

GB7258-2017《机动车运行安全技术条件》 国家标准第1号修改单（征求意见稿）编写说明

一、编写背景

国家标准《机动车运行安全技术条件》（GB7258-2017）自2018年1月1日起实施以来，在规范和加强旅居车辆、新能源汽车等新兴车辆登记管理、严格大中型客货车辆等重点车辆安全管理等方面发挥了积极的作用。但随着标准各项技术要求的真正落地实施，也出现了一些新的情况和问题，如中置轴挂车列车的主挂车质量匹配要求不合理影响中置轴车辆运输列车发展、混凝土泵车和汽车起重机等部分专项作业车的侧倾稳定性要求超出产品实际技术水平、严格规范管理平板自卸半挂车及车厢可卸式汽车的依据不充分、客车驾驶区的隔离防护要求不明确等，需要及时对GB7258标准进行修订。

二、编写过程

2018年1月，交通运输部公路科学研究院结合中置轴挂车列车研发和推广应用过程中出现的问题，发函公安部交通管理科学研究所，要求修订GB7258-2017的4.4.1.4。同年8月，中国工程机械工业协会针对行业在实施GB7258-2017中侧倾稳定性要求时遇到的问题，发函公安部交通管理局并报告工业和信息化部装备工业司，要求修订GB7258-2017的4.6.3。

2018年11月1日，公安部交通管理科学研究所会同中国质量认证中心，在湖南长沙组织召开GB7258-2017有关汽车起重机等工程机械产品侧倾稳定性要求研讨会，听取相关行业协会、检测机构和工程机械制造厂家的相关意见和建议。

2018年11月6日，公安部交通管理科学研究所整理、分析GB7258-2017执行过程中遇到的主要问题基础上，经商交通运输部公路科学研究院和中国汽车技术研究中心有限公司，形成了标准修改单征求意见稿。

三、主要修订内容说明

1.关于修改单第一条的说明

修改单第1条是对货车列车的挂车和货车质量匹配要求的修订。

GB7258-2017 的 4.4.1.4 原文为“货车列车的挂车的最大允许装载质量应小于或等于货车的最大允许装载质量”，初始来源为《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》第五十六条第一款第(三)项“载货汽车所牵引挂车的载质量不得超过载货汽车本身的载质量”的规定。

2016 年以来，结合车辆运输车专项整治工作的开展，交通运输部等相关部门推动了我国中置轴车辆运输列车等中置轴挂车列车的研发和应用工作。在该类列车的研发过程中，发现在主车和挂车匹配能满足安全行驶要求的情况下，由于主车配有发动机、驾驶室等部件，其核定载质量通常小于所牵引挂车的核定载质量。经对比分析国外相关技术标准发现，欧洲、美国、日本等国家和地区的技术法规中均无与 GB7258-2017 的 4.4.1.4 相同或类似的规定。

鉴于《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》在制定实施时我国尚无中置轴挂车列车这一类车型，“载货汽车所牵引挂车的载质量不得超过载货汽车本身的载质量”这一规定的主要限制对象实际上是全挂汽车列车（牵引车挂车列车），对 GB7258-2017 的 4.4.1.4 进行修改，规定“中置轴挂车列车的货车的总质量应大于或等于挂车的总质量”，避免因标准规定的不合理制约中置轴挂车列车的发展。

2.关于修改单第二条的说明

修改单第 2 条是对汽车起重机等专项作业车（工程机械）侧倾稳定性要求的修订。

混凝土泵车、汽车起重机（包括全地面起重机）、油田专项作业车是为国民经济发展和国防建设提供重要支撑的工程机械类产品，也是我国在国际上具有领先水平的一类产品。尽管历次版本的 GB7258 均对此类车辆的侧倾稳定性要求有明确要求（总质量为整备质量的 1.2 倍以下的机动车：28°），但混凝土泵车及汽车起重机的整备质量较大，由于各检测机构相关侧倾稳定性试验台能力小，2018 年以前在《公告》管理等环节对此项要求采取了豁免的方式。

近年来，相关检测机构对侧倾稳定性要求的检测能力逐步提升，已能对总质量 55000kg 及以下的车辆进行检测；同时，随着政府部门监管工作要求的进一步严格实施，《公告》管理环节明确需对实车进行侧倾稳定性试验。但试验结果表明，汽车起重机、混凝土泵车等工程机械产品的侧倾稳定性不能满足 GB7258

-2017 的相关规定，部分典型产品的实测值一般在 18° 至 22° ，且有相当一部分产品的实测值在 15° 至 16° 之间。资料整理、分析结果表明，欧盟、美国的技术标准中对此类产品的侧倾稳定性要求一般予以豁免。

考虑到汽车起重机等类型车辆的主要用途是工程作业，其上道路行驶主要目的是转场（行驶里程少）且行驶速度较载货类车辆明显为低，对 GB7258-2017 的 4.6.3 予以修订。鉴于此类车辆的结构特征与举高类消防车相似，而国家标准 GB7956.1-2014《消防车 第 1 部分：通用技术条件》对举高类消防车的侧倾稳定角要求为大于或等于 15° ，结合典型产品实测结果，修改单规定：混凝土泵车、汽车起重机、总质量为整备质量的 1.2 倍以下的油田专项作业车（空载、静载状态下向左侧和右侧倾斜的侧倾稳定角）应大于或等于 15° 。

3.关于修改单第三条的说明

修改单第 3 条是对平板式载货车辆、仓栅式载货车辆及车厢可卸式汽车的结构的要求。

近年来，平板自卸半挂车在我国的发展十分迅猛。但实际上，此类车辆在注册登记后一般加装“固定”货箱作为高栏板挂车使用，是当前超限超载运输的主力车型之一；同时，部分厂家为规避《公告》管理环节载质量利用系数要求及 GB7258-2017 对货箱（罐体）打刻车辆识别代号等要求，申报了与二类底盘、集装箱车等车型高度类似的车厢可卸式汽车。上述情形，给相关管理部门的路面执勤执法工作造成了极大的困扰，需要在设计和制造环节增加要求予以规范。

综合考虑平板式载货车辆、仓栅式载货车辆的设计初衷和实际管理需求，根据 GB/T17350-2009《专用汽车和专用挂车术语、代号和编制方法》对车厢可卸式汽车的说明，修改单进一步明确了此类车辆载货部位和结构的相关要求。

4.关于修改单第四条的说明

修改单第 4 条是对客车驾驶区的防护要求。

近年来，因乘客在客车行驶过程中抢夺方向盘、袭击驾驶人等原因而导致客车失控、发生事故的情形时有报导。特别是 2018 年 10 月 28 日，重庆市万州区一辆公交车行驶至万州长江二桥时，公交车司机和一名女乘客互殴，车辆失控坠入长江，导致两人及车上其他 13 名乘客全部死亡，引起全社会对提升客车驾驶区防护要求的极大关注。

综合考虑各种因素，修改单增加了相关规定，要求设有乘客区的客车、车长大于6m的未设置乘客站立区的客车的驾驶区与乘客舱的其他部分之间应有一道门或隔离设施，以期能防止乘客干扰驾驶人驾驶。

公安部交通管理科学研究所
2018年11月6日