

中国公路学会客车分会

中客会字（2008）第 032 号

关于下发“低驾驶区大型客车 及卧铺客车等级评定有关技术 条件”研讨会纪要的通知

各客车生产企业：

2008年11月10日，在北京召开了“低驾驶区大型客车及卧铺客车等级评定有关技术条件”研讨会。

经专家讨论，形成了研讨会会议纪要（详见纪要）。纪要中专家形成的意见，将做为营运客车等级评定规定中的内容。现予下发，请各客车生产企业认真执行。

二〇〇八年十一月二十日



抄报：交通运输部公路司。

抄送：各省（市）运输管理局（处）。

“低驾驶区大型客车及卧铺客车等级 评定有关技术条件”研讨会纪要

今年以来，客车制造企业相继开发低驾驶区结构类型客车，并拟批量生产，投放道路运输市场。为确保这类结构的车型能满足道路安全运行要求，根据交通运输部公路司建议，中国公路学会客车分会于 2008 年 11 月 10 日，在北京召开了“低驾驶区大型客车及卧铺客车等级评定有关技术条件”研讨会。

出席会议的有国家汽车检测单位、行业管理部门、大型客运企业及科研院所等单位共 9 名专家和代表，公路司有关领导到会听取了专家和代表的意见。

会议首先由客车分会介绍了：今年申报高等级客车的低驾驶区大型客车有关技术资料及这些客车侧倾角试验情况。在所申报车型中共有 9 个车型达到了 GB7258 标准中侧倾角度的规定（低驾驶区客车为 35 度；卧铺客车 32 度）。

参会的客运企业代表分别介绍了双层客车及低驾驶区客车在本省使用情况。

与会专家就低驾驶区结构类型客车（含座位和卧铺客车）强制性侧倾试验、前排乘客安全保证措施及车辆行驶路线的道路要求进行了认真讨论，形成意见如下：

1. 低驾驶区结构类型客车（含座位和卧铺客车）载客容量大，可提高单车营运效率，具有较强的市场竞争能力，受到用户的欢迎。

2. 低驾驶区结构类型客车（含座位及卧铺客车）载客人数较多,需对这类客车安全性能提出严格的规范要求。该类客车产品在定型试验时,其侧倾试验应为强制性必检项目。试验方法应按照 GB/T14172—1993《汽车静侧翻稳定性台架试验方法》进行,侧倾角限值应符合 GB7258—2004《机动车安全技术条件》中的规定。

试验时,客车分会酌情派员现场了解试验情况。

客车分会也可根据等级评定审核需要,对该类客车侧倾角检测结果进行抽查。

低驾驶区结构类型客车侧倾角试验,未达到 GB7258 标准限值时客车分会不予受理该类客车等级评定申请,也不允许该类客车进入道路运输市场。

3. 运输企业选用已通过等级评定的低驾驶区结构类型客车从事道路营运时,为确保行驶安全,其运行线路宜选择线型良好的高速公路和一级及以上(不含山区)公路上使用,单程运距应控制在 400 公里以内,严禁车辆高速行驶,严禁驾驶员疲劳驾驶。运输企业应有健全的车辆技术管理制度,确保车辆技术状况良好。建议采用 GPS 系统对这类运行客车进行实时监控。

4. 客车生产企业应在低驾驶区客车的第二排座位前方,安装结构牢靠的防护栏;第一排乘客座椅安装三点式安全带;最后两排座椅边的车窗安装防护栏等结构,以上装置做为该类客车的标准配置。

5. 低驾驶区结构类型客车的生产企业应备有该类客车限定使用条件及安全注意事项的书面说明。该书面说明须随车发给用户,以便用户

清楚的了解该类客车使用中所须注意的安全事项。在申报评级时，此书面说明一并上报客车分会备案。

6. 建议生产该类客车的企业在产品开发和设计中应按照 GB13094—2007 标准中有关侧倾角的条款，在整车设计和载荷分布的计算中，认真研究和分析，为满足 GB13094—2007 标准中客车侧倾稳定性限值要求做好产品开发前期准备。

另外，针对目前特大型和大型卧铺客车中卧铺安装及铺位数量未严格按有关标准执行，不规范的问题。与会专家讨论并同意客车分会提出的对不同类型卧铺客车铺位数做合理限定的具体意见（详见附件 1）。该意见供各地在客车等级评定中执行。

附件 1:

关于高、中级卧铺客车卧铺数的规定

申报高、中级客车评定等级的规定

(2008 年 11 月)

(增加一项条款)

三、供评定等级的样车

3. 高、中级卧铺客车按车长统一核准最多铺位数。

(1) 车长 12m 时:

(a) 评定高一级、中级时: 36 个铺位。

(b) 评定高二级时: 34 个铺位。

(2) 车长 13.7m 时:

(a) 评定高一级、中级时: 40 个铺位。

(b) 评定高二级时: 40 个铺位。

(3) 低驾驶区结构客车, 在上述铺位数值可再增加 2 个铺位。