强制性国家标准

GB 19260-202X《低地板及低入口城市客车结构要求》

（报批稿）

编制说明

标准起草项目组

2026年9月

目　次

一、　工作简况 1
二、　编制原则、强制性国家标准主要技术要求的依据及理由 4
三、　与有关法律、行政法规和其他标准的关系 10
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 10
五、　重大分歧意见的处理过程、处理意见及其依据 10
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的建议及理由 11
七、　与实施强制性国家标准有关的政策措施 11
八、　是否需要对外通报的建议及理由 11
九、　废止现行有关标准的建议 11
十、　涉及专利的有关说明 11
十一、　强制性国家标准所涉及的产品、过程或者服务目录 11
十二、　其他应当予以说明的事项 12

GB 19260-202X《低地板及低入口城市客车结构要求》（报批稿）编制说明

一、 工作简况

（一） 任务来源

GB 19260-2016《低地板及低入口城市客车结构要求》发布实施至今已近十年。近年来，我国城市客车产业技术持续迭代升级，车辆安全体系不断完善，新能源、智能化等新技术逐步规模化应用，市场车型品类、应用场景日趋多元。同时，社会公众对城市公交车辆的乘坐舒适性、通行便捷性、适老适残性等出行需求持续提升。

与此同时，该标准所引用、关联的多项国家及行业标准已陆续完成修订更新，原有标准条文与现行新规存在部分不协调、不匹配的问题，现有技术内容已难以适配当前产业发展及民生出行的实际需求。为进一步提升标准的科学性、先进性、适用性与协调性，补齐现有标准技术短板，亟需对 GB 19260-2016 开展修订工作，具体修订必要性如下：

1. **乘坐需求升级**：随着人们对车辆乘坐需求的不断升级，原有标准中部分内容需要做适应性调整（如出口数量、驾驶区隔离设施、客车驾驶区人体工程学要求、助老设施等）。

2. **标准间协调性**：引用的标准有的已升版，有必要保证标准之间协调一致。例如：GB/T 13094 已于 2025 年更新，GB/T 3730.1 已于 2022 年更新；关联标准 GB/T 12428 已于 2023 年更新（如 GB 7258）也存在不协调的问题。

综上，有必要修订低地板及低入口城市客车结构安全标准，保证标准的先进性、客观性、适应性和协调性，促进城市客车结构安全，提升人民群众的幸福感。

从2024年起，客车标委会组织部分客车企业进行了前期研究工作，包括：1)与GB 13094修订一起研究欧标 UN R107的08系列相对于03系列的变化情况，对比了欧标与国内城市客车结构要求方面的差异。2)充分征集各大主流客车企业的修订需求。

在此基础上，2025 年标准负责起草单位正式申报了 GB 19260—202X《低地板及低入口城市客车结构要求》标准修订立项申请。

本项目根据国家标准化管理委员会于 2025 年 7 月 31 日下发的国标委发[2025]39 号文《国家标准委关于下达《学校安全与健康设计通用规范》等 18 项强制性国家标准制修订计划和相关标准外文版计划的通知》，修订计划编号为 20253206-Q-339，周期为 16 个月，计划完成时间是 2026 年 11 月 30 日。本标准由中华人民共和国工业和信息化部提出并归口，全国汽车标准化技术委员会客车分技术委员会（SAC/TC114/SC22）组织起草，由中国公路车辆机械有限公司负责起草。

（二） 标准制定过程

根据该标准修订工作的要求，全国汽车标准化技术委员会客车分技术委员会（以下简称

“客标委”）组织国内相关生产企业、科研院所和检测机构成立了该标准起草工作组，并有计划、有组织的开展该标准的修订工作。

1. 2024年10月-12月，客标委组织对GB 19260—2016《低地板及低入口城市客车结构要求》开展实施效果评估，对标准实施过程中的问题进行摸底。

2. 2024年5月-8月，客标委发起对GB 19260—2016《低地板及低入口城市客车结构要求》标准调研，向行业征集标准修订意见建议。

3. 2025年6月，在襄阳召开标准启动会，标准工作组对标准草案修订内容进行介绍，与会专家对标准草案进行研讨，会后按照专家提的意见建议完善标准草案，形成标准征求意见稿草稿。

4. 2025年7月，国家标准化管理委员会正式下达GB 19260—202X《低地板及低入口城市客车结构要求》标准修订计划，组建起草组，做好标准修订工作准备。同时将标准修订草案向工作组内部征求意见。

5. 2025年12月24日，在客车标委会年会上召开标准讨论会，会上对标准征求意见稿（草稿）进行了逐条讨论，并修改完善标准稿件，最终形成正式的标准征求意见稿。

6. 2026年2月12日～4月13日，该标准开始公开征求意见，采用多种方式：a）国家标准信息公共服务平台公开征求意见；b）全国汽车标准化技术委员会官网征求意见；c）客标委委员单位定向征求意见。发送“征求意见稿”的单位数：47个；收到“征求意见稿”后，回函的单位数：40 个；收到“征求意见稿”后，回函并有建议或意见的单位数：10个，回函意见条数：31条。

7. 2026年2月12日，工业和信息化部装备工业一司发函至公安部交通管理局、交通运输部科技司、市场监管总局标准技术管理司（由标准技术司转发相关司局）征求意见，交通运输部回函无意见，公安部回函1条意见，其余未回复。

8. 2026年4月23日，在北京江苏大厦召开标准意见处理讨论会，对征集的相关方意见进行研讨，沟通达成一致意见，其中16条采纳，14条不采纳，1条部分采纳，针对不采纳项，说明了原因。具体内容参见征求意见汇总表。会后，标准工作组根据本次研讨会的意见对标准进行完善，形成标准送审稿。

9. 2026年7月11日，在天津召开预审会，对送审稿进行预审，会后标准工作组根据审核意见对标准送审稿进行了完善。

10. 2026年9月1日，在北京贵州大厦召开标准审查会，出席会议的委员和观察员以及来自主管部门和标准起草单位的50余位委员及专家参加会议。会议对GB 19260—202X《低地板及低入口城市客车结构要求》进行了技术审查，并提出了7条修改意见。审议一致同意按评审意见修订后，通过标准审查。表决情况如下：客车分标委共有委员43人，其中标准起草人4人。该标准实际投票人数35人（起草人5人未计入），参加投票的委员不少于有投票权委员的3/4，参加投票的委员全部同意该标准通过审查。

11. 2026年9月，标准起草工作组针对标准审查会上的意见对标准送审稿进行修改完善，形成标准报批稿。经分标委秘书处、汽标委秘书处审核后，该标准于2026年9月上报至主管部门。

（三） 主要起草单位和工作组成员

1.主要起草单位

本标准主要起草单位：中国公路车辆机械有限公司、公安部交通管理科学研究所、工业和信息化部装备工业发展中心、厦门金龙旅行车有限公司、宇通客车股份有限公司、上海机动车检测认证技术研究中心有限公司、中国汽车工程研究院股份有限公司、中通客车股份有限公司、招商局检测车辆技术研究院有限公司、金龙联合汽车工业（苏州）有限公司、厦门金龙联合汽车工业有限公司、襄阳达安汽车检测中心有限公司、比亚迪汽车工业有限公司、北京福田欧辉新能源汽车有限公司、中车时代电动汽车股份有限公司、安徽安凯汽车股份有限公司、招商局检测车辆技术（合肥）有限公司、扬州亚星客车股份有限公司、珠海广通汽车有限公司。

2.主要起草人

本标准主要起草人：于雅丽、刘峰、应朝阳、李永平、张纲、王蒙、王治文、陆文斌、徐晓芳、谢水亮、张巍、李鹏、张林强、佘以才、史先松、汪晓旋、黄应松、张蕾、梁昌杰、何国华。

3. 起草人和起草单位主要分工

本标准主要起草人和起草单位分工见表1。

表1 起草人和起草单位分工

序号	起草单位	起草人	主要工作
1	中国公路车辆机械有限公司	于雅丽	标准整体框架及标准修订内容
2	中国公路车辆机械有限公司	刘峰	第4，5，6章
3	公安部交通管理科学研究所	应朝阳	第4，5，6章
4	工业和信息化部装备工业发展中心	李永平	第4，5，6章
5	厦门金龙旅行车有限公司	张纲	第4，6章
6	宇通客车股份有限公司	王蒙	第5，6章
7	招商局检测车辆技术（合肥）有限公司	王治文	第4，6章
8	上海机动车检测认证技术研究中心有限公司	陆文斌	第4，6章
9	中通客车股份有限公司	徐晓芳	第4，6章
10	中国汽车工程研究院股份有限公司	谢水亮	标准修订试验验证

11	中车时代电动汽车股份有限公司	张巍	第 4 章
12	比亚迪汽车工业有限公司	李鹏	第 5 章
13	厦门金龙联合汽车工业有限公司	张林强	第 4 章
14	扬州亚星客车股份有限公司	佘以才	第 4 章
15	安徽安凯汽车股份有限公司	史先松	第 4 章
16	襄阳达安汽车检测中心有限公司	汪晓旋	第 5，6 章
17	金龙联合汽车工业（苏州）有限公司	黄应松	第 5，6 章
18	北京福田欧辉新能源汽车有限公司	张蕾	第 5 章
19	招商局检测车辆技术研究院有限公司	梁昌杰	第 4，6 章
20	珠海广通汽车有限公司	何国华	第 5 章

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

本标准的制订，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的协调一致性、安全性、实用性的原则，对标准进行了编制。

1.协调一致性原则

本标准的编制主要参考GB 13094中对于Ⅰ级客车结构的规定，并与国内相关现行国家标准、行业标准协调一致，与现阶段我国交通运输行业实际运行、管理保持协调一致。

2.安全性原则

本标准的修订考虑了国家对于此类型车辆的管理要求，能够满足行业管理和发展的需要，有效提升国内客车结构安全性能。

3.实用性原则

坚持科学、系统、实效为主的原则完成标准的编制工作，考虑特殊社会群体的乘车需求，并兼顾国内客车企业整体技术实力，稳步提升国内客车结构安全水平。对提升国内客车安全具有现实意义。

（二）前期对标及验证情况

1.对标情况

标准起草单位前期针对与客车结构相关欧标UN R107的最新版本（08系列）进行了分析（详见表2），基于此分析结果，并综合我国标准体系应用及行业相关单位意见，确定了GB 19260-2016的主要修订内容。

表2 UN R107-08客车结构相关内容（不含无轨电车部分）

序号	条款序号	UN R107-08	差异点

序号	条款序号	UN R107-08	差异点
1	附件 3 7.6.1.5	为确定出口的最小数量和位置，铰接式车辆的每个刚性部分应视为单独的车辆，但下文第 7.6.2.4 款的情况除外。其间的连接通道不应视为出口。在确定应急出口的数量时，卫生间或厨房不视为分隔舱。 应确定每个刚性部分的乘客数量。车辆直线行驶时，包含车辆刚性连接部分之间铰链水平轴线且垂直于车辆纵轴的平面应视为各部分之间的边界。	增加车顶不能布置撤离舱口时的例外情形
2	附件 3 7.6.2.4	至少有一个出口应位于车辆的后端面或前端面： 7.6.2.5.1. 对于 I 类和 A 类车辆，如果安装了撤离舱口，则满足上述第 7.6.2.5 款的要求；或者，如果第 7.6.1.12 款适用，则在车辆两侧各安装一个上文第 7.6.1 款规定的出口。 7.6.2.5.2. 对于双层车辆，上述第 7.6.2.5 款的要求仅适用于上层甲板。	增加车顶不能布置撤离舱口时的例外情形
3	附件 3 7.6.3.1.2	应急门应设置一个最小高度为 1 450 mm、最小宽度为 600 mm 的开口。	应急门尺寸加严
4	附件 3 7.6.3.1.5	撤离舱口的最小面积应为 450000 mm^2。该区域内应能切出一个 600 mm×700 mm 的矩形	撤离舱口尺寸加严
5	附件 8 3.2.6	优先乘坐位置的脚部空间应从通过座垫前缘的垂直面向座椅前方延伸。脚部空间在任何方向上的坡度不得超过 8%。对于 I 类和 A 类车辆，座位区地板与相邻通道的垂直距离应不大于 250 mm。	增加公交车座椅区地板和通道中间的高度要求
6	附件 8 3.5	任何优先座椅与至少一个入口和一个出口或组合出入口之间的任何通道、引道或地板区域的坡度不得超过 8%。任何轮椅空间与至少一个入口和一个出口或组合出入口之间的任何通道、引道或地板区域的坡度不得超过 5%。此类倾斜区域应配备防滑表面。但是，在通道、引道或不同方向斜坡汇合的地板区域，如果这些区域的总面积不超过轮椅为到达轮椅区域而扫过的总面积的 25%，则可以超过这些限值。	地板坡度要求调整

2. 试验验证

2.1 侧倾稳定性

侧倾稳定性的要求与GB 19260-2016相比无差异，且标准引用GB 13094的相关要求，为现行的客车产品的强制性检验项目，如图2-1为A级车的侧倾稳定性试验。



图2-1 侧倾稳定性试验

2.2 通过性能

通过性能的要求与GB 19260-2016相比无差异，主要考虑针对A级车进行开展。由于A级车的尺寸相对I级车更小，前悬、后悬及轴距更短。因此，其接近角、离去角更大，纵向通过半径更小，可满足标准要求。如图2-2为某A级车通过性能的试验。



图2-2 通过性能试验

2.3 配置

与GB 19260-2016相比，主要变化为：增加了驾驶区隔离设施的要求、增加了乘客门应急控制器的要求、增加了轮椅区自动破玻装置的要求。其中，乘客门应急控制器的相关要求引用GB 13094的规定，为现行的客车产品的强制性检验项目。驾驶区隔离设施的相关要求在GB 7258-2017和GB 13094-2017中也有规定。轮椅区自动破玻装置已成为市场上众多车型的标准配置，可满足标准要求。如图2-3为低地板城市客车或低入口城市客车的配置核查试验。



（1）驾驶区隔离设施



（2）自动破玻装置

图2-3 配置核查试验

2.4 出口

与GB 19260-2016相比，该部分内容主要增加了A级车的要求，其中的要求与GB 13094-2017一致。如图2-4为出口相关配置的核查试验。



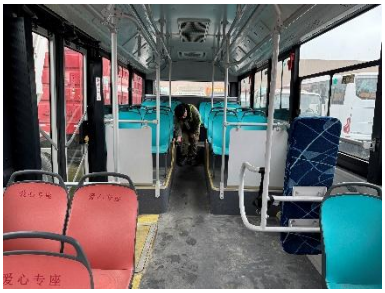


（1）应急窗通过性试验　　（2）通道通过性试验　　（3）乘客门通过性试验

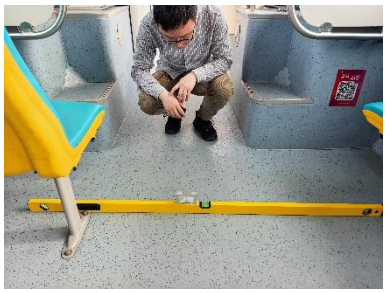
图2-4 出口核查试验

2.5 车内布置

与GB 19260-2016相比，该部分内容主要增加了A级车的要求。如图2-5为车内布置相关的核查试验，重点验证A级车的车内布置。如图2-5为车内布置试验。




（1）轮罩间通道宽度试验




（2）地板坡度试验




（3）一级踏步高试验

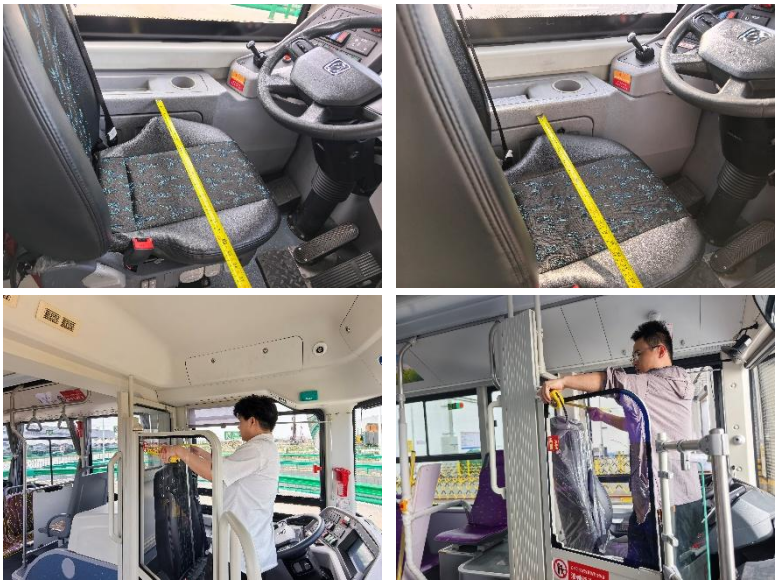


（4）车厢内高试验

图2-5 车内布置试验

2.6 驾驶区要求

驾驶区要求为新增内容，是试验验证的重点部分。其中信息装置及控制器的位置要求、驾驶区环境为配置类要求，目前各企业的低地板城市客车和低入口城市客车均遵循此要求设计。驾驶区宽度和踏板的布置验证试验如图2-6所示。



（1）驾驶区宽度试验



（2）踏板布置试验

2-6 驾驶区宽度和踏板布置试验

2.7 其他

其他要求为新增内容，针对行动不便乘客提供方便设施的客车，其规定按GB 13094执行，为现行的强制性要求内容，如图2-7为轮椅区试验。




图2-7 轮椅区试验

（三）主要技术内容变更及依据

标准的主要技术内容修订说明见表4。

表 4 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	第 1 章	第 1 章	本文件适用于M_2、M_3中的A级和Ⅰ级客车中的低地板（单层、双层、铰接）城市客车及低入口（单层、双层、铰接）城市客车。 理由：范围里增加了A级客车，随着城市客车乘坐率的下降，以及城市客车微循环运营模式的出现，越来越多的5.5-7米的低地板客车在市场上出现，因此，这次标准修订增加了A类客车。
2	3.1	3.1	车厢内（双层客车为下层车厢）下列特定区域通道地板为无踏步（或台阶）的单一区域，且每个乘客门踏步为一级踏步的城市客车。 a）前乘客门前立柱中心线位于第一排乘客座椅后方时，第一排座椅前端至最后轴中心线间的通道； b）前乘客门前立柱中心线位于第一排乘客座椅前方时，前乘客门前立柱中心线至最后轴中心线间的通道。 注：从车头向后计数，第一个乘客门视为前乘客门。
3	3.2	3.2	车厢内（双层客车为下层车厢）从前乘客门前立柱至车辆驱动桥前的乘客门后立柱间的通道区地板为无踏步（或台阶）的单一区域，此区域内乘客门踏步都是一级踏步的城市客车。 注：从车头向后计数，第一个乘客门视为前乘客门。 理由：与 3.1 定义协调一致。
4		4.3.2	车长大于或等于 6 m 的客车，其驾驶区应设有驾驶区隔离设施,防止他人侵入驾驶区。隔离设施不应影响驾驶人的安全驾驶和乘员的应急撤离。 理由：为防止乘客通过肢体动作干扰驾驶员正常驾驶，从而导致客车安全事故的恶性事件发生，增加了此项要求。
5		4.3.3	客车应安装乘客门应急控制器，应急控制器要求和安装位置应符合 GB 13094 的规定。 理由：乘客门应急控制器是为了在紧急情况下打开乘客门的另外一道防线，增加了客车逃生的可能性。

序号	旧版标准	新版标准	修订内容及说明
6		4.3.4	设有轮椅停放区的客车，在轮椅停放区附近应设置装有自动破窗装置的应急窗或外推式应急窗。 理由：增加轮椅区的应急窗配置，增加特殊群体的逃生几率。
7	4.4.1.1	4.4.1.1	表 1 中增加了 9～23 人车辆出口数量的要求。 理由：增加了 6-7 米低地板微循环客车的出口数量要求。
8	4.4.1.2	4.4.1.2	更改了客车乘客门数量的要求 理由：增加了铰接客车前刚性段的乘客门数量。完善标准相关技术要求
9	4.4.1.5	4.4.1.4	更改了撤离舱口的要求 理由：对低地板低入口城市客车设置撤离舱口的要求进行细化
10		见表 2	增加了 A 级客车出口最小尺寸的要求，并更改了表头。 理由：增加了 6～7 米低地板微循环客车的出口最小尺寸的要求
11		4.4.4	改为：出口标志技术要求应满足 GB 13094 的要求。 理由：直接引用 GB 13094 的要求，标准一致性。
12		4.6	增加了驾驶区的要求 理由：城市客车司机老龄化越来越严重，近几年城市客车由驾驶员突发疾病事故导致的事故比率逐年上升。因此，增加了城市客车驾驶区的舒适性要求。
13		4.7	增加了为行动不便乘客提供方便设施的客车要求 理由：随着人口老龄化的日益加重，为行动不变乘客提供方便的设施在城市客车中配备越来越全面，适应现阶段人民群众对该类产品的使用需求，因此增加了这部分内容的相关要求。
14		5	增加了同一型式判定 理由：按标准内容构成，需增加“同一型式判定”章节。参考《道路机动车辆产品准入审查要求-2025》增加相关内容
15		6	增加了标准实施的要求 理由：根据标准修订内容，对标准实施情况进行细化

三、 与有关法律、行政法规和其他标准的关系

所修订的标准充分考虑我国现行法律、法规和其他强制性标准，与现行法律法规和强制性国家标准如GB 7258—2017《机动车运行安全技术条件》、GB 13094—2025《客车结构安全要求》等是相互补充的关系，没有冲突和矛盾。无配套推荐性标准。

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

目前国外关于客车结构的主要标准为欧标UN R107，修订后的标准在兼顾我国国情的前提下，与UN R107当前执行版本协调一致。

五、 重大分歧意见的处理过程、处理意见及其依据

本标准修订过程中无重大分歧。

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的建议及理由

考虑到本次标准修订参考欧盟UN R107的08系列（现行标准参考的是03系列），版本差异大，修改内容多（如新增加为行动不便乘客提供方便设施客车的要求等），涉及全新的技术开发和验证，行业需要一定时间的准备，建议标准实施日期为2027年7月1日。

经征求行业相关单位意见，无不同意见，并在审查会上获得与会专家和代表一致认可，并向行业主管部门汇报，回复无意见。最终标准的实施建议如下:

对于新申请型式批准的车型,自本文件实施之日起开始执行。对于已获得型式批准的车型,自本文件实施之日起第13个月开始执行。

七、 与实施强制性国家标准有关的政策措施

本标准实施监管部门为中华人民共和国工业和信息化部、国家市场监督管理总局。

对违反强制性国家标准行为进行处理的有关法律、行政法规、部门规章依据:

1.工信部发布的《车辆生产企业及产品生产一致性监督管理办法》第二条中明确提出，“国家对车辆生产企业实施生产一致性监督管理制度，中华人民共和国工业和信息化部(以下简称“工业和信息化部”)依法对《公告》内车辆生产企业及产品生产一致性进行监督管理。”

2.国家市场监督管理总局发布的《缺陷汽车产品召回管理条例实施办法》第十七条第四款中明确提出,“同一批次、型号或者类别的汽车产品可能存在不符合保障人身、财产安全的国家标准、行业标准情形的”，市场监管总局应当组织开展缺陷调查。

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，涉及进出口贸易，为促进国际贸易便利性，作为WTO成员国，有义务向 WTO 各成员通报即将实施的重要标准情况，因此，依据 WTO有关规定，进行WTO/TBT 通报。通报编号为G/TBT/N/CHN/222，通报时间为2026年3月16日～2026年5月15日，通报期间未收到相关反馈意见。

九、 废止现行有关标准的建议

标准发布实施后，建议废止GB 19260-2016《低地板及低入口城市客车结构要求》。

十、 涉及专利的有关说明

本标准修订过程中未涉及专利。

本标准为自主编制，不存在版权风险。

十一、 强制性国家标准所涉及的产品、过程或者服务目录

本标准涉及的产品为Ⅰ级客车中的低地板（单层、双层、铰接）城市客车及低入口（单层、双层、铰接）城市客车。

十二、 其他应当予以说明的事项

2026年5月10日，根据《国家标准化管理委员会关于国家标准起草中开展公平竞争审查的通知》，全国汽车标准化技术委员会客车分技术委员会联合标准起草单位，对本标准开展公平竞争审查工作。经审查,本标准不存在限制或者变相限制市场准入和退出、限制商品要素自由流动、影响生产经营成本、影响生产经营行为等情况，符合《公平竞争审查条例》。