

强制性国家标准

《重型商用车辆燃料消耗量限值》

（报批稿）

编制说明

标准起草项目组

2022年11月

# 目录

|  |    |
|--|----|
| 一、工作简况.....                            | 2  |
| 二、编制原则、强制性国家标准主要技术要求的依据及理由.....        | 7  |
| 三、与有关法律、行政法规和其他标准的关系.....              | 12 |
| 四、与国际标准化组织、其他国家或者地区有关法律法规和标准的比对分析..... | 12 |
| 五、重大分歧意见的处理过程、处理意见及其依据.....            | 13 |
| 六、对强制性国家标准自发布日期至实施日期之间的过渡期的建议及理由....   | 13 |
| 七、与实施强制性国家标准有关的政策措施.....               | 13 |
| 八、是否需要对外通报的建议及理由.....                  | 14 |
| 九、废止现行有关标准的建议.....                     | 14 |
| 十、涉及专利的有关说明.....                       | 14 |
| 十一、强制性国家标准所涉及的产品、过程或者服务目录.....         | 14 |
| 十二、其他应当予以说明的事项.....                    | 14 |

# 《重型商用车辆燃料消耗量限值》国家标准 报批稿编制说明

## 一、工作简况

### 1. 背景

近些年来，我国经济持续快速发展，汽车行业保持高速增长，至 2021 年底我国汽车产销量已经连续十三年位居全球第一，对石油资源的需求激增，能源供需矛盾日益突出，对进口石油的依赖度不断提高。2021 年中国原油表观消费量高达 7.04 亿吨，中国原油对外依存度由 2011 年的 55% 上升至 2021 年的 72%。

截至 2021 年 9 月，全国汽车保有量达 2.97 亿辆，其中载客汽车保有量达 2.56 亿辆，载货汽车保有量达 3242 万辆。据统计，2020 年车用燃油消耗 2.27 亿吨，占社会表观汽柴油消耗量超过 85%，预计随着我国汽车保有量的不断增长，汽车燃料消耗量在我国石油消耗中的比例还会继续提高。重型商用车（指最大设计总质量大于 3.5 吨的商用车辆）虽然保有量低于乘用车，但其作为生产资料其单车燃料消耗量、使用频率、行驶里程均显著高于乘用车，是目前我国道路交通中柴油消耗的主体，商用车以 15% 左右保有量消耗了超过一半的汽柴油。

自 2008 年起，中国汽车技术研究中心有限公司在工信部和国标委的指导下启动了重型商用车燃料消耗量标准研究工作。截止目前，已制定完成了 GB/T 27840《重型商用车辆燃料消耗量测量方法》、GB 30510《重型商用车辆燃料消耗量限值》等标准，初步建立起重型商用车节能标准体系。其中，第一、二、三阶段重型商用车辆燃料消耗量限值分别于 2012 年、2014 年、2019 年实施，在降低重型商用车燃料消耗量方面发挥了重要作用，有效地促进了先进技能技术的引进、应用和发展，显著提升了重型商用车的燃油经济性，降低汽车碳排放。

### 2. 前期研究及任务来源

2017 年工业和信息化部、发展改革委、科技部联合发布《汽车产业中长

期发展规划》，提出到 2020 年商用车新车燃料消耗量接近国际先进水平、2025 年商用车燃料消耗量达到国际领先水平的目标。

2020 年 12 月，国标委下达《重型商用车辆燃料消耗量限值》标准修订计划，标准项目号为 20205232-Q-339。

在工业和信息化部和国家标准化委员会指导下，中国汽车技术研究中心有限公司从 2020 年开始着手进行《重型商用车辆燃料消耗量限值》（第四阶段）标准前期预研工作，包括：1）密切跟踪欧洲、美国、日本等主要汽车生产和销售国家（地区）的重型车节能标准法规动态；2）在行业内开展重型车节能技术应用情况、潜力和成本调查等；3）在行业内广泛征集中国工况与 C-WTVC 两种工况下的油耗测试值，研究工况切换对油耗限值可能产生的影响。

### 3. 主要工作过程

按照节能工作整体部署，GB 30510《重型商用车辆燃料消耗量限值》标准修订工作于 2020 年正式启动。中国汽车技术研究中心有限公司牵头组织国内外主要整车企业、检测机构共同开展研究，涉及起草单位共 31 家，其中国内单位 26 家，国外单位 5 家。

按照标准总体研究计划，标准工作组下设国外动态跟踪和研究、标准实施情况评估、标准草案编写、工况油耗验证等共 4 个研究小组，根据各单位意愿及统筹安排确定了各研究领域承担单位，情况如下所示：

表 1 主要研究领域及承担单位

| 序号 | 研究领域      | 承担单位  |
|----|-----------|---|
| 1  | 国外动态跟踪和研究 | 中国汽车技术研究中心有限公司、欧洲汽车工业协会（比利时）北京代表处、戴姆勒（中国）商用车投资有限公司、斯堪尼亚销售（中国）有限公司、现代商用汽车（中国）有限公司、丰田汽车（中国）投资有限公司 |
| 2  | 标准实施情况评估  | 中国汽车技术研究中心有限公司、工业和信息化部装备工业发展中心、中国第一汽车集团有限公司、东风汽车股份有限公司、江铃汽车股份有限公司、安徽江淮汽车集团股份有限公司、陕西汽车集团股份有限公司   |

|   |            |   |
|---|------------|---|
| 3 | 草案讨论及编写    | 中国汽车技术研究中心有限公司、北汽福田汽车股份有限公司、东风柳州汽车有限公司、安徽华菱汽车股份有限公司、广西玉柴机器股份有限公司、潍柴动力股份有限公司、福建奔驰汽车有限公司、长城汽车股份有限公司、中国汽车工程研究院股份有限公司、浙江吉利远程新能源商用车集团有限公司、上汽红岩汽车有限公司 |
| 4 | 不同工况油耗试验验证 | 中国汽车技术研究中心有限公司、一汽解放汽车有限公司、招商局检测车辆技术研究院有限公司、北京福田戴姆勒汽车有限公司、宇通客车股份有限公司、东风商用车有限公司、长春汽车检测中心有限责任公司、南京依维柯汽车有限公司、襄阳达安汽车检测中心有限公司                         |

本标准主要起草人包括：王兆、郑天雷、柳邵辉、高铁石、任帅飞、强小文、鹿政华、马玥、刘积成、周新伟、刘志超、李腾腾、陈川、张文博、展新、刘昱、柏齐、李仲、崔庆贤、马明、席晓哲、黄慰华、王凤滨、杨建军、张凯、宋子钰、杜康、张波、杨情操、李万洋、蒿继深、张力、王莹、姜鸣军、刘海莲、邸少伟、沈小臻、景党锋、杜宝程、上官云飞、郑大坤、段文卿。主要工作内容如下：

王兆、郑天雷、刘志超等人多次组织召开工作会议，讨论确定标识标准修改方向；

柳邵辉、刘志超、陈川、杜康、刘海莲、王莹、姜鸣军、张力等人对国外法规进行了基础及试验规程研究，并提供了相关的建议；

王兆、郑天雷、马玥、席晓哲、刘志超、黄慰华、刘昱、上官云飞、段文卿、张波、等人进行了对前期标准实施情况进行评估讨论，并提供了相关数据；

王兆、郑天雷、柳邵辉、高铁石、任帅飞、强小文、鹿政华、刘积成、周新伟、张文博、崔庆贤、杨建军、沈小臻、杨情操、李万洋、蒿继深、景党锋等人对标准文本草案条款研究；

刘志超、展新、柏齐、李仲、马明、杜宝程、邸少伟、王凤滨、李腾腾、张凯、宋子钰、郑大坤等人进行了不同工况油耗进行试验验证工作。

自启动标准修订工作以来，中国汽车技术研究中心有限公司组织召开多次工作会议和技术交流并开展了节能技术调查；通过会议交流和走访系统深

入了解我国重型商用车燃料消耗量技术水平；组织开展了 C-WTVC 和 CHTC 两种工况下商用车燃料消耗量摸底试验；组织行业制定标准草案并开展了技术验证。期间开展了多次工作组活动进行专项研讨：

1. 2020 年 5 月 14 日，重型商用车辆燃料消耗量标准工作组第 23 次会议以视频会议的形式召开，来自国内外主要重型商用车整车、发动机企业、检验机构等近 30 家单位的 130 余位专家代表参加此次会议。会议讨论了 GB/T 27840《重型商用车辆燃料消耗量测量方法》，结合产业发展规划要求，工作组启动了下一阶段重型商用车限值标准研究，会上汇报了 GB 30510《重型商用车辆燃料消耗量限值》总体修订计划，正式启动标准修订工作。

2. 2020 年 8 月 19 日，重型商用车燃料消耗量标准工作组第 23 次会议在厦门召开，来自国内外商用车整车、零部件及检测机构等 32 家单位的 56 位专家代表参加了此次会议。会议重点就第四阶段商用车燃料消耗量限值标准研究框架、关键要点和推进计划等进行了研讨。会上，中汽中心介绍了重型商用车第四阶段油耗限值标准总体研究思路和对关键点考虑，来自戴姆勒汽车、日本汽车工业协会的国际专家分别对欧洲和日本的商用车油耗法规进行了详细解释，中汽中心数据中心专家介绍国内商用车油耗发展情况和商用车积分政策进展，厦门金龙、北汽福田、玉柴等企业专家从客车、货车、发动机等角度对商用车节能潜力和成本进行了分析。与会专家针对第四阶段标准加严力度、管理方式、技术潜力等内容进行了深入交流，讨论确定了下一步工作安排。

3. 2021 年 3 月 16 日，重型商用车辆燃料消耗量标准第 24 次工作组会议在无锡召开，来自国内外商用车整车、零部件及检测机构等 40 家单位近 70 位专家代表参加了此次会议。会上，标准所围绕重型商用车节能目标、技术潜力、管理方式、车型指标、工况影响等五个方面，对前期企业调研反馈情况及数据分析结果进行了说明。期间，中汽数据有限公司等专家针对中国商用车燃料消耗量现状、商用车节能潜力、商用车混合动力技术特征等内容做了专题报告。会上，参会代表结合会议介绍内容，围绕标准加严力度、管理方式、特殊车型等方面进行了深入交流，讨论确定了下一步工作计划。

4. 2021 年 9 月 23 日，重型商用车辆燃料消耗量标准工作组第 25 次会议在常州召开，来自国内外商用车整车和零部件企业、检测机构、行业组织以及高等院校等近 50 家单位的 100 余位专家代表参加了本次会议。会上中汽中心标准所回顾了前期工作组研究进展，结合第二次调研反馈情况和行业车型数据分析结果，对不同车型节能目标、限值方式、特殊车型油耗、工况切换影响等方面考虑进行了说明；一汽集团、北汽福田、宇通客车等专家就特殊车型油耗趋势做了专题分析。参会代表结合会议介绍内容进行了深入交流，讨论确定了下一步工作安排。

5. 2022 年 4 月 12 日，重型商用车辆燃料消耗量标准工作组第 26 次会议以网络会议形式召开，来自国内外商用车整车和零部件企业、检测机构及行业组织等 50 余家单位近 110 余位专家代表参加了本次会议。中汽中心标准所介绍了第四阶段重型商用车辆燃料消耗量限值标准（GB 30510）草案总体研究思路，对工作组成员反馈意见、部分技术要求调整考虑等情况进行说明。参会人员就限值标准草案调整方案进行讨论并提出相关意见。

6. 2022 年 9 月 21 日，重型商用车辆燃料消耗量标准工作组第 27 次会议以网络会议形式召开，来自国内外商用车整车和零部件企业、检测机构及行业组织等 50 余家单位 120 余位专家代表参加了本次会议。中汽中心标准所介绍了第四阶段重型商用车辆燃料消耗量限值标准（GB 30510）公开征求意见情况，对反馈建议调整考虑等情况进行说明。参会人员就限值标准草案调整方案进行讨论并提出相关意见。

此外，还开展了相关调研和交流。总体技术会议及研究活动如下：

**表 2 主要技术会议及研究活动**

| 时间           | 会议活动                    | 主要工作                   |
|--------------|-------------------------|------------------------|
| 2020 年 5 月   | 重型商用车辆燃料消耗量标准工作组第二十二次会议 | 启动标准修订，讨论确定工作组计划       |
| 2020 年 8 月   | 重型商用车辆燃料消耗量标准工作组第二十三次会议 | 对国外商用车法规、企业节能技术储备等进行讨论 |
| 2020 年 8—9 月 |                         | 标准修订要点、技术潜力和成本调研       |

|                      |                         |                                  |
|----------------------|-------------------------|----------------------------------|
| 2021 年 3 月           | 重型商用车辆燃料消耗量标准工作组第二十四次会议 | 讨论节能目标、标准体系、技术潜力等                |
| 2021 年 4 月           |                         | 车型燃料消耗量数据、未来技术应用情况调研、不同工况下油耗数据摸底 |
| 2021 年 9 月           | 重型商用车辆燃料消耗量标准工作组第二十五次会议 | 进一步技术降耗潜力、节能目标及评价单位等讨论           |
| 2021 年 11 月          |                         | 提出标准草案                           |
| 2021 年 12—2022 年 1 月 |                         | 标准草案工作组征求意见                      |
| 2022 年 2 月—3 月       |                         | 与重点企业交流标准草案                      |
| 2022 年 4 月           | 重型商用车辆燃料消耗量标准工作组第二十六次会议 | 对标准草案反馈意见进行讨论                    |
| 2022 年 5 月           |                         | 完成标准征求意见稿                        |
| 2022 年 6 月—8 月       |                         | 标准公开征求意见                         |
| 2022 年 9 月           | 重型商用车辆燃料消耗量标准工作组第二十七次会议 | 对公开征求意见期间收到建议处理情况进行讨论            |
| 2022 年 10 月          | 强标预审会                   | 组织检测机构、企业专家进行标准预审                |
| 2022 年 11 月          | 标准审查会                   | 节能分标委对送审稿进行审查                    |

## 二、 编制原则、强制性国家标准主要技术要求的依据及理由

### 1. 编制原则

本标准是贯彻落实《汽车产业中长期发展规划》提出的“到 2025 年，商用车燃料消耗量达到国际领先水平”目标的重要措施。

标准制定主要考虑三方面原则，一是目标先进性，重点研究了我国与欧盟、美国、日本等的重型车燃料消耗量水平的差距，保障我国节能水平达到国际领先；二是技术可行性，充分考虑了我国重型车行业的节能技术潜力和成本，避免技术限制或成本过高对企业造成较大影响；三是标准协调性，考虑到下一阶段标准配套的测试方法标准进行更新，测试工况进行调整，因此分析了切换中国工况对燃料消耗量的影响。综合三方面因素确定节能目标和限值指标。



标准规定了重型商用车辆燃料消耗量限值、生产一致性、同一型式判定和实施日期。标准适用于能够燃用汽油或柴油燃料、最大设计总质量大于 3 500kg 的商用车辆，包括货车、半挂牵引车、普通客车、自卸汽车和城市客车。本标准不适用于作业类专用汽车。

2. 主要技术要求

(1) 节能目标

标准起草组综合考虑了汽车产业现状、国家规划目标以及技术经济性等三个方面综合确定了节能目标。

1) 汽车产业现状

从车型油耗限值符合情况看，我国重型商用车优于三阶段油耗限值的平均水平在 2%—5%左右。标准起草组收集到来自德国、瑞典、韩国、日本等国家 19 款外资车型，覆盖半挂牵引车、载货汽车、客车等商用车型。经过将外资品牌商用车油耗与国内三阶段油耗限值标准比较，发现经过我国多次限值标准加严，快速提升了我国商用车辆油耗水平，目前国内外商用车辆油耗水平基本处于同等水平：外资半挂牵引车平均优于国内限值 4.7%，比我国的半挂牵引车水平高 2.7 个百分点；货车平均优于限值比例不足 2%，与我国的货车车型差异不大。

2) 国家规划目标

尽管国内外车型油耗水平基本相当，但是欧美日均制定了面向 2025 年左右的法规，较当前水平持续下降。为了实现 2025 年我国商用车油耗达到国际领先水平目标，需要考虑国外标准后续加严幅度。标准研究组将我国和欧盟、美国、日本的法规加严力度进行梳理，如图 1 所示。

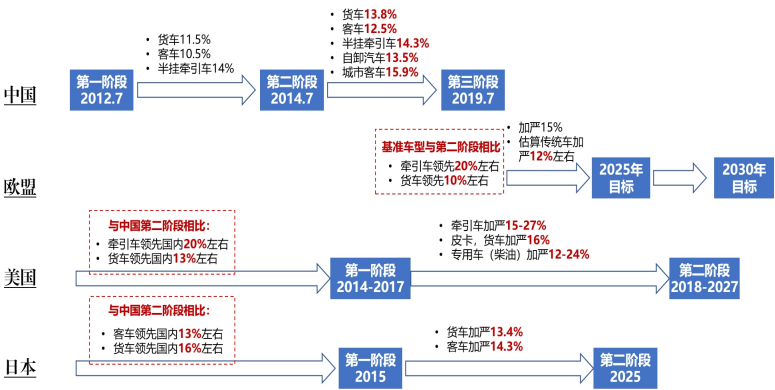


图 1 国内外重型商用车油耗标准趋势

考虑国内外车型油耗水平差异和后续标准加严情况，综合预判认为：我国第三阶段货车/客车油耗与 2025 年国外先进水平差距保守估计在 15%左右；半挂牵引车油耗差距较大，在 20%左右。为实现规划目标，第四阶段油耗限值标准制定时需要考虑缩小此差距。

### 3) 节能技术经济性

为了系统研究重型商用车技术降耗潜力,标准起草组在行业范围内开展了节能技术调查,收集发动机、变速器、车身等五大方面 39 项技术的节能潜力、成本、当前应用比例以及 2025 年应用比例预测,以此为基础开展未来重型商用车行业节能技术潜力和成本分析。从图 2 所示的商用车技术搭载趋势看,诸如高压共轨、电控等经济性高的节能技术搭载率较高,下一阶段商用车降耗,除了持续优化提高发动机效率外,还需要从提高传动效率、降低阻力以及电气化技术等方面开展。根据行业节能技术渗透率、节能潜力等数据测算,五类商用车型较 2020 年下降 10.2%~12.6%。结合商用车油耗优于第三阶段限值标准的情况,提出第四阶段限值需要较第三阶段限值加严 15%左右,基本可以实现 2025 年我国商用车油耗达到国际领先水平的目标。

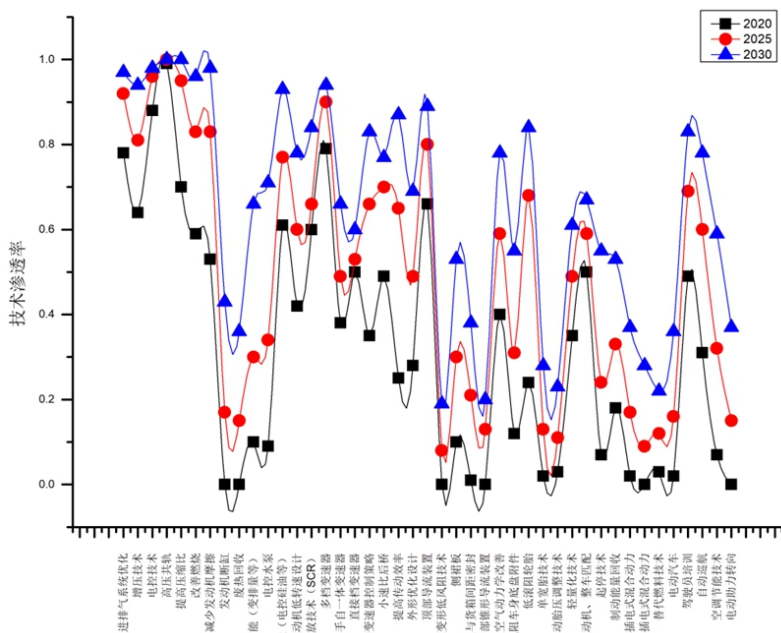


图 2 商用车节能技术搭载趋势预测

## （2）工况摸底数据

2021年10月11日, GB/T 27840—2021《重型商用车辆燃料消耗量测量

方法》发布，对重型商用车燃料消耗量测试规程、计算方式等进行调整。第四阶段重型商用车油耗测试将从 C-WTVC 循环切换到 CHTC 循环工况，对车型油耗造成影响。为定量评估工况切换的影响，标准起草组组织行业对 C-WTVC 和 CHTC 工况下车型油耗数据进行摸底，分析工况转换到 CHTC 后对商用车油耗的影响。

标准工作组共征集到 213 款车型摸底数据，涉及五大类车通过底盘测功机测定两种工况燃料消耗量数据，如表 3 所示。对工况转换数据分析来看，由于工况切换货车类车辆平均增幅在 5%以内，其中自卸汽车、货车、半挂牵引车平均增幅分别为 5%、2.7%、2.8%；客车类车辆油耗增幅相对明显，城市客车平均增加 18%，普通客车平均增加 16.8%。

表 3 两种工况燃料消耗量车型数据统计

| 车辆类型  | 燃料消耗量数据（车型） |
|-------|-------------|
| 货车    | 64          |
| 半挂牵引车 | 53          |
| 自卸汽车  | 34          |
| 普通客车  | 38          |
| 城市客车  | 24          |
| 总计    | 213         |

在第四阶段油耗限值确定时，要考虑工况切换影响对指标进行相应调整。根据 C-WTVC 和 CHTC 两种工况油耗进行拟合，得到两种工况的转换公式，具体如图 3~图 7 所示。

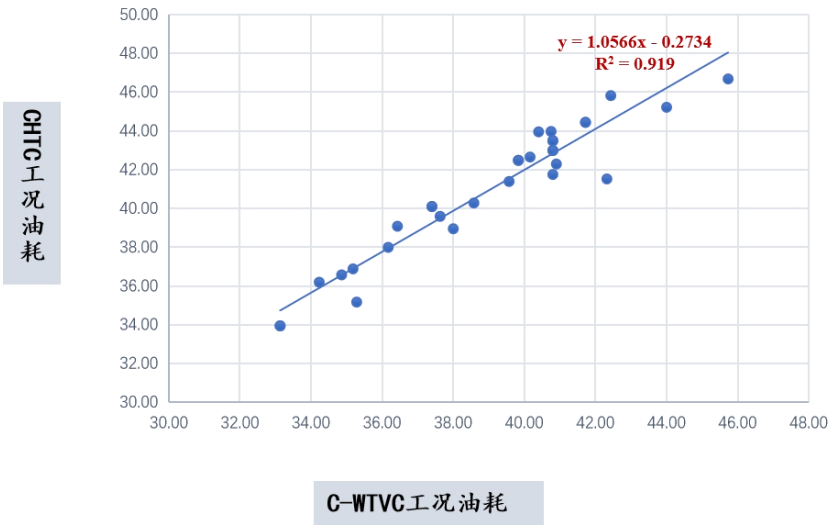


图 3 自卸汽车两种工况油耗拟合

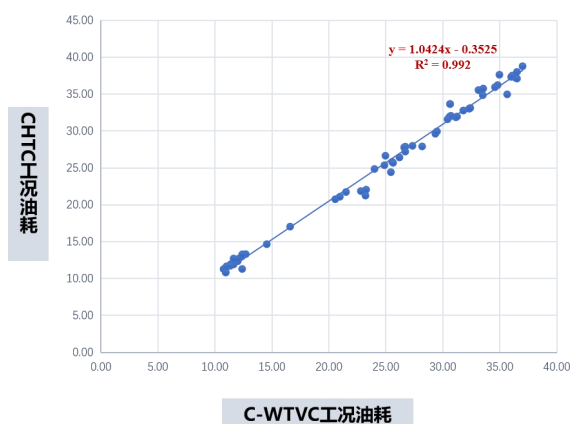


图 4 货车两种工况油耗拟合

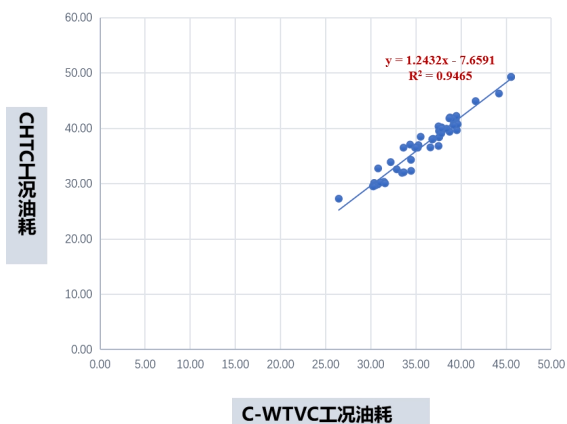


图 5 半挂牵引车两种工况油耗拟合

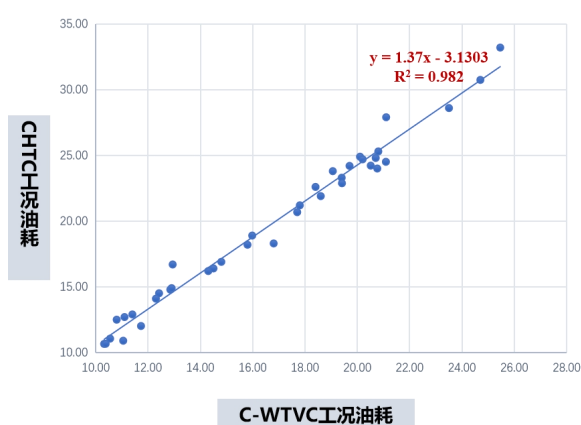


图 6 普通客车两种工况油耗拟合

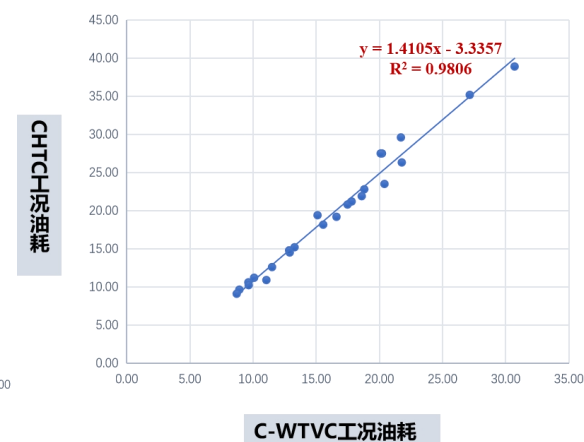


图 7 城市客车两种工况油耗拟合

标准起草组对拟合公式结果和车型两种工况试验油耗变化幅度进行比较，对轻型货车等部分质量段车型工况影响比例进行相应调整。最终根据不同车型工况影响，将第三阶段限值标准转换为 CHTC 工况下的油耗限值标准，进而结合油耗下降目标提出新工况下油耗限值目标。

### (3) 限值方案

标准起草过程中，起草组就标准适用车型范围、评价单位、基准参数和评价体系进一步征求了标准工作组成员单位意见，经讨论确定继续沿用 GB 30510—2018 标准确定的整体思路和框架，以单车限值的阶梯式方式进行管理。具体以“L/100km”作为评价单位，以与“L/100km”线性相关度最高的“最大设计总质量”作为基准参数分组确定燃料消耗量限值。

在标准限值方面，确定以 2025 年在第三阶段燃料消耗量限值加严约 15% 作为总体节能目标。考虑到不同类型、质量的车辆的实际运行工况和节能技术潜力有较大差异，因此根据车辆类型和质量对节能目标进行细分，确定了

现有限值方案。

考虑汽油车辆在发动机效率、燃料密度方面与柴油车辆存在较大差异，根据车型实际情况，提出汽油车辆在柴油车辆限值基础上放宽 1.3 倍。此外，专用校车在节能技术选择、工况影响等与城市客车存在较大差异：目前校车不允许电动化，降耗潜力有限，工况切换对油耗的增幅高于城市客车 8% 左右，最终提出专用校车油耗限值在城市客车基础上放宽 15%。

#### **（4）本标准与上一版本的主要差别**

与 GB 30510—2018 相比主要变化如下：

——加严了各类车辆的车型燃料消耗量限值；总体上看，本标准（第四阶段）车型燃料消耗量限值力度较上一版本（第三阶段）加严了 12% 至 16% 不等。

——与 GB/T 27840—2021 保持一致，混凝土搅拌运输车按照自卸汽车燃料消耗量限值执行。

——增加了与限值对应的 CO<sub>2</sub> 排放量计算方法；

——更改了生产一致性要求；

——增加了同一型式判定条件。

### **三、与有关法律、行政法规和其他标准的关系**

本标准是我国汽车节能管理的重要内容；与现行相关法律、法规、规章及相关标准没有冲突或矛盾。

### **四、与国际标准化组织、其他国家或者地区有关法律法规和标准的比对分析**

为应对全球性的资源短缺和气候变暖，巩固和提高本国汽车工业未来国际竞争力，欧美日等汽车工业发达国家都在采取积极措施推动和促进本国汽车节能技术发展、提高汽车燃料经济性水平，新一轮的汽车节能标准法规、政策措施制定和加严活动已经在全球范围内展开。

美国于 2016 年 8 月 16 日发布的中重型车及发动机燃料经济性及温室气体排放第二阶段法规，适用于 2021—2027 车型年的车辆，同时还引入了之前未被监管的拖车标准（开始于 2018 车型年）。第二阶段目标进一步加严超过 10%，第二阶段与一阶段相比，组合式牵引车燃料消耗量降低约 25%，

拖车降低约 9%，重型皮卡和货车降低约 16%，作业车辆降低约 24%。第二阶段标准完全实施后可减少 11 亿吨温室气体排放，节约 20 亿桶石油。

2019 年 7 月 25 日，欧盟正式公布了重型车辆 CO<sub>2</sub> 排放法规，规定了 2025 年新重型车辆的平均 CO<sub>2</sub> 排放量法规。在重型商用车 CO<sub>2</sub> 法规考核车型方面，欧盟并没有将所有重型商用车辆均纳入法规范围，只是涵盖了重型货车和牵引车。根据车辆的驾驶室类型、发动机功率等将考核车辆分成 9 组。欧盟法规提出 2025 年重型商用车必须较基准周期值减少 15%（基准周期为 2019 年 7 月 1 日-2020 年 6 月 30 日）；2030 年较基准周期值减少 30%。此项法规的实施预计将在 2020 年至 2030 年期间减少约 5400 万吨 CO<sub>2</sub>；在 2020 年至 2040 年期间，节省高达 1.7 亿吨石油。

2006 年，日本国土交通省制定并发布了世界上首个重型车燃料消耗量试验方法和限值标准，于 2015 年实施。限值目标的确定采用领跑者（Top Runner）方式，选择当年每个小类内燃料经济性最好的 5% 的车型的平均燃油经济性作为标准未来目标值。根据估算，标准实施后，与 2002 年相比货车燃料消耗量将下降 12.2%，半挂牵引车下降 9.7%，客车下降 12.1%。2019 年日本国土交通省已经确定下一阶段标准的目标值。根据不同车辆类型、车重分别制定了 2025 年燃料经济性目标，与 2015 年相比所需降低的燃料消耗量，货车为 13.4%，客车为 14.3%。

## **五、重大分歧意见的处理过程、处理意见及其依据**

本标准修订过程中无重大分歧。

## **六、对强制性国家标准自发布日期至实施日期之间的过渡期的建议及理由**

考虑到燃料消耗量限值加严后，重型商用车节能技术的研发和应用需要一定周期，因此标准发布后设定半年以上实施过渡期。对于新申请型式批准的车型，建议自 2025 年 1 月 1 日起开始实施；对于已获得型式批准的车型，建议自 2027 年 1 月 1 日起开始实施。

## **七、与实施强制性国家标准有关的政策措施**

本标准的实施监督管理部门是工业和信息化部。对于违反强制性国家标准的行为，应按照下列法律、行政法规、部门规章相关规定进行处理：

### **1. 《中华人民共和国标准化法(2017 修订)》**

第二十五条 不符合强制性标准的产品、服务，不得生产、销售、进口或者提供。

第三十六条 生产、销售、进口产品或者提供服务不符合强制性标准，或者企业生产的产品、提供的服务不符合其公开标准的技术要求的，依法承担民事责任。

## **2. 《道路机动车辆生产企业及产品准入管理办法》**

第六条 申请道路机动车辆产品准入的，应当具备下列条件：

（一）取得道路机动车辆生产企业准入；

（二）生产的道路机动车辆产品能够满足安全、环保、节能、防盗等技术标准以及工业和信息化部制定发布的安全技术条件；

## **八、是否需要对外通报的建议及理由**

本标准强制性国家标准，不符合标准的车型不允许纳入准入，对企业车型技术研发布局有较大影响，需要对外通报。

## **九、废止现行有关标准的建议**

自本标准实施之日起废止 GB 30510—2018。

## **十、涉及专利的有关说明**

本标准不涉及专利。

## **十一、强制性国家标准所涉及的产品、过程或者服务目录**

标准适用于能够燃用汽油或柴油燃料、最大设计总质量大于 3 500kg 的商用车辆，包括货车、半挂牵引车、普通客车、自卸汽车和城市客车。

标准不适用于作业类专用汽车。

## **十二、其他应当予以说明的事项**

无。

重型商用车辆燃料消耗量限值标准起草组

2022 年 11 月 21 日