

# 中国道路交通安全网

## China Road Traffic Safety

网站首页

交通安全

协会工作

法律法规

技术标准

安全研究

技术装备

交通安全管理科技应用

道路交通安全教育

交通管理与交通规划

交通安全与事故预防

网站首页 &gt; 安全研究 &gt; 交通安全管理科技应用 &gt; 正文

## 我国载货汽车安全管理现状及对策

作者：龚标 张军 邹永良 来源：本站消息 发布时间：2012-02-28 11:08 点击数：

**摘要：**通过对国内外载货汽车安全技术发展水平、技术法规、监督检验、安全管理等方面的调查研究，分析了我国载货汽车安全技术要求所存在的缺陷和不完善，以及安全管理所暴露出的问题，提出了完善标准体系、采用先进安全技术、加强监督管理等的相应对策，以切实引导我国载货汽车安全技术发展方向和提高我国载货汽车安全管理水平。

**关键词：**载货汽车;安全技术;管理对策

随着改革开放与经济社会的快速发展，我国公路运输能力快速增长、运力结构进一步优化。2008年年底，全国机动车保有量近1.7亿辆，汽车6467万辆，其中，载货汽车保有量为1125万辆，占机动车总量的6.6%，与2007年相比，增长7.5%；全国公路营运汽车931万辆，其中货运汽车761万辆、3686万吨位；全国营业性货运车辆完成货运量192亿吨、货物周转量32868亿吨公里，平均运距为171公里。

公路货运快速发展同时也带来了严重的交通安全问题，据统计，2008年全国载货汽车(包括汽车列车、三轮汽车和低速载货车)发生交通事故5.5万多起，导致2.0万人死亡，5.7万人受伤。保有量仅占6.7%的载货汽车所引发的交通事故起数占事故总起数的20.5%，死亡人数占道路交通事故总死亡人数的27.6%，载货汽车安全形势非常严峻。长期以来，我国汽车安全技术的发展主要集中在乘用车上，对于载货汽车的安全性一直没有得到足够的重视，载货汽车安全技术水平等级极低；许多生产企业缺乏社会责任感，追逐利润，一味降低生产成本，忽视安全性；管理部门的重点也主要集中在容易导致特大交通事故的客运车辆的管理上，对于货运车辆的安全问题一直是车辆管理的难点和薄弱点。

### 一、概述

#### (一)我国载货汽车的基本情况

据统计，我国涉及汽车行业各环节管理的机构包括发改委、工信部、质检总局、公安部、交通部、商务部、环保总局、海关总署等23个，其中涉及汽车安全管理的机构也多达6个，分别为：工信部、国家质检总局、公安部、工商总局、交通部和商务部。而载货汽车汽车生产企业又分属于机械、汽车、交通、城建、军工、农机，省、地、市、县、乡等部门管理，我国载货汽车多头管理的问题非常突出，给载货汽车的管理带来了一时难以解决的矛盾，暴露出许多技术上和管理上的问题。

由于载货汽车行业的“散、乱、差”的局面以及多头管理的互相牵制和相互影响，我国载货汽车技术水平发展缓慢，至今没有得到根本改观，技术水平已远远落后于乘用车技术的发展，与国际水平存在很大的差距。我国载货汽车特别是中、轻型货车的长期以来没有得到明显改善，对于重型货车，虽然法律和技术法规有明确要求必须强制安装制动防抱死装置(ABS)和汽车行驶记录仪等，但企业为了降低成本，安装率仍然极低，使用效果极差。缓速器、子午线无内胎轮胎、盘式制动器等新型装备更是罕见，

### 相关文章

### 最新推荐

- 公安部交管局要求启动应急机制加强预警处置
- 斑马线上演“争夺战”
- 易被忽视的违章行为盘点
- **堵车路段注意事项 堵车不“堵心”**
- 易被忽视的违章行为盘点
- 【央视】无证驾驶闯三关 警车追捕狂逃窜
- 【央视】江西：醉驾肇事 撞翻车棚路人受伤
- 【央视】济广高速：平阴段不能双向通行
- 【央视】霍林郭勒：又降小雪 客车停运
- 2012年第12期

车辆安全问题依然突出。

## (二)国外载货汽车的基本情况

发达国家汽车监督管理方式主要是安全认证,主管部门为运输部,各国汽车认证方式不尽相同,美国实施的是自我认证、强制召回方式,欧洲和日本实施的是型式认证、自愿召回方式。国外汽车安全认证的主要依据是涉及汽车的法律和相关技术法规,国际上典型的汽车技术法规体系主要包括欧洲ECE技术法规或EEC/EC技术指令、美国法规体系和日本法规体系。我国的汽车强制性标准体系等效采用了ECE技术法规体系。欧洲汽车技术法规体系由ECE(欧洲经济委员会)技术法规和欧盟EC技术指令组成。ECE法规116项,EC汽车技术指令56项。美国汽车技术法规主要由联邦机动车安全标准(FMVSS)及其配套管理性技术法规、美国汽车工程师学会(SAE)标准组成。日本汽车技术法规体系主要由车辆法、道路运输车辆安全基准及其具体技术标准、机动车辆检查标准、日本汽车工业协会JASO、日本工业标准JIS标准等组成。

在国外,载货汽车安全技术的发展基本与轿车同步发展,有些甚至超越轿车技术的发展。目前在欧、美等发达国家载货汽车上使用的先进安全技术及安全装置主要有:盘式制动器、ABS和EBS(电子制动系统)、驾驶室安全结构、辅助制动器(缓速器)、安全气囊、预紧力安全带、车道偏离警示系统、车辆超载监控器、翻车警告系统、轮胎压力监测器等。如欧洲早在80年代中期,盘式制动就开始批量应用于轻型载货车,到90年代初,开始在重型载货车上得到广泛应用;美国国家公路安全局要求1982年以后生产的载货车首先使用ABS,挂车、半挂车、厢式车或公共汽车必须于1998年3月之前配备,液压制动车辆则于1999年3月前配备;目前欧洲绝大多数载货汽车上装有ABS。

## 二、我国载货汽车安全性存在的问题及原因分析

### (一)我国载货汽车技术方面存在的问题及原因分析

1.我国载货汽车安全标准体系尚未完善。我国的汽车强制性标准工作起步于1990年,1995年开始逐步实施。汽车强制性标准体系主要等效采用ECE/EC标准,包括安全、环保、节能、防盗,其中安全标准按照主动安全、被动安全和一般安全划分,主动安全项目主要涉及照明与光信号装置、制动、转向、轮胎等。被动安全项目涉及座椅,门锁、安全带、凸出物;车身、碰撞防护以及防火等;一般安全项目涵盖视野、指示器与信号装置、车辆结构与防盗等。我国的汽车强制性标准首先从主动安全开始,随着汽车工业的发展和技术的、经济的发展逐步向一般安全、被动安全扩展,据初步统计,我国批准发布的汽车(含摩托车)强制性标准84项,约80%与ECE法规等效,其中安全标准68项,占强制性标准实施数量的81%。现有安全技术标准大多集中在乘用车车内乘员保护方面,商用车安全技术标准相对较少。目前我国强制汽车标准中应用于载货汽车的主动安全标准21项,被动安全标准12项,一般安全标准18项,这些标准大部分是与乘用车共用的标准,载货汽车安全技术标准没有形成一套体系。如缺乏货车驾驶室乘员碰撞保护、货车前下部防护装置、缓速器等要求,缺乏牵引车和挂车制动性能匹配的技术要求等。

2.我国载货汽车以平头车为主,驾驶室整体安全性没有强制性要求,追尾、正面碰撞事故死亡率高。20世纪80年代,受西欧和日本平头卡车的影响,我国逐步开始生产平头货车。平头货车由于其视野开阔、操控灵活、货箱长(平头比长头的货厢约多0.6~1米)、超载空间大,特别是价廉物美等特点受到了市场广泛青睐,成为我国载货汽车市场的主要车型。但我国引进平头货车的同时,却忽略了安全问题。根据江西交警总队统计分析,我国平头货车事故驾乘人员死亡率是长头货车的7.8倍,致伤率是8.2倍。其主要原因除我国载货汽车驾驶员安全意识差,另外主要原因是平头货车驾驶室碰撞后容易严重变形,对驾乘人员保护程度弱,致使驾乘人员容易受到致命伤害。

平头货车起源于日本、欧洲,但交通事故没有我国那么严重。主要是因为他们对平头货车驾驶室的结构安全要求较高,如ECE R93中规定了前下部防护装置的统一安装要求,ECE R94规定了正面碰撞时车辆驾驶室对乘员防护的结构要求、EEC/92/114商用车安全驾驶室的要求,驾驶室必须具备防碰撞和吸能式结构,以有效保护驾驶员及乘员,并要求平头车必须安装前下部防护装置,以有效保护行人。目前我国制定适用于M类车辆的强制性标准《汽车正面碰撞乘员保护》(GB 11551-2003),但还没有制定适用于载货汽车的碰撞标准。

3.长期以来我国货车制动系统仍沿用传统的技术,山区公路大型货车连续制动产生热衰退,制动效能下降及制动失效交通事故频发。我国高速公路交通事故中,涉及载货汽车的追尾事故占很大比重,以

2008年为例，全国10848起高速公路交通事故中，涉及载货汽车的追尾事故为3396起，占事故总量的30%以上，而这些事故中80%以上都与载货汽车制动性能减退或制动失效直接相关。这类事故的特点是多发于山区路段，事故死亡率高，事故成因多为载货汽车因长时间连续制动，制动系统产生的热衰退，遇紧急情况下碰撞前车或造成连环碰撞，如2009年云南楚雄的“4·25”特大道路交通事故，事故原因为号牌为“湘NO××××”的超载大货车制动系出现热衰退，车辆制动效能大幅下降，制动不及撞上前方的旅游客车，造成19人死，21人受伤的惨剧。

主要问题：

一是我国载货汽车制动器技术落后，传统的气压鼓式制动，由于其散热性差，长时间连续制动容易导致严重热衰退现象，制动效能明显下降，已不能适应我国载货汽车重型化发展的方向，也无法适应普遍存在的超载现象。

二是大型货车制动防抱死装置安装比例极低，使用效果不佳。《机动车运行安全技术条件》(GB 7258-2004)规定大型货车和挂车必须安装防抱制动装置，但部分生产企业为迎合市场，降低生产成本，出厂时大部分未按要求安装ABS系统(出口产品除外)；用户为通过检验，从市场上购置并加装假冒伪劣的ABS系统，在注册登记查验时，蒙混过关；机动车安全技术检验机构，缺乏有效的ABS检验方法，ABS检验流于形式。

三是汽车列车的制动性能匹配存在巨大的安全隐患。对于汽车列车的制动性能，目前是按标准《汽车制动系统结构、性能和试验方法》(GB 12676-1999)的要求，对牵引车和挂车制动性能分别进行测试，只要分别满足标准要求即可。由于我国挂车生产企业众多，产品质量参差不齐，牵引车和挂车分别生产，未进行型谱匹配。另外，我国牵引车和挂车制动协调性等缺乏必要的考核指标，虽然大部分牵引车在出厂时会提供制动系的匹配参数，如管路供气量等，但在实际使用选配挂车时，很少用户会关心该类参数，只要尺寸、连接装置符合条件，整车拖挂后上路行驶时，遇湿滑路面，或在紧急制动情况下，很容易造成因前后车制动控制参数不匹配造成车辆折叠失控现象，引发交通事故。

四是先进的载货汽车制动技术，如缓速器、电子制动系统(EBS)等没有得到一定程度应用。汽车在山区公路上行驶时，由于连续下坡，频繁使用行车制动器，导致制动器温度升高，制动性能明显衰退，在这些情况下，单靠行车制动器难以完成高强度的制动任务。而缓速器是独立于汽车制动系统，在汽车传动系统或其他结构部件上安装的用于减缓行驶速度的辅助制动装置，可承担车辆减速时30%至80%的制动能量，避免主制动器由于高温产生的制动效能热衰退，同时也有助于提高制动稳定性和平顺性。而EBS主要用于改善载货汽车气压制动反应时间长的不足，EBS系统采用电子信号传输控制制动力分配，可大大提高制动反应能力。

4. 载货汽车尾部信号装置质量差，指示效果不理想。目前载货汽车尾部信号装置在发光亮度、安装位置、产品质量和使用状态等方面存在较多问题，由此引发的夜间追尾事故频多。一是尾部信号装置亮度不足，尤其是后位灯和示廓灯亮度不足，夜间行驶条件下指示效果不足。载货汽车侧面和后部回复反射器安全要求没有得到落实。二是后部信号装置安装不完整、不规范。尾部信号装置的安装方式不牢靠。三是灯具产品质量较差，产品低端化程度明显。四是尾部信号装置的使用状态差。在使用过程中，灯具的透光表面被沾污、遮盖情况普遍。

5. 载货汽车车辆轮胎性能落后，爆胎隐患严重。我国载货汽车爆胎导致的特大交通事故非常严重，如2006年甘肃定西“1·9”特大交通事故，造成10死亡，36人受伤；2007年河南商亳高速公路“4·13”特大交通事故造成12死亡，3人受伤；2005年江苏淮阴京沪高速“3·29”特大交通事故造成29死亡。高速公路载货汽车爆胎事故更是频频发生，据统计我国高速公路交通事故中有近30%与轮胎有关，爆胎事故不容忽视。究其原因，一是我国大部分载重货车仍在使用高速行驶安全性较差的斜交胎，即使极少数使用子午胎，也都是使用有内胎的子午胎，而高速性、安全性更高的无内胎子午胎没有得到广泛使用。国内载货汽车上使用低性能轮胎的主要原因是成本因素，目前斜交胎、有内胎子午线胎、无内胎子午线胎三种轮胎的价格比约为1：2：4。二是轮胎使用不规范，为了节约成本，不符合标准的翻新胎、报废胎、缺陷胎使用比较普遍。载货汽车轮胎性能的落后加之普遍超载的情况加大了爆胎引发的重特大交通事故发生的比率。

6. 机动车和挂车后下部防护装置安装率虽有所提高, 但安装合格率极低。我国于2003年1月起强制实施并将后下部防护装置纳入汽车产品《公告》管理和强制性检验; 2004年国家标准《机动车运行安全技术条件》(GB 7258-2004)对总质量大于3.5T货车和挂车明确规定必须安装符合GB 11567标准的侧后防护装置。标准实施以来, 对于规范机动车管理、提高机动车安全性能起到了一定积极作用。但从安装情况看, 虽然安装率有所提高, 但安装合格率没有明显提高, 仅50%左右。主要原因一是GB 7258直接引用GB 11567标准, 车管所查验时难以把握, 装置的符合性判定存在一定困难, 各地执行程度差异很大, 缺乏统一的判别方法。二是安装位置不统一, 安装高度过高或过于靠前, 不能很好起到防止被卷入和嵌入的作用; 三是在用车防护装置普遍存在结构薄弱, 强度低的问题, 起不到很好的阻挡作用。

## (二)我国载货汽车管理方面存在的问题及原因分析

1. 货车厢式化先进技术引导发展缓慢, 栏板式货车超载现象严重。目前在发达国家的公路货运车辆中, 厢式运输车辆的比例在90%以上。欧美和日本等国家规定, 货运车辆的车厢必须是封闭式的, 如果不符合规定, 不允许上道路行驶。半挂列车运输是当今世界货运的发展潮流。国家《汽车工业产业政策》提出了2010年前我国要大力发展重型汽车和厢式运输车的任务。2001年交通部发布《关于道路运输业结构调整的若干意见》、2005年交通部推荐车型(《货运汽车及汽车列车推荐车型工作规则》交公路发(2005)170号)等政策一定程度上开始引导载货汽车的厢式化发展, 但实际发展进程缓慢, 主要原因是缺乏强制性的法律、法规和技术标准支持, 缺乏配套的实施措施和步骤, 放任发展, 导致我国载货汽车车型繁多, 五花八门, 货车生产和改装企业为迎合市场需求, 随意增高、加宽货车栏板, 从车型结构上助长了超载现象的发生, 存在严重的安全隐患。

2. 法规体系不完善, 多头管理导致汽车安全主体责任不明确。随着道路交通安全法法的实施, 我国涉及交通安全三要素人、车、路的法律、法规得到了进一步完善(针对驾驶人和交通参与者——《道路交通安全法》、针对道路——《公路法》、《道路运输条例》等), 但仍然缺少汽车管理相关的法律。长期以来, 我国对汽车行业实行严格的“生产前”准入行政管理模式, 由于缺少行业基本法的指导, 导致法律、法规不健全、依法行政不规范、政府管理职能分散, “多头管理”现象十分突出。这种准入制度管理模式虽然有利于扶持国内汽车生产制造商的发展和壮大, 减少外国汽车产品和资本的冲击。但是, 这种制度忽略了生产中的管理和生产后的监督。近年来, 我国载货汽车非法生产、非法改装, 大吨小标、缺乏安全装置等生产不一致性的问题日益突出, 车辆安全面临严峻挑战。由于法律、法规的缺位, 一旦发生交通事故, 汽车安全管理相关主管部门相互推诿, 生产企业的主体责任也无法落实, 载货汽车安全技术发展缓慢。

3. 公告管理方面的问题。一是公告管理仍以车辆产品“生产前”的模式为主, 即仅限于检测机构出具的样车检测报告、技术文本、资料等审查, 缺乏必要的产品现场审查和日常的监督抽查。二是近年来公告车型大幅度增加, 一定程度上影响了汽车产品公告的审查质量。三是公告审查中缺乏对载货汽车安全设施及性能的要求, 如牵引车挂车匹配制动性能要求等。

4. 机动车强制认证制度(CCC认证)和一致性控制方面问题。一是CCC认证偏重于载货汽车质量体系审核和文件审查, 产品一致性审查力度相对偏弱。二是载货汽车CCC认证、安全技术检验、缺陷汽车召回三项工作缺乏一定的合力和循环运作。三是对违规生产不一致产品企业缺乏有效的处罚措施, 未形成能进能出的CCC认证管理体制。

5. 货车厢式化先进技术引导发展缓慢, 栏板式货车超载现象严重。目前在发达国家的公路货运车辆中, 厢式运输车辆的比例在90%以上。欧美和日本等国家规定, 货运车辆的车厢必须是封闭式的, 如果不符合规定, 不允许上道路行驶。半挂列车运输是当今世界货运的发展潮流。国家《汽车工业产业政策》提出了2010年前我国要大力发展重型汽车和厢式运输车的任务。2001年交通部发布《关于道路运输业结构调整的若干意见》、2005年交通部推荐车型(《货运汽车及汽车列车推荐车型工作规则》交公路发(2005)170号)等政策一定程度上开始引导载货汽车的厢式化发展, 但实际发展进程缓慢, 主要原因是缺乏强制性的法律、法规和技术标准支持, 缺乏配套的实施措施和步骤, 放任发展, 导致我国载货汽车车型繁多, 五花八门, 货车生产和改装企业为迎合市场需求, 随意增高、加宽货车栏板, 从车型结构上助长了超载现象的发生, 存在严重的安全隐患。

6. 机动车安全检验机构对于载货汽车安全设施检验不到位。机动车安全检验机构对于诸如ABS、车身反光标识、侧面和后下部防护装置、行驶记录仪等的检验仅仅靠人工观察其有无, 有的甚至忽略不检。

至于其产品的质量、功能是否正常、粘贴或安装位置是否正确等内容，由于缺乏必要的技术能力和手段，大部分检验机构的检查均是流于形式，检验质量存在问题。

7. 公安交通管理部门对车身反光标识、侧后防护装置的查验及路面执法困难。在机动车查验和路面检查执法环节，公安交通管理部门对车身反光标识、侧面及后下部防护装置的检查执法存在较大难度，主要原因对相关技术标准要求熟悉程度不足。2008年，根据查验要求，公安交管部门分别颁发了《车身反光标识粘贴规范》及《侧面及后下部防护装置简易查验方法》等技术文件，但具体实施效果不够理想。

### 三、我国载货汽车管理对策及建议

#### (一)我国载货汽车技术方面建议

1. 完善载货汽车安全技术标准体系。逐步完善我国商用车技术标准体系，逐步引导我国载货汽车采用先进的安全技术。制定汽车行驶记录仪、载货汽车碰撞试验方法、载货汽车驾驶室安全技术要求、牵引车和挂车制动性能匹配的技术要求等相关标准。建议参考欧盟标准制定《载货汽车驾驶室结构安全技术要求及试验方法》，强化我国载货汽车驾驶室的安全设计，积极倡导推动实施载货汽车碰撞试验，以此考核载货汽车驾驶室结构安全性的基本要求。

2. 逐步推广引用制动新技术，提高载货汽车制动性能。一是在载货汽车上标配气压盘式制动系统(ADB)。盘式制动器制动效能比鼓式制动具有无可比拟的优越性，欧洲载货汽车制动技术的发展经历了从鼓式制动器，到前盘后鼓式、前后盘式制动器、安装ABS、ABS+EBS过程，这些技术在20世纪90年代已得到广泛应用。建议对重型货车、半挂车及危险化学品运输车上强制使用盘式制动器，在中型载货汽车使用前盘后鼓的制动形式。二是强制安装ABS，逐步推广电子制动系统(EBS)。继续在大型货车上强制安装ABS，建议在新车出厂的重型货车和半挂车上逐步配置EBS制动系统，进一步提高制动效能，提高安全性。三是对于山区运营的重型载货汽车设置过渡期，逐步标配使用缓速器，明确其技术性能和安装使用要求。四是增加对汽车列车制动匹配性的要求。建议增加对牵引车和挂车间制动性能匹配性要求，明确牵引车出厂时需确定匹配挂车的制动参数要求，明确匹配后整车制动性能要求和测试方法要求。

3. 推广子午线轮胎使用，提高轮胎使用性能。子午线轮胎较斜交轮胎具有更好的使用性能，行驶安全性更高，爆胎发生率低。建议在载货汽车上强制使用子午线轮胎，在重型载货汽车和半挂车、危险化学品运输车上强制使用无内胎子午线轮胎。

4. 强化对尾部信号装置的要求。一是在GB 7258标准中增加对后部信号装置发光强度的要求，增加对后部信号装置安装位置和安装方式的要求。二是制定对新车和在用车尾部信号装置的标准，对尾部信号装置的类型定义、技术要求(发光强度)、安装要求、检验方法等内容作细化规定。三是建议在GB 7258中明确提出侧面、后部回复反射器的技术和安装要求。

5. 明确侧后防护装置的强度要求和安装要求。在GB 7258标准中明确提出侧后防护装置一是应牢固，在振动、冲击等影响下不会产生松动；二是在空车状态下，其下边缘离地高度不大于550mm；三是侧方户种植前缘应处在最靠近它的轮胎周向铅垂切面之后300mm的范围内；若上述300mm尺寸落在驾驶室区域内，则前缘与驾驶室后壁板件的间隙不应超过100mm等；四是半挂车前缘应位于支腿中心横截面后不大于250mm处，且到转向中心销位于最后位置时的中心横截面的距离不能超过2.7m等要求。

6. 明确行驶记录仪的相关技术要求。根据交通安全法的要求，在原来GB 7258要求的基础上，扩大行驶记录仪的使用范围，参考日本保安基准的要求，在标准中明确以下规定：一是在24小时以上的连续时间内，可以记录该车的所有时间的瞬时速度和任意两个时刻内的行驶距离。二是瞬时速度的记录误差在平坦铺装路面上以40Km/h以上车速(对于最高车速不足40Km/h的汽车，按其最高车速)行驶时为0到+5%。

#### (二)我国载货汽车管理方面建议

1. 推进载货汽车厢式化发展引导工作。栏板式货车的违法改装现象普遍，监督管理难度大，加大了载货汽车超载运输现象的严重程度，参考欧洲等发达国家的经验，建议商请工信部、交通部等有关部门，加大政策引导，发展厢式化载货汽车车型。一是工信部负责统筹厢式化技术发展进程，制定厢式货

车相关标准体系，引导箱式货车发展技术进程。二是交通部负责制定具体厢式化发展计划及执行细则，出台相关管理政策，鼓励半挂列车集成化运输的发展。

2. 从长远来看，需要完善我国汽车管理的法律。我国应借鉴发达国家汽车法制化管理的经验，结合我国的实际国情，从维护整个公众利益出发，制定车辆法，对汽车产品实行从研发设计、市场准入认证、生产制造、销售流通、检测、维修、召回和报废、回收利用等到各环节的法制化管理，建立完善的汽车行业法律、法规体系。

3. 完善公告管理制度，从源头上解决机动车产品一致性问题。建议商请工信部车辆公告审查部门加强公告管理，提高公告质量。一是加强公告过程审查，强化公告产品现场审查力度，公告审查重点必须从文件审查转向样车和生产过程审查，建立公告审查车型定期检查确认制度。二是完善公告审查内容，对于GB 7258中规定的主要安全部件，如ABS、行驶记录仪等在审查时要严格把关。

4. 加强一致性监督，提高CCC认证管理效果。商请国家质检总局加强载货汽车CCC认证、安全技术检验、缺陷汽车召回三项工作的综合管理作用，疏通载货汽车一致性信息反馈的渠道，从源头上控制生产一致性。一是会同公安交通管理部门、工信部等，组织对新车注册、4S店抽查车辆一致性的专项行动；二是安全检验机构加强对车辆一致性及基本安全装置的检验，对于不符合的车辆责令整改。三是公安交管部门和安检机构发现的一致性及时反馈认证机构和召回中心，由认证机构组织检查，核实问题后暂停企业的认证证书，停止生产，或实施缺陷召回。并将信息反馈公安交通管理部门，对确认存在问题的车型停止注册登记。

5. 以汽车安全部件为突破口，强化载货汽车缺陷召回力度。自2009年9月1日起，国家对载货车辆实施召回管理工作。汽车侧后部防护装置、汽车行驶记录仪、ABS等安全部件作为载货汽车必须强制配备的安全装置，质量好坏、是否规范安装直接影响到车辆安全。建议以载货汽车安全部件为切入点，推动货车召回机制。

6. 完善部门联动监管机制，加强生产企业管理。生产企业为迎合市场需求，降低生产成本，追求利益最大化，违规生产不符合产品是我国载货汽车安全性落后的主要原因。因此进一步明确生产企业的责任，加强监管是最直接也是最有效的管理途径。建议一是制定《机动车产品质量与生产企业管理办法》，进一步明确生产企业的责任。二是建立机动车产品质量抽查通报制度。三是在部门联动条件下建立和实施货车召回制度。

7. 建立载货汽车不一致性抄报制度和信息反馈制度。在部际联席会议框架内，公安交通管理部门加强对车辆一致性及安全部件符合性的查验工作，要求安检机构定期反馈在安全技术检验中发现的产品一致性问题，对问题车型做好汇总分析，将相关信息及时抄报工信部、国家质检总局、国家工商局及交通部等相关职能部门。各相关职能部门根据相应职责范围对存在问题的生产厂家进行调查、整改、召回，情节严重的进行处罚，并将处理情况反馈给部际联席会议牵头单位。

8. 推进汽车行驶记录仪安装和使用管理工作。一是协调安监、交通等部门，修订《汽车行驶记录仪》制定《汽车行驶记录仪使用管理办法》，系统筹划汽车行驶记录仪数据管理平台建设；二是商保险部门及有关无线通信运营商，协调记录仪安装费用及通信资费等有关问题；三是配套制定记录仪产品生产、安装、使用、维护、检定、数据管理、监督执法等各环节的细化管理制度。

9. 强化对侧后防护装置和车身反光标识的查验和产品认证工作。比对公告中机动车侧后防护装置和车身反光标识图片和主参数说明，严格查验，对于新车不合格产品，不予登记注册，并录入违规车辆产品信息系统，反馈工信部。

#### 参考文献

[1] 机动车安全运行技术条件(GB 7258-2004)

[2] 汽车正面碰撞乘员保护(GB 11551-2003)

[3] 汽车正面碰撞乘员保护(GB 11551-2003)

[4]汽车和挂车侧面及后下部防护要求(GB 11567.1-2001)

[5]汽车和挂车后下部防护要求(GB 11567.2-2001)

[6]汽车制动系统结构、性能和试验方法(GB 12676-1999)

[7]汽车行驶记录仪(GB/T 19056-2003)

[8]机动车辆类强制性认证实施规则汽车产品(CNCA-02C-023:2008)

[9]机动车辆类强制性认证实施规则汽车行驶记录仪产品(CNCA-02C-066:2005)

[10]机动车辆类强制性认证实施规则车身反光标识产品(CNCA-02C-067:2005)

作者简介：龚标，公安部交通管理科学研究所；张军，公安部交通管理科学研究所；邹永良，公安部交通管理科学研究所。

分享按钮

【字体：小 大】【收藏】【打印】【关闭】

« 上一篇：没有了

» 下一篇：呼气酒精浓度检测的合法性研究

Copyright © 2005-2012 中国道路交通安全协会 版权所有

地址：北京市东城区培新街培新宾馆4楼 E-mail: rtsac1994@hotmail.com

邮编：100061 联系电话：86-010-67153032 67152962

技术支持：华瑞经伟（北京）文化传媒有限公司 010-59870852

京ICP备06012836号