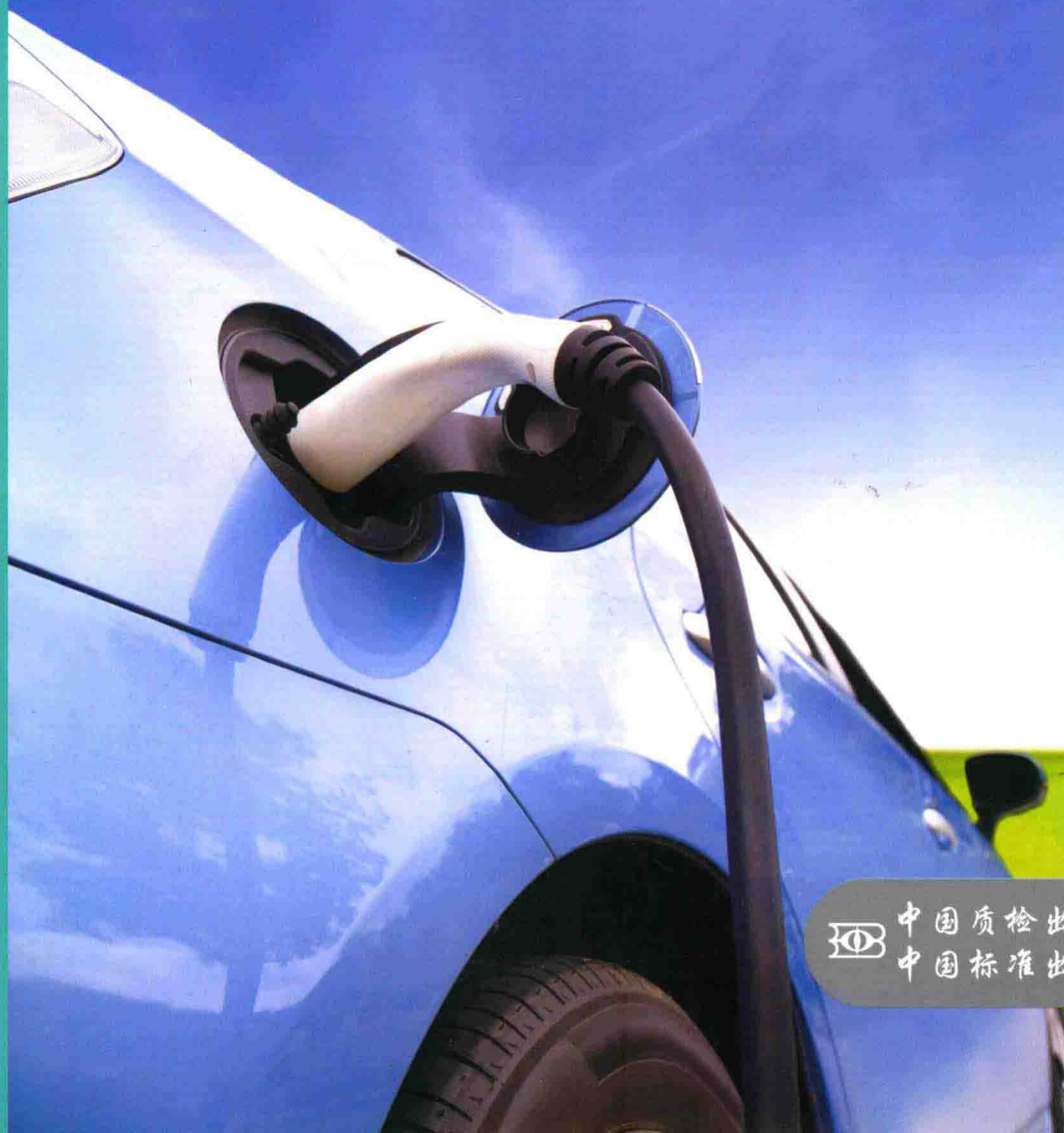


深圳市标准技术研究院◎编著

电动汽车 国际市场准入指南

INTERNATIONAL MARKET ACCESS GUIDE FOR
ELECTRIC VEHICLE



中国质检出版社
中国标准出版社

电动汽车国际市场准入指南

深圳市标准技术研究院 编著

中国质检出版社
中国标准出版社

北京

图书在版编目(CIP)数据

电动汽车国际市场准入指南 / 深圳市标准技术研究院编著.

—北京: 中国标准出版社, 2016. 3

ISBN 978-7-5066-8179-7

I. ①电… II. ①深… III. ①电动汽车—国际市场—市场
准入—指南 IV. ①F746.6-62

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2015) 第 304604 号

中国质检出版社
中国标准出版社 出版发行

北京市朝阳区和平里西街甲 2 号 (100029)
北京市西城区三里河北街 16 号 (100045)

网址: www.spc.net.cn

总编室: (010) 68533533 发行中心: (010) 51780238

读者服务部: (010) 68523946

中国标准出版社秦皇岛印刷厂印刷
各地新华书店经销

*

开本 787×1092 1/16 印张 22 字数 505 千字
2016 年 3 月第一版 2016 年 3 月第一次印刷

*

定价 65.00 元

如有印装差错 由本社发行中心调换
版权专有 侵权必究
举报电话: (010) 68510107

编委会

主任 周 文

副主任 黄曼雪

主 编 王益群 陈展展

副主编 黄 萍 相升林

编 者 李 涵 徐 珍 杨桂芬 刘晓静

樊阳波 刘 哲 古志华 詹 炜

统 稿 黄 萍 相升林 李 涵

序一

21 世纪以来，能源紧缺、大气污染和气候变化等问题日益突出。为了缓解石油危机，减少温室气体排放，解决大气污染问题，大力发展电动汽车已成为各国政府、企业与社会各界的共识。随着技术的不断进步，电动汽车已经从研究、开发、示范阶段进入到产业化和商业化阶段。德国、法国、美国、日本等传统汽车工业强国纷纷推出纯电动汽车、混合动力汽车、燃料电池电动汽车，并逐步量产，抢占世界新能源汽车市场先机。相对于较为饱和的内燃机汽车市场，电动汽车发展前景广阔。

我国自加入世界贸易组织以来，对外贸易一直处于飞速发展增长的状态。目前电动汽车产品的出口范围不仅是初期的欧美国家和地区，还扩大到了东南亚、非洲、中东和拉美地区的国家。但随着经济全球化进程的不断发展，世界各国采取的贸易保护措施，包括相关的法律和技术法规也不断发展更新。很多国家尤其是发达国家最新出台了很多新的技术贸易措施，不仅是在保护人身安全、健康方面增加了新的要求，更在能耗和环保措施方面有了新的发展。世界各国和地区为了应对经济全球化的迅猛发展，都在不断研究和比较各国与此相关的法律。

为了更好地帮助国内电动汽车出口企业及时了解和掌握世界各国和地区的市场准入制度，应对技术性贸易措施，拓展国际市场，深圳市标准技术研究院收集和分析了欧盟、美国、日本等发达国家电动汽车市场的准入及认证制度，还特别针对以前少有涉及的东南亚、非洲和中东地区国家的技术标准、法规及认证制度进行了研究和分析。

本书旨在向电动汽车出口企业提供一个进入国际市场的“窗口”，全面分析世界各电动汽车主流市场国家的技术立法体系，详细解读其关键技术法规，及时跟进其法规、标准和认证要求动态。我们相信，本书不但对我国广大的电动汽车出口企业有切实的指导作用，同时对政府管理部门制定政策、认证检测技术机构理解技术规则和提升认证能力等具有重要的价值。



深圳市标准技术研究院院长

二〇一五年十二月十六日

序二

发展电动汽车已经成为世界各国加快推进交通能源战略转型的主要措施，为了抢占新一轮经济增长的制高点，主要汽车产业发达国家纷纷加大了对电动汽车的投入和政策支持力度，采用了研发资助、基础设施支持、示范推广和财税优惠等综合措施来大力支持电动汽车的发展，各主要跨国汽车公司也加大研发和产业化力度，不断推出新车型，电动汽车已经成为未来汽车产业发展的制高点。

中国政府也十分重视电动汽车的发展，从上世纪 90 年代的“八五”期间就投入巨资支持电动汽车的研发，2000 年以后，经过“十五”、“十一五”和“十二五”连续三个五年计划的 863 科技项目支持，电动汽车产业链已经初具规模。2012 年国务院又将电动汽车列为引导未来经济社会发展的七大战略新兴产业之一，连续出台了一系列的政策来支持电动汽车的产业化和市场化，特别是 2014 年国务院发布的《关于加快新能源汽车推广应用的指导意见》，极大地推动了电动汽车的市场化进程，2015 年中国新能源汽车的产销量达到 30 万辆以上，2020 年实现年产量达到 200 万辆和总保有量达到 500 万辆的目标。今后几年，中国将会进入电动汽车发展的黄金期，巨大的市场潜力也吸引着跨国汽车公司将电动汽车产品纷纷投向中国，中国的电动汽车市场竞争会日趋激烈。

此外，一些传统的汽车强国同样不遗余力地推动电动汽车产业化进程，虽然各国在技术路线的选择上不尽相同，但目标都一致，即在 2050 年基本实现车辆的零排放目标。换言之，在今后 30 年内，世界汽车市场的重新洗牌不可避免，世界汽车的贸易格局亦将随之改变，《电动汽车国际市场准入指南》一书正是基于这一考虑编撰而成。

该书对中国、欧盟、美国、日本、加拿大、澳大利亚等 15 个主要国家和地区电动汽车整车、动力电池、驱动电机、充电系统的市场准入管理制度、汽车技术法规及标准的要求进行了比较详细地介绍和分析，有助于电动汽车企业了解国际市场准入的要求，从而更顺利进入国际市场。

此次由深圳市标准技术研究院负责本书编写工作，凭借其严谨认真的工作态度、扎实的专业知识，我相信本书可为我国电动汽车产业相关单位提供一定的借鉴和指导。

何云堂

中国汽车技术研究中心

二〇一五年十二月二十日

前 言

随着全球能源危机不断加深、温室气体过度排放、大气污染日趋严重，减少温室气体及有害气体排放已成为全人类的共识。在全球面临能源和环境双重危机的大背景下，作为新型的节能交通工具，电动汽车在降低传统化石能源依赖度和减少尾气排放等方面，具有极大的优势，积极推进电动汽车发展已是世界各国汽车工业发展不可逆转的潮流。

本书根据电动汽车贸易量及未来市场潜力，选取了中国、欧盟、美国、日本、加拿大、澳大利亚、韩国、印度、马来西亚、以色列、巴西、南非、土耳其、台湾、挪威 15 个主要电动汽车国家或地区作为目标市场，通过收集 M 型纯电动汽车和混合动力汽车的型式批准、性能、安全、电磁兼容性、噪声、排放和能耗等方面的法规、标准和认证信息，对各国电动汽车的市场准入要求进行深入分析。

第 1 章概述了电动汽车定义和分类，对比分析了各类电动汽车的技术特点，并整理了国内外电动汽车产业主要的发展战略，以使读者对电动汽车及其发展现状有整体认识。

第 2 章概括介绍 15 个目标市场的电动汽车市场准入制度，方便读者快速了解国际目标市场的准入制度情况。

第 3 章至第 17 章分别详细阐述了各目标市场的电动汽车市场准入制度。首先介绍各国电动汽车市场准入的法律法规体系和政府主管部门；其次，分别详细讲解了 15 个国家或地区的电动汽车整车、关键部件和充电系统的市场准入制度，深入分析其法规、认证和相关标准的具体要求，较完整地呈现了各国电动汽车市场准入信息，方便企业全面了解电动汽车的国际市场准入要求。

本书针对 15 个国家或地区电动汽车产品准入制度、法规及采用标准的讲解较为详实，希望对读者有所帮助。如有疏漏之处，敬请广大读者予以指正。

目 录

第1章 电动汽车产业概况	1
1.1 电动汽车的定义与分类	1
1.2 国外电动汽车产业发展现状	2
1.3 国内电动汽车产业发展现状	4
第2章 电动汽车市场准入制度概述	5
2.1 型式批准制度	5
2.2 自我认证制度	6
2.3 其他情况	6
第3章 中国电动汽车市场准入制度	7
3.1 中国电动汽车市场准入体系	7
3.2 中国电动汽车整车市场准入制度	9
3.3 中国电动汽车动力电池市场准入制度	19
3.4 中国电动汽车驱动电机市场准入制度	19
3.5 中国电动汽车充电系统市场准入制度	19
第4章 欧盟电动汽车市场准入制度	21
4.1 欧盟电动汽车市场准入体系	21
4.2 欧盟电动汽车整车市场准入制度	28
4.3 欧盟电动汽车动力电池市场准入制度	44
4.4 欧盟电动汽车驱动电机市场准入制度	52
4.5 欧盟电动汽车充电系统市场准入制度	54
第5章 美国电动汽车市场准入制度	61
5.1 美国电动汽车市场准入体系	61
5.2 美国电动汽车整车市场准入制度	64
5.3 美国电动汽车动力电池市场准入制度	82
5.4 美国电动汽车驱动电机市场准入制度	86
5.5 美国电动汽车充电系统市场准入制度	87

第6章 日本电动汽车市场准入制度	92
6.1 日本电动汽车市场准入体系	92
6.2 日本电动汽车整车市场准入制度	95
6.3 日本电动汽车动力电池市场准入制度	108
6.4 日本电动汽车驱动电机市场准入制度	108
6.5 日本电动汽车充电系统市场准入制度	109
第7章 加拿大电动汽车市场准入制度	117
7.1 加拿大电动汽车市场准入体系	117
7.2 加拿大电动汽车整车市场准入制度	119
7.3 加拿大电动汽车动力电池市场准入制度	138
7.4 加拿大电动汽车驱动电机市场准入制度	139
7.5 加拿大电动汽车充电系统市场准入制度	139
第8章 澳大利亚电动汽车市场准入制度	148
8.1 澳大利亚电动汽车市场准入体系	148
8.2 澳大利亚电动汽车整车市场准入制度	150
8.3 澳大利亚电动汽车动力电池市场准入制度	157
8.4 澳大利亚电动汽车驱动电机市场准入制度	159
8.5 澳大利亚电动汽车充电系统市场准入制度	159
第9章 韩国电动汽车市场准入制度	160
9.1 韩国电动汽车市场准入体系	160
9.2 韩国电动汽车整车市场准入制度	162
9.3 韩国电动汽车动力电池市场准入制度	169
9.4 韩国电动汽车驱动电机市场准入制度	169
9.5 韩国电动汽车充电系统市场准入制度	172
第10章 印度电动汽车市场准入制度	173
10.1 印度电动汽车市场准入体系	173
10.2 印度电动汽车整车市场准入制度	177
10.3 印度电动汽车动力电池市场准入制度	184
10.4 印度电动汽车驱动电机市场准入制度	185
10.5 印度电动汽车充电系统市场准入制度	185

第 11 章 马来西亚电动汽车市场准入制度	186
11.1 马来西亚电动汽车市场准入体系	186
11.2 马来西亚电动汽车整车市场准入制度	191
11.3 马来西亚电动汽车动力电池市场准入制度	200
11.4 马来西亚电动汽车驱动电机市场准入制度	200
11.5 马来西亚电动汽车充电系统市场准入制度	201
第 12 章 以色列电动汽车市场准入制度	202
12.1 以色列电动汽车市场准入体系	203
12.2 以色列电动汽车整车市场准入制度	204
12.3 以色列电动汽车动力电池市场准入制度	210
12.4 以色列电动汽车驱动电机市场准入制度	211
12.5 以色列电动汽车充电系统市场准入制度	211
第 13 章 巴西电动汽车市场准入制度	212
13.1 巴西电动汽车市场准入体系	212
13.2 巴西电动汽车整车市场准入制度	214
13.3 巴西电动汽车动力电池市场准入制度	224
13.4 巴西电动汽车驱动电机市场准入制度	224
13.5 巴西电动汽车充电系统市场准入制度	225
第 14 章 南非电动汽车市场准入制度	226
14.1 南非电动汽车市场准入体系	226
14.2 南非电动汽车整车市场准入制度	227
14.3 南非电动汽车动力电池市场准入制度	233
14.4 南非电动汽车驱动电机市场准入制度	233
14.5 南非电动汽车充电系统市场准入制度	233
第 15 章 土耳其电动汽车市场准入制度	234
15.1 土耳其电动汽车市场准入体系	234
15.2 土耳其电动汽车整车市场准入制度	236
15.3 土耳其电动汽车动力电池市场准入制度	240
15.4 土耳其电动汽车驱动电机市场准入制度	240
15.5 土耳其电动汽车充电系统市场准入制度	241

第 16 章 中国台湾电动汽车市场准入制度	242
16.1 中国台湾电动汽车市场准入体系	242
16.2 中国台湾电动汽车整车市场准入制度	244
16.3 中国台湾电动汽车动力电池市场准入制度	258
16.4 中国台湾电动汽车驱动电机市场准入制度	260
16.5 中国台湾电动汽车充电系统市场准入制度	260
第 17 章 挪威电动汽车市场准入制度	262
附录 A 欧盟 EC 型式批准相关指令列表	263
附录 B 欧盟 2014 年 11 月 1 日废止的指令列表	284
附录 C UNECE 法规目录	286
附录 D 欧盟汽车产品整车型式批准框架中 EC 指令与 UNECE 法规等 同项目列表	293
附录 E 美国现行有效的安全技术标准 FMVSS 列表及适用范围	296
附录 F 加拿大机动车安全标准 (CMVSS) 列表及适用范围	305
附录 G 印度机动车整车测试项目及适用范围	311
附录 H 印度机动车零部件测试项目及适用范围	316
附录 I 马来西亚型式批准采用的 UNECE 法规及适用范围	318
附录 J 以色列机动车应满足的 FMVSS 法规及适用范围	322
附录 K 巴西轻型车辆及商务车安全测试项目	325
附录 L 巴西车辆安全法规适用车型列表	326
附录 M 土耳其汽车工业采用 UNECE 法规列表	328

第 1 章 电动汽车产业概况

1.1 电动汽车的定义与分类

电动汽车是指以车载电源为动力，用电动机驱动车轮行驶，符合道路交通、安全法规各项要求的车辆。电动汽车的种类主要包括：纯电动汽车（Battery Electric Vehicle, BEV）、混合动力汽车（Hybrid Electric Vehicle, HEV）、燃料电池电动汽车（Fuel Cell Electric Vehicle, FCEV），其中在纯电动汽车（BEV）和混合动力汽车（HEV）之间，根据电气化程度和电功率占输出总输出功率的比例不同，又衍生出插电式混合动力汽车（Plug-in Hybrid Electrical Vehicle, PHEV）和增程式电动汽车（Extended Range Electric Vehicle, EREV）。纯电动汽车、混合动力汽车、燃料电池电动汽车的特征见表 1.1。

表 1.1 纯电动汽车、混合动力汽车、燃料电池电动汽车的特征

电动汽车类型	纯电动汽车	混合动力汽车	燃料电池汽车
驱动方式	电动机驱动	电动机驱动 内燃机驱动	电动机驱动
能量系统	蓄电池 超级电容	蓄电池 超级电容 内燃机发电单元	燃料电池
能源和基础设施	电网充电设施	加油站 电网充电设施	氢气 甲醇或乙醇等
主要特点	零排放 不依赖原油 行驶里程短 初期成本高	低排放 行驶里程长 依赖原油 结构复杂	零排放或超低排放 能源效率高 不依赖原油 行驶里程长 成本高
主要问题	蓄电池 蓄电池管理 驱动性能 充电设施	多能源管理、优化控制 依赖行驶周期 蓄电池评估和管理	燃料电池 燃料处理器 燃料系统

由电池、电机和电控等组成的电力驱动及控制系统是电动汽车的核心，也是区别

于内燃机汽车（Internal Combustion Engines, ICE）的最大不同点。电力驱动及控制系统中最为关键的部件是电池，电池为电动汽车的驱动电动机提供电能，电动机将电源的电能转化为机械能，通过传动装置或直接驱动车轮和工作装置。目前，电动汽车用动力电池的类型和性能比较见表 1.2。

表 1.2 电动汽车用动力电池性能比较

类型		重量能量密度 (Wh/kg)	电池单体标称电 压 (通常情况)	理论循环使 用寿命 (次)	安全性
铅酸蓄电池		30~50	约 2V	500~800	好
镍镉电池		50~60	约 1.2V	1500~2000	较好
镍氢电池		70~100	约 1.2V	1000	好
锂离子 电池	锰酸锂电池	100	约 3.7V	600~1000	较好
	钴酸锂电池	170	约 3.6V	300	差
	磷酸铁锂电池	100~110	约 3.2V	1500~2000	好
	三元锂电池	200	约 3.8V	2000	较差

1.2 国外电动汽车产业发展现状

电动汽车是 20 世纪最伟大的 20 项工程技术成就中前两项技术即“电气化”和“汽车”融合的产物。在环保和节能方面的突出优越性使电动汽车成为真正的“绿色汽车”。随着欧盟、美国、日本等纷纷提出“绿色交通”发展战略，电动汽车的时代正式到来。目前，世界各国主要汽车生产国均根据自身国情制定了不同的电动汽车行动计划，采取了不同的新能源汽车发展战略。

欧盟在推动新能源汽车产业化方面采取了积极的措施。2003 年以来，相继发布了《欧洲未来氢能图景》《欧盟氢能发展路线图》《新欧洲能源政策》《关于发展新能源汽车的立法建议》《欧盟道路交通电动化路线图》《鼓励清洁能源和高效节能汽车发展》《欧洲 2020 发展纲要》《发展世界领先的电动车技术远景规划》等文件来支持电动汽车产业的发展。除欧盟委员会外，欧洲各国政府也根据本国具体情况制定了大量的发展计划（见表 1.3），旨在推动新能源汽车的研究和应用，这些措施都有力地推动了电动汽车在这些国家的研发和产业化，增强了其本国汽车工业的技术竞争力。

表 1.3 欧盟主要成员国电动汽车发展计划

国家	计划名称	计划主要内容
德国	国家电动汽车发展计划	各研究所、汽车制造商以及相关行业 147 名专家将组成 7 个工作组，分别负责研究电动汽车发展所需解决的驱动技术、电池技术、基础设施建设、标准化与认证、材料与回收、人员与培训和政策条件等 7 方面的问题
法国	PREDIT III-2002/2006	电动汽车研究计划“PREDIT III-2002/2006”的投资总预算为 5700 余万欧元。此计划除了对电动汽车的研究、开发进行大力支持外，还对电动汽车购买实施财政鼓励措施
	清洁能源汽车计划	该计划的首要科研任务包括：研究发动机技术、燃料、电能的储存技术、减少噪声的技术以及燃料电池汽车制造技术等
英国	电动汽车资助计划	该计划总预算 2.5 亿英镑，2011 年起实施。计划向购买电动汽车者提供最高达 5000 英镑的补贴，耗资 2000 万英镑改善基础设施，如增设充电设施等
	电动汽车路测计划	该项目将允许人们参加各种电动汽车的长期试验，其中一个试验就是宝马汽车公司将为牛津和英格兰东南部居民提供大约 40 辆 MiniE 电动汽车。项目参与者需要符合一定的标准，示范计划将在不同的地点试验不同的车辆。试验计划鼓励本领域的公司在英国进行研发，试验成果将回馈给后续系统

美国在 20 世纪 70 年代首次发生能源危机时，政府就出台了包括设定汽车油耗标准在内的多项节能措施。其通过《能源政策法案》《2008 紧急经济稳定法案》对新能源汽车消费者提供税收优惠；通过“旧车换现金”计划，为新能源汽车消费者提供补贴；通过《2007 能源独立与安全法案》，对汽车和零部件生产商提供贷款支持和税收减免。奥巴马政府自 2009 年执政伊始，决定举全国之力发展新能源产业，以此为突破口让美国的制造业重返世界巅峰，新能源汽车产业链是其重中之重，并明确宣布，要在 2015 年使美国上路的电动汽车（以 PHEV 为主）数量达到 100 万辆。这一系列的电动汽车产业发展计划，使得美国的纯电动汽车和燃料电池电动汽车研发及产业化发展走在了世界的前列，相关基础设施也初步形成规模。

日本是最早开始电动汽车应用研发以及电动汽车技术发展速度最快的国家之一，特别是在混合动力汽车产品发展方面，日本居世界领先地位。日本通产省（现为经产省）1965 年就已经把电动汽车列入国家项目，开始相关的研制。之后日本相关政府部门又陆续制定了《电动汽车的开发计划》《电动汽车普及计划》《世界能源网络计划》《2030 年的能源战略》《新一代汽车战略 2010》鼓励政策文件，并实施“绿色税制”，建立多个“新能源及社会系统示范区”，示范运行新能源汽车，推动形成日本版智能电网并促进其海外推广。此外，日本政府大力扶植产业技术发展，为促进混合动力汽车、电动汽车产业发展，尤其是其核心技术——锂电池研发，日本经产省所属的新能源产

业技术综合开发机构（NEDO）成立了“All Japan”体制。除丰田、日产等多家汽车厂商外，三洋电机等电池企业及研究机构共同参与，对新一代锂电池技术进行攻关，预计 2015 年混合动力汽车成本降至目前的六分之一，2020 年单次充电可行驶距离增加 3 倍。

韩国作为全球主要汽车生产国之一，在新能源汽车概念兴起之初，并没有积极发展新能源汽车产业。为了应对汽车产业的剧变，韩国政府于 2008 年发表了《低碳绿色增长计划方案》，2010 年推出了《绿色汽车产业发展战略及任务》及《电动汽车发展计划》等推动电动汽车的发展。与发达国家相比，韩国对电动汽车、混合动力汽车、燃料电动汽车等绿色汽车的研发起步时间较晚，目前整车的组装能力却达到了发达国家水平，但电池、发动机等方面的技术尚处于薄弱位置。

1.3 国内电动汽车产业发展现状

中国从“八五”开始，已经把电动汽车正式列入国家攻关项目，经过二十多年的发展，我国节能与新能源汽车技术已初步成形，已有 40 多款自主品牌的新能源汽车进入国家汽车新产品公告；同时，在借鉴国际电动汽车技术发展经验的基础上，我国新能源汽车的发展已取得阶段性成果，很多已开始示范运行。

2001 年中国启动了“863”计划电动汽车重大专项，2009 年起电动汽车相关政策密集出台。为扩大汽车消费，加快汽车产业结构调整，推动节能与新能源汽车产业化，中国相继出台《关于开展节能与新能源汽车示范推广试点工作的通知》（十城千辆工程）《汽车产业调整和振兴规划》《新能源汽车生产企业及产品准入管理规定》《关于开展私人购买新能源汽车补贴试点的通知》《国务院关于加强培育和发展战略性新兴产业的决定》《节能与新能源汽车产业发展规划（2011—2020 年）》等各项规划。

根据系列规划，中国新能源汽车发展将以纯电驱动为汽车工业转型的主要战略取向，当前重点推进纯电动汽车和插电式混合动力汽车产业化，推广普及非插电式混合动力汽车、节能内燃机汽车，提升我国汽车产业整体技术水平。争取到 2015 年，纯电动汽车和插电式混合动力汽车累计产销量达到 50 万辆，到 2020 年，纯电动汽车和插电式混合动力汽车生产能力达 200 万辆、累计产销量超过 500 万辆；2015 年当年生产的乘用车平均燃料消耗量降至 6.9 升/百公里，到 2020 年降至 5.0 升/百公里；新能源汽车、动力电池及关键零部件技术整体上达到国际先进水平。

第 2 章 电动汽车市场准入制度概述

欧盟和美国长期以来一直是国际电动汽车主流市场，其对电动汽车产品准入建立了十分规范的管理制度和完善的技术法规体系，分别实施国际上通行的两大认证制度——型式批准制度和自我认证制度，成为世界上其他国家对电动汽车产品建立完善市场准入制度的参照。同时欧美汽车技术法规已成为全球及其他国家和地区技术法规的“风向标”，往往被其他国家和地区呈“梯次采用”。

2.1 型式批准制度

欧盟对电动汽车产品建立并实施统一的型式批准制度和相关的技术法规，汽车产品只要经过一次准入认证和批准就可以进入欧盟的所有 28 个成员国市场，成为国际上其他国家或地区在建立市场准入体系时参照的模式，如日本、澳大利亚、挪威、印度、马来西亚、南非、土耳其、中国台湾，这些国家和地区均实施型式批准认证制度，部分国家和地区同时采用联合国欧洲经济委员会（UNECE）法规或美国标准法规，见表 2.1。

表 2.1 部分国家和地区型式批准制度

国家和地区	型式批准制度
欧盟	按照 2007/46/EC 中各项 EC 指令或相应 UNECE 法规进行型式批准认证，主要涉及安全、环保方面的技术要求
日本	依据《汽车型式指定规则》和《装置型式指定规则》进行型式批准认证，主要满足《保安基准》《保安基准的细节公告》等安全和环保技术要求
澳大利亚	依据 ADR 汽车法规进行型式批准认证，部分 ADR 法规等同采用 UNECE 法规要求
挪威	采用欧盟要求，按照 2007/46/EC 中各项 EC 指令或相应 UNECE 法规进行型式批准认证
印度	中央汽车法规型式认证，基本采用与借鉴 UNECE 法规，部分也采用了美国标准，认证程序也类似于欧盟型式批准认证，相对而言其流程应该要求更为严格
巴西	排放和安全整车型式认证，获取 CAT 安全证书和 LCVM 环保证书
马来西亚	采用本国法律和 UNECE 法规相结合的形式批准制度，本国法律有 4 部，UNECE 法规有 54 项，2015 年将新增 24 项
南非	NRCS 型式认证，各项测试法规均等同于相应 UNECE 法规

续表

国家和地区	型式批准制度
土耳其	完全按照欧盟体制建立型式批准制度，可将其视为“准欧盟”成员国
中国台湾	车辆安全审验，等同于国际上的型式批准认证，满足安全、污染、噪声、能耗四方面的法规要求

2.2 自我认证制度

美国和加拿大尽管制定实施各自的电动汽车技术法规体系，但两者在技术内容上几乎相同，在对电动汽车产品的准入管理制度上都实施自我认证制度，再加上《北美自由贸易协定书》的相关规定，使美国和加拿大成为一个共同市场，获得两者任意一方的准入资格，进入另一方的市场也很便利。

自 2003 年起，韩国对电动车辆也进行自我认证，其法规体系大量参照了日本的管理模式，在法律上分为法、政令、部令，技术性内容则以技术法规（安全标准）的形式发布，技术内容认同并采用相关 UNECE 法规及 E-Mark 认证，见表 2.2。

表 2.2 自我认证制度

国家	自我认证制度
美国	自我认证的管理模式，对进入市场的汽车产品实施严格的后继监督和抽查工作，对不符合美国汽车技术法规或者存在安全、环保缺陷的车辆实施严格的产品召回制度，需满足交通部的 DOT 认证和环保局的 EPA 认证，如出口到加州，还需通过 CARB 认证
加拿大	与美国极其相似，采用“自我认证”的方式要求企业对车辆的符合性进行自我声明，需进行 CDOT 认证和 CEPA 认证。CDOT 和 CEPA 认证中的相关测试又引用了美国相关法规和标准
韩国	自我认证，其法规体系大量参照了日本的管理模式，技术内容采用相关 UNECE 法规

2.3 其他情况

与国外的准入制度不同的是，中国电动汽车市场准入管理制度在关注安全、节能和环保等方面产品认证的同时，还包含汽车企业的生产准入管理。如果生产企业不能满足中国对新能源汽车企业的准入条件及审查要求，其电动汽车产品也无法进入中国市场。

此外，由于以色列电动汽车市场准入法律体系结合了欧盟法律法规、美国法律法规及本国的道路交通条例法规，因此，以色列电动汽车市场准入制度既认可欧盟的型式批准制度，也认可美国的自我认证制度。只要满足其中一种认证制度，同时满足以色列本国交通法规要求，即可进入以色列市场。