

《车辆车速限制系统技术要求》征求意见稿编制说明

一、工作简况

1、任务来源

为进一步提高车辆安全技术性能，工信部和公安部于 2011 年 12 月 31 日联合发布了“关于进一步提高大中型客货车安全技术性能，加强车辆《公告》管理和注册登记管理工作的通知”（工信部联产业[2011]632 号文），该文件对装备限速装置的车型及速度限值做了明确规定。为有效落实有关要求，主管部门委托全国汽车标准化技术委员会研究 GB/T24545-2009《车辆车速限制系统技术要求》中是否可加入最高限速指标的要求，保证限速装置在某些车型上的应用应不可调，并将标准属性由推荐性改为强制性。为此，整车分技术委员会对 GB/T24545-2009 提出了修订计划并得到国家标准化管理委员会的批复，计划号为 20111449-Q-339。

2、主要工作过程

2012 年 6 月 27 日，GB/T 24545-2009《车辆车速限制系统技术要求》修订第一次会议在天津中国汽车技术中心召开。来自重汽、一汽、上海通用五菱、陕汽、郑州宇通、丰田、戴姆勒以及欧洲汽车工业协会的代表参加了会议。会议由中国汽车技术中心主持。会议介绍了 GB/T 24545-2009《车辆车速限制系统技术要求》修订的背景。会议形成了标准的修订原则，讨论了现阶段存在的问题，并制定了下阶段工作安排。

2013 年 11 月 15 日，GB/T 24545-2009《车辆车速限制系统技术要求》修订第二次会议在济南中国重汽技术中心召开。来自重汽、上海通用五菱、陕汽、郑州宇通、柳州五菱、丰田、戴姆勒的代表参加了会议。会议由中国汽车技术中心标准所主持。会议对标准草案进行逐条分析讨论，并达成基本一致的修改意见，形成了《车辆车速限制系统技术要求》标准修改稿的征求意见稿（初稿）。

2015 年 8 月 27 日，在包头举行全标委工作会议，会中对《车辆车速限制系统技术要求》标准征求意见稿（初稿）进行讨论，并收集到一些意见或建议。以下相关议题需要进行进一步研讨、论证，包括：

- (1) 标准适用范围是应有限速要求的车辆，其限速系统或功能的具体技术要求和试验方法由本标准规定。
- (2) 需要限速的车辆种类及其限速值，可在标准中规定，需要进一步研究确定。
- (3) 车辆具有限速功能后，车速应不超过设定限速值，超速报警是否必需进一步

研究。

2016年7月6日，在青海西宁市举行商用车标准研究工作组暨车辆分类工作组联合会议。会中对《车辆车速限制系统技术要求》标准在包头会议的三个遗留的议题进行了讨论。并最终确认进行如下修改：

(1) 将1范围中的内容“本标准适用于M₂、M₃、N₂、N₃类车辆，M₁、N₁类车辆可参照执行。”修改为“本标准适用于具有车辆车速限制要求的M、N类车辆。”

(2) 将“4.9 限速装置的设定”修改为“4.9 车速限值的设定”，并增加“4.9.3 对于有特殊车速限制要求的车辆还应按照规定的车速限值执行。”条款以和车辆公告要求保持一致。

(3) 保留“5.8 车辆车速限制报警信号功能，以便在超速行驶时通过视觉或听觉向驾驶员报警。”条款项及其子条款内容。将5.8.1条款的“d) 信号装置点亮后应足够明亮、醒目，使驾驶员在适应环境道路照明条件后、无论白天或者夜晚驾驶都能清晰观察。”修改为“d) 信号装置在车辆上电后具有可被视觉辨识的自检动作。信号装置点亮后应足够明亮、醒目，使驾驶员在适应环境道路照明条件后、无论白天或者夜晚驾驶都能清晰观察。”。将5.8.2条款“听觉信号应高声清晰，以便驾驶员和前排乘员识别。听觉信号可以是语言信息，也可以是连续的或间断的蜂鸣报警声。”修改为“听觉信号在车辆上电后具有可被听觉辨识的自检动作。听觉信号应高声清晰，以便驾驶员和前排乘员识别。听觉信号可以是语言信息，也可以是连续的或间断的蜂鸣报警声。”修改这两个条款的主要目的是保证视觉信号和听觉信号能够进行自我诊断，如果视觉信号或听觉信号没有相应的自检动作，说明该信号存在故障，就不能保证车辆超速时能够及时的进行视觉信号或听觉信号的报警。

(4) 增加条款“7 可调车速限制系统的技术要求”。

(5) 增加条款“8 可调车速限制系统的试验”。

二、标准编制原则和主要内容

1、编制原则

本标准是在 GB/T24545-2009《车辆车速限制系统技术要求》的基础上，充分考虑了国家交通管理部门以及各整车厂的意见，起草了 GB/T24545-2009《车辆车速限制系统技术要求》标准修订意见稿。

本标准应符合 GB/T 1.1—2009《标准化工作导则 第1部分：标准的结构和编写》；随着国家对排放要求越来越严格，国IV及国IV以上系列车型会成为汽车市场的主导产品，

该类车型基本包含发动机 ECU 电控单元或整车电控单元。车辆车速限制系统功能是发动机 ECU 电控单元或整车电控单元的一个基本整车控制功能。因此本标准在国IV及国IV以上车型上实施不会为整车企业增加额外的硬件成本，更具有现实意义。

2、标准修订主要内容

与 GB/T 24545-2009 《车辆车速限制系统技术要求》相比，主要技术内容变化如下：

- (1) 标准属性由推荐性改为强制性；
- (2) 修改了条款 1 范围的内容；
- (3) 修改了条款 2 规范性引用文件的部分内容；
- (4) 修改了条款 3 术语和定义的部分内容；
- (5) 修改了条款 4 一般要求的部分内容；
- (6) 修改了条款 5 最高车速限制系统的技术要求的部分内容；
- (7) 附录 A 改为条款 7，并修改了部分内容；
- (8) 附录 B 改为条款 8，并修改了部分内容；

三、主要实验（或验证）情况分析

中国重型汽车集团有限公司提供试验样车进行试验，获得了试验结果证明标准具有可操作性。

四、明确标准中涉及专利的情况

本标准的主要技术内容均不涉及专利。

五、预期达到的社会效益、对产业发展的作用等情况

本标准属国家强制性标准，通过我国车辆事故中超速现象的问题分析，提出了限速装置的技术指标，为车辆主管部门提出限速装置要求提供可操作的方法，对于实施适合我国交通运输状况的技术标准，对提高道路车辆的运输安全性、减少造成人身伤害、财产损失的程度具有十分重大意义。

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

本标准未与国外标准进行对比，没有采标。

本标准正文的技术内容达到了国内先进水平。

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

本标准的要求满足其他相关强制性标准要求，与现行法律、法规、规章及标准保持协调一致。

八、重大分歧意见的处理经过和依据

无重大的分歧意见。

九、标准性质的建议说明

本标准为强制性国家标准。

十、贯彻标准的要求和措施建议（包括组织措施、过渡办法、实施日期等）

本标准 5.8 规定的视觉报警，对新定型车自发布之日起第 13 个月实施，对在生产车第 25 个月实施。

十一、废止现行相关标准的建议

本标准发布实施以后建议废除原标准 GB/T 24545-2009 《车辆车速限制系统技术要求》。

十二、其他应予说明的事项

无。