



中国汽车消费者满意度研究与评价规程

CCRT

2018 年版（修订版）

征求意见稿

（编制说明）

中国汽车技术研究中心有限公司
汽车测评管理中心

2020 年 4 月

一、工作简况

1、修订原则与工作过程

为整合现有测评资源，推进 C-NCAP、C-ECAP、CCRT、EV-TEST 四个测评规程内容更加协同、测评工作更加高效，更好的服务汽车行业和广大消费者，中国汽车技术研究中心有限公司于 2020 年 3 月初成立了汽车测评管理中心，对相关测评工作进行整合，统筹开展车型选取、车辆采购、测试评价、结果发布、规程协同和更新研究等工作。

测评规程应围绕定位聚焦和互相协同的原则展开更新研究。CCRT(面向传统能源车)和 EV-TEST(面向新能源车)完全从消费者的需求出发，全面评测消费者关注的各项性能，包括安全、健康、环境友好、驾乘体验、使用成本、可靠性等消费者满意度相关的指标；C-NCAP 将聚焦乘用车“大安全”，包括乘员保护、行人保护和主动安全；C-ECAP 将聚焦乘用车“绿色生态”，包括乘员健康和环境友好。CCRT 与 C-NCAP 和 C-ECAP 相同的测评项目则不再重复进行，而是直接引用其结果。这样现有四个测评规程可实现定位明确和互相协同，既精简高效，又切实减轻各方负担。

在上述原则下，我们梳理原有四个测评规程的技术和管理内容，把一些必须马上修改的内容汇集起来，在 2020 年形成各规程的修订版；更深入地修订更新则留待后续与汽车行业和独立专家合作研究后，逐步发布。

经过内部分分析及与行业专家的交流，形成了《CCRT（2018 年版）修订版》征求意见稿，广泛征求意见。

2、修订目标

为持续打造 CCRT “独立、公正、专业”的目标定位，规程修订应不断优化运营管理流程，进一步强化 CCRT 的独立性和透明度；围绕“用户在车辆实际使用过程中关注的各项性能”进行指标体系优化调整；将 CCRT 与 C-NCAP、C-ECAP 之间不协调、测试方法（场景、得分计算方式）有干涉的项目进行统一，实现精简、融合，切实减轻各方负担；持续引领和推动传统能源汽车性能升级。具体修订目标为：

- 1) 优化选车、随机抽车采购、公众监督的实施方案，进一步提升测评独立性和透明度；
- 2) 调整感知安全测试项目，推进与 C-NCAP 的技术统一；
- 3) 增加车内空气质量和噪声项目测试工况，推进与 C-ECAP 的技术统一，也进一步覆盖消费者日常用车场景。

二、主要修订内容

与《CCRT(2018 年版)》相比，除了编辑性修改外，主要技术与管理内容变化如下：

1、测评管理运营模式优化

优化更新了选车、随机抽车采购、社会监督部分的规则描述。

2、安全性能指标优化

从消费者角度考虑，将消费者更为关注的感知安全分值权重由原先的 30%调整为 45%，照明安全分值权重由 45%调整为 30%。

感知安全包含消费者主观评价和客观试验两部分。消费者主观评价部分包含被动安全和主动安全评价；客观试验部分对应引入

C-NCAP 被动安全和主动安全部分试验项目，替代原有的车顶抗压强度试验，实现了感知安全中主观评价和客观试验的统一。

被动安全占感知安全部分 30%的分值，测试按照 C-NCAP 2018 版（修订版）正面 100%重叠刚性碰撞场景。得分方面，以 C-NCAP 正面 100%重叠刚性碰撞的满分 20 分折算为 CCRT 被动安全的满分 10 分，C-NCAP 正面 100%重叠刚性碰撞的 0 分折算为 CCRT 被动安全的 0 分，区间内线性插值。

主动安全占感知安全 30%的分值，按照 C-NCAP 2018 版（修订版）的 AEB 进行测试和 ESC 报告进行审定。得分方面，以 C-NCAP 主动安全（AEB+ESC）的 0 分和满分 14 分分别折算为 CCRT 主动安全的 0 分和满分 10 分。

3、车内空气质量指标优化

为实现与 C-ECAP 车内空气质量试验项目的协同，CCRT 车内空气质量的测评方法与 C-ECAP 相同。

4、车内气味指标优化

为实现与 C-ECAP 车内气味测试项目的协同，CCRT 车内气味的测评方法与 C-ECAP 相同。

5、车内噪声指标优化

为实现与 C-ECAP 车内噪声测试项目的协同，CCRT 车内噪声的测评方法与 C-ECAP 相同。

6、中国工况油耗指标优化

为减少企业研发负担，删除了高温不开空调条件下的油耗测试项

目，且调整了中国工况综合油耗计算方法，并与 C-ECAP 的要求相一致，对油耗得分也进行调整。具体调整内容见表 1。

表 1 中国工况综合油耗调整内容

调整内容	调整前	调整后
中国工况综合油耗计算方法	基础油耗量+循环外空调油耗*0.25	2/3*基础油耗+1/3*开启空调条件下车辆油耗
得分计算方法 (S=中国工况综合油耗/限值)	0 分: $S \geq 1.76$ 6 分: $S = 1.3$ 10 分: $S \leq 0.93$	0 分: $S \geq 1.76$ 6 分: $S = 1.2$ 10 分: $S \leq 0.90$
注: 1) 限值为《乘用车燃料消耗量限值》(GB 19578-2014) 规定限值; 2) 0-6 分、6-10 分区间内线性插值。		

三、得分影响评价

相较于《CCRT (2018 年版)》，修订后的指标得分有降低也有升高，但对最终测评总分影响不大。具体分析如下：

1、**感知安全性能方面**：调整感知安全权重系数及试验项目后，结合 CCRT 评分体系及历史数据，安全性能平均得分浮动约 0.3 分。

2、**车内噪声方面**：60km/h 将满分值 53dB(A)放宽至 55dB(A)，结合 CCRT 评分体系及历史数据，车内噪声平均浮动约 0.3 分。

3、**车内气味方面**：将满分标准由车内气味 1 级放宽至 2.5 级，结合 CCRT 评分体系及历史数据，车内气味得分浮动约 0.2 分。

4、**车内空气质量方面**：增加高温 VOC 测试场景，调整各污染物基准限值（苯、甲苯、二甲苯、乙苯污染物有所加严，乙醛进行放宽），结合 CCRT 评分体系及历史数据，车内气味平均得分浮动约 0.07 分。

5、**综合油耗方面**：根据技术发展水平现状，调整了油耗计算方法中 6 分和 10 分对应的限值，使得综合油耗平均得分略有下降，结合 CCRT 评分体系及历史数据，综合油耗平均得分浮动约 0.8 分。

四、规程废止与实施计划

《CCRT（2018年版）修订版》计划于2020年5月发布，2020年7月1日起实施。

自2020年7月1日起废止《CCRT（2018年版）》。

从2020年7月起的第三批随机抽取选购的车型将使用《CCRT（2018年版）修订版》进行测评。

中国汽车技术研究中心有限公司

中汽测评管理中心

2020年4月