适用车型					
				M1	M2	M3	N1	N2	N3
2	R3	机动车及其挂车回复反射装置认证的统一规定	1998/11/24	●	●	●	●	●	●
3	R4	汽车及挂车后牌照板配光性能认证的统一规定	2015/7/21	●	●	●	●	●	●
4	R6	关于汽车及其挂车转向信号灯认证的统一规定	2000/3/31	●	●	●	●	●	●
5	R7	关于机动车（除摩托车外）及其挂车前后位（边）灯、制动灯及示廓灯认证的统一规定	1998/11/24	●	●	●	●	●	●
6	R10	关于车辆电磁兼容性能认证的统一规定	2011/8/17	●	●	●	●	●	●
7	R11	关于汽车门锁及车门保持件认证的统一规定	2002/9/2	●			●		
8	R12	关于防止在汽车碰撞时转向机构对驾驶员的伤害认证的统一规定	2004/10/1	●			●		
9	R13	关于 M、N 和 O 类车辆制动认证的统一规定	2013/2/24		●	●	●	●	●
10	R13H	关于乘用车制动认证的统一规定	1998/11/24	●			●		
11	R14	关于汽车安全带安装固定点认证的统一规定	2006/10/1	●	●	●	●	●	●
12	R16	安全带及成人约束系统的统一规定	2008/10/15	●	●	●	●	●	●
13	R17	关于车辆座椅、座椅固定装置及头枕认证的统一规定	2002/9/2	●	●	●	●	●	●
14	R19	关于汽车前雾灯认证的统一规定	1998/11/24	●	●	●	●	●	●
15	R21	关于车辆内部安装件认证的统一规定	2015/3/21	●					
16	R23	关于机动车及其挂车倒车灯认证的统一规定	2000/3/31	●	●	●	●	●	●
17	R25	关于头枕（无论其是否与座椅连为一体）认证的统一规定	2002/9/2	●	●	●	●	●	●
18	R26	关于车辆就其外部凸出物认证的统一规定	2001/6/30	●					
19	R27	三角警告牌认证的统一规定	2000/3/31						
20	R28	关于声音警告装置及有关其声音信号认证的统一规定	1998/11/24	●	●	●	●	●	●
21	R30	机动车辆和挂车用充气轮胎认证的统一规定	2003/6/30	●					

中华人民共和国商务部 MINISTRY OF COMMERCE OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

序号	法规编号	法规名称	采用日期	适用车型					
				M1	M2	M3	N1	N2	N3
22	R34	车辆火险预防措施认证的统一规定	2015/7/21	●	●	●	●	●	●
23	R37	关于机动车辆及其挂车的灯具—灯丝灯泡认证的统一规定	2015/7/21	●	●	●	●	●	●
24	R38	关于机动车辆及挂车后雾灯认证的统一规定	2000/3/31	●	●	●	●	●	●
25	R39	关于汽车速度表及其安装认证的统一规定	2001/6/30	●	●	●	●	●	●
26	R41	就噪声方面批准摩托车的统一规定	2013/2/1						
27	R43	关于安全玻璃材料认证的统一规定	2014/8/16	●	●	●	●	●	●
28	R44	动力驱动汽车儿童乘客的约束保护装置认证的统一规定	2006/10/1						
29	R45	前照灯清洗器认证的统一规定	2001/6/30	●	●	●	●	●	●
30	R46	汽车后视镜及安装后视镜的汽车认证的统一规定	2016/10/15	●	●	●	●	●	●
31	R48	关于照明和信号装置安装认证的统一规定	2004/10/1	●	●	●	●	●	●
32	R50	关于批准摩托车前后位置灯，制动灯，转向信号灯和后牌照板照明装置的统一规定	2015/7/21						
33	R51	有关对四轮以上汽车就其噪声排放认证的统一规定	2016/6/13	●					
34	R53	就灯光及光信号装置的安装方面批准 L3 类车辆（摩托车）的统一规定							
35	R54	商用车辆和挂车用充气轮胎认证的统一规定	2003/6/30		●	●	●	●	●
36	R58	后下部防护装置认证的统一规定	2002/9/2					●	●
37	R60	就驾驶员操纵的控制键，包括控制键的识别，信号装置和指示器方面批准两轮摩托车，轻便摩托车的统一规定	2014/8/16						
38	R62	就防盗方面批准带有操纵把的机动车的统一规定	2000/3/31						
39	R64	有关装有临时备用车轮/轮胎车辆认证统一规定	2014/8/16	●			●		
40	R66	关于大型客车上层结构强度认证的统一规定	2016/11/12		●	●			

序号	法规编号	法规名称	采用日期	适用车型					
				M1	M2	M3	N1	N2	N3
41	R70	重型及长型挂车后标志牌认证的统一规定	2007/4/1		●	●			
42	R75	关于批准摩托车和轻便摩托车气压轮胎的统一规定	2003/6/30						
43	R77	关于机动车辆驻车灯认证的统一规定	2001/6/30	●	●	●	●	●	●
44	R78	就制动方面批准 L1、L2、L3、L4、L5 类车辆的统一规定	2007/6/18						
45	R79	汽车转向机构认证的统一规定	2014/8/16	●	●	●	●	●	●
46	R80	关于客车座椅及座椅固定点装置强度认证的统一规定	2006/10/1		●	●			
47	R81	就车把上后视镜的安装方面批准后视镜及带与不带边斗的二轮机动车的统一规定	2001/6/30						
48	R85	用于驱动 M 类和 N 类汽车的内燃机净功率或电力驱动机构 30min 最大功率测量认证的统一规定							
49	R87	对动力驱动车辆昼间行驶灯认证的统一规定	2017/1/16						
50	R91	汽车及其挂车侧向标志灯型号认证的统一规定	2001/6/30	●	●	●	●	●	●
51	R93	前下部防护装置（FUPDs）	2007/4/1					●	●
52	R94	关于车辆正面碰撞乘员保护认证的统一规定	2007/4/1	●					
53	R95	关于车辆侧面碰撞乘员保护认证的统一规定	2000/3/31	●					
54	R98	关于装有充气光源汽车前照灯认证的统一规定	2009/10/1	●	●	●	●	●	●
55	R99	关于在动力驱动车辆上的气体放电灯光源认证的统一规定	2015/7/21	●	●	●	●	●	●
56	R100	关于结构和功能安全方面的特殊要求对电池驱动的电动车认证的统一规定	2011/8/17	●	●	●	●	●	●
57	R104	重型、长型车及其挂车回复反复标志认证的统一规定	2004/10/1		●	●	●	●	●
58	R110	车辆推进系统用压缩天然气的统一规定	2017/8/18						
59	R112	非对称前照灯（灯丝灯泡）的统一规定	2009/10/1	●	●	●	●	●	●

中华人民共和国商务部 MINISTRY OF COMMERCE OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

序号	法规编号	法规名称	采用日期	适用车型					
				M1	M2	M3	N1	N2	N3
60	R113	对称前照灯（灯丝灯泡）的统一规定	2015/7/21						
61	R116	关于机动车辆防盗保护的统一技术规定	2005/4/6	●			●		
62	R117	车胎滚动声音排放的统一规定	2015/11/30	●	●	●	●	●	●
63	R119	动力驱动车辆转向指示灯的统一规定	2005/4/6	●	●	●	●	●	●
64	R121	控制器和指示灯识别的统一规定	2013/2/24	●	●	●	●	●	●
65	R123	关于批准机动车辆适应性前照灯（AFS）的统一规定	2007/6/18	●	●	●	●	●	●
66	R125	就驾驶员前视野方面批准机动车辆的统一规定	2014/1/5	●					
67	R127	机动车辆关于行人安全性能的统一规定	2012/11/17	●					
68	R128	机动车辆及挂车灯具中适用发光二极管（LED）光源的统一规定	2015/7/21	●	●	●	●	●	●
69	R129	增强性儿童约束系统（ECRS）的统一规定	2013/12/11						
70	R130	道路偏离警示系统（LDWS）的统一规定	2014/1/5		●	●		●	●
71	R131	紧急制动预警系统（AEBS）的统一规定	2014/1/5		●	●		●	●
72	R134	关于批准机动车辆及其部件的氢能与燃料电池车辆（HFCV）安全相关性能的统一规定	2016/10/15	●			●		
73	R135	关于批准车辆侧面柱碰性能的统一规定	2015/6/15	●					
74	R136	关于批准 L 类车辆驱动系统特殊要求的统一规定 REESS	2016/1/20						
75	R137	关于以约束为重点的正面碰撞中批准乘用车的统一规定	2016/6/15	●					
76	R138	安静行驶道路车辆 QRTV 的统一规定	2017/10/10	●	●	●	●	●	●
77	R139	制动辅助系统（BAS）的统一规定	2017/1/22	●			●		
78	R140	电子稳定控制系统（ESC）的统一规定	2017/1/22	●			●		
79	R141	轮压监测系统（TPMS）的统一规定	2017/1/22	●			●		
80	R142	关于批准机动车辆轮胎安装的统一规定	2017/1/22	●					

中华人民共和国商务部 MINISTRY OF COMMERCE OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

序号	法规编号	法规名称	采用日期	适用车型					
				M1	M2	M3	N1	N2	N3
81	R144	有关事故紧急呼叫系统（AECS）的统一规定	2018/7/19	●			●		
82	R145	关于 ISOFIX 固定装置，ISOFIX 顶部系带固定点和 i-size 乘坐位置的车辆认证统一规定	2018/7/19	●					
83	R146	二轮 HFCV 的统一规定	2019/1/2						
84	R148	光信号灯装置规定 LSD（整合了 R4，R6，R7，R23，R38，R50，R77 和 R91）的统一规定	2019/11/15						
85	R149	照明灯装置规定 RID（整合了 R19、R98、R112、R113、R119 和 R123）的统一规定	2019/11/15						
86	R150	回复反射装置认证的规定 RRD（整合了 R3、R27、R69、R70 和 R104）	2019/11/15						
87	R151	重型车辆盲区监测系统的统一规定							
88	R152	用于 M1 和 N1 车辆的自动紧急制动系统（AEBS）的统一规定							
89	R153	就后碰撞事故中燃油系统的完好性和电动系统的安全性对车辆的统一规定		●			●		
90	R154	就排放、CO_2 排放和油耗和/或电能消耗及电动续驶里程的测量批准轻型乘用车辆和商用车辆的统一规定（即 WLTP 的联合国 UN 法规）；		●			●		
91	R155	就软件升级和软件升级管理系统批准车辆的统一规定；		●			●		
92	R156	就网络安全性和网络安全性管理系统批准车辆的统一规定		●			●		
93	R157	就自动车道保持系统批准车辆的统一规定		●			●		
94	R158	倒车时车辆后方确认装置的统一规定		●					
95	R159	对行人和自行车探测通知信息系统的统一规定		●					
96	R160	汽车事件数据记录仪（EDR）的统一规定		●					
97	R161	防盗装置的统一规定		●					
98	R162	防盗装置 Immobilizers 的统一规定		●					

中华人民共和国商务部 MINISTRY OF COMMERCE OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

序号	法规编号	法规名称	采用日期	适用车型					
				M1	M2	M3	N1	N2	N3
99	R163	汽车防盗警报系统 VehicleAlarmsystems 的统一规定		●					
100	R165	车辆倒车警示装置的统一规定		●					

4.2.1 安全类法规

日本从 1997 年开始以观察员身份参加 WP29 活动，并于 1998 年和 1999 年分别加入联合国世界车辆法规协调论坛（UN/WP29）的《1958 年协定书》和《1998 年协定书》。从 1998 年签署《1958 年协定书》后，日本便积极采用 ECE 法规。

日本签署《1958 年协定书》并采用 ECE 汽车技术法规，意味着进入日本市场的相应的汽车零部件产品和车辆系统，只要通过相应的 ECE 型式批准，带有 E 标志就可以进入日本市场。对于整车产品，在通过日本对整车产品的型式批准制度，即日本的型式指定制度和通用结构指定时，其中相应的汽车零部件产品和车辆系统只要通过 ECE 型式批准即可，而无需按照日本自身相应的技术法规通过日本自身的零部件和系统认证。日本采用的 ECE 法规项目大多集中在汽车灯光和安全项目上。

4.2.2 环保类法规

对于环保和节能的项目，日本没有采用 ECE 法规，依然采用的是自身独特的汽车技术法规。

日本对轿车和轻型车采用新的汽车排放试验工况：JC08

对于轿车和轻型车辆，日本自 20 世纪 90 年代初以来，主要使用 10-15 工况和 11 工况循环进行排放测试，2005 年，日本发布新的法规，对轿车和轻型车辆引入新的排放测试循环：JC08 工况循环。

日本新的 JC08 试验工况为底盘测功机试验循环，总时间周期为：1204s；总行驶距离为 8.171km；平均试验车速为 24.4km/h（如果不包括怠速则平均车速为 34.8km/h）；最高车速为 81.6km/h；载荷比为 29.7%。JC08 试验工况模拟目前日本拥挤的城市交通条件下的车辆驾驶工况，包括怠速和频繁交替出现的加速、减速。该试验工况分别在冷启动和热启动的条件下各进行一次。除了排放试验外，该工况还同时用于燃料经济性的测试。

为此，日本制定了新的汽车型式批准试验规程：TRIAS60-4-2009 轻型和中

型机动车辆废气排放测量试验规程（JC08H+JC08C 工况法废气排放和怠速试验规程）。后来 TRIAS60-4-2009 又进行了改版，并被重新编号为：TRIAS31-J042（3）-01 轻型和中型机动车辆废气排放试验（JC08H+JC08C 工况）。

日本对重型车采用新的汽车排放试验工况：JE05

日本对重型车辆（车辆总重 3.5 吨以上的车辆）自 20 世纪 90 年代以来，主要使用 13 工况循环进行排放测试，2005 年，日本发布新的法规，对重型车辆引入新的排放测试循环：JE05 工况循环（该工况又被称之为 ED12 工况）。

日本重型车辆 JE05 试验工况为根据东京的交通和驾驶实际情况，开发的一种车辆瞬态试验循环，适用于汽油和柴油车辆。该试验循环的总周期约 1800s，平均车速为 26.94km/h，最高车速为 88km/h。在发动机测功机试验中，发动机的扭矩－车速－时间数据是基于车速点产生的。

日本对汽车产品实施新的排放试验工况和限值要求，相应的对其汽柴油的品质提出了新的要求，要求汽柴油的含硫量不超过 10ppm。

日本新的汽车排放试验工况不仅适用于汽车的污染物排放，同时也适用于汽车燃料消耗量的测量试验，自 2013 年 3 月起，日本将对轿车和轻型车辆的燃料消耗量采用 JC08 试验工况（包括冷热两种工况），同时日本公布自 2015 年实施的轿车和轻型车辆新的燃料消耗量限值指标。

4.3 日本新能源汽车准入管理要求

由于日本法规大量等效 UN ECE 的法规，日本新能源汽车准入要求与欧盟类似，主要以 UN ECE R100、UN ECE R85、UN ECE R138 等几项法规组成，没有其他特殊管理要求。

4.4 日本智能网联汽车准入管理要求

日本先后颁布了多项政策和技术法规，逐步为自动驾驶汽车在公共道路上行驶扫清政策法规障碍。2018 年，日本国土交通省发布《自动驾驶汽车安全技术指南》，明确 L3/L4 级自动驾驶汽车必须满足的安全要求，包括设置设计运行范围（ODD）、自动驾驶系统安全性、与现有安保基准符合性等 10 项要求。2019 年，日本发布《道路交通安全法》修正案，通过解禁乘客看手机等内容，实际允许 L3 级自动驾驶汽车上路。同年，日本政府通过《道路运输车辆法》修正案（该法案于 2020 年正式实施），为驾驶行为和车辆安全设定新标准。2023 年，日本

政府再次修订《道路交通法》，允许 L4 级自动驾驶汽车在部分道路上行驶。由于是建立在传统车辆管理模式之上，法规标准体系比较严密，对产品质量、安全的限制条件很多。截至 2024 年，只有本田的一款车辆完成了 L3 准入，而且只是小规模投放市场，使用场景限定在高速拥堵路况。

日本在智能网联汽车领域实施的技术法规有：ECE R152、ECE R155、ECE R156、ECE R157 等。

中华人民共和国商务部
MINISTRY OF COMMERCE OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

5. 韩国汽车产品认证制度最新发展情况

5.1 韩国汽车产品准入管理制度

韩国对汽车产品在市场准入管理上，基本采取美国的模式和经验，将汽车产品的安全和环保分开管理，由不同政府部门依据不同的法律授权，分别制定并实施相应的技术法规体系，对汽车产品依据技术法规进行产品的认证和批准。在汽车安全方面，根据韩国《汽车管理法》的规定和授权，国土交通部对机动车辆制定了较为完整的汽车技术法规体系，即机动车辆安全标准体系 KMVSS。在汽车环保方面，依据空气质量和环境保护法，由韩国环保部进行管理。

根据韩国《汽车管理法》及其实施令的规定，对于车辆直接涉及行车安全性的结构和装置，必须满足相应的机动车辆安全标准，即韩国的 KMVSS 法规，否则不得上路运行。为保证汽车产品满足机动车辆安全标准的要求，韩国《汽车管理法》及其实施令授权韩国国土交通部对汽车产品实施较完善的认证制度，最初主要参考欧盟的汽车产品型式批准制度，要求汽车产品必须根据韩国机动车辆安全标准进行型式认证。后来为了促进韩国汽车产业的发展，韩国政府又对汽车产品引入并实施美国的自我认证模式，对韩国汽车及零部件产品实行自我认证制度（self-certification system）。

韩国汽车自我认证制度的法规为韩国国土交通部发布的《汽车自我认证要领有关规定》（第 2009-1327 号，2009.12.31）。汽车整车是从 2009 年开始实施的，汽车零部件自 2012 年开始实施。

部分汽车零部件产品（并非所有的汽车零部件产品）自我认证属于韩国 KC 认证，涉及 16 个汽车零部件产品种类，包括轮胎、灯具、安全玻璃、安全带等。

对于进口汽车整车需增加以下两方面内容：

（1）安全检查项目

（2）环境检查项目（排放、噪声）

具备生产能力每年 500 辆及以上规模，且具备安全及性能试验实施条件的制造商，可以被认为具备自我认证的能力，市场销售之前不需要做安全检查。

韩国环保部按照《空气质量和环境保护法》的要求和授权，针对汽车产品的污染物和噪声排放是否满足技术法规要求，建立了一套完善的认证管理体制。

韩国对汽车产品的环保（排放）认证，同样与美国 EPA 认证有类似的地方，

形式上仍是政府主导的型式批准模式，但在具体操作中又融入了自我认证的要素，环保方面的认证试验可由企业进行，只要主管部门认可试验结果（如通过派人目击，认可试验程序和结果）满足技术法规的要求，就会颁发认证证书，车辆即可获准上市。上市后的车辆还需进行定期的试验和验证，确保车辆在全寿命周期满足技术法规的要求。

韩国汽车认证主管机构为国土交通部（Minister of Land, Infrastructure and Transport），指定的试验机构为机动车安全研究院（KATRI）。具体实施上，政府机构通过抽样确认法规符合性检验（compliance test）和市场缺陷调查（defect investigation）的方式，判断产品是否满足法规要求，当不满足法规时要求对产品直接召回或对工厂进行罚款处罚。

5.2 韩国汽车安全技术法规体系

韩国的汽车安全技术法规又称之为韩国机动车辆安全标准（即 KMVSS）。该技术法规在体系上也参考借鉴了美国的汽车安全技术法规体系（即 FMVSS），在结构上分为如下几个大的部分：

（1）一般规则，包括法规制定的目的、定义等；

（2）汽车整车方面的安全法规；

（3）汽车零部件安全法规；

（4）补充规定。

根据韩国空气质量和环境保护法的授权，韩国环保部制定了一套完整的汽车污染物和噪声排放技术法规，其中包括排放控制的指标和验证是否满足这些要求的试验方法。总体而言，韩国汽车排放技术法规指标与欧美现阶段的要求基本处于一个水平，特点就是韩国燃用汽油的轿车和轻型车辆参考采用美国的排放指标，而燃用柴油的轻型车辆和中重型商用车辆则参考采用现行欧盟的排放指标。

以燃用汽油的轿车和轻型车辆的污染物排放法规要求为例，韩国目前实施的是 2016 年及以后的限值要求（从 2016 年开始分阶段引入实施），基本上与美国的低排放 3 阶段（LEV m）的要求相当。

表 20 韩国法规准入要求清单

序号	法规名称	法规编号
1	长度宽度高度	KMVSS Article 4
2	最小离地高度	KMVSS Article 5

序号	法规名称	法规编号
3	车辆总质量	KMVSS Article 6
4	车辆质量分布	KMVSS Article 7
5	最大安全坡角	KMVSS Article 8
6	最小转弯半径	KMVSS Article 9
7	地面接触与触地压力	KMVSS Article 10
8	发动机与传动系统	KMVSS Article 11
9	轮胎与轮毂	KMVSS Article 12
10	胎压监测系统	KMVSS Article 12-2, KMVSS Article 88-3
11	操纵件与指示器标识	KMVSS Article 13
12	转向控制系统	KMVSS Article 14
13	制动系统	KMVSS Article 15, KMVSS Article 90 （Item 1）， KMVSS Article 90 （Item 4）
14	汽车稳定性控制系统	KMVSS Article 15-2, KMVSS Article 90-2
15	减振器	KMVSS Article 16
16	电气系统	KMVSS Article 18
17	高压电气设备安全	KMVSS Article 18-2
18	底盘与车身	KMVSS Article 19
19	牵引装置	KMVSS Article 20
20	汽车罩锁系统	KMVSS Article 21
21	防盗设备	KMVSS Article 22
22	乘坐环境	KMVSS Article 23
23	司机座椅	KMVSS Article 24
24	乘员座椅	KMVSS Article 25
25	头枕	KMVSS Article 26
26	安全带	KMVSS Article 27, KMVSS Article 103
27	儿童座椅固定点	KMVSS Article 27-2, KMVSS Article 103-2
28	车窗玻璃	KMVSS Article 34
29	噪音控制设备	KMVSS Article 35
30	车灯的一些其他要求	KMVSS Article 47
31	车灯的一些其他标准	KMVSS Article 48
32	间接视野装置	KMVSS Article 50
33	车窗清洁设备（雨刮器等）	KMVSS Article 51
34	汽车喇叭	KMVSS Article 53

中华人民共和国商务部 MINISTRY OF COMMERCE OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

序号	法规名称	法规编号
35	后方行人安全装置	KMVSS Article 53-2
36	低噪车辆（包括电动汽车）提示声	KMVSS Article 53-3
37	车速表与里程表	KMVSS Article 54
38	加速控制系统（油门相关）	KMVSS Article 87
39	仪表板	KMVSS Article 88
40	轮胎	KMVSS Article 88-2
41	方向盘结构与碰撞防护转向吸能	KMVSS Article 89 （item 1）
42	车顶结构	KMVSS Article 92
43	保险杠	KMVSS Article 93
44	驾驶员视野	KMVSS Article 94
45	内饰件可燃性	KMVSS Article 95
46	司机及乘员座椅	KMVSS Article 97
47	座椅靠背	KMVSS Article 98
48	头枕强度	KMVSS Article 99
49	座椅扶手	KMVSS Article 100
50	遮阳板	KMVSS Article 101
51	乘员保护（正碰）	KMVSS Article 102
52	乘员保护_（侧撞）	KMVSS Article 102
53	行人保护	KMVSS Article 102-2
54	固定障碍正面碰撞（正面 100%碰撞）	KMVSS Article 102-3
55	侧面柱碰安全	KMVSS Article 102-4
56	侧门强度，门锁及门铰链	KMVSS Article 104
57	前挡风玻璃	KMVSS Article 105
58	发动机动力输出（电机功率）	KMVSS Article 106
59	电磁兼容性	KMVSS Article 107
60	内部厢门撞击	KMVSS Article 108
61	车窗清洁设备（雨刮器）与除霜除雾系统	KMVSS Article 109
62	车速表安规测试标准	KMVSS Article 110
63	最大速度限制设备	KMVSS Article 110-2
64	自动驾驶类型	KMVSS Article 111
65	自动驾驶指定操作区	KMVSS Article 111-2
66	部分自动驾驶标准	KMVSS Article 111-3

5.3 韩国新能源汽车准入管理要求

在电气安全上，韩国对电池系统、高压电气线路等具有严格规范。电池系统必须具备过充、过放、短路等多重保护机制。以电动汽车为例，电池管理系统（BMS）需实时监测电池的电压、电流、温度等参数，一旦出现异常，能迅速

切断电路，防止电池热失控引发火灾或爆炸事故。高压电气线路需采用特殊的绝缘材料和防护措施，确保在车辆行驶过程中，即使遭遇振动、颠簸等情况，也不会出现漏电现象，保障驾乘人员和车辆周边人员的安全。

韩国针对新能源汽车电池制定了专门的安全标准。在电池性能方面，要求电池具备稳定的充放电性能和较高的能量密度，以满足车辆的续航和动力需求。同时，对电池的循环寿命也有明确规定，确保电池在多次充放电循环后，仍能保持一定的容量和性能。在电池安全性测试上，涵盖针刺测试、挤压测试、过充过放测试、高温高湿测试等多个项目。例如，针刺测试模拟电池遭受尖锐物体穿刺的极端情况，要求电池在测试过程中不发生起火、爆炸等危险；挤压测试则检验电池在受到外部挤压时的安全性，确保电池在一定压力下不会出现损坏和安全隐患。只有通过这些严格测试的电池，才能应用于新能源汽车，进入韩国市场。

5.4 韩国智能网联汽车准入管理要求

韩国国土交通部提出，到 2027 年实现自动驾驶汽车的商业落地，并制定自动驾驶普及“三步走”计划：2022 年允许 L3 级自动驾驶汽车上路的国家；到 2025 年实现 L4 级自动驾驶巴士、摆渡车商业化；到 2027 年推出 L4 级乘用车。

韩国的标准法规体系参考的是美国，目前韩国在智能网联汽车方面的法规包括：MOLIT Not. 2020-543《自动驾驶法规》、MVCA Art. 27《汽车控制法案－自动驾驶》、MOLIT Not.2018-224《自动驾驶汽车的安全驾驶要求和试驾规定》、MOLIT Notice No. 2022-196《自动紧急刹车系统》、KMVSS Article 111-3《部分自动驾驶功能》、KMVSS Article 53-2《倒车探测》。同时，韩国计划在 2025 年 8 月强制实施 UN ECE R155（网络安全）和 UN ECE R156（软件升级）两项法规。

6. 东盟汽车产品认证制度最新发展情况

东盟是东南亚国家联盟的简称，1967 年 8 月 8 日在泰国曼谷成立，秘书处设立在印度尼西亚首都雅加达，截至 2024 年，东盟有 10 个成员国，包括文莱、柬埔寨、印度尼西亚、老挝、马来西亚、菲律宾、新加坡、泰国、缅甸、越南（巴布亚新几内亚和东帝汶两国现为东盟观察员国）。东盟成员国总面积约为 449 万平方千米，是拥有 6.7 亿人口的巨大市场和丰富的自然资源，经济也在快速增长，是亚洲第三大经济体和世界第六大经济体。

东盟各国汽车产业和贸易发展水平不同，例如泰国通过吸引跨国汽车企业投资建厂发展成为出口导向型国家，马来西亚是东盟地区最大的汽车生产基地，老挝、柬埔寨等国汽车工业相对落后。因此，在汽车管理上，东盟各国采用不同的市场准入制度、不同的汽车技术法规体系。东盟虽然也在建设统一的市场，逐步对汽车产品建立统一的市场准入管理制度和技术法规体系，但是进展一直较为缓慢，目前还在持续推动中。其中，马来西亚（E52）、泰国（E53）已经是 1958 协定的成员国，菲律宾（E66）也在 2023 年 1 月加入。新加坡，印度尼西亚，越南、缅甸都有各自的汽车准入管理体系和标准，柬埔寨、老挝和文莱 3 个国家的体系尚不健全，基本上是通过行政审批的方式。此外，东盟国家分为左舵车和右舵车市场，其中菲律宾、越南、老挝、柬埔寨、缅甸是左舵市场，马来西亚、文莱、印度尼西亚、泰国、新加坡是右舵市场。

6.1 泰国汽车产品认证制度最新发展情况

泰国汽车工业一直采取开放的政策，以日本企业为主的跨国汽车企业纷纷在泰国投资建厂，使得泰国逐渐成为国际汽车企业重要的海外生产基地，同时其产品大量出口泰国以外的市场。因此，泰国在其汽车技术法规和市场准入管理上，一直积极推进与国际惯例接轨。泰国早在 2006 年就已加入 WP29 的《1958 协定书》，可以核发 E53 的认证证书，同时泰国也有本国的 TIS 标准，泰国机动车认证包括排放认证和型式认证，以及无线通信认证。对于安全类项目，按照 ECE 标准获取证书是被接受的，但是排放类的项目泰国还是要求在本国完成相关测试。

6.1.1 泰国主管机构和职责

泰国汽车产品管理部门包括泰国陆路交通局（DLT）和泰国工业标准协会

（TISI），泰国的汽车产品认证包括排放认证和型式认证，分别由泰国工业标准协会（TISI）和泰国陆路交通局（DLT）负责。

泰国工业标准协会（TISI）是泰国强制性认证的主管机构，主要机构职能是消费者保护、环境保护和自然资源保护，促进国内工业的国际竞争力，确保公平贸易及消除标准化措施产生的国际贸易壁垒。同时，泰国工业标准协会（TISI）也是泰国的国家标准组织，负责标准的制定和国际化推广等。

泰国陆路交通局（DLT）是泰国交通部管辖的一个政府部门，主要负责完善交通法、车辆法规及其他相关法规，完善公共交通设施，发展陆地交通网以及泰国驾驶执照发放等。

6.1.2 泰国认证流程

泰国的整车认证主要是型式认证和排放认证。除排放外的项目，需按照联合国 UNECE 法规进行型式认证测试，再凭借 ECE 证书到泰国进行转发证书。针对油耗、电动汽车的电耗和续航里程，只能在泰国汽车研究所（TAI）进行测试。泰国汽车研究所（TAI）是工业发展基金会（FID）（该基金会隶属于泰国工业部）下属的一个非营利性实体，于 1998 年成立。泰国汽车研究所（TAI）的使命是协助泰国汽车工业的发展和推广，针对泰国标准化工作，开展排放测试、轮胎测试、环境测试、化学测试、尺寸测量测试等。

泰国 TIS 认证主要针对零部件和系统级别，使用泰国 TISI 标准，分为强制性认证和自愿性认证两种。强制性认证项目包括玻璃、安全带及发动机单体排放；自愿性认证项目包括轮胎、座椅及安全带固定点等，有利于加入政府采购清单。

表 21 泰国陆路交通局（DLT）对于 M1/N1 车型的法规清单

序号	法规号	名称
1	ECER39	车速表
2	ECER28	喇叭
3	ECER43	玻璃安装（整车）
4	ECER51	噪声
5	ECER14	安全带固定点
6	ECER16	安全带安装（整车）
7	ECER17	座椅固定点、头枕
8	ECER13	制动
9	ECER100	电动车点安全

6.1.3 节能标签（ECO Sticker）认证

ECO Sticker 标签是汽车产品消费税（CO2 税）征收和电动汽车补贴申请的依据。

2012 年 12 月 18 日的泰国内阁决议，原则上批准了财政部提出的关于调整汽车消费税（二氧化碳税）的公告草案。为了贯彻和执行这个草案，泰国工业部要求汽车制造商和进口商制定节能标志和 CO_2 排放或 ECO 贴纸。ECO 贴纸系统可以接受汽车制造商提交的信息文件，并自动创建 ECO 贴纸，相关机构可以在获得批准后访问数据库。

2015 年 8 月 19 日，泰国工业部发布关于按照泰国标准显示车辆信息的公告，其中规定 ECO 标签的式样和要求。泰国工业部工业经济办公室（OIE）要求从 2016 年 1 月 1 日，对于新制造或进口到泰国的汽车需要按照泰国标准的要求在车辆上粘贴标签，这会直接影响到排放征收税的情况，在一定程度上促使泰国汽车迈向可持续发展的新维度。在 2017 年，泰国工业部建立了一个网站，供消费者、汽车厂商以及相关机构获取车辆的 ECO 标签信息。泰国工业部和 TISI 开发了基于线上云系统的应用进行许可证的申请，以及 ECO 标签的申请，同时开发了两款手机应用，分别是汽车燃料跟踪应用和汽车搜索应用。

ECO 标签申请程序：

（1）车辆制造商/进口商登记

（2）提交测试结果文件

（3）政府机构审查测试结果文件

（4）创建总结测试结果的文件以促进税收

（5）创建一个 ECO 贴纸，展示在每辆车上

（6）政府监测检查数据库

泰国相关部门（工业部、协会、税务部门等）负责对上述相关信息进行核查。系统会根据信息创建并提供一个 ECO 贴纸并提供给申请者（车辆制造商或进口商）。车辆制造商或进口商提交 ECO 贴纸作为证据，向海关部门或消费税部门申请减税。制造商或进口商需要将 ECO 贴纸贴在新车风挡玻璃上。

6.2 马来西亚汽车产品认证制度最新发展情况

6.2.1 马来西亚主管机构及职责

马来西亚积极发展汽车工业，加入了联合国世界车辆法规协调论坛 WP29，

可以颁布 E52 认证证书。其参照欧盟对汽车产品的准入管理制度，实施车辆型式批准（VTA），以确保车辆的各方面的标准化。

主管机构。国际贸易和工业部（MITI）是制定和实施汽车相关政策的核心部门，目标是促进工业发展、提高竞争力和吸引投资，同时负责汽车相关政策举措监督。MITI 下设马来西亚汽车、机器人和物联网研究所（MARii），主要职能包括制定汽车工业规划、促进汽车行业发展，并协调技术、人力资本和供应链等资源。交通运输部（MOT）负责发展和管理马来西亚交通运输部门，包括监督任何与道路运输和安全有关的政策。马来西亚陆运交通局（JPJ）隶属于马来西亚交通部 MOT，是马来西亚汽车主管部门之一，负责与道路运输、车辆登记、道路安全、车辆检查相关的大部分工作，包括实施车辆型式批准（VTA）制度，颁发 E52 的 ECE，代表马来西亚参与联合国 WP.29 相关国际法规协调工作。马来西亚标准部（DSM）是马来西亚国家标准制定机构，旨在发展、促进和维护各个行业标准，包括汽车行业标准，还负责制定技术标准和认证要求。环境局（JAS）负责监管汽车污染、噪声。

车辆型式批准（VTA）。VTA 是在马来西亚销售车辆所需的首批认证之一，以确保车辆的编号、尺寸、质量、构造特征和规格符合 1987 年《道路运输法》和《道路运输规则》规定的要求。VTA 执行机构为国家型式批准委员会，该委员会由 JPJ 牵头成立，负责新车审批，参加 WP29 工作，履行联合国《1958 年协定书》和《1998 年协定书》缔约方的相关义务与职责。成员包括马来西亚运输部（MOT）及下属路运司（JPJ）、马来西亚标准与工业研究院（SIRIM）、马来西亚国际贸易与工业部（MITI）、马来西亚环境部、马来西亚标准局、马来西亚道路安全研究所（MIROS）、马来西亚海关及国内贸易部等政府和私人机构。委员会主席由 JPJ 局长担任，秘书处设在 JPJ 汽车工程处。

6.2.2 马来西亚认证基本流程

车辆获准注册之前，首先需申请车辆型式认证证书（VTA）。申请程序周期大约在 20 个工作日到一个月之间。首先，在开始任何检查之前，车辆制造商应提交 VTA 申请以及由联合国认可的技术服务机构发布的或由批准机构见证的所有相关测试报告。然后，JPJ 依据这些文件对车辆进行核实和实物检查，以确保其符合规定法规。该测试将涵盖各种部件测试、车辆在公共道路上的行驶性能、

车辆排放和其他专业设备性能测试。

车辆零部件在进入马来西亚市场之前，必须申请另一项认证，即部件型式认证（CTA）。该认证也完全符合 UNECE 法规和 1987 年道路运输法以及国家型式认证委员会监督的道路运输规则。CTA 的目的是监测马来西亚海关令中公布的每一个零部件，使之满足要求和标准。根据 VTA 申请，他们通常在电脑验车中心（PUSPAKOM）进行检查，并将一些检查外包给其他机构。

车辆型式批准的生产一致性（Conformity of Production，COP）旨在确保出厂车辆的规格与通过批准的车型规格一致。车辆重新检验将在工厂或申请人指定的授权经销商处随机或定期进行。如果已通过批准的车型规格出现变更，包括安装配件，申请人必须通知 JPJ，否则可能会导致生产一致性不通过及以下后果：

（1）撤销车辆型式批准认证；

（2）禁止车辆登记；

（3）根据 1987 年《陆路交通法》的第 12 条和第 117 条处以罚款。

生产一致性适用于自 2015 年 1 月 1 日起获得车辆型式批准证书的新车型或现有车型（包括散件、半散件和整车）；自 2015 年 1 月 1 日起，每个制造商必须申报已获得车辆型式批准的每种车型年产量，以方便部门执行生产一致性流程。

6.2.3 马来西亚技术法规

马来西亚为联合国 WP29 的《1958 年协定书》缔约国，认可所有满足该协定书框架下的 ECE 法规，马来西亚交通部有资质颁发 E52 证书，承认已经获得 ECE 型式批准的汽车零部件和系统认证，可直接进入马来西亚市场。马来西亚已将联合国的规定整合到现有的交通法规中，即《陆路交通法》。

为了确保联合国法规可在马来西亚有效实施，马来西亚成立了多个委员会，包括论坛委员会（交通部级别）、国家车辆型式批准和认证委员会（陆路交通级别）以及 6 个行动委员会（委员会成员级别的车辆型式批准委员会）。

表 22 马来西亚准入 M1 类车辆法规

测试项目	测试法规号
电磁兼容	R10
门锁门铰链	R11
转向保护	R12
制动系统	R13H

测试项目	测试法规号
安全带固定点	R14
安全带	R16
座椅	R17
内凸	R21
外凸	R26
声音警告装置	R28
脚控制件布置	R35
车速表	R39
安全玻璃（安装检查项目）	R43
后视镜	R46
灯具安装	R48
噪声	R51
备胎	R64
转向装置	R79
电机电控	R85
正碰	R94
侧碰	R95
排放	R83
电池电安全	R100
二氧化碳排放油耗、能耗	R101
车辆防盗	R116
控制器指示灯	R121
驾驶员前视野	R125
行人保护	R127
低速提示音	R138
BAS	R139
电子稳定控制	R140
胎压监测	R141
ISOFIX 儿童安全座椅	R145

6.3 印度尼西亚汽车产品认证制度最新发展情况

6.3.1 印度尼西亚主管机构及职责

印度尼西亚对汽车整车产品的市场准入管理采取认证检验制度，负责汽车产品认证管理的政府机关为印度尼西亚运输部下的道路运输总局（DGLT）。该局是交通部（MOT）下属机构，主管整车产品认证及负责完善整车认证检验制度。

印度尼西亚的认证封闭性比较高，不承认某个国际通用的检测标准体系，而

是有一套自己的法规，也不承认境外实验室出具的检测报告。即，汽车产品若想出口到印度尼西亚，唯一的途径就是运送产品到印度尼西亚本地进行检测与认证后，才可以得到准入许可。

6.3.2 印度尼西亚认证流程

根据相关法律和法规的授权，道路运输总局负责对所有进口到印度尼西亚，以及在印度尼西亚生产、组装或改动的车辆进行检验，55/2012 号法规要求对车辆进行认证检验和试验，以验证车辆是否满足印度尼西亚相关法律法规中规定的汽车技术要求和道路适宜性（Road Worthiness）要求，对于符合要求通过检验的车辆型式，该机关颁发型式批准证书，车辆即可注册进入市场使用。具体的技术要求和认证检验/试验项目包括：

（1）车辆的布置；

（2）车辆的装备；

（3）车辆尺寸；

（4）车身型式；

（5）符合车辆实际使用目的的技术设计；

（6）车辆载荷；

（7）车辆的用途；

（8）机动车辆与挂车或铰接式大客车的连接方式；和/或

（9）车辆的连接。

具体的道路适宜性要求和认证检验/试验项目包括：

（1）废气排放要求；

（2）噪声要求；

（3）主制动系统的效能；

（4）驻车制动系统的效能；

（5）车辆（车轮）侧滑；

（6）喇叭声级；

（7）前照灯的光照和方向；

（8）车辆转弯半径；

（9）车速表的精度；

中华人民共和国商务部 MINISTRY OF COMMERCE OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

（10）车轮性能和轮胎条件的符合性；

（11）发动机功率与车辆质量比的符合性。

按照道路交通和运输 22/2009 号法律第 50 条的规定，每一辆进口到印度尼西亚或在印度尼西亚生产/组装/改动（对车辆的尺寸、发动机和有效荷载等方面做的改动）的车辆必须进行认证检验/试验，具体步骤为：

（1）由申请者向印度尼西亚汽车产品认证检验的主管机关运输部道路运输总局递交完整的车辆检验和试验的申请文件；

（2）主管机关审核申请文件后，将回复申请者，并安排和指定印度尼西亚车辆试验和检验中心（VTCC）作为技术服务机构，进行车辆的检验和试验工作；

（3）VTCC 将拟定车辆进行检验和试验的时间，并将此时间通知申请者；

（4）VTCC 按照拟定的时间，对车辆抽取样车进行检验和试验，结果由 VTCC 报送运输部道路运输总司；

（5）对于检验和试验结果符合相关的要求，即通过检验和试验的车辆，运输部道路运输总局将颁发车辆型式批准证书。对于未能通过检验和试验的车辆，可对未通过检验和试验的项目再次进行检验和试验，但只能重复一次。

印度尼西亚目前对汽车产品建立了比较系统法律与技术法规体系。直接涉及汽车产品认证检验管理的相关法律法规包括：

（1）有关道路交通和运输的 law22/2009 号法律；

（2）有关车辆的 Reg55/2012 号法规；

（3）有关机动车辆检验（车辆型式批准）的法规 PM33/2018 及其修订 PM30/2020，电动汽车检验法规 PM44/2020 及其修订 PM86/2020 以及纯电动汽车检验法规 PM87/2020；

（4）有关车辆道路适宜性（RoadWorthiness）限值的 63/1993 号部令；

（5）有关机动车辆定期检验的 71/1993 号部令。

Reg55/2012 号法规是印度尼西亚最主要的汽车技术法规，基本囊括了对汽车产品所有法规要求和项目：

（1）对车辆的分类及其相关术语、定义；

（2）机动车辆应满足的各项技术要求（Technical Requirements）；

（3）机动车辆应满足的各项道路适宜性要求（Road-worthiness Requirements）；

（4）机动车辆检验，包括新车的型式认证检验和在用车的定期检验；

（5）对车辆检验机构和车辆维修保养车间（Workshop）的要求。

除了 Reg55/2012 号法规以外，印度尼西亚还针对少部分法规项目的具体要求制定发布了相应的单项技术法规或 SNI 标准（印度尼西亚国家标准）与之相配套，例如车辆排放法规、车辆噪声法规、车辆 VIN 号码等。

印度尼西亚环保部专门针对汽车产品制定了排放法规，并作为 55/2012 号法规的配套法规，由道路运输总局将其引入整车型式认证体系中，法规号为环保部部令 04/2009 号及 P.20/MENLHK/SETJEN/KUM.1/3/2017。印度尼西亚目前实施的是欧 4 阶段排放法规（对应 ECER83-05）。

印度尼西亚汽车整车认证技术法规中对车辆安全的要求较低。在车辆技术要求方面，仅规定了车辆应配备的一些基本安全部件和配件，例如安全带、备胎、三角警告牌、千斤顶、急救箱等；在车辆道路适宜性要求方面，仅规定了车辆的制动效能、车轮（前轮）侧滑、喇叭声级、前照灯的照度和对正、轮胎的最小花纹深度、转弯半径等。在零部件认证体系中，则对相应涉及安全的零部件提出了较为详细的要求。

印度尼西亚除了对汽车的整车产品建立起以认证检验为主的市场准入管理体制外，还对汽车部分零部件产品建立起强制性认证制度；汽车零部件产品强制认证在管理上属于印度尼西亚工业部的职权。印度尼西亚工业部对国民经济各行业涉及安全的产品建立起强制性的认证制度，采用印度尼西亚的国家标准（即 SNI 标准），对产品进行强制性的认证（SNI 认证），符合标准要求，通过认证的产品将打刻 SNI 认证标志。

目前，已经强制进行认证的汽车零部件产品包括安全玻璃、轮胎、车轮轮辋、车载音视频装置、车载润滑油，将要进行强制性认证的汽车零部件产品包括制动系统、后视镜、安全带、座椅、蓄电池。

SNI 认证的一般流程为：进口商向 SNI 认证机构提出申请；印度尼西亚审核员来中国工厂审核并抽取测试样品；工厂寄送样品到印度尼西亚实验室；实验室测试样品并通过，报告由实验室转交给认证机构；认证机构颁发证书。SNI 证书有效期为四年，若工厂通过 SNI 认证后，需增加型号规格，样品须由审核员再次到工厂来抽取，不允许工厂自己寄送到印度尼西亚实验室；不参加年审的情况

下，印度尼西亚认证机构有权吊销企业证书。

6.4 东盟新能源汽车准入管理要求

东盟各国积极推动汽车产业电动化以实现碳中和目标，在新能源汽车准入管理方面呈现出政策多元且目标一致的特点。在技术法规层面，东盟区域对新能源汽车没有提出新的法规要求，主要采用 UN ECE R100、UN ECE R85 等联合国法规。在税收、补贴等政策层面，印度尼西亚对新能源汽车给予增值税、奢侈品销售税和进口关税豁免至 2025 年；马来西亚通过减免进口关税、消费税等税费，致力于在 2030 年使新能源汽车占新车销售比例达 20%；此外，菲律宾、新加坡等国也通过关税豁免、注册费退还等方式鼓励新能源汽车普及与发展。

6.5 东盟智能网联汽车准入管理要求

马来西亚、泰国、印度尼西亚计划在 2025-2026 年完成自动驾驶专项立法，参考欧盟法规以及考虑到本国的混合交通环境，制定或采用相关测试规范，并通过法律修订与试点项目加速落地。

中华人民共和国商务部
MINISTRY OF COMMERCE OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

7. 欧亚经济联盟汽车产品认证制度最新发展情况

7.1 欧亚经济联盟概述及认证发展历程

7.1.1 联盟基本情况

欧亚经济联盟成立于 2015 年，又称欧亚经济委员会，成员国包括俄罗斯、哈萨克斯坦、白俄罗斯、吉尔吉斯斯坦和亚美尼亚，均为“一带一路”重要合作伙伴。总面积 2000 万平方公里，人口约 1.83 亿（俄罗斯占 1.46 亿）；汽车年销量约 200 万辆，俄罗斯市场占比 87%。

7.1.2 认证体系起源与发展

该联盟建立了成员国之间的自由贸易区，采用统一海关关税、贸易规则和欧亚联盟技术标准。其主要机构包括最高理事会、经济委员会和法院等，其中最高理事会由各国总统组成，负责战略决策。常设执行机构，下辖技术法规部门，主管标准与认证。

在认证制度发展方面，对各类产品实施统一的认证制度，即 EAC 认证，统一标志为 EAC。该认证是产品进入欧亚经济联盟市场的强制通行证，覆盖车辆、食品、电器等 49 项技术法规（如 TP TC 018/2011 轮式车辆法规）。其认证模式包括符合性声明和合格证书两种。早期，联盟内各国可能存在各自的认证体系，随着联盟的发展，逐渐统一为 EAC 认证，以简化市场准入流程，促进区域内贸易。例如，在汽车领域，以往各国对汽车产品的认证要求不同，现在统一依据相关技术法规进行 EAC 认证。

7.2 欧亚经济联盟汽车技术法规体系

欧亚经济联盟委员会第 877 号决议确定汽车认证项目依据《TPTC 018/2011 轮式车辆技术法规》执行。该法规基本承袭了俄罗斯汽车型式批准技术法规的主体，同时在整体结构和内容上与欧盟型式批准框架有诸多相似之处，因为俄罗斯在汽车技术法规制定上一定程度借鉴了欧盟经验，且大量采用联合国 ECE 汽车技术法规。

具体法规项目方面，参考欧盟整车型式批准框架（2007/46/EC），但仅认可 ECE 法规而非欧盟指令。单项零部件和系统大多直接采用 ECE 汽车技术法规，如制动、转向、安全带等方面法规。只有少数 ECE 技术法规体系未覆盖的项目，

采用俄罗斯的 GOST-R 标准或独联体国家通用标准 GOST，像 GLONASS 紧急呼叫系统、驾驶室内部噪声、乘客舱与驾驶舱内有害物体含量等项目。

表 23 欧亚经济联盟 M1 类车辆认证法规清单

序号	项目	法规号	备注
1	近光灯和远光灯	ECE R1.02	装备必符合
2	反光装置	ECE R3.02	
3	后牌照板照明	ECE R4.00	
4	转向指示灯	ECE R6.01	
5	位置灯，制动灯和示廓灯	ECE R7.02	
6	前照灯（灯泡 H1、H2、H3、HB3、HB4、H7、H8、H9、HIR1 和/或 HIR21）	ECE R8.05	装备必符合
7	电磁兼容性	ECE R10.03	
8	门锁门铰链	ECE R11.03	
9	转向保护	ECE R12.03	
10	制动	ECE R13H.00	必备 ESC 和 BAS
11	安全带，ISOFIX 和 I-Size 固定点	ECE R14.07	
12	安全带，ISOFIX 和 I-Size	ECE R16.06	
13	座椅强度，座椅固定点和头枕	ECE R17.08	
14	前雾灯	ECE R19.03	
15	前照灯（灯泡 H4）	ECE R20.03	
16	内部凸出物	ECE R21.01	
17	倒车灯	ECE R23.00	
18	乘用车外部凸出物	ECE R26.03	
19	音响警报装置	ECE R28.00	
20	乘用车及其拖车轮胎	ECE R30.02	
21	封闭式前照灯（HSB）	ECE R31.02	装备必符合
22	火险预防	ECE R34.02	
23	脚踏板	ECE R35.00	
24	后雾灯	ECE R38.00	
25	车速表	ECE R39.00	
26	安全玻璃	ECE R43.00	
27	前照灯清洗器	ECE R45.01	装备必符合
28	间接视野装置	ECE R46.02	
29	灯具和灯光信号装置的安装	ECE R48.04	
30	M 和 N 车辆噪声	ECE R51.02	
31	机械联结装置	ECE R55.01	装备必符合（这是专用缩写？）
32	临时备胎及 TPMS	ECE R64.02	必备 TPMS
33	M1 和 N1 类车辆排放 M1 和 N1 类车辆排放	ECE R83.06 ECE R83.07	2020 年 1 月 22 日起满足 ECE R83.07 的车辆可以申请欧亚经济联盟排放

序号	项目	法规号	备注
			等级 6。目前还未强制实施，2024 年 1 月新车型实施，2027 年 1 月在用车型实施。
34	净功率测量	ECE R85.00	
35	昼间行车灯	ECE R87.00	必备
36	限速装置	ECE R89.00	装备必符合
37	正面碰撞保护	ECE R94.01	
38	侧面碰撞保护	ECE R95.02	
39	气体放电光源前照灯	ECE R98.00	装备必符合
40	电动车辆特殊要求	ECE R100.00	
41	CO_2 排放/燃油消耗	ECE R101.01	
42	发射不对称近光前照灯	ECE R112.00	装备必符合
43	防盗和报警系统	ECE R116.00	
44	轮胎滚动噪声	ECER117.02 stage2	
45	湿路附着力	ECE R117.02	
46	轮胎滚动阻力	ECE R117.02 stage1	
47	角灯	ECE R119.00	装备必符合
48	操纵件、信号装置和指示器的标识	ECE R121.00	
49	加热系统	ECE R122.00	
50	自适应前照灯系统	ECE R123.00	装备必符合
51	驾驶员前方视野	ECE R125.00	
52	行人保护	ECE R127.02	
53	车辆内部噪声	TP TC 018/2011 附录 3 第 2 章 GOST 33555-2015	
54	车厢与驾驶室内的有害物质	TP TC 018/2011 附录 3 第 3 章 GOST 33554-2015	
55	操纵性与稳定性	TP TC 018/2011 附录 3 第 4 章 GOST 31507-2012	
56	通风与取暖	TP TC 018/2011 附录 3 第 6 章 GOST 30593-2015	
57	除霜与除雾	TP TC 018/2011 附录 3 第 7 章 GOST 33992-2016	
58	雨刮与雨刷	TP TC 018/2011 附录 3 第 8 章 GOST	

中华人民共和国商务部 MINISTRY OF COMMERCE OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

序号	项目	法规号	备注
		33993-2016	
59	防飞溅	TP TC 018/2011 附录 3 第 10 章 GOST R 52853-2007	
60	车辆限重	TP TC 018/2011 附录 3 第 14 章	
61	紧急呼叫系统	TP TC 018/2011 附录 3 第 17 章	
62	VIN	TP TC 018/2011 附录 7 第 1 章 GOST 33990-2016	
63	铭牌	TP TC 018/2011 附录 7 第 2 章 GOST 33990-2016	
64	牌照板	TP TC 018/2011 附录 7 第 4 章	

7.3 欧亚经济联盟新能源汽车准入管理要求

在俄罗斯开展机动车辆业务，需全面遵循当地法规与认证要求。法规标准方面，须遵循俄罗斯联邦技术监督局发布的《机动车辆技术法规》，同时满足《联合体技术法规》，涵盖安全标准 TR CU 018/2011《机动车辆的安全》、环保标准 TR CU 020/2011《轻型车辆和轻型商用车污染控制》、能效标准 TR CU 018/2011《机动车辆的安全》第 10.2 条等。新能源汽车（纯电动汽车、混合动力汽车等）纳入 TP TC 018/2011 轮式车辆法规管理，需符合通用安全要求（如电气安全、电池性能）。

认证流程上，制造商或出口商先向俄罗斯相关机构递交包含车辆技术规格等文件的准入认证申请；随后车辆在认证实验室进行性能、安全性、电池寿命等检验测试，同时审核车辆设计图纸等技术文件；通过全部检验审核后，将获颁准入认证标签。对于整车出口认证（OTT C 认证），申请材料包含车辆型式详细技术描述、质量管理体系证书等，认证模式涉及申请表递交、样品测试、工厂生产状况审核，最终签发型式批准证书并进行年审。

车辆技术要求严格，安全性上需配备必要安全装置且电气系统达标；电池安全参考 ECE R100（电动汽车安全），但可能叠加本地测试（如低温性能，因联盟多国气候严寒）；电磁兼容性（EMC）需符合 TP TC 020/2011 电磁兼容法规，确保车载电子系统稳定运行。性能方面，最高车速、续航里程和最大承载质量等

需符合标准。特殊政策层面，自 2025 年起政府采购电动汽车须为 100%国产，且目前已禁止外国制造车辆用于国家和市政需求。此外，还存在其他要求，关税上，自 2022 年起纯电动汽车取消进口零关税，恢复征收 15%进口关税；车辆需在俄罗斯完成注册与保险，同时符合道路交通法规；企业需建立售后服务体系、运营安全监测平台及产品全生命周期文件记录系统，以保障新能源汽车零部件尤其是电池的回收利用。

7.4 欧亚经济联盟智能网联汽车准入管理要求

欧亚经济联盟（EAEU）对智能网联汽车的准入管理以 TP TC 018/2011《轮式车辆技术法规》为基础，结合本地化技术标准及国际法规动态，重点监管车载通信、定位系统及安全功能。当前准入要求聚焦于紧急呼叫系统（E-Call）和卫星导航兼容性，未来计划逐步纳入自动驾驶相关技术规范。

目前，紧急呼叫系统（E-Call）为强制性要求，法规依据以俄罗斯 GLONASS 卫星系统为核心，要求车辆在发生严重碰撞或翻滚事故时，自动通过卫星定位和通信系统发送位置、事故类型等信息，确保救援力量快速响应。该要求自 2017 年 1 月 1 日起强制执行，适用于 M1 类乘用车及部分商用车。整车测试采用 ECE R94（碰撞测试）和 ECE R95（翻滚测试）验证触发机制，未纳入 ECE 标准的车型需通过 GOST 34003 等本地法规测试。零部件测试车载终端需通过 GOST 33466（可靠性）、GOST 33470（无线通信）、GOST 33471（导航定位）等多项测试，确保设备在通信、音频、机械性能等方面符合要求。

国际融合趋势方面，俄罗斯主导制定的联合国 ECE R144《车辆事故紧急呼叫系统》法规已完成起草，未来将逐步融入联盟法规体系，提升全球兼容性。

尽管当前联盟未出台独立的车联网数据法规，但智能网联汽车涉及的用户位置、行驶轨迹等数据需遵循《欧亚经济联盟个人数据保护法》，跨境传输数据时需获得成员国监管机构批准。对于自动驾驶相关的实时数据交互（如车路协同），联盟倾向于要求本地化存储或通过境内服务器中转，以降低数据泄露风险。

联盟计划在未来 2-4 年内参考 ECE 法规及欧盟技术框架，逐步纳入自动驾驶辅助功能（如车道保持、自动紧急制动）的准入要求，但可能保留 GLONASS 系统的强制性绑定。

8. 中亚汽车产品认证制度最新发展情况

8.1 乌兹别克斯坦汽车产品认证制度最新发展情况

进入乌兹别克斯坦市场的汽车需进行车辆安全认证（Vehicle Safety Approval, VTA）和环保认证。分别由乌兹别克斯坦技术监管局（ATR）和生态环保委员会（SCEEP）负责实施。

乌兹别克斯坦的汽车认证有着明确的法规体系支撑。在车辆安全方面，其遵循关于批准投入流通的轮式车辆安全通用技术法规。框架法规为《关于批准生产流通的轮式车辆安全通用技术法规》（法规编号：UzTR.237 - 016:2017），部分项目依据 UNECE 法规，部分依据俄罗斯 GOST 或乌兹别克斯坦 DST 法规。例如制动系统，对不同车型分别依据 UNECE Regulations Nos. 13 - 10、13 - 11、13H-00 等法规；车辆外形尺寸、机动性和质量参数等依据乌兹别克斯坦 DST 法规（0'z DSt 2435 2011）。

在环保认证领域，自 2022 年 1 月 1 日起实施车辆环保认证制度，依据《关于进口到乌兹别克斯坦共和国的“M”类和“N”类新型轮式车辆符合环境类别要求的环境认证程序》（法规编号：30.01.2020 - 50），进入该国的 M、N 类车辆必须满足 Euro - 4 阶段的排放要求。

在认证机构方面，乌兹别克斯坦设有专门的汽车认证机构，负责车辆安全认证相关事宜；环境认证则由生态认证和标准化中心承担。车辆安全认证包括提交申请、文件审查、送样测试、工厂检查、获取证书、证后监督等步骤。

对于量产车，采用型式认证模式，有效期 3 年，进口车获证人为制造商或者承运人的代表；以工业或 SKD 模式生产的车辆类型，可依据联合国欧洲经济委员会法规提交车辆设计的型式认可报告，认证机构有权要求额外证据材料或进行控制测试。

总体而言，乌兹别克斯坦汽车产品认证制度在法规遵循、认证流程和机构职责等方面有较为明确的规定。

表 24 乌兹别克斯坦 M1 类车辆标准法规清单

序号	项目	法规号
1	近光灯和远光灯	ECE R1.02、ECE R8.05、ECE R20.03、ECE R31.02、ECE R56.01、ECE R57.02、ECE R72.01、ECE

序号	项目	法规号
		R76.01、ECE R82.01、ECE R98.00、ECE R112.00
2	反光装置	ECE R3.02
3	后牌照板照明	ECE R4.00
4	转向指示灯	ECE R6.01
5	位置灯，制动灯和示廓灯	ECE R7.02
6	电磁兼容性	ECE R10.03
7	门锁门铰链	ECE R11.03
8	转向保护	ECE R12.03
9	制动	ECE R13H.00
10	安全带，ISOFIX 和 I-Size 固定点	ECE R14.07
11	安全带，ISOFIX 和 I-Size	ECE R16.06
12	座椅强度，座椅固定点和头枕	ECE R17.08 ECE R80.01
13	前雾灯	ECE R19.03
14	内部凸出物	ECE R21.01
15	倒车灯	ECE R23.00
16	座椅头枕	ECE R25.04
17	乘用车外部凸出物	ECE R26.03
18	音响警报装置	ECE R28.00
19	乘用车及其拖车轮胎	ECE R30.02
20	火险预防	ECE R34.02
21	脚踏板	ECE R35.00
22	白炽灯	ECE R37.03
23	后雾灯	ECE R38.00
24	车速表	ECE R39.00
25	安全玻璃	ECE R43.00
26	间接视野装置	ECE R46.02
27	灯具和灯光信号装置的安装	ECE R48.04
28	M 和 N 车辆噪声	ECE R51.02
29	机械联结装置	ECE R55.01
30	临时备胎及 TPMS	ECE R64.01 ECE R64.02
31	专用警示灯	ECE R65.00
32	车辆排放	ECE R 49 ECE R83
33	停车灯	ECE R77
34	转向系统	ECE R79.01
35	昼间行车灯	ECE R87.00
36	限速装置	ECE R89.00
37	侧边轮廓灯	ECE R91
38	正面碰撞保护	ECE R94.01
39	侧面碰撞保护	ECE R95.02
40	气体放电光源前照灯	ECE R99.00

中华人民共和国商务部 MINISTRY OF COMMERCE OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

序号	项目	法规号
41	电动车辆特殊要求	ECE R100.00
42	CO_2 排放/燃油消耗	ECE R101.01
43	防盗和报警系统	ECE R116.00
44	湿路附着力	ECE R117.01
45	角灯	ECE R119.00
46	操纵件、信号装置和指示器的标识	ECE R121.00
47	加热系统	ECE R122.00
48	驾驶员前方视野	ECE R125.00
49	行人保护	ECE R127.00
50	车内噪声	Item 2 of the Attachment 4 to UzTR.237-016：2017
51	车内 VOC 要求	Item 3 of the Attachment 4 to UzTR.237-016：2017
52	稳定性	Item 4 of the Attachment 4 to UzTR.237-016：2017
53	通风加热系统	Item 6 of the Attachment 4 to UzTR.237-016：2017
54	除霜除雾	Item 7 of the Attachment 4 to UzTR.237-016：2017
55	雨刮	Item 8 of the Attachment 4 to UzTR.237-016：2017
56	护轮板	Item 9 of the Attachment 4 to UzTR.237-016：2017
57	尺寸和质量	Attachment 5 to UzTR.237-016：2017
58	车辆对气候和地理条件的适应性	UzDSt 3311：2018

8.2 吉尔吉斯斯坦汽车产品认证制度最新发展情况

吉尔吉斯斯坦作为欧亚经济联盟（EAEU）的一员，其汽车产品认证制度主要遵循联盟统一的 EAC（欧亚经济联盟合格认证）体系，同时也有本国特定的一些认证要求。近期，该国汽车产品认证制度在多个方面呈现出新的发展动态。

在 EAC 认证体系方面，技术法规持续更新完善。例如，对于汽车零部件，TR CU 018/2011《轮式车辆安全性》的相关规定不断细化。在底盘系统中，制动件、车辆转向组件及零件（如转向拉杆、方向盘、动力转向器）等关键部件的认证标准更为严格，对其材料强度、耐用性等指标提出了更高要求。电气系统中的前照灯、火花塞等产品，除了要满足基本的安全性能标准外，在节能和环保方面也有了新的考量指标。

认证类型与流程也在持续优化。EAC 认证主要包括符合性证书（COC）和

符合性声明（DOC）。对于安全要求较高的汽车配件产品，如刹车系统、安全气囊等，需申请 COC 证书，通常涉及样品检测、工厂审核以及年度监督审核（针对多年期证书），由经 EAEU 认可的认证机构颁发。而对于安全要求相对较低的产品，如部分汽车内饰件、纺织品等，可采用 DOC 声明，基于制造商/进口商的自我声明（必须为 EAEU 注册实体），无需工厂审核，但需提交技术文件，申请人（进口商/制造商）需向欧亚经济联盟认可的机构注册该声明。近期，EAEU 推进“数字 EAC”计划，2025 年致力于实现 50%的认证流程在线化，涵盖电子提交、审核及证书发放等环节，有望大幅缩短认证周期。

在进口车辆合规性方面，监管力度显著加强。2025 年 1 月，吉尔吉斯斯坦总统签署法令，针对非法进口车辆开展专项整治，并对外国牌照车辆认证实施分阶段处理。国家交通工具和驾驶员注册局宣布，自 2025 年 4 月 1 日起开启外国牌照车辆认证（合法化）工作的第一阶段，该阶段将持续至 2025 年 10 月 1 日。第一阶段主要对持有产权证明的外国牌照车辆进行认证（合法化）；第二阶段预计 5 月启动（具体日期待通知），将针对无产权证明但技术状况良好的外国牌照车辆进行认证；第三阶段允许无产权证明的车辆所有者对车辆进行处置，如拆解为零部件、出口至国外或报废等。海关也加大了对通过亚美尼亚、俄罗斯等 EAEU 国家转口车辆的检查力度，重点核查车辆登记状态及关税缴纳情况，2025 年 1 月已查获 510 辆从亚美尼亚进口的因证件不全被扣押的汽车。同时，边境通关与注册要求也更为严格，所有进口车辆需通过统一外部移民记录系统（USEM）完成数据录入，并与内务部信息系统对接；吉尔吉斯斯坦公民禁止驾驶未注销国外牌照的车辆，外国公民车辆最长停留 6 个月，逾期需强制离境。

在本地化生产与认证协同方面，政府积极鼓励。通过签署本地化协议推动汽车产业发展，2025 年 2 月，力帆蓄电池、德瑞新能源等中资企业与吉方签署协议，计划在当地建设新能源汽车组装厂及充电桩生产线，年产能预计达 1 万辆，此类项目可享受关税优惠，但需满足 EAC 认证要求。本地化生产的车辆需通过 OTTC（车辆类型认证），具体流程包括提交底盘车 OTTC 证书、工厂审核及样品测试等，例如德瑞新能源的智能化生产线需通过 EAEU 认可实验室的动态扭矩测试及极端工况稳定性测试。

此外，在双边合作与区域协调上也有新进展。中吉在新能源汽车领域合作不

断深化，吉尔吉斯-中国大学与中国院校共建实训基地，推动技术标准与职业教育融合，中国车企在吉组装的车辆可通过 EAC 认证进入俄罗斯市场，享受区域流通便利。吉尔吉斯斯坦与俄罗斯、哈萨克斯坦等 EAEU 成员国共享 EAC 认证结果，但对于二手车、新能源汽车等特殊品类仍需额外审核，例如进口二手车需通过 TR KG 认证，并在指定实验室完成技术检测。

总体而言，吉尔吉斯斯坦汽车产品认证制度正朝着更严格、更规范且数字化的方向发展，对于有意进入该国汽车市场的企业，需要密切关注这些政策变化，提前做好产品认证规划，以确保产品顺利进入市场并合规运营。

表 25 吉尔吉斯斯坦 M1 类车辆标准法规清单

序号	项目	法规号
1	近光灯和远光灯	ECE R1.02
2	反光装置	ECE R3.02
3	后牌照板照明	ECE R4.00
4	转向指示灯	ECE R6.01
5	位置灯，制动灯和示廓灯	ECE R7.02
6	前照灯（H1，H2，H3，HB3，HB4，H7，H8，H9，HIR1 和/或 HIR21）	ECE R8.05
7	电磁兼容性	ECE R10.03
8	门锁门铰链	ECE R11.03
9	转向保护	ECE R12.03
10	制动	ECE R13H.00
11	安全带,ISOFIX 和 I-Size 固定点	ECE R14.07
12	安全带，ISOFIX 和 I-Size	ECE R16.06
13	座椅强度，座椅固定点和头枕	ECE R17.08
14	前雾灯	ECE R19.03
15	前照灯（H4）	ECE R20.03
16	内饰件	ECE R21.01
17	倒车灯	ECE R23.00
18	可见污染物测量（柴油机烟度）	ECE R24.03
19	座椅头枕	ECE R25.04
20	乘用车外部凸出物	ECE R26.03
18	音响警报装置	ECE R28.00
19	乘用车及其拖车轮胎	ECE R30.02
20	前照灯（HSB）	ECE R31.02
21	火险预防	ECE R34.02
22	脚踏板	ECE R35.00
23	后雾灯	ECE R38.00
24	车速表	ECE R39.00
25	安全玻璃	ECE R43.00

序号	项目	法规号
26	前照灯洗涤器	ECE R45.01
27	间接视野装置	ECE R46.02
28	灯具和灯光信号装置的安装	ECE R48.04
29	内燃机（含 LPG、CNG）排放	UN R49.05 B2
30	M 和 N 车辆噪声	ECE R51.02
31	机械联结装置	ECE R55.01
32	备胎及 TPMS	ECE R64.02
33	专用警示灯	ECE R65.00
34	LPG 车辆	UN R67.01
35	停车灯	ECE R77
36	转向系统	ECE R79.01
37	M1、N1 类车辆排放	UN R83.06
38	净功率和 30 min 功率测定	UN R85.00
39	昼间行车灯	ECE R87.00
40	限速装置	ECE R89.00
41	侧边轮廓灯	ECE R91
42	正面碰撞保护	ECE R94.01
43	侧面碰撞保护	ECE R95.02
44	前照灯气体放电光源	ECE R98
45	电动车安全	ECE R100.01
46	CO_2 排放/燃油消耗	ECE R101.01
47	发射非对称近光光束前照灯	UN R112.00/R112.01
48	LPG 和 CNG 改造系统	UN R115.00
49	防盗和报警系统	ECE R116.00
50	轮胎滚动阻力、滚动噪声及湿路附着力	ECE R117.02
51	角灯	ECE R119.00
52	操纵件、信号装置和指示器的标识	ECE R121.00
53	加热系统	ECE R122.00
54	自适应前照明系统（AFS）	ECE R123.00
55	驾驶员前方视野	ECE R125.00
56	行人保护	GTR No. 9
57	M1、N1 类车辆前部结构件	TR CU 018/2011 IV 部分第 11 点
58	空调制冷剂	TR CU 018/2011 IV 部分第 13.1 点
59	紧急呼叫装置和系统	TR CU 018/2011 IV 部分第 13.1 点 TR CU 018/2011 附录 3 第 16 条 TR CU 018/2011 附录 3 第 17 条 TR CU 018/2011 IV 部分第 13.1 TR CU 018/2011 附录 3 第 16 条 TR CU 018/2011 附录 3 第 17 条 TR CU 018/2011 附录 10 第 118 条 GOST 33464-2015（测试方法） GOST 33465-2015（测试方法）

序号	项目	法规号
		GOST 33466-2015（测试方法） GOST 33467-2015（测试方法） GOST 33468-2015（测试方法） GOST 33469-2015（测试方法） GOST 33470-2015（测试方法） GOST 33471-2015（测试方法）
60	电子系统人机界面、警告标识使用语言（俄语）	TR CU 018/2011 IV 部分第 15 点
61	车辆（底盘）投放市场前法规要求清单	TR CU 018/2011 附录 2
62	灯具和灯光信号装置数量、位置、性能和功能	TR CU 018/2011 附录 3 第 1 条
63	车辆内部噪声	TR CU 018/2011 附录 3 第 2 条
64	乘员舱有害物质浓度	TR CU 018/2011 附录 3 第 3 条 GOST 33554-2015（测试方法） GOST 33548-2015（空气净化设备）
65	车辆稳定性要求	TR CU 018/2011 附录 3 第 4 条 GOST 31507-2012（测试方法）
66	车辆前方视野要求	TR CU 018/2011 附录 3 第 5 条 GOST 33988-2016（测试方法）
67	乘员舱暖风、通风和空调要求	TR CU 018/2011 附录 3 第 6 条 GOST 30593-2015（测试方法）
68	M1 类车辆除霜除雾系统要求	TR CU 018/2011 附录 3 第 7 条 GOST 33992-2016（测试方法）
69	M1 类车辆前风挡雨刮雨刷系统要求	TR CU 018/2011 附录 3 第 8 条 GOST 33993-2016（测试方法）
70	M1 类车辆防飞溅要求	TR CU 018/2011 附录 3 第 10 条 GOST R 52853-2019（测试方法）
71	汽油车排放	TR CU 018/2011 附录 3 第 12 条 GOST R 51832-2001
72	混动车辆排放	TR CU 018/2011 附录 3 第 13 条
73	车辆质量限制	TR CU 018/2011 附录 3 第 14 条 GOST 33987-2016（测试方法）
74	车辆离地间隙和质量限制	TR CU 018/2011 附录 5
75	车辆（底盘）识别码-车辆识别码、铭牌及零部件（配件）标识要求	TR CU 018/2011 附录 7 第 1-3 条 GOST 33990-2016
76	车辆（底盘）识别码－牌照要求	TR CU 018/2011 附录 7 第 4 条

8.3 塔吉克斯坦汽车产品认证制度最新发展情况

塔吉克斯坦作为欧亚经济联盟（EAEU）成员，汽车产品认证主要遵循联盟的 EAC 认证制度。该制度于 2013 年正式实施，旨在统一成员国间技术法规与标准，保障汽车产品在联盟内自由流通，覆盖乘用车、商用车、摩托车等各类车辆。

塔吉克斯坦《道路交通法》规定，技术车辆检查是强制性的，未通过技术检查的车辆不能使用。技术诊断需对车轮和转向器、前照灯、车窗、发动机等重要车辆部件进行检查，由国家道路交通安全监察局的承包商（一家私营公司）执行。

塔吉克斯坦标准化工作的主管机构是塔吉克斯坦标准化、计量、认证和贸易检测监督局，属于政府直属部门，负责相关标准制定、认证管理等工作。

对于高风险汽车产品，如大型客车、危险货物运输车辆，常采用认证证书模式。车企需提交详细技术文件，包括产品说明书、设计图纸、测试报告等，由 EAEU 认可认证机构审核，并对产品进行抽样测试，部分情况还需审核生产工厂质量管理体系，全部合格后才可获认证证书。低风险产品，如部分摩托车，可采用符合性声明模式，企业自行声明产品符合相关技术法规，但需提供第三方测试报告等支持文件，接受市场监管部门监督抽查。

8.4 土库曼斯坦汽车产品认证制度最新发展情况

近年来，土库曼斯坦在向国际贸易标准过渡方面逐步推进，其汽车产品认证制度也处于不断发展与完善之中。

土库曼斯坦标准化领域的国家监督由土库曼斯坦部长会议统筹组织，土库曼斯坦标准委员会以及其他国家权力和管理机构在各自职权范围内开展工作。国家标准和技术规范的制定，则是由土库曼斯坦国家标准委员会联合企业家、标准化服务部门、标准化技术委员会共同完成。自 1993 年起，土库曼斯坦国家标准局成为国际标准化组织（ISO）的通讯员；自 1992 年开始参与独联体国家间标准化、计量和认证委员会的工作；自 1991 年起参与经济合作组织成员国区域间标准化协会的相关事务。

根据《土库曼斯坦认证法》，所有进口至该国境内的汽车产品都必须接受强制认证，以此判定其是否符合国家规定要求。土库曼斯坦采用本国的国家标准（TDS）以及通用的独联体国家标准（GOST）。GOST 标准由包含 12 个独联体国家的欧亚标准化、计量和认证委员会（EASC）制定并维护，其中融入了前苏联的标准。在标准与计量方面，主要受 1993 年的《标准化和计量法》以及一系列相关细则管理。土库曼斯坦国家标准总局负责标准化、认证、计量、地下资源和劳动保护，以及工业安全等国家监管工作，汽车产品认证也在此范畴内，但目前没有关于其汽车产品认证制度有新发展的相关信息。

在认证流程方面，土库曼斯坦对汽车产品实施多环节合规性评估，包括强制认证、特殊产品注册及车辆型号批准等关键要求。与其他独联体国家不同，该国认证证书具有长期有效性，同一产品样本凭借首次认证即可持续进口。土库曼斯坦 TDS 证书一般在实验室完成相关测试后签发。

8.5 中亚新能源汽车准入管理要求

乌兹别克斯坦通过安全认证（VTA）与环保认证双轨管理，依托国际法规（如 UNECE、GOST）制定技术标准。针对新能源汽车，重点强化电池安全、电气系统防护等特殊安全要求，环保认证则延伸至电池全生命周期影响评估，兼顾能耗效率与回收体系合规性。

哈萨克斯坦以 2013 年政府令为核心法规基础，沿用国际环保标准构建准入框架。新能源汽车虽暂未单独设定尾气排放指标，但需遵循传统燃油车认证流程（如文件公证、海关监管），且关税政策未来可能向新能源产品倾斜，以推动产业升级。

其他中亚国家，如吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦、土库曼斯坦等国正借鉴区域经验，逐步构建新能源汽车准入体系。未来可能在技术标准（如续航里程、充电性能）、认证流程（含电气系统专项检测）及市场监管（售后体系与政策激励）三方面形成本地化要求，以适配本土交通与能源条件。

8.6 中亚智能网联汽车准入管理要求

中亚地区各国在智能网联汽车准入管理方面，基于自身产业基础、发展目标以及对交通安全、数据安全的考量，构建了各具特色又存在一定共性的管理体系。

哈萨克斯坦在智能网联汽车准入管理上紧密依托欧亚经济联盟（EAEU）技术法规 TR TS 018/2011《轮式车辆安全》。车企要获取准入，需完成严格的车辆类型批准认证（OTTC）。2025 年新规对认证流程中的文件提交提出更为细致的要求，像首次申请认证时，企业必须提供制造商生产条件检查报告，后续还需定期提交生产分析材料，以此确保生产环节的规范性与稳定性。非 EAEU 制造商还需指定本地代表并签署连带责任协议，一旦产品出现安全问题，本地代表需承担相应责任。同时，智能网联汽车要通过由认可实验室出具的整车识别与测试协议，测试内容涵盖电磁兼容、数据安全等关键技术指标，只有各项指标达标，才具备准入资格。在数据管理方面，哈萨克斯坦对个人数据保护极为重视，明确要

求个人数据必须存储在境内服务器，且需遵循国家标准《ST RK 34.016 - 2017》的加密要求，安全等级不得低于第三级。这意味着智能网联汽车收集的用户个人信息、车控数据等，都要在本地数据中心进行处理，若涉及跨境传输，则需满足“充分保护”标准，防止数据泄露风险。虽然目前该国尚未明确开放 L3 级以上自动驾驶，但对自动驾驶系统有着严格的安全评估框架，要求其符合 TR TS 018/2011 相关规定，涉及故障响应、人机界面等方面的安全性能必须达标，未来可能参考 UNECE WP.29 的《自动车道保持系统（ALKS）》法规（R157）逐步放宽自动驾驶等级限制。此外，自 2024 年 12 月起，哈萨克斯坦调整进口政策，生产日期 3 年内的新车进口权限于OTTC中指定的法人实体，个人进口需缴纳高额税费，这一政策导向促使车企积极寻求本地化生产，以规避进口限制，如比亚迪与乌兹别克斯坦合资建厂的模式，成为进入当地市场的有效途径。

乌兹别克斯坦在智能网联汽车准入管理上，与中国展开深度合作，积极参考中国标准构建本土法规体系。该国在电动汽车标准体系建设中，直接采用中国技术规范，在智能网联汽车领域，引入中国的组合驾驶辅助系统测试方案以及 OTA 升级管理要求，以提升本国智能网联汽车的技术水平与安全性。乌兹别克斯坦大力鼓励车企在当地投资建厂，例如长安汽车与中亚汽车公司合作生产深蓝 S07 等车型，并且规定本地化采购率需超过 40%。在准入审核环节，对于具备本地供应链能力的企业给予优先考虑，同时对符合本地化生产要求的车型给予税收优惠，以此推动本地汽车产业的发展与供应链的完善。在数据管理方面，乌兹别克斯坦要求个人数据存储在境内，若进行跨境传输，必须获得数据主体的书面同意。在通信技术选择上，该国参与国际标准制定，虽尚未发布明确的 V2X 通信频段或协议要求，但有采用 C - V2X 技术（如高通 9150C - V2X 芯片组）支持车路协同的趋势。此外，乌兹别克斯坦已启动智能网联汽车道路测试，并计划参考中国《智能网联汽车准入和上路通行试点实施指南》建立本地试点，未来有望在限定区域允许 L3 级自动驾驶运行，但前提是相关车辆需通过严格的深度测试与安全评估。

吉尔吉斯斯坦的智能网联汽车准入管理相对宽松，在进口流程上，允许外国车辆临时入境，最长可达 6 个月，不过需完成强制边境清关并购买本地保险。对于永久进口的智能网联汽车，需符合海关联盟技术法规，同时禁止右舵车辆入境。在新能源汽车方面，关税调整为 15%（2022 年调整），且对智能网联功能未单

独设置严格限制。在数据管理上，该国要求相对宽松，仅需确保跨境传输符合国际条约，如上海合作组织框架下的相关协议。吉尔吉斯斯坦积极与中国合作开发智能网联交通系统，引入中国天然气客车和充电技术，在准入审核时，优先考虑与本地能源网络兼容的车型，例如支持分布式光伏充电的智能网联汽车，以此推动本地智能网联汽车与能源产业的协同发展。

塔吉克斯坦由于互联网渗透率较低，导致智能网联汽车需求有限。目前该国主要依据海关联盟法规进行准入管理，尚未出台针对智能网联汽车的专项政策。车辆准入时需通过OTTC认证，且在数据处理方面要求所有数据处理活动必须获得书面同意。土库曼斯坦则对数据跨境采取严格限制措施，所有数据处理活动均需书面同意，且对智能网联汽车准入设置了国家安全审查，当前仅允许政府部门采购，民用市场尚未开放，准入门槛相对较高，旨在保障国家安全与数据主权。

从共性角度来看，中亚国家普遍参考 UNECE WP.29 和 EAEU 法规来制定智能网联汽车准入标准。车企的产品需符合 TR TS 018/2011（安全）、R155（信息安全）、R156（软件升级）等标准，例如自动驾驶系统需通过 ALKS 认证，通信模块需满足电磁兼容要求，以此确保产品在技术层面的安全性与合规性。在数据安全与本地化方面，哈萨克斯坦和乌兹别克斯坦等国明确要求个人数据境内存储，车企若要在当地开展业务，需在本地部署数据中心或与合规云服务商合作，若涉及数据跨境传输，必须提供风险评估报告，并且接收国的数据保护水平不得低于本国标准。在本地化生产与合作上，哈萨克斯坦和乌兹别克斯坦通过税收优惠等政策手段，鼓励车企本地化生产，车企可通过合资、技术授权等方式与本地企业合作，降低准入门槛，同时要注重与本地供应商建立合作关系，以满足零部件本地化率要求。在测试与认证路径上，准入前需完成模拟仿真、封闭场地、实际道路三级测试，并向当地交通部门提交详细的测试报告，如乌兹别克斯坦要求组合驾驶辅助系统通过至少 10000 公里实际道路测试，只有通过全面测试，才能获取准入资格。

总体而言，中亚地区智能网联汽车准入管理呈现出技术合规性与本地化并重的显著特点。哈萨克斯坦和乌兹别克斯坦政策相对完善，在技术标准对接国际规范的同时，高度重视数据安全与本地化生产；吉尔吉斯斯坦侧重于简化流程，积极引入绿色技术推动产业发展；塔吉克斯坦和土库曼斯坦虽处于起步阶段，但也

在依据自身国情逐步构建准入管理体系。对于有意进入中亚市场的车企而言，深入研究各国法规差异，优先布局本地化生产与数据合规，密切关注 UNECE WP.29 等国际标准动态，借助行业协会或本地代理机构获取最新政策支持，是实现高效准入与市场拓展的关键策略。

中华人民共和国商务部
MINISTRY OF COMMERCE OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

9. 海湾合作委员会（GCC）汽车产品认证制度最新发展情况

9.1 海湾合作委员会（GCC）简介

海湾合作委员会（Gulf Cooperation Council，简称 GCC），正式名称为海湾阿拉伯国家合作委员会，是海湾地区最主要的政治经济组织。1981 年 5 月 25 日，沙特阿拉伯、阿联酋、科威特、卡塔尔、阿曼、巴林这 6 个海湾阿拉伯国家元首在阿联酋宣布成立该组织，并签署了合作委员会章程。

该组织政治、经济体制相似，在政治、经济、外交、国防等方面有共同利益，其旨在促进海湾地区贸易和经济一体化，共享经济、法律法规成果，共同制定贸易规则，降低贸易成本。在汽车领域，GCC 标准化与计量组织负责制定统一的汽车产品海湾标准，并实施认证批准制度，该标准在海湾七国范围内强制执行。

聚焦汽车市场，GCC 七国的汽车市场呈现出一些显著特点。七国处于东、西半球间的交通要冲，战略地理位置十分重要。据统计，海湾国家现有汽车 650 万辆，其中阿联酋就有 200 多万辆，且以 10%以上的速度增长。

GCC 地区盛产石油，经济主要依靠石油，人均 GDP 远超世界平均水平。海湾属于热带沙漠气候，年均气温较高，人们出行多喜欢使用私家车。但海湾没有汽车整车制造厂，汽车主要依赖进口。2024 年中国汽车出口国家排名中，阿联酋和沙特分别位列第三和第五，2 个国家出口叠加突破 60 万辆。

9.2 海湾地区统一的汽车技术法规体系及项目

为推动海湾地区贸易与经济一体化，GCC 设立了海湾阿拉伯国家合作委员会标准化组织（the Standardization Organization of the Cooperation Council for the Arab States of the Gulf），简称海湾标准化组织 GSO。GSO 承担着海湾地区统一的技术法规、海湾标准、产品合格评定规程的制定与实施工作，在 GCC 制造、销售和使用的汽车产品，首要前提是满足 GSO 标准要求。

GSO 是 GCC 汽车产品标准的制定部门，执行 GSO 标准制定的职能。GSO 标准广泛参考国际通行的汽车技术法规体系，其中以欧洲 ECE/EEC 和美国汽车技术法规体系为主导，同时在少部分项目上参照国际标准（即 ISO 标准）。总体而言，其技术要求并非极为严苛。不过，鉴于海湾国家独特的气候（常年高温）、地理环境（多风沙）和道路条件（部分路况较差），GSO 在一些方面制定了特

殊且苛刻的标准。例如，对车辆散热器、滤清器、蓄电池、悬架、轮胎等部件要求严格，旨在确保车辆能够在恶劣条件下实现长期稳定运行。以车辆散热器为例，须具备高效散热能力，以应对高温环境；滤清器则要能有效阻挡风沙颗粒，防止发动机等关键部件受损。

海湾地区汽车及零部件技术法规体系具备动态调整特性，每年 GCC 标准化组织 GSO 都会对汽车产品市场准入所需满足的技术法规项目清单进行修订与发布，不同车型年对应不同标准要求。在排放法规方面，海湾各国基于自身实际情况，对汽油车和柴油车排放制定了差异化标准，且部分国家执行更严格排放标准的时间存在延迟，这一现状既贴合各国国情，也展现出海湾地区环保政策分步推进的阶段性特点。

表 26 GSO 汽车技术法规清单

编号	年份	技术法规
34	2007	汽车及内燃机用铅酸启动蓄电池
35	2007	汽车及内燃机用铅酸启动蓄电池试验方法
36	2005	机动车辆-冲击强度试验方法-第 1 部分：正面碰撞
37	2012	机动车辆-冲击强度试验方法-第 2 部分：尾部碰撞
38	2005	机动车辆-冲击强度试验方法-第 3A 部分：侧面碰撞
39	2005	机动车辆-冲击强度试验方法-第 4 部分：车顶强度
40	2011	机动车辆-冲击强度
41	2007	机动车辆：乘用车前后外部保护装置（保险杠等）及其试验方法
42	2015	机动车辆：一般要求
48	1984	机动车辆：合格证书
51	2007	乘用车轮胎-第 1 部分：术语、名称、尺寸、负荷能力及充气压力
52	2007	乘用车轮胎-第 2 部分：一般要求
53	2007	乘用车轮胎-第 3 部分：试验方法
96	1988	机动车辆-安全带试验方法
97	1988	机动车辆-安全带
98	1988	机动车辆-内饰材料的可燃性及试验方法
99	1988	道路车辆-声响信号装置-技术规范
135	2007	机动车辆-发动机散热器试验方法
136	2007	机动车辆-发动机散热器
144	1991	机动车辆-重型柴油车向大气排放污染物的允许限值
145	1991	机动车辆-重型柴油车排放污染物试验方法-第 1 部分：排气气态污染物的测定

编号	年份	技术法规
146	1991	机动车辆-重型柴油车排放污染物试验方法-第 2 部分：烟度的测定
153	1993	机动车辆-多阶段制造车辆的合格证书
159	1993	机动车辆-尺寸和质量
290	1994	器具、仪器及设备使用说明书
419	1994	机动车辆-门锁及门铰链试验方法
420	1994	机动车辆-门锁及门铰链
421	2005	机动车辆-后视镜试验方法
422	2005	机动车辆-后视镜
645	2005	多用途车辆、卡车、客车及挂车轮胎-第 1 部分：术语、名称、尺寸、负荷能力及充气压力
646	1996	多用途车辆、卡车、客车及挂车轮胎：第 2 部分：试验方法
647	1996	多用途车辆、卡车、客车及挂车轮胎：第 3 部分：一般要求
963*	1997	机动车辆-救护车一般要求
1040	2000	机动车辆-轻型柴油车向大气排放污染物的允许限值
1041	2000	机动车辆-轻型柴油车排放污染物试验方法-第 1 部分：排气气态污染物的测定
1042	2000	机动车辆-轻型柴油车排放污染物试验方法-第 2 部分：烟度的测定
1052*	2000	机动车辆轮胎-临时使用备胎/轮胎及其试验方法
1053	2000	机动车辆-防盗保护
1503	2010	机动车辆-前照灯安全要求
1598	2002	机动车辆-头枕及其试验方法
1624	2002	机动车辆-噪声排放
1625*	2002	机动车辆-车速限制器-第 2 部分：技术要求
1626*	2002	机动车辆-车速限制器-第 3 部分：试验方法
1677	2003	机动车辆-夹层安全玻璃
1680	2003	机动车辆-无铅汽油车向大气排放气态污染物的允许限值
1681	2003	机动车辆-无铅汽油发动机车辆排放气态污染物试验方法-第 1 部分：冷启动后排气气态污染物的测定
1682	2003	机动车辆-无铅汽油发动机车辆排放气态污染物试验方法-第 2 部分：排气一氧化碳浓度的测定
1683	2003	机动车辆-无铅汽油发动机车辆排放气态污染物试验方法-第 3 部分：用密闭室法测定燃油系统蒸发排放物（碳氢化合物）
1684	2003	机动车辆-无铅汽油发动机车辆排放气态污染物试验方法-第 4 部分：发动机曲轴箱排放气态污染物的测定
1685	2003	机动车辆-无铅汽油发动机车辆排放气态污染物试验方法-第 5 部分：污染控制设备耐久性的测定
1707	2005	机动车辆-冲击强度试验方法-第 3B 部分：移动壁障侧面碰撞（符合美国标准）

编号	年份	技术法规
1708	2005	机动车辆-冲击强度试验方法-第 3C 部分：移动壁障侧面碰撞（符合欧洲标准）
1709*	2005	机动车辆-儿童约束系统
1710*	2005	机动车辆-儿童约束系统试验方法
1711*	2005	机动车辆-车速限制器-第 1 部分：一般要求、设备检验、认证及型式批准
1780	2010	机动车辆-车辆识别代号（VIN）-要求
1781	2006	机动车辆-世界制造厂识别代号
1782	2008	机动车辆-车辆识别代号（VIN）-位置及固定
1783	2006	乘用车轮胎-磨耗、牵引及温度 resistance 分级（注：“Traction and Temperature - Resistance Grading”可译为“牵引与耐温等级”，此处为保留专业表述）
1784	2006	乘用车轮胎-轮胎耐温等级试验方法
GSO ISO 1585	2008	道路车辆-发动机试验规程-净功率
GSO ISO 3537	2008	机动车辆-安全玻璃材料-力学试验
GSO ISO 3538	1997	道路车辆-安全玻璃-光学性能试验方法
GSO - ECE - 13H	2012	机动车辆：乘用车及多用途车辆制动系统
GSO - ECE - 13H - 1	2012	机动车辆：制动系统试验方法-第 1 部分：制动性能
GSO - ECE - 13H - 2	2012	机动车辆：制动系统试验方法-第 2 部分：储能装置容量的测定
GSO - ECE - 13H - 3	2012	机动车辆：制动系统试验方法-第 3 部分：车辆轴间制动力分配的测定
GSO - ECE - 13H - 4	2012	机动车辆：制动系统试验方法-第 4 部分：防抱死系统功能的测定
GSO - ECE - 13H - 5	2012	机动车辆：制动系统试验方法-第 5 部分：用惯性测功机测定制动衬片性能
GSO - ECE - 13H - 6	2012	机动车辆：制动系统试验方法-第 6 部分：附着系数的测定

9.3 海湾地区汽车产品认证流程

海湾地区汽车产品认证流程围绕 GCC 认证展开，以确保产品符合海湾标准化组织（GSO）标准要求。企业首先需在 GSO 网站注册 EECS 账号，搭建认证申请的基础框架，随后在 GSO 认可的独立实验室开展全面试验，内容涵盖汽车安全、性能、环保等多维度检测，如碰撞测试、尾气排放检测等，保障试验结果获得官方认可。完成 GCC 一致性证书准备后，企业正式向 GSO 提交认证申请，进入官方审核环节。

GSO 受理申请后，会安排工厂审核与目击测试，前者对企业生产环境和流程进行实地考察，后者则确保试验真实性。试验结束，企业需在 EECS 网站提交试验报告、产品规格说明等资料，并支付证书费用。经 GSO 严格审核通过后，企业将获得一致性证书并分配证书号，凭此可将车辆出口至海湾地区。值得注意的是，GCC 证书有效期仅一年，期满后若申请延期，遇新增标准项目还需重新测试并提交资料换证，以此保障产品持续符合市场准入要求。

9.4 海湾地区新能源汽车准入管理要求

在全球能源转型及相关环保目标的推动下，海湾地区基于自身的经济基础与产业发展需求，正逐步推进新能源汽车市场布局。

在政策与法规层面，海湾部分国家通过税收减免、购车补贴等举措，吸引新能源汽车相关企业参与当地市场。例如，沙特阿拉伯为新能源汽车购买者提供补贴，并减免车辆注册费，以降低消费者购车支出，促进市场需求；阿联酋则出台政策鼓励企业在当地建设新能源汽车生产设施，提供土地使用及税收方面的便利，助力产业在本地的发展。

技术标准方面，海湾地区在新能源汽车领域主要采用 UN ECE R100、UN ECE R85 等联合国法规，未设立专门针对新能源汽车的特殊技术法规。不过在市场准入管理中，沙特阿拉伯和阿联酋将纯电动及混动汽车列为单独品类进行管理，并单独核发新能源汽车整车相关证书。

9.5 海湾地区智能网联汽车准入管理要求

海湾合作委员会（GCC）标准化组织（GSO）在海湾地区智能网联汽车准入管理中扮演着关键角色，其制定的机动车辆技术法规为整个地区的汽车准入提供了基础框架。这些法规广泛覆盖了汽车的安全、性能、环保等各个核心领域，旨在确保进入海湾市场的智能网联汽车具备可靠的质量与安全性。例如，在安全方面，规定所有少于 22 座的客车应配备最高车速限制为 100 公里/小时的速度限制系统，且该系统无法被驾驶员擅自修改，以此保障公共交通的行驶安全。对于乘用车和多用途车辆，要求除中后排座椅外，所有座椅应为托背式或配备可调节头枕，同时前后排外侧座椅必须配备三点式安全带，其他座椅和其他类型车辆则需配备两点式或三点式安全带，从多方面提升车辆的被动安全性能。

在车辆认证方面，GCC 标志认证是产品进入海湾合作委员会成员国市场的

必备准入证书。GSO 作为认证主管机构和监管机构，对进入海湾 GCC 国家的汽车整车、摩托车以及轮胎等进行严格的认证与监管工作。其中，符合性评估部承担着工厂审核、目击测试、样车检查、证书审批、通知发布等一系列与汽车产品认证直接相关的重要管理职责。此外，自 2024 年起，出口至 GCC 国家的乘用车强制要求装配 DAB 系统，这一规定推动了汽车通信技术在海湾地区的统一与升级，有助于提升车辆的信息交互能力，为智能网联汽车的功能拓展奠定基础。

对于智能网联汽车至关重要的数据安全领域，虽然海湾地区尚未形成如部分发达国家那般详尽且统一的法规体系，但各国已逐步意识到数据安全的重要性，并开始探索相关管理措施。随着智能网联汽车对数据收集、传输、存储及处理的依赖程度不断加深，数据安全风险日益凸显，包括个人信息泄露、车控数据被篡改以及重要数据非法跨境传输等问题。参考国际通行做法，未来海湾地区极有可能对汽车数据处理者提出建立完善汽车数据安全管理体系的要求，涵盖组织管理、分类分级、全生命周期管理、事件管理等多方面内容。在个人信息保护上，或将明确信息处理须具备合理目的，且与目的直接相关，减少对个人权益的影响；除特殊情况外，限制向车外提供座舱数据，同时规定个人信息存储期限需与用户同意期限一致等。

在通信技术与设备方面，由于智能网联汽车高度依赖无线通信技术实现车与外界的信息交互，海湾各国针对相关设备制定了各自的认证要求。例如，阿联酋电信和数字政府监管局（TDRA）负责监管 TRA 认证，要求带有无线功能产品和电信产品，如 2/3/4/5G、WIFI、BT 无线设备等，在销往阿联酋市场前必须获得型式批准。阿曼电信管理局（TRA）对出口阿曼的无线产品、蓝牙设备、电信终端等进行监管，巴林电信管理局（TRA）负责 DWLF 认证等。这些认证虽在具体流程和要求上存在一定差异，但大多接受欧盟指令 CE 报告和 CE 文件作为合规性证明。

值得注意的是，海湾地区部分国家在特定场景下对智能网联汽车的应用和准入有独特考量。如一些国家在旅游景区、特定经济区域等试点推行智能网联汽车，以提升交通效率和服务体验。在此过程中，对车辆的环保性能、自动驾驶功能安全性以及与当地基础设施的兼容性等方面提出了更高要求。在环保方面，随着全球对节能减排的关注度提升，海湾地区也在积极推动新能源智能网联汽车的发展，

部分国家可能对新能源智能网联汽车在准入政策上给予一定倾斜，鼓励车企研发和生产更环保、更节能的智能网联汽车产品。

总体而言，海湾地区智能网联汽车准入管理正处于不断发展与完善的进程中。当前，其管理要求已在安全、认证、通信技术等方面形成了一定规范，且随着技术发展和市场需求变化，在数据安全、环保及特定场景应用等领域将持续细化和强化管理规则。对于有意进入海湾市场的车企而言，深入研究各国及 GCC 层面的准入要求，提前布局技术研发与产品适配，确保产品在安全、技术、数据等各方面满足当地法规标准，是成功进入并拓展海湾智能网联汽车市场的关键所在。

中华人民共和国商务部
MINISTRY OF COMMERCE OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

10. 澳大利亚汽车准入管理制度

澳大利亚，正式名称为澳大利亚联邦，是一个由澳大利亚大陆、塔斯马尼亚岛和众多小岛组成的国家。澳大利亚是大洋洲面积最大的国家，也是世界第六大国家。按照新的 RVS（Road Vehicle Standards，道路车辆标准）的立法要求，车辆型式批准申请需在新道路车辆监管（Road Vehicle Regulator System，缩写为 ROVER）系统中进行提交，该系统集成了所有根据 RVCS（Road Vehicle Certification System，道路车辆认证系统）的申请和批准，包括测试设施、零部件类型和授权的车辆验证批准等。官方不再鼓励企业在原有 RVCS 系统中注册和提交车辆型式批准申请，而是鼓励在目前的 ROVER 系统中创建一个新账户开展相关活动。根据新 RVS 的立法要求，在完成车辆型式批准后，首次进入澳大利亚市场的车辆，在进入道路使用前还必须进入 RAV（车辆批准登记）系统登记。

10.1 澳大利亚汽车认证制度

澳大利亚汽车产品准入管理制度采取产品型式批准制度，涉及汽车进口的规定有三个：一是《2018 道路车辆标准法案》，二是《2019 道路车辆标准规则》，三是《澳大利亚汽车设计规则》（ADR），这三个法律法规和澳大利亚基础设施与交通部发布的《机动车安全标准局通告》共同构成澳大利亚机动车进口认证体系。从 2021 年 7 月 1 日起，《2018 道路车辆标准法案》取代了《1989 汽车标准法案》；新的车辆立法体系及认证流程的变革势必对车辆制造商、测试/技术服务机构等产生深远影响。就澳大利亚认证体系的变化，可以看作由美系的自我认证向欧系的型式认证转变。

澳大利亚汽车产品认证按照新车进口的数量可以分为两大类：

一是完全数量（Full Volume Identification Scheme）认证主要适用于满足大众市场需求、市场份额大的主流机动车供应商，其认证为型式认证（Type approval），即只要一辆车经测试符合国家标准，该型号的其他车也都符合，进口时不受数量限制。型式认证一般需要一定数量的测试车进行包括碰撞在内的试验，成本较高。

二是较少数量（Low Volume Identification Scheme，LVIS）认证。该新车进口机制允许供应商每年向市场提供 25 或 100 辆以内的汽车，且必须为新车，主要满足于非主流车型的专业人士或汽车爱好者的需求。在 ADR 认证方面，与完全数量机制必须进行真车测试相比，该认证机制不要求车辆完全满足 ADR 的硬

性条款；在证据提供方面，针对部分 ADR 标准，允许提供除碰撞外的其他证据形式，因此，此类认证成本较低。

10.2 澳大利亚汽车技术法规

澳大利亚汽车产品准入目前执行的法律法规依据是《2018 道路车辆标准法》和《2019 道路车辆标准规则》，在法律、法规的支持下，针对汽车产品需满足的技术要求，制定并采用了《澳大利亚汽车设计规则》；以上三部分共同组成了汽车产品准入管理的法律法规依据，也是澳大利亚关于车辆的最新的 RVS 立法要求。此外，车辆安全标准局（VSS）通过官方形式签发了相关的《机动车安全标准局通告》，对准入管理过程进行解释和补充。其中：

（1）2018 道路车辆标准法（RVSA—Road Vehicle Standards Act2018）

2021 年 7 月 1 日起，《2018 道路车辆标准法案》（RVSA）正式替代《1989 汽车标准法案》（MVSA—Motor Vehicle Standard Act），规定了进入澳大利亚的道路车辆和零部件管理各相关方（制造商、主管机构人员等）的权利、义务以及违法判定和处罚的原则。同时，陈述了法规、标准及型式批准等的范围和原则，车辆和零部件召回（Recall）的条件、要求及责任，以及与其他相关法案的协调。

（2）2019 道路车辆标准规则（Road vehicle standards rules 2019）

澳大利亚《2019 道路车辆标准规则》（Road vehicle standards rules 2019）基于《2018 道路车辆标准法》制定，规定了道路车辆型式批准相关的具体标准和要求，是澳大利亚机动车进口认证体系的组成部分，与《2018 道路车辆标准法》等共同构成澳大利亚道路车辆标准（RVS）立法框架。所有道路车辆在首次进入澳大利亚市场前，必须符合该规则要求并录入批准车辆登记册（RAV），确保进入市场的道路车辆符合安全等相关标准。型式批准生效后，有效期为 7 年。

（3）澳大利亚汽车设计规则（Australia Design Rules—ADRs）是澳大利亚车辆安全、防盗和排放的国家标准。ADRs 法规涵盖乘员保护、结构、照明、噪声、发动机废气排放、制动等。当前的标准为第三版，无论是在澳大利亚新制造的，还是作为新车或二手车进口的，都必须遵守在制造和供应到澳大利亚市场时的相关 ADRs。当道路车辆首次在澳大利亚道路上使用时，相关州或领地政府的立法通常要求其在制造时继续遵守相关的 ADRs。

表 27 澳大利亚汽车准入核心法规

法规号	法规名称	适用车型
2/01	门锁门铰链	M1,N1
3/04	座椅及座椅固定点	All
4/06	安全带安装	All
5/06	安全带固定点	All
8/01	玻璃	All
10/02	转向管柱	M1,N1
11/00	遮阳板	M1,N1,NB1,MD1, MD2, MD3
13/00	非 L 类机动车照明及信号装置的安装规定	All
14/02	后视镜	All
18/03	车速表	All
21/00	仪表板	M1
22/00	座椅头枕	M1,N1
25/02	防盗	M1,N1
29/00	侧门强度	M1,NA1
30/01	烟度	All
31/04	乘用车制动系统	M1,N1
34/03	儿童约束系统	M1,M2,M3,N1
35/06	商用车制动系统	MB,MC,M2,M3 N1,N2,N3
42/05	一般安全要求	All
43/04	车辆结构及外廓尺寸	All
44/02	特殊用途车的结构要求	All
58/00	客车结构	M2,M3
59/00	侧翻	MD2, MD3,MD4,M3
61/03	车辆标志	All
62/02	连接装置	All
64/00	设计用于公路列车和 B 型双轨车的重型货车	N3
65/00	限速	M3,N3
68/00	座椅	MD3,MD4,M3
69/00	正碰	M1,NA1
72/00	侧碰	M1,N1
73/00	偏置正碰	M1
79/04	轻型车排放	M1,N1,MD1, MD2
80/03	重型车排放控制	M3,N2,N3
81/02	燃油消耗	M1,MD1, MD2,N1
82/00	电子防盗	M1
83/00	车辆外部噪声	All
84/00	前下部碰撞保护	NB2,N3
85/00	柱状侧碰	M1,N1
88/00	ESC 系统	M1,N1
89/00	BAS 系统	M1,N1
90/00	转向系统	All

中华人民共和国商务部 MINISTRY OF COMMERCE OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

法规号	法规名称	适用车型
92/00	外凸物	All
93/00	前视野	All
94/00	声响报警	All
95/00	轮胎的安装	All
97/00	AEBS	M2, M3, N2, N3
98/00	AEBS	M1,N1
107/00	ELKS	M1,N1
108/00	倒车监控	All
109/00	整车用电安全 PART I	All

10.3 澳大利亚新能源汽车准入管理要求

政策法规层面，澳大利亚联邦政府与各州、领地协同发力，构建起一套促进新能源汽车普及与规范市场的政策体系。2022 年，联邦政府宣布计划引入车辆燃油效率标准，以此激励车企提升产品能效，增加新能源汽车供应，这一举措旨在扭转澳大利亚在汽车电动化进程中相对滞后的局面。各州、领地也纷纷出台因地制宜的补贴及免税政策，以此促进电动化进程。

技术标准上，澳大利亚遵循国际通行的联合国 UN ECE 法规，并结合本土实际进行细化，主要实施的标准包括：UN ECE R100、UN ECE R85、UN ECE R138 等。在车辆使用环节，加强对充电设施安全监管，制定详细的充电设施安装、维护规范，要求充电设备具备过充保护、漏电保护等安全功能，保障充电过程安全可靠。此外，对于新能源汽车电池回收与再利用也制定了相关监管措施，确保废旧电池得到妥善处理，减少环境污染与资源浪费。

10.4 澳大利亚智能网联汽车准入管理要求

2018 年，澳大利亚国家交通委员会 NTC 发布《自动驾驶系统的安全保证：决策法规影响声明》，概述了自动驾驶汽车需要解决的主要问题和应对风险的措施，允许自动驾驶系统进行驾驶，并要求当系统驾驶出现事故时有法人负责。2020 年，NTC 发布关于自动驾驶车辆实验管理的要求。目前，澳大利亚的自动驾驶法规正在经历从地方分散向全国统一框架转型，核心内容聚焦于对驾驶员的定义重构，责任划分以及新车认证，整体智驾法规滞后性比较明显。其在车辆准入方面颁发的自动驾驶法规仅适用于 M1、N1 车辆，包括 ADR 98 先进紧急制动系统 AEBS（等效 UNECE R152），ADR 99 车道偏离预警（等效 UNECE R130），ADR 108 倒车检测系统（等效 UNECE R158）。

11. 拉丁美洲汽车产品认证制度最新发展情况

11.1 巴西汽车产品认证制度最新发展情况

巴西市场借鉴了美国和欧洲市场的车辆准入法规体系，对汽车产品执行严苛的型式准入制度。巴西车辆准入主要由两个政府部门进行监管，分别是巴西环境保护局（IBAMA）和巴西国家交通部（DENATRAN）。IBAMA 负责车辆环保性能监管，DENATRAN 负责车辆安全性能方面的监管。只有当一款车型同时获取环保合格证书（LCVM 证书）和安全合格证书（CAT 证书）后，方可视为通过认证审查。另外巴西新增零部件的 INMETRO 认证和无线电产品的 ANATEL 认证，当产品满足以上所有要求后才具备销往巴西市场的资质。

巴西对汽车产品的市场准入管理体制，与发达国家的国际通行惯例不同，不是由一个主要的部门对汽车产品的各方面和全过程统一进行管理。在管理、制定和实施汽车技术法规时，有多个部门涉及并参与其中。

巴西的技术法规体系既有借鉴欧洲法规的地方，也有吸纳美国法规的内容，形成了巴西 NBR 国家标准。除了巴西国家标准外，巴西汽车技术法规体系中还包括大量以国家交通委员会（Conselho Nacional de Trânsito，CONTRAN）、国家环境委员会（Conselho Nacional do Meio Ambiente，CONAMA）等形式存在的法规要求，以及一些政府发布的法令等，这些技术法规共同构成了汽车产品进入巴西必须满足的基本要求。

巴西认证分为环保认证和安全认证，环保认证一般在巴西当地实测，且需政府官员目击，安全认证可在中国进行。完成环保认证获取 LCVM 证书后方可向巴西国家交通部提交安全类报告申请最终的 CAT 证书。

环保认证主要包括排放认证和噪声认证，根据出口数量分为三种类型：

（1）少量出口

当同一个车型的进口数量不超过 2 辆/年或同一制造商不同车型的进口总量不超过 20 辆/年时，没有测试要求。进口商可以在 IBAMA 官网填写申请表。IBAMA 通过邮件寄出账单，制造商或经销商在两天内向 IBAMA 支付费用，IBAMA 确认收款后一周内发出 LCVM 证书。一般从开始申请到证书下发需要 30 天左右。

（2）小批量出口

当同一制造商不同车型总出口量不超过 100 辆/年时，制造商可以在巴西境外进行测试，并向 CETESB 和 IBAMA 提交相关文件。流程如下：

—根据测试标准进行排放和噪声试验，小批量排放测试接受欧盟或美国标准，所有测试报告必须得到 CREA 认可的巴西工程师签字确认。

—将所有测试报告和技术文件翻译成葡萄牙语，并寄送巴西大使馆或领事馆盖章。

—将 LCVM 申请书、试验报告、车辆描述原件和实验室资格证明寄给 CETESB，同时寄两份 LCVM 申请书复印件至 IBAMA。

—如果所有文件都符合要求，CETESB 需要 3 个月左右的时间处理这些文件，然后向 IBAMA 提交报告，IBAMA 据此颁发 LCVM 证书。

（3）大批量出口

当同一制造商不同车型出口量超过 100 辆/年时，则需要提供试验样车在巴西当地实测。流程如下：

—准备技术资料，并在 IBAMA 网站完成提交；

—IBAMA 审核资料；

—制造商/经销商完成试验样车准备；

—CETESB 安排排放和噪声试验，试验通过后由 CETESB 签署报告；

—IBAMA 获得测试报告后发放 LCVM 证书。

安全认证

—依据巴西标准（或等效的 UN/EU/美国标准）完成所有测试，取得测试报告/证书；

—把测试报告/证书转成葡语报告，并由巴西 CREA 认可的工程师进行认证签署；

—申请人或申请代表把签署后的测试报告提交给 DENATRAN 审核，审核周期约 60 天，审核通过后发放 CAT 证书。

整车出口时需完成轮胎、轮辋、铅酸电池、玻璃 IMNETRO 认证，并在产品上体现 I 标识。其他零件作为备件出口时也需完成 INMETRO 认证，并在产品或包装上体现 I 标识。INMETRO472/2014 规定了备件小批量出口的 INMETRO 认证豁免条件。巴西 INMETRO 属于零件强制认证，需认证的产品在认证合格后必

须附有强制性的 INMETRO 标识及加贴经 INMETRO 认可的第三方机构的标志，方可进入巴西市场。

表 28 巴西法规准入要求清单

序号	法规编号	法规名称	备注	
			新认证车	在产车
1	CONAMA 492/2018 IBAMA 23/2020 IBAMA 26/2020 IBAMA 3/2021 NBR 6601/2021 NBR 16927/2021 NBR 16897/2021 NBR 7024/2017,NBR 17011/2022	轻型车 L7 和 L8 空气污染排放控制计划		
2	INMETRO 33/2021	催化转化器		
3	CONTRAN 221/07	正碰		
4	CONTRAN 910/2022	正碰	2024-04-01	2026-04-01
5	CONTRAN 221/07	后碰乘客舱结构性能和燃油系统		
6	CONTRAN 910/2022	后碰乘客舱结构性能和燃油系统	2024-01-01	2026-01-01
7	CONTRAN 949/2022	侧面碰撞时乘员保护		2024-01-01
8	CONTRAN 949/2022	侧面柱碰	2026-01-01	2030-01-01
9	CONTRAN 749/2018	混动车辆、插电式混合动力和电驱动车辆的特定要求		
10	CONTRAN 749/2018	混动车辆、插电式混合动力和电驱动车辆的特定要求		
11	CONTRAN 752/2018	行人保护	2025-01-01	2030-01-01
12	CONTRAN 964/2022	安全气囊		
13	CONTRAN 915/2022	制动和 ABS		
14	CONTRAN 954/2022	ESC		
15	INMETRO 501/2021;INMETRO 379/2021	轮胎和轮毂的要求		
16	CONTRAN 913/2022	备胎		
17	CONTRAN 913/2022	TPMS		
18	INMETRO 456/2021	制动液		
19	INMETRO 78/2011	车辆液压制动液合格评定要求		
20	INMETRO 55/2014	公路车辆制动器摩擦材料认证		
21	CONTRAN 913/2022	轮胎及安装		

序号	法规编号	法规名称	备注	
			新认证车	在产车
22	CONTRAN 221/07	后碰乘客舱结构性能和燃油系统		
23	CONTRAN 910/2022	后碰乘客舱结构性能和燃油系统	2024-01-01	2026-01-01
24	CONTRAN 215/2006	前部保护装置		
25	CONTRAN 951/2022	安全带的固定、位置和拉伸强度		
26	CONTRAN 951/2022	ISOFIX 或 LATCH 儿童约束固定系统		
27	CONTRAN 498/2014	内饰材料阻燃性		
28	CONTRAN 220/07 ，CONTRAN 951/2022	座椅和头枕强度与固定的要求		
29	CONTRAN 463/73 第 12 项	车门系统，锁，铰链及其部件的技术安全要求和标准		
30	CONTRAN 885/2021	车门系统，锁，铰链及其部件的技术安全要求和标准		2024-01-01
31	CONTRAN 908/2022	电动车窗、车窗、隔板的电驱动器规定		
32	CONTRAN 758/2018	控制器、指示器与信号装置的位置，识别和照明要求		
33	CONTRAN 37/98 CONTRAN 245/08 CONTRAN 329/09 CONTRAN 330/09 CONTRAN 559/15,CONTRAN 988/2022	防盗		
34	CONTRAN 827/97	应急反光报警装置（三角警示牌）		
35	CONTRAN 749/2018	电气安全要求		
36	CONTRAN 969/2022	牌照板		
37	CONTRAN 912/2022	必要装置		

中华人民共和国商务部 MINISTRY OF COMMERCE OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

序号	法规编号	法规名称	备注	
			新认证车	在产车
38	CONTRAN 968/2022 PORTARIA 017/00 PORTARIA 166/13 NBR 6066	车辆识别码（VIN&VIS）		
39	ANATEL 715/2019	射频控制装置		
40	CONAMA 401/08 附件 1	电池符号标识		
41	INMETRO 377/11 INMETRO 285/15 INMETRO 15/2016 9557 号法令	能耗标贴		
42	INMETRO 110/2022	零件小批量生产要求		
43	INMETRO 145/2022	各种组件的认证		
44	CONTRAN 888/2021	护轮板	2026-01-01	2028-01-01
45	CONTRAN 937/2022	机械耦合装置		
46	INMETRO 309/2021	机械耦合装置		
47	INMETRO 310/2021	娱乐系统		
48	ANATEL 3481/2019,ANATEL 3482/2019,ANATEL 5159/2022	手机充电器和充电接口		2023-10-23
49	CONTRAN 882/2021 CONTRAN 899/2022	质量和尺寸		
50	CONTRAN 919/2022	灭火器安装		
51	Portaria 374-2020 9557 号法令	安全标签		
52	Decree No.7212/2010	进口商和制造商标签要求		
53	CONAMA 492/2018 附件表 5	车辆外部噪声		
54	CONTRAN 764/2018	机动车喇叭或类似设备测量声压的试验方法		
55	CONAMA 401/08、IN0008	电池和电池组内重金属限值及回收		
56	CONTRAN 759/2018	车辆后警告系统要求	2025-01-01	2027-01-01
57	CONTRAN 936/2022	安全带提醒装置		
58	CONTRAN 224/06	挡风玻璃刮雨器和清洗系统		
59	CONTRAN 960/2022,CONTRAN 989/2022	安全玻璃		
60	INMETRO 34/2021	安全玻璃		
61	CONTRAN 970/2022	照明和信号系统	2021-01-01	2024-01-01
62	CONTRAN 226/07	后视镜性能和安装要求		

中华人民共和国商务部 MINISTRY OF COMMERCE OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

序号	法规编号	法规名称	备注	
			新认证车	在产车
63	CONTRAN 966/2022	后视镜性能和安装要求		2024-10-18
64	CONTRAN 282/2008	发动机编号		
65	CONTRAN 242/07	娱乐设备的使用和安装		
66	自动紧急制动系统 AEBS 草案	自动紧急制动系统 AEBS	2026-01-01	2029-01-01
67	车道偏离警告系统 LDWS 草案	车道偏离警告系统 LDWS	2026-01-01	2029-01-01

11.2 智利汽车产品认证制度最新发展情况

智利运输和通讯部（MTT）在汽车产品准入管理中占据主导地位。MTT 肩负着制定与发布汽车安全技术法规的重任，其法规涵盖车辆从设计到上路行驶的各个环节安全要求，如制动系统性能、车身结构强度等基础安全标准，以及随着汽车技术发展而新增的智能驾驶辅助系统安全规范等，旨在为智利道路上的车辆设定坚实的安全底线，从源头保障民众出行安全。

智利环境部（MMA）与 MTT 紧密协作，在汽车产品准入管理的环保领域发挥关键作用。MMA 联合 MTT 发布汽车污染排放和噪音排放方面的技术法规，针对不同类型汽车（如传统燃油车、混合动力车、电动车）在不同工况下的尾气排放（一氧化碳、碳氢化合物、氮氧化物、颗粒物等污染物）以及车辆行驶、加速、怠速等状态下的噪声水平制定严格限值，力求降低汽车行业对环境的负面影响，维护智利的自然生态与居民生活环境质量。

智利车辆控制和认证中心（3CV）作为 MTT 授权的执行机构，承担着具体的车辆认证工作。从受理汽车制造商、进口商的认证申请开始，3CV 负责组织对申请车辆进行安全与排放等多方面的测试，核查车辆实际性能与提交资料的一致性，在整个准入管理流程中充当着质量把关者的角色，确保每一辆进入智利市场的汽车都切实符合 MTT 和 MMA 制定的各类标准，其工作成效直接关系到智利汽车市场的产品质量与安全性。

智利市场采用汽车产品型式认证制度，即 3CV 认证。全部认证过程包括资料提交，试验检测和资料审核等，一般需要 4 个月完成。通过后，由 3CV 向申请人核发整车型式认证证书。但若认证不通过，3CV 会要求申请人根据法规再来优化车辆配置使之满足法规要求，或是要求申请人重新填写申报材料。在车辆审核通过取得认证后，3CV 部门会不定期抽检，确保厂家后续生产的车辆也能

够满足法规要求。

车辆型式认证包括安全法规认证和排放认证两部分内容。其中，安全类认证由企业递交政府所需的安全类法规的检测报告即可，可以接受其他国家或地区出具的证书（E-Mark 证书）；排放检测须在政府指定的当地 3CV 实验室进行实车测试。

表 29 智利法规准入要求清单

序号	类型	法规编号	法规名称
1	认证类：国际通用法规	UN R3	回复反射器
2	认证类：国际通用法规	UN R4	后牌照灯
3	认证类：国际通用法规	UN R6	转向灯
4	认证类：国际通用法规	UN R7	位置灯、制动灯和示廓灯
5	认证类：国际通用法规	UN R19	前雾灯
6	认证类：国际通用法规	UN R23	倒车灯
6.1	认证类：国际通用法规	UN R25	头枕
7	认证类：国际通用法规	UN R27	三角警示
8	认证类：国际通用法规	UN R31	卤素密封光束前照灯
9	认证类：国际通用法规	UN R37	灯泡
10	认证类：国际通用法规	UN R38	后雾灯
11	认证类：国际通用法规	UN R77	停车灯
12	认证类：国际通用法规	UN R87	昼间行驶灯
13	认证类：国际通用法规	UN R91	侧标灯
14	认证类：国际通用法规	UN R98	气体放电前照灯
15	认证类：国际通用法规	UN R99	气体放电光源
16	认证类：国际通用法规	UN R104	反光标识
17	认证类：国际通用法规	UN R112	非对称灯丝灯泡/LED 前照灯
18	认证类：国际通用法规	UN R119	转弯照明灯
19	认证类：国际通用法规	UN R123	自适应汽车前头灯系统
20	认证类：国际通用法规	UN R34	油箱
21	认证类：国际通用法规	UN R16	安全带
22	认证类：国际通用法规	UN R12	防转向机构伤害
23	认证类：国际通用法规	UN R13H	乘用车制动
23	认证类：国际通用法规	UN R13	商用车制动
24	认证类：国际通用法规	UN R13H 或者 UN R140	ESC
25	认证类：国际通用法规	UN R14	安全带固定点
26	认证类：国际通用法规	UN R17	座椅强度
26.1	认证类：国际通用法规	UN R28	喇叭
26.2	认证类：国际通用法规	UN R30/54/117	轮胎
27	认证类：国际通用法规	UN R43	安全玻璃
28	认证类：国际通用法规	UN R46	后视镜
29	认证类：国际通用法规	UN R48	灯具安装

序号	类型	法规编号	法规名称
30	认证类：国际通用法规	UN R49	排放
31	认证类：国际通用法规	UN R51	噪声
32	认证类：国际通用法规	UN R83	排放
33	认证类：国际通用法规	UN R94	正面碰撞乘员保护
34	认证类：国际通用法规	UN R95	侧面碰撞乘员保护
35	认证类：国际通用法规	UN R118 或者 FMVSS 302	内饰阻燃性
36	认证类：国际通用法规	（EU）672/2010	除霜除雾
37	认证类：当地特殊法规	DS 119/2012	防盗保护
38	认证类：当地特殊法规	Resex_1463 2000	后防护
39	认证类：当地特殊法规	Núm. 45.- Santiago, 6 de junio de 2017	提供必须满足卡车设备以及卡车安全系统的技术要求
40	其他	Resex_1464	规定在车辆的侧面部分使用灯光
41	其他	UN R29	驾驶室强度
42	其他	RESOLUCIÓN 5 EXENTA	轻型车辆（GVW≤2700kg）的乘用车及商用车，企业平均能耗要求。
43	其他	/	中型车（2700kg<GVW≤3860kg）企业平均能耗要求
44	认证类：国际通用法规	UN R100	充电能量系统、触电保护、安全标识
45	认证类：国际通用法规	（EU） 540/2014	声警报系统（低速提示音）
46	认证类：国际通用法规	IEC 62196	电机负载耦合系统
47	认证类：国际通用法规	UN R100	高压线束覆盖物

11.3 墨西哥汽车产品认证制度最新发展情况

墨西哥对汽车产品准入管理的法规体系较为完善，主要由一系列官方标准构成。墨西哥有两种不同类型的标准：墨西哥官方标准（NOM）——为产品、工艺、设施、系统、服务或生产或操作方法制定强制性的技术规范、属性、指南或要求，通常符合国际标准；墨西哥标准（NMX）——不是强制性的，通常为产品、工艺、设施、系统、服务或生产或操作方法提供指南和建议。其中，墨西哥官方标准（NOM）是核心的技术法规，全面涵盖了机动车在安全、环境以及性能等多方面的要求。满足 NOM 标准要求的产品需有 NOM 标记，没有通过 NOM 认证的产品不得进入墨西哥市场。

墨西哥安全标准（NOM-194）：这些标准规定了车辆的最低安全要求，包括安全气囊要求、安全带、儿童约束系统和耐撞性。墨西哥环境标准（NOM-041、

NOM-042、NOM-044）：墨西哥环境和自然资源部（SEMARNAT）制定这些NOM来规范车辆排放和燃油效率。它们确保车辆满足CO_2、NOx和颗粒物等污染物的特定限值。

墨西哥法规中安全类法规多采用欧盟标准，同时也认可部分美国标准。墨西哥同时接受墨西哥、巴西、日本、韩国、美国、欧盟指令和ECE法规要求。考虑到ECE受众面更广，推荐直接用欧洲标准认证。

表30 墨西哥法规准入要求清单

序号	法规编号	法规名称	备注
1	NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013	尾气中的CO_2排放及其等效燃油经济性	
2	NOM-167-SEMARNAT-2017	在首都和部分地区（墨西哥城、伊达尔戈州、墨西哥州、莫雷洛斯州、普埃布拉州和特拉斯卡拉州）运行的机动车污染物最大排放允许限值；评估该限值的检测方法，以及信息技术规范和车辆标志贴	
3	—	侧碰	2024-01-01 该项为框架法规NOM-194-SE-2021引用内容，认可等效美标或欧标（欧标版本为最低版本要求）ECE R95.02（03 用于带有REESS系统的车辆）或FMVSS 214
4	—	正碰	2024-01-01 该项为框架法规NOM-194-SE-2021引用内容，认可等效美标或欧标（欧标版本为最低版本要求）ECE R94.01（02 用于带有REESS系统的车辆） 或FMVSS 208
5	—	柱碰	2026-01-01 该项为框架法规NOM-194-SE-2021引用内容，认可等效美标或欧标（欧标版本为最低版本要求）FMVSS 214 或ECE R135.00
6	NMX-D-084-1976	转向保护	2025-01-01 该项为框架法规NOM-194-SE-2021引用内容，认可等效美标或欧标（欧标版本为最低版本要求）FMVSS 204 或ECE R12.03、ECE R94.01（02 用于带有REESS系统的车辆）

中华人民共和国商务部 MINISTRY OF COMMERCE OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

序号	法规编号	法规名称	备注
7	—	辅助制动（BAS）	◆该法规为企业自愿选择是否满足 ◆如选择满足，需满足等效的美标或欧标（欧标版本为最低版本要求） ECE R139
8	—	行人保护	◆该法规为企业自愿选择是否满足 ◆如选择满足，需满足等效的美标或欧标（欧标版本为最低版本要求） ECE R127
9	—	前后端保护	◆该法规为企业自愿选择是否满足 ◆如选择满足，需满足等效的美标或欧标（欧标版本为最低版本要求） CFR-49-581 或 ECE R42
10	—	事件数据记录装置	◆该法规为企业自愿选择是否满足 ◆如选择满足，需满足等效的美标或欧标（欧标版本为最低版本要求） CFR-49-563
11	—	车顶抗压强度	◆该法规为企业自愿选择是否满足 ◆如选择满足，需满足等效的美标或欧标（欧标版本为最低版本要求） FMVSS 216a
12	—	风挡玻璃安装及侵入区	◆该法规为企业自愿选择是否满足 ◆如选择满足，需满足等效的美标或欧标（欧标版本为最低版本要求） FMVSS 212 和 FMVSS 219
13	—	乘员弹射缓解	◆该法规为企业自愿选择是否满足 ◆如选择满足，需满足等效的美标或欧标（欧标版本为最低版本要求） FMVSS 226
14	—	正面碰撞（100%）	◆该法规为企业自愿选择是否满足 ◆如选择满足，需满足等效的美标或欧标（欧标版本为最低版本要求） ECE R137
15	NMX-D-136-CT-1988	汽车和轻型卡车轮胎	2024-01-01 该项为框架法规 NOM-194-SCFI-2015 引用内容 ▲该项认可的“技术要求等效”栏的法规 ECE R30.02；ECER54.00;ECE R64.02;ECE R142.00;ECE R117.02 或 FMVSS 109;FMVSS 110;FMVSS 129;FMVSS 139
16	NMX-D-148-1979	制动系统	2024-01-01 该项为框架法规 NOM-194-SE-2021 引用内容，认可等效美标或欧标（欧标版本为最低版本要求）ECE R13-11;ECE R13H.00 或

序号	法规编号	法规名称	备注
			FMVSS 105 ;FMVSS 135
17	—	ABS	2024-01-01 该项为框架法规NOM-194-SE-2021 引用内容，认可等效美标或欧标（欧标版本为最低版本要求）ECE R13H.00;ECE R13.11 或FMVSS 135;FMVSS 105
18	—	安全带提醒装置 SBR	2024-01-01 该项为框架法规NOM-194-SE-2021 引用内容，认可等效美标或欧标（欧标版本为最低版本要求）ECE R16.06 或 FMVSS 208
19	—	胎压监测（TPMS）	2025-01-01 该项为框架法规NOM-194-SE-2021 引用内容，认可等效美标或欧标（欧标版本为最低版本要求）FMVSS 138 或 ECE R141.00;ECE R64.02
20	—	电子稳定控制（ESC）	2024-01-01 该项为框架法规NOM-194-SE-2021 引用内容，认可等效美标或欧标（欧标版本为最低版本要求）FMVSS 126 或 ECE R140.00;ECE R13H.00; ECE R13.11
21	NOM-194-SE-2021	新轻型车辆安全要求及规范	2023-04-01 该项为框架法规,并将替代 NOM-194-SCFI-2015
22	NOM-119-SCFI-2000	安全带及其固定点	2024-01-01 备件需满足NOM-119-SCFI-2000，整车出口满足ECE R16、R14（ECE R14.06;ECE R16.06）或 FMVSS 209;FMVSS 210
23	—	座椅头枕	2024-01-01 该项为框架法规NOM-194-SE-2021 引用内容，认可等效美标或欧标（欧标版本为最低版本要求）ECE R25.04;ECE R17.07 或FMVSS 202a
24	—	座椅系统	2024-01-01 该项为框架法规NOM-194-SE-2021 引用内容，认可等效美标或欧标（欧标版本为最低版本要求）ECE R17.07 或 MVSS 207
25	—	儿童约束系统固定点（Isofix 或 Latch）	2024-01-01 该项为框架法规NOM-194-SE-2021 引用内容，认可等效美标或欧标（欧标版本为最低版本要求）FMVSS 225 或 ECE R14.06;ECE R145.00

序号	法规编号	法规名称	备注
26	—	门锁系统	2025-01-01 该项为框架法规NOM-194-SE-2021引用内容，认可等效美标或欧标（欧标版本为最低版本要求）FMVSS 206或ECE R11.03
27	—	内饰件	◆ 该法规为企业自愿选择是否满足 ◆ 如选择满足，需满足等效的美标或欧标（欧标版本为最低版本要求）FMVSS 201或ECE R21
28	—	防盗装置	◆ 该法规为企业自愿选择是否满足 ◆ 如选择满足，需满足等效的美标或欧标（欧标版本为最低版本要求）FMVSS 114或ECE R18;ECE R116
29	—	操纵件、信号装置和指示器的位置和识别	2024-01-01 该项为框架法规NOM-194-SE-2021引用内容，认可等效美标或欧标（欧标版本为最低版本要求）ECE R121.00或FMVSS 101
30	NMX-CH-74-1993-SCFI	车速表	2024-01-01 该项为框架法规NOM-194-SE-2021引用内容，认可等效美标或欧标（欧标版本为最低版本要求）ECE R39.00或FMVSS 101
31	—	发动机罩锁	2024-01-01 该项为框架法规NOM-194-SE-2021引用内容，认可等效美标或欧标（欧标版本为最低版本要求）FMVSS 113
32	—	电动汽车安全	2025-01-01 该项为框架法规NOM-194-SE-2021引用内容，认可等效美标或欧标（欧标版本为最低版本要求）FMVSS 305或ECE R100.01;ECE R134.00
33	NMX-J-756-2-ANCE-2019	电磁兼容	◆ 该法规为企业自愿选择是否满足 ◆ 如选择满足，需满足等效的美标或欧标（欧标版本为最低版本要求）ECE R10
34	NMX-D-139-SCFI-2000	三角警告牌	◆ 该法规为企业自愿选择是否满足 ◆ 如选择满足，需满足等效的美标或欧标（欧标版本为最低版本要求）FMVSS 125或ECE R27
35	NOM-157-SCFI-2005	灭火器	若选装，则需满足该标准
36	NOM-001-SSP-2008	车辆识别代号（VIN）的确定、分配和安装	
37	PROY-NOM-001-SEGOB2-2018	车辆识别代号（VIN）的确定、分配和安装	

中华人民共和国商务部 MINISTRY OF COMMERCE OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

序号	法规编号	法规名称	备注
38	IFT-008-2015	无线电通信系统-使用扩频技术的无线电通信系统	
39	IFT-012-2019	非电离产品无线电发射上限的技术规范	
40	NOM-050-SCFI-2004	产品的商业信息-通用标签	整车及备用部件的标签需满足此法规（标签语言：至少有西班牙语）
41	NOM-208-SCFI-2016	使用扩频技术的无线电通信设备在特定频段内的工作规范和测试方法	
42	NOM-001-SCT-2-2016	墨西哥各类机动车辆牌照板、标牌、标签以及车辆运行卡	
43	NOM-012-SCT-2-2017	联邦管辖的一般交通道路上行驶的汽车的最大质量和尺寸	
44	NOM-221/2-SCFI-2018	可使用的无线电频谱或连接到电信网络移动终端设备的技术规范第 2 部分	
45	NOM-079-SEMARNAT-1994	工厂的新机动车容许的最大噪声排放限值及试验方法	ECE R51 或 40CFR 190 至 399 或 ISO 362
46	—	声音报警装置	◆ 该法规为企业自愿选择是否满足 ◆ 如选择满足，需满足等效的美标或欧标（欧标版本为最低版本要求）ECE R28
47	NOM-080-SEMARNAT-1994	在用机动车辆、摩托车、三轮机动车噪声排放最大允许限值和试验方法	
48	NMX-D-141-1978	除雾系统	2024-01-01 EU 672/2010 或 FMVSS 103
49	NMX-D-155-1980	风挡洗涤系统	2024-01-01 该项为框架法规 NOM-194-SE-2021 引用内容，认可等效美标或欧标（欧标版本为最低版本要求） 1008/2010/EU 或 FMVSS 104
50	—	安全玻璃	2024-01-01 该项为框架法规 NOM-194-SE-2021 引用内容，认可等效欧标或美标 ECE R43.00 或 FMVSS 205
51	NMX-D-051-1971	前照灯	2024-01-01 该项为框架法规 NOM-194-SCFI-2021 引用内容；满足 ECE R48.06 法规要求，近光灯需要自动点亮；该项认可的“技术要求等效”栏的法规 ECE R48.03 或 ECE

序号	法规编号	法规名称	备注
			R112.01/ECE R98.00/ ECE R123.00/ECE R149.00 或 FMVSS 108
52	NMX-D-233-IMNC-2016	警告灯（转向灯）	该项为框架法规 NOM-194-SE-2021 引用内容，认可等效美标或欧标（欧标版本为最低版本要求） ECE R48.04;ECE R06.01 或 ECE R148.00 或 FMVSS 108
53	NMX-D-233-IMNC-2016	制动灯	2024-01-01 该项为框架法规 NOM-194-SE-2021 引用内容，认可等效美标或欧标（欧标版本为最低版本要求） ECE R48.03,ECE R07 或 ECER148.00 或 FMVSS 108
54	NMX-D-233-IMNC-2016	牌照灯 （牌照板）	2024-01-01 该项为框架法规 NOM-194-SE-2021 引用内容，认可等效美标或欧标（欧标版本为最低版本要求） ECE R48.03,ECE R04 或 ECER148.00 或 FMVSS 108
55	NMX-D-233-IMNC-2016	位置灯	2024-01-01 该项为框架法规 NOM-194-SE-2021 引用内容，认可等效美标或欧标（欧标版本为最低版本要求） ECE R48.03,ECE R07 或 ECER148.00； FMVSS 108
56	NMX-D-233-IMNC-2016	倒车灯	2024-01-01 该项为框架法规 NOM-194-SE-2021 引用内容，认可等效美标或欧标（欧标版本为最低版本要求） ECE R48.03,ECE R23 或 ECER148.00； FMVSS 108
57	NMX-D-233-IMNC-2016	转向灯	2024-01-01 该项为框架法规 NOM-194-SE-2021 引用内容，认可等效美标或欧标（欧标版本为最低版本要求） ECE R48.04,ECE R06.01 或 ECE R148.00 或 FMVSS 108
58	NMX-D-233-IMNC-2016	回复反射器	2024-01-01 该项为框架法规 NOM-194-SE-2021 引用内容，认可等效美标或欧标（欧标版本为最低版本要求） ECE R48.03,ECE R03;ECER150.00 或 FMVSS 108
59	—	间接视野	2024-01-01 该项为框架法规 NOM-194-SE-2021 引用内容，认可等效美标或欧标（欧标版本为最低版本要求） ECE R46.03 或 FMVSS 111

中华人民共和国商务部 MINISTRY OF COMMERCE OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

序号	法规编号	法规名称	备注
60	NMX-D-233-IMNC-2016	高位制动灯	2025-01-01 该项为框架法规NOM-194-SE-2021 引用内容，认可等效美标或欧标（欧标版本为最低版本要求） FMVSS 108 或 ECE R48.03,ECE R7.02
61	—	自适应前照灯	◆ 该法规为企业自愿选择是否满足 ◆ 如选择满足，需满足等效的美标或欧标（欧标版本为最低版本要求） ECE R123
62	NMX-D-233-IMNC-2016	日间行车灯 （DRL）	◆ 该法规为企业自愿选择是否满足 ◆ 如选择满足，需满足等效的美标或欧标（欧标版本为最低版本要求） FMVSS 108 或 ECE R87
63	—	前雾灯	◆ 该法规为企业自愿选择是否满足 ◆ 如选择满足，需满足等效的美标或欧标（欧标版本为最低版本要求） FMVSS 108 或 ECE R19 ； ECE R48
64	—	侧标志灯	◆ 该法规为企业自愿选择是否满足 ◆ 如选择满足，需满足等效的美标或欧标（欧标版本为最低版本要求） FMVSS 108 或 ECE R91
65	—	角灯	◆ 该法规为企业自愿选择是否满足 ◆ 如选择满足，需满足等效的美标或欧标（欧标版本为最低版本要求） ECE R119
66	NOM-212-SCFI-2017	电池和电池组中汞、镉的限值要求及测试方法	
67	NOM-004-SSA1-2013	环境健康-使用铅化合物的限制及卫生规范	主要涉及汽车产品使用的含有铅化物的涂饰或涂料，包括底漆、饰面和色底等。相关含有铅化物的含量需符合 NOM-003-SSA1-2006 中 90mg/kg（90 ppm）的要求。
68	—	自动紧急制动（AEBS）	◆ 该法规为企业自愿选择是否满足 ◆ 如选择满足，需满足等效的美标或欧标（欧标版本为最低版本要求） ECE R152

11.4 拉丁美洲新能源汽车准入管理要求

由于巴西、智利和墨西哥等拉丁美洲主要国家在安全类法规都认可或等效了UN ECE 联合国法规，所以在新能源汽车领域，主要采用的技术法规包括 UN ECE R100、UN ECE R85 等。

12. 南非汽车产品认证制度最新发展情况

非洲地域辽阔，国家众多，但因为大多数国家总体经济水平和管理水平落后，在对汽车产品的市场准入和汽车技术法规体系的建设和实施上，在国际上也处于相对落后的水平，非洲绝大部分国家往往由负责标准化工作的政府部门对包括汽车产品在内的国民经济所有产品制定相关标准，并按照这些标准进行产品的符合性验证或符合性认证，简称 VOC。各国具体运作模式大同小异，包括文件审核、装船前检验、实验室检验等。对于通过 VOC 认证或检验的汽车产品，各国颁发 COC 证书（即产品一致性证书），但许多国家并不针对车辆的型式颁发 COC 证书，而是针对车辆产品贸易进口报关的产品或货物的批次颁发 COC 证书，可颁发单批次 COC 证书，也可颁发多次 COC 证书。

12.1 南非汽车产品准入主管机构

南非对汽车产品的市场准入管理采取国际通行型式批准制度。目前，南非国家强制性技术规范管理局（National Regulator for Compulsory Specifications，简称 NRCS）负责南非汽车产品型式批准的政府部门，隶属于南非贸易与工业部（DTIC 贸工部），NRCS 根据强制性规范对所有上路的汽车进行管理，也会根据规范对一些汽车零部件进行监管。南非汽车产品型式批准制度与澳大利亚的汽车产品管理制度最为相近，同样为电子网络化管理。

NRCS 原为南非标准局（South African Bureau of Standard SABS）下属部门，根据南非政府发布的 2005 年第 5 号法令《南非国家强制性技术规范管理局法令》（NRCS ACT）独立出来并与南非标准局同等地位，负责包括汽车产品、化学、机械、材料、食品、电子、建筑等领域的技术法规的制定和实施，成为南非汽车产品认证与批准的政府管理机构。根据《国家道路交通法》，NRCS 还被国家交通部任命为制造商、进口商和建筑商（MIB）的检查机构。

NRCS 本身拥有实验室，主要进行车辆安全方面的试验，包括制动、灯光、后视镜、车轮、安全带、儿童约束系统、座椅、后下部防护、倾翻防护、牵引杆及环保相关的测试。

南非国家认可体系（简称 SANAS）根据《2006 年一致性评估、评定和良好的实验室运行认可法》展开相关工作，负责南非认证机构和实验室认可和管理，是国际实验室认可合作组织（ILAC）和国际认可论坛（IAF）的成员。

南非参照国际惯例对车辆产品的市场准入建立了法制化的认证批准制度，采取型式批准，具体流程如下：

（1）制造厂家、进口商或建造者针对计划生产或进口至南非的每一车型，向南非的法规主管部门提出认证申请；

（2）主管机构收到申请后，将针对每一车型向申请者发送具体的申请文件，该文件规定了申请者应填写、报送的具体信息和材料；

（3）申请者完成申请信息和材料的准备，随同支持性的文件，一起报送南非主管部门，同时缴纳相应认证费用；

（4）主管机构收到完整的申请资料和文件后，将审核这些资料和文件的正确性、完整性和真实性，遇到不正确或不完整的情况，将告知申请者，并要求纠正或补充；

（5）所有申请文件审核无误后，主管机构与申请者确定样车进行检验的时间和地点；

（6）主管机构通过样车检验，验证车辆是否能满足强制性法规要求，验证以前提交的申请文件中所述的法规要求符合性是否真实；

（7）上述检验的条目中，一旦出现不符合项，申请者应予以解决，直至满足符合性为止；

（8）通过以上认证程序，证明车辆符合相关的强制性法规要求，主管机构向申请者颁发车辆认证和批准的记录；

（9）南非主管部门将保留上述申请文件、证明车辆满足法规要求的相关文件，作为车辆认证和批准的记录。

在认证流程中，申请者向南非认证主管机关提交证明车辆产品满足相关强制性技术法规要求的材料，必须是南非主管机构承认的实验室出具的测试报告。

纳入 NRCS 认证批准范畴的车辆产品按照类别包括：M1 类、M2 类和 M3 类（乘用车和客车）；N1 类、N2 类和 N3 类（载货车）；O1 类、O2 类、O3 类和 O4 类（挂车和半挂车）；摩托车；农用拖拉机；个人或组织进口的、用于个人用途的新车或二手车；特种车辆如起重机等。

南非对汽车的认证主要包括两部分：测试报告的审查和样车的一致性检查。样车的检查可以根据企业的需要安排在国内或者南非本土进行。获得认证的车辆

必须粘贴认证铭牌，即符合性铭牌。该铭牌包含持证人、认证编号、车辆基本信息、制造商等方面的信息。

南非国家强制性技术规范管理局承认的实验室包括如下类别：

通过国际或地区多边互认协议（1958 年协定），得到南非方面承认的实验室；

南非国家认可体系 SANAS 或国际实验室认可合作组织 ILAC 下属认可机构按照 ISO/IEC 17025 认可的实验室；

已由南非主管机构 NRCS 按照 ISO/IEC 17025 要求进行评估，并认为满意的实验室。

12.2 南非汽车产品法规体系

南非对汽车产品的市场准入和管理建立了完善的法律和技术法规体系。在法律层面，南非制定了《南非国家道路交通法》，并在该法下制定颁布了具体实施方面的法规《南非道路交通法规》。在技术法规层面，南非分别针对整车产品和部分零部件产品制定了强制性实施的技术法规。

南非针对不同的整车类别分别制定了不同的技术规范，详细规定了各类整车产品进入南非市场应满足的各项安全和环保技术法规要求，其中包括整车产品获得南非认证批准应满足的各个单项零部件和系统的要求，即各个单项项目应满足的南非标准 SABS 或 SANS 标准，或与之相对等的 ECE 法规和欧盟的汽车技术指令/法规。

具体项目如下：

（1）VC8022 M1 类机动车辆强制性技术规范（2014 年）；

（2）VC8024 N1 类机动车辆强制性技术规范（2014 年）；

（3）VC8023 M2 和 M3 类机动车辆强制性技术规范（2015 年）；

（4）VC8025 N2 和 N3 类机动车辆强制性技术规范（2015 年）；

（5）VC8026 O1 和 O2 类机动车辆强制性技术规范（轻型挂车和旅居车）；

（6）VC8027 O3 和 O4 类机动车辆强制性技术规范；

（7）VC9098 L 类车辆（摩托车、三轮摩托车、四轮摩托车）强制性技术规范。

针对部分汽车安全零部件项目制定了强制性技术规范，项目如下：

（1）VC8013 液压制动和离合器液；

（2）VC8016 摩托车和轻便摩托车防护性头盔和面罩；

（3）VC8033 机动车内使用的儿童约束系统强制性技术规范；

（4）VC8048 机动车辆使用白炽灯配件强制性规范；

（5）VC8049 机动车辆用前照灯配件强制性规范；

（6）VC8050 机动车用辅助灯具配件强制性规范；

（7）VC8051 道路车辆用安全玻璃配件强制性技术规范；

（8）VC8053 道路车辆用制动衬片配件强制性技术规范；

（9）VC8056 轿车和挂车充气轮胎强制性技术规范；

（10）VC8057 农用牵引车；

（11）VC8059 商用车辆及其挂车充气轮胎的强制性技术规范；

（12）VC8062 机动车辆回复反射器强制性技术规范；

（13）VC8065 牵引旅居挂车和轻型挂车的球形联结件和牵引架执行技术规范；

（14）VC8078 机动车辆外廓标志的材料执行技术规范；

（15）VC8080 使用非石油基制动液的机动车辆液压制动系统中的弹性皮碗和密封件配件的强制性技术规范。

除了相关法律和强制性技术规范外，南非标准局还制定了大量国家标准 SABS 标准 SANS 标准。目前，有关车辆产品的南非标准总计 400 多项，大部分汽车 SANS 标准为推荐性而非强制标准，少部分 SANS 标准因为上述技术法规的引用而成为强制性标准。在南非 SANS 标准体系中，SANS 10267：2013 为南非机动车辆型式批准，该法规实质上为南非的整车型式批准的程序性框架法规，规定了整车型式批准程序和车辆认证申请表和需要填报的数据，以及车辆生产一致性管理等方面的相关内容。

12.3 南非新能源汽车准入管理要求

南非正积极为消费者提供退税或补贴，以鼓励购买电动汽车，拟议的补贴金额约为人民币 10000-20000 元。2026 年 3 月 1 日起，南非当地的电动汽车制造商将享受符合条件的投资 150%的税收减免。随着政府陆续出台多个支持电动汽车产业发展的政策措施，南非正在积极促进电动汽车产销量增长和本土化研发生产，

计划到 2025 年，其汽车市场中 20%的新车是电动汽车。

在技术法规层面，南非目前仅有 UN ECE R100 一项法规，对新能源汽车作出明确要求。

12.4 南非智能网联汽车准入管理要求

受限于南非当地的道路状况和基础设施建设，南非目前还没有出台与智能网联汽车准入相关的管理要求。在智能网联汽车方面，南非本土市场所面临的挑战包括应对智能网联车辆车载数据所需的交通基础设施、数据成本、用户隐私、相关车辆的服务与检修水平等问题。目前，南非技术法规体系中，也没有智能网联相关强制性法规要求。

中华人民共和国商务部
MINISTRY OF COMMERCE OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA