

团 体 标 准

T/BAAA 002-1—2026

事故车伤损程度等级

2026-02-11 发布

2026-02-11 实施

北京市机动车鉴定评估行业协会 发布

目 次

前言	III
引言	IV
1 范围	5
2 规范性引用文件	5
3 术语和定义	5
4 总则	6
4.1 鉴定原则	6
4.2 伤损关系处理	6
4.3 车辆区域划分	6
4.4 伤损程度等级	7
5 伤损部位明细	7
5.1 车辆结构件	7
5.2 覆盖件	7
5.3 装饰件	7
6 结构件伤损等级	7
6.1 结构件伤损等级划分	7
6.2 结构件伤损等级确定原则	9
6.3 重度伤损	9
7 覆盖件伤损等级	10
7.1 轻度一级	10
7.2 轻度二级	10
7.3 轻度三级	10
7.4 中度一级	10
8 泡水车伤损等级	10
8.1 轻度泡水车	10
8.2 中度泡水车	10
8.3 重度泡水车	10
9 火烧车伤损等级	10
9.1 轻度火烧车	10
9.2 中度火烧车	11
9.3 重度火烧车	11

前 言

为促进新车、二手车交易市场的有序发展、为顺利解决事故车辆在仲裁、诉讼中的矛盾纠纷，为司法鉴定机构、车辆评估人员、二手车检测鉴定提供评估依据，特制定本文件。

本文件由北京市机动车鉴定评估行业协会提出并归口。

本文件指导单位：北京市商务局。

本文件起草单位：北京市机动车鉴定评估行业协会、北京晶实机动车鉴定评估有限公司、内蒙古机动车鉴定评估行业协会、海南旧机动车鉴定评估中心。

本文件起草人：聂长胜、吴宁、赵宇放。

本文件参编单位：北京市机动车鉴定评估行业协会、上海宝山车洋职业技术培训学校、北京晶实机动车鉴定评估有限公司、上海友舜二手车鉴定评估有限公司、估估顺科技（北京）有限公司、连云港苏连旧机动车鉴定评估有限公司、合肥市鑫苑机动车鉴定评估有限公司、山西易车度机动车鉴定评估有限公司、内蒙古麦奇机动车鉴定评估有限公司、重庆中衡机动车鉴定评估有限公司、高安市百科车博机动车鉴定评估有限公司、中检鸿程（北京）检验认证有限公司、广州市公用事业技师学院、钢研纳克检测技术股份有限公司。

本文件参编人员：聂长胜、吴宁、于春光、曹民、陆朝亮、刘伟、李振明、方涛、王俊义、张军、张营、杨成、廖娟、张璐嘉、王荣泽、刘卫东、肖振磊、钟振前、田建龙、居厚培。

本文件首次制定。

引 言

本文件是根据《中华人民共和国标准化法》，按照GB/T 1.1—2020《标准化工作导则 第1部分：标准化文件的结构和起草规则》的规定制定起草。

本文件在制定过程中，参考了《人体损伤致残程度分级》的主要思路和方法，结合二手车交易大数据制定事故车伤损等级。

事故车伤损程度等级

1 范围

本文件规定了事故车伤损程度分级的原则、方法、内容和等级划分。

本文件适用于所有机动车与事故伤损程度等级有关的鉴定评估。

2 规范性引用文件

下列文件中的内容通过文中的规范性引用而构成本文件必不可少的条款。其中，注日期的引用文件，仅该日期对应的版本适用于本文件；不注日期的引用文件，其最新版本（包括所有的修改单）适用于本文件。

GB 7258 《机动车运行安全技术条件》

GB/T 5336 《汽车车身修理技术条件》

XF 1301 《火灾原因认定规则》

QC/T 718 《混凝土泵车》

GB/T 15077 《贵金属及其合金材料几何尺寸测量方法》

GB/T 4780 《汽车车身术语》

3 术语和定义

下列术语和定义适用于本文件。

3.1 事故车

非自然损耗造成车辆部件及结构性损伤。

3.2 轻度伤损

事故造成车辆原有外观状态变化，车身蒙皮及骨架有一定折曲、变形、凹陷，未达到中度标准伤损程度的。

3.3 中度伤损

事故造成车辆骨架折曲、撕裂、穿孔，未达到重度标准程度大于轻度标准伤损程度的。

3.4 重度伤损

事故造成车辆骨架折曲、撕裂、穿孔，达到一定标准伤损程度的。

3.5 等级限度

重度四级为重度伤损的上限，通常指车辆接近或达到结构性损毁。

重度一级为重度伤损的下限，与中度伤损的上限中度四级相衔接。

中度一级为中度伤损的下限，与轻度伤损的上限轻度三级相衔接。

轻度伤损一级为轻度伤损的下限。

未达到轻度伤损一级的，不认定为事故车结构伤损。

3.6 泡水车

驾驶室、底板被水浸泡90%及以上。

3.7 火烧车

车身、线路、内饰等部件过火受损的车辆。

3.8 测量方法

直接测量法、投影法。

3.9 测量工具

皮尺、板尺、钢卷尺：最小分度值为1.0mm。应用尺子测量后直接读出数据。

4 总则

4.1 鉴定原则

4.1.1 合法性原则

本标准所称事故车符合本文引用文件中的相关国家法律、法规、条例及政策要求。

4.1.2 工作原则

以事故造成车辆实际伤损状况为依据，客观评价事故造成车辆的实际伤损程度，科学分析伤损与本次事故之间的因果关系，实事求是地进行鉴定。

事故车辆存在两处以上伤损时，鉴定人员应该分别写明各处的伤损程度。

4.2 伤损关系处理

当本次事故伤损与原有伤损共存时，应分析伤损与本次事故之间存在的关系，可依次分别表述为：包含关系、增加关系。

4.2.1 鉴定时机

应在车损未修复前测量受损位置的尺寸，或在维修后测量损失部位修复后的痕迹尺寸。

4.3 车辆区域划分

车辆整体划分为三个区域，自保险杠至防火墙以前（含防火墙）为A区；自A柱（含A柱）以后至C柱（含C柱）下端垂直部位往前为B区；自C柱（不含C柱）下端垂直部位往后至后保险杠为C区。

4.3.1 伤损区域划分

根据车辆结构件伤损、车辆覆盖件伤损、车辆装饰件伤损并结合车辆区域划分，综合判定事故车伤损程度等级。

4.4 伤损程度等级

4.4.1 等级划分

事故车伤损程度划分为零级和十二个等级。当事故损失部位可通过螺母铰链进行更换恢复原状的损失程度级别为零；当车辆发生事故造成车体结构扭曲、变形、凹陷、撕裂、洞穿、断开不能通过螺母铰链固定恢复原状的事故划分为重度伤损一至四级、中度伤损一至四级、轻度伤损一至三级。

4.4.2 重度伤损

在两个以上区域内伤损，分别使汽车骨架折曲、撕裂、洞穿达到一定程度的。

4.4.3 中度伤损

在一到两个以上区域内伤损，分别使汽车骨架折曲、撕裂、洞穿未达到重度伤损程度的。

4.4.4 轻度伤损

在一到两个以上区域内伤损，各区域伤损有一定弯曲、凹陷、折曲未达到中度伤损的。

5 伤损部位明细

5.1 车辆结构件

车辆结构件包括：水箱框架（龙门架）、前纵梁、悬架部位、前翼子板内衬、防火墙、A、B、C柱、车顶、顶大边、底大边、后围板、后底板、后纵梁、底盘。

5.2 覆盖件

覆盖件包括：前机盖、尾门（后备箱盖）、前翼子板、车门、车顶（划伤或轻微伤无需钣金处理时）、后翼子板（划伤或轻微伤无需钣金处理时）。

5.3 装饰件

装饰件包括：门条、镀铬件等装饰品，装饰件受损不作为事故车等级判定的依据。

6 结构件伤损等级

6.1 结构件伤损等级划分

结构件伤损中轻度伤损和中度伤损等级划分如表1所示。

表1 结构件伤损等级

结构件名称	度量维度	轻度伤损			中度伤损		
		一级	二级	三级	一级	二级	三级
水箱框架（龙门架）	面积/功能 (S/F)	伤损 < 1/4	1/4 ≤ 伤损 < 1/3	伤损 ≥ 1/3			
前纵梁	长度 (L)				伤损 < 1/3	1/3 ≤ 伤损 < 2/3	伤损 ≥ 2/3
悬架	面积/功能 (S/F)				伤损 < 1/4	1/4 ≤ 伤损 < 1/3	伤损 ≥ 1/3
前翼子板内衬	面积 (S)	伤损 < 1/5	1/5 ≤ 伤损 < 1/4	1/4 ≤ 伤损 < 1/3	伤损 < 1/3	1/3 ≤ 伤损 < 2/3	伤损 ≥ 2/3
防火墙	面积 (S)				伤损 < 1/4	1/4 ≤ 伤损 < 1/3	伤损 ≥ 1/3
车顶	面积 (S)	伤损 < 1/5	1/5 ≤ 伤损 < 1/4	1/4 ≤ 伤损 < 1/3	伤损 < 1/3	1/3 ≤ 伤损 < 2/3	伤损 ≥ 2/3
顶大边	长度/截面变形 (L/D)	伤损 < 1/5	1/5 ≤ 伤损 < 1/4	1/4 ≤ 伤损 < 1/3	伤损 < 1/3	1/3 ≤ 伤损 < 2/3	伤损 ≥ 2/3
A、B、C柱	长度/截面变形 (L/D)			伤损 < 1/5	伤损 < 1/3	1/3 ≤ 伤损 < 2/3	伤损 ≥ 2/3
底大边	长度/截面变形 (L/D)			伤损 < 1/4	伤损 < 1/3	1/3 ≤ 伤损 < 2/3	伤损 ≥ 2/3
后翼子板	面积 (S)				伤损 < 1/3	1/3 ≤ 伤损 < 2/3	伤损 ≥ 2/3
后围板	面积 (S)	伤损 < 1/5	1/5 ≤ 伤损 < 1/4	1/4 ≤ 伤损 < 1/3	伤损 ≥ 1/3		
后底板	面积 (S)	伤损 < 1/5	1/5 ≤ 伤损 < 1/4	1/4 ≤ 伤损 < 1/3	伤损 ≥ 1/3		
后纵梁	长度 (L)				伤损 < 1/3	1/3 ≤ 伤损 < 2/3	伤损 ≥ 2/3
底盘	面积/功能 (S/F)	伤损 < 1/5	1/5 ≤ 伤损 < 1/4	1/4 ≤ 伤损 < 1/3	伤损 ≥ 1/3		

注：L 代表总长度比例，S 代表总面积比例，D 代表截面变形程度，F 代表功能性影响。

“注：表中‘伤损’比例指伤损部分占该结构件相应总尺寸的比例。线性结构件（如纵梁、立柱、大边）优先采用长度比例；板状结构件（如防火墙、围板、底板）优先采用面积比例；对于具有复合特性的部件，应以影响结构安全或功能恢复的主要伤损形态为准。

6.2 结构件伤损等级确定原则

6.2.1 在一个区域内

在一个区域内，同时存在几个结构件受损，以最大受损件对应的级别，作为该车事故等级；存在两个或两个以上结构件有相同的伤损等级时，则该车事故等级在单个伤损等级的基础上，上升一级。（注意：最高可上升为中度四级。）

6.2.2 在两个或两个以上区域内

在两个或两个以上区域内，存在不同的伤损等级时，以最大受损级别作为该车事故等级；存在两个或两个以上相同伤损等级时则事故级别提升一个等级。

6.3 重度伤损

6.3.1 判定前提

当车辆事故伤损涉及两个或两个以上车辆区域（A、B、C区，按4.3划分），且依据6.2.2确定的区域伤损等级达到中度三级或以上时，应综合评定为重度伤损。

6.3.2 区域伤损尺寸的计量

为量化伤损范围，引入区域伤损尺寸作为辅助判定参数。该尺寸指：在单一区域内，所有存在轻度一级或以上伤损（依据表1）的结构件，其伤损部位在车辆纵向中心线上的投影长度累计值，计量单位为厘米（cm）

6.3.3 重度伤损等级划分

重度伤损分为四个等级，根据伤损最严重的两个区域的区域伤损等级与区域伤损尺寸，按表2进行判定。

表2 重度伤损等级判定表

重度伤损等级	判定条件
一级	三个区域中，一个区域伤损等级为中度三级，其他区域的伤损尺寸之和 $\leq 30\text{cm}$ 。
二级	三个区域中，一个区域伤损等级为中度三级，其他区域的伤损尺寸之和 $> 30\text{cm}$ 且 $\leq 40\text{cm}$ 。

三级	三个区域中，一个区域的伤损等级为中度四级，其他区域的伤损尺寸之和 $\leq 40\text{cm}$ 。
四级	三个区域中，一个区域的伤损等级为中度四级，其他区域的伤损尺寸之和 $> 40\text{cm}$ 。

7 覆盖件伤损等级

7.1 轻度一级

两个及两个以下覆盖件受损。

7.2 轻度二级

三个覆盖件受损。

7.3 轻度三级

四个覆盖件受损。

7.4 中度一级

五个及五个以上覆盖件受损。

8 泡水车伤损等级

8.1 轻度泡水车

水淹、水泡至门槛。

8.2 中度泡水车

水淹、水泡至门槛以上，ECU以下。

8.3 重度泡水车

水淹、水泡至ECU及以上。

9 火烧车伤损等级

9.1 轻度火烧车

部分线路、电子元器件过火，未伤及车身结构件，过火面积小于车身总面积的10%。

9.2 中度火烧车

线路、电子元器件及车身结构件过火，过火面积大于车身总长度的10%，小于车身总面积的20%。

9.3 重度火烧车

线路、电子元器件及车身结构件过火，过火面积大于车身总面积的20%。

注：车辆底盘件、车箱体外边缘、箱体焊接连接边缘，蒙皮凹陷可通过无痕修复恢复原样的，长度变形小于 10° ，修复痕迹小于30平方厘米的，可不记录事故等级评判范围。