

# 工信部帮“特斯拉们”踩刹车

## 拟禁止“单踏板模式”;网上吵翻了

近日,工业和信息化部在官网发布公开征求《乘用车制动系统技术要求及试验方法》等五项强制性国家标准的意见。其中,对装备电力再生式制动系统的车辆有新增条款,即“对于A型及同时具有A型和B型电力再生制动系统的车辆,在前进挡下通过松开加速踏板实现的制动作用不能使车辆减速至停车。”这意味着新能源汽车带来的新技术“单踏板模式”即将在新国标下不能使用。这项新增条款引发广泛热议,有网友对此表示赞同,认为“单踏板模式”不安全。但也有新能源车主表示,希望把“单踏板模式”选择权交给车主,不能“一刀切”地完全禁止。

现代快报/现代+记者 花宇



视觉中国供图

### 起因 新增条款:“单踏板模式”拟被禁止

“单踏板模式”并不是说新能源汽车只有一个加速踏板。大部分新能源汽车和自动挡燃油车一样,有加速和制动两个踏板。因新能源汽车装有巨大电池,当新能源汽车在减速时,动能回收(或称为能量回收)系统会介入工作,将汽车运行时的机械能重新转化为电能,给电池充电。在此过程中,会产生较强的拖拽感,虽然与传统的机械制动系统工作原理有所区别,但同样有减速效果,并能在不踩制动

踏板的情况下,将车刹停,因此被通俗地称为“单踏板模式”。

根据征求意见稿,对装备电力再生式制动系统的车辆,应满足以下附加要求。其中,对于A型(不属于行车制动系统的电力再生式制动系统)及同时具有A型和B型电力再生制动系统(属于行车制动系统的电力再生式制动系统)的车辆,在前进挡下通过松开加速踏板实现的制动作用不能使车辆减速至停车。

### 考虑 降低误操作及系统失效带来的安全风险

为什么会新增这条附加要求?2023年11月,GB 21670《乘用车制动系统技术要求及试验方法》标准修订工作组第六次会议在重庆召开。会议重点讨论了标准中关于A型电力再生式制动系统的相关内容,主要考虑在基于我国国情的基础上提出相关技术要求,以降低由于驾驶员误操作及系统失效带来的安全风险。

会上,来自国家市场监督管理总局缺陷产品管理中心的专家介绍,由于A型电力再生式制动系统导致的安全事故及调研分析情况,以及对GB 21670标准修订的建议。经过专家讨论,最终增加5.2.18f项“对于A型及同时具有A型和B型电力再生制动系统的车辆,在前进挡下通过松开加速踏板实现的制动作用

不能使车辆减速至停车”的要求,并补充完善相关试验方法。会后起草组根据会议讨论结果,更新并形成了社会公开征求意见稿。

征求意见稿编制说明中指出,近年来随着A型电力再生式制动系统技术应用的逐步广泛,由于驾驶员长期通过控制加速踏板来实现制动停车,可能会导致养成相应的驾驶习惯,在紧急制动工况下出现误踩等误用的情况。为明确A型电力再生作为一种辅助制动的定位,在经过充分行业调研和讨论的基础上提出该要求,旨在引导驾驶员养成良好的驾驶习惯,保证行车安全,并考虑行业技术和产品现状,此条款给出单独的过渡期时间。

### 体验 “单踏板模式”上手需要一定的适应时间

新能源汽车的“单踏板模式”驾驶起来如何?6月初,现代快报记者试驾了一辆特斯拉Model Y。记者注意到,汽车的“踏板和转向”菜单中,可以选择车辆的停止模式和能量回收制动方式。车辆的停止模式有“缓行”“转动”和“保持”三种。根据特斯拉《车主手册》,当选择缓行时(或在完全停止的状态下),电机将继续施加扭矩,驱动车辆缓慢地向前或向后移动,这与装配自动变速箱的传统车辆类似。保持则是指当速度低于“缓行”和“转动”设置对应的速度时继续提供能量回收制动,从而最大限度增加里程并减轻制动器磨损。当车辆停止时,即使车主未将脚放在制动踏板上也会自动实施制动。

现代快报记者试驾时发现,当停止模式选择在“缓行”上时,车辆的驾驶方式与传统自动挡燃油车一样,需要停车时,仍然要提前预判,并及时踩下制动踏板,车辆才能完全停止下来。不过得益于新能源汽车的能量回收,当脚从加速踏板上放开时,就能明显感觉到车辆在减速。

当停止模式选择在“保持”上时,放开

加速踏板后,记者能感觉到明显的拖拽感,车速也在迅速下降,即使不踩制动踏板,车辆也能自动停止。而这就是网友们所说的“单踏板模式”。记者测试多次后注意到,这种模式需要右脚精准控制加速踏板踩下和释放的力度,才能控制好车辆的加速减速,以减轻驾驶时“忽快忽慢”带来的不适感。此外,与传统燃油车倒车时不同的是,此模式下倒车仍然需要踩下加速踏板,车辆才能倒车,而这还需要车主一定的适应时间。

“单踏板模式”技术并不是特斯拉独有,现代快报记者梳理发现,小米、小鹏等不少新能源汽车品牌都结合能量回收技术,开发出类似的“单踏板模式”,在车辆减速的同时,将电能重新回收,为车辆增加续航。

在《车主手册》中,特斯拉发出警告,如果车辆在不安全的情况下移动,请踩下制动踏板。驾驶员有责任时刻保持警惕,并掌控车辆。同时,车主请勿依靠能量回收制动或选择的停止模式保证车辆安全,还需要始终做好根据交通和道路状况适时使用制动踏板停车的准备。



现代快报记者试驾  
现代快报/现代+记者 严君臣 摄

### 热议 是否应禁止,网友意见不一

“单踏板模式”对行车安全有影响吗?此前,有网友就《特斯拉的动能回收系统是否按规定进行申报和安全性》向工信部提交信件。这名网友认为,把“动能回收功能”与加速踏板相结合,让加速踏板具有明显制动效果是违背常理的,并已经引发了无数的误踩加速踏板的交通事故。随后,工信部就此回应称,制动能量回收与单踏板驾驶模式都是新能源汽车的新技术之一。这些技术并不是特斯拉特有,用户在购买和使用相关新能源汽车时,应熟悉新能源汽车技术特性,确保行车安全。

事实上,误踩加速踏板导致的交通事故不在少数,并不是新能源汽车出现后才有的。根据《道路交通安全发展报告(2017)》,2016年,我国误踩加速踏板事故约9万起,死亡人数约2.5万人,受伤人数约10万人。据国家统计局此前发布,截至2019年底,中国因驾驶员误踩加速踏板导致的交通事故,占比达12.6%。而根据中国汽车工业协会发布的数据,到2023年,新能源汽车市场占有率才达到31.6%,传统燃油车依然占据市场主导地位。

当新国标将限制“单踏板模式”的消息一出后,立刻引发车主和网友的热议。有网友表示不能接受“单踏

板模式”,认为这项技术并不安全。“在驾校里学习的就是踩油门加速,踩刹车减速。”单踏板模式”下脚不需要放在制动踏板上,遇到紧急情况容易出现误操作造成事故。”网友秦先生表示。

但也有新能源车主希望能自己选择是否使用“单踏板模式”。“当我买了新能源汽车后,就一直使用‘单踏板模式’,刚开始适应了几天,现在已经习惯了。”南通市民赵先生告诉现代快报记者,如果取消该模式将大大降低新能源汽车的驾驶体验。正准备购车的市民小张表示,“单踏板模式”是吸引他考虑购买新能源汽车的因素之一。“两种驾驶模式我都体验过,买车以后可能更多会选择传统驾驶方式,但还是希望保留‘单踏板模式’,偶尔能尝尝鲜。”小张说。

有业内人士认为,新国标其实针对的是“利用动能回收使车辆减速至停车”。在他看来,新国标明确了新能源汽车可以利用“单踏板模式”进行减速,但最后停车这一环节还是必须由驾驶员踩下制动踏板来决定,不能由车辆自动停止。

目前,已经有新能源车主向主管部门反馈意见,建议给予车主选择权,让车主自己决定是否使用“单踏板模式”,不能“一刀切”地完全禁止。