

C-EVES

编号: C-EVES-GM-MM-A1-2026

中国新能源汽车电安全测评（专项指数） 管理办法

Administrative measures for China New Energy Vehicles Electrical Safety
Evaluation (Special Index)

2026 年 7 月 23 日 发布

2026 年 7 月 24 日 实施

中国汽车工程研究院股份有限公司
应急管理部天津消防研究所 发布

目 录

前 言	III
1 管理机制	1
2 测试对象及项目	1
2.1 测评对象	1
2.2 测试项目	1
3 测试评价方法	2
3.1 驾驶安全	2
3.2 电池安全	3
3.3 充放电安全	4
3.4 应急安全	6
4 运行流程	8
5 车型确定	8
5.1 选车原则	8
5.2 车辆及配件获取	8
6 测评实施	9
6.1 测评通知	9
6.2 测评准备	9
6.3 测试开展	9
6.4 结果评价	9
6.5 过程管理与结果评价审定	10
7 结果发布	11
8 安全标识与评价结果申领	11
9 评价结果、证书、标识使用管理	11
10 评价结果异议申诉与处理	11
11 测评数据及试验后车辆的处理	12
12 费用来源	12
13 公共交流	12
14 声明	12
附件 1 《中国新能源汽车电安全测评（专项指数）-工作流程图》	13
附件 2 《中国新能源汽车电安全测评（专项指数）-企业自愿申请评价表》	14
附件 3 《中国新能源汽车电安全测评（专项指数）-企业自愿申请接受函》	15

附件 4 《中国新能源汽车电安全测评（专项指数）-测试评价通知函》	16
附件 5 《中国新能源汽车电安全测评（专项指数）-车辆参数信息表》	17
附件 6 《中国新能源汽车电安全测评（专项指数）-评价结果异议申诉表》	211



前 言

新能源汽车是全球汽车产业转型升级、绿色发展的主要方向，是我国汽车产业高质量发展的战略选择。近年来我国新能源汽车迎来高速发展，在带来环保与技术创新优势的同时，也催生了区别于传统燃油车的全新安全隐患。然而，安全是新能源汽车产业高质量发展的基础，进一步提升新能源汽车安全技术水平，填补复杂使用场景下的安全技术空白，是保障消费者生命财产安全、推动我国在全球新能源汽车竞争中占据技术制高点的关键举措。

为了深入、全面地评价新能源汽车安全技术水平，支撑行业安全监管、企业安全技术迭代升级，帮助消费者选车购车，中国汽车工程研究院股份有限公司（简称“中国汽研”）和应急管理部天津消防研究所（简称“天消所”）成立汽车火灾安全研究联合实验室（简称“联合实验室”），通过对近年来新能源汽车安全事故的原因分析、过程调查、特征提取，并结合产业发展形势和技术发展趋势，研究制定了中国新能源汽车电安全测评（专项指数）（简称“C-EVES”）体系。

中国新能源汽车电安全测评（专项指数）（C-EVES）制定了驾驶安全、电池安全、充放电安全和应急安全四个维度的测试评价方法，对四个维度分别进行评价打分，最终结果以优秀+（G+）、优秀（G）、良好（A）、一般（M）和较差（P）五个等级呈现。C-EVES测评坚持“公平、公正、专业、权威”的基本原则，恪守“零事故、零伤亡”的愿景和使命，对产品电安全水平进行更加全面、系统的测试评价，为消费者选车用车提供参考，为企业技术升级提供支撑，为行业管理提供决策建议，持续推动新能源汽车产业健康发展，筑牢我国新能源汽车高质量发展的安全防线。

1 管理机制

中国汽车工程研究院股份有限公司标准指数中心（简称“标准指数中心”）是中国新能源汽车电安全测评（专项指数）（以下简称“C-EVES”）的管理机构，负责组织实施电安全测评各项工作，包括年度工作计划制定、技术路线与测试评价规程的研究和制修订、测评车辆的选型和采购、测试评价实施、企业日常联络与行业交流等。

标准指数中心设立了中国汽研汽车指数技术专家委员会电安全测评专家工作组（以下简称“电安全测评专家组”），从政策、行业信息和技术研究方面，对电安全测评的发展规划、技术路线研究和测试评价规程制修订提供专业支撑和建议，专家工作组由国内外行业组织、企业、高等院校及研究院所等权威专家组成。

2 测试对象及项目

2.1 测评对象

测评对象为近 2 年上市、最大设计总质量不超过 3500 kg、可外接充电的 M1 类电动汽车，N1 类车辆参照执行。

2.2 测试项目

测试项目包含驾驶安全、电池安全、充放电安全和应急安全（表 1）。

表 1 C-EVES 测试项目及测试方法

序号	测试项目		测试方法
1	驾驶安全	电气失效安全保护	中国新能源汽车电安全 测评（专项指数）测试 规程（2026版）
2		行车误操作安全保护	
3	电池安全	井盖刮底	
4		模拟涉水	
5	充放电安全	过充充电安全	
6		微网充电安全	
7		短路放电安全	
8		淋雨充电安全	
9	应急安全	应急防护	
10		烟气安全	
11		热安全	

序号	测试项目		测试方法
12		应急救援	

3 测试评价方法

3.1 驾驶安全

主要对新能源汽车行驶过程中的驾驶员不安全动作和车辆电气故障发生时安全措施防护能力进行评价。测评内容包括电气失效安全保护和行车误操作安全保护两个部分。其中：电气失效安全保护根据驾驶过程中出现动力系统通讯故障、绝缘故障、高压环路互锁故障、加速踏板传感器故障的车辆试验表现，评价车辆电气失效时的安全防护能力；行车误操作根据驾驶过程中驾驶员误踩踏板、误换挡和误下电动作发生时车辆的试验表现，评价驾驶员误操作时车辆安全防护能力。

详细测试方法见《中国新能源汽车电安全（专项指数）测试规程（2026 版）》。

具体评价方法如表 2 所示。

表 2 驾驶安全评价

序号	二级评价维度	权重	三级评价指标	权重	判定方法
1	电气失效安全保护	60%	动力系统通信总线短路故障	15%	没有仪表报警及安全措施：0 分；仪表报警后，超过 10s 没采取安全措施：40 分；仪表报警后，10s 内采取安全措施：60 分；仪表报警后，5s 内采取安全措施：100 分。
2			动力系统通信总线阻抗故障	10%	没有仪表报警及安全措施：0 分；仪表报警后，超过 10s 没采取安全措施：40 分；仪表报警后，10s 内采取安全措施：60 分；仪表报警后，5s 内采取安全措施：100 分。
3			绝缘异常故障	15%	没有仪表报警及安全措施：0 分；仪表报警后，超过 10s 没采取安全措施：40 分；仪表报警后，10s 内采取安全措施：60 分；仪表报警后，5s 内采取安全措施：100 分。
4			高压互锁故障	15%	没有仪表报警及安全措施：0 分；仪表报警后，超过 10s 没采取安全措施：40 分；仪表报警后，10s 内采取安全措施：60 分；仪表报警后，5s 内采取安全措施：100 分。
5			加速踏板传感器对电源短路故障	15%	没有仪表报警及安全措施：0 分；仪表报警后，超过 10s 没采取安全措施：40 分；仪表报警后，10s 内采取安全措施：60 分；仪表报警后，5s 内采取安全措施：100 分。

序号	二级评价维度	权重	三级评价指标	权重	判定方法
6			加速踏板传感器对地短路故障	15%	没有仪表报警及安全措施：0 分；仪表报警后，超过 10s 没采取安全措施：40 分；仪表报警后，10s 内采取安全措施：60 分；仪表报警后，5s 内采取安全措施：100 分。
7			加速踏板传感器断路故障	15%	没有仪表报警及安全措施：0 分；仪表报警后，超过 10s 没采取安全措施：40 分；仪表报警后，10s 内采取安全措施：60 分；仪表报警后，5s 内采取安全措施：100 分。
8	行车误操作安全保护	40%	行驶中同时踩加速和制动踏板	40%	未制动优先：0 分；制动优先：100 分。
9			行驶中误换挡	30%	可以换挡：0 分；不可换挡未报警：80 分；不可换挡且仪表报警：100 分。
10			行驶中误下电	30%	响应下电请求：0 分；未响应下电请求未报警：80 分；未响应下电请求且仪表报警：100 分。
注 1：安全措施是指用于预防/控制系统性失效、检测/控制随机硬件失效、并减轻其后果的技术与管理手段（如降功率、限制最高车速和下高压等），核心目标是将风险降至可接受水平方案。					
注 2：报警是指电动汽车的某个系统或部件出现故障、异常或达到危险状态时，车辆通过声、光（或图形）等明确的方式向驾驶员发出警示信息，以提示驾驶员存在安全风险并要求其采取相应措施的行为。					

3.2 电池安全

主要对新能源汽车底部电池包在刮底和涉水工况时的安全防护能力进行评价，测评维度包含井盖刮底和模拟涉水。其中，井盖刮底主要评估车辆在一定刮底重叠量、行驶速度下与井盖工装刚蹭后的安全性；模拟涉水主要评估井盖刮底后串行涉水行驶的安全表现。

详细测试方法见《中国新能源汽车电安全（专项指数）测试规程（2026 版）》。

具体评价方法如表 3 所示。

表 3 电池安全评价

序号	二级评价维度	权重	三级评价指标	权重	判定标准
1	井盖刮底	80%	液体泄漏	30%	电池包无泄漏得 100 分，出现泄漏得 0 分。
2			绝缘阻值	40%	绝缘阻值满足 GB 18384-2025 中 5.1.4.1 绝缘电阻要求得 100 分，不满足得 0 分。
3			最大变形量	20%	电池包底部 Z 向最大变形量为 i，下箱体底部与电芯的设计间隙为 h。若 $i \leq 0.2h$ ，得 100 分；若 $0.2h < i < h$ ，得 60 分；若 $h \leq i$ ，得 0 分。
4			接插件与线缆断裂或断开	10%	高低压接插件与可见高低压线缆无断裂或断开现象得 100 分，出现断裂或断开现象得 0 分。

序号	二级评价维度	权重	三级评价指标	权重	判定标准
5			底部磕碰报警 A	/	车辆发出报警信号得 5 分,包括但不限于仪表信号、声音信号、灯光信号等,无报警信号得 0 分。
6	模拟涉水	20%	绝缘阻值	100%	绝缘阻值满足 GB 18384-2025 中 5.1.4.1 绝缘电阻要求得 100 分,不满足得 0 分。
注 1: 最大变形量为动力电池包底部的变形量。若电池包底护板可拆卸,则需拆除护板后,测量电池包底部变形量; 注 2: 底部磕碰报警 A 为加分项目; 注 3: 对于电池非置于底部的车辆,可豁免井盖刮底测试,按照满分赋分。模拟涉水正常试验和评价。 注 4: 若测试过程中车辆发生起火、爆炸等现象,则终止测试,测试判定为不通过,车辆的电池安全评分为 0 分。					

3.3 充放电安全

主要对过充充电、微网充电、短路放电和淋雨充电场景下的安全防护能力进行评价。其中,过充充电安全主要评估车辆在遇到存量老、坏、劣充电桩可能无法及时停止充电场景下的安全应对能力;微网充电安全主要评估车辆在光储充微电网环境下充电遇到供电能力波动下的安全运行能力;短路放电安全主要评估车辆在用户不当操作、使用劣质电器下产生放电回路短路时的安全应对能力;淋雨充电安全主要评估车辆暴雨天在露天公共场站充电时的安全运行能力。

详细测试方法见《中国新能源汽车电安全（专项指数）测试规程（2026 版）》。
具体评价方法如表 4 所示。

表 4 充放电安全评价

序号	二级评价维度	权重	三级评价指标	权重	判定方法
1	过充 充电安全	30%	直流过充	50%	1. 测试过程中 10s 内主动断开充电回路,测试后未产生故障 100 分; 2. 测试过程中未主动断开充电回路: 0 分; 3. 测试后产生故障: 0 分。
2			交流过充	50%	1. 测试过程中 10s 内主动断开充电回路,测试后不产生故障 100 分; 2. 测试过程中未主动断开充电回路: 0 分; 3. 测试后产生故障: 0 分。
3	微网 充电安全	20%	供电电压异常	20%	1. 测试过程中未出现充电启动失败或充电异常终止,测试后未产生故障: 100 分; 2. 测试过程中出现了充电启动失败或充电异常终止,测试后未产生故障: 50 分; 3. 测试后产生故障: 0 分。
4			供电频率异常	20%	1. 测试过程中未出现充电启动失败或充电异常

序号	二级评价维度	权重	三级评价指标	权重	判定方法
					终止，测试后未产生故障：100 分； 2. 测试过程中出现了充电启动失败或充电异常终止，测试后未产生故障：50 分； 3. 测试后产生故障：0 分。
5			供电电位异常	20%	1. 测试过程中未出现充电启动失败或充电异常终止，测试后未产生故障：100 分； 2. 测试过程中出现了充电启动失败或充电异常终止，测试后未产生故障：50 分； 3. 测试后产生故障：0 分。
6			供电中断异常	20%	1. 测试过程中未出现充电启动失败或充电异常终止，测试后未产生故障：100 分； 2. 测试过程中出现了充电启动失败或充电异常终止，测试后未产生故障：50 分； 3. 测试后产生故障：0 分。
7			供电相位异常	20%	1. 测试过程中未出现充电启动失败或充电异常终止，测试后未产生故障：100 分； 2. 测试过程中出现了充电启动失败或充电异常终止，测试后未产生故障：50 分； 3. 测试后产生故障：0 分。
8	短路 放电安全	20%	直流短路放电	50%	1. 1s 内停止放电并报警，静置后可以启动充电与放电，测试后未产生故障：100 分； 2. 1s 内停止放电并报警，静置后可以启动充电、不可以启动放电，测试后未产生故障：80 分； 3. 1s 内停止放电并报警，静置后不可以启动充电，测试后未产生故障：60 分； 4. 1s 内停止放电但未触发报警，静置后可以启动充电与放电，测试后未产生故障：50 分； 5. 1s 内停止放电但未触发报警，静置后可以启动充电、不可以启动放电，测试后未产生故障：40 分； 6. 1s 内停止放电但未触发报警，静置后不可以启动充电，测试后未产生故障：30 分； 7. 未在 1s 内停止放电或测试后产生故障：0 分。
9			交流短路放电	50%	1. 1s 内停止放电并报警，静置后可以启动充电与放电，测试后未产生故障：100 分； 2. 1s 内停止放电并报警，静置后可以启动充电、不可以启动放电，测试后未产生故障：80 分； 3. 1s 内停止放电并报警，静置后不可以启动充电，测试后未产生故障：60 分； 4. 1s 内停止放电但未触发报警，静置后可以启动充电与放电，测试后未产生故障：50 分； 5. 1s 内停止放电但未触发报警，静置后可以启动充电、不可以启动放电，测试后未产生故障：40 分； 6. 1s 内停止放电但未触发报警，静置后不可以启动充电，测试后未产生故障：30 分； 7. 未在 1s 内停止放电或测试后产生故障：0 分。

序号	二级评价维度	权重	三级评价指标	权重	判定方法
10	淋雨 充电安全	30%	直流淋雨充电	50%	1. 测试过程中未出现充电启动失败或充电异常报警，测试后未产生故障：100 分； 2. 测试过程中出现了充电启动失败或充电异常报警，测试后未产生故障：50 分； 3. 测试后产生故障：0 分。
11			交流淋雨充电	50%	1. 测试过程中未出现充电启动失败或充电异常报警，测试后未产生故障：100 分； 2. 测试过程中出现了充电启动失败或充电异常报警，测试后未产生故障：50 分； 3. 测试后产生故障：0 分。

注 1：报警指被测车辆因检测到可逆或暂时性的系统异常状态、潜在风险，通过人机交互手段主动向用户告知的动作。报警的呈现方式包括：仪表显示、车机显示、声光振动、APP 推送或车辆生产商规定的其他方式。

注 2：故障指被测车辆因检测到无法自动恢复的系统功能失效或性能下降，通过人机交互手段主动向用户告知的动作。故障的呈现方式包括：仪表显示、车机显示或车辆生产商规定的其他方式。

3.4 应急安全

主要对新能源汽车发生热失控等紧急情况下的安全防护能力、保护措施响应、救援方案完整性等进行评价。测评维度包含应急防护、烟气安全、热安全和应急救援。其中应急防护根据试验车辆在热失控发生时的车内/外报警、远程联动、应急开门与高压断电表现，评价车辆在热失控初期的乘员预警、逃生与防触电保护能力；烟气安全根据试验车辆在热失控过程中，乘员舱内二氧化硫、一氧化碳等有毒有害气体的浓度控制表现，评价车辆对有毒气体隔离防护能力；热安全根据试验车辆在热失控过程中，乘员舱内最高温度、车身外部热辐射及电池单体失效数量的控制表现，评价车辆对热扩散阻隔与对周边环境的热影响控制能力；应急救援根据试验车辆提供的应急救援方案完整性、不同事故场景下的可实施性表现，评价车辆对外部救援的信息支持与安全指引能力。

详细测试方法见《中国新能源汽车电安全（专项指数）测试规程（2026 版）》。

具体评价方法如表 5 所示。

表 5 应急安全评价

序号	二级评价维度	权重	三级评价指标	权重	判定方法
1	应急防护	45%	车内热事件报警	25%	不晚于失控状态发生后的5min提供一个热事件报警信号，包括仪表盘或中控屏有故障标志提示，得50分，没有得0分；有文字提示得35分，没有得0分；车内有灯光或者声音提示，得15分，没有得0分。
2			车外热事件报警	25%	不晚于失控状态发生后的5min提供一个热事件报警信号，车外有声音或灯光提示，得100分；没有，得0分。

序号	二级评价维度	权重	三级评价指标	权重	判定方法
3			远程联动	10%	不晚于失控状态发生后的5min提供一个热事件报警信号，手机端APP/电话/短信提示，得100分；没有，得0分。
4			应急开关	5%	应急式门把手有醒目标识或者日常开关为机械式门把手则每个车门得12.5分，共4个车门。车内通过应急式门把手或日常开关机械式门把手能正常打开车门，则每个车门得12.5分，共4个车门。
5			车门解锁	25%	车外能正常打开车门，则每个车门得50分，共2个车门。无法正常打开，得0分。
6			人员触电防护	10%	车辆热事件报警后30s内最大电压值不大于30V交流且不大于60V直流，得100分；若大于30V交流或大于60V直流，得0分。
7	烟气安全	25%	二氧化硫	50%	在发出热事件报警信号之前，以及发出热事件报警信号之后的15min内 $C_{SO_2} < 0.001 \text{ VOL\%}$ 得100分， $0.001 \leq C_{SO_2} < 0.005 \text{ VOL\%}$ 得80分， $0.005 \leq C_{SO_2} < 0.01 \text{ VOL\%}$ 得60分，其它得0分。
8			一氧化碳	50%	在发出热事件报警信号之前，以及发出热事件报警信号之后的15min内 $C_{CO} < 0.01 \text{ VOL\%}$ 得100分， $0.01 \leq C_{CO} < 0.05 \text{ VOL\%}$ 得80分， $0.05 \leq C_{CO} < 0.1 \text{ VOL\%}$ 得60分，其它得0分。
9	热安全	25%	高温防护	55%	在发出热事件报警信号之前，以及发出热事件报警信号之后的15min内乘员舱内温度监控点最大温度 $T_{\max} < 50^\circ\text{C}$ 得100分， $50^\circ\text{C} \leq T_{\max} < 60^\circ\text{C}$ 得80分， $60^\circ\text{C} \leq T_{\max} < 70^\circ\text{C}$ 得60分，其它得0分。
10			环境物品防护	15%	在发出热事件报警信号之前，以及发出热事件报警信号之后的15min内距车身距离2.0m处热辐射值 $(q) < 2.5 \text{ kW/m}^2$ 得100分， $2.5 \leq q < 4.7 \text{ kW/m}^2$ 得80分， $4.7 \leq q < 10 \text{ kW/m}^2$ 得60分，其它得0分。
11			电池单体失效数量	30%	电池单体失效数量 $n=0$ ，得100分；电池单体失效数量 $1 \leq n \leq 3$ ，得80分； $4 \leq n \leq 7$ ，得60分； $8 \leq n \leq 10$ ，得20分；其它得0分。
12	应急救援	5%	应急方案	100%	包含车辆动力系统信息、应急装置信息、安全标志信息、应急救援人员所需防护装具和车辆高压电切断步骤信息得70分，缺少一项扣14分。 涉水事故救援方案有效且具备实施性得10分，有效但实施性不足得5分，方案无效得0分； 火灾事故救援方案有效且具备实施性得10分，有效但实施性不足得5分，方案无效得0分； 碰撞事故救援方案有效且具备实施性得10分，有效但实施性不足得5分，方案无效得0分。
注 1：若应急门把手无法打开，应急防护为 0 分； 注 2：热事件报警信号之前，以及发出热事件报警信号之后的 5min 内，若有烟气进入乘员舱，则烟气安全为 0 分； 注 3：电池单体失效数量不包含触发电池单体。					

4 运行流程

运行流程详见《中国新能源汽车电安全测评（专项指数）-工作流程图》（见附件 1）。

5 车型确定

5.1 选车原则

标准指数中心将综合考虑市场保有量、年度销量、消费者关注、消费者投诉等因素，兼顾不同品牌、不同级别，不区分产地、不区分动力系统。若同一车型包含多种配置，在基本配置相同情况下，优先选取市场销量较高的配置车型。处于召回状态且召回工作尚未结束或计划半年内停产的车型不纳入选车范围。

5.2 车辆及配件获取

C-EVES 测评车型包含抽测车型和企业自愿申请车型，抽选车型不考虑选装配置。

所有测评用车辆及配件均由标准指数中心在市场正规渠道购买，不接受企业送样。

当企业自愿申请进行 C-EVES 测评时，需向标准指数中心提交《中国新能源汽车电安全测评（专项指数）-企业自愿申请评价表》（见附件 2），并提交相关表单信息。标准指数中心接到企业提交的评价申请表后，对经审核符合申请条件和原则的车型将予以接受，并发送《中国新能源汽车电安全测评（专项指数）-自愿申请接受函》（见附件 3）至企业。相关费用由申请企业承担。

6 测评实施

6.1 测评通知

车辆到达测试基地后，标准指数中心向企业发送《中国新能源汽车电安全测评（专项指数）-测试评价通知函》（见附件 4），告知企业测试车辆识别代号(VIN)，企业应在 5 个工作日内确认相关配置。如果车辆到达测试基地后产品线发生了更改或因质量问题产生了召回事件、更改了安全配置、OTA 升级等，企业可以向标准指数中心提供书面材料，申请在车辆上安装最新的配置，以确保试验结束后，其结果代表了最新批量生产的车型。

6.2 测评准备

企业接到测试评价通知函后的 5 个工作日内，向标准指数中心提供《中国新能源汽车电安全测评（专项指数）-车辆参数信息表》（见附件 5）。

联合实验室在试验前对车辆信息和车辆状态进行检查，试验开始前企业技术人员可检查确认车辆状态及软件版本，试验过程中技术人员不可对车辆进行任何操作。

若车辆具有 OTA 功能，应根据行业主管部门的相关规定执行，企业向标准指数中心提交相应材料，可在试验开始前进行 OTA 升级。

企业技术人员可在规定时间内观看测试准备情况，并对必要的参数予以确认，但不得对车辆和测试仪器设备等进行任何操作。

6.3 测试开展

联合实验室负责组织在试验前、试验中和试验后对车辆信息和车辆状态进行检查，按照标准组织实施测试工作，由具备相关测试资质的中国汽研和天消所进行测试和数据处理。企业的技术人员和媒体可申请观看测试过程。

6.4 结果评价

联合实验室根据测试数据进行评价，提出初步的评价结果。

6.4.1 维度评价

各维度电安全测评结果以直观的等级：优秀（Good）、良好（Acceptable）、一般（Medium）和较差（Poor）形式呈现，详见表 6。

表 6 维度电安全测评分级

评价维度	分级			
	优秀（G）	良好（A）	一般（M）	较差（P）
驾驶安全	$100 \geq S \geq 93$	$93 > S \geq 85$	$85 > S \geq 70$	$S < 70$
电池安全	$100 \geq S \geq 90$	$90 > S \geq 80$	$80 > S \geq 70$	$S < 70$
充放电安全	$100 \geq S \geq 94$	$94 > S \geq 84$	$84 > S \geq 60$	$S < 60$
应急安全	$100 \geq S \geq 93$	$93 > S \geq 85$	$85 > S \geq 70$	$S < 70$

6.4.2 整体电安全评价

整车电安全测评分级根据各维度分级中优秀（G）、良好（A）、一般（M）和较差（P）的数量来判定，以直观的等级：优秀+（G+）、优秀（G）、良好（A）、一般（M）和较差（P）形式呈现，详见表 7。

表 7 整车电安全测评分级

整车电安全	驾驶安全	电池安全	充放电安全	应急安全
优秀+（G+）	四项评价均为优秀（G）			
优秀（G）	三项评价均为优秀(G)，一项评价≥良好（A）			
良好（A）	三项评价均≥良好（A），一项评价≥一般（M）			
一般（M）	三项评价均≥一般（M），一项评价≥较差（P）			
较差（P）	其他			

6.5 过程管理与结果评价审定

标准指数中心组织电安全测评专家组的专家对测试结果进行评价审定。

审定过程中，若发现因未按规程操作而导致对测评结果有影响时，可重新组织测试评价，并在结果发布时披露相关信息。

审定过程中，若发现测试评价过程中试验车辆状况存在不一致的情况，将自动导致测评结果失效，联合实验室将开展技术调查，标准指数中心保留继续选车的权利。

若在测试评价结果发布后，发现市场销售车辆与试验车辆存在状态不一致的情况，标准指数中心将保留继续抽车进行测试评价的权利。

7 结果发布

标准指数中心通过官方平台、发布会、公众号等方式发布测试评价结果。

标准指数中心根据试验车辆在驾驶安全、电池安全、充放电安全、应急安全的测试表现，发布各维度评价结果，并作整车电安全评价。最终，结果的发布形式详见表 8。

表 8 电安全测评结果呈现形式

类型	颜色参数		
	红	绿	蓝
优秀（G+）	28	136	237

优秀 (G)	0	204	0
良好 (A)	255	255	51
一般 (M)	255	153	0
较差 (P)	255	0	0

8 安全标识与评价结果申领

企业可向标准指数中心申领电安全测评标识与评价结果。

中国汽研标准指数中心已经申请注册以下图标作为专用标识, 未经允许, 任何机构不得擅自使用。



图 1 电安全测评标识

9 评价结果、证书、标识使用管理

评价结果用于公益活动可以无偿使用, 但应注明信息来源。

评价结果用于商业活动时, 应得到标准指数中心授权。

评价结果的证书及标识由标准指数中心统一制作。

10 评价结果异议申诉与处理

相关单位对评价结果有异议时, 可在结果发布后的 15 个工作日内填写《中国新能源汽车电安全测评(专项指数)-评价结果异议申诉表》(见附件 6), 向标准指数中心提出申诉。标准指数中心接到申诉后的 30 个工作日内, 组织相关单位进行正式会议讨论后给予正式回复。

11 测评数据及试验后车辆的处理

由标准指数中心选取的车辆，若该车型生产企业有购买该试验车辆或测评数据的需求，生产企业可在接到标准指数中心测试评价实施告知函后，及时向标准指数中心提出申请，并承担相应费用。

由企业自愿申请测评的车辆，生产企业可在结果发布后申请取回试验车辆。若有测评数据的需求，生产企业可向标准指数中心提出申请，无需承担额外费用。

对于发布结果无异议的车型，自结果发布之日起应保留至少 30 个自然日，30 个自然日后仍未提出取回试验车辆的，视为同意由标准指数中心处置。

12 费用来源

标准指数中心每年按计划自筹资金作为购买车辆/配件、测试评价及管理的费用，以保证电安全测评的正常运行。

13 公共交流

标准指数中心通过举行相关研讨会、社会媒体消费者面对面等公共宣传活动。通过各种形式，与企业和相关研究机构开展技术交流与合作。

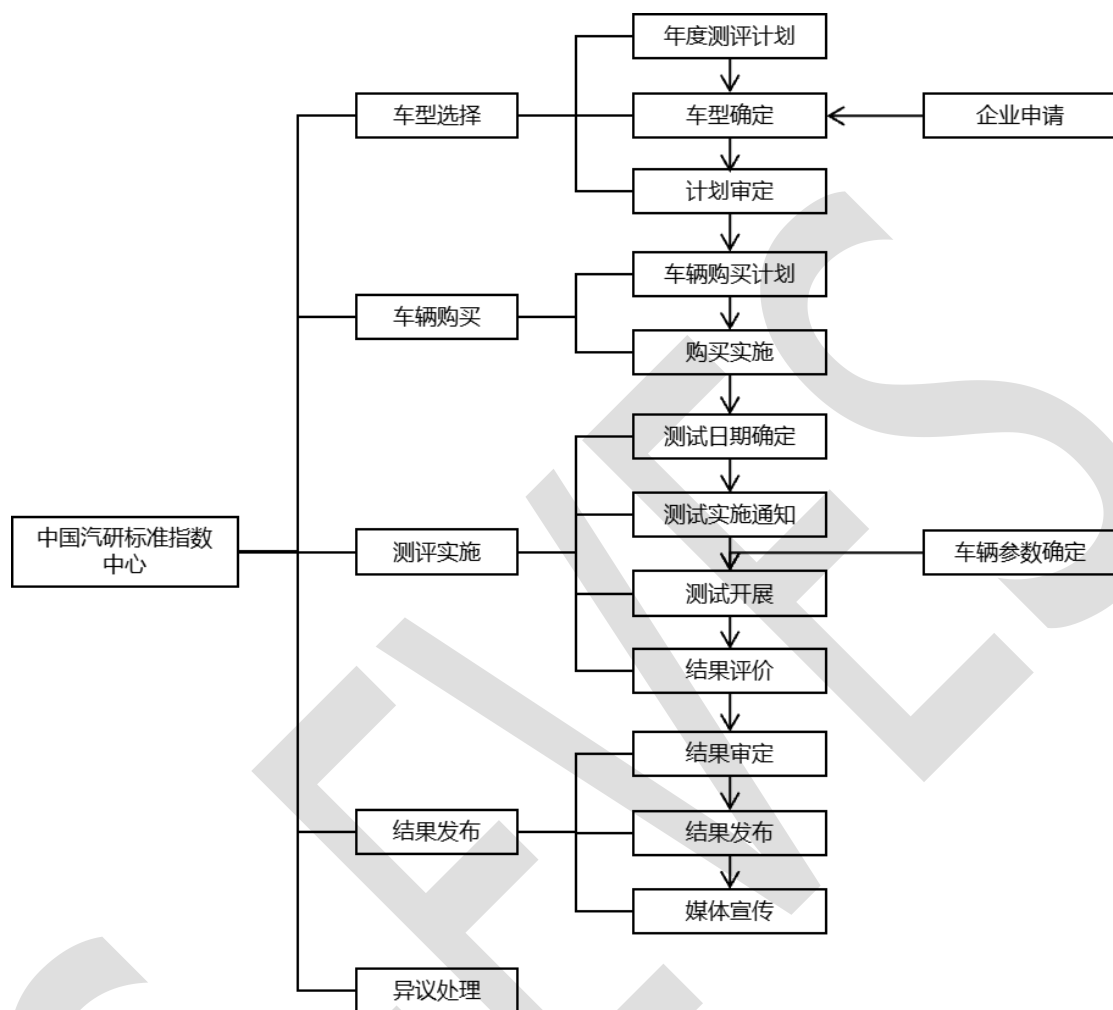
14 声明

测评结果仅对所测评的车辆负责。

未经标准指数中心许可，除企业自行进行的技术开发试验外，不允许其他机构使用开展公开性或商业目的的试验及相关活动，标准指数中心保留一切法律追究的权利。

标准指数中心保留对于管理办法的最终解释权。

附件 1 《中国新能源汽车电安全测评（专项指数）-工作流程图》



附件 2 《中国新能源汽车电安全测评（专项指数）-企业自愿申请评价表》

申请企业				
产品名称				
申请车型产品型号				
产品商标				
申请配置/销量				
上市时间				
企业联系方式	联系人		联系电话	
	邮编		E-mail	
	通讯地址			
试验项目	中国新能源汽车电安全测评（专项指数）			
提交表格	管理办法中附件 2			
评价声明	如对评价试验过程没有异议，评价结果将在网站上公开发布			
负责人签名 (企业公章)	年 月 日			

附件 3 《中国新能源汽车电安全测评（专项指数）-企业自愿申请接受函》

_____公司:

中国汽研指数管理中心于 202X 年 XX 月收到贵司提交的《中国新能源汽车电安全测评（专项指数）-企业自愿申请评价表》，申请_____车型开展《中国新能源汽车电安全测评（专项指数）》测试评价。

依据《中国新能源汽车电安全测评（专项指数）管理办法(2026 版)》，经审核，同意接受该车型参加 2026 年中国新能源汽车电安全测评（专项指数）测评。

测评车型信息如下：

车辆生产企业	车型名称	车辆配置	备注

贵司应在收到《中国新能源汽车电安全测评（专项指数）-企业自愿申请接受函》30 天内完成测评协议签署，超出限定期则申请无效。

中国汽研标准指数中心

202X 年 月 日

附件 4 《中国新能源汽车电安全测评（专项指数）-测试评价通知函》

车辆生产企业			
产品名称			
测评时间			
测评车辆信息	车辆型号	车辆识别代号（VIN）	测试项目
联系人	电话	邮箱	测评基地
备注	贵公司可安排相关人员到现场观摩测试，可对测试车辆相关参数予以确认；如逾期未答复，则按车辆实际参数执行。如确定派人员参加，请与标准指数中心联系。为便于测试工作的开展，望贵公司在接到本函后的 5 个工作日内反馈信息。		
签字（公章）	中国汽研标准指数中心 年 月 日		

附件 5 《中国新能源汽车电安全测评（专项指数）-车辆参数信息表》

整车	车辆类型		☐ M1 ☐ N1
	车辆品牌		
	车型款式		
	产品型号		
	生产厂家		
	动力类型（纯电/插混/增程）		
	样车 VIN		
	车载软件版本		
	车身参数	长×宽×高（mm）	
		轴距（mm）	
		前轮距（mm）	
		后轮距（mm）	
		满载最小离地间隙（mm）	
		空载最小离地间隙（mm）	
		乘员舱容积(L)	
	质量参数	整备质量（kg）	总质量：_____kg 左前轮：_____kg, 右前轮：_____kg, 左后轮：_____kg, 右后轮：_____kg
		选装装备质量（kg）	
		最大设计质量（kg）	
	轮胎参数	轮胎型号	
轮胎压力（bar）			

	油量 (%)		
	其他信息	单踏板功能	☐ 是 ☐ 否
		能量回收模式	☐ 是 ☐ 否
动力电池系统	动力电池类型及体系 (LFP/NCM; 液态/固态)		
	电池包型号及生产厂商		
	单体电池尺寸:长×宽×高 (mm)		
	单体电池底部与下箱体底部距离 ¹ (mm)		
	冷却方式		
	布置位置		
	车辆底部防护装置是否和出厂状态一致		☐ 是 ☐ 否
	额定参数	额定电压 (V)	
		额定容量 (Ah)	
		额定能量 (Wh)	
	电性能参数	1C 充电电流 (A)	
		单体充电保护电压 (V)	
		单体充电终止电压 (V)	
	热管理参数	充电工作温度范围 (°C)	
		放电工作温度范围 (°C)	
辅助电池	辅助蓄电池数量及分布位置		文字描述或提供附件
车身外观	无碰撞损伤、变形, 与出厂状态一致		☐ 正常 ☐ 异常
仪表显示	仪表盘无报警信息, 显示正常		☐ 正常 ☐ 异常
故障码状态	故障码是否已修复或清除		☐ 是 ☐ 否
故障码清除操作方法: 文字描述或提供附件			

通讯信息	故障描述 ² : 文字描述或提供附件	
	线束接口定义 ³ : 文字描述或提供附件	
	动力系统通讯协议 ⁴ : 文字描述或提供附件	
底护板是否可拆卸		☐ 是 ☐ 否
是否有智能驾驶功能		☐ 是 (提供关闭方法) ☐ 否
是否有主动悬架功能		☐ 是 (提供关闭方法) ☐ 否
是否有自动紧急刹车功能		☐ 是 (提供关闭方法) ☐ 否
是否有动能回收功能		☐ 是 (提供关闭方法) ☐ 否
是否有自动落锁功能		☐ 是 (提供关闭方法) ☐ 否
是否能关闭 BMS 绝缘诊断		☐ 是 (提供关闭方法) ☐ 否
底部是否预留针刺位置		☐ 是 ☐ 否 (请提供电池系统示意图用于选点判断)
热事件报警后是否有自动落窗功能		☐ 是 (提供关闭方法) ☐ 否
是否有应急救援手册		☐ 是 (提供手册附件) ☐ 否
传导充电系统	是否具备直流充电接口	☐ 是 ☐ 否
	直流最大充电功率/kW	
	是否具备交流充电接口	☐ 是 ☐ 否
	交流最大充电功率/kW	
	是否支持直流反向放电	☐ 是 ☐ 否
	直流最大放电功率/kW	
	是否支持交流口反向放电	☐ 是 ☐ 否
	交流最大放电功率/kW	
充放电协议版本	☐ 2015 ☐ 2015+ ☐ 其它	

其余需要特殊记录的事项	
备注 1：用于测评底部变形量，若底护板可以拆卸，为电芯单体到下箱体的距离，若底护板不可拆卸，则为电芯单体到底护板的距离； 备注 2：主要为测评涉及的故障描述，如形势中换挡、下电、同时踩加速和制动踏板、高压环路互锁、动力系统通讯总线故障、绝缘异常、加速踏板传感器故障级别和对应处理策略； 备注 3：加速踏板传感器、高压环路互锁检测、绝缘检测、动力系统通讯 CAN 接口； 备注 4：动力系统 CAN 通讯协议，包含故障码、故障级别、限功率或限速标识；	

附件 6 《中国新能源汽车电安全测评（专项指数）-评价结果异议申诉表》

企业			车辆型号		
申诉项目			测试时间		
申诉联系人		联系电话		地址	
申诉/建议内容/ 要求：	申诉企业（加盖企业公章）： 年 月 日				
标准指数中心意见： 签字： 年 月 日					
处理结果： 1、是否解决： 是 否 2、如未解决，是否向对方解释原因： 是 否 部门负责人： 年 月 日					
回访验证结果： 申诉方对处理结果的满意度： 满意 不满意 回访人： 年 月 日					