

GB/T XXXXX-XXXX 《车辆右转弯提示音要求及试验方法》

(征求意见稿)

编制说明

一、工作简况

1. 任务来源

货车尤其是在城镇区域行驶作业的工程车、渣土运输车、自卸车等右转弯时，由于转弯影响区域较大，以及驾驶员在一定程度上存在视觉盲区，时常导致行人、非机动车等道路使用者被撞的交通事故，急需对该类车辆提出新的安全技术要求并加大监管力度。在 GB 7258-2017 中规定“总质量大于等于 12000kg 的货车，应装备符合标准要求的车辆右转弯音响提示装置，并在设计和制造上保证驾驶人不能关闭车辆右转弯音响提示装置”。为了贯彻和实施 GB 7258-2017 相关条款的技术要求，有效保障行人、非机动车等道路使用者安全出行，立项制定推荐性国家标准《车辆右转弯提示音要求及试验方法》。

国家标准化管理委员会下达 2018 年第二批国家标准制修订计划即制定推荐性国家标准《车辆右转弯提示音要求及试验方法》，项目编号为 20180959-T-339。

2. 背景和意义

近几年，随着我国汽车工业的高速发展，商用车辆保有量越来越大，其使用、服务的领域越来越多。尤其是在我国大多数城市道路上，人、车混行交通现象比较普遍，城市道路交通安全形势日益严峻。在市区、市郊等区域行驶的大型客货车辆，如公共汽车、长途客车、市政用车、城市渣土运输车、混凝土搅拌运输车等产品，在其右转弯行驶过程中时常引发交通事故、造成人员伤亡，对社会影响较大，亟待予以解决。

在 GB 7258-2017 的“8.6.7 总质量大于等于 12000kg 的货车，应装备符合标准要求的车辆右转弯音响提示装置，并在设计和制造上保证驾驶人不能关闭车辆右转弯音响提示装置。”

大型车辆安装“车辆右转弯音响提示装置”，以使其他的道路使用者能及时注意到车辆右转弯的运动状态。制定国家标准不仅完善汽车行业标准体系和规

范行业市场秩序，为 GB 7258-2017 相关条款技术要求的实施提供支持，还有利于规范提示音装置及其在车辆上的安装，保证产品质量，促进汽车行业取得技术进步。

3. 主要工作过程

3.1 2016 年 6 月，按照 GB 7258 标准的进展，汽标委整车分委员会决定向行业征求起草单位，决定由中国汽车技术研究中心和济南重汽集团技术中心牵头，成立由江淮、东风、汉得利等企业组成的标准起草组，共同开展了提示音要求的预研工作。起草组对标准关键的几个问题进行了探讨：

1) 技术路线探讨：技术路线一：利用现有转向灯的控制信号，安装语音报警器并与转向灯并联，由转向灯控制装置操纵输出控制信号，语音报警器发出车辆转弯的语音提示。技术路线二：利用现有转向盘的转动量，由转向传感控制装置输出控制信号，安装的语音报警器发出车辆转弯的语音提示。技术路线三：在驾驶员易操作范围内，设置右转弯音响提示按钮，根据需要控制安装的语音报警器发出车辆转弯的语音提示。

2) 工作状态探讨：为减少噪音，提示装置在下列工况下可以不工作：车辆处于空挡；车辆处于手刹状态；车辆车速为零；车辆在行人较少的夜间行驶。提示装置自身出现的故障不能影响车辆正常使用。

3) 提示声音要求探讨：发动机处于停止状态，供电电压为额定电压。测声计设置在汽车最前轴的垂直面上，距离车辆右侧最外侧 1.5 米、离地高度 1 米的位置，面向汽车水平设置，A 计权声压级不得超过 $85\text{dB(A)} \pm 10\text{dB(A)}$ 。

4) 试验项目探讨：防护性能、耐温性能、振动性能、耐电压性能、电磁兼容性能、耐自由跌落性能、阻燃性能、耐盐雾性能、耐工业溶剂性能、耐久性能等。

5) 其他方面探讨：①标准要求的合理性与可行性，交通管理事项，产品技术改进。②车辆右转弯音响提示，综合效果如何界定，司机素质，法规要求，车辆类型与状态，道路使用者尤其是非机动车及行人，交警行为，无其他车辆行驶状态，车辆拥堵行驶状态等。③标准要求的经济分析，对旧车的要求，对新车的要求，型式认证等。

3.2 2017 年 4 月 6 日在陕西省西安市召开商用车标准工作组第十四次工作会议成立了“车辆右转弯提示音要求及试验方法”标准起草工作组。会议邀请

国内主要的商用车整车企业、零部件企业、检测机构等单位及专家共同研究与探讨汽车行业标准《车辆右转弯提示音要求及试验方法》制定的技术内容。会议就车辆右转弯提示音装置的发展现状与应用前景、该行业标准制定的适用范围、要求、试验方法等技术内容进行了深入而广泛的研讨、交流。来自重汽技术中心代表介绍了标准的主要内容和草案的框架，来自日野中国的代表介绍了日本介绍了日本左转弯提示音法规的来源、内容、标准要求和执行情况以及对中国标准的建议，特别提出了日本车辆上采用尾灯来判别白天和黑天来区分声音的强度，达到防止扰民的目的。来自汉得利常州电子股份有限公司、曲阜天博汽车电器有限公司和厦门鼎立特的代表作为提示音部件的生产企业介绍了提示音的种类，声压级、实现方式以及安全要求等具体问题提出了各自的见解，提出了提示音适应人体要求的频率选择范围，其车外声级提出高出背景噪声的有效范围（6dB(A)-10 dB(A)），尽量不去限制声音类别，还需一定程度考虑声音滞后的问题。来自中国质量认证中心曲艳平提出右转弯提示音的使用环境很重要，公路、闹市、不同时间段声音都不同，对于长轴距车辆要考虑内轮差对车辆转弯轨迹的影响，划定出危险区域，结合我国道路设计的特点，道路的宽度等因素考虑。来东风公司代表提出了水泥搅拌车等工程车辆货场内车多，提示音多，在生产中产生了额外的噪声的问题，来自江淮公司的代表也提出了右转弯提示音只能是降低事故的辅助作用，考虑可实现性，不必要过于先进，减少标准制定的难度。

3.3 2017 年 6 月 20 日在山东省济南市召开了《车辆右转弯提示音要求及试验方法》标准起草工作组第一次会议，来自整车主机厂、检测机构和零部件企业近 30 余名代表参会。会议介绍并讨论了《车辆右转弯提示音要求及试验方法》国家标准（草案），就相关技术条款的内容调整基本达成一致：会议对提示音的类型，不做硬性规定，会议认为：采用“语音+蜂鸣”方式效果较好；对标准草案中具体提示音的响应时间、频率、声压级等，需要会后根据测试方案，测量 12 吨以上货车的噪声值，然后由零部件公司分析后确定提示音的性能指标，另外，城市环境噪声由标准所提供权威报告作为数据支撑。会议还提出了车辆定置噪声摸底测试工作和提示音验证测试的测试要求，确定了下一步工作计划，要求主机厂明确代表车型，完善测试方案，并于 8 月底前，主机厂完成代表车型噪声摸底测试，同时要获得城市环境背景噪声相关数据，9 月底前零部件厂

家根据相关要求（提示音的要求及安装要求）完成制造（或调试）提示音装置样件并装在代表车型上，10月底前完成标准草案和试验场测试验证工作。

3.4 2017年7月至9月间起草组完善测试方案，并进行了车型背景噪声摸底测试。根据标准起草工作组会议要求，对测试方案进行完善，主要对代表车型、试验条件和车辆行驶工况等进一步细化要求，提高测试方案的针对性和可操作性。

中国重汽技术发展中心和安徽江淮汽车股份有限公司分别选取了货车按照测试方案规定进行了样车背景噪声测试工作，与常州汉得利联合对测量数据进行分析、处理后，提供背景噪声的测试数据（结果）。

3.5 2017年9月20日，在天津市中国汽车技术研究中心召开了起草组小组会议，会议由中汽中心、中国重汽、常州汉得利、山东天海参加，会议主要是对近期测量的车辆背景噪声数据进行了讨论，对前期试验数据进行了分析，给出了频率和声压级的推荐数值，同时，中汽中心标准所噪声组的谢工对城市环境噪声做了说明，同时对右转弯音响提示装置的声压级给了建议。山东天海已安排在中通的货车上测量背景噪声。会议同时把《车辆右转弯提示音要求及试验方法》标准草案进行了讨论，明确了对提示音装置的试验要求需简化，按照GB/T 28046系列等标准进行的试验项目。

3.6 2017年10月13日，中国重汽技术发展中心、重汽检测中心、山东天海科技股份有限公司与中通客车控股有限公司试验人员对中通制造混凝土搅拌运输车（6×4，豪沃汽车底盘）背景噪声进行了测量并出具试验报告，检测中心、常州汉得利对测量数据进行分析、处理，为标准草案编制提供背景噪声的测试数据（结果）。

3.7 2017年10月19日，汽车噪声标准研究工作组第十四次会议在重庆召开，会议讨论了本标准草案，常州汉得利介绍了右转弯提示音起草组过去半年开展的研究，主要包括背景噪声的调研，以及右转弯提示音声压级及频率特性的初步意向。针对目前对声压级要求过高的质疑，目前起草组在进行样件装车的测试和数据收集，确定可以被识别并尽量少污染声环境的提示音。一汽表示，是否需要对提示音零部件的安装位置有要求，从目前标准来看已经对安装位置有所考虑。ACEA表示，此种技术解决方案是否真的能带来安全性的提升，并切实解决重型车盲区对行人的伤害，并建议对车祸导致原因的深层次分析，

针对性解决；同时建议在实施过程中先对部分特殊车型进行要求，根据实施效果决定是否扩大实施车型范围。东风表示，该标准是否考虑提示音是否给行人的反应时间，并建议司机可以提前开启提示音装置。福田戴姆勒也建议其开启的逻辑需要明确。重庆所表示，对于测量结果到底需要测量频率特性还是倍频程特性需要后续研究和明确，对于右转弯提示音的建立反应时间的测量方法需要明确实现方法。上海检测中心表示，语音提示前的三声蜂鸣声是否会延迟行人对声音的识别。北京劳保所、OICA 等都表示，现有限值要求可能与倒车提示音标准、GB 3096 标准抵触，需要重新考虑是否需要把限值降低。以上技术问题均会在起草组的下一次会议中进行讨论和明确。

3.8 车辆实际转弯工况技术数据摸底工作。为了合理确定右转弯提示音的技术性能指标，经标准工作组商议，组织进行车辆实际转弯工况技术数据摸底工作。2017 年 10 月 20 日，在济南市高新区道路上，中国重汽技术发展中心（检测中心）进行了代表车型（8×4，满载）右转弯行驶工况技术数据收集，具体如下表 1：

表 1 8×4 自卸车 满载

	大十字路口右转弯		小十字路口右转弯		备注
	车速 km/h	发动机转速 rpm	车速 km/h	发动机转速 rpm	
测试 1	15	1200	8	1000	
测试 2	15	1200	8	1000	
测试 3	15	1200	8	1000	

2017 年 10 月 27 日，在聊城市郊道路上，山东天海电装有限公司与中通客车控股有限公司进行了代表车型（6×4 豪沃底盘，混凝土搅拌运输车）右转弯行驶工况技术数据收集，具体数据如下表 2 和表 3：

表 2 6×4 搅拌车 满载

	大十字路口右转弯		小十字路口右转弯		备注
	车速 km/h	发动机转速 rpm	车速 km/h	发动机转速 rpm	
测试 1	29	1200	15	1000	
测试 2	30	1000	18	800	
测试 3	32	1050	20	1000	

表 3 6×4 搅拌车 空载

	大十字路口右转弯		小十字路口右转弯		备注
	车速 km/h	发动机转速 rpm	车速 km/h	发动机转速 rpm	
测试 1	30	1000	15	1000	
测试 2	32	1000	20	1150	
测试 3	35	1100	22	1050	

3.9 2018 年 1 月 23 日在天津市中国汽车技术研究中心召开商用车工作组会议，会议邀请了公安部交通管理科学研究所应朝阳参会，与会专家对标准草案中夜间提示音声压级、安装位置等提出了修改建议，应朝阳表示右转提示音激活可采用使用转向信号方式，并且对提示音的声色特征不做严格规定。

3.10 2018 年 3 月 23 日在长春市召开汽车噪声标准研究工作组第十五次工作会议，中国重汽汇报了标准草案，并演示在室内和实车上的提示音测试情况，会议一致认为 1600Hz 的提示音效果比较适宜。

3.11 2018 年 7 月 5 日在济南市召开标准工作组内部会议，会议确定标准草案需增加提示音图例、整合标准测试章节等，并要求会后中国重汽和常州汉得利再做一次实车测试，以证明提示音的效果。

3.12 2018 年 8 月 8 日下午，在济南市高新区飞跃大道的空旷路段，进行了提示音装置在 8×4 载货车上的验证，中国重汽技术中心、常州汉得利、山东天海三家的相关技术人员参加测试，全面测试和评估了提示音的效果以及标准草案中的主要技术内容。

3.13 2018 年 8 月 15 日，在山东曲阜市召开了征求意见稿初稿研讨会，中国汽车技术研究中心、中国重汽、东风等主机厂、汉得利、曲阜天博、山东天海等零部件企业共 20 多家企业约 30 多人参加了会议。汉得利和天海公司详细介绍了整车和提示音装置相关试验的结果，各项技术指标全部可以满足标准的要求；随后，会议详细研讨了《车辆右转弯提示音要求及试验方法》征求意见稿草案，就提示音的组合形式，整车试验要求以及试验方法等内容进行了深入讨论研究，对草案整体框架结构达成了一致，对于部分技术指标进行了讨论研究，并安排了后续相关的验证工作。

3.14 2018 年 9 月，标准起草工作组结合 2018 年 8 月 15 日山东曲阜《车辆右转弯提示音要求及试验方法》征求意见稿（初稿）研讨会讨论意见和会议纪要等有关要求，尤其是整车与装置的试验方法的确立等方面进行了详尽的研究、

沟通和协调，以及补充验证工作，初步形成了一致的标准完善方案，修改完成了推荐性国家标准 GB/T《车辆右转弯提示音要求及试验方法》征求意见稿，开展征求意见工作。

二、标准编制原则和主要内容

1. 编制原则

1) 综合分析国内外同类产品先进的国家标准和国际标准，考虑我国目前行业情况以及结合国内主要生产企业建议的基础上进行标准制定；

2) 标准的编写按照 GB/T 1.1-2009《标准编写规则 第 10 部分：产品标准》；

3) 标准的编写参照 GB/T 20001.10—2014《标准化工作导则第一部分：标准的结构和编写规则》；

4) 在深入调研的基础上，吸收和听取汽车主机厂、检测机构和提示音装置生产企业等有关该产品的科研、设计、制造、使用和管理等各相关部门的意见。本标准的技术指标力求达到或接近国际先进水平。对各项技术指标进行充分的试验验证，具备实施的可行性和可操作性。

2. 标准主要内容

2.1 标准的范围

本标准规定了车辆右转弯提示音装置及其在车辆上安装的术语和定义、要求、试验方法等。

2.2 标准中出现的术语与定义

2.2.1 车辆右转弯提示音（以下简称提示音）

在车辆右转弯时，车辆向周围区域发出的且能够对其他道路使用者起到提示作用的声音。

2.2.2 车辆右转弯提示音装置（以下简称提示音装置）

安装在车辆上，能够按要求发出提示音的装置。

2.3 标准的主要技术要求

主要规定了装于机动车辆上的提示音装置的要求及试验方法等，主要技术要求内容如下：

2.3.1 基本要求

总质量大于等于 12000kg 的货车应安装提示音装置；提示音应是蜂鸣提示音或蜂鸣语音组合提示音，不允许全程语音播放。

2.3.2 提示音装置要求

2.3.2.1 蜂鸣提示音

车辆右转弯时发出的循环播放的声音，其频率范围为 1000 Hz~2800 Hz，工作频率推荐采用 1600 Hz±50 Hz。循环播放频次为 24 次/分±2 次/分，一个循环播放周期时长为 2.5 s，由三个蜂鸣音（每个蜂鸣音持续 0.5 s），两个 0.1 s 的无音间隔，和一个持续 0.8 s 的无音时间组成，蜂鸣提示音示例见图 1。

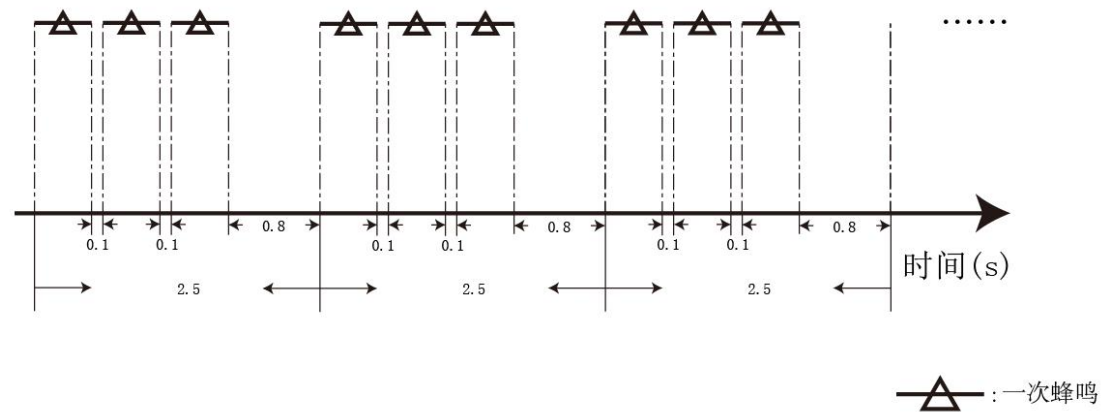


图1 蜂鸣提示音示例

2.3.2.2 蜂鸣语音组合提示音

由蜂鸣提示音和语音提示音组合而成。蜂鸣提示音的频率应符合 4.2.1 的要求，语音提示音为“右转弯，请注意”，采用普通话，应清晰可辨，在蜂鸣提示音之后播放语音提示音。播放频次为 15 次/分~18 次/分，蜂鸣语音组合提示音示例见图 2。

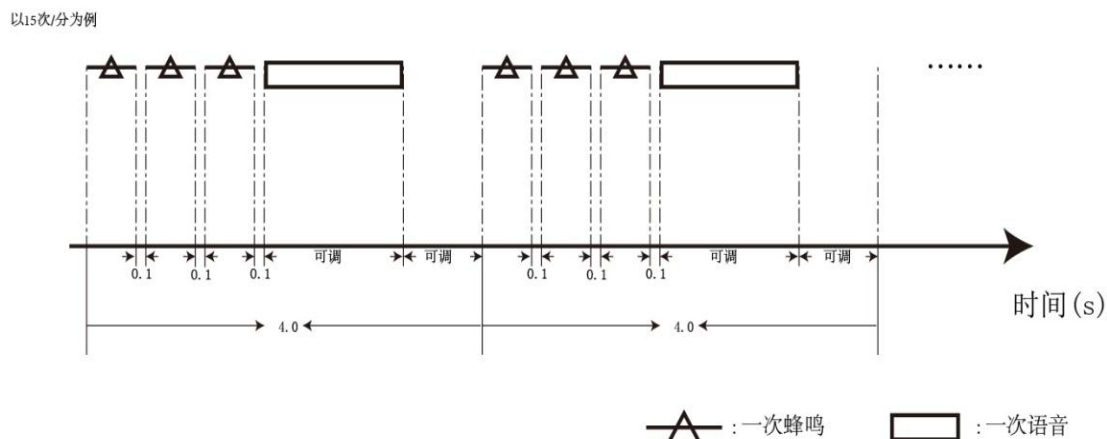


图2 蜂鸣语音组合提示音示例

2.3.2.3 声压级

距离提示音装置 2 m 处的 A 计权声压级，昼间工作模式下为 87 dB(A) ± 5 dB(A)，夜间工作模式下为 72 dB(A) ± 5 dB(A)。蜂鸣语音组合提示音模式下，语音提示音声压级不得超过蜂鸣提示音声压级。

2.3.2.4 温度范围

工作温度：-40 ℃ ~ 85 ℃。

2.3.2.5 电压范围

标称电压：24 V。

供电电压：16 V ~ 32 V。

2.3.3 整车提示音要求

2.3.3.1 声压级

提示音装置应有昼间与夜间两种工作模式，昼间与夜间工作模式能够相互转换。在车辆右侧前轴中心线横向垂直面内，距离右前轮外侧面 2 m，离地高度 1.2 m 处，提示音的总声压级应满足以下要求：

- a) 昼间工作模式：85 dB(A) ± 5 dB(A)；
- b) 夜间工作模式：70 dB(A) ± 5 dB(A)。

注：昼间工作模式和夜间工作模式的转换可以采用位置灯或近光灯开闭、设置夜间模式开关、或自动识别等其他智能模式实现。

2.3.3.2 装车要求

提示音装置应合理安装在车辆上，且满足以下要求：

- a) 提示音装置应安装在车辆右侧、前轴中心线向后 2.5 m 以内, 安装连接应牢固、可靠；
- b) 当触发右转向信号时，应及时发出提示音，整个右转向信号存在期间提示音应持续；当右转向信号消失后，提示音应继续保持不少于 2 个循环；
- c) 收到危险警告信号时，提示音装置不工作；不能人为单独控制其关闭；
- d) 提示音装置自身出现的故障不应影响车辆正常使用；
- e) 车速大于 40 km/h 时，提示音装置可停止工作。若车辆可自动识别变道或转弯，车辆变道时提示音装置可停止工作。

2.4 标准的主要试验方法

2.4.1 提示音装置试验

2.4.1.1 试验环境

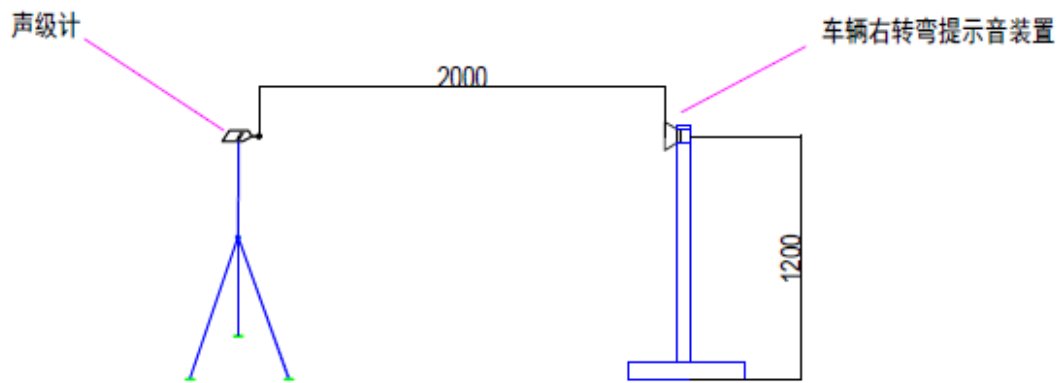
消声室或半消声室，背景噪声 ≤ 40 dB(A)，除特殊要求外，试验环境温度 $23\text{ }^{\circ}\text{C} \pm 5\text{ }^{\circ}\text{C}$ 。

2.4.1.2 测量仪器

进行 1/3 倍频程测量时，测量仪器应满足 GB/T 3241-2010 中 1 级滤波器的相关要求。所使用的声级计或其他等效测量仪器，应符合 GB/T 3785.1-2010 中对 1 级仪器的要求。测量时应使用 GB/T 3785.1-2010 中描述的“A”频率计权特性和“F”时间计权特性，当使用可周期性监测 A 计权声级的系统时，其读数的时间间隔不应大于 30 ms。

2.4.1.3 试验要求

提示音装置按照装配方向安装在刚性支架上并应避免引起共振，距地面高度为 $1.2\text{ m} \pm 0.02\text{ m}$ ，声级计与提示音装置处于同一轴线上，声级计最前端距提示音装置最前端水平距离为 $2\text{ m} \pm 0.05\text{ m}$ 。试验室内布置位置见图 3。



注：尺寸单位:mm

图3 试验室内布置位置图

声级计最大灵敏度的中心线应与提示音装置的最高声压级方向重合在一起。

按 4.2.2 的要求测量提示音装置的声压级。测量时间不小于 5s，取测量过程中的最大值作为测量结果，连续测量三次，结果的差值不应超过 2 dB(A)，若结果的差值超过 2 dB(A)，则重新测量，直至取得连续三次测量结果的差值不超过 2 dB(A) 为止。以三次测量结果的平均值作为最终测量结果。蜂鸣语音组合提示音模式下，应分别测量语音声压级和蜂鸣音的声压级。

蜂鸣语音组合提示音模式下，应分别测量蜂鸣和语音的声压级，取测量过程中蜂鸣音的 A 计权声压的最大值与语音的最大值进行比较，若前者较大，则为有效，继续按 5.1.3.3 进行测量。

2.4.2 整车提示音试验

2.4.2.1 试验环境

测量场地：应由混凝土、密实型沥青或类似的无明显孔隙的坚硬材料所构成的平坦开阔地面。避免在雪地、草堆、稀松的土壤或其他具有吸声特性的地面上进行。待测车辆周边 3 m 内和传声器周边 3 m 之内无较大的反射物，如车辆、建筑物、广告牌、树木、平行的墙、人等。

气象条件：试验时应是无雪、无雨、无雾天气，风速（包括阵风）不大于 5 m/s，在风速超过 2 m/s 时建议使用防风罩。试验时环境温度范围为-10 ℃～50 ℃，符合 GB/T 3785.1-2010 的规定。

背景噪声：测量期间，背景噪声（A 计权声压级）至少比被测噪声低 10 dB。

2.4.2.2 测量仪器

所使用的声级计或其他等效测量系统，包括防风罩等应符合 GB/T 3785.1-2010 中对 1 级仪器的要求。测量时应使用 GB/T 3785.1-2010 中描述的“A”频率计权特性和“F”时间计权特性，当使用可周期性监测 A 计权声级的系统时，其读数的时间间隔不应大于 30 ms。

2.4.2.3 车辆准备

车辆应稳定停在指定位置，车窗处于关闭状态，车轮处于直线行驶位置，发动机处于停止状态，对有空调装置的车辆，应关闭车内空调。

如果车辆的风扇有自动启动功能，应保证在声压级测试过程中风扇不会启动。

对测量结果有影响的其他发声装置均应处于关闭状态。

2.4.2.4 声级计的位置

声级计的传声器位于车辆右侧前轴中心线横向垂直面内，距离右前轮右侧面 $2\text{ m} \pm 0.05\text{ m}$ ，离地高度为 $1.2\text{ m} \pm 0.02\text{ m}$ ，前轴中心线的横向垂直面上，传声器布置位置见图 4。

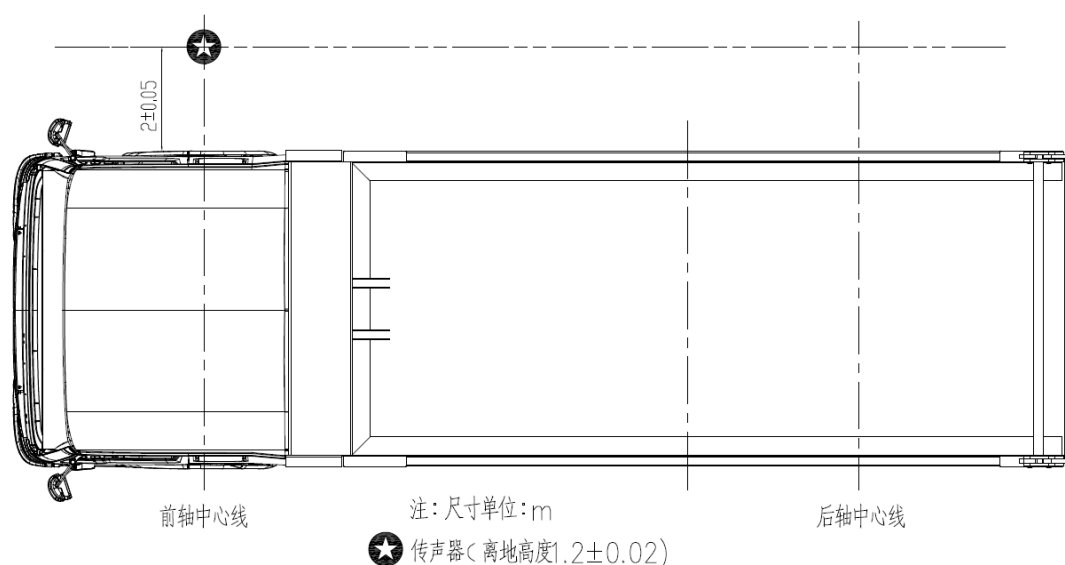


图 4 传声器布置位置图

2.4.2.5 声压级测量

打开右转向灯开关，使提示音装置工作后，按照 2.4.2.4 的布置位置进行

测量，测量时间不小于 5 s，取测试过程中的最大值作为测量结果，声压值异常时测试数据应予剔除，连续测量三次，结果的差值不应超过 2 dB(A)，若结果的差值超过 2 dB(A)，则重新测量，直至取得连续三次测量结果的差值不超过 2 dB(A) 为止。以三次测量结果的平均值作为整车提示音的最终测量结果。测量的提示音声压级应满足整车声压级要求。

三、主要试验（或验证）情况分析：

本标准涉及的整车和提示音装置主要由中国重型汽车集团有限公司、安徽江淮汽车集团股份有限公司、中通客车控股股份有限公司以及山东天海科技股份有限公司、曲阜天博汽车电器有限公司、常州汉得利电子股份有限公司、厦门鼎立特电子科技有限公司、深圳市赛恩泰实业有限公司及其合作企业武汉盛硕电子有限公司负责制造车辆的整车和装置的样机、样件等。

首先，标准起草工作组进行了城镇区域车辆右转弯行驶工况调研工作，结合主机厂的代表车型（载货车、自卸车和水泥搅拌运输车等）进行了环境和车辆的背景噪声测试工作，获得了全面和详细的背景噪声数据和典型的车辆右转弯行驶工况特征指标。

其次，在初步确定提示音性能指标等技术要求的基础上，标准起草工作组的零部件企业制造的验证性样机安装在中国重型汽车集团有限公司等单位制造的车辆整车上进行试验验证，同时提示音装置的验证样机按标准草案要求进行了实验室试验验证。

最后，标准起草工作组进行了提示音效果对比验证试验工作。

试验验证表明：该推荐性国家标准的技术要求合理，试验方法可行，对提示音装置的研发、制造和质量管理以及推广应用具有显著的指导和规范作用，有利于提高大型车辆右转弯时的行驶安全性，有效保障行人、非机动车等道路使用者安全出行。

四、明确标准中涉及专利的标准项目，应提供全部专利所有权人的

专利许可声明和专利披露声明：

本标准不涉及专利。

五、预期达到的社会效益、对产业发展的作用等情况：

随着机动车保有量和驾驶人数量持续、迅猛地增加，尤其是在我国大多数城

市道路上人、车混行交通现象比较普遍，城市道路交通安全形势日益严峻。

在市区、市郊等区域行驶的大型客货车辆，如公共汽车、长途客车、市政用车、城市渣土运输车、混凝土搅拌运输车等产品，在其转弯行驶过程中时常引发交通事故、造成人员伤亡，对社会影响较大，亟待予以解决。

在 GB 7258-2017 中规定“总质量大于等于 12000kg 的货车，应装备符合标准要求的车辆右转弯音响提示装置，并在设计和制造上保证驾驶人不能关闭车辆右转弯音响提示装置”。车辆右转弯音响提示装置的使用，可以有效保障行人及非机动车驾驶人的生命、财产安全，杜绝汽车因车辆右转弯视野盲区而引发的恶性交通事故。

制定国家标准《车辆右转弯提示音要求及试验方法》对促进汽车产业发展具有重要的技术进步意义和显著的社会经济效益。一是，能够提高大型车辆的行驶安全性，促进城镇区域的和谐发展。二是，标准规定的“提示音要求”有利于改善和规范该类产品的性能指标，有助于达到提示音装置的预期效果。三是，保证了城镇区域车辆的行驶秩序，提高了车辆的运输效率，促进城镇区域运输行业健康发展。四是，推广采用提示音装置，可提高国产车辆的国际竞争力。五是，通过制定国家标准，不仅规范了市场秩序，促进了产品改进升级和保证产品质量，而且对该行业的健康发展将起到极大的推动作用。

随着相关企业自主研发能力的提高，新研发的提示音装置新产品将填补国内外产业产品空白。本标准的制定为汽车产业未来发展奠定了技术基础。

六、采用国际标准和国外先进标准情况，与国际、国外同类标准水平的对比情况，国内外关键指标对比分析与测试的国外样品、样机的相关数据对比情况

本标准没有采用国际标准和国外先进标准。没有测绘国外的样品和样机。

七、与现行相关法律、法规、规章及标准，特别是强制性标准的协调性

本标准在汽车标准体系中不可或缺，本标准与现行法律、法规和政策以及有关基础和相关标准不矛盾。

八、重大分歧意见的处理经过和依据：

本标准制定过程无重大分歧意见。

九、标准性质的建议说明：

建议该标准确定为推荐性国家标准。。

十、贯彻标准的要求和措施建议

因 GB 7258-2017 规定，2019 年 1 月 1 日起符合要求的车辆必须安装右转弯提示音装置，本标准草案还需征求意见及审查，故建议新标准实施之日起实施。

十一、废止现行相关标准的建议：

无。

十二、其他应予说明的事项：

无。