

GB/T 3730.1 《汽车、挂车及汽车列车的术语和定义 第1部分 类型》

(征求意见稿)

编制说明

一、工作简况

1. 任务来源

我国在车辆型式核准、注册上牌、设计生产、销售使用、市场统计等各个环节均涉及到对车辆类型的界定，其中多个场合以 GB/T 3730.1-2001《汽车和挂车类型的术语和定义》作为判定依据，现行 GB/T 3730.1-2001 已实行近二十年，实施过程中也逐步暴露出与其他现行标准法规的协调性及对新车型、新运输模式的适应性等方面还存在一些不足，全国汽车标准化技术委员会整车分技术委员会（以下简称整车分委会）组织开展标准修订工作，在前期工作的基础上提交了对该标准进行修订的立项申请。

国家标准化管理委员会于 2019 年 3 月下达了 2019 年第一批推荐性国家标准计划（国标委发【2019】11 号），其中包括修订推荐性国家标准《汽车、挂车和汽车列车类型的术语和定义》，项目编号为 20191074-T-339。

2. 背景和意义

我国机动车产销量已连续十一年居全球第一，近年来每年新车产销量稳定在 2500 万辆以上；同时随着人们出行需求、运输需求的变化，机动车产品的类型不断增加，不同类机动车之间的差异出现融合与扩大并存的现象。

做好汽车、挂车和汽车列车的类别划分，有如下方面的需求：

1、通用管理需求：无论是在准入管理、注册登记还是使用环节的检查，均需要对不同类别的产品区别对待，针对性制定不同的技术要求并实施，监督检查产品对各自应满足的要求的符合程度。

2、设计和生产需求：生产企业需要设计出符合国家要求和满足市场需求的产品并生产出来，不同类产品的要求和市场需求均有较大不同，企业的设计生产

环节也离不开分类标准的需求。

3、销售和市场统计需求：销售环节直接面向市场，同时我国也会定期统计相关的市场数据，作为对未来发展的预测和规划指导，如果缺乏统一的分类标准，将造成市场信息的混乱和信息解读障碍。

我国现行的《汽车和挂车类型的术语和定义》是 2001 年颁布的，距今已近 20 年，这 20 年也是我国汽车工业大踏步发展的重要阶段，技术不断进步、产品规模不断扩大、新的产品类型和新的出行、运输需求不断涌现，原有的车辆类型界定已难以涵盖当前的汽车市场，有必要对现行推荐性国家标准 GB/T 3730.1-2001《汽车和挂车类型的术语和定义》进行修订。该标准的修订不仅可以完善汽车行业分类标准体系，统一产品分类依据，而且对新的产品有更好的适应性，有利于促进我国对各类产品提出针对性管理要求。

3. 主要工作过程

3.1 2012 年正式成立包含管理部门、汽车生产企业、科研机构等成员在内的车辆分类标准研究工作组，至 2014 年先后召开了四次工作组会议，主要研究现行的分类标准之间的差异与联系，收集行业需求，开展标准预研。

3.2 2015 年 12 月 1 日-4 日在福建莆田召开标准研究第五次会议，开始提出对 GB/T 3730.1-2001 的研究工作，会议就以下内容进行了讨论：

- 1) 轿车、SUV、G 类车型。
- 2) 小微面包车、交叉乘用车、MPV 的问题。
- 3) 轻型客车以及 M2 类面包车转换 M1 类产品的难题。
- 4) 客车分类中的困惑。
- 5) 封闭式货车及客货混装问题。
- 6) 专用作业车及特性机动车。
- 7) 新增的挂车品种。
- 8) 新能源车辆分类。

3.3 2016 年 4 月 27 日在广西柳州召开工作组第六次会议，重点讨论了乘用车的术语和分类，综合考虑 GB 15089、GB 3730.1 和 QC/T 775 几个标准的关联，完成乘用车的术语修订的初步意见，与会代表进行了深入而广泛的研讨，并达成相关共识或建议进一步研究的内容如下：

- 1) 建议将 GB3730.1 编辑成汽车术语基本词典；

- 2) 建议按照车辆规格、结构、功能、分级等方面进行分类;
- 3) 保留敞篷车等结构上的分类特点;
- 4) 小微面包车命名: 短头乘用车、多用途小客车、多用途面包车、交叉型乘用车等各式名称的优缺点;
- 5) SUV 车型将从两排向着三排座变化的趋势;
- 6) 越野乘用车 (G 类) 与 SUV 车型的区分和关联;
- 7) MPV 车型与小微面包车和 SUV 车型区分界限;
- 8) 乘用车分级的必要性及特点;
- 9) QC/T 775 轿车分类存在的问题以及与 GB/T 3730.1 之间协调性;
- 10) 皮卡车的特点及与乘用车的关联性, 以解决皮卡车进城的问题。

3.4 2016 年 7 月 7-8 日在青海省西宁市召开工作组第七次会议, 主要讨论商用车辆的分类和术语, 对皮卡车、轻型客车、客车、货车、挂车等分类的特点进行了研讨:

- 1) 轻型客车建议在 M2 类车辆减少座位至 10 人以下时, 仍按照轻型客车, 并且定义中按照座位数减少表述。
- 2) 对客车的分类, 大家对 GB 3730.1 标准应按照现有术语列举还是按照结构和用途特点分类存在争议, 建议另行讨论。
- 3) 对于中型和轻型货车类术语按照 7.5 吨 (或其他吨位) 划分, 可能涉及到的公安管理的蓝牌问题等, 建议由江铃集团牵头进行研究, 提出合理证据。
- 4) 对挂车和列车类产品建议中集集团进行进一步研究, 无论是国内还是国外, 只要有科学合理性就应在分类标准中体现。
- 5) 专用作业车建议对运输类车辆华为货车类, 对乘用车和客车类的专用作业车按照人数各自对照, 对专用作业类单独分类等。
- 6) 对新能源车辆建议可按照能源类型进行分类。

3.5 2017 年 4 月 19 日在广西南宁召开工作组第八次工作会议, 按照乘用车、客车、货车、挂车和汽车列车几个层面对标准草案的内容展开了讨论:

- 1) 标准名称上增加汽车列车的类别, 因为汽车列车有别于汽车和挂车, 属于单独的术语。
- 2) 乘用车术语要考虑与 GB 7258 术语的协调性。
- 3) 乘用车按使用特征划分建议改为按技术特征划分。

4) 4.5m 以下的两厢乘用车均界定为轿车可能存在问题，研究能否也以高度 1.6m 为界区分轿车和 SUV。

5) 对运动型乘用车划分成越野运动型乘用车和城市运动型乘用车存在不同认识，建议进一步加强研究。

6) 面包车按照《多用途面包车安全技术条件》的术语和定义来划分。

7) 对专用乘用车术语要保留，对防弹车、救护车、殡仪车术语建议在专用车标准 GB/T 17350 标准中体现。

8) 保留 GB/T3730.1-2001 版中的按结构特征划分的方式，但对多用途乘用车术语、短头乘用车、越野乘用车、专用乘用车术语与前面保持协调一致。

9) 乘用车等级的划分，作为资料性附录，仅供企业和相关部门参考，多数建议按照车长和轴距来划分。

10) 建议保留公路客车、长途客车、旅游客车、城市客车、团体客车等术语并协调统一。

11) 专用校车、专用客车单独为一类客车。

12) 建议保留铰接客车、双层客车等术语。轻型客车因为在准入环节、市场划分等使用较多，建议也给予相应的保留。但对按照长度划分的中型、大型、特大型等参会代表有不同意见，制造企业及管理部門的认为存在很多不同的地方，情况复杂难以统一界定，不宜在标准中采用同样的名称。

13) 对车辆还应按照能源类型划分，如气体燃料、电动车辆等方面。

14) 与会代表认为半挂牵引车属于货车一类，对于可牵引半挂车的其他牵引车，如皮卡车则属于具有牵引功能的货车，不算半挂牵引车。

15) 本标准中普通货车属于栏板、厢式等货车的总称，与 GA 802 标准中普通货车概念不同，应考虑两个标准的协调性。

16) 低平板半挂车属于半挂车的一种，不属于货车。

17) 多用途货车关于“具有敞开式货车车厢”的内容考虑与 GB 7258 的协调性。

18) 全挂牵引车与 GA802 不同，建议以牵引杆类牵引车加以区分。另外需要增加中置轴挂车牵引车、刚性牵引杆类牵引车等术语。

19) 保留厢式货车术语，删除厢式汽车。

20) 专用作业车建议要单独划分，有别于货车，与其在同一层级。

21) 牵引杆挂车等术语应与 GB 7258 等标准协调,对半挂车牵引拖台(Dolly)应单独定义。

22) 刚性牵引杆挂车、中置轴货运挂车、中置轴车辆运输挂车、中置轴专用半挂车、低平板半挂车等也要给出单独定义。

23) “全挂牵引车”可考虑改为“牵引杆挂车牵引车”,后续与管理部门进一步研究确认。

24) “双半挂列车”,两辆车联结也可以通过 Dolly 来实现。

25) 增加中置轴挂车列车、刚性杆挂车列车、旅居列车等术语。

3.6 2018年12月4日在北京召开工作组第九次会议,会专家代表对标准文本中的主要技术内容、车辆分类中存在的突出矛盾进行了深入地探讨,并梳理了需要解决的主要问题。此次会议的讨论结果有:

1) 标准定位。确定 GB/T 3730 的标准定位,包括如何与公安、交通等管理标准的协调统一。

2) 标准章节设置。第3章为基础术语和定义,第4章为乘用车术语和定义,第5章为客车术语和定义,第6章为货车术语和定义,第7章为挂车术语和定义,第8章为列车术语和定义。如果增加附录应在标准正文中提及。ACEA 建议标准术语中可增加“车辆”的术语。

3) 多用途货车。讨论了货箱离地高度核定问题,皮卡车界定为货车,不应因为加盖就混淆成 SUV。皮卡车原始定义(PICK UP)就是货箱敞开式。

4) 专用车。专用车是否单独作为一个类别以区分客车和货车,医疗车、体检车等在界定上难以区分。

5) 挂车。应明确货车列车和牵引杆挂车列车的区别。

6) 列车。建议增加中置轴挂车列车。对于 dolly 组成的列车,建议先不把 dolly 和拖挂的挂车看成一个挂车,容易和目前的管理方法产生混淆。

7) 轿车和运动性乘用车。关于车顶外覆盖件最大离地高度,与会有代表提出根据 QC/T 775 已经对轿车和乘用车给予明确定义,关于高度问题应在确定划分原则后统一确定。对于越野乘用车和运动型乘用车的区分,对越野乘用车与 QC/T775 中运动型乘用车和 N3G 类一致,对其他 SUV 建议改为运动型乘用车,区分轿车、运动型 SUV 和越野型 SUV,MPV 等目的是为了更好的管理以及更好界定产品,不仅仅局限于认证领域应用。

8) 面包车和多用途乘用车 (MPV)。建议面包车应按照 GB/T 36881-2018 标准和 GA802 标准给出合理的定义。

9) 轿车的分级。作为资料性附录为行业提供同一参考的尺度。

10) 货车。有建议对货车进行分层考虑,分为普通货车和其他类型货车,其中普通货车可分为:栏板、仓栅、平板、厢式以及封闭式等,其他类型包括:自卸式货车、多用途货车、专用货车以及专用作业车等,也有建议不分层,采用并列的形式。

11) 客车。车长介于 6m 和 7m 的轻型客车需要在与相关部门协调后,综合确定其类别和级别。对于特殊用途的客车(机场摆渡车)应根据其适用场景进行定义。还提出了团体客车、城郊客车等术语。

12) 燃料种类。讨论了燃料客车和新能源客车术语,建议独立成章,并且适用于乘用车和客车等其他汽车。

3.7 2019年10月29日,在深圳召开第十次工作组会议,会上对GB/T 3730.1 草案内容进行了逐条讨论,就标准框架、分类依据、车型名称等内容进行了深入探讨。

1) 标准名称。根据标准的实际内容在标题中增加“汽车列车”,与会专家认为增加后与标准内容更加贴切;同时起草组在会后根据研讨内容整理标准草案并对照 GB/T 1.1-2020 关于标准划分为部分的标准起草规则时,认为将《汽车、挂车和汽车列车类型的术语和定义》调整为《汽车、挂车及汽车列车的术语和定义 第1部分 类型》更符合 GB/T 1.1-2020 要求。

2) 车型名称。目前部分车型在市场上已不存在,经讨论与会专家认为从汽车行业整体上来讲,车辆类型应该完整,便于行业交流和使用,建议保留在征求意见稿中。

3) 示意图。与会专家认为示意图对标准的指导作用不凸显,示意图无法充分体现车型技术特征,建议在草案中删除。也有专家认为汽车列车的相关示意图有一定作用,但考虑会影响标准整体的架构。

4) 基本术语和定义。建议同一类术语定义中的车型需彼此独立互斥,否则会造成一辆车对应同一类别中多个车型的情况。对于“商用车”术语定义,会议上探讨了“商用车辆”的名称合理性,考虑到名称不会影响到定义本身,且为与乘用车保持一致,决定暂用“商用车”,并明确挂车不属于商用车。专用作业

车是否属于商用车再视情况修改。

5) 乘用车（按使用特性划分）。因电动汽车没有发动机，“轿车”术语定义的两厢式条件中考虑将转向盘中心位置作为电动轿车的依据。两厢车 4.5m 界限条件可否取消，调研后酌情修改。对运动型多功能乘用车和多用途乘用车，虽然目前未能从技术特征参数角度界定两种车型，但是企业在开发和销售中可清楚的区分两种车型，与管理不存在矛盾冲突，故暂时保留现有的说法；多用途乘用车是否增加折叠座椅的规定需要与 GB 7258 等标准协调。

6) 乘用车（按结构特性划分）。与会专家认为按结构特性划分的车型与国际标准一致，建议保留该类别中的车型，相关单位可提出更优的车型名称建议。

7) 客车。提出将公共汽车分为城市客车（有站立）和城郊客车（无站立）两种，会上有代表提出城郊客车不是很贴切，也有代表建议继续采用 GB 7258 中提出的“未设站立区的公共汽车”，但因该名称不能称之为术语，因此建议暂时保留城郊客车的定义，待后续确定。GB 7258 标准和市场上还存在卧铺客车车型，建议标准保留“卧铺客车”术语定义。

8) 团体客车。认为专用客车是有专用功能的客车，团体客车不属于专用客车，但有现实使用需求，暂时保留。旅游客车从使用特性上界定，有必要保留。对于“机场旅客摆渡车”，考虑到该标准的适用范围为道路上运行的车辆，会议建议删除。

9) 对特大型、大型、中型客车的界定，因 GA 802 与 JT/T 325 不一致，尤其在中型客车的界定上更为明显，后期秘书处向主管部门汇报情况。

10) 对于轻型客车，江铃建议保留轻型客车的概念，与会代表对于车长介于 6m 和 7m 的轻型客车的划分非常关注，会议决定由秘书处参考其他标准后视情况修改。

11) 货车。由于侧帘式车辆运输已成为国外常用的运输方式，中集集团建议增加侧帘式货车，同时会议讨论决定将平板式、栏板式、仓栅式、厢式、侧帘式货车均归入普通货车内；考虑到术语定义的协调一致性，建议“厢式货车”的术语定义与 GA 802 保持一致、“封闭式货车”与 GB 17350 协调、“多用途货车”与正在制定的《多用途货车通用技术条件》协调；建议将“挂车牵引车”改为“牵引货车”，与交通部使用的术语保持一致。

12) 挂车。建议低平板半挂车术语定义与 GB 1589 保持一致，增加了刚性杆

挂车，有代表提出其定义与 ISO 12357-2007 不一致，但考虑到该定义与 EC 2007/46 一致，将确认后再决定。

13) 汽车列车。确定牵引杆挂车列车、中置轴挂车列车、刚性杆挂车列车、铰接列车均为一车一挂，保留双挂列车和双半挂列车术语，增加多挂列车的术语；会议还建议增加皮卡车列车的定义。

14) 能源类型分类。将“按非常规能源类型划分”独立成章，调整为最后一章，其中增加“甲醇燃料汽车”术语定义，对于汽油仅用于引燃或预热，其余仅采用气体燃料/甲醇进行燃料供给的汽车，虽然有两套燃料供给系统，仍算做单燃料汽车。

15) 专用车。建议纯作业的专用车单独作为一个类别，故在基本术语和定义中规定了“专用作业车”的术语定义，并在对应章节分别定义了“专用乘用车”、“专用客车”、“专用货车”。

16) 轿车的分级。目前轿车分级界限不闭合或存在重叠，会议讨论决定由相关企业调研统计有关车型参数后提出意见再修改轿车分级对应的内容。

3.9 2020年9月17日，通过网络视频会议的形式召开专题研讨会，按照乘用车、客车、货车等三个专题对 GB/T 3730.1《汽车、挂车和汽车列车类型的术语和定义》征求意见稿草案进行了深入研讨，

1) “轿车”。对两厢式轿车长头的判定条件中“发动机前置”与“方向盘位于车长 1/4 之后”调整为均需满足；发动机前置的要求，对没有传统发动机的纯电动汽车与燃料电池汽车应该豁免，描述方式需要更准确。

2) “SUV”。部分市场上宣传的 SUV 车型，指标（离地间隙、接近角、离去角、整车高度等）达不到标准征求意见稿草案要求，工作组将再次调研工作组成员主流产品的技术指标，并根据调研情况完善判定条件；SUV 利用 1.6 米车辆高度判定的条件中已经不再区分 4.5 米及 5 米车型，建议“轿车”的判定条件与其保持一致；关于 SUV 技术指标的测量条件是满载、空载还是可行驶状态，在原有的 GB/T 15089、QC/T 775 及国外标准中均规定为可行驶状态，建议继续按照标准规定统计数据为后续管理规范提供基础，各单位调研时原则上提供可行驶状态下的数据，如确实无该数据可提供空载数据，但需备注说明；关于驾驶员测试配重问题，工作组查询了相关标准，ECE R. E. 3 规定了驾驶员质量为 75kg，GB/T 15089 未明确驾驶员质量，GB/T 12534 规定轿车乘员质量为 65kg，GB/T 12428

规定了客车驾驶员的质量 75kg。

3) “多用途面包车”，针对“发动机中置”判定条件，有企业提出，对于纯电动“面包车”由于没有发动机，故不符合该条件，因而纯电动“面包车”应该属于多用途乘用车而不属于多用途面包车；但也有企业反馈，车管所上牌时对于纯电动“面包车”仍然判定为面包车；经过讨论认为，国家管理部门对面包车给予特别关注是由于宽高比的特性导致安全性因素，而非能源形式，如果一个面包车因为从燃油车变更为电动车就不再属于面包车，与常规认知不符，建议暂先保留原定义，与相应主管部门进行探讨研究。

4) “乘用车分级”。有企业建议两厢轿车参照同平台三厢轿车分级（轴距相同，车长可以适当缩短）；但也有企业反馈，部分产品没有同平台的三厢轿车，只开发了两厢轿车，用两厢车参照/借用三厢车分级的方式不具有普遍性；除了标准中提出的车长、轴距、排量、功率分级方式外，还有企业采用脚印面积的分级方式。

5) “长途客车”、“城市客车”、“城郊客车”。经过研讨调整为“长途客车（公路客车）”、“城间客车”、“城市客车”，同时对三者的定义进一步明确，避免长途客车定义与城间客车定义冲突的现象；鉴于有站立区的客车在管理上有需要，客车生产企业较为关注，一致认为将城市客车定义为 GB 7258 中的未设置乘客站立区的公共汽车定义保持一定的等效性。

6) “团体客车”，建议不要明确指定机关班车、公司班车、酒店班车、购物班车等类型，以免对其他类型的团体客车形成限制。

7) “专用客车”。对于在客车基础上改装的 9 座以下专用载客车辆，有企业建议也应该属于专用客车，不应该受到客车座位数必须 9 座以上的限制；但同时，如果是在三类底盘上改装的，无基准车型时如何处理。金旅、金龙、大通等客车企业根据产品实际情况研讨完善定义。

8) “轻型客车”。有企业希望保留该定义，同时对 6 米界定条件调整为 7 米；也有企业担心与准入的相关规定存在协调困难问题。会议认为保留轻型客车的术语是有必要的，大家约定俗成的称呼需要有一个正式的出处，轻型客车企业也有实际的需求，但是具体界定条件还需要在现有基础上结合产品现状进一步完善。

9) “机场大巴”。一致认为该产品没有特殊要求，建议删除该术语。

10) “半挂牵引车”。作为货车的一种特殊车型加以规定,保持与 GB 7258 的协调,会议达成一致意见。

11) “普通货车”。将普通货车由原来的平板式车辆和厢式车扩展为平板式、栏板式、仓栅式、侧帘式、厢式,会议达成一致意见。关于“普通货车”与 JT/T 1274 规定的“普通货物运输”在名称上相近,经过研讨认为本标准是从车辆结构的角度提出的, JT/T 1274 标准是从所运输货物的性质角度提出的,两者维度不同,同时 JT/T 1274 标准并未将其作为车型的术语定义,两者只是字面上相似,结合本标准定义不存在理解的歧义,但工作组同时认为如果有更好的术语可以替代“普通货车”,则将其进行调整。

12) “厢式货车”与“封闭式货车”。考虑到中国与欧洲厢式化运输车型存在客观差异,中国该定义已在管理和行业上使用多年,在国内已形成较为一致的共识。会议决定维持厢式货车与封闭式货车定义及对应的中文术语,但英文术语适当调整,封闭式货车维持 close van,厢式货车不再使用 van 或 transport van。

13) “专用货车”。专用货车定义不确切的问题,后续研究提出更完善的定义。

3.10 2020 年 10 月 29 日,在江苏常熟召开了第十一次工作组会议,对标准征求意见稿草案轿车与 SUV 的边界、SUV 指标参数、乘用车分级方案及专用汽车、城市客车、公路客车、城间客车、牵引货车、侧帘式货车、半挂车等术语提出意见和建议,并进行了深入研讨:

1) 起草组建议根据 GB/T 3730 系列标准内容及 GB/T 1.1 相关要求,可考虑将标准名称由“汽车、挂车和汽车列车的术语和定义”改为“道路车辆术语和定义 车辆类型”。经讨论决定会后斟酌后再确定。

2) 基本术语和定义。增加“完整车辆”“非完整车辆”术语,与 GB/T 16735 协调一致;增加“二类底盘”“三类底盘”定义;考虑到该标准为技术层面标准,会议同意将“乘用车”“商用车”术语定义明确为“在设计、制造和技术特性上……”;经协商一致将层级修改为商用车层级包含客车、货车和专项作业车,专用客车和专用货车分别被包含于客车和货车层级,专用乘用车被包含乘用车层级下;考虑到专用作业车、专用客车、专用货车等相关术语中的举例并不全面且具有局限性,会议决定将举例,后续 GB/T 17350 等标准的修订与该标准协调一致。

3) 轿车术语和定义。对于草案中两厢车 5000mm 车长的要求, 有企业提出部分或预研的轿车长度超出了 5m 要求, 建议将该数值上调。

4) 运动型多功能乘用车。对于离地间隙(前轴、后轴和前后轴间), 有企业建议将数值下调至 140mm 或 145mm, 有企业提出可根据能源类型分别调整离地间隙。对于接近角、离去角、纵向通过角, 有企业建议接近角和离去角下调至 14° 或 15° , 通过角 13° , 或根据能源类型分别调整数值。还有企业建议参照越野车采用 6 选 5 的方式。对于整车高度, 企业建议调整为 1500/1550/1580mm, 考虑到该离地高度还涉及到轿车, 会议决定会后起草组发送调查表, 根据调研结果再进行修改调整。

5) 其他乘用车术语定义。越野乘用车和 QC/T 775 中的运动型乘用车要求一致。多用途乘用车驾驶员质量、乘员质量在宣贯材料中明确说明。多用途面包车和 GB 36881 保持一致。将专用乘用车术语调整至乘用车层级之下。小型乘用车改为双门乘用车。

6) 客车。会议讨论确定了公路、城市和城间客车的定义, 团体客车等定义由金旅、宇通、金龙商议后给出结论。双层客车定义中将“车身”改为“车厢”。轻型客车定义删除限定技术路线的描述, 会议讨论决定按照产品使用实际, 仍保持为 7m 和 23 人, 会后进一步调研轻客市场产品状态(长度、载客人数等), 会后进一步与管理部门交流时, 管理部门建议维持 19 人。

7) 货车。货车明确第一层级包含半挂牵引车、普通货车、自卸式货车、封闭式货车、越野货车、牵引货车、多用途货车、专用货车, 普通货车包含平板、栏板、仓栅、侧帘、厢式。普通货车定义中删除举例, 对于侧帘式货车删除“载货部位的顶部可以开启”相关描述, 对侧帘式挂车做类似修改。对于专用货车, 不仅要考虑到运输特殊物品, 还需要考虑到具备特殊结构但运输普通物品的货车, 提出“具有特殊结构和/或用于运输特殊物品的货车”或“具有专项用途的货车”, 与会人员倾向于后者。厢式货车会议上有企业提出其英文名称应为“truck body”, 自卸式货车为“dump truck”, 牵引货车术语建议与 JT/T 1178.2 协调。

8) 挂车。挂车包含半挂车、中置轴、牵引杆、刚性杆挂车; 半挂车包含载客、载货、专项作业半挂车、旅居半挂车; 载货半挂车包含通用、自卸、专用半挂车; 旅居半挂车按照 GB/T 36121 协调修改; 对于挂车相关英文名称进行确认

修改。

9) 按能源类型划分。增加汽油车、柴油车定义，保证标准完整性。纯电动和混合动力汽车术语使用 GB 19596 定义。

10) 附录 A 乘用车等级。研讨认为附录 A 用以整车企业宣传参考，跨度大重合性高更符合现状，起草组结合后续方案反馈和车型数据进一步调整。

4. 起草单位及分工情况

4.1 起草单位及起草人信息

本文件起草单位：中国汽车技术研究中心有限公司、公安部交通管理科学研究所、交通运输部公路科学研究院、工业和信息化部装备工业发展中心以及吉利等企业和研究所。

本文件主要起草人：略。

4.2 标准起草分工情况

中国汽车技术研究中心有限公司主要负责标准文本及编制说明的编写、调研行业数据及分析；完成标准项目协调推进、组织标准研讨会议，开展国内外标准比对等。

公安部交通科学研究所主要负责标准中车型类别、范围的界定与车辆注册管理符合性的校对与确认。

交通运输部公路科学研究院主要负责标准中商用车相关技术内容的校对，以及车型类别、范围的界定与货运管理符合性的校对与确认。

工业和信息化部装备工业发展中心主要负责标准中车型类别、范围的界定与行业准入管理符合性的校对与确认。

其他起草单位及起草人，主要参与标准研讨，标准文本校对，技术指标的确定和结果的评定等，并对标准编写提出意见及建议。

二、标准编制原则和主要内容

1. 编制原则

(1) 协调性原则。本标准是界定车辆类型术语和定义的基础性标准之一，是行业通用管理、车辆设计、生产及使用等各环节工作的有效支撑，因此注重各分类标准相互间的协调，主体框架统一，具体领域管理可以有各自的进一步细分，但尽量避免相互冲突。要满足行业使用和管理部门的需要，尽可能覆盖行业普遍

使用以及在其他管理部门标准中已经存在的术语，但尽量做到不冲突，不矛盾，不对管理造成过度影响。

(2) 科学性原则。本标准在编写过程中，充分考虑了行业内相关领域的现行标准，在深入调研各汽车企业产品参数的基础上，吸收和听取汽车主机厂、检测机构、研究机构、管理部门对车辆类别划分的建议，标准的技术指标充分调研了国内相关标准、行业需求，并尽可能考虑了 ISO 标准、EU 指令中适合中国汽车产业的技术内容，标准的关键内容均有参考来源或经过工作组层面的广泛论证。

(3) 规范性原则。本标准的在编写过程中按照 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》等相关标准给出的规则起草。

(4) 广泛性原则。本标准在编写过程充分考虑了管理需求和行业发展需求，立足于适用现行车辆分类和未来发展需要，内容齐全、技术中立，覆盖汽车、挂车和汽车列车，具有广泛的适应性。

(5) 准确定位原则。标准定位于为汽车行业提供基础术语词典，满足汽车行业使用需求，体现在：主要是为了满足我国法律、法规和标准允许使用的道路行驶车辆类型使用的需要，同时参照了目前已有的其他的相关标准给出术语和定义，如 GB 7258；也包括我国目前车辆管理中不允许生产，但实际使用中还存在的产品类型，如卧铺客车；也包括我国目前车辆管理中不允许使用，但国际标准（如 ISO 3833）中仍存在或国际上正在使用的相关产品类型，以便于这类产品的生产和出口，如双挂列车；也包括我国目前还没有推广，但在国外已有成熟应用的产品类型，如刚性杆挂车；对于一些其他国家标准中出于管理需求给出的类型存在特定的技术参数要求或术语名称不利于使用，进行了删除或调整，如城市客车的定义参照了 GB 7258-2017 中对于“设置乘客站立区的客车”相关定义，但删除了“最大设计车速小于 70km/h”的要求。

2. 标准主要内容

本标准的主要内容分为：范围、规范性引用文件、基本术语和定义、乘用车术语和定义、客车术语和定义、货车术语和定义、挂车术语和定义、汽车列车术语和定义、不同能源类型车辆的术语和定义九个章节，具体内容介绍说明如下：

2.1 标准适用范围

本文件对汽车、挂车和汽车列车的类型给出术语和定义。

本文件适用于为在道路上运行而设计的汽车、挂车和汽车列车。

说明
本标准的适用范围与 GB/T 3730.1-2001 保持一致。

2.2 基本术语和定义

完整车辆 completed vehicle

已具有设计功能，无需再进行制造作业的车辆。

非完整车辆 incomplete vehicle

至少由车架、动力系统、传动系统、行驶系统、转向系统和制动系统组成的车辆，但仍需要进行制造作业才能成为完整车辆。

二类底盘 Two types of chassis

具有驾驶室、不具有载货平台或作业设备的非完整车辆。

三类底盘 Three types of chassis

不具有车身的非完整车辆。

汽车 motor vehicle

由动力驱动、具有四个或四个以上车轮的非轨道承载的车辆，包括与电力线相联的车辆（如无轨电车）；主要用于：

- 载运人员和/或货物（物品）；
- 牵引载运货物（物品）和/或人员的车辆或特殊用途的车辆；
- 专项作业。

本术语还包括以下由动力驱动、非轨道承载的三轮车辆：

- a) 整车整备质量超过 400kg、不带驾驶室、用于载运货物的三轮车辆；
- b) 整车整备质量超过 600kg、不带驾驶室、不具有载运货物结构或功能且设计和制造上最多乘坐 2 人（包括驾驶人）的三轮车辆；
- c) 整车整备质量超过 600kg 的带驾驶室的三轮车辆。

乘用车 passenger car

在设计、制造和技术特性上主要用于载运乘客及其随身行李和/或临时物品的汽车，包括驾驶员座位在内最多不超过 9 个座位。它可以装置一定的专用设备或器具，也可以牵引挂车。

商用车 commercial vehicle

在设计、制造和技术特性上用于运送人员（乘用车除外）和/或货物，或进行专用作业的汽车，它可以牵引挂车。

客车 bus

在设计、制造和技术特性上用于载运乘客及其随身行李的商用车，包括驾驶员座位在内的座位数超过 9 个。它也可牵引一辆挂车。

货车 goods vehicle

在设计、制造和技术特性上主要用于载运货物或牵引挂车的商用车，也包括装置一定的专用设备或器具但以载运货物为主要目的，且不属于专用作业车的汽车。

专用作业车 special motor vehicle

装置有专用设备或器具，在设计、制造和技术特性上用于工程专项（包括卫生医疗）作业的汽车，但不包括装置有专用设备或器具而座位数（包括驾驶人座位）超过 9 个的汽车（消防车除外）。

注：本文件中的专用作业车、专用乘用车、专用客车、专用货车统称为专用车。

挂车 trailer

在设计和技术特性上需由汽车或拖拉机牵引，才能正常使用的一种无动力的道路车辆，用于：

- 载运人员和 / 或货物；
- 特殊用途。

汽车列车 combination vehicles

一辆汽车与一辆或多辆挂车的组合。

说明
<p>与 GB/T 3730.1-2001 相比：</p> <ol style="list-style-type: none">1) 新增了“完整车辆”、“非完整车辆”、“二类底盘”、“三类底盘”等术语和定义。2) 调整了“汽车”的定义，主要是对原定义中整备质量超过 400kg 的三轮车辆细分为超过 400kg、不带驾驶室、载货车辆；超过 600kg、不带驾驶室、载客车辆；超过 600kg 带驾驶室车辆。同时该定义与 GB 7258-2017 基本一致，在 GB 7258-2017 基础上增加了可以牵引载客类挂车的要求，与后文中的载客挂车保持协调一致。3) 调整了“乘用车”的定义，主要是增加乘用车“可以装置一定的专用设备或器具”的描述，该定义与 GB 7258-2017 一致。4) 将“商用车辆”术语修改为“商用车”，主要是考虑到“车辆”是一个隐含了汽车、挂车、汽车列车、非机动车等更广泛的定义，在 GB/T 3730.1-2001 及本版本中，商用车辆均指客车、货车、专项作业车的统称，因此修改为“商用车”，术语和定义有更好的匹配性；行业管理及市场上，一般用乘用车与商用车相对应，本标准同时给出“乘用车”、“商用车”的定义，更便于使用。

5) 调整了“客车”的定义, 删除了原描述中“客车有单层的和双层的”, 主要是考虑到单层双层是对客车车身结构的进一步细分, 在后文及客车细分领域的标准中进一步区分为单层客车、双层客车, 此处无需强调说明。

6) 调整了“货车”的定义, 在原描述基础上补充了“也包括装置一定的专用设备或器具但以载运货物为主要目的, 且不属于专项/用作业车”等内容, 主要是考虑到随着产业发展和技术进步, 货车的功能越来越丰富, 有些载货车辆会随车附带一定的专用器具, 但该器具仅为方便装卸货及运输过程中使用方便而设计, 不属于专项作业车, 需要在定义中界定清楚, 以避免执行中带来混淆。

7) 完善了“专用作业车”的定义, 并考虑与 GB 7258-2017 的协调, 适应新的产品及需求。

8) 删除了示意图, 主要是考虑到: ①图不是必须的; ②部分图无法表征车辆的全部特征/意义, 带来理解的不准确。(下同)

9) 根据 GB/T 1.1 对标准起草的格式规定, 将原来的表格结构调整为了条文结构。(下同)

2.3 乘用车术语和定义

2.3.1 按使用特性划分

轿车 saloon car

具有如下两项技术特性之一的乘用车, 但4.1.2规定的运动型乘用车除外:

- a) 车身结构为三厢式车身;
- b) 车身结构为两厢式车身, 且具备以下各项条件:
 - 1) 座位数不超过5座、座椅(含可折叠座椅)不超过两排且无侧向布置;
 - 2) 一半以上的发动机长度位于车辆前风窗玻璃最前点以前(纯电动汽车与燃料电池电动汽车除外), 且转向盘的中心位于车辆总长的前四分之一部分之后;
 - 3) 车长不大于5200 mm, 车辆处于整车整备质量状态下, 车顶外覆盖件最大离地高度不大于1580 mm。

注: 发动机一半的判定基准, 对于前横置发动机, 为发动机曲轴中心线; 对于前纵置发动机, 为发动机第一缸中心线和最后一缸中心线在X方向的中心点。

运动型多功能乘用车 Sport Utility Vehicle

具有如下各项技术特性的乘用车:

- a) 车身结构为两厢式车身;
- b) 一半以上的发动机长度位于车辆前风窗玻璃最前点以前(纯电动汽车与燃料电池电动汽车除外), 且转向盘的中心位于车辆总长的前四分之一部分之后;
- c) 车辆处于整车整备质量和一位驾驶员状态下计算爬坡度至少为30%, 此外还必须满足下列六项要求中的至少五项:
 - 1) 接近角不小于 16° ;

- 2) 离去角不小于 17° ；
 - 3) 纵向通过角不小于 15° ；
 - 4) 前轴离地间隙不小于150 mm；
 - 5) 后轴离地间隙不小于150 mm；
 - 6) 前后轴间的离地间隙不小于140 mm。
- d) 车辆处于整车整备质量状态下，车顶外覆盖件最大离地高度不小于1580mm。

越野乘用车 off-road passenger car

具有如下各项技术特性的乘用车：

- a) 至少有一个前轴和至少有一个后轴能够同时驱动，其中包括一个驱动轴可以脱开的车辆；
- b) 至少有一个差速锁止机构或至少有一个类似作用的机构；
- c) 车辆处于整车整备质量和一位驾驶员状态下，单车计算爬坡度至少为30%，此外还必须应满足下列六项要求中的至少五项：

- 1) 接近角不小于 25° ；
- 2) 离去角不小于 20° ；
- 3) 纵向通过角不小于 20° ；
- 4) 前轴离地间隙不小于180 mm；
- 5) 后轴离地间隙不小于180 mm；
- 6) 前后车轴间的离地间隙不小于200 mm。

d) 如为两厢式车身，还应满足一半以上的发动机长度位于车辆前风窗玻璃最前点以前（纯电动汽车与燃料电池电动汽车除外），且转向盘的中心位于车辆总长的前四分之一部分之后；

注1：对于装有高度可调悬架的越野乘用车，至少在一种悬架状态下满足上述要求。

注2：两厢式越野乘用车属于特殊类型的运动型乘用车。

多用途乘用车 multi-Purpose Vehicles

除轿车、运动型乘用车、专用乘用车外，具有一厢或两厢式车身，包含驾驶员座位在内的座位数不超过9个（含可折叠座椅），用以载运乘客及其行李或物品的乘用车。

但是，如果这种车辆同时具有下列两个条件，则不属于乘用车而属于货车：

- a) 除驾驶员以外的座位数不超过6个，只要车辆具有可使用的座椅安装点，就应算“座位”存在；
- b) 载货质量应大于等于载人质量，并满足下列判定关系式：

- 1) 当 $N=0$ ， $P-M \geq 100 \text{ kg}$
- 2) 当 $0 < N \leq 2$ ， $P - (M + N \times 68) \geq 150 \text{ kg}$
- 3) 当 $N > 2$ ， $P - (M + N \times 68) \geq N \times 68$

式中：

P — 最大设计总质量；

M — 整车整备质量与1位驾驶员质量之和；

N — 除驾驶员以外的座位数。

多用途面包车 multi-purpose minivan

能够载运人员的平头或短头的多用途乘用车，同时具备以下条件：

- 单层地板；
- 发动机中置；
- 宽高比小于等于 0.90。

注1：发动机中置是指发动机缸体整体位于汽车前后轴之间的布置形式。

注2：同时具备以下条件，则不属于平头或短头：

- a) 一半以上的发动机长度位于车辆前风窗玻璃最前点以前。
- b) 方向盘的中心位于车辆总长的前四分之一部分之后。

专用乘用车 special purpose passenger car

专门设计的或在轿车、运动型多功能乘用车、多用途乘用车的基础上后续制造和改装形成的其他乘用车，用于运载乘员或物品、完成特定的运输、作业或其他专用用途，具备完成特定功能所需的特殊车身和/或装备。如旅居车、防弹车、救护车、殡仪车等。

2.3.2 按车身型式划分

普通乘用车 saloon(sedan)

具备如下各项技术特征的乘用车：

- a) 车身：封闭式，侧窗中柱有或无均可；
- b) 车顶（顶盖）：固定式、硬顶，有的顶盖一部分可以开启；
- c) 座位：4个或4个以上座位，至少两排，后座椅可折叠或移动，以形成装载空间；
- d) 车门：2个或4个侧门，可有一后开启门。

活顶乘用车 convertible saloon

具备如下各项技术特征的乘用车：

- a) 车身：具有固定侧围框架的可开启式车身；
- b) 车顶（顶盖）：车顶为硬顶或软顶，至少有两个位置：
 - 1) 封闭；
 - 2) 开启或拆除。
- c) 可开启式车身可以通过使用一个或数个硬顶部件和 / 或合拢软顶将开启的车身关闭；
- d) 座位：4个或4个以上座位，至少两排；
- e) 车门：2个或4个侧门；
- f) 车窗：4个或4个以上侧窗；

注：定义中的车窗指一个玻璃窗口，它可由一块或几块玻璃组成（例如通风窗为车窗的一个组成部分），下同。

高级乘用车 pullman saloon (pullman sedan) (executive limousine)

具备如下各项技术特征的乘用车：

- a) 车身：封闭式，前后座之间可以设有隔板；
- b) 车顶（顶盖）：固定式、硬顶，有的顶盖一部分可以开启；
- c) 座位：4个或4个以上座位，至少两排，后排座椅前可安装折叠式座椅；
- d) 车门：4个或6个侧门，也可有一个后开启门；

e) 车窗：6 个或 6 个以上侧窗。

双门小轿车 coupe

具备如下各项技术特征的乘用车：

- a) 车身：封闭式，通常后部空间较小；
- b) 车顶（顶盖）：固定式、硬顶，有的顶盖一部分可以开启；
- c) 座位：2 个或 2 个以上的座位，至少一排；
- d) 车门：2 个侧门，也可有一个后开启门；
- e) 车窗：2 个或 2 个以上侧窗。

敞篷车 convertible (open tourer) (roadster) (spider)

具备如下各项技术特征的乘用车：

- a) 车身：可开启式；
- b) 车顶（顶盖）：车顶可为软顶或硬顶，至少有两个位置：
 - 1) 第一个位置遮覆车身；
 - 2) 第二个位置车顶卷收或可拆除。
- c) 座位：2 个或 2 个以上的座位，至少一排；
- d) 车门：2 个或 4 个侧门；
- e) 车窗：2 个或 2 个以上侧窗。

仓背乘用车 hatchback

具备如下各项技术特征的乘用车：

- a) 车身：封闭式，侧窗中柱有或无均可；
- b) 车顶（顶盖）：固定式、硬顶，有的顶盖一部分可以开启；
- c) 座位：4 个或 4 个以上座位，至少两排，后排座椅可折叠或可移动，以形成一个装载空间；
- d) 车门：2 个或 4 个侧门，车身后部有一仓门。

注：车身后部仓门是为了将行李或物品便捷的放入后部装载空间而设置的后开启门，通常情况下不应作为乘客门使用。

旅行车 station wagon

具备如下各项技术特征的乘用车：

- a) 车身：封闭式，车尾外形按可提供较大的内部空间；
- b) 车顶（顶盖）：固定式、硬顶，有的顶盖一部分可以开启；
- c) 座位：4 个或 4 个以上座位，至少两排，座椅的一排或多排可拆除，或装有向前翻倒的座椅靠背，以提供装载平台；
- d) 车门：2 个或 4 个侧门，并有一后开启门；
- e) 车窗：4 个或 4 个以上侧窗。

短头乘用车 forward control passenger car

一种乘用车，它一半以上的发动机长度位于车辆前风窗玻璃最前点以后（纯电动汽车与燃料电池电动汽车除外），且方向盘的中心位于车辆总长的前四分之一部分内。

2.3.3 乘用车等级

乘用车等级划分参见附录 A。

说明
<p>与 GB/T 3730.1-2001 相比：</p> <p>1、在原有基于车身结构划分的基础上，增加基于使用特性划分的术语定义，引入及完善了“轿车”、“越野乘用车”、“运动型多功能乘用车”、“多用途乘用车”、“多用途面包车”、“专用乘用车”等术语和定义，主要考虑到：①是型式认证对车型分类管理的需要；②是乘用车市场上销量占比第二位的 SUV 车型（2019 年已达 43.6%）在行业管理上无对应车型分类，划归轿车、多用途乘用车等。③多用途面包车是工信部、公安部在产业管理、注册登记时重点关注的车型，并制定了相应的技术要求国家标准，需要给出定义。</p> <p>2、对多用途乘用车与货车的界定条件，参照 EU 2018/858 指令，进行了完善，更符合实际需要。</p> <p>3、“小型乘用车”为防止与其他标准名称混淆，更改为“双门小轿车”。</p> <p>4、删除了“旅居车”、“防弹车”、“救护车”、“殡仪车”的术语和定义（2001 年版的 2.1.1.11.1、2.1.1.11.2、2.1.1.11.3、2.1.1.11.4），主要是考虑到本标准与 GB 17350 标准的协调，专用车的细分类别将纳入 GB 17350。</p> <p>5、增加了关于乘用车等级划分的内容，主要是考虑到，在乘用车市场统计及企业面向消费者的宣传中，经常用到乘用车分级，但国内缺乏统一的分级参考依据，各企业依据相互间有较大差异，给市场统计及消费者理解带来一定困扰，本标准增加分级内容，作为资料性附录供行业参考使用。</p> <p>6、其他术语定义的技术内容部分与 GB/T 3730.1-2001 一致。</p>

2.4 客车术语和定义

公路客车 interurban bus

长途客车 interurban bus (long distance bus coach ISO 3833-1977)

专门为运输长途旅客设计和制造的客车，这类车辆不允许乘员站立；也包括卧铺客车。

卧铺客车 sleeper bus

设计、制造和技术特性上供全体乘客卧睡的客车。

城市客车 public bus (city bus, GB/T3730.1-2001) (urban bus)

设有座椅及乘客站立区，并有足够的空间供频繁停站时乘客上下车走动，有固定的公交营运线路和车站，主要在城市建成区运营的客车；也包括无轨电车。

低地板城市客车 low floor city public city bus

客车车厢内（双层客车为下层车厢）从前乘客门至最后轴中心线（或超过中心线）间的中央通道区地板形成一个无踏步的单一区域，每个乘客门踏步都是一级踏步的城市客车。

低入口城市客车 low entry city public city bus

车厢内（双层客车为下层车厢）从前乘客门至车辆驱动桥前的乘客门后立柱间的中央通道区地板形成一个无踏步的单一区域，此区域的每个乘客门踏步都是一级踏步的城市客车。

城间客车 interurban coach

专门为城间（城乡）运输设计和制造的客车，这种车辆允许乘员站立在通道，和/或提供不超过相当于两个双人座位的站立面积。

旅游客车 touring bus

为旅游设计和制造、无乘客站立区、不允许乘员站立，专门用于运载游客的客车。

团体客车 private bus

一种专门为运输特定团体乘客及其随身行李而设计和制造的客车，这类车辆无乘客站立区、不允许乘员站立，通常作为企事业单位的班车使用。

专用客车 special bus

设计、制造和技术特性上用于载运特定人员并完成特定功能的客车，如专用校车；以及装置有专用设备或器具，座位数（包括驾驶人座位）超过9个的专用车；也包括专门设计的或在客车基础上改装的但不属于专项作业车的载客类专用车。

专用校车 school bus (GB 7258-2017)

设计、制造和技术特性上专门用于有组织地接送3周岁以上学龄前幼儿或义务教育阶段学生的专用客车。

铰接客车 articulated bus

一种由两节刚性车厢铰接组成的客车。在这种车辆上，两节车厢四相通的，乘客可通过铰接部分在两节车厢之间自由走动。

双层客车 articulated bus

一种车厢分为上下两层的客车。

轻型客车 light bus

座位数不超过19人（含驾驶员），无乘客站立区，车辆长度不超过7米的客车。

无轨电车 trolley bus

一种经架线由电力驱动的客车。

越野客车 off-road bus

满足a) 或b) 要求的客车为越野客车。

- a) 最大总质量不超过12000 kg的客车所有车轮设计为同时驱动（包括一个驱动轴可以脱开的车辆）；或者满足下列三项要求：
 - 1) 至少有一个前轴和至少有一个后轴能够同时驱动，其中包括一个驱动轴可以脱开的车辆；
 - 2) 至少有一个差速锁止机构或至少有一个类似作用的机构；
 - 3) 车辆处于最大总质量状态下，单车计算爬坡度至少为25%；
- b) 最大总质量超过12000 kg的客车所有车轮设计为同时驱动（包括一个驱动轴可以脱开的车辆）；或者满足下列要求：
 - 1) 至少有半数车轮用于驱动；
 - 2) 至少有一个差速锁止机构或类似作用的机构；
 - 3) 车辆处于最大总质量状态下，单车计算爬坡度至少为25%；
 - 4) 车辆处于最大总质量状态下，应满足下列六项要求中的至少四项：
 - 接近角不小于25° ；
 - 离去角不小于25° ；
 - 纵向通过角不小于25° ；
 - 前轴（桥）离地间隙不小于250 mm；
 - 后轴（桥）离地间隙不小于250 mm；
 - 前后轴间的离地间隙不小于300 mm。

说明

与 GB/T 3730.1-2001 相比：

1、调整了“长途客车”定义，删除原定义中关于“通道内可载运短途站立的乘客”描述，主要考虑到通道内是否允许乘客站立并非车辆技术特性，而是管理要求，目前客运管理中不允许长途客车站立载客现象，修改后的定义与 GB 7258-2017 一致。

2、调整了“城市客车”定义，并与“设置乘客站立去区的公共汽车”术语形成双定义，主要是增加了关于车辆速度、固定运营线路的描述，更适应管理需求，修改后的定义与 GB 7258-2017 一致。

3、增加“低地板城市客车”、“低入口城市客车”术语定义，考虑到技术发展，此类车型在使用中有较大发展，引入两类车型定义并保持与 GB/T 19260-2016 一致。

4、增加“城间客车”术语定义，完善客车出行城市、长途、城间的三种服务模式。

5、调整了“旅游客车”定义，删除了“确保游客舒适”的描述，考虑到目前旅游客车均有较好的舒适性并且不断提升，同时该要求难以从技术层面量化考评，而且属于市场行为，修改后的定义与 GB 7258-2017 协调，并增加不允许乘员站立的相关描述。

6、增加“团体客车”术语定义，考虑到出现的新的市场需求。

7、调整了“专用客车”定义，增加了对“专用设备、器具”、“人数”的规定，与现行管理统一，同时对在客车基础上改装但改装后的专用车人数小于9人的情况予以考虑。

8、增加“专用校车”术语定义，适应新的产品和管理要求，增加的定义与GB 7258-2017一致。

9、调整了“铰接客车”的定义，主要是删除了关于这类车辆可以应用的场景（例如长途客车）的描述，做到与管理相协调。

10、增加“双层客车”、“卧铺客车”术语定义，适应新的产品和管理要求。

11、取消“小型客车”术语和定义，增加“轻型客车”术语和定义，因为在客车细分领域标准中对小型客车已有定义，且在管理使用中与原定义不能完全协调；行业上对“轻型客车”有定义需求，但原标准及相关国内标准中均未给出相关定义。

12、调整了“无轨电车”的定义，主要是删除了关于这类车辆可以应用的场景（例如长途客车）的描述，做到与管理相协调。

13、调整“越野客车”定义，与GB/T 15089协调。

2.5 货车术语和定义

半挂牵引车 semi-trailer towing vehicle

装备有特殊装置用于牵引半挂车的汽车。

普通货车 general purpose goods vehicle

一种在敞开或封闭载货空间内载运货物的货车。

平板式货车 platform goods vehicle

载货部位的地板为平板结构且无栏板的载货汽车。

栏板式货车 drop slide vehicle

载货部位的结构为栏板的载货汽车，包括具有随车起重装置的栏板载货汽车，但不包括具有自动倾卸装置的载货汽车。

仓栅式货车 fence goods vehicle

载货部位的结构为仓笼式或栅栏式且与驾驶室各自独立的载货汽车；载货部位的顶部应安装有与侧面栅栏固定的、不能拆卸和调整的顶棚杆。

侧帘式货车 curtain side vehicle

载货部位的结构为侧帘式且与驾驶室各自独立的载货汽车；侧部设置可以滑动的侧帘布、滑动立柱、侧帘横向与纵向收紧装置和挡货栏板或栏杆，地板上设置可以固货的拉环。

厢式货车 transport van [van truck]、[box truck]

载货部位的结构为厢体且与驾驶室各自独立的载货汽车；除翼开式车辆外，厢体的顶部应封闭、不可开启。

自卸式货车 dump goods vehicle truck

载货部位的结构为栏板且具有自动倾卸装置的载货汽车。

封闭式货车 close van

载货部位的结构为封闭厢体且与驾驶室联成一体，车身结构为一厢式或两厢式的载货汽车。

封闭式货车 close van

载货部位的结构为封闭厢体且与驾驶室联成一体，车身结构为一厢式或两厢式的载货汽车。

多用途货车 multi purpose goods vehicle

皮卡车 Pick-up vehicle

具有长头车身和驾驶室结构、敞开式货箱（可加装货箱顶盖）、核定乘坐人数不大于5人（含驾驶人）、最大设计总质量不大于3500 kg的汽车。

注：长头车身是指一半以上的发动机长度位于车辆前风窗玻璃最前点以前（纯电动汽车除外），且转向盘的中心位于车辆总长的前四分之一部分之后。

越野货车 off-road goods vehicle

满足a)、b)或c)要求的货车为越野货车。

- a) 最大总质量不超过2000 kg的货车需满足下列各项技术要求：
- 1) 至少有一个前轴和至少有一个后轴能够同时驱动，其中包括一个驱动轴可以脱开的车辆；
 - 2) 至少有一个差速锁止机构或至少有一个类似作用的机构；
 - 3) 车辆处于整车整备质量和一位驾驶员状态下，单车计算爬坡度至少为25%；
 - 4) 车辆处于整车整备质量和一位驾驶员状态下，应满足下列六项要求中的至少五项：
 - 接近角不小于25°；
 - 离去角不小于20°；
 - 纵向通过角不小于20°；
 - 前轴离地间隙不小于180 mm；
 - 后轴离地间隙不小于180 mm；
 - 前后轴间的离地间隙不小于200 mm。
- b) 最大总质量超过2000 kg且不超过12000 kg的货车所有车轮设计为同时驱动（包括一个驱动轴可以脱开的车辆）；或者满足下列三项要求：
- 1) 至少有一个前轴和至少有一个后轴能够同时驱动，其中包括一个驱动轴可以脱开的车辆；
 - 2) 至少有一个差速锁止机构或至少有一个类似作用的机构；
 - 3) 车辆处于最大总质量状态下，单车计算爬坡度至少为25%；

- c) 最大总质量超过12000 kg的货车所有车轮设计为同时驱动（包括一个驱动轴可以脱开的车辆）；或者满足下列要求：
- 1) 至少有半数车轮用于驱动；
 - 2) 至少有一个差速锁止机构或类似作用的机构；
 - 3) 车辆处于最大总质量状态下，单车计算爬坡度至少为25%；
 - 4) 车辆处于最大总质量状态下，应满足下列六项要求中的至少四项：
 - 接近角不小于25°；
 - 离去角不小于25°；
 - 纵向通过角不小于25°；
 - 前轴（桥）离地间隙不小于250 mm；
 - 后轴（桥）离地间隙不小于250 mm；
 - 前后间的离地间隙不小于300 mm。

牵引货车 trailer towing vehicle

具有特殊装置用于牵引中置轴挂车、牵引杆挂车、刚性杆挂车的货车。

专用货车 specialized goods vehicle

在设计、制造和技术特性上具有专项用途的货车。

说明
<p>与 GB/T 3730.1-2001 相比：</p> <p>1、调整了“半挂牵引车”层级，由 2001 版中半挂牵引车与货车并列调整为半挂牵引车属于货车的子类别，主要是考虑到：①GB 7258-2017 中已经将半挂牵引车视为货车的子类；②ISO 3833:1977 中将汽车划分为乘用车、客车、商用车、牵引货车、半挂牵引车等，由于年代久远，与现有的国内外划分方式均有较大差异；③ISO 3833:1999 年的 WD 版本中，将半挂牵引车归属于货车的下述类别；④在工作组会议上，征询了重要商用车企业意见，一致认为半挂牵引车作为货车的一个子类别是合理的，</p> <p>2、调整了“普通货车”定义，原定义中普通货车仅考虑了平板式货车和厢式货车，但随着行业发展，目前平板式货车、栏板式货车、仓栅式货车、侧帘式货车、厢式货车有较大的市场保有量，且在行业管理中划归为普通货车，因此对定义进行调整。</p> <p>3、基于第 2 条所述，相应增加“平板式货车”、“栏板式货车”、“仓栅式货车”、“侧帘式货车”、“厢式货车”的术语和定义。</p> <p>4、增加了“自卸式货车”的术语和定义。</p> <p>5、增加“封闭式货车”的定义，针对在轻型客车基础上改装而来的厢式汽车，管理上归为封闭式货车，有必要对此类车型新增术语定义。</p> <p>6、将全挂牵引车术语和定义调整为牵引货车，主要是考虑到交通管理领域及其标准体系，对于牵引货车有使用需求。</p>

7、调整“多用途货车”定义，原定义强调“载货功能”和“双排座椅”，但难以区分市场上的皮卡车以及普通的双排座货车；但在新的 GB 7258-2017、GB 11551-2014 标准中均用多用途货车代指皮卡车，正在制定中的皮卡车国家标准中也计划借用多用途货车术语，鉴于此，对多用途货车术语的范围重新界定，引入皮卡车定义，采用双定义的形式，与新的管理需求、行业需求相一致。

8、调整了“专用货车”的定义，主要是考虑到原定义中强调运输特殊物品的描述不准确，对于运输普通物品但是具有特殊结构的车型是否属于专用货车难以界定。

9、调整了“越野货车”的定义，考虑到与 GB/T 15089 的协调。

2.6 挂车术语和定义

2.6.1 半挂车

载客半挂车 bus semi-trailer

设计、制造和技术特性上用于载运乘客及其随身行李的半挂车。

载货半挂车 goods semi-trailer

设计、制造和技术特性上用于载运货物的半挂车。

通用半挂车 general purpose goods semitrailer

一种在敞开或封闭载货空间内载运货物的半挂车。

平板式半挂车 platform goods semitrailer

载货部位的地板为平板结构且无栏板的半挂车。

栏板式半挂车 drop slide goods semitrailer

载货部位的结构为栏板的半挂车，包括具有随车起重装置的半挂车，但不包括具有自动倾卸装置的半挂车。

仓栅式半挂车 fence goods semitrailer

载货部位的结构为仓笼式或栅栏式的半挂车；载货部位的顶部应安装有与侧面栅栏固定的、不能拆卸和调整的顶棚杆。

侧帘式半挂车 curtain side goods semitrailer

载货部位的结构为侧帘式的半挂车；载货部位的顶部可以开启，侧部设置可以滑动的侧帘布、滑动立柱、侧帘横向与纵向收紧装置和挡货栏板或栏杆，地板上设置可以固货的拉环。

厢式半挂车 van goods semitrailer

载货部位的结构为厢体的半挂车，除翼开式车辆外，厢体的顶部应封闭、不可开启。

自卸半挂车 dump goods semi-trailer

载货部位的结构为栏板且具有自动倾卸装置的半挂车。

专用半挂车 specialized goods semitrailer

一种半挂车，按其设计和技术特性用作：

- 需经特殊布置后才能载运货物；
- 仅执行特殊物品的运输任务。

低平板专用半挂车 low deck semi-trailer

采用低货台结构，与牵引车的连接方式为鹅颈式，仅可运输不可拆解大型物体的半挂车。

专项作业半挂车 special semitrailer

装置有专用设备或器具，在设计、制造和技术特性上用于专项作业的半挂车。

旅居半挂车 caravan semi-trailer

能够提供活动睡具的半挂车。

说明
<p>与 GB/T 3730.1-2001 相比：</p> <ol style="list-style-type: none">1、“客车半挂车”修改为“载客半挂车”。2、增加“载货半挂车”术语定义，主要是考虑到 GB/T 1.1 关于同类型技术内容的结构原则上应保持一致的规定，在不影响理解和标准愿意的情况下，增加该定义。3、调整了“通用半挂车”定义，原定义中通用半挂车仅考虑了平板式半挂车和厢式半挂车，但随着行业发展，目前平板式半挂车、栏板式半挂车、仓栅式半挂车、侧帘式半挂车、厢式半挂车有较大的市场保有量，建议参照货车、牵引杆挂车类型划分，对定义进行调整。4、基于第 3 条所述，相应增加“平板式半挂车”、“栏板式半挂车”、“仓栅式半挂车”、“侧帘式半挂车”、“厢式半挂车”的术语和定义。5、增加“自卸半挂车”的术语和定义。6、调整了“专用半挂车”的定义，增加子类别“低平板专用半挂车”，在参考 GB 1589-2016 标准对低平板专用半挂车要求的基础上，参照正在制定中的《大件运输专用车辆》中对低平板专用半挂车的要求进行了统一协调。7、增加“专项作业半挂车”的定义，对于专项作业类的半挂车，在原标准中没有特殊定义，需要补充。8、调整了“旅居半挂车”的定义，主要是与 GB/T 36121—2018 协调，突出对居住功能和车辆功能的要求。

2.6.2 中置轴挂车

载客中置轴挂车 bus centre axle trailer

设计、制造和技术特性上用于载运乘客及其随身行李的中置轴挂车。

载货中置轴挂车 goods centre axle trailer

设计、制造和技术特性上用于载运货物的中置轴挂车。

通用中置轴挂车 general purpose goods centre axle trailer

一种在敞开或封闭载货空间内载运货物的中置轴挂车。

专用中置轴挂车 specialized goods centre axle trailer

一种中置轴挂车，按其设计、制造和技术特性用作：

- 需经特殊布置后才能载运货物；
- 仅执行特殊物品的运输任务。

专项作业中置轴挂车 special centre axle trailer

装置有专用设备或器具，在设计和技术特性上用于专项作业的中置轴挂车。

旅居中置轴挂车 caravan centre axle trailer

能够提供活动睡具的中置轴挂车。

说明
GB/T 3730.1-2001 在中置轴挂车中仅划分了“旅居挂车”一类，但随着产品和技术发展，已经出现了其他中置轴挂车产品，例如车辆运输中置轴挂车等，基于对新产品的适应以及标准结构的一致性原则，增加了“载客中置轴挂车”、“载货中置轴挂车”、“通用中置轴挂车”、“专用中置轴挂车”、“专项作业中置轴挂车”、“旅居中置轴挂车”等术语和定义。

2.6.3 牵引杆挂车

载客牵引杆挂车 bus trailer

设计、制造和技术特性上用于载运人员及其随身行李的牵引杆挂车。

载货牵引杆挂车 goods draw-bar trailer

设计、制造和技术特性上用于载运货物的牵引杆挂车。

通用牵引杆挂车 general purpose goods draw-bar trailer

一种在敞开或封闭载货空间内载运货物的牵引杆挂车。

专用牵引杆挂车 specialized goods draw-bar trailer

一种牵引杆挂车，按其设计和技术特性用作：

- 需经特殊布置后才能载运人员和（或）货物；
- 仅执行特殊物品的运输任务，特殊物品指空载和满载状态下整车有明

显的质量差异或载货区有明显的空间差异,且该物品以交付而非以现场作业使用为目的。

专项作业牵引杆挂车 special goods draw-bar trailer

装置有专用设备或器具,在设计和技术特性上用于专项作业的牵引杆挂车。

旅居牵引杆挂车 caravan draw-bar trailer

能够提供活动睡具的牵引杆挂车。

半挂牵引拖台 trailer converter dolly

一种承载所拖挂半挂车传递的垂直载荷,且与牵引车辆相连接组成汽车列车的专用装置。

说明
<p>与 GB/T 3730.1-2001 相比:</p> <ol style="list-style-type: none">1、调整了“牵引杆挂车”的定义,主要是补充了备注说明“一个半挂车和一个半挂车牵引拖台组合在一起可以视为是一个牵引杆挂车”,该要求源自 EU 2018/858 法规。2、将“客车挂车”调整为“载客牵引杆挂车”。3、将“牵引杆货车挂车”调整为“载货牵引杆挂车”。4、调整了“通用牵引杆挂车”定义,原定义中通用牵引杆挂车仅考虑了平板式挂车和厢式挂车,但随着行业发展,目前平板式挂车、栏板式挂车、仓栅式挂车、侧帘式挂车、厢式挂车有较大的市场保有量,建议参照货车行业管理中划分方式,对定义进行调整。5、调整了“专用牵引杆挂车”的定义,将承运人员的统一归为载客牵引杆挂车,专用牵引杆挂车指特殊的运输类牵引杆挂车,主要强调特殊结构或者运送特殊物品两个特点。6、增加“专项作业牵引杆挂车”的定义,对于专项作业类的牵引杆挂车,在原标准中没有特殊定义,需要补充。7、增加“旅居牵引杆挂车”、“半挂牵引拖台”,适应新产品需求。

2.6.4 刚性杆挂车

刚性杆挂车 rigid drawbar trailer

具有一个轴或一组轴的挂车,其配有牵引杆,可以承受不超过 40000N 的载荷作用于牵引车,不包括中置轴挂车,其用于连接牵引车辆的连接装置也不应包括主销和第五轮。

说明
<p>GB/T 3730.1-2001 未给出“刚性杆挂车”术语定义,目前国外相关产品已有应用,并且制定了相关术语和定义,考虑到技术在中国可能的发展前景,参照 EU 2018/858 法规,引入“刚</p>

性杆挂车定义”；同时考虑到产品需求及行业管理需求不明显，暂不细分。

2.7 汽车列车术语和定义

乘用车列车 passenger/car trailer combination

乘用车和中置轴挂车的组合。

客车列车 bus road train

一辆客车与一辆或多辆挂车的组合。各节乘客车厢互不相通，有时可设服务走廊。

货车列车 goods road train

一辆牵引货车与一辆或多辆挂车的组合。

牵引杆货车列车 draw-bar tractor combination

一辆牵引货车和载货牵引杆挂车的组合。

平板列车 platform road train

一辆牵引货车和一辆载货牵引杆挂车的组合；在可角向移动的货物承载平板的整个长度上载荷都是不可分地置于牵引车和挂车上。为了支撑这个载荷可以使用辅助装置。这个载荷和/或它的支撑装置构成了这两个车辆的联接装置，因此不允许挂车再有转向联结。

8.3.2

中置轴挂车列车 centre axle trailer combination

一辆牵引货车和和中置轴挂车的组合。

8.3.3

刚性杆挂车列车 rigid drawbar trailer combination

一辆牵引货车和刚性杆挂车的组合。

多用途货车列车 multi purpose goods vehicle road train

皮卡列车 Pick-up vehicle road train

一辆皮卡车和一辆挂车（半挂车除外）组成的列车。

铰接列车 articulated vehicle

一辆半挂牵引车与具有角向移动联结的半挂车组成的列车。

双挂列车 double road train

一辆铰接式列车与一辆牵引杆挂车或中置轴挂车或刚性杆挂车或半挂车拖台与半挂车组合体组成的列车。

双半挂列车 double semi-trailer road train

一辆铰接式列车与一辆半挂车组成的列车。两辆车的联结是通过第二个半挂车的联结装置来实现的。

说明
相比 GB/T 3730.1-2001: 1、基于挂车分类的调整,相应调整“客车列车”、“货车列车”的组合类型。 2、增加货车列车的子类别,将2001年版“牵引杆挂车列车”、“平板列车”更改后纳入,同时进一步增加了“中置轴挂车列车”、“刚性杆挂车列车”、“多用途货车列车(皮卡列车)”类型。 3、增加了“多用途货车列车”、“皮卡列车”的术语和定义,主要是考虑到响应国家关于促进皮卡消费的政策,目前有皮卡列车产品出现。 4、调整了“双挂列车”的定义,补充组合类型。 5、“乘用车列车”、“铰接列车”、“双半挂列车”定义不变。

2.8 不同能源类型车辆的术语和定义

汽油车 gasoline vehicle

装备以车用汽油为单一燃料的发动机的汽车。

柴油车 diesel vehicle

装备以车用柴油为单一燃料的发动机的汽车。

气体燃料汽车 gaseous fuel vehicle

装备以石油气、天然气或煤气等气体为燃料的发动机的汽车。

甲醇燃料汽车 methanol fuel vehicle

装用甲醇燃料发动机,以M100车用甲醇为燃料或装用柴油/甲醇双燃料发动机的汽车。

单燃料汽车 mono-fuel bus

只有一套燃料供给系统、只能燃用一种燃料的汽车。对于采用汽油或其他辅助燃料仅用于车辆启动或预热的汽车,也视为单燃料汽车。

双燃料汽车 dual-fuel vehicle

具有两套燃料供给系统,且两套燃料供给系统按预定的配比向燃烧室供给燃料,在缸内混合燃烧的 汽车,如柴油—压缩天然气双燃料汽车,柴油—液化石油气双燃料汽车等。

两用燃料汽车 bi-fuel vehicle

具有两套相互独立的燃料供给系统,且两套燃料供给系统可分别但不可同时向燃烧室供给燃料的汽车,如汽油/压缩天然气两用燃料汽车,汽油/液化石油气两用燃料汽车等。

纯电动汽车 battery electric vehicle

驱动能量完全由电能提供的、由电机驱动的汽车。电机的驱动电能来源于车载可充电储能系统或其他能量储存装置。

混合动力电动汽车 hybrid electric vehicle

能够至少从下述两类车载储存的能量中获得动力的汽车:

- 可消耗的燃料;
- 可再充电能 / 能量储存装置。

燃料电池汽车 fuel cell electric vehicle

以燃料电池系统作为单一动力源或者是以燃料电池系统与可充电储能系统作为混合动力源的电动汽车。

说明
相比于 GB/T 3730.1-2001 而言,新增了按能源动力类型划分章节,主要考虑到近年来国家鼓励新能源汽车、代用燃料汽车的发展,在政策支持下,相关产品快速发展,产业规模不断扩大,有必要增加相关动力类型分类方式。 本部分新增的相关内容,与 GB 7258-2017、GB 19596-2017 以及制定中的甲醇汽车国家标准中的术语定义进行了充分协调。

2.10 乘用车等级划分

三厢式轿车以车长为主要判定依据,参考排量和功率参数,具体划分见表 A.1。

代号	级别	车长, L/ (mm)	排量, V/ (mL)	功率, P/ (kW)
A00	微型	$L < 4000$	$V < 1300$	$P < 65$
A0	小型	$3700 \leq L \leq 4400$	$1100 \leq V \leq 1700$	$60 \leq P \leq 80$
A	紧凑型	$4200 \leq L \leq 4800$	$1300 \leq V \leq 1800$	$70 \leq P \leq 120$

B	中型	$4500 \leq L \leq 5000$	$1500 \leq V \leq 2800$	$90 \leq P \leq 150$
C	中大型	$4750 \leq L \leq 5200$	$2000 \leq V \leq 3500$	$100 \leq P \leq 175$
D	大型	$L \geq 5000$	$V \geq 3000$	$P \geq 150$
注 1: 新能源轿车不考虑排量和功率				
注 2: 增压机型以实际排量乘以 1.5 倍计算。				

两厢式轿车以轴距或车长为主要判定依据, 参考排量和功率参数, 以轴距为判定依据时具体划分见表 A. 2; 以车长为主要判定依据时, 车长界限在表 A. 1 中数值的基础上减小 200mm, 排量、功率参数参考表 A. 1。

代号	级别	轴距, D/ (mm)	排量, V/ (mL)	功率, P/ (kW)
A00	微型	$D < 2500$	$V < 1300$	$P < 65$
A0	小型	$2000 \leq D \leq 2675$	$1100 \leq V \leq 1700$	$60 \leq P \leq 80$
A	紧凑型	$2500 \leq D \leq 2800$	$1300 \leq V \leq 1800$	$70 \leq P \leq 120$
B	中型	$2700 \leq D \leq 3000$	$1500 \leq V \leq 2800$	$90 \leq P \leq 150$
C	中大型	$2850 \leq D \leq 3100$	$2000 \leq V \leq 3500$	$100 \leq P \leq 175$
D	大型	$D \geq 3000$	$V \geq 3000$	$P \geq 150$
注 1: 新能源轿车不考虑排量和功率				
注 2: 增压机型以实际排量乘以 1.5 倍计算。				

A. 2 运动型乘用车可参考两厢式轿车分级。

A. 3 多用途乘用车(面包车除外)分级, 以车长为主要判定依据, 参考轴距参数, 具体划分见表 A. 3。

代号	级别	车长, L/ (mm)	轴距, D/ (mm)
A0	小型	$L < 4500$	$D < 2700$
A	紧凑型	$4500 \leq L \leq 4800$	$2700 \leq D \leq 2800$
B	中型	$4800 \leq L \leq 5100$	$2800 \leq D \leq 3000$
C	中大型	$L \geq 5100$	$D \geq 3000$

A. 4 面包车、专用乘用车不分级。

说明
本部分未在 GB/T 3730.1-2001 基础上新增的内容, 主要考虑到乘用车市场占据了我国汽车市场的主导地位, 连续 8 年新车销量占比超过 80%; 其中的轿车、SUV 产品又是乘用车市场的主导产品, 很多企业在宣传、推广时有产品分级需求, 但各企业间标准不一致, 给消费者横向对比带来障碍, 根据起草组会议讨论, 建议增加分级内容; 同时考虑到该部分内容主要面向市场端, 宜作为资料性附录, 以指南性质供行业参考使用。

2.11 标准中各术语来源情况

序号	术语	来源	其他标准
	完整车辆	GB 16735-2019	—
	非完整车辆	GB 16735-2019	—

	二类底盘	汽车产品审查条件	—
	三类底盘	汽车产品审查条件	—
	汽车	GB 7258-2017	GB/T 3730.1-2001
	乘用车	GB 7258-2017	GB/T 3730.1-2001
1	商用车	GB/T 3730.1-2001	—
	客车	GB/T 3730.1-2001	GB 7258-2017
	货车	GB 7258-2017	GB/T 3730.1-2001
	专用作业车	GB 7258-2017	GB/T 3730.1-2001
	挂车	GB/T 3730.1-2001	GB 7258-2017
	汽车列车	GB/T 3730.1-2001	GB 7258-2017
1.	轿车	QC/T 775-2007	GB/T 3730.1-2001 GA 802-2019
2.	运动型乘用车	—	—
3.	越野乘用车	QC/T 775-2007	GB/T 15089-2001
4.	多用途乘用车	QC/T 775-2007	GB/T 3730.1-2001
5.	多用途面包车	GB/T 36881-2018	GA 802-2019 GB 7258-2017
6.	专用乘用车	QC/T 775-2007	GB/T 3730.1-2001
7.	普通乘用车	GB/T 3730.1-2001	—
8.	活顶乘用车	GB/T 3730.1-2001	—
9.	高级乘用车	GB/T 3730.1-2001	—
10.	双门小轿车	GB/T 3730.1-2001	—
11.	敞篷车	GB/T 3730.1-2001	—
12.	仓背乘用车	GB/T 3730.1-2001	—
13.	旅行车	GB/T 3730.1-2001	—
14.	短头乘用车	GB/T 3730.1-2001	—
15.	公路客车/长途客车	GB 7258-2017	GB/T 3730.1-2001
16.	卧铺客车	GB 7258-2017	GA 802-2019
17.	城市客车	GB 7258-2017	GB/T 3730.1-2001
18.	低地板城市客车	GB/T 19260-2016	—
19.	低入口城市客车	GB/T 19260-2016	—
20.	城间客车	—	—
21.	旅游客车	GB 7258-2017	GB/T 3730.1-2001
22.	团体客车	GB 918.1-1989	—
23.	专用客车	GB 7258-2017	GB/T 3730.1-2001 GA 802-2019
24.	专用校车	GB 7258-2017	GB 24407-2012 GA 802-2019
25.	铰接客车	GB/T 3730.1-2001	GA 802-2019
26.	双层客车	GA 802-2019	—
27.	轻型客车	—	—
28.	无轨电车	GB/T 3730.1-2001	GB 7258-2017 GA 802-2019

29.	越野客车	GB/T 15089-2001	GB/T 3730.1-2001 GA 802-2019
30.	半挂牵引车	GB/T 3730.1-2001	GB 7258-2017 GA 802-2019
31.	普通货车	GB/T 3730.1-2001	—
32.	平板式货车	GB 1589-2016	GA 802-2019
33.	栏板式货车	GB 1589-2016	GA 802-2019
34.	仓栅式货车	GB 1589-2016	GA 802-2019
35.	侧帘式货车	—	—
36.	厢式货车	GA 802-2019	GB 17350-2009
37.	自卸式货车	GB 1589-2016	GA 802-2019
38.	封闭式货车	GB 7258-2017	GA 802-2019
39.	多用途货车/皮卡车	多用途车技术条件	GB/T 3730.1-2001 GB 7258-2017 GA 802-2019
40.	越野货车	GB/T 15089-2001	GB/T 3730.1-2001
41.	牵引货车	JT/T 1178.2-2019	GB/T 3730.1-2001 GA 802-2019
42.	专用货车	GB/T 3730.1-2001	GA 802-2019
43.	半挂车	GB/T 3730.1-2001	GB 7258-2017
44.	载客半挂车	GB/T 3730.1-2001	—
45.	载货半挂车	—	—
46.	通用半挂车	GB/T 3730.1-2001	—
47.	平板式半挂车	GB 1589-2016	GA 802-2019
48.	栏板式半挂车	GB 1589-2016	GA 802-2019
49.	仓栅式半挂车	GB 1589-2016	GA 802-2019
50.	侧帘式半挂车	—	—
51.	厢式半挂车	GA 802-2019	GA 802-2019
52.	自卸半挂车	GB 1589-2016	GA 802-2019
53.	专用半挂车	GB/T 3730.1-2001	—
54.	低平板专用半挂车	GB 1589-2016	大件运输车
55.	专项作业半挂车	GA 802-2019	—
56.	旅居半挂车	GB/T 36121-2018	GB/T 3730.1-2001 GA 802-2019
57.	中置轴挂车	GB/T 3730.1-2001	GB 7258-2017
58.	载客中置轴挂车	—	—
59.	载货中置轴挂车	—	—
60.	通用中置轴挂车	—	—
61.	专用中置轴挂车	—	—
62.	专项作业中置轴挂车	—	—
63.	旅居中置轴挂车	GB/T 3730.1-2001	GB/T 36121-2018 GB/T 37245-2015 GA 802-2019
64.	牵引杆挂车	GB/T 3730.1-2001	GB 7258-2017

65.	载客牵引杆挂车	GB/T 3730.1-2001	—
66.	载货牵引杆挂车	GB/T 3730.1-2001	—
67.	通用牵引杆挂车	GB/T 3730.1-2001	—
68.	专用牵引杆挂车	GB/T 3730.1-2001	—
69.	专项作业牵引杆挂车	—	GA 802-2019[特殊用途]
70.	旅居牵引杆挂车	—	—
71.	半挂牵引拖台	JT/T 1100-2016	—
72.	刚性杆挂车	EU 2018/858	—
73.	乘用车列车	GB/T 3730.1-2001	GB 7258-2017
74.	客车列车	GB/T 3730.1-2001	—
75.	货车列车	GB/T 3730.1-2001	GB 7258-2017
76.	牵引杆挂车列车	GB 7258-2017	—
77.	平板列车	GB/T 3730.1-2001	—
78.	中置轴挂车列车	GB 7258-2017	—
79.	刚性杆挂车列车	—	—
80.	多用途货车列车/皮卡列车	多用途货车技术条件	—
81.	铰接列车	GB/T 3730.1-2001	GB 7258-2017
82.	双挂列车	GB/T 3730.1-2001	—
83.	双半挂列车	GB/T 3730.1-2001	—
84.	汽油车	—	—
85.	柴油车	—	—
86.	气体燃料汽车	GB 7258-2017	—
87.	甲醇燃料汽车	[甲醇汽车技术条件]	—
88.	单燃料汽车	—	—
89.	双燃料汽车	GB 7258-2017	—
90.	两用燃料汽车	GB 7258-2017	—
91.	纯电动汽车	GB/T 19596-2017	—
92.	混合动力电动汽车	GB/T 19596-2017	—
93.	燃料电池电动汽车	GB/T 19596-2017	—

三、主要试验（或验证）情况分析：

本标准修订过程中对于 SUV 的定义、SUV 与 MPV/轿车的区分以及乘用车分级等，调研了主流汽车企业的产品数据。

1. SUV 产品参数调研分析

2019 年中国销售 SUV935 万辆，本次调研了 84 家企业中的 387 个车型（单车型年销量 100 辆以上），总销量为 891.6 万，占市场总量的 95.4%，数据上有较好的代表性。

分析了其相关的技术参数，统计如下：

1) 车辆长度

整车长度	车型数量	数量占比	合计销量	销量占比
≤4000	4	1.03%	141616	1.59%
4000-4500	153	39.53%	3073707	34.47%
=4500	5	1.29%	124198	1.39%
4500-5000	220	56.85%	5487474	61.54%
=5000	0	0.00%	0	0.00%
>5000	5	1.29%	89247	1.00%

2) 车辆高度

整车高度	车型数量	数量占比	合计销量	销量占比
<1600	48	12.40%	1431344	16.05%
≤1580	38	9.82%	756530	8.48%
≤1550	16	4.13%	251718	2.82%

3) 前轴离地间隙

前轴	车型数量	数量占比	合计销量	销量占比
<150	19	4.91%	281838	3.16%
=150	4	1.03%	100885	1.13%
150-160	23	5.94%	789347	8.85%

4) 后轴离地间隙

后轴	车型数量	数量占比	合计销量	销量占比
<150	18	4.65%	227968	2.56%
=150	6	1.55%	123799	1.39%
150-160	15	3.88%	723367	8.11%

5) 前后轴间离地间隙

前后轴间	车型数量	数量占比	合计销量	销量占比
<150	35	9.04%	947938	10.63%
=150	15	3.88%	241859	2.71%
<145	23	5.94%	613991	6.89%
<140	20	5.17%	530556	5.95%
<135	17	4.39%	380768	4.27%

6) 接近角

接近角	车型数量	数量占比	合计销量	销量占比
<16	23	5.94%	372369	4.18%

=16	14	3.62%	431235	4.84%
16-17	2	0.52%	20560	0.23%
=17	31	8.01%	605279	6.79%
17-18	6	1.55%	220501	2.47%

7) 离去角

离去角	车型数量	数量占比	合计销量	销量占比
<16	1	0.26%	4569	0.05%
=16	5	1.29%	208370	2.34%
16-17	0	0.00%	0	0.00%
=17	6	1.55%	423459	4.75%
17-18	2	0.52%	1133	0.01%

8) 纵向通过角

纵向通过角	车型数量	数量占比	合计销量	销量占比
<15	37	9.56%	919870	10.32%
<14.5	31	8.01%	785308	8.81%
<14	23	5.94%	619783	6.95%
<13.5	21	5.43%	584677	6.56%
<13	13	3.36%	264524	2.97%

9) 爬坡度

爬坡度	车型数量	数量占比	合计销量	销量占比
<30	2	0.52%	902	0.01%
≥30	271	70.03%	7490364	84.01%
未提供数据	114	29.46%	1424976	15.98%

2. MPV 产品参数

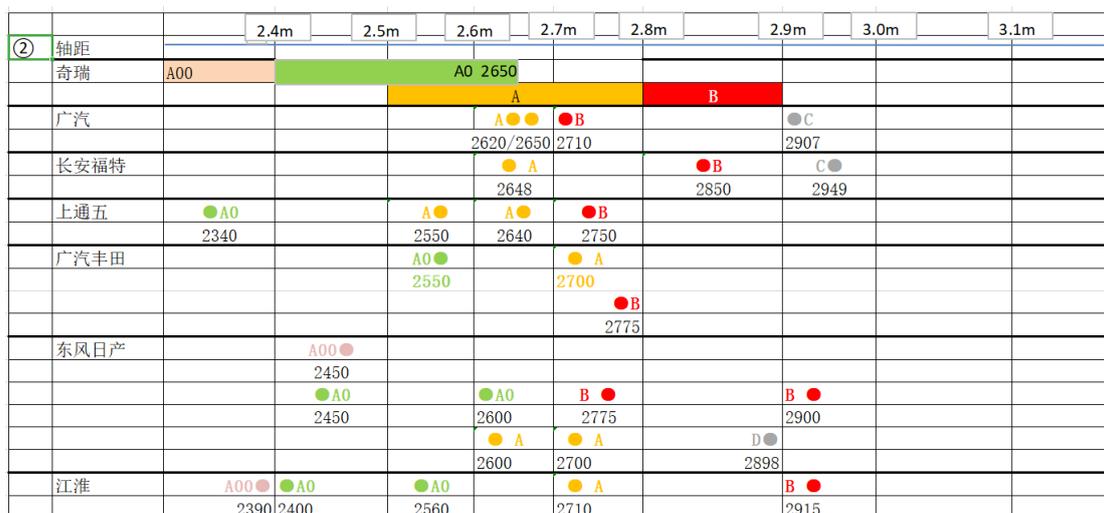
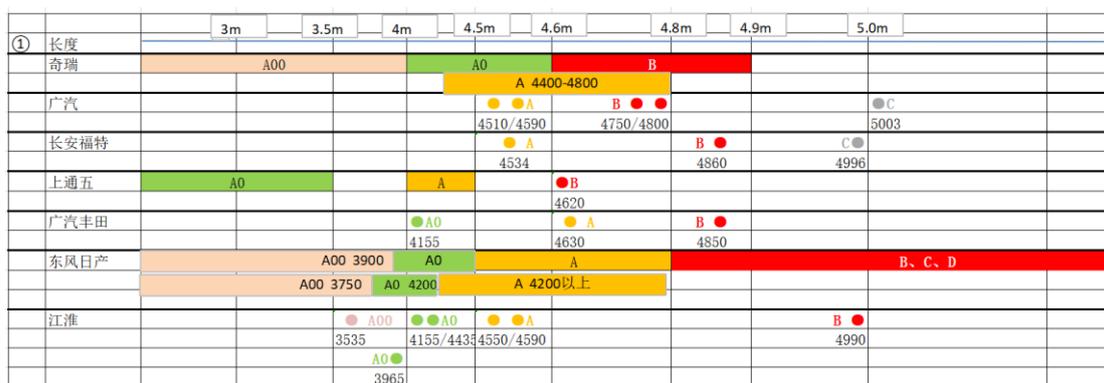
部分 MPV 产品企业提供了 6 个车型的技术数据，如下表所示。

企业	车型	驱动方式	H 点离地高度	宽高比	前轴离地间隙	后轴离地间隙	前后轴间离地间隙	接近角	离去角	爬坡度	纵向通过角
企业一	产品一	两驱	600-650	1.0—1.3	100-150	100-200	130-200	20-25°	20-35°	≥30%	10-15°
企业二	产品一	两驱	722	1	154	161	162	20°	20°	42%	14.1°
	产品二	两驱	719	1.04/1.02	158	145	152	17°	20°	44%	14.1°
企业三	产品一	前置前驱	660	1.1	---	---	127	14°	20°	37.4%	9°

企业四	产品一	前驱	602.3	1.063	140	130	97	20° (空载)/18.8° (满载)	21.3° (空载)/14.5° (满载)	30%	17.2° (空载)/17.1° (满载)
企业五	产品一	两驱	705/710	0.93	/	/	160	20°	14°	30%	23°
最小值	/		600	0.93	100	100	97	14°	14°	30%	9°
最大值	/		722	1.3	158	200	200	25°	35°	44%	23°

3. 轿车分级相关数据

统计了部分企业的轿车产品的长度、轴距等分级关键参数，统计如下图。



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：

标准对汽车、挂车、汽车列车的类型从不同角度给出了分类和定义，对通用管理、产品设计、消费使用等环节提供了有利的技术支撑；明确不同产品所属的

类别，也是针对性执行技术法规与管理要求的基础，有利于我国产品管理的精细化与质量提升，社会经济效益显著。

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

本标准的修订参照了 ISO 3833、EU 2018/858 等标准的相关内容，具体体现在以下几个方面：

- 1、多用途乘用车与货车的判定关系内容等同采用 EU 2018/858 的判定条件。
- 2、刚性杆挂车参考采用 EU 2018/858 的定义。
- 3、汽车、乘用车、商用车、客车、半挂牵引车、货车、专项作业车、专用作业车、挂车、汽车列车、普通乘用车、活顶乘用车、高级乘用车、小型乘用车、敞篷车、仓背乘用车、旅行车、短头乘用车、长途客车、城市客车、旅游客车、专用客车、铰接客车、无轨电动客车、普通货车、越野货车、牵引货车、专用货车、牵引杆挂车、客车挂车、牵引杆货车挂车、平板列车、铰接列车、双挂列车、双半挂列车等术语等同采用或参考采用 ISO 3833 术语定义。

总体水平与国际标准相当。

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

鉴于拟以发布后的标准代替 GB/T 3730.1-2001 和 QC/T 775-2007，而 QC/T 775-2007 已被公告认证采用，考虑到新产品开发周期及认证管理准备时间，

建议标准发布后给予 24 个月的过渡期。

十一、废止现行相关标准的建议：

建议本标准实施后，废止 QC/T 775-2007。

十二、其他应予说明的事项：

本标准在国家标准化管理委员会申请立项的名称为《汽车、挂车和汽车列车类型的术语和定义》，考虑到本标准为 GB/T 3730 的第 1 部分，根据新版 GB/T 1.1-2020 对标准划分为部分的原则和编制要求，拟将名称调整为《汽车、挂车及汽车列车的术语和定义 第 1 部分 类型》。

《汽车、挂车及汽车列车的术语和定义 第 1 部分 类型》标准起草组
2021 年 1 月 25 日