

强制性国家标准《机动车运行安全技术条件》

(征求意见稿)

编

制

说

明

标准起草工作组

2025年10月

《机动车运行安全技术条件》编制说明

一、工作简况

（一）任务来源

（1）计划下达

根据国家标准化管理委员会《关于下达〈通过式金属探测门通用技术规范〉等 35 项强制性国家标准制修订计划及相关标准外文版计划的通知》（国标委发〔2025〕2 号）的要求，国家标准 GB 7258《机动车运行安全技术条件》修订计划由公安部组织起草，委托全国道路交通安全管理标准化技术委员会（以下简称“交标委”）执行，主要起草单位为公安部道路交通安全研究中心、交通运输部公路科学研究院、中国汽车技术研究中心有限公司。项目周期为 16 个月，项目编号为 20250058-Q-312。

（2）修订背景

GB 7258 是我国机动车安全管理最基本的技术标准，广泛应用于机动车制造、进口、质检、注册登记、安全技术检验、运行安全管理等相关领域，自 1987 年首次制定以来，分别于 1997、2004、2012、2017 年进行了 4 次修订。标准实施以来，在提升机动车安全技术性能、加强机动车运行安全管理等方面起到了积极作用，为夯实道路交通安全管理基础、推进事故预防“减量控大”提供了有力支撑。

从近年我国道路交通安全管理工作实践和国内外机动车安全技术发展情况看，现行的 2017 版 GB 7258 已难以适应新形势发展需求。一是先进主被动安全技术应用率较低，与国外汽车发达国家差距明显。车辆电子稳定性控制、自动紧急制动等系统的配备车型范围小，盲区监测、驾驶行为动态监测等系统配备要求缺失。二是部分客货运车辆技术要求偏低，运行安全性有待提高。货车货箱结构和固定方式、客车座椅布置等要求不够细致，货车违规产品数量占比大，轻型货车“大吨小标”、部分客货车预留非法改装空间等问题仍突出。三是新能源汽车、辅助驾驶汽车的针对性条款要求少，难以满足新技术新业态快速发展下的道路交通安全管理需求。近年来，我国新能源汽车、具有辅助驾驶功能的乘用车渗透率快速提升，相关安全隐患和事故也逐渐增多，但目前标准相关技术要求滞后，难以满足汽车产业高质量发展和交通安全治理现代化需求。四是部分条款要求与近年新制修订标准不协调。目前标准关于车辆外部照明、后视镜、座椅、内饰材料等装置的技术要求与新制修订的相关国家标准不一致，需修改调整，以保持标准间的协调一致。五是特型机动车、轮式专用机械车使用量不断增加，但运行安全管理的技术依据缺失，系统性、整体性不强。另外，2022 年国务院安委会办公室印发的《“十四五”全国道路交通安全规划》提出“要强化车辆本质安全和运行安全，修订机动车运行安全国家标准”；2023 年交标委开展的 GB 7258 强标复审会议也提出“标准应进一步提升客货运车辆安全要求，扩大主被动安全系统应用，完善新能源汽车安全要求，结合‘十四五’全国道路交通安全规划要求，进行整体修订”。鉴于此，2024 年交标委启动了标准修订立项程序。

（3）预研情况

自 2023 年起，公安部道路交通安全研究中心、交通运输部公路科学研究院、中国汽车技术研究中心有限公司等负责起草单位就组织开展了标准修订预研工作，具体包括广泛调研征求公安交管、交通运输、汽车行业管理部门，以及车辆生产企业、道路运输企业、维修企业、检测机构在

GB 7258 具体执行过程中存在的难点和问题，收集车辆主被动安全新技术、新装置、新结构的应用成效，梳理机动车查验检验安全管理存在问题、道路交通事故调查发现的车辆安全隐患，专项研究涉及道路交通安全的热点难点问题，对比研究国内外机动车安全技术发展趋势及配套的法规标准制修订情况，汇总梳理标准修订建议等工作。

（二）标准主要起草单位基本情况介绍及其所做的工作

本标准主要起草单位：公安部道路交通安全研究中心、交通运输部公路科学研究院、中国汽车技术研究中心有限公司、重庆市公安局交通管理总队、中国公路学会客车分会、天津内燃机研究所（天津摩托车技术中心）、中国质量认证中心有限公司、天津海关。

公安部道路交通安全研究中心（以下简称“道研中心”）系公安部直属的专业从事道路交通安全管理科学技术应用研究的事业单位，2011年9月经中央编办批复成立；2022年6月，位于江苏无锡、1985年成立的公安部交通管理科学研究所并入道研中心，由此形成北京、无锡两地一体的新发展格局。道研中心现为交标委秘书处挂靠单位，公安部交通管理科学研究所是GB 7258—1997、GB 7258—2004、GB 7258—2012、GB 7258—2017等历次版本的负责起草单位。在本次标准修订中，道研中心负责标准修订工作的整体安排，包括标准修订整体架构和原则的确定，征求意见稿、送审稿、报批稿的编写及标准修订征求意见汇总等工作。

交通运输部公路科学研究院（以下简称“公路院”）是交通运输部直属公益二类科研事业单位，主要从事公路交通运输领域的科学研究、技术研发、标准规范制修订和科技服务、技术支撑、人才培养等工作，引领和支撑了公路交通运输行业的科学技术发展。公路院是GB 7258历次版本的主要起草单位，在本标准修订过程中，代表交通运输行业参加修订，负责收集整理交通运输行业管理部门、运输企业在GB 7258—2017具体执行过程中存在的难点和问题；负责调研国外交通运输行业涉及车辆运行安全的新技术、新装备、新应用等，征求交通运输行业意见并组织研讨，提出修订建议。

中国汽车技术研究中心有限公司（以下简称“中汽中心”）是国务院国资委直属中央企业，业务涵盖政策研究、标准法规、关键共性技术研发、产品工程开发服务、检测测试及认证、信息咨询、工程设计等领域。中汽中心为汽标委秘书处挂靠单位，受政府主管部门委托，牵头开展汽车标准相关政策实施方案研究和技术方案调研，组织汽车行业开展汽车技术标准体系建设，稳步推进汽车行业标准研究与制修订等工作。中汽中心是GB 7258历次版本的主要起草单位，在本标准修订过程中，代表汽车行业参加修订，负责收集整理汽车行业在标准具体执行过程中存在的问题和建议，组织有关新技术、新装备的试验验证和行业调研，征求汽车行业意见并组织研讨，提出修订建议。

重庆市公安局交通管理总队是重庆市公安局内设机构，主要负责拟订重庆市道路交通安全管理政策、规定，组织、指导、监督公安交通管理部门依法管理机动车及驾驶人，查处道路交通违法犯罪行为，处理道路交通事故，维护道路交通安全、道路交通秩序、公路治安秩序。在本标准修订过程中，代表基层公安机关交通管理部门参加修订，参与本标准修订工作，主要负责收集整理公安交管行业在标准具体执行过程中存在的问题和建议。

中国公路学会客车分会是受中国公路学会领导，经国家民政部批准的客车行业唯一的学术性社团组织。主要团结并组织客车行业的生产企业、高等院校、科研院（所）进行技术交流和切磋客车研发、生产技术、企业管理及市场开拓的经验。在本次标准修订中，代表客车行业参加标准修订，负责收集整理客车行业在标准具体执行过程中存在的问题和建议。

天津内燃机研究所（天津摩托车技术中心，以下简称“天摩中心”）是天津大学直属事业单位，主要从事发动机、车辆、新能源动力系统及相关设备的应用技术研究、产品设计开发及检测评价服务等，其下设的天津摩托车质量监督检验所是摩托车产品CCC强制性产品认证、公告管理、环保信息公开、国家质量监督抽查指定的检验检测机构。天摩中心是GB 7258历次版本的参与起草单位，在本次标准修订中，代表摩托车行业参加修订，负责收集整理摩托车行业在标准具体执行过程中存在的问题和建议。

中国质量认证中心有限公司（CQC）具备丰富的机动车质量认证工作经验，认证客户数量居全

国认证机构的首位、全球认证机构的前列。在机动车强制性产品认证方面一直参与汽车产品认证规则制修订，为保障强制性标准贯彻落实发挥重要作用。在本次标准修订中，代表机动车认证行业参加修订，负责收集整理机动车认证行业在标准具体执行过程中存在的问题和建议。

中华人民共和国天津海关（以下简称“天津海关”）是受海关总署垂直管理的正厅级直属海关，主要负责天津关区的海关监管、出入境动植物及其产品检验检疫、进出口商品法定检验等海关统计、打击走私综合治理等工作。作为全国进口汽车特别是平行进口汽车业务量较大的直属海关，在本次标准修订中，代表进口车商检部门参加修订，负责收集整理进口车商检行业在标准具体执行过程中存在的问题和建议。

（三）起草人及其所做的工作

序号	起草人	单位	主要工作
1	应朝阳	道研中心	主持修订标准，把关拟修订的技术内容、规范和要求，确保标准修订的先进性、科学性和适用性。
2	舒强		研究国内外机动车安全性能和运行安全相关新技术、新装置、新业态等研发应用情况，提出相关条款修订建议。
3	王艺帆		负责标准修订会议组织、修订意见汇总，客货车运行安全相关条款修订。
4	穆文浩		负责国外相关标准调研，从机动车安全技术检验角度提供标准修订建议。
5	李光耀		负责标准修订会议组织、修订意见汇总，货车安全技术要求相关条款修订。
6	周文辉		负责梳理辅助驾驶运行安全应用情况和事故中暴露出来的车辆运行安全问题。
7	魏然		负责梳理交通事故调查中暴露出的车辆安全隐患问题。
8	赵光明		负责梳理 L2 级及以下机动车辆辅助驾驶运行安全技术发展情况，提出相关标准条款修订建议。
9	唐翠翠		负责标准修订会议组织、修订意见汇总、文本文字审核。
10	周炜	公路院	负责调研交通运输行业管理部门、运输企业在 GB 7258—2017 具体执行过程中难点和存在的问题，以及国外交通运输行业涉及车辆运行安全的新技术、新装备、新应用等。
11	张国胜		参与调研国外交通运输行业涉及车辆运行安全的新技术、新装备、新应用等，负责组织交通运输行业的意见征求、意见汇总。
12	王水平		参与交通运输行业、汽修保险行业相关调研，提出相关修订建议。
13	陈德兵		参加交通运输行业、汽车整车企业、保险公司相关调研，参与部分条款起草工作，承担标准部分验证工作。
14	戎辉	中汽中心	负责调研汽车行业在标准具体执行过程中存在的问题和建议，征求汽车行业意见

			并组织研讨。
15	兰 昊		负责组织汽车行业开展新技术、新装备的试验验证和行业调研。
16	孙枝鹏		负责收集整理汽车行业在标准具体执行过程存在的问题和建议，以及标准条款的研究修订。
17	张广秀		负责收集整理汽车行业在标准具体执行过程存在的问题和建议，以及标准条款的研究修订。
18	余 曦	重庆市公安局交通管理总队	负责调研整理安全技术检验环节反映的疑难问题，收集事故通报、深度调查报告，分析事故暴露出的车辆安全技术问题，研究提出修订建议。
19	赵东旭	中国公路学会客车分会	参与调研国外交通运输行业涉及车辆运行安全的新技术、新装备、新应用等；负责组织客车行业的意见征求、意见汇总。
20	张智轩	天摩中心	负责收集整理摩托车行业对 GB 7258—2017 的意见和建议，研提摩托车相关条款的修订建议。
21	贾国强	中国质量认证中心有限公司	负责收集整理机动车认证行业对 GB 7258—2017 的意见和建议，研提相关条款的修订建议。
22	李 坚	天津海关	负责收集整理进口车检验机构对 GB 7258—2017 的意见和建议，研提相关条款的修订建议。

（四）主要工作过程

主要阶段包括：

起草阶段（10个月）：2025年1月-2025年10月。道研中心、公路院和中汽中心根据国家标准化管理委员会下达标准修订通知要求，联合重庆市公安局交通管理总队、中国公路学会客车分会、天摩中心、中国质量认证中心有限公司、天津海关等单位，成立了标准起草工作组，并制定项目实施计划，于2025年10月形成了标准征求意见稿和编制说明。主要工作过程如下：

（1）2月14日，道研中心召开GB 7258修订技术磋商会，邀请公路院、中汽中心等标准修订负责单位专家参会研讨标准修订原则和主要内容，公安部交通管理局领导出席，并提出下步工作要求。本次会议各修订负责单位介绍了标准修订前期预研情况和主要修订建议，初步商定了聚焦安全性、突出引领性、确保科学性、注重协调性的4项修订原则，以及考虑到汽车整车网络安全、信息安全不属于传统的机动车运行安全技术要求范围，相关管理机制尚未明确，以及L3级及以上驾驶自动化智能网联汽车发展迅速，但技术路线尚不确定等因素，原则上本次标准修订不涉及相关技术要求。

（2）2月26日，公安部交通管理局就标准修订原则、主要修订内容、修订工作计划、起草工作组单位及人员等事项书面征求交通运输部运输服务司、工业和信息化部装备工业一司、国家市场监督管理总局认证监督管理司、海关总署商品检验司意见。四司局书面回函，对标准主要修订内容、起草工作组单位及人员等事项提出了意见建议。

（3）3月28日，交标委组织召开《机动车运行安全技术条件》（GB 7258）修订工作启动会，公安部交通管理局、交通运输部运输服务司、工业和信息化部装备工业一司、国家市场监督管理总局认证监督管理司和标准技术管理司，以及标准修订起草工作组成员单位的代表参加会议。道研中

心介绍了前期工作情况、主要拟修订内容、初步工作计划和标准起草工作组分工安排。与会领导对GB 7258 修订的重要作用和必要性做了强调，对标准修订的原则、主要内容和工作进度等提出了要求，确定4月至10月各起草工作组成员单位在各自行业内征求相关企业和单位意见，分析标准在执行过程中存在的问题，研提修订意见建议，形成标准征求意见稿。

(4) 4月至5月，标准起草工作组各成员单位按照修订工作启动会要求，各自广泛征求行业内单位意见，同时联合开展了汽车保险行业调研，及时将意见建议报至道研中心汇总。4月19日，道研中心向公安部交通管理局汇报GB 7258修订进展情况，听取增加车辆盲区监测、事故后车门易开启等要求的修订意见建议。

(5) 5月20日，道研中心组织召开负责起草单位工作会议，邀请公路院、中汽中心等标准修订负责单位专家交流梳理前期收集的意见建议。经研讨，会议对扩大主动安全装置应用范围、强化货运车辆制动性能、强化安全带及佩戴提醒装置配置要求、增加新能源汽车和辅助驾驶汽车技术要求等相关修订内容达成了基本共识，并商定进一步调研论证新能源汽车“单踏板”模式、货车载荷监测、客车超员预警、酒精锁接口等相关修订内容。

(6) 6月至7月，标准起草工作组各成员单位继续开展调研论证，道研中心、公路院、中汽中心、天摩中心、中国质量认证中心有限公司等起草单位多次联合开展了汽车、摩托车、进口车等行业修订意见调研，及时沟通交流最新修订意见。

(7) 7月9日至11日，道研中心组织召开标准修订研讨会，组织对梳理形成的400多条标准条款修订意见进行逐条研讨，并针对新能源汽车动力电池、线控控制、辅助制动等涉及关键运行安全的新技术、新装置，邀请宁德时代、戴姆勒（中国）商用车、克诺尔等企业专家进行专题介绍。与会人员听取了克诺尔介绍的线控制动、线控转向等线控技术发展应用和国内外法规标准制定情况后，认为当前线控技术还处于发展期，配备该技术的汽车产品尚未批量生产使用，其技术安全性、可靠性还有待验证，因此本次标准修订不涉及相关技术要求。会后，道研中心根据会议讨论情况形成了标准修订征求意见讨论稿。

(8) 7月29日至30日，道研中心在北京召开GB 7258修订工作第一次全体成员研讨会，标准起草工作组全体成员，公安部交通管理局、交通运输部运输服务司、工业和信息化部装备工业一司、国家市场监督管理总局认证监督管理委员会的代表参加了会议。与会人员对道研中心所编写的GB 7258标准修订征求意见讨论稿逐条进行了认真细致地讨论，本着“求大同、存小异”的原则就修订内容基本达成了共识，确定了各成员单位需进一步论证调研的内容。8月8日，道研中心根据会议形成的意见，进一步修改完善标准征求意见稿（草稿），发给各起草工作组单位，再次征求意见建议。

(9) 8月至9月，标准起草工作组组织开展重点修订条款试验验证工作，包括货车长下坡路段辅助制动性能试验、乘用车滑行减速度试验等，确保本次修订内容合理和可操作。期间，8月22日，公安部交通管理局与工业和信息化部装备工业一司针对部分尚未达成共识的修订意见，进行专题交流研讨，确定了下步试验论证和修订调整方案。

(10) 9月29日，交标委按照公安部交通管理局要求，组织召开组织召开标准修订领导小组会，公安部交通管理局、交通运输部运输服务司、工业和信息化部装备工业一司相关领导就新能源汽车“单踏板”模式、踏板误踩加速抑制、车载数据读取和货车辅助制动等技术要求进行了讨论，达成了基本共识。会后，3家标准修订负责起草单位根据会议商定的意见对标准文本进行了修改完善，于10月底形成了标准修订征求意见稿和编制说明（正式稿）。

二、编制原则、强制性国家标准主要技术要求的依据及理由

（一）编制原则

本标准的修订是根据《中华人民共和国标准化法》及相关法律、规章，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》要求进行的。标准在编制过程中确立了安全性、引领性、科学性、协调性的原则。

(1) 聚焦安全性。针对近年来我国道路交通事故暴露出的大中型客货车、面包车安全性能低

和轻型货车“大吨小标”等问题，坚持“人民至上、生命至上”理念，以防范化解道路交通事故风险为核心目标，进一步提升相关重点车辆安全技术要求，扩大自动紧急制动系统、电子稳定性控制系统、盲区监测系统安全装置配备要求，推动提高我国机动车安全性能水平。

(2) 突出引领性。充分考虑我国汽车产业及安全技术发展现状和趋势，借鉴国外相关安全技术法规标准要求，增加新能源汽车、辅助驾驶汽车安全技术要求，助推新技术、新产品发展和应用，引领我国汽车产业高质量安全发展。

(3) 确保科学性。坚持广泛调研收集机动车制造、物流运输、注册登记、安全技术检验、事故调查等领域相关单位及专家意见建议，根据修订需求组织开展理论研究、试验验证和数据分析，为标准修订提供科学依据，确保修订内容契合我国保障机动车运行安全的实际需求。

(4) 注重协调性。根据近年机动车安全技术标准和相关法律法规、政策性文件制修订情况，修改调整标准相关条款表述，确保标准体系的协调一致，避免与现行法规要求冲突。

(二) 强制性国家标准主要技术要求的依据及理由

(1) 主要技术内容变更及依据

标准根据《中华人民共和国标准化法》《中华人民共和国道路交通安全法》《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》等法律法规的规定，以及《国务院安委会办公室关于印发〈“十四五”全国道路交通安全规划〉的通知》（安委办〔2022〕8号）、《国务院关于印发深化标准化工作改革方案的通知》（国发〔2015〕13号）等文件要求制定。与GB 7258—2017相比，主要修订内容如下：

1、进一步提升重中型货车运行安全技术要求，以解决重中型货车制动性、行驶稳定性等安全性能不足的问题。一是扩大自动紧急制动系统应用，要求所有货车（垃圾车、低速汽车除外）应装备自动紧急制动系统。二是增加车道偏离预警系统应用，要求总质量大于或等于4500kg的货车（垃圾车除外）和核定载质量（或托举质量）大于或等于1000kg的专项作业车应装备车道偏离预警功能。三是扩大电子稳定性控制系统应用，要求所有货车（垃圾车、低速汽车除外）应装备电子稳定性控制系统。四是扩大电控制动系统应用，要求总质量大于或等于12000kg的危险货物运输货车、半挂牵引车和总质量大于10000kg的半挂车应装备电控制动系统。五是增加全景影像监测系统、盲区监测系统应用，要求总质量大于或等于4500kg的货车应装备全景影像监测系统或盲区监测系统。六是增加驾驶人注意力监测系统应用，要求危险货物运输车辆和三轴及三轴以上货车应装备驾驶人注意力监测系统。七是扩大轮胎爆胎应急装置应用，要求三轴及三轴以上货车（采用双转向轴的除外）及总质量大于3500kg的危险货物运输货车的转向轮应装备轮胎爆胎应急装置。八是增加集装箱车辆结构要求，要求集装箱运输车和集装箱运输半挂车的构造应为单层骨架结构，不应设置有活动、可翻转骨架的结构。九是提升储气筒工作气压，要求总质量大于或等于12000kg的货车和货车底盘改装的专项作业车，采用气压制动时，储气筒的额定工作气压应大于或等于1000kPa。十是增加电动半挂牵引车侧面防护装置配置要求，要求纯电动半挂牵引车侧面除永久固定在车辆上的可以作为侧面防护装置的各种设施外，存在大于1m的纵向间隙时，应提供防止人员卷入的侧面防护。

2、进一步提升大中型客车运行安全技术要求，以解决大中型客车主动安全装置应用不足等问题。一是扩大自动紧急制动系统应用，要求所有未设置乘客站立区的客车应装备自动紧急制动系统。二是扩大电子稳定性控制系统应用，要求所有未设置乘客站立区的客车应装备电子稳定性控制系统。三是增加全景影像监测系统、盲区监测系统应用，要求车长大于或等于6m的客车应装备全景影像监测系统或盲区监测系统。四是增加驾驶人注意力监测系统应用，要求公路客车、旅游客车应装备驾驶人注意力监测系统。五是增加轮胎气压监测系统应用，要求公路客车、旅游客车使用单胎的车轮应安装轮胎气压监测系统。六是扩大汽车安全带佩戴提醒装置应用范围，要求公路客车、旅游客车所有乘员乘坐位置应装备安全带提醒装置。七是提高大型客车座椅纵向间距，要求车长大于9m的公路客车和旅游客车，同方向座椅的座间距应大于或等于700mm。

3、进一步提升新能源汽车运行安全要求，以保障新能源汽车安全高质量发展。一是增加A型电力再生式制动系统要求，规范“单踏板”模式应用。二是增加踏板误踩加速抑制功能要求，要求电动、插电式混合动力载客汽车应具备踏板误踩加速抑制功能。三是增加车载娱乐系统安全应用技术要求，要求汽车行驶速度超过10km/h时，驾驶人侧显示屏应关闭和禁止开启娱乐影像播放和游戏功能。四是增加新能源汽车动力电池安全要求，明确纯电动汽车、插电式混合动力汽车的动力电池应符合GB 38031的规定，车身设有定向泄压和压力平衡装置。

4、增加辅助驾驶汽车安全技术要求，以引导规范辅助驾驶汽车发展。一是增加组合驾驶辅助系统激活和退出条件。二是增加驾驶人手部脱离检测和视线脱离检测要求。三是增加限定授权驾驶人开启组合驾驶辅助功能要求。四是增加驾驶人与组合驾驶辅助系统人机交互等要求。五是增加说明书关于组合驾驶辅助系统的说明要求。

5、完善车辆识别代号打刻等管理要求，以进一步支撑车辆安全管理。一是要求所有挂车（中置轴旅居挂车、无纵梁挂车除外）应至少有两个车辆识别代号。二是严格货箱车辆识别代号打刻，要求总质量小于12000kg但大于3500kg的栏板式、仓栅式货车等重点车型还应在其货箱上打刻至少两个车辆识别代号。三是要求总质量大于或等于12000kg的自卸汽车、混凝土搅拌车，应留有喷涂或粘贴/放置放大号牌号码的空间。四是明确汽车操纵件设置形式，要求车辆行驶过程中保障运行安全相关的操纵件，应装备实体操纵件。五是增加三轮载货摩托车反光标识粘贴要求。

6、增加特型机动车、轮式专用机械车的安全要求，以推动加强其运行安全管理。一是增加特型机动车的轴数、照明及信号装置、产品标牌、承载平面等要求。二是明确轮式专用机械车的外廓尺寸、制动系统、照明及信号装置、侧面及后下部防护装置等要求。

具体修订内容及说明见下表：

表 1 标准主要技术内容修订说明

序号	旧版标准	新版标准	修订内容及说明
1	3.2.1.2	3.2.1.2	<p>修订内容：修改旅居车定义，将“装备有睡具（可由桌椅转换而来）及其他必要的生活设施、用于旅行宿营的汽车”，修改为“车厢装有隔热层，车内装备有桌椅、睡具（可由桌椅转变而来）、炊事设施、储藏（包括食品和物品）设施、卫生设施及必要的照明等设施，在设计、制造和技术特性上用于旅行和野外工作人员使用的汽车”，并增加来源。</p> <p>说明：引用 GB/T 17350—2024，4.5.7 旅居车定义，并将定义中的“在设计、制造和技术特性上用于旅行和野外工作人员使用的专用汽车”，改为“在设计、制造和技术特性上用于旅行和野外工作人员使用的汽车”。</p>
2	3.2.2.2.1	3.2.2.2.1	<p>修订内容：增加“注：即原三轮农用运输车”。</p> <p>说明：明确三轮汽车为采用柴油机为动力的原三轮农用运输车，以期遏制违规电动三轮汽车产品的发展。</p>
3	3.2.3	3.2.3	<p>修订内容：修改专项作业车定义中的举例车型，并将车型放入注中。</p> <p>说明：编辑性修改。引用 GB/T 17350—2024 中专项作业车的车型分类，保持标准间的一致性。</p>
4	3.2.7	3.2.7	<p>修订内容：修改纯电动汽车定义为“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（REESS）或其他能量储存装置”。</p> <p>说明：编辑性修改。引用 GB/T 19596—2017 中纯电动汽车定义，保持标准间的一致性。</p>
5	3.2.9	3.2.9	<p>修订内容：修改燃料电池电动汽车定义为“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”。</p> <p>说明：编辑性修改。引用 GB/T 19596—2017 中燃料电池电动汽车定义，保持标准间的一致性。</p>
6	3.3	3.3	<p>修订内容：修改“挂车”定义，将“无动力道路车辆”改为“不能依靠自身驱动力行驶的道路车辆”。</p> <p>说明：原挂车定义明确挂车无动力驱动，但目前随着技术发展，国内外已出现带电力辅助驱动装置的挂车，此类挂车能够降低燃油消耗，提高低附着路面加速爬坡性能和长下坡制动辅助性能。</p>
7	3.4	3.4	<p>修订内容：在汽车列车车型举例中增加“旅居车列车”。</p> <p>说明：近年来，旅居车和中置轴挂车组成的汽车列车逐渐增多，有必要增加相关定义及安全技术要求。</p>
8	/	3.4.2	<p>修订内容：增加“旅居车列车”定义。</p> <p>说明：近年来，旅居车和中置轴挂车组成的汽车列车逐渐增多，有必要增加相关定义及安全技术要求。</p>
9	3.6	3.6	<p>修订内容：增加“注：驾驶室是指带有左右两侧车门的全封闭式驾驶室”。</p> <p>说明：明确整车整备质量可达 600kg 的三轮摩托车驾驶室结构，排除没有车门的半封闭式驾驶室。</p>

序号	旧版标准	新版标准	修订内容及说明
10	3.6.1	3.6.1	修订内容： 将“电机额定功率总和”，修改为“电机持续功率总和”。 说明： 编辑性修改。参照应用 QC/T 792—2022《电动摩托车和电动轻便摩托车驱动用电机及其控制器》中“持续功率”定义，为“规定可持续工作 30min 的最大功率”。
11	3.6.2	3.6.2	修订内容： 将“电机额定功率总和”，修改为“电机持续功率总和”。 说明： 编辑性修改。参照应用 QC/T 792—2022《电动摩托车和电动轻便摩托车驱动用电机及其控制器》中“持续功率”定义，为“规定可持续工作 30min 的最大功率”。
12	3.6.2.2	3.6.2.2	修订内容： 将定义修改为“装有三个车轮，其中一个车轮在纵向中心平面上，另外两个车轮关于纵向中心平面对称布置的轻便摩托车”。 说明： 修改表述，允许正三轮轻便摩托车采用前两轮、后一轮的结构。
13	3.7	3.7	修订内容： 删除注 2“手扶变型运输机”的解释。 说明： 不再发展“手扶变型运输机”。
14	3.9	3.9	修订内容： 将“质量参数和/或尺寸参数超出 GB 1589 规定的汽车、挂车、汽车列车”的表述，修改为“质量参数和/或尺寸、轴数参数超出 GB 1589 规定的汽车、挂车、汽车列车”。 说明： 考虑 GB 1589 中按照轴数分别规定了汽车和挂车的总质量和尺寸参数等要求，对于超过 GB 1589 规定轴数的，也应归为特型机动车。
15	4.1.1	4.1.1	修订内容： 增加“改装车应同时具有改装后的商标或厂标及改装前的整车（或底盘）商标或厂标（改装前后为同一机动车生产厂家的除外）”，并增加了改装车的注释解释，明确为生产制造环节的改装。 说明： 《汽车外部标识管理办法》（国家发展和改革委员会令 第 38 号）第七条规定“采用外购底盘的专用车应保留原底盘的商品商标、生产企业名称等，同时还应标注专用车生产企业的名称、商品商标、车型名称等信息”。但目前部分改装车只存在改装前的商标或厂标，不符合该办法要求，不利于车主和执法管理人员掌握车辆实际情况，特在本标准中予以进一步明确。
16	4.1.2	4.1.2	修订内容： 表 1 增加汽车产品标牌标明“驱动型式”。 说明： 有助于机动车环保检测时，根据产品标牌上的驱动型式，快捷选择检测方法，提高检测效率。
17	4.1.2	4.1.2	修订内容： 删除表 1 中特型机动车、轮式专用机械车的表述，调整至后文新增的专门条款中。 说明： 结构性调整。梳理整合本标准中特型机动车、轮式专用机械车相关技术要求，调整至新增的专门条款，便于理解执行。

序号	旧版标准	新版标准	修订内容及说明
18	4.1.3	4.1.3	<p>修订内容：将“应至少有一个车辆识别代号打刻在车架（无车架的机动车为车身主要承载且不能拆卸的部件）能防止锈蚀、磨损的部位上”的表述，修改为“应至少有一个车辆识别代号（对除中置轴旅居挂车、无纵梁挂车外的挂车为两个车辆识别代号）打刻在车架（无车架的机动车为车身主要承载且不能拆卸的部件）能防止锈蚀、磨损的部位上。”</p> <p>说明：增加挂车篡改车辆识别代号的难度，以期遏制“值班”挂车、违规替检等乱象。</p>
19	4.1.3	4.1.3	<p>修订内容：将“对总质量大于或等于 12000kg 的货车、货车底盘改装的专项作业车及所有牵引杆挂车，车辆识别代号应打刻在右前轮纵向中心线前端纵梁外侧，如受结构限制也可打刻在右前轮纵向中心线附近纵梁外侧；对半挂车和中置轴挂车，车辆识别代号应打刻在右前支腿前端纵梁外侧（无纵梁的除外）”的表述，修改为“对总质量大于或等于 4500kg 的货车、货车底盘改装的专项作业车，车辆识别代号应打刻在右前轮纵向中心线前端纵梁外侧，如受结构限制也可打刻在右前轮纵向中心线附近纵梁外侧；对半挂车和中置轴挂车（中置轴旅居挂车、无纵梁挂车除外），车辆识别代号应分别打刻在左右两侧支腿前端纵梁外侧，中置轴旅居挂车车辆识别代号应打刻在右前侧支腿前端纵梁外侧，且距支腿中心线的距离应小于或等于 1500mm；对牵引杆挂车，车辆识别代号应分别打刻在左右前轮纵向中心线前端纵梁外侧，如受结构限制也准许分别打刻在左右前轮纵向中心线附近纵梁外侧”。</p> <p>说明：规范货车、挂车车辆识别代号打刻位置，便于检验查验，提高篡改难度。</p>
20	4.1.4	4.1.4	<p>修订内容：将“纯电动汽车、插电式混合动力汽车、燃料电池汽车和电动摩托车应在驱动电机壳体上打刻电机型号和编号。对除轮边电机、轮毂电机外的其他驱动电机，如打刻的电机型号和编号被覆盖，应留出观察口，或在覆盖件上增加能永久保持的电机型号和编号的标识”的表述，修改为“纯电动汽车、插电式混合动力汽车、燃料电池汽车和电动摩托车应在驱动电机壳体（或驱动电机公用壳体）上打刻（或铸出）电机型号和编号。对除轮边电机、轮毂电机外的其他驱动电机，如打刻的电机型号和编号被覆盖，应留出观察口，或在覆盖件、发动机舱（前行李舱）盖、后行李舱盖/尾门上增加能永久保持的电机型号和编号的标识”。</p> <p>说明：明确驱动电机壳体的电机型号和编号可以采用铸出工艺；结合当前新能源汽车电机型号和编号标识粘贴位置实际情况，增加发动机舱（前行李舱）盖、后行李舱盖（尾门）的粘贴位置，提高标识粘贴和观察的便利性。</p>
21	4.1.8	4.1.8	<p>修订内容：将“总质量大于或等于 12000kg 的栏板式、仓栅式、自卸式、罐式货车及总质量大于或等于 10000kg 的栏板式、仓栅式、自卸式、罐式挂车还应在其货箱或常压罐体（或设计和制造上固定在货箱或常压罐体上且用于与车架连接的结构件）上打刻至少两个车辆识别代号”的表述，修改为“总质量大于 3500kg 的栏板式（不含多用途货车）、仓栅式、自卸式、罐式、厢式（不含封闭式货车、侧帘式货车）货车及总质量大于或等于 10000kg 的栏板式、仓栅式、自卸式、罐式、厢式（不含侧帘式半挂车）挂车还应在其货箱或常压罐体（或设计和制造上固</p>

序号	旧版标准	新版标准	修订内容及说明
			定在货箱或常压罐体上且用于与车架连接的结构件)上打刻至少两个车辆识别代号”。 说明： 加强车辆唯一性特征管理，减少“值班货箱”乱象。
22	4.2	4.2	修订内容： 在表2中增加“装有与后轮对称分布的两个前轮、设计和制造上不具有载运货物结构的正三轮摩托车，宽小于或等于1.75m”。 说明： 根据摩托车行业调研反馈的正三轮摩托车宽度调整建议，适度放宽车轮前2后1且不具备载货功能的正三轮摩托车宽度限值，以期推动休闲娱乐型倒三轮摩托车的发展。
23	4.4.1.3	4.4.1.3	修订内容： 将“清障车在托牵状态下，转向轴轴荷应大于或等于总质量的15%”，修改为“清障车的最大托牵质量应小于或等于车辆总质量，且在托牵状态下，转向轴轴荷应大于或等于总质量的15%。” 说明： 根据《关于进一步加强轻型货车、小微型载客汽车〈公告〉管理工作的通知》及配套文件要求，提出清障车在托牵状态下，转向轴轴荷应大于或等于总质量的15%。
24	/	4.4.1.7	修订内容： 增加“汽车列车的牵引车的最大允许牵引质量应大于或等于挂车运行质量。注：挂车运行质量指挂车在道路上行驶时的实际质量”表述。 说明： 从运行安全的角度，牵引车的最大允许牵引质量应大于或等于挂车行驶时的实际质量。
25	4.4.2.5	4.4.2.5	修订内容： 将“车长小于6m的货车底盘改装的旅居车，驾驶室与旅居车厢之间有面积大于或等于(4.0×10 ⁵)mm ³ 且能内接一个500mm×700mm矩形的贯通开口时，旅居车厢可核定乘坐人数”，修改为“车长小于6m的货车底盘改装的旅居车，驾驶室与旅居车厢之间在不翻转（副驾驶座椅除外）和/或拆卸任何部件的情况下有面积大于或等于(4.0×10 ⁵)mm ³ 且能内接一个500mm×700mm矩形的贯通开口时，旅居车厢准许核定乘坐人数。旅居车的铺位（包括由桌椅转换而来的铺位）不核定乘坐人数”。 说明： 杜绝部分旅居车贯通开口处设置挡板、门窗等需手动翻转后人员才能通过的情形。
26	4.4.3.3	/	修订内容： 删除此条内容。 说明： 卧铺客车已于2012年3月1日起停止生产、销售和注册登记，之后各地积极鼓励报废淘汰，目前卧铺客车保有量非常少，且即将全部报废，因此本标准不再规定该车型相关技术要求。
27	4.4.5.1	4.4.5.1	修订内容： 将“两轮普通摩托车和前面两个车轮、后面一个车轮的正三轮摩托车，除驾驶人外，有固定座位的再核定乘坐1人”，修改为“两轮普通摩托车和乘客座位为鞍座形式布置的正三轮摩托车，除驾驶人外，有固定座位的再核定乘坐1人”。 说明： 完善跨骑式（前1后2轮）正三轮摩托车乘员人数核定。

序号	旧版标准	新版标准	修订内容及说明
28	/	4.4.6.5	<p>修订内容：增加“救护车、囚车设置的侧向座椅，在与相向座椅的座间距大于或等于 1150mm 且座垫深度大于或等于 400mm 时，按座垫宽每 400mm 核定 1 人；专项作业车设置的侧向座椅，不核定乘坐人数”。</p> <p>说明：完善救护车、囚车、专项作业车侧向座椅的核载要求，减少乘坐空间小、安全防护不足的座椅应用。</p>
29	4.5	4.5	<p>修订内容：将“除无轨电车、纯电动汽车外的其他机动车的比功率应大于或等于 5.0kW/t”，修改为“除无轨电车、纯电动汽车、增程式电动汽车、燃料电池汽车外的其他机动车的比功率应大于或等于 5.0kW/t”。</p> <p>说明：增程式电动汽车、燃料电池汽车输出方式类似于纯电动汽车，由驱动电机提供动力。</p>
30	4.6.3	4.6.3	<p>修订内容：将“除消防车、特型机动车、两轮普通摩托车和轻便摩托车外的其他机动车，在空载、静态状态下，向左侧和右侧倾斜的侧倾稳定角应大于或等于： ——三轮机动车（包括三轮汽车和三轮摩托车，但不包括前轮距小于或等于 460mm 的正三轮摩托车，下同）：25°”修改为“除消防车、特型机动车、两轮普通摩托车和两轮轻便摩托车外的其他机动车，在空载、静态状态下，向左侧和右侧倾斜的侧倾稳定角应大于或等于： ——三轮机动车（包括三轮汽车、正三轮摩托车、边三轮摩托车和正三轮轻便摩托车，但不包括前轮距小于或等于 460mm 的正三轮摩托车和正三轮轻便摩托车，下同）：25°”。</p> <p>说明：增加正三轮轻便摩托车侧倾稳定角要求。</p>
31	/	4.6.6	<p>修订内容：增加“总质量大于或等于 4500kg 的货车，以及总质量大于 10000kg 的半挂车应进行满载状态下的抗侧翻稳定性试验，试验过程中车辆质心处的向心加速度达到 3.92m/s^2（0.4g）时车辆均不发生侧翻或侧滑。注：半挂车应在与牵引车组成汽车列车状态下进行试验”。</p> <p>说明：参照 JT/T 1178.1—2018《营运货车安全技术条件 第 1 部分：载货汽车》、JT/T 1178.2—2019《营运货车安全技术条件 第 2 部分：牵引车辆与挂车》要求，增加在道路试验上按照规定车速行驶并达到一定侧向加速度情况下的车辆抗侧翻性能要求，提高车辆动态防侧翻能力，以更符合实际道路使用需求。</p>
32	4.17.3	4.7.1	<p>修订内容：将“车长大于 11m 的公路客车和旅游客车应装备符合标准规定的车道保持辅助系统”修改为“车长大于 11m 的公路客车和旅游客车应装备符合 GB/T 41796 规定的车道保持辅助系统。总质量大于或等于 4500kg 的货车(GB/T 17350 界定的垃圾车)和核定载质量(或托举质量)大于或等于 1000kg 的专项作业车应装备符合 GB/T 41796 规定的车道偏离预警系统。注：GB/T 17350 界定的垃圾车包括压缩式垃圾车、车厢可卸式垃圾车、餐厨垃圾车、自装卸式垃圾车、对接式垃圾车、桶装垃圾运输车，下同”。</p> <p>说明：明确车道保持辅助系统应符合的技术标准；扩大车道偏离预警系统应用车型范围。</p>

序号	旧版标准	新版标准	修订内容及说明
33	4.17.3	4.7.2	<p>修订内容：将“车长大于 11m 的公路客车和旅游客车应装备符合标准规定的自动紧急制动系统”，修改为“所有乘用车、旅居车、货车（低速汽车、GB/T 17350 界定的垃圾车除外）、未设置乘客站立的客车应装备符合 GB/T 39901 或 GB/T 38186 规定的自动紧急制动系统”。</p> <p>说明：扩大自动紧急制动系统应用，与正在修订的自动紧急制动系统技术要求及试验方法相关强制性国标适用车型范围协调一致。</p>
34	4.17.4	4.7.3	<p>修订内容：将“车高大于或等于 3.7m 的未设置乘客站立区的客车应装备电子稳定性控制系统，以保证对车辆的防侧翻控制”，修改为“乘用车、旅居车、未设置乘客站立区的客车、货车（低速汽车、GB/T 17350 界定的垃圾车除外）应装备符合 GB/T 30677 或 GB/T 38185 规定的电子稳定性控制系统，以保证对车辆的防侧翻控制”。</p> <p>说明：扩大电子稳定性控制系统应用。</p>
35	/	4.7.4	<p>修订内容：增加“车长大于或等于 6m 的客车、总质量大于或等于 4500kg 的货车，以及车高大于 1850mm 的乘用车和旅居车应装备符合 GB/T 44176 规定的全景影像监测系统或符合 GB/T 39265 规定的盲区监测系统”。</p> <p>说明：减少车辆盲区导致的事故。</p>
36	/	4.7.5	<p>修订内容：增加“公路客车、旅游客车、危险货物运输车辆和三轴及三轴以上货车应装备符合 GB/T 41797 规定的驾驶人注意力监测系统”。</p> <p>说明：减少驾驶人疲劳、分心驾驶导致的事故。</p>
37	/	4.7.6	<p>修订内容：增加“乘用车、总质量小于或等于 3500kg 的货车应装备符合 GB 45672 规定的车载事故紧急呼叫系统（AECS）”。</p> <p>说明：与 GB 45672《车载事故紧急呼叫系统》相协调。</p>
38	4.7.1	4.8.1	<p>修订内容：增加“汽车制动系统故障、前照灯远光、转向信号灯、前/后位灯、前排安全带警报、自动变速器挡位信号装置、驱动系统就绪信号装置的标志应始终显示在仪表、显示屏等显示装置首层，且不应被其他信号装置的标志替代。如果当主照明系统开关激活，仪表盘背光发生显著变化（被点亮或变暗），前/后位灯信号装置的标志准许不标识。”。</p> <p>说明：明确与驾驶安全关系紧密的部分信号装置标志应始终显示在第一界面，以确保驾驶人可快速获取相关信息，了解车辆运行状态，保障驾驶安全。另外，前/后位灯属于基础灯光，根据 GB 49094《汽车操纵件、指示器及信号装置的标志》规定，其功能与灯光总开关结合在一起时，不需要单独的标志。</p>
39	4.7.3	4.8.3	<p>修订内容：将“机动车标注的警告性文字应有中文”修改为“机动车标注的警告性文字应有中文警告性文字如采用标签标示，则标签应外观完好、无粘贴分离”。</p>

序号	旧版标准	新版标准	修订内容及说明
			说明： 防止部分车辆采取粘贴性不牢固的标签或者临时粘贴的方式展示警告性文字。
40	4.7.6	4.8.6	修订内容： 将“栏板挂车应在车厢两侧喷涂栏板高度”，修改为“栏板挂车和自卸挂车应在车厢两侧喷涂栏板高度”。 说明： 进一步明确自卸挂车喷涂要求。
41	4.7.6	4.8.6	修订内容： 将“多用途货车是指具有长头车身和驾驶室结构、核定乘坐人数小于或等于5人（含驾驶人）、驾驶室高度小于或等于2100mm、货箱栏板上端离地高度小于或等于1500mm、最大设计总质量小于或等于3500kg的货车”，修改为“GB/T 40712—2021的3.1界定了多用途货车的定义。”。 说明： 与GB/T 40712—2021《多用途货车通用技术条件》中的多用途货车定义表述协调一致。
42	4.7.7	4.8.7	修订内容： 将“车长大于或等于6m的客车均应在车厢后部喷涂或粘贴/放置放大的号牌号码”修改为“车长大于或等于6m的未设置乘客站立区的客车（警车、专用校车除外）均应在车厢后部喷涂或粘贴/放置放大的号牌号码”。 说明： 设有乘客站立区的客车主要在城市内低速行驶，警车、专用校车有专用标识，对放大号牌号码需求小，因此予以豁免。
43	4.7.8	4.8.8	修订内容： 增加“公路客车、旅游客车应设置全程系安全带以及禁止携带违禁物品乘车的标识”。 说明： 提高对公路客车、旅游客车乘员安全乘车的提示。
44	4.15.1	4.16.1	修订内容： 增加“发动机（驱动电机）标识粘贴位置；仅供静止状态下使用的不核定人数的辅助座椅的座椅布置示意图；三轮摩托车的座椅布置示意图，以及具有载运货物结构的三轮摩托车的货厢尺寸；混凝土搅拌运输车的产品说明书应注明罐体的各部位尺寸”。 说明： 完善说明书相关内容，便于车辆安全技术检验和登记管理。
45	4.15.2	4.16.2	修订内容： 增加“装备有辅助制动装置的汽车，还应在产品说明书中明确辅助制动装置的类型、使用注意事项；对通过GB 12676规定的IIA型试验验证的，还应加以说明”。 说明： 便于车辆所有人和安全性能检验查验人员了解车辆辅助制动装置类型和性能。
46	/	4.16.3	修订内容： 增加“具有近光灯挡位调节功能的汽车，应在产品使用说明书中说明近光灯挡位与载荷状态的关系及选择方式”。 说明： 便于驾驶人掌握车辆近光灯挡位调节要求。
47	4.15.4	4.16.5	修订内容： 增加“—EDR数据提取方式及控制器的数据提取端口端子定义”。 说明： 便于事故后读取EDR数据。

序号	旧版标准	新版标准	修订内容及说明
48	/	4.16.7	修订内容： 增加“乘用车的产品使用说明书中应说明适合安装的车顶行李架、出入口踏步件等装置的安装方式及注意事项”。 说明： 便于车主掌握安装要求，以保障车顶行李架、出入口踏步件等装置加装后的安全性能。
49	4.15.8	4.16.10	修订内容： 增加“以及动力电池包、电池单体的生产企业、品牌型号和动力电池最高温度、电池单体最高电压、电池单体最低电压、电池单体电压极差等技术参数的企业推荐阈值”。 说明： 便利在二手车交易、售后服务等环节对新能源汽车电池状态进行检测。
50	4.15.11	4.19.11	修订内容： 将“轮式专用机械车、特型机动车的产品使用说明书应明示其制造时所执行的相关国家标准和/或行业标准的标准顺序号和年号”，调整至新增的轮式专用机械车专门条款中。 说明： 结构性调整。梳理整合本标准中轮式专用机械车相关技术要求，便于理解执行。
51	/	4.16.13	修订内容： 增加装备组合驾驶辅助系统的汽车的产品使用说明书应说明的事项，以及通过注增加组合驾驶辅助系统的定义。 说明： 便于车主掌握组合驾驶辅助系统的基本情况和事故调查人员开展装备组合驾驶辅助系统的汽车事故调查。
52	4.16	4.17	修订内容： 将“乘用车列车的特殊要求”，修改为“乘用车列车、旅居车列车的特殊要求”。 说明： 规范旅居车列车安全技术要求。
53	4.16.1	4.17.1	修订内容： 增加“a)乘用车、旅居车的最大允许牵引质量应小于或等于2500kg；b)乘用车、旅居车的整备质量应大于或等于800kg”等内容。 说明： 借鉴QC/T 757《乘用车列车》要求，提高乘用车列车、旅居车列车安全技术要求。
54	4.16.2	4.17.2	修订内容： 将“c)总质量大于750kg的中置轴挂车应装备制动系统”，修改为“c)总质量大于750kg的中置轴旅居挂车应装备惯性制动系统或电控液压制动系统或电制动系统，且所有车轮应装备行车制动器”。 增加“d)具备制动系统的挂车，当挂车与乘用车（或旅居车）意外脱离时，挂车应急制动系统应能保证挂车自行制动。” 说明： 借鉴QC/T 757《乘用车列车》要求，提高组成乘用车列车、旅居车列车的中置轴旅居挂车安全技术要求。
55	4.16.3	4.17.3	修订内容： 增加“中置轴挂车的转向、制动等信号与乘用车（或旅居车）的信号一致”“乘用车（或旅居车）应装备符合GB/T 20718规定的电连接接头，以及尺寸、机械强度等符合GB/T 25980和GB/T 25988中相关要求的A50连接球头，连接球头应位于车辆纵向中心平面上（偏差不得超过10mm），连接球头中心离地高度应为380mm±50mm” “乘用车（或旅居车）应符合GB 21670关于驻车制动系统的要求，且仅靠乘用车（或旅居车）的驻车制动系统就能使列车在12%的上、下坡道稳定停驻”等要求。

序号	旧版标准	新版标准	修订内容及说明
			说明： 借鉴 QC/T 757《乘用车列车》要求，提高乘用车列车、旅居车列车安全技术要求。
56	/	4.18.1	修订内容： 增加装备组合驾驶辅助系统的汽车的组合驾驶辅助系统激活条件。 说明： 确保组合驾驶辅助系统激活时的安全性，驾驶人处在正常驾驶状态，车辆运行环境在系统运行能力范围内。
57	/	4.18.2	修订内容： 增加装备组合驾驶辅助系统的汽车确认驾驶人使用系统资格的要求。 说明： 增加使用组合驾驶辅助系统的驾驶人条件要求，防止不具备使用经验或能力的驾驶人使用系统时，产生安全风险。
58	/	4.18.3	修订内容： 增加组合驾驶辅助系统的手部脱离检测和视线脱离检测要求。 说明： 防止驾驶人过度依赖系统，脱离驾驶任务，分心驾驶。
59	/	4.18.4	修订内容： 增加组合驾驶辅助系统对其设计运行范围边界的探测和超出边界时的预警功能。 说明： 要求系统能实时感知车辆外部环境条件，当发现不适用于系统运行时，能及时告知驾驶人控制干预，以防发生交通事故。
60	/	4.18.5	修订内容： 增加“组合驾驶辅助系统应向驾驶人提示明确、充分的系统状态信息及运动控制信息，在激活状态下应能够检测并响应影响系统或功能安全运行的失效，并及时向驾驶人发出提示”。 说明： 明确系统人机交互信息要求，以保障驾驶人能及时了解系统的工作状态、运动控制意图和失效风险。
61	/	4.18.6	修订内容： 增加“组合驾驶辅助系统应在任何时候响应驾驶人执行车辆制造商规定的、使系统由激活状态进入待机状态或关闭状态的单一操作”。 说明： 明确退出系统操作要求，以保障驾驶人可方便的关闭系统。
62	/	4.19	修订内容： 增加“轮式专用机械车的专门要求”。 说明： 明确轮式专用机械车基础性安全技术要求，为加强其运行安全管理提供支撑。
63	/	4.20	修订内容： 增加“特型机动车的专门要求”。 说明： 明确特型机动车基础性安全技术要求，为加强其运行安全管理提供支撑。
64	4.17.2	4.19.3	修订内容： 删除“轮式专用机械车的外廓尺寸、轴荷及质量参数、转向系、制动系、外部照明和信号装置及电气设备、车身、安全防护装置等要求按土方机械相关强制性标准实施”，相关表述调整至新增的轮式专用机械车专门条款中。 说明： 结构性调整。梳理整合本标准中轮式专用机械车相关技术要求，便于理解执行。
65	4.17.6	4.21.3	修订内容： 将“插电式混合动力汽车纯电动续航里程应大于等于 50km”，修改为“插电式混合动力汽车乘用车的

序号	旧版标准	新版标准	修订内容及说明
			纯电动续驶里程应满足 GB/T 32694 要求；插电式混合动力客车、货车纯电动续驶里程应满足 GB/T 34598 的要求”。 说明： 与 GB/T 32694、GB/T 34598 协调一致。
66	/	4.21.5	修订内容： 增加“汽车应配备应急救援单。应急救援单内容包括但不限于动力电池及用于切断动力电路的装置、高压电源线缆及部件、结构加强件、安全气囊组件、安全带预紧器、油箱或储气装置和安全阀的位置以及解除高电系统和在断电、事故、故障等情形时操作车辆进入空挡或者拖车模式的操作方法等事项。”。 说明： 便于汽车事故后应急救援。
67	7.1.5	7.1.5	修订内容： 增加“高压管路之间、高压管路与邻近的部件之间应保证安全间距，避免因振动摩擦造成管路泄漏”。 说明： 减少管路因振动摩擦导致的泄漏风险。
68	/	7.1.8	修订内容： 增加“机动车整车控制系统在制动信号和加速信号同时发生时，应只响应制动信号；但属于设计和制造上为保证车辆安全运行的，准许在响应制动信号后响应加速信号”。 说明： 明确车辆制动优先设计理念。另外，考虑在电子稳定控制系统等主动安全系统作用下，车辆存在同时发出制动和加速控制信号时，响应制动信号后响应加速信号的情况，因此规定属于设计和制造上为保证车辆安全运行的，准许在响应制动信号后响应加速信号。
69	/	7.1.9	修订内容： 增加“纯电动、插电式混合动力乘用车和多用途货车在驱动挡下松开加速踏板后，在平坦、硬实、清洁、干燥且轮胎与地面间的附着系数大于或等于 0.7 的混凝土或沥青路面上行驶时，整车制动减速度应小于或等于 0.8m/s^2 。客车、货车（多用途货车除外）若装备了不属于行车制动系统的电力再生式制动系统，其电力再生式制动系统不应通过加速踏板启动”。 说明： 规范电力再生式制动系统应用，避免改变驾驶人驾驶习惯。起草工作组组织测试了多款自动挡燃油车的带挡滑行减速度，结果显示丰田凯美瑞、大众帕萨特、上汽大通 G20、红旗 H5 滑行减速度约为 0.3m/s^2 ，别克 GL8 约为 0.4m/s^2 。
70	/	7.1.10	修订内容： 增加“客车、货车（多用途货车除外）若装备了不属于行车制动系统的电力再生式制动系统，其电力再生式制动系统不应通过加速踏板启动”。 说明： 规范客车、货车（多用途货车除外）电力再生式制动系统应用，避免改变驾驶人驾驶习惯造成的驾驶人在应刹车时误踩加速踏板的问题。
71	7.2.6	7.2.6	修订内容： 将“所有专用校车和危险货物运输货车的前轮和车长大于 9m 的其他客车的前轮，以及危险货物运输半挂车、三轴的栏板式和仓栅式半挂车的所有车轮，应装备盘式制动器”修改为“所有专用校车和危险货物运输货车的前轮、三轴及三轴以上货车和车长大于 9m 的其他客车的前轮，以及公路客车、旅游客车、危险货物运输半挂

序号	旧版标准	新版标准	修订内容及说明
			车、三轴的栏板式、仓栅式和自卸式半挂车的所有车轮，应装备盘式制动器”。 说明： 扩大盘式制动器应用。
72	7.2.12	7.2.12	修订内容： 将“总质量大于或等于 12000kg 的危险货物运输货车还应装备电控制动系统（EBS）”修改为“总质量大于或等于 12000kg 的危险货物运输货车、半挂牵引车和总质量大于 10000kg 的半挂车还应装备电控制动系统（EBS）”。 说明： 提升汽车列车制动协调性。
73	/	7.2.16	修订内容： 增加“乘用车、总质量小于或等于 3500kg 的货车应装备符合标准规定的制动辅助系统（BAS）”。 说明： 增加车辆识别紧急制动需求并自动增强制动力的功能，以缩短紧急制动距离。与正在制定的强制性国家标准《轻型汽车制动辅助系统（BAS）性能要求及试验方法》协调一致。
74	/	7.4.6	修订内容： 增加“采用电子控制装置做驻车制动时，应能在不借助工具，或利用随车配备的工具解除驻车制动状态”。 说明： 解决部分车辆事故后自动驻车，难以移动清障的问题。
75	/	7.4.7	修订内容： 增加“装备有自动驻车系统（如 AUTOHOLD）的汽车，在静止状态下，当自动驻车系统激活且驾驶人处安全带释放、驾驶人侧车门打开时，应能将挡位自动换为驻车挡，或通过一个明显的信号装置（例如：声或光信号）提示驾驶人”。 说明： 避免车辆驾驶人下车后返回未注意车辆状态导致的事故。
76	7.5.1	7.5.1	修订内容： 增加“对于三轴及三轴以上货车，还应装备液力缓速器或应能保证满载车辆在 7%的坡道上，在仅开启辅助制动系统时，以 60km/h 的平均车速下坡行驶 15km”“采用电力再生制动系统做辅助制动装置时，应保证在动力电池荷电状态处在正常工作范围时，车辆辅助制动性能都满足 GB 12676 相关规定”。 说明： 解决当前重型货车在长下坡路段行驶时，因辅助制动装置性能不足、连续使用行车制动系，导致制动器因热过载而制动力衰退的问题，以及电力再生制动系统在电池高荷电状态下，因电力回收能力降低，导致电机辅助制动力变弱的问题。通过调研云贵川地区高速公路、普通国省道长下坡路段的货车平均行驶车速、肇事时车速和下坡行驶距离，发现一般货车平均行驶速度和下坡行驶距离均明显高于 GB 12676—2014《商用车辆和挂车制动系统技术要求及试验方法》规定的缓速制动性能试验测试条件，其中货车在高速公路长下坡路段的平均车速在 60km/h-70km/h，肇事时车速普遍在 100km/h 左右。考虑当前液力缓速器相比发动机缸内制动等其他辅助制动装置，其辅助制动效果相对更好，提出了三轴及三轴以上货车应装备液力缓速器，同时为避免限制其他辅助制动装置技术发展，结合 GB 12676—2014 中缓速制动性能试验要求和货车实际运行情况，提出了不装备液力缓速器的货车应

序号	旧版标准	新版标准	修订内容及说明
			达到的缓速制动性能要求，以推动提高装备其他辅助制动装置的货车的辅助制动性能。
77	7.7.1	7.7.1	修订内容： 将“停止空气压缩机工作 3min 后，其气压的降低值应小于或等于 10kPa”的表述，修改为“停止空气压缩机工作 2min 后开始测量，3min 后其气压的降低值应小于或等于 10kPa”。 说明： 空气压缩机刚停止工作后气压不稳定，稳压过程结束后观察评价其密封性，更为合理。
78	7.8.1	7.8.1	修订内容： 将“车长大于 9m 的客车、总质量大于等于 12000kg 的货车和货车底盘改装的专项作业车，采用气压制动时，储气筒的额定工作气压应大于等于 850kPa”，修改为“车长大于 9m 的客车、总质量大于等于 12000kg 的货车和货车底盘改装的专项作业车，采用气压制动时，储气筒的额定工作气压应大于或等于 1000kPa。” 说明： 提升储气筒的额定工作气压，有助促进提高制动性能，并为空气悬架等其它用气装备提供充分动能。
79	/	7.10.1.3	修订内容： 增加“公路客车、旅游客车、车长大于 9m 的其他未设置乘客站立区的客车，以及总质量大于或等于 12000kg 的货车和总质量大于 10000kg 的挂车在满载状态下，在附着系数小于或等于 0.5、车道中心线半径 150m、宽 3.7m 的平坦圆弧车道上，以 50km/h 的初始车速进行全力制动的过程中，车辆应保持在车道内。注：牵引车、挂车应在组成汽车列车状态下进行试验。” 说明： 增加弯道制动稳定性要求，提升车辆制动性能。参考 JT/T 1094—2016《营运客车安全技术条件》、JT/T 1178.1—2018《营运货车安全技术条件 第 1 部分：载货汽车》、JT/T 1178.2—2019《营运货车安全技术条件 第 2 部分：牵引车辆与挂车》中相关规定，确定测试弯道制动稳定性的技术要求。
80	8.1.2	8.1.2	修订内容： 修改了可闪烁灯具种类，增加了侧标志灯。 说明： GB 4785—2019《汽车及挂车外部照明和光信号装置的安装规定》规定了部分车型的琥珀色侧标志灯可与车辆同侧转向灯同频、同相闪烁。
81	8.2.2	8.2.2	修订内容： 将“摩托车的照明和信号装置及其安装应分别符合 GB 18100.1、GB 18100.2 和 GB 18100.3 的规定”，修改为“摩托车的照明和信号装置及其安装应符合 GB 18100 的规定”。 说明： 编辑性修改。原引用标准 GB 18100.1、GB 18100.2 和 GB 18100.3 已被 GB 18100 替代。
82	8.3.1	8.3.1	修订内容： 删除了原汽车和挂车的电路连接要求，替换为“汽车和挂车的照明和信号装置的电路连接应符合 GB 4785 的规定”。 说明： GB 4785—2019《汽车及挂车外部照明和光信号装置的安装规定》规定了汽车和挂车的前位灯、后位灯、示廓灯、侧标志灯和牌照灯不必同时打开或关闭的例外情形，且内容更详尽，因此直接引用 GB 4785。
83	8.4.1	8.4.1	修订内容： 将 GB 25990，修改为 GB 11564。

序号	旧版标准	新版标准	修订内容及说明
			说明： 编辑性修改。原引用标准 GB 25990，已被 GB 11564 替代。
84	8.4.5	8.4.5	修订内容： 1、将 GB 23254，修改为 GB 11564；2、增加了应装备反射器型车身反光标识的车辆类型，包括仓栅、平板式货车及挂车。 说明： 1、原引用标准 GB 23254，已被 GB 11564 替代。2、从近年交通事故调查情况看，涉事货车反光膜型反光标识脱落、反光性能差等问题普遍，导致事故发生或事故后果加重，有必要加强粘贴耐久性和反光性更好的反射器型反光标识应用。考虑仓栅式、平板式车辆在车身结构上具备粘贴条件，且在使用过程中不易造成反光标识磕碰损坏等问题，因此要求仓栅式、平板式货车及挂车应装备反射器型车身反光标识。
85	8.4.6	8.4.6	修订内容： 增加了集装箱半挂车在装运集装箱时，应在集装箱的后部和侧面固定柔性反光标识的要求。 说明： 集装箱半挂车上道路行驶时，绝大多数时间都是结合集装箱使用，仅靠半挂车上的车身反光标识无法有效体现整车及集装箱轮廓，夜间行驶存在安全隐患。
86	/	8.4.7	修订内容： 增加了正三轮载货摩托车的侧面和后部车身反光标识的设置要求，并以“注”的形式明确了“正三轮载货摩托车是指装有与前轮对称分布的两个后轮，具有载货装置的摩托车”。 说明： 正三轮载货摩托车在我国农村地区广泛使用，驾驶人多为中老年人，夜间时因道路照明条件差、驾驶人操作不规范等问题导致的交通事故多发。为提高此类车辆在低光或夜间环境下的可见性，增加了车身反光标识设置要求。其中，借鉴 GB 18100—2025《摩托车和轻便摩托车道路照明及光信号装置的安装规定》中规定的后回复反射器离地高度应不小于 250mm、侧回复反射器离地高度应不小于 300mm 等要求，明确了反光标识下边缘离地面的高度应不小于 250mm。
87	8.5.1.2	8.5.1.2	修订内容： 删除了引用标准 GB 21259、GB 25991、GB 5948；删除了“安装有自适应前照明系统的，应符合 GB/T 30036 的规定”。 说明： 编辑性修改。原引用标准 GB 21259、GB 25991、GB/T 30036，已被 GB 4599 替代；GB 5948 已被 GB 19152 替代。
88	8.5.3.1	8.5.3.1	修订内容： 增加了“如近光光束明暗截止线转角或中点的位置符合 GB 4785 的规定，视为满足要求”的表述；以注的形式，增加了“空载车状态”定义。 说明： GB 4785—2019《汽车及挂车外部照明和光信号装置的安装规定》也规定了近光灯偏移要求，且测量方法和性能要求上相对更严格，适用于新车认证环节，但难以应用于在用车检验。为确保标准间协调性，简化新车认证试验流程，在保留原表述基础上，增加对 GB 4785 的引用。另外，近光灯偏移试验时需要有驾驶人上车操作，为明确试验车辆状态，增加了空载车状态定义。

序号	旧版标准	新版标准	修订内容及说明
89	8.6.1	8.6.1	<p>修订内容：增加了“如符合 GB 15742 的规定，视为满足要求”的表述。</p> <p>说明：GB 15742—2019《机动车用喇叭的性能要求及试验方法》也规定了喇叭声级测量方法和限值，要求在距车前 7m、离地高 0.5~1.5m 处测量时，发动机最大净功率（或电机额定功率总和）为 7kW 以下的摩托车为 83 dB(A)~112 dB(A)，其他机动车为 87dB(A)~112dB(A)。该标准的测试条件和限值要求相对更严格，适用于新车认证环节，但难以应用于在用车检验。为确保标准间协调性，简化新车认证试验流程，在保留原表述基础上，增加对 GB 15742 的引用。</p>
90	8.6.2	8.6.2	<p>修订内容：“GB/T 2408—2008 的表 1”替换为了“GB/T 2408—2021 的表 2”。</p> <p>说明：编辑性修改。新修订的 GB/T 2408—2021《塑料 燃烧性能的测定 水平法和垂直法》，调整了垂直燃烧性能分级表序号。</p>
91	8.6.4	8.6.4	<p>修订内容：增加了不必设置保险装置和不必设置切断电路连接装置的部件、系统。</p> <p>说明：起动机、强制点火电路、火花塞等部件存在短时间大电流情况，不适合设置保险装置；基于安全考虑，部分涉及安全类的产品及功能需要实现常电，如自动灭火装置、自动破窗器、应急照明系统、报警与监控系统不能被手动机械开关断电。</p>
92	8.6.5	8.6.5	<p>修订内容：增加了“行驶速度和时间等数据以及音视频数据记录功能的行驶记录仪”“应接入卫星定位信号，规范设置车辆识别代号、脉冲系数”“主机安装位置应易于操作”“应能通过 USB、蓝牙等数据接口采集行驶记录数据，数据记录应准确”等要求。</p> <p>说明：参照新修订的 GB/T 19056—2021《汽车行驶记录仪》，完善行驶记录仪技术要求，规范其使用和管理。</p>
93	/	8.6.7	<p>修订内容：增加“车载电子数据记录设备或系统，如汽车行驶记录仪、事件数据记录系统（EDR）、组合驾驶辅助数据记录系统（DSSCDA）等，应具有防篡改设计，具备符合规定的的数据读取接口和协议，能被市场上可获取的工具读取”。</p> <p>说明：强化车辆运行安全管理支撑，便利车载数据读取，加强防篡改要求。</p>
94	/	8.6.8	<p>修订内容：增加“纯电动汽车、插电式混合动力汽车应能通过 OBD 诊断接口读取车辆动力电池、驱动电机、电控系统等运行数据及故障数据等信息，通信协议应符合 GB/T 44500 的要求。”。</p> <p>说明：明确新能源汽车应能通过 OBD 诊断接口采集相关数据，便于在车辆检验维修、二手车交易、售后服务等环节对新能源汽车电池状态进行检测。</p>
95	8.6.7	8.6.9	<p>修订内容：增加 GB/T 38694《车辆右转弯提示音要求及试验方法》引用。</p> <p>说明：编辑性修改。GB/T 38694—2020《车辆右转弯提示音要求及试验方法》已制定，本标准直接引用。</p>

序号	旧版标准	新版标准	修订内容及说明
96	8.6.9	8.6.11	<p>修订内容：将“车身外部设有广告屏（箱）的汽车和挂车，应保证广告屏（箱）在车辆行驶状态下处于关闭状态”，修改为“车辆设有向外的电子显示装置（显示箱、显示屏、光信号装置）的汽车和挂车，应保证该电子显示装置在车辆行驶状态下处于关闭状态”。</p> <p>说明：减少和避免车辆向后显示的文字、图形对其他交通参与者的视觉影响。</p>
97	/	8.6.12	<p>修订内容：增加“汽车行驶速度超过 10km/h 时，车辆纵向对称平面左侧的驾驶室（区）前部显示装置应关闭和禁止开启娱乐影像播放和游戏功能。注：显示装置包括车内显示屏、抬头显示装置等”的要求。</p> <p>说明：减少车辆运行状态下车载影音娱乐系统对驾驶人的影响，防止驾驶人分心驾驶。本条将行驶速度超过 10km/h 作为车辆处于运行状态的判定条件，是为了适应不同类型汽车的加速能力和车速感应误差，以确保可行性。</p>
98	9.1.2	9.1.2	<p>修订内容：增加“危险货物运输货车的所有车轮不应装用翻新的轮胎”的要求。</p> <p>说明：提高危险货物运输货车的运行安全性能。</p>
99	9.1.5	9.1.5	<p>修订内容：删除“卧铺客车”；增加“公路客车、旅游客车应装用子午线轮胎”的要求；将发动机中置且宽高比小于或等于 0.9 的乘用车不应使用轮胎名义宽度“小于或等于 155mm 规格的轮胎”，改为“小于或等于 165mm 规定的轮胎”。</p> <p>说明：卧铺客车已于 2012 年 3 月 1 日起停止生产、销售和注册登记，之后各地积极鼓励报废淘汰，目前卧铺客车保有量非常少，且即将全部报废，因此本标准不再规定该车型相关技术要求。为提高公路客车、旅游客车行驶安全性，要求采用子午线轮胎。据统计，近年来轮胎名义宽度大于 165mm 的新登记上牌面包车占比逐年提升，自 2021 年以来占比已有超 55%。针对近年来面包车侧翻事故多发的问题，提高其轮胎名义宽度要求，以期提高车辆行驶稳定性和制动效能。</p>
100	/	9.1.6	<p>修订内容：增加“车长小于 6m 且总质量小于 4500kg 的货车（三轮汽车、多用途货车、封闭式货车、专项作业车，以及由载客汽车整车或底盘、封闭式货车改装的专用货车除外）轮胎名义宽度应不超过 195mm；后轮采用单胎的，后轮胎名义宽度应不超过 265mm”。</p> <p>说明：参照《关于进一步加强轻型货车、小微型载客汽车生产和登记管理工作的通知》（工信部联通装〔2022〕3 号）规定，提高轻型货车安全技术要求，遏制轻型货车“大吨小标”乱象。</p>
101	9.2.4	9.2.4	<p>修订内容：增加“三轴及三轴以上货车（采用双转向轴的除外）所有转向轮应装备符合 GB/T 38796 规定的爆胎应急防护装置”“并在驾驶室易见位置设置能永久保持的、标有配备爆胎应急防护装置的标识”。</p> <p>说明：提高货车轮胎安全性能要求，减少车辆爆胎后引发的事故伤亡。</p>

序号	旧版标准	新版标准	修订内容及说明
102	/	9.2.5	<p>修订内容：增加“专用校车、公路客车、旅游客车、三轴及三轴以上货车（采用双转向轴的除外）、总质量大于3500kg的危险货物运输货车和总质量大于或等于4500kg的旅居车，使用单胎的车轮应装备符合GB 26149轮胎气压监测系统（TPMS）或具有轮胎气压监测功能的装置”。</p> <p>说明：提高重点车辆轮胎安全性能，预防和减少因轮胎欠压等故障引发的爆胎问题。</p>
103	9.3.2	9.3.2	<p>修订内容：删除“同一轴上的弹簧形式和规格应相同”；将“其弹簧形式和规格应符合产品使用说明书中的规定”修改为“其弹簧形式、规格和片数应符合产品使用说明书中的规定，并与批准的状态一致”。</p> <p>说明：编辑性修改。避免对同一轴同一侧上弹簧形式和规格也要求相同的理解歧义；明确实车弹簧配备应与《公告》一致，便于对比检查。</p>
104	9.4.1	9.4.1	<p>修订内容：增加“注：空气悬架是指由空气弹簧提供的减振效果占整体减振效果的75%或以上的悬架系统”。</p> <p>说明：编辑性修改。明确空气悬架定义，规范该装置生产配备。</p>
105	10.2.1	10.2.1	<p>修订内容：增加“纯电动汽车、增程式电动汽车和具有自动变速器的其他汽车至少应具备驻车挡（客车、总质量大于或等于12000kg的货车如配备空挡，视为满足要求）、前进挡和倒车挡”；将“但车速低于10km/h时通过汽车电子控制技术能有效避免驾驶人误操作的除外”，修改为“但车速低于10km/h时能有效避免驾驶人误操作的除外”；增加“汽车应通过设计避免驾驶过程中非预期的挡位切换”。</p> <p>说明：明确汽车挡位要求，减少因无驻车挡导致驾驶人易误踩加速踏板的问题；不再限制避免驾驶人误操作的技术路线；防止误碰换挡装置等情形导致的非预期挡位切换。</p>
106	10.5.3	10.5.3	<p>修订内容：增加未设置乘客站立区的公共汽车的限速功能及最高限速要求；将“GB/T 24545”，修改为“GB 24545”。</p> <p>说明：提高未设置乘客站立区的公共汽车运行安全性能，减少因速度过快引发的交通事故；原GB/T 24545已改为强制性标准。</p>
107	/	10.5.4	<p>修订内容：增加“乘用车每次上电/点火后（发动机自动启停除外），应处于百公里加速时间不小于5s的默认工作状态。注：百公里加速时间是指汽车从静止状态全力加速至100km/h所需要的时间”。</p> <p>说明：近年来，纯电动汽车、插电式混合动力汽车启动加速失控事故多发，其多是由于驾驶人使用高加速模式时，对高加速模式的驾驶准备和操控能力不足。为此，要求车辆刚启动时处于加速性能较低的默认工作状态，让驾驶人使用高加速模式时需有意识的采取一定操作，以期提高其驾驶准备。据统计，目前驾校教练车和大多数燃油乘用车的百公里加速时间普遍大于5s，新老司机对于这种加速度更为适应，不易误操作。</p>
108	/	10.5.5	<p>修订内容：增加“纯电动、插电式混合动力载客汽车应具备踏板误踩加速抑制功能，在静止、蠕行时能够检测，抑制动力输出并通过一个明显的信号装置（例如：声或光信号）提示驾驶人”。</p>

序号	旧版标准	新版标准	修订内容及说明
			说明： 减少误踩加速踏板导致的事故。
109	11.2.1	11.2.1	修订内容： 删除“卧铺客车”。 说明： 卧铺客车已于2012年3月1日起停止生产、销售和注册登记，之后各地积极鼓励报废淘汰，目前卧铺客车保有量非常少，且即将全部报废，因此本标准不再规定该车型相关技术要求。
110	11.2.5	11.2.5	修订内容： 将“车长大于7.5m的客车”，修改为“所有客车”。 说明： 考虑运行安全因素，明确禁止设置客车外顶行李架。另外，目前在道路运输车辆达标车型管理中，已禁止客车设置车外顶行李架。
111	11.2.8	11.2.8	修订内容： 删除“大于等于乘客区面积的20%”；增加“车内物品存放区应设有物品约束装置”。 说明： 参照正在修订的GB 13094《客车结构安全要求》，做同步修改。
112	11.3.1	11.3.1	修订内容： 将“货厢（货箱）应安装牢固可靠”，修改为“载货车辆的货厢/货箱（无货厢/货箱的为载货部分结构）”，并删除“不应设置有货厢（货箱）加高、加长、加宽的结构、装置”中的“货厢（货箱）”。 说明： 完善表述，以应对无货厢（货箱）的货车、挂车（如集装箱半挂车、特殊结构货车挂车）设置加高、加长、加宽结构或装置的情形。
113	11.3.2	11.3.2	修订内容： 增加集装箱运输车和集装箱运输半挂车的“构造应为单层骨架结构，不应设置有活动、可翻转骨架的结构”。 说明： 当前部分集装箱运输车和集装箱运输半挂车利用双层骨架结构，通过加装自卸装置和超高栏板货厢，将车辆改装为超高栏板自卸货车，成为存在严重超限超载隐患的违法改装车辆。为此，进一步细化集装箱运输车和集装箱运输半挂车骨架结构要求，禁止设置可翻转式骨架和自卸结构。
114	11.3.5	11.3.5	修订内容： 将“小于等于950mm”，修改为“小于或等于1100mm”。 说明： 考虑近年来货车驾驶室（区）人货混装现象已逐渐减少，货车司机对驾乘舒适性要求越来越高。据调研，将带卧铺的货车驾驶室（区）最后一排座位靠背最上端与驾驶室后壁平面的间距最大值提升为1100mm，可方便企业开展驾驶室设计，便利卧铺、卫生设置安装，改善司机工作环境。
115	11.3.6	11.3.6	修订内容： 增加“总质量大于3500kg且小于4500kg的仓栅式载货车辆后部载货车厢应采用多层仓栅式结构（货厢底板至仓栅顶部最大距离小于或等于1500mm除外）；层板布置应均匀、合理、不可拆卸。注：层板指贯穿整体货厢且与车辆货厢底板平行，物理上将货厢分成一个或多个空间的平面”。 说明： 参照《关于进一步加强轻型货车、小微型载客汽车生产和登记管理工作的通知》（工信部联通装〔2022〕3

序号	旧版标准	新版标准	修订内容及说明
			号)规定,完善轻型仓栅货车货厢技术要求。
116	11.3.8	11.3.8	修订内容: 增加厢式载货车辆的前部应封闭、不可开启;增加“厢式半挂车不应具有举升功能或采用自卸结构”。 说明: 防止将货厢前面打开来装载超出货厢长度货物的行为;防止厢式半挂车拆除顶板后,形成超高栏板自卸货车。
117	11.3.9	11.3.9	修订内容: 增加“货厢的顶部应封闭、不可开启”“固定装置应牢固可靠”。 说明: 明确顶部不可开启,以防止利用可开启式顶部和类似仓栅的侧面花栏结构,生产无顶棚杆、车身超长的“仓栅式”载货车辆。
118	11.3.10	11.3.10	修订内容: 增加“不应设置或预留加装自卸装置的结构、孔洞”。 说明: 预防和减少增加自卸装置的非法改装行为。
119	11.3.12	11.3.12	修订内容: 将“危险货物运输货车应装备单燃油箱,且单燃油箱的容积应小于或等于400L”,修改为“危险货物运输货车应装备单燃油箱(柴油),且单燃油箱的容积应小于或等于400L”。 说明: 明确装用柴油的燃油箱应为单油箱,且容积应小于或等于400L。
120	/	11.3.15	修订内容: 增加“车长小于6m且总质量小于4500kg的栏板、仓栅、平板、厢式(不含封闭式货车)货车(车长小于或等于3.5m且总质量小于或等于1800kg的除外)货厢内部宽度应不大于2100mm;其中,自卸式货车货厢内部宽度应不大于1800mm”。 说明: 参照《关于进一步加强轻型货车、小微型载客汽车生产和登记管理工作的通知》(工信部联通装〔2022〕3号)规定,完善轻型货车货厢技术要求。
121	/	11.3.16	修订内容: 增加“总质量大于或等于12000kg的载货车辆的货厢/货箱前栏板(前墙)平面上在承受50kN的均布静态载荷后,不应出现超过20mm永久变形量,及影响正常使用功能的永久变形”。 说明: 提高货厢/货箱前栏板(前墙)强度要求,防止被货物撞击后危害驾乘人员安全。参照JT/T 389—2022《厢式挂车技术条件》中货厢静态强度试验载荷要求,提出货厢/货箱前栏板(前墙)平面在承受50kN的均布静态载荷后,不应出现超过20mm永久变形量的要求。
122	11.4.3	11.4.3	修订内容: 将“两轮普通摩托车和边三轮摩托车主车的客座应设座垫、扶手(或拉带)和脚蹬。两轮普通摩托车扶手应符合GB 20075的规定。摩托车所有驾乘位置都应配置脚踏装置”,修改为“两轮普通摩托车、两轮轻便摩托车、边三轮摩托车主车、采用鞍座形式的正三轮摩托车和正三轮轻便摩托车的所有乘坐位置应配置脚踏装置,两轮普通摩托车、采用鞍座形式的正三轮摩托车和边三轮摩托车主车的客座还应配置乘员扶手。脚踏和扶手装置

序号	旧版标准	新版标准	修订内容及说明
			应符合 GB 20075 的规定。”。 说明： 参照 GB 20075—2020《摩托车乘员扶手和脚踏》，完善脚踏、扶手等装置要求，提高驾乘舒适性和安全性。
123	/	11.4.5	修订内容： 增加“正三轮摩托车、正三轮轻便摩托车的货箱顶部不应设置顶部行李架”。 说明： 三轮摩托车重量轻、左右轮距窄，顶部行李架载运货物时导致重心提高、侧倾稳定性降低，运行安全风险加大。此外，《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》第五十四条规定“摩托车载物，高度从地面起不得超过 1.5 米”。禁止顶部设置顶部行李架，可有效降低运行安全风险和违法载货行为。
124	/	11.5.3	修订内容： 增加“装备电子控制式车门锁止系统或自动激活式车门锁止系统的汽车，当不可逆约束装置展开时或动力电池发生热事件时，非碰撞侧车门应自动解锁”。 说明： 便利车辆碰撞、动力电池起火时的车内乘员逃生。
125	/	11.5.4	修订内容： 增加“汽车每个车门（不包括尾门）应配置具备机械释放功能的车门内把手，应能在不借助外部工具的情况下，通过具备机械释放功能的车门内把手释放门锁并开启车门；若装备电动式车门内把手，应同时配备具有机械释放功能的车门内把手，作为机械应急车门内把手，并在机械式解锁和开启装置附近设置相应醒目的标志。汽车每个车门（不包括尾门）应配置具备机械释放功能的车门外把手，系统的设计应满足在锁止装置处于锁止状态时，发生不可逆约束装置展开或动力电池热事件等事故后，非碰撞侧车门应能在不借助工具的情况下，通过车门外把手开启车门”。 说明： 增加车内外门把手应具备机械结构的要求，避免电动门把手因电路故障导致无法解锁开门的问题，便利事故后车内乘员逃生和车外救援。
126	11.5.5	11.5.7	修订内容： 将“乘客”改为“乘员”。 说明： 乘员包括驾驶员和乘客，确保应急控制器应方便所有人员看见。
127	11.5.6	11.5.8	修订内容： 增加“且不应张贴遮阳膜”。 说明： 防止玻璃因粘贴遮阳膜而不易被击碎，影响应急逃生。
128	/	11.6.2	修订内容： 增加“机动车在设计和制造上设置的仅在车辆静止状态下使用的辅助座椅，应在座椅靠背等易见部位设置能永久保持的标识，以提醒乘员该座椅用途”。 说明： 防止辅助座椅与普通座椅混用。
129	/	11.6.3	修订内容： 增加“汽车单人座椅的座垫宽应大于或等于 400mm 且小于或等于 700mm”。 说明： 减少因座椅过大带来的超员风险。

序号	旧版标准	新版标准	修订内容及说明
130	/	11.6.4	<p>修订内容：增加“汽车在行驶状态下，对于靠背角度电动可调、具有下肢支撑机构和整椅抬升机构的汽车座椅，在靠背角度调节范围内，应保证安全带等安全装置能够有效保护乘员安全，其中驾驶人座椅靠背最大角度应小于或等于 35°。对于可旋转座椅，行车状态下应可靠固定在前向位置并确保乘员向前乘坐状态”。</p> <p>说明：明确零重力座椅安全带等安全装置能够在座椅靠背可调节的所有角度状态下有效保护乘员安全，提高零重力座椅乘员安全保护水平。规范可旋转座椅在车辆运行状态下的朝向设置，保障乘员安全。</p>
131	11.6.3	11.6.6	<p>修订内容：增加“车长大于 9m 的公路客车和旅游客车，同方向座椅的座间距应大于或等于 700mm”。</p> <p>说明：基于乘坐安全性和应急逃生便利性考虑，提高车长大于 9m 的公路客车和旅游客车的座椅间距。</p>
132	/	11.6.7	<p>修订内容：增加“旅居车的铺位（包括由桌椅转换而来的铺位）最小宽度应大于或等于 600mm，最小长度应大于或等于 1800mm”。</p> <p>说明：参照 GB/T 22551—2023《旅居车辆 居住要求》，增加铺位尺寸宽度限值要求，保障乘员休息安全舒适，同时减少经简易改装的皮卡车套用旅居车车型的问题。</p>
133	11.6.5	11.6.9	<p>修订内容：增加“公路客车、旅游客车和未设置乘客站立区的公共汽车不应设置顶扶手”。</p> <p>说明：减少车辆运行过程中乘员站立带来的安全风险。</p>
134	11.6.7	/	<p>修订内容：删除此条。</p> <p>说明：卧铺客车已于 2012 年 3 月 1 日起停止生产、销售和注册登记，之后各地积极鼓励报废淘汰，目前卧铺客车保有量非常少，且即将全部报废，因此本标准不再规定该车型相关技术要求。</p>
135	11.6.10	11.6.13	<p>修订内容：1、将原此条原表述修改为“两轮普通摩托车、两轮轻便摩托车、边三轮摩托车、采用鞍座形式正三轮摩托车和采用鞍座形式正三轮轻便摩托车主车的每个驾乘人员的固定座垫，长度应大于或等于 220mm 且小于或等于 550mm，驾乘人员的固定座垫总长度应大于或等于 440mm 且小于或等于 800mm，并保证每个驾乘人员的座垫在 180mm 长度内其宽度大于或等于 100mm。正三轮摩托车的驾驶人座垫宽度应小于或等于 700mm，乘客座椅应纵向布置（与车辆前进的方向相同），不应设置隐藏式、翻转式座椅，且与前方驾驶人座椅后表面（或客厢前表面）的间距应小于或等于 1000mm 且大于或等于 650mm，所有座垫深度应大于或等于 400mm（鞍座形式座椅除外）；最多乘坐 2 人（包含驾驶人）的正三轮摩托车，其驾驶人座位和乘员座位（如有）还应布置在车辆纵向中心平面上”。</p> <p>2、增加“边三轮摩托车的边车座椅朝向应与车辆前进的方向相同，座垫宽度应大于或等于 400mm 且小于 700mm，座垫深度应大于或等于 400mm，且座位前应有足够的脚踏空间。有驾驶室的正三轮载货摩托车驾驶人靠背最上端（前后位置可调式座椅应处于滑轨中间位置，靠背角度可调式座椅的靠背角度及座椅其他调整量应处于制造厂规定的正常使用位置）与驾驶室后壁（驾驶区隔板）平面的间距应小于或等于 200mm”。</p>

序号	旧版标准	新版标准	修订内容及说明
			说明： 1、考虑摩托车驾乘人员乘坐舒适度和超员风险，增加跨骑式摩托车的每个驾乘人员座垫长度限值和核定2人时所有驾乘人员座垫长度限值，以及座垫220mm长度范围的最小宽度，确保在该长度内有效的乘坐面积；增加正三轮摩托车的驾驶人座垫宽度限值，减少超员风险；增加乘客座椅设置要求，减少超员风险、保障乘坐空间；将“装有与后轮对称分布的两个前轮的正三轮摩托车”修改为“最多乘坐2人（包含驾驶人）的正三轮摩托车”，旨在将一个前轮、两个后轮的正三轮摩托车也包含在内，以规范其座位设置。2、增加边三轮边车座椅尺寸要求，保障乘员安全乘坐空间；增加驾驶人靠背与后壁距离最大限值要求，减少客货混装风险。
136	11.7.1	11.7.1	修订内容： 将“燃烧速度应小于或等于70mm/min”修改为“燃烧特性应符合GB 38262的规定”。 说明： GB 38262—2019《客车内饰材料的燃烧特性》明确了不同材料的水平燃烧和垂直燃烧速度，由于各类速度限值不统一，本条不再规定具体值，而是直接引用该标准。
137	11.8.1	11.8.1	修订内容： 增加“汽车和挂车号牌板（架）应符合GB 15741的规定”。 说明： 在路面执法、机动车查验检验等环节发现，部分重中型货车、半挂车后号牌板（架）改装到车身/车厢的下部，号牌可视范围不足，给道路交通安全管理带来一定难度。GB 15741—1995《汽车和挂车号牌板（架）及其位置》规定了号牌板（架）的可视范围，因此加以引用。
138	11.8.2	11.8.2	修订内容： 将“保证能用M6规格的螺栓将号牌直接牢固可靠地安装在车辆上”，修改为“保证能用M6规格的螺栓及配套的固封装置将号牌牢固可靠地安装在车辆上”。 说明： 编辑性修改。螺栓及配套的固封装置不必由生产企业在车辆出厂时配备。
139	/	11.8.3	修订内容： 增加“总质量大于或等于12000kg的自卸货车、混凝土搅拌车，应留有喷涂或粘贴/放置放大号牌号码的空间”。 说明： 解决自卸汽车、混凝土搅拌车无有效空间粘贴或设置放大号牌号码的问题。
140	11.10.1	11.10.1	修订内容： 增加越野类车辆豁免安装防飞溅系统；增加注，以明确越野类车辆是指GB/T 15089定义的G类车辆。 说明： 与GB 34659—2017《汽车和挂车防飞溅系统性能要求和测量方法》协调一致。
141	11.10.2	11.10.2	修订内容： 将“前置行李舱除外”从乘用车（三厢车除外）行李区纵向长度中豁免。 说明： 根据GB/T 19514—2024《乘用车行李舱容积的测量方法》规定，前置行李舱是指位于车辆前部，设计在动力总成舱内的储物空间。这类行李舱在纯电动乘用车上广泛引用，且导致客货混装风险的概率低，因此予以豁免。
142	11.10.6	11.10.6	修订内容： 增加“且当车厢未恢复到初始状态时，车辆的行驶速度不大于10km/h”。 说明： 减少自卸车车厢举升碰撞限高杆的事故。

序号	旧版标准	新版标准	修订内容及说明
143	/	11.10.7	<p>修订内容：增加“乘用车、旅居车牵引装置（如有）的最外端不应凸出车辆外部轮廓在水平面的垂直投影，处于牵引状态时除外”。</p> <p>说明：参照 GB 32087—2015《轻型汽车牵引装置》，要求处于非牵引状态的牵引装置的水平位置，以减少追尾时对后车的危害。</p>
144	/	11.10.8	<p>修订内容：增加“车辆行驶过程中保障运行安全相关的操纵件（例如：挡位、灯光、喇叭、前风窗玻璃除霜除雾、前风窗玻璃刮水器、车窗升降、辅助制动装置和组合驾驶辅助系统激活等），应装备实体操纵件。若汽车上电/点火后，近光灯、前位灯和后位灯均默认处于自动控制模式，则近光灯、前位灯和后位灯准许仅装备虚拟操纵件，且虚拟操纵件应始终位于显示屏首层。注1：灯光指 GB 4785 规定的强制配备、手动开启的灯具，包括近光灯、远光灯、前位灯、后位灯、后雾灯、转向信号灯、危险警告信号灯。注2：自动控制模式是指外界光环境满足制造商设定的的阈值时，可自动开启或关闭对应灯光”。</p> <p>说明：明确部分保障运行安全相关的操纵件为实体操纵件，以减少操作车机屏幕虚拟操纵件引发的分心驾驶风险和车机屏幕故障等情况下虚拟按键无法使用的安全隐患。</p>
145	/	11.10.9	<p>修订内容：增加“汽车制动踏板参考点与加速踏板在纵向平面上的投影间隙差应大于或等于 10mm 且小于或等于 50mm。注：汽车制动踏板参考点指制动踏板中心线的中点或纵向平面上制动踏板表面中心线距离踵点 200mm 的点。对于悬吊式制动踏板，制动踏板参考点为制动踏板中心线的中点；对于落地式制动踏板，制动踏板参考点为纵向平面上制动踏板表面中心线距离踵点 200mm 的点”。</p> <p>说明：规范踏板间高度差，避免紧急情况下驾驶人切换脚踏板时的不便。据调研，东风、陕汽、江铃、庆铃等主流货车品牌和大多数客车品牌车辆的踏板高度差在 10mm 至 40mm，依维柯、大通等少数客车品牌在 45mm 至 65mm，本着减少高度差、提高换踩踏板效率的初衷，提出高度差应在 10mm 至 50mm。</p>
146	12.1.1	12.1.1	<p>修订内容：将“乘用车、旅居车、未设置乘客站立区的客车、货车（三轮汽车除外）、专项作业车的所有座椅，设有乘客站立区的客车的驾驶人座椅和前排乘员座椅均应装备汽车安全带”表述，修改为“设有乘客站立区的客车的驾驶人座椅和前排乘员座椅应装备汽车安全带，其他汽车（三轮汽车除外）所有座椅均应装备汽车安全带”；增加“注：座椅不包括在设计和制造上设置的仅在车辆静止状态下使用的辅助座椅”。</p> <p>说明：调整表述，增加专项作业车仅供在静止时使用的座椅不装备安全带的要求，避免被误认为可在运行状态下使用。</p>
147	12.1.4	12.1.4	<p>修订内容：增加汽车安全带“不应导致安全带卷带跨越其他乘客的上下车通道、影响其他乘客的上下车。注：乘客的上下车通道不包括停车时需临时移动、折叠座椅以便其他乘客上下车的情形”。</p>

序号	旧版标准	新版标准	修订内容及说明
			说明： 规范安全带的安装设置，防止影响其他乘员车内通行。
148	12.1.5	12.1.5	修订内容： 1、将“汽车（三轮汽车除外）应装备驾驶人汽车安全带佩戴提醒装置”，修改为“汽车（三轮汽车除外）驾驶人及其同排乘员乘坐位置，及公路客车、旅游客车、乘用车、旅居车、总质量小于或等于3500kg的货车其他乘坐位置应装备安全带提醒装置”；2、将“当驾驶人未按规定佩戴汽车安全带时，应能通过视觉和声觉信号报警”，修改为“当驾驶人及其同排乘员未按规定佩戴汽车安全带时，应能通过视觉和声觉信号报警。公路客车、旅游客车应具备在乘客未按照规定佩戴安全带时，对乘客进行声觉信号报警的功能；乘用车和总质量小于或等于3500kg的货车，驾驶人处应具备让驾驶人面向前方就坐时能够识别未系安全带的后排乘员所在乘坐位置的功能，后排乘员处应具备在正常运行状态中安全带被解开时的报警功能”。 说明： 1、扩大安全带提醒装置应用车型及位置范围；2、加强对未按照规定佩戴安全带的提醒功能。
149	12.1.6	12.1.6	修订内容： 将“ISOFIX儿童座椅固定装置”，修改为“ISOFIX位置或i-Size位置”。 说明： 与GB14167—2024《机动车乘员用安全带和约束系统安装固定点》保持一致。该标准允许i-Size位置代替ISOFIX位置。
150	/	12.1.8	修订内容： 增加“带驾驶室的三轮摩托车驾乘人员座椅位置应设置安全带及其约束系统”。 说明： 提高此类三轮摩托车驾乘人员安全保护水平。另外，国家标准《带封闭驾驶室的三轮摩托车安全带及其安装固定点》正在制定过程中，将有效保障此条款落实。
151	12.2.1	12.2.1 12.2.8	修订内容： 将原12.2.1中的“汽车设置有符合GB15084规定的其他间接视野装置（如摄影/监视装置）时，应视为满足12.2其他条款要求”删除，并修改后增加为12.2.8“汽车设置有符合GB15084规定的其他间接视野装置（如摄影/监视装置）时，应视为满足12.2.1到12.2.3的要求”。 说明： GB15084—2022《机动车辆间接视野装置性能和安装要求》允许使用监视装置（CMS）替代传统物理镜，并规定了相应的技术性能要求。本条明确符合GB15084规定的其他间接视野装置视同满足12.2.1到12.2.3的要求，旨在与GB15084保持一致，允许使用摄像机—监视器系统（CMS）替代传统物理镜。
152	12.4.1.2	12.4.1.2	修订内容： 删除“卧铺客车的卧铺布置为上、下双层时，侧窗洞口应为上下两层”。 说明： 卧铺客车已于2012年3月1日起停止生产、销售和注册登记，之后各地积极鼓励报废淘汰，目前卧铺客车保有量非常少，且即将全部报废，因此本标准不再规定该车型相关技术要求。
153	12.8	12.8	修订内容： 将“总质量大于7500kg的货车”修改为“总质量大于7500kg的货车（越野类车辆除外）”。 说明： 编辑性修改。适用范围与GB26511保持一致，适用于N2和N3类车辆，但不包含越野类车辆。

序号	旧版标准	新版标准	修订内容及说明
154	12. 9. 2	12. 9. 2	<p>修订内容：增加“纯电动半挂牵引车侧面除永久固定在车辆上的可以作为侧面防护装置的各种设施外，存在大于 1m 的纵向间隙时，应提供防止人员卷入的侧面防护”。</p> <p>说明：据调研，传统燃油半牵引车侧面间隙比较小，基本在 1m 以下，而纯电动半挂牵引车特别是后背电池式半挂牵引车的侧面相比传统的燃油牵引车，缺少油箱、尿素箱等装置，在车轴之间形成了较大空隙，对侧面其它交通参与者形成较大交通安全隐患。本条增加纯电动半挂牵引车侧面防护要求，以期减少此隐患。</p>
155	12. 10. 3	/	<p>修订内容：删除此条。</p> <p>说明：将相关要求调整至请至 12. 13，将应能监测动力电池工作状态的要求扩大至所有纯电动汽车、插电式混合动力汽车。</p>
156	12. 10. 4	12. 10. 4	<p>修订内容：将“GA 1264”修改为“XF 1264”。</p> <p>说明：编辑性修改。原 GA 1264 已变更为 XF 1264。</p>
157	12. 12. 3	12. 12. 3	<p>修订内容：增加“管路和管路附件不应增加车辆的总宽”“安装在前轴与后轴之间的，下边缘不应低于侧面防护装置下缘；安装在后轴与后下部防护装置之间的，下边缘不应低于后下部防护装置下缘”要求；提高管路和管路附件外端面与后下部防护装置内侧在车辆长度方向垂直投影的距离要求，对于最大总质量大于或等于 7500kg 的危险货物运输车辆，要求应大于或等于 300mm。</p> <p>说明：参照新修订的 GB 21668—2025《危险货物运输车辆安全技术条件》，进一步提高罐式危险货物运输车罐体安全防护性能，减少碰撞后危化品泄漏风险。</p>
158	12. 12. 4	12. 12. 4	<p>修订内容：增加“在静止时才能开启紧急切断装置”。</p> <p>说明：防止紧急切断阀在车辆运行状态下开启，降低危化品泄漏风险。</p>
159	12. 13. 2	12. 13. 2	<p>修订内容：增加“提示音声响的声级限值、频率和声音类型应符合 GB/T 37153 的规定，且在车辆转弯、起步过程中不能被关闭”。</p> <p>说明：明确提示音功能要求，规范设计和生产。</p>
160	12. 13. 3	12. 13. 3	<p>修订内容：增加“B 级电压电路中电缆和线束的外皮应用橙色加以区别，但符合 GB 18384 规定的通过遮栏或外壳提供触电防护除外，可见区域内，高、低压线束、连接器不应有断裂、破损、表面材料溶解或烧蚀痕迹”。</p> <p>说明：借鉴 GB 18384—2020《电动汽车安全要求》和 GB 38900—2020《机动车安全技术检验项目和方法》规定，增加 B 级电压电路警示标识和外观完好性要求。</p>
161	/	12. 13. 5	<p>修订内容：增加“纯电动汽车（换电式除外）、插电式混合动力汽车，应具有外接充电接口，且充电接口表面不应有明显变形或烧蚀痕迹，其绝缘电阻值应符合 GB 18384 的规定”。</p>

序号	旧版标准	新版标准	修订内容及说明
			说明： 电动汽车的充电底座有插拔寿命，长时间使用存在烧蚀、烧融的现象，甚至充电过程中有起火现象，影响安全。
162	12. 13. 5	12. 13. 6	修订内容： 增加“注：“可行驶模式”是车辆处于前进挡/倒车挡状态，或通过踩下加速踏板、松开制动系统等操作即可移动车辆的模式”。 说明： 明确可行驶模式状态的定义。
163	/	12. 13. 9	修订内容： 增加“对 REESS 安装在车底的纯电动汽车、插电式混合动力汽车，应具备防止 REESS 底部碰撞损坏的结构或设计”。 说明： 提高电池包保护水平，防止因底部磕碰引起内部短路。
164	12. 13. 9	12. 13. 11	修订内容： 增加“纯电动乘用车、插电式混合动力乘用车在车辆纵向或横向方向上 150ms 时间内有不小于 25km/h 的车辆速度变化或不可逆约束装置展开时，应能自动切断动力电路”。 说明： 参照 GB 39732《汽车事件数据记录系统》中的 EDR 数据记录触发阈值要求，增加纯电动汽车、插电式混合动力汽车在强烈碰撞条件下应自动切断动力电路的功能，以防止发生事故后驾驶人失能时一直踩踏加速踏板产生的二次事故。
165	/	12. 13. 12	修订内容： 增加“纯电动汽车、插电式混合动力汽车应能监测动力电池工作状态，能实现电池单体异常情况的自动监测、记录和预警，在发现热事件时应能通过一个明显的信号装置（例如：声和光信号）提示车内人员。对于车长大于或等于 6m 的纯电动客车、插电式混合动力客车，报警后 5min 内电池箱外部不能起火爆炸”。 说明： 提高动力电池监测和危险预警功能，减少起火或爆炸事故。
166	/	12. 13. 13	修订内容： 增加“纯电动汽车、插电式混合动力汽车应装备符合 GB 38031 规定的动力电池，设有定向泄压和压力平衡装置，且在设计和制造上应预留泄压通道，以保证在泄压时不影响驾驶舱人员安全”。 说明： 引用 GB 38031《电动汽车用动力蓄电池安全要求》；增加车辆泄压装置要求，防止电池包泄压时气体无法排出，导致爆开。
167	12. 15. 2	12. 15. 2	修订内容： 将“汽车（无驾驶室的三轮汽车除外）应配备 1 件反光背心和 1 个符合 GB 19151 规定的三角警告牌”，修改为“汽车（无驾驶室的三轮汽车除外）至少应配备 1 件符合 GB/T 38046 规定的反光背心和 1 个符合 GB 11564 规定的三角警告牌（或其他符合国家标准反光警示装置）”。 说明： 明确配备反光背心的数量和需符合的标准要求；GB 19151 已被 GB 11564 替换；除三角警告牌外，允许配备其他符合国家标准反光警示装置。

序号	旧版标准	新版标准	修订内容及说明
168	12.15.3	12.15.3	修订内容： 增加“乘用车的前后端保护装置应符合 GB 17354 的规定”。 说明： 明确前后端保护装置需符合的标准要求，提高车辆前后碰撞应对能力。
169	12.15.9	12.15.9	修订内容： 将“两轮普通摩托车应配备 1 个符合 GB811 的乘员头盔”，修改为“两轮摩托车、不带驾驶室的三轮摩托车应至少配备 1 个符合 GB 811 的乘员头盔”。 说明： 扩大乘员头盔配备车型范围，要求两轮轻便摩托车、不带驾驶室的三轮摩托车也应配备，以提高乘员保护水平，进一步预防和减少摩托车事故伤亡。
170	15	15	说明： 与 2017 版标准相比，本次修订更改和新增了多项整车安全装置配备要求，涉及新技术开发和验证，行业需要一定时间的准备。其中，针对电子稳定性控制、车辆限速、安全带佩戴提醒等技术成熟的安全装置，以及新能源汽车动力电池安全防护、电力再生制动减速度等亟待规范的安全性能要求，设置过渡期为 12 个月；针对全景影像监测、车载事故紧急呼叫、轮胎气压监测系统、组合驾驶辅助系统和门把手等开发验证耗时长或正在组织制修订相关标准的系统或装置要求，根据技术开发难度和标准制修订进度，分别设置了 24 个月或 36 个月的过渡期。

(2) 标准中英文内容的汉译英情况

本文件的中英文标题未更改，原文保留的术语及新增的术语英文翻译，经道研中心马明月博士核对，其中新增的“旅居车列车”翻译为 motor caravan trailer combination。本文件汉译英内容较准确地表达了原条款的真实意思，翻译语句通顺，符合英文习惯。

三、与有关法律、行政法规和其他强制性标准的关系，配套推荐性标准的制定情况

《中华人民共和国道路交通安全法》第十条规定：“准予登记的机动车应当符合机动车国家安全技术标准”；第十三条第一款规定：“对登记后上道路行驶的机动车，应当依照法律、行政法规的规定，根据车辆用途、载客载货数量、使用年限等不同情况，定期进行安全技术检验。对提供机动车和机动车第三者责任强制保险单的，机动车安全技术检验机构应当予以检验，任何单位不得附加其他条件。对符合机动车国家安全技术标准的，公安机关交通管理部门应当发给检验合格标志”。GB 7258 是我国机动车安全管理最基本的技术标准，是《中华人民共和国道路交通安全法》中提及的“机动车国家安全技术标准”的主体部分，发挥着机动车运行安全管理技术法规的作用。

与本标准相关的强制性国家标准主要是汽车行业的强制性国家标准和道路交通管理方面的 GB 38900《机动车安全技术检验项目和方法》。本标准在修订过程中直接引用或在技术内容上借鉴了现行汽车行业强制性标准。在引用标准方面，主要是引用了 GB 4785、GB 11564、GB 39732 等安全装置专项强制性标准；在技术内容借鉴标准方面，主要是借鉴了 GB 13094、GB 21668 等整车强制性标准，相关技术内容也经过充分协调比对，没有冲突和矛盾。另外，GB 38900 中的检验项目合格技术要求是根据 GB 7258 制定的。

GB 7258 主要规定安全结构、装置及系统的配备要求，具体功能和技术性能要求由配套强制性、推荐性标准规定。本标准修订新增要求装备的盲区监测、全景影像监测、驾驶人注意力监测等安全系统，已有 GB/T 39265—2020《道路车辆 盲区监测（BSD）系统性能要求及试验方法》、GB/T 41797—2022《驾驶员注意力监测系统性能要求及试验方法》、GB/T 44176—2024《汽车全景影像监测系统性能要求及试验方法》等相关推荐性标准；新增要求装备的挂车电控制动系统（EBS）、摩托车安全带及其约束系统、客车车内外视频监控录像系统、新能源汽车应急救援单等，目前还没有相关产品性能标准。此外，电子稳定性控制系统、自动紧急制动系统等装置的推荐性标准，正在组织改为强制性标准。

四、与国际标准化组织、其他国家或者地区有关法律法规和标准的比对分析

本文件规定了机动车的整车及主要总成、安全防护装置等有关运行安全的基本技术要求，以及消防车、救护车、工程抢险车和警车及残疾人专用汽车的附加要求，适用于在我国道路上行驶的所有机动车，广泛应用于机动车制造、进口、质检、维修、注册登记、安全技术检验、运行安全管理、事故鉴定和机动车报废等相关领域，贯穿机动车全生命周期的各环节。目前国外尚没有内容和定位完全一致的标准或技术法规，其中欧盟 2019 年 12 月发布的 (EU) 2019/2144 条例《关于机动车及其挂车以及用于这些车辆的系统、部件及独立技术装置的、有关其一般安全及车辆乘员和弱势道路使用者防护的型式认证要求》相对较为接近，但在适用范围、技术内容和安全装置装备要求上仍有区别。具体对比分析如下表所示。

表 2 GB 7258 与 (EU) 2019/2144 差异分析

标准/法规	GB 7258	(EU) 2019/2144
适用范围	适用于道路上行驶的所有机动车，贯穿机动车全生命周期的各环节。	适用于新生产销售车辆，不适用于在用车。
技术内容	未规定汽车信息安全和 L3 级及以上自动驾驶智能化智能网联汽车的技术要求。	规定了自动驾驶汽车和全自动汽车的特别要求。

安全装置	规定了自动紧急制动、车道保持辅助、车道偏离预警、电子稳定性控制、制动辅助系统、盲区监测、轮胎气压监测、驾驶人注意力监测、事件数据记录系统,以及全景影像监测、轮胎爆胎应急防护、踏板误踩加速抑制等安全装置或功能的配备要求。	规定了紧急制动系统、车道保持系统、车道偏离预警、电子稳定性控制、制动辅助系统、盲区监测、轮胎气压监测、驾驶人注意力监测、事件数据记录系统,以及智能车速辅助系统、酒精锁装置接口、倒车监测等安全装置或功能的配备要求。
------	---	--

五、重大分歧意见的处理过程、处理意见及其依据

无。

六、对强制性国家标准自发布日期至实施日期之间的过渡期(以下简称过渡期)的建议及理由

基于汽车产品研发和生产经验,新生产车辆为符合 GB 7258 新要求,要增加安全装置配备、调整相关软硬件结构。考虑对部分新增安全装置,目前已有配套国家标准,企业有相应技术储备和产品在售,对尚无配套国家标准的新增安全装置和需耗时调整制造工具的修订条款,本标准给予了实施过渡期,因此建议本标准发布日期至实施日期之间的过渡期为 6 个月。

七、与实施强制性国家标准有关的政策措施

本标准的实施监督管理部门为中华人民共和国公安部、工业和信息化部、交通运输部和市场监督管理总局等部门。本标准依据的法律法规及配套措施如下:

1、《中华人民共和国标准化法》第二章第十条规定“对保障人身健康和生命财产安全、国家安全、生态环境安全以及满足经济社会管理基本需要的技术要求,应当制定强制性国家标准”。

2、《中华人民共和国产品质量法》第十三条规定“可能危及人体健康和人身、财产安全的工业产品,必须符合保障人体健康和人身、财产安全的国家标准、行业标准”。第二十五条规定“不符合强制性标准的产品、服务,不得生产、销售、进口或者提供”。

3、《中华人民共和国道路交通安全法》第十条规定“准予登记的机动车应当符合机动车国家安全技术标准”。公安部《机动车登记规定》(公安部部令第 164 号)第十五条规定“有下列情形之一的,不予办理注册登记:……(六)机动车的车辆识别代号或者有关技术参数不符合国家安全技术标准的;……”。

4、交通运输部《道路运输车辆安全技术管理规定》(交通运输部令 2023 年第 3 号)第七条规定从事道路运输经营车辆的技术性能应当符合 GB 38900《机动车安全技术检验项目和方法》以及依法制定的保障营运车辆安全生产的国家标准或者行业标准的的要求。

5、工业和信息化部《道路机动车辆生产企业及产品准入管理办法》(工业和信息化部令第 50 号)及其配套《道路机动车辆生产企业准入审查要求》《道路机动车辆产品准入审查要求》将 GB 7258《机动车运行安全技术条件》作为车辆生产企业及产品公告管理所要求的强制性标准,是机动车产品准入的必要条件。

6、国家认证认可监督管理委员会《强制性产品认证实施规则 汽车》(编号:CNCA-C11-01:2020)明确汽车应符合 GB 7258《机动车运行安全技术条件》的要求,是汽车认证的必要条件。

八、是否需要对外通报的建议及理由

本标准为强制性国家标准,涉及对外贸易,我国是 WTO 的签约国,建议对外通报。

九、废止现行有关标准的建议

标准发布实施后,建议废止 GB 7258—2017《机动车运行安全技术条件》。另外,本标准是 GB 38900《机动车安全技术检验项目和方法》中技术要求的基础,建议标准报批后,修订 GB 38900—2020。

十、涉及专利的有关说明

无。

十一、强制性国家标准所涉及的产品、过程或者服务目录

本文件适用于在我国道路上行驶的所有机动车，但不适用于有轨电车及并非为在道路上行驶和使用而设计和制造、主要用于封闭道路和场所作业施工的轮式专用机械车，涉及上述车辆的设计、制造、产品准入，也涉及上述车辆的进口检验、注册登记、安全技术检验及事故车辆检验鉴定。

十二、公平竞争审查说明

本标准修订过程中，组织调研收集公安交管、交通运输、汽车、摩托车、检验认证等多个行业修订意见建议，并组织多方商讨论证。针对近年来我国道路交通事故暴露出的车辆安全问题，充分考虑我国汽车行业技术发展现状和趋势，研提标准修订意见，确保修订内容的可行性，以及符合未限制或者变相限制机动车市场准入、未为经营者实施垄断行为提供便利条件等公平竞争审查要求。

十三、其他予以说明的事项

无。