

QC/T 699-2019《车用起重尾板》

第1号修改单编制说明

一、工作简况

1、任务来源

2020年1月，交通运输部办公厅、工业和信息化部办公厅、公安部办公厅、市场监管总局办公厅联合发文要求做好《车用起重尾板安装与使用技术要求》贯彻实施工作。文件提出，生产销售的尾板应符合《车用起重尾板》（QC/T 699）规定，并经取得资质认定的检测机构检测合格。

为落实文件要求，相关检测机构已完成多种型号车用起重尾板的检验工作。但在实际检验过程中发现，各尾板制造企业产品型号编制规则各异，不能集中反映车用尾板的主要参数、性能指标，影响后期的普及推广。同时，车用尾板产品结构、型式多样，性能指标也依据使用场景的不同，参数各异，没有统一的型式判定规则，极大地增加了生产企业的检验成本。

为保证车用尾板产品推广应用，切实减轻生产企业负担，促进车用起重尾板产品及相应车辆的快速上市，更快更好地促进物流行业和市场的快速发展。全国汽车标准化技术委员会专用汽车分委会（以下简称“专标委”）启动了相关修改单的起草工作。

2、主要工作过程

2020年3月4日，专标委组织汉阳专用汽车研究所、深圳市凯卓立液压设备股份有限公司、陕西安中汽车尾板股份有限公司、东莞市达成机械设备制造有限公司和中汽研汽车检验中心（武汉）有限公司成立了标准修订工作组，并进行了任务分工；

2020年3月5日-3月16日，起草组结合前期实施所遇到的问题，对标准的文本进行了逐条修订，并针对标准需要修改的内容，与国内尾板生产企业和物流运输车辆生产企业进行了沟通和协调；

2020年3月17日，起草组邀请物流运输车辆生产企业就修改单内容召开了第一次视频研讨会议，会上对标准修改单的全部条款进行了逐条讨论，并达成了一致修改意见。会后起草单位根据会议精神，修改形成了征求意见稿。

3、主要参加单位和工作组成员

本修改单由汉阳专用汽车研究所主持修订，主要参加单位包括深圳市凯卓立液

压设备股份有限公司、陕西安中汽车尾板股份有限公司、东莞市达成机械设备制造有限公司和中汽研汽车检验中心（武汉）有限公司等。

本标准主要起草人：何小三、杨蒙、梁上愚、邓斌、易润波、冯会健。

二、标准修改单编制原则和主要内容

本修改单的主要内容包括：

1. 增加车用起重尾板产品型号编制规则

2020年1月，交通运输部办公厅、工业和信息化部办公厅、公安部办公厅、市场监管总局办公厅联合发文要求做好《车用起重尾板安装与使用技术要求》贯彻实施工作。文件提出，生产销售的尾板应符合《车用起重尾板》（QC/T 699）规定，并经取得资质认定的检测机构检测合格。但因为标准中没有统一的型号编制规则，各企业根据自己的企业标准进行型号编制，造成各个企业之间的型号编制方法差异巨大，为检测机构和相关主管部门在具体出具和核验报告时，带来了极大的困扰。因此，起草组结合尾板产品的特点，以尾板产品在使用环节最重要的技术指标（额定载荷）和特点（材质、结构、型式）为基础，借鉴汽车行业普遍采用的型号编制规则，编写了车用起重尾板产品型号编制规则。

2. 增加车用起重尾板同一型式判定技术条件

在国内外汽车产品检验环节，为科学合理的进行第三方监管，编写同一型式判定技术条件，精简产品型号，降低重复检验数量，缩减检验周期是一种通行的做法。QC/T 699-2019《车用起重尾板》标准编制时，为汽车行业推荐性标准，起草组考虑到该标准为企业自愿采纳标准，企业可以根据自己的产品特点参照执行，在编写时便把重点放在比较关键的安全要求上，并未编写同一型式判定技术条件。

为方便相关管理部门和企业理解和执行QC/T 699-2019《车用起重尾板》标准，促进车用起重尾板产品推广应用，起草组拟在原标准的基础上增加型号编制规则。按照草案里的型号编制规则，如果没有对应的同一型式判定技术条件。企业每种产品型号的尾板，均需出具检验报告，不仅会带来大量的重复检验工作，造成检测资源浪费，大大延长检验周期，还会给企业带来沉重的经济负担。因此，为科学合理的对尾板产品进行管理，起草组结合尾板产品的特点和QC/T 699-2019《车用起重尾板》标准的技术要求，提出同一型式判定技术条件。

本条件共有五条，须同时满足五条要求方可被判定为同一型式。

（1）生产企业相同；

规定生产企业相同是考虑到各个企业的产品所采用的技术路线，制造工艺均不相同，不具有可参照性。

(2) 升降机构结构、承载平台型式和主要材质相同；

升降机构是尾板的驱动系统，是尾板产品核心的部分，QC/T 699-2019《车用起重尾板》附录 A 将升降机构结构分为平行四边形式、垂直升降式和套筒式三种，不同结构的升降机构性能和技术原理差异巨大，不具备可比性，目前国内尾板升降机构，均为钢制故未对升降机构材质做出要求。

尾板承载平台是尾板用于承载货物的部件，QC/T 699-2019《车用起重尾板》附录 A 将承载平台型式分为普通型、平台折叠型、滑动伸缩型、旋转型、门安装型、内嵌型、内置型 7 种，主要材质方面目前尾板承载平台主要分为钢制和铝制，近年来尾板生产企业为减轻尾板自重，也会采取钢铝混合的材质，因此为减少争议本标准规定只要承载平台主要材质相同即可。

(3) 额定载荷在同一区间内相同或减少；

额定载荷是尾板最为重要的技术参数，本次修改单将额定载荷划分为三个区间：小于等于 600kg 的为一个区间，大于 600kg 至小于等于 1500kg 的为一个区间，大于 1500kg 为一个区间；此划分主要依据 GB/T 37706-2019 标准进行划分，该标准中规定 N_1 类车辆所配备尾板的额定载荷应小于等于 600kg， N_2 类车辆所配备尾板的额定载荷应大于 600kg 至小于等于 1500kg， N_3 类车辆所配备尾板的额定载荷应大于 1500kg。

(4) 尾板最大举升高度相同或减小；

举升高度是车辆生产企业和物流企业在选用尾板时，非常重要的一个技术依据。举升高度越大，尾板驱动系统行程越大，相同结构下驱动系统工作状态越恶劣，因此对于相同结构的尾板，如果最大举升高度相对于被视同尾板相同或减小则可以视同。

(5) 尾板承载平台宽度和/或深度尺寸相等或减小；

平台宽度和/或深度尺寸是车辆生产企业和物流企业在选用尾板时，非常重要的一个技术依据。平台宽度和/或深度尺寸越大，尾板工作状态越恶劣，因此对于相同结构的尾板，如果平台宽度和/或深度尺寸相对于被视同尾板相同或减小则可以视同。

三、主要试验（或验证）情况分析

本修改单的主要技术条款主要依据 QC/T 699-2019《车用起重尾板》和 GB/T

37706-2019，并结合检测机构对起草组内多家尾板生产企业不同型号产品进行实验验证后提出。

四、明确标准中涉及专利的情况

本标准修改单的主要技术内容及相关测试方法均不涉及专利。

五、预期达到的社会效益、对产业发展的作用等情况

2020年1月，交通运输部办公厅、工业和信息化部办公厅、公安部办公厅、市场监管总局办公厅联合发文要求做好《车用起重尾板安装与使用技术要求》贯彻实施工作。文件提出，生产销售的尾板应符合《车用起重尾板》（QC/T 699）规定，并经取得资质认定的检测机构检测合格。

为落实文件要求，相关检测机构已完成多种型号车用起重尾板的检验工作。但在实际检验过程中发现，各尾板制造企业产品型号编制规则各异，不能集中反映车用尾板的主要参数、性能指标，影响后期的普及推广。同时，车用尾板产品结构、型式多样，性能指标也依据使用场景的不同，参数各异，没有统一的型式判定规则，极大地增加了生产企业的检验成本。

通过本修改单的提出，对车用起重尾板产品型号编制规则及同一型式判定技术条件进行明确，可以为管理部门进行行业管理提供技术支撑，为检测机构提供检测依据，进而引导企业更好的理解和执行标准，开展研发、生产和验证工作，促进车用起重尾板产品推广应用。

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或与测试的国外样品、样机的相关数据对比情况；

QC/T 699-2019《车用起重尾板》标准主要参照EN1756.1: 2001+A1:2008 Tail lifts - platform lifts for mounting on wheeled vehicles-safety requirements-Part 1: Tail lifts for goods。该标准中并未对型号编制规则和同一型式判定作出规定。

七、在标准体系中的位置，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；

本标准力求与其他现行国家标准的有关要求相协调，兼顾标准的可操作性和对产品要求的全面性。经分析，本标准与现行相关法律、法规、规章及相关标准无不协调之处，且贯彻了我国的有关法律、法规和强制性国家标准。

八、重大分歧意见的处理经过和依据

本标准修改单中涉及内容与专用汽车领域的相关国家标准和行业标准基本协调

一致，无重大的分歧意见。

九、标准性质的建议说明

本修改单是推荐性行业标准《车用起重尾板》（QC/T 699-2019）的重要完善，建议作为推荐性标准发布。

十、贯彻标准的要求和措施建议

本修改单对新定型产品自标准实施之日起执行，对在生产产品自实施之日起第 7 个月开始执行。

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。