

国家标准
《出租汽车运营技术条件》
(征求意见稿)

编制说明

标准起草组
2017年8月4日

目 录

一、工作简况	1
1.1 任务来源	1
1.2 项目背景	1
1.3 协作单位	4
1.4 主要工作过程	4
1.5 主要起草人及其所做的工作	7
二、标准编制原则和服务对象	7
2.1 标准编制原则	7
2.2 标准的服务对象	8
三、标准主要内容	8
3.1 标准结构	8
3.2 标准重点解决的问题	8
3.3 标准主要条款内容说明（标题后括号中的数字对应标准章节号）	9
四、预期经济效益和社会效益分析	30
五、采用国际标准和国外先进标准的程度，以及与国际、国外同类标准水平的对比情况	30
六、与有关的现行法律、法规和强制性国家标准的关系	30
七、重大分歧意见的处理经过和依据	30
八、国家标准作为强制性国家标准或推荐性国家标准的建议	30
九、贯彻国家标准的要求和措施建议	31
十、废止现行有关标准的建议	31
十一、其他应予说明的事项	31

《出租汽车运营技术条件》（征求意见稿）

编制说明

一、工作简况

1.1 任务来源

根据《国家标准委关于下达 2015 年第三批国家标准制修订计划的通知》（国标委综合〔2015〕73 号），交通运输部公路科学研究所负责主持制定推荐性国家标准《出租汽车运营技术条件》（计划编号：20153532-T-348）。

1.2 项目背景

出租汽车是提供出租汽车服务的基本工具和重要载体，近年来，全国拥有出租汽车运营车辆近 140 万辆，每辆车年均运营里程近 12 万公里、日均运营里程达 300 余公里。

表 1-1 出租汽车数量和运输服务数据统计

年度	出租汽车运营车辆（万辆）	平均每车次载客人数（人/车次）	全年运送乘客（亿人）	占城市客运系统完成客运量	运营里程（亿公里）	空驶率
2013	134.00	1.97	401.94	31.3%	1593.21	30.9%
2014	137.01	1.96	406.06	30.9%	1618.11	31.2%
2015	139.25	1.94	396.74	30.4%	1602.42	32.0%
2016	140.40	/	377.35	29.36%	1552.50	

注：数据分别来源于 2013 年、2014 年、2015 年和 2016 年交通运输行业发展统计公报。2016 年全部是巡游出租汽车统计数据。

表 1-2 每辆出租汽车年均和日均运营里程

年度	年均运营里程（公里/辆）	日均运营里程（公里/辆）
2013	118896.30	325.74
2014	118101.60	323.57
2015	115075.00	315.27
2016	110576.92	302.95

注：由表 1-1 数据计算得出。

出租汽车作为营业性车辆，承载着司机与乘客的安全，关系着司机的身体健康和乘客的舒适性与满意度等，因此，出租汽车与普通乘用车相比，应该更加安全、可靠、舒适并节能环保，同时应具备满足运营需求的服务设施和设备，以保障其安全高效绿色运营。但是长期以来，我国出租汽车行业车辆技术水平参差不齐，地区差异较大，总体上滞后于我国城市发展需求，滞后于我国乘用车技术发展水平，滞后于乘客对出租汽车服

务质量的需求，公众的认可度较低。具体表现在：

(1) 出租汽车主要在城市道路行驶，具有复杂的使用环境和特殊的运行工况，需要执行频繁制动、加速、怠速、变道等操作，且运营时间长、强度大，却缺乏针对性的性能要求和检测手段，导致车况不佳，进而致使车辆安全性、可靠性、燃油经济性和排放性能较差。

(2) 出租汽车选用同系列车型的“减配版”或“简配版”在行业内较为普遍，尤其是一些主被动安全装置的“减配”或“简配”，为出租汽车运营埋下了安全隐患，不能够有效预防事故发生或在事故发生后不能有效保障司乘人员的安全。

(3) 为了满足运营和服务需求，出租汽车上会安装一些附属的设备设施，比如顶灯、计程计价设备、车载终端、服务评价器、防劫护栏、头枕广告屏等，但是哪些设备实施的安装是必要的，哪些会影响运营安全，以及对功能、材质、及安装方式等应有哪些要求，目前还缺乏深入的研究和统一的标准。

以上问题的存在，影响出租汽车行业健康发展，究其原因，主要是缺少针对性的、能够引导出租汽车技术水平提高的标准，导致车辆选型缺少依据，致使部分技术条件差的车辆投入出租汽车运营服务。

基于以上原因，交通运输部于 2013 年设立了标准、计量及质量研究项目“出租汽车技术条件研究”项目（合同号：2013-419-223-190）开展专项研究，目的是确定“满足什么技术条件的车可以用来提供出租汽车服务”，来引导出租汽车向更加安全、高效并能够满足日益发展的行业管理、乘客服务需求的方向发展，同时出租汽车行业管理提供技术支撑。

标准编制组在该专项研究取得的成果基础上，进一步针对近几年出租汽车行业在深化改革过程中，我国对出租汽车行业发展提出的新理念和新要求，进行了系统研究后编制形成本标准。主要学习和参考的法规文件和标准规范见表 1-3。

表 1-3 近年出台的出租汽车相关法规文件和标准规范

序号	名称	发布机构	发布日期	备注
1	《出租汽车经营服务管理规定》	交通运输部	2014 年 9 月 30 日	2014 年第 16 号令
2	《国务院办公厅关于深化改革推进出租汽车行业健康发展的指导意见》	国务院办公厅	2016 年 7 月 26 日	国办发(2016)58 号
3	《巡游出租汽车经营服务管理规定》（《出租汽车经营服务管理规定》修改稿）	交通运输部	2016 年 9 月 9 日	2016 年第 64 号令

4	《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》	交通运输部、工业和信息化部、公安部、商务部、工商总局、质检总局、国家网信办	2016年7月28日	2016年第60号令
5	《出租汽车运营服务规范》（GB/T 22485-2013）	国家质量监督检验检疫总局、国家标准化管理委员会	2013年10月10日	国家标准推荐性标准
6	《网络预约出租汽车运营服务规范》（JT/T 1068-2016）	交通运输部	2016年10月21日	交通运输行业推荐性标准
7	《巡游出租汽车运营服务规范》（JT/T 1069-2016）	交通运输部	2016年10月21日	交通运输行业推荐性标准

上表法规文件和标准规范的制定，坚持了“乘客为本、改革创新、统筹兼顾、依法规范、属地管理”的原则，突出了供给侧结构性改革，明确了出租汽车服务的定位是城市综合交通运输体系的组成部分，是城市公共交通的补充，为社会公众提供个性化运输服务，充分考虑了传统行业长期积累的复杂历史矛盾和互联网新业态带来的新机遇、新挑战，注重中央顶层设计与地方实际的统分结合，是当前稳慎推进出租汽车行业体制改革和新业态创新规范发展的现实选择，对于指导地方推进出租汽车行业改革、改进提升运输服务水平、依法规范发展网络预约出租汽车、促进出租汽车行业长期稳定健康发展，具有十分重要的意义，对本标准的制定也产生了重大影响，主要表现在以下几个方面：

（1）出租汽车的行业定位

出租汽车是城市综合交通运输体系的组成部分，是城市公共交通的补充，为社会公众提供个性化运输服务。城市人民政府要优先发展公共交通，适度发展出租汽车，优化城市交通结构。要统筹发展巡游出租汽车和网络预约出租汽车，实行错位发展和差异化经营，为社会公众提供品质化、多样化的运输服务。要根据大中小城市特点、社会公众多样化出行需求和出租汽车发展定位，综合考虑人口数量、经济发展水平、城市交通拥堵状况、出租汽车里程利用率等因素，合理把握出租汽车运力规模及在城市综合交通运输体系中的分担比例，建立动态监测和调整机制，逐步实现市场调节。新增和更新出租汽车，优先使用新能源汽车。

（2）出租汽车的服务方式

近年来，“互联网+交通”为民众出行提供了多种选择，相继涌现出网络预约出租汽车、私人小客车合乘（拼车、顺风车）、汽车租赁等多种出行方式，而出租车行业也逐渐转变为主要由巡游出租汽车和网络预约出租汽车两种业态构成，服务方式包含也主要包含巡游出租汽车服务（包含电召服务，同时巡游出租汽车也可以通过预约方式承

揽乘客)和网络预约出租汽车服务两种。由于两种出租汽车的经营模式和服务方式存在差异,因此对车辆的外观标识、运营设备等要求也不尽相同,至于两种出租汽车要实行错位发展和差异化经营,因本标准是制定全国普适的出租汽车运营最低的技术要求,因此不对其车辆性能和技术参数做差异化要求。

(3) 计程计价和支付方式

巡游出租汽车运价实行政府定价或政府指导价,也正在逐步建立运价动态调整机制,一般使用嵌入式安装的计价器来计程计价;而网约车除了城市人民政府认为有必要实行政府指导价的以外,都实行的是市场调节价,目前一般用移动终端来计程计价。而支付方式除了现金支付,电子支付方式的应用越来越广泛。

本标准的研究和制定,一是为规范出租汽车车辆准入与退出提供科学统一的依据,有利于城市出租汽车行业的规范化管理;二是规范和统一全国出租汽车运行的技术条件,有利于提高出租汽车车辆运行安全性,保障驾驶员和乘客人身财产安全,并提升出租汽车服务水平。

1.3 协作单位

在本标准的制定过程中,多次组织行业专家进行了研讨,得到了相关单位的支持、协助与配合,取得了大量具有建设性的意见、建议。其中北京新能源汽车股份有限公司和安徽省道路运输管理局作为标准的参编单位,分别在电动出租汽车特殊技术要求和用燃气作燃料的出租汽车特殊技术要求条款的编制方面做出了突出贡献,北京市交通委员会运输管理局、深圳市交通运输委员会客运交通管理局、内蒙古自治区交通运输管理局、以及比亚迪、江淮、吉利、奇瑞等汽车生产企业在标准的编制过程中给予了项目组很多帮助。

1.4 主要工作过程

为了标准制定的科学性,交通运输部于2013年设立了交通运输部标准、计量及质量研究项目“出租汽车技术条件研究”(合同号:2013-419-223-190)开展前期研究工作。任务下达后,项目承担单位交通运输部公路科学研究所随即成立了项目组,明确了任务和分工,积极开展标准的研究、调研、起草、研讨等工作。

2013年6月~7月,确定了标准制定的指导思想和原则,制订了标准的总体框架和制定工作计划。

2013年8月~10月，收集、整理、并系统地分析了数十份国内外与车辆技术管理相关的法规、标准、文献资料等，开展了相关技术研究，起草了标准草案。

2013年4月~2014年11月，针对出租汽车客运管理部门、出租汽车运营企业、出租汽车生产企业、出租汽车驾驶员、出租汽车乘客等调研对象形成了系统的调研方案，在安徽、内蒙、上海、北京、深圳等地实地调研，了解行业需求，结合调研结果经过多次内部讨论修订完善标准草案，下表是主要开展的实地调研工作。

表 1-4 主要开展的实地调研工作

调研时间	调研地点	调研单位	调研方式
2013. 4. 11	合肥市	安徽省客运出租车管理办公室 安徽省汽车检测中心	座谈 实地走访
2013. 12. 12-13	呼和浩特市	呼和浩特市交通运输管理局客运出租汽车管理分局 呼和浩特市公共交通总公司出租汽车公司及其维修公司 启东出租汽车公司 托克托县交通运输分局	座谈 实地走访
2014. 7. 21	上海市	浙江吉利汽车有限公司	座谈、实地走访
2014. 9. 22	北京市	北京首汽(集团)股份有限公司	座谈
2014. 10. 28	北京市	华晨金杯汽车 上海英伦汽车 全顺 日产 NV200 丰田凯美瑞	参观中国国际福祉博览会
2014. 11. 5	北京市	北京市残疾人联合会	座谈
2014. 11. 27	深圳市	深圳市交通运输委员会客运交通管理局 深圳市比亚迪汽车有限公司 深圳市鹏程电动出租汽车出租有限公司 深圳市运发集团股份有限公司 深圳运发出租小汽车公司	座谈、实地走访

2014年2月27日，标准归口管理单位全国城市客运标准化技术委员会（以下简称客标委）组织召开了《出租汽车运营技术条件》国家标准立项审查会，标准通过了立项审查，会后标委会向中国国家标准化管理委员会提交了申报材料，2015年12月标准正式立项。

2014年10月16日，在北京组织召开标准研讨会，部出租汽车管理处、车辆管理处、城市客标委、地方出租汽车客运管理部门、汽车生产企业、出租汽车运营企业等14家单位的23位领导和专家出席了会议，讨论标准草案，并对标准的编写格式、标准的使用、新能源车和电动出租汽车、无障碍出租汽车、残疾人开出租汽车、出租汽车技术等

级划分、及标准草案各条款提出了 168 条具体意见和建议，会后项目组认真研究和逐条处理了专家意见，确定了标准涵盖的车型范围包括燃油出租汽车、燃气出租汽车，电动出租汽车、无障碍出租汽车等，结构上先对所有出租汽车应满足的技术条件提出要求，然后对燃气出租汽车，电动出租汽车、无障碍出租汽车提出特殊技术要求，并且为了便于管理部门核查，增加了“出租汽车运营技术条件符合表”这一章节，此外还细化了新能源出租汽车和无障碍出租汽车的技术要求，进一步完善标准草案。

2014 年 11 月 28 日，在吸纳北京研讨会专家的意见和建议修改完善的标准草案基础上，为了深入了解电动出租汽车的技术状况和使用情况，项目组赴深圳出租汽车客运管理部门、电动车生产企业、及出租汽车客运企业调研，并再次组织召开了标准研讨会，邀请了出租汽车客运管理部门、汽车生产企业、出租汽车运营企业等 14 家单位的 21 位专家重点研讨新能源出租汽车的技术要求，同时也讨论了标准其他条款，与会专家共提出了 87 条意见和建议，会后项目组逐条研究处理了专家意见，形成了标准征求意见稿（草稿）。

2015 年 7 月~8 月，为了加快标准制定的进程，在标准计划立项公示阶段，客标委组织开展了标准的第一轮征求意见工作，标准征求意见稿发送给全国各地 42 家出租汽车相关管理部门、5 家出租汽车运营企业、11 家车辆生产企业、客标委 49 位委员、及数十家车辆 GPS 服务运营商和计价器生产单位等，共收到 16 家单位的 93 条回函意见，标准编制组逐条讨论处理后修改完善。

2016 年，《国务院办公厅关于深化改革推进出租汽车行业健康发展的指导意见》、《巡游出租汽车经营服务管理规定》、《网络预约出租汽车运营服务规范》等管理文件发布后，出租汽车行业的管理理念发生了重大变革，本标准又重新进行了梳理，再次形成标准征求意见稿初稿。

2017 年 6 月 30 日，客标委组织召开专家咨询会，对再次形成的《出租汽车运营技术条件》（征求意见稿初稿）进行会议研讨和咨询，专家建议本标准提出的出租汽车运营技术条件，应体现出“巡游出租汽车”和“网络预约出租汽车”这两种经营模式的不同技术需求，针对网约出租汽车的技术要求建议以引导为主，有争议的内容暂不在本标准中体现。除此之外专家还提出了二十余条具体修改意见，起草组一一做了处理，进一步完善标准，形成了征求意见稿。

1.5 主要起草人及其所做的工作

本标准主要起草人：张学文、周炜、任春晓、李文亮、李臣、张国胜、晋杰、李茂胜、李科、张禄、董轩、姚羽、杨英俊、王可峰、崔海涛、刘应吉、靖书铜、石慧奇、张海涛。上述同志承担的主要工作如下：

——张学文负责组织、协调，并参与标准编写工作。

——周炜协助组织、协调，为标准编写提供指导。

——任春晓、李文亮、李臣、张国胜、张禄、董轩、姚羽、刘应吉，参与调研工作、负责标准条款的编写工作。

——晋杰、崔海涛、靖书铜、石慧奇，参与标准条款的编写工作，为确定标准条款中技术要求限值及试验方法提供试验数据和建议。

——李科，组织安徽省的调研工作，为标准制定提供大量的调研数据和建议。

——杨英俊，参与标准中关于运营专用设备技术要求技术条款的制定。

——李茂胜、王可峰、张海涛，参与标准中关于电动出租汽车特殊技术要求技术条款的制定。

二、标准编制原则和服务对象

2.1 标准编制原则

本标准的性质为推荐性国家标准，研究编制遵循以下原则：

(1) 标准的适用性。标准制定应考虑我国地区差异性，提出在全国范围内适用的出租汽车运营最低技术条件。

(2) 标准的先进性。标准制定应遵循“安全、舒适、高效、绿色”的技术思路，并充分考虑相关技术发展的最新水平，使标准能够反映行业的技术现状，促进技术进步。

(3) 标准的兼容性。标准制定应与行业管理政策、相关技术标准等紧密结合、相互对接，增强其关联性、协调性、适用性和统一性。

(4) 标准的可操作性。标准制定应充分考虑其实施的可操作性，包括客观要求技术参数的限值，合理给定技术条件的符合性检查方式，适当提出标准贯彻落实的措施建议等。

(5) 标准的规范性。标准的编写应符合 GB/T1.1—2009《标准化工作导则 第1部分：标准的结构和编写》的要求。

2.2 标准的服务对象

(1) 行业管理部门是本标准的主要服务对象，服务于运管部门“严把车辆技术关”，符合“新三定方案”对交通运输部的要求；

(2) 服务于出租汽车运营企业，为运营企业进行科学车辆选型提供技术依据；

(3) 服务于出租汽车生产企业，引导其生产满足行业需求的车辆。

三、标准主要内容

3.1 标准的结构

本标准由范围、规范性引用文件、术语和定义、车辆技术要求、运营专用设备技术要求等五部分构成。其中车辆技术要求部分主要对车辆的性能（动力性、制动性、舒适性、燃料经济性、环保性能、可靠性、质保）、安全配置、三类车型的特殊技术要求（使用燃气作燃料的出租汽车、电动出租汽车、无障碍出租汽车）、外观、及其他车辆本体应满足的技术条件做了规定。运营专用设备技术要求部分重点对出租汽车应安装的计程计价设备、顶灯、车载终端、服务评价器等出租汽车运营必备的专用设备的技术条件做出了规定。

3.2 标准重点解决的问题

(1) 从出租汽车实际使用需求提车辆技术要求，不局限于车辆的配置。本标准对出租汽车的性能要求均从整车性能参数的角度提出，弱化对车辆某些配置的要求，只要车辆能够达到运营的需求，企业可采取任何满足我国车辆管理法规的方法实现，不会因配置约束阻碍新技术在出租汽车上的应用。

(2) 对影响运营安全的关键配置提出了规定。从运营安全角度出发，对车辆的约束系统、安全气囊、制动防抱死装置、头枕、轮胎、以及灭火器的放置空间和安装要求等方面提出了具体的要求，并对相关标准中相关的内容进行了梳理。

(3) 运营专用设备方面，与其他标准做好了衔接，并提出部分安全性相关的要求。

(4) 提出了使用燃气作燃料的出租汽车、纯电动出租汽车和无障碍出租汽车的特殊技术要求。

3.3 标准主要条款内容说明（标题后括号中的数字对应标准章节号）

3.3.1 范围（1）

本标准规定的出租汽车运营技术条件既包含对车辆的技术要求，也包含投入运营的
车辆需要安装的运营专用设备的技木要求。标准的适用范围界定为新投入运营的出租汽
车，不包含在用出租汽车。

3.3.2 规范性引用文件（2）

本标准将来具体执行时应注意所引用文件的实施日期和适用范围，以保证其与本标
准相关要求的协调一致。目前本标准未注日期的引用文件，其最新版本为：

- 1) GB 4066.2-2016 干粉灭火剂第2部分 ABC 干粉灭火剂
- 2) GB 11550-2009 汽车座椅头枕强度要求和试验方法
- 3) GB/T 12534-90 汽车道路试验方法通则
- 4) GB/T 12678-90 汽车可靠性行驶试验方法
- 5) GB/T 12539-1990 汽车爬陡坡试验方法
- 6) GB/T 12543-2009 汽车加速性能试验方法
- 7) GB/T 12544-2012 汽车最高车速试验方法
- 8) GB 14166-2013 机动车乘员用安全带、约束系统、儿童约束系统 ISOFIX 儿童约
束系统
- 9) GB 14167-2013 汽车安全带安装固定点、ISOFIX 固定点系统及上拉带固定点
- 10) GB 15086-2013 汽车门锁及车门保持件的性能要求和试验方法
- 11) GB/T 18384-2015（所有部分）电动汽车 安全要求（含 GB/T 18384.1-2015 电
动汽车 安全要求 第1部分：车载可充电储能系统(REESS)，GB/T 18384.2-2015
电动汽车 安全要求 第2部分：操作安全和故障防护，GB/T 18384.3-2015 电
动汽车 安全要求 第3部分：人员触电防护）
- 12) GB/T 18385-2005 电动汽车 动力性能 试验方法
- 13) GB/T 18386-2005 电动汽车 能量消耗率和续驶里程 试验方法
- 14) GB/T 18697-2002 声学汽车车内噪声测量方法
- 15) GB/T 19514-2004 乘用车 行李舱 标准容积的测量方法
- 16) GB 19578-2014 乘用车燃料消耗量限值
- 17) GB/T 19751-2005 混合动力电动汽车安全要求

- 18) GB/T 21361-2008 汽车用空调器
- 19) GB 21670-2008 乘用车制动系统技术要求试验方法
- 20) GB/T 22485-2013 出租汽车运营服务规范
- 21) GB/T 24551-2009 汽车安全带提醒装置
- 22) GB 26149-2017 乘用车轮胎气压监测系统的性能要求和试验方法 (GB/T 26149-2010 基于胎压监测模块的汽车轮胎气压监测系统)
- 23) GB/T 27630-2011 乘用车内空气质量评价指南
- 24) GB/T 31498-2015 电动汽车碰撞后安全要求
- 25) GB 50763-2012 无障碍设计规范
- 26) JT 230-1995 汽车导静电橡胶拖地带
- 27) JT/T 794-2011 道路运输车辆卫星定位系统车载终端技术要求
- 28) JJF 1578.2-2016 网络预约出租汽车移动卫星定位终端计程计时检测方法 (试行)
- 29) JJF 1578.3-2016 网络预约出租汽车车载卫星定位终端计程计时检测方法 (试行)
- 30) QC/T 900-1997 汽车整车产品质量检验评定方法

3.3.3 术语和定义 (3)

标准编写组收集到 13 项内容涉及到出租汽车及相关定义的规范性文件和标准,包括《出租汽车经营服务管理规定》(交通运输部令 2016 年第 64 号)、《城市出租汽车管理办法》(1997 年建设部 63 号令)、《出租汽车经营服务管理规定》(中华人民共和国交通运输部令 2014 年第 16 号)、《城市公共交通常用名词术语》(GB5655-1999)、《出租汽车服务》(GB/T 22485-2008)、《出租汽车运营服务规范》(GB/T 22485-2013)、《出租汽车选型技术条件》(CAS 114-2005)、《出租汽车运行技术条件》(CJ/T 3003-93)、北京市地标《更新出租汽车技术要求》(DB11/T 223-2004)、上海市地标《出租汽车小客车营运技术条件》(DB31/T 530-2011)、安徽省地标《出租汽车通用技术要求》(DB34/T 1326-2011)、《巡游出租汽车运营服务规范》(JT/T 1069-2016)、《网络预约出租汽车运营服务规范》(JT/T 1068-2016)。

通过对以上文件的研究分析,编写组认为目前国内没有比较完整、全面、准确的出租汽车定义可以引用,所以本标准提取出租汽车的主要特征,并结合《巡游出租汽车经营服务管理规定》(交通运输部令 2016 年第 64 号)中对巡游出租汽车经营服务、预约

出租汽车经营服务、网络预约出租汽车经营服务和巡游出租汽车电召服务的定义给出了“出租汽车”的定义，其中“经政府主管部门批准”是为了强调车辆是经过出租汽车行业管理部门许可进入出租汽车运营市场的；“由具有从业资格的人员驾驶”是为了与租赁汽车区分；另外分析出租汽车现有车型和未来发展车型，它的类型应该属于《GB/T 3730.1-2001 汽车和挂车类型的术语和定义》中的乘用车，该标准对乘用车的定义是：在其设计和技术特性上主要用于载运乘客及其随身行李或临时物品的汽车，包括驾驶员座位在内最多不超过9个座位。并且《《巡游出租汽车经营服务管理规定》（交通运输部令2016年第64号）和《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法（中华人民共和国交通运输部令2016年第60号）》中也都明确了出租汽车是七座及以下的乘用车。

相关文件和标准中对出租汽车的定义有：

(1) (一)“巡游出租汽车经营服务”，是指可在道路上巡游揽客、站点候客，喷涂、安装出租汽车标识，以七座及以下乘用车和驾驶劳务为乘客提供出行服务，并按照乘客意愿行驶，根据行驶里程和时间计费的经营服务；(二)“预约出租汽车经营服务”，是指以符合条件的七座及以下乘用车通过预约方式承揽乘客，并按照乘客意愿行驶、提供驾驶劳务，根据行驶里程、时间或者约定计费的经营服务；(三)“网络预约出租汽车经营服务”，是指以互联网技术为依托构建服务平台，整合供需信息，使用符合条件的车辆和驾驶员，提供非巡游的预约出租汽车服务的经营活动；(四)“巡游出租汽车电召服务”，是指根据乘客通过电信、互联网等方式提出的服务需求，按照约定时间和地点提供巡游出租汽车运营服务。（《巡游出租汽车经营服务管理规定》（交通运输部令2016年第64号））

(2) 经主管部门批准的按照乘客和用户意愿提供客运服务，并且按照行驶里程和时间收费的客车。（《城市出租汽车管理办法》（1997年建设部63号令））

(3) [出租汽车经营服务、预约出租汽车经营服务和出租汽车电召服务的定义见《出租汽车经营服务管理规定》（中华人民共和国交通运输部令2014年第16号）的“第七章 附则”：(一)“出租汽车经营服务”，是指可在道路上巡游揽客，喷涂、安装出租汽车标识，以七座及以下乘用车和驾驶劳务为乘客提供出行服务，并按照乘客意愿行驶，根据行驶里程和时间计费的经营服务；(二)“预约出租汽车经营服务”，是指以七座及以下乘用车通过预约方式承揽乘客，并按照乘客意愿行驶、提供驾驶劳务，根据行驶里程、时间或者约定计费的经营服务；(三)“出租汽车电召服务”，是指根据乘客通过电讯、网络等方式提出的预约要求，按照约定时间和地点提供出租汽车运营服务；]

(4) 充分满足乘客意愿而被雇用的营业汽车。(《城市公共交通常用名词术语》(GB 5655-1999))

(5) 由乘客意愿而被雇用的载运乘客并按行驶里程、时间计费的汽车。(《出租汽车服务》(GB/T 22485-2008))

(6) 用于出租汽车运营服务的运输车辆。(《出租汽车运营服务规范》(GB/T 22485-2013))

(7) 指设计配置符合相应规范并被政府主管部门批准, 由乘客意愿而被雇用的载运乘客及其随身行李并按行驶里程、时间计费的营运汽车。(《出租车汽车选型技术条件》(CAS 114-2005))

(8) 按乘客意愿而被雇用的营业汽车。(《出租汽车运行技术条件》(CJ/T 3003-93))
地方标准:

(9) 按乘客意愿而被雇用的、固定式硬顶、四个侧门、座位数为 5 座的营业性乘用车。(北京市地标《更新出租汽车技术要求》(DB11/T 223-2004))

(10) 有专用标志并按照乘客意愿提供运送服务, 以行驶里程和时间计收费用的营运客车。(上海市地标《出租汽车小客车营运技术条件》(DB31/T 530-2011))

(11) 依照有关法律法规取得营运证件, 按乘客意愿被雇用的、乘客按规定支付租金的乘用车。(安徽省地标《出租汽车通用技术要求》(DB34/T 1326-2011))

(12) 巡游出租汽车车辆指依法取得《巡游出租汽车运输证》的车辆。(《巡游出租汽车运营服务规范》(JT/T 1069-2016))

(13) 网络预约出租汽车指依法取得《网络预约出租汽车运输证》的车辆。(《网络预约出租汽车运营服务规范》(JT/T 1068-2016))

此外, 根据出租汽车使用用途的差异, 对无障碍出租汽车、轮椅直入式无障碍出租汽车、座椅旋转式无障碍出租汽车汽车进行了定义。

3.3.4 车辆技术要求 (4)

3.3.4.1 基本要求 (4.1)

在中国, 汽车产品要想出厂、销售必须通过工业和信息化部主管的《道路机动车辆生产企业与产品公告》认证、和国家质量监督检验检疫总局主管的(国家认证认可监督管理委员会负责组织实施、监督管理和综合协调)强制性产品认证(3C 认证), 部分汽车零部件和在中国销售的进口车辆也需要通过 3C 认证, 所以出租汽车首先应列入《道路机动车辆生产企业与产品公告》或获得国家强制性产品认证, “或”指的是对于进口

车辆只需获得 3C 认证。另外进行认证时只对一定数量的样品进行检测和试验，所以对于每一辆出租汽车，本标准要求车辆各项技术参数和主要配置应与《车辆生产企业与产品公告》或者国家强制性产品认证的车辆保持一致。(4.1.1)

《GB/T 3730.1-2001 汽车和挂车类型的术语和定义》中将乘用车分为普通乘用车、活顶乘用车、高级乘用车、小型乘用车、敞篷车、仓背乘用车、旅行车、多用途乘用车、短头乘用车、越野乘用车、专用乘用车（包含旅居车、防弹车、救护车、殡仪车）等 11 种类型，每种车型主要在车身、车顶（顶盖）、座位、车门、车窗等具有不同的特征（尤其是前七种车型）。考虑出租汽车的用途、目前现有车型及未来发展需求，所以本条款将出租汽车车型在乘用车的范围内框定在普通乘用车和高级乘用车，提出了固定式硬顶（而非软顶）、座位数不超过 7 座且至少两排，4 个或 4 个以上侧门，也可有一个后开启门（如轮椅直入式无障碍车）、4 个或 4 个以上侧窗等要求。“座位数不超过 7 座”与《出租汽车经营服务管理规定》、《巡游出租汽车经营服务管理规定》和《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》中限定的出租汽车为七座及以下保持一致。(4.1.2)

3.3.4.2 一般要求 (4.2)

3.3.4.2.1 动力性 (4.2.1)

动力性是道路运输车辆的重要技术性能，与运输效率和安全性息息相关。汽车的动力性能通常采用最高车速、加速时间、最大爬坡度等指标来评价。出租汽车主要在城市道路行驶，交通状况复杂，行驶过程中频频遇到交通控制灯，运营服务过程中又频繁上下客，所以在驾驶操作中需要经常起步、停车，如果出租汽车的起步加速性能差不仅会降低运输效率、还会给驾驶员带来负面情绪，影响服务质量；另外出租汽车还经常在高速公路行驶（如市区通往机场的高速公路），并考虑如上海（为了缓减交通拥堵建设了坡度较大的高架桥）、重庆（具有起伏较大的道路条件）等城市对出租汽车的特殊使用需求，还需要出租汽车具有一定的最高车速和爬坡能力。综上本标准对出租汽车的起步加速性能、最高车速、最大爬坡度三项动力性能指标提出要求。

如表 4-1 所示，目前我国出租汽车常用车型的百公里加速时间范围在 9s~16s 之间，考虑到出租汽车的使用及标准的适应性，本标准规定以使用汽油、柴油等液体燃料为动力的出租汽车，其 0~100km/h 加速时间应不大于 14s，此处液体燃料主要指车用汽油、柴油、甲醇汽油、乙醇汽油等。(4.2.1.1)

表 4-1 出租汽车常用车型加速性能排行榜

序号	测试车型	测试日期	加速成绩 (秒)
----	------	------	----------

序号	测试车型	测试日期	加速成绩(秒)
1.	奇瑞 旗云 2006款 1.3L	2006年10月16日	15.953
2.	中华 骏捷FSV2009款 1.5L	2009年7月19日	15.6
3.	荣威350D 2010款 1.5L	2010年7月6日	15.2
4.	奇瑞 艾瑞泽7 2013款 1.6L	2013年8月13日	14.92
5.	比亚迪 F3 2008款 1.6L	2008年7月4日	14.9
6.	吉利 自由舰 2006款 1.3L	2006年8月26日	14.7
7.	丰田 威驰 2008款 1.3L	2008年3月13日	14.5
8.	奇瑞E5 2011款 1.5L	2011年8月19日	14.37
9.	雪铁龙 世嘉2013款三厢 1.6L	2013年7月19日	14.32
10.	别克 凯越 2008款 1.6L	2008年5月23日	14.2
11.	一汽 威志 2007款 三厢 1.5L	2007年8月9日	14
12.	中华 中华H530 2011款 1.6L	2011年10月17日	13.99
13.	广汽传祺 传祺GA3S视界 2014款 1.6L	2014年9月12日	13.97
14.	丰田 卡罗拉 2007款 1.6L	2007年7月3日	13.8
15.	长安 逸动 2013款 XT 1.6L	2013年8月2日	13.64
16.	江淮 同悦 2008款 1.3L	2008年10月13日	13.5
17.	江淮 宾悦 2008款 2.0L	2008年8月26日	13.4
18.	起亚 起亚K2 2011款 三厢 1.4L	2011年9月23日	13.35
19.	北汽绅宝 绅宝D50 2014款 1.5L	2014年5月17日	13.21
20.	海马 福美来 2006款 1.6L	2007年5月27日	13.2
21.	众泰 众泰Z300 2012款 1.5L	2011年10月8日	13.18
22.	东风风神 东风风神L60 2015款 1.8L	2015年6月22日	13.14
23.	现代 悦动 2008款 1.6L	2008年5月22日	13.1
24.	江淮 和悦 2010款 1.5L	2009年10月4日	13
25.	大众 宝来 2008款 1.6L	2008年10月30日	12.6
26.	大众 捷达 2013款 1.6L	2013年7月9日	12.36
27.	雪铁龙 爱丽舍 2010款 三厢 1.6L	2009年11月5日	12
28.	雪铁龙 爱丽舍 2008款 1.6L	2008年6月25日	11.71
29.	江淮 和悦 2014款 1.5L	2014年5月8日	11.67
30.	中华 中华骏捷 2006款 1.8L	2006年5月10日	11.669
31.	别克 凯越 2013款 1.5L	2013年4月7日	11.47
32.	雪铁龙 爱丽舍 2014款 1.6L	2014年2月9日	11.46
33.	江淮 同悦 2010款 1.3L	2010年4月14日	11.3
34.	大众 帕萨特 2011款 1.4TSI	2011年8月22日	11.07
35.	比亚迪 比亚迪G3 2010款 1.5L	2010年2月25日	11
36.	东南 V3菱悦 2008款 1.5L	2009年3月18日	11
37.	大众 桑塔纳·尚纳 2013款 1.6L	2012年12月18日	10.89
38.	现代 索纳塔八 2011款 2.0L	2011年9月7日	10.89
39.	雪铁龙 世嘉 2012款 三厢 2.0L	2012年6月18日	10.88
40.	福特 福克斯 2005款 三厢 2.0L	2006年3月17日	10.51
41.	现代 朗动 2012款 1.8L	2012年9月12日	10.41
42.	东南 V5菱致 2012款 1.5L	2012年11月10日	10.35

序号	测试车型	测试日期	加速成绩（秒）
43.	奔腾 奔腾B50 2013款 1.8L	2014年12月8日	10.1
44.	菲亚特 菲翔 2012款 1.4T	2012年11月28日	9.91
45.	标致 标致408 2015款 1.2T	2015年3月17日	9.83
46.	雪铁龙 世嘉 2009款 三厢 2.0L	2009年8月3日	9.8
47.	大众 朗逸 2013款 1.4TSI	2012年8月19日	9.75
48.	比亚迪 速锐 2012款 1.5TID	2012年8月29日	9.51
49.	起亚 起亚K3 2013款 1.8L	2012年12月28日	9.47
50.	东南 V5菱致 2015款 1.5T	2014年12月8日	9.44
51.	东南 V5菱致 2014款 1.5T	2014年5月6日	9.29

注：数据来源于汽车之家网站专业测评中心的加速排行榜
(<http://www.autohome.com.cn/channel2/bestauto/list.aspx?type=1>)

汽车满载，在平直、良好的水泥或沥青路面上用最高档行驶，可以达到的最高行驶速度，称为汽车的最高车速。我国高速公路最高限速为 120km/h，考虑到行车的安全性以及超车等工况（最高车速小于 120km/h，可能造成超车时间过长，车辆长时间占用车道），规定出租车的最高车速不低于 120km/h。（4.2.1.2）

公路的纵坡度和汽车的爬坡度都是用高度与水平距离的比值乘以 100%来表示，比如在 100 米的水平距离爬高了 10 米，坡度就是 10%。我国公路建设标准中规定公路的最大纵坡不超过 12%（如贵州省地方公路建设标准），但是城市中还有一些非正式的道路、环路、沟坎、车库等，出租汽车在爬坡时应具有足够的动力性，并且考虑到我国乘用车目前的爬坡能力，本标准规定出租汽车的最大爬坡度不小于 25%。（4.2.1.3）

3.3.4.2.2 制动性（4.2.2）

制动性是车辆主动安全的重要指标，是新车产品公告强制检验项目。本标准依据 GB 21670-2008《乘用车制动系统技术要求试验方法》规定了出租汽车冷态制动时的制动距离要求，试验方法参考 GB 21670 中所规定的发动机脱开的 0-型试验方法。出租汽车多在城市道路行驶，路口多，工况复杂、车辆间运行距离短、对制动距离要求更高。随着我国汽车技术的发展，目前国内乘用车的 100km/h 刹车距离在 40m-55m 之间（数据来源参见汽车之家网站专业测评中心的刹车数据，<http://www.autohome.com.cn/channel2/bestauto/list.aspx?type=2>），根据车辆生产厂家和用户实际使用需求，为使出租汽车具有良好的制动性能，保障行车安全，其制动性水平应与目前国内常见出租车品牌如伊兰特、捷达等的制动性能保持一致，不能降低要求。因此，将《乘用车制动系统技术要求试验方法》(GB 21670)中要求 70m 的 100km/h 制动距离（空载和满载）提高至 55m。（4.2.2.1）

出租车的其他制动性能和试验方法，如制动稳定性和热衰退性，应满足 GB 21670 的要求。(4.2.2.2)

防抱死制动装置是提升出租汽车运行安全的重要手段，目前普通乘用车安装的比例已经很高。根据调研，近年来新投入运营的出租汽车配置比例也较高，但仍存在部分地区和公司过于强调经济效益而不安装的现象。出租汽车主要工作环境是城市道路，交通环境复杂，经常需要紧急制动，且作为生产工具的出租汽车，关乎乘客生命财产安全，对安装制动防抱死装置需求更加迫切。本标准中要求车辆具备防抱制动功能，车辆可以通过配置制动防抱死装置（ABS）、电子稳定性控制系统（ESP）及其他类似装置实现。

(4.2.2.3)

3.3.4.2.3 舒适性 (4.2.3)

出租汽车的舒适性是指为成员提供舒适、愉快的乘坐环境和方便安全的操作条件的性能。标准主要考虑乘客在出租汽车内的舒适性，对空调、车内空间、车内噪音提出了要求。

车内温度和空气是否新鲜直接影响到乘客的舒适性感受，因此本标准提出出租汽车应配备空调，且具有制冷、加热和换气的基本功能，且空调器应符合《汽车用空调器》(GB/T 21361)的要求。(4.2.3.1)

乘坐空间对驾乘人员的乘坐舒适度有很大影响。但是汽车的长宽高和轴距不能完全表征车内空间的大小，因为车内空间还受以下因素影响：一是发动机的位置和布局，比如横置与纵置，二是踏板的位置和中控台布局，三是座椅的尺寸和角度，等等。通过纵向（前后）的乘员腿部空间、垂向（上下）的乘员头部空间、和横向（左右）的座椅宽度这三个维度的距离更能直观地表征乘坐空间。

以《中国成年人人体尺寸》(GB 10000-88)中 18~60 岁男性第 95 百分位（即有 95% 的人群身材尺寸小于此值）的坐高、手宽、臀膝距、足长，及 18~55 岁女性第 95 百分位的坐姿臀部宽度尺寸为依据，并参考《汽车座椅头枕性能要求和试验方法》(GB 11550)、《汽车座椅固定装置及头枕强度要求和试验方法》(GB 15083)和《机动车运行安全技术条件》(GB 7258)中的相关规定，本标准提出出租汽车的乘坐空间要求，其中，头部空间和腿部空间的测量方法分别采用 SAE J1100-2009 中“有效头部空间”（代码 H61）和“腿部空间”（代码 L51-2）的测量方法进行测量。(4.2.3.2)

表 4-2 出租汽车乘坐空间限值计算

序号	测量项目	长度 (mm)	出租汽车乘坐空间限值	测量方法
1	身高	1775	/	/
2	坐高	958	表征乘坐空间上下距离（乘员头部空间），前排不低于 945mm，后排不低于 905mm。 （由于汽车设计时考虑后排乘员的视野及压抑感觉，后排的 R 点通常要比前排 R 点高约 20~30mm，同时由于汽车造型的原因，后排乘员头部处车顶的高度要比前排乘员头部处车顶的高度低，故前后排乘员的头部空间要分别规定） 限值计算：前排最小头部空间=坐高+手宽（即一拳高）- R 点至座椅表面的距离 $=958+89-102=945\text{ mm}$ ； 后排最小头部空间=坐高+手宽（即一拳高）- R 点至座椅表面的距离 $-40=958+89-102-40=905\text{ mm}$ 。	从座椅 R 点至顶衬的距离，沿着过 R 点的 y 平面内与过 R 点的 X 基准平面成 8° 后倾角的直线上测量，再加 102mm。 [SAE J1100-2009, H61]
3	手宽（即一拳高）	89		
4	大腿长	505	表征乘坐空间前后距离的腿部空间，应不低于 814mm。后排乘员大腿和小腿的角度一般经验值在 75° ~120°。已知大腿长、小腿长及大腿和小腿的夹角，利用余弦定理可计算得到，从座椅 R 点到脚踝点的最小距离约为 560mm，再加 254mm，得出腿部空间的限值为 814mm。 限值计算：已知大腿长、小腿长及大腿和小腿的夹角。用余弦定理可计算得到。	从座椅 R 点到脚踝点的距离，在 y 平面内测量，再加 254mm。 [SAE J1100-2009, L51-2]
5	小腿长	403		
6	身高	1659	/	/
7	坐姿臀宽	382	表征乘坐空间左右距离（乘员横向空间）的座垫宽度，应不低于 430mm。 限值计算：最小座垫宽度=坐姿臀宽+裕量 $=382+48=430\text{mm}$	座椅座垫未被压陷时，在座垫最前端以后 200mm 处，测量座垫上表面的宽度。当多人座椅不能明显界定每个座椅座垫的边界时，单个座垫宽度可取座垫总宽度除以座位数的平均值。
注： 1、序号 1~5 取《中国成年人人体尺寸》（GB 10000-88）中第 95 百分位的 18~60 岁男性人体尺寸，序号 6~7 取第 95 百分位的 18~55 岁女性人体尺寸。 2、因为女性的髌关节较男性宽，所以座椅的宽度应大于女性第 95 百分位坐姿臀部宽度 382mm，并留一定的裕量。（参考文献《汽车设计中的人机工程学》[美]Vivek D.Bhise）。 3、将座椅靠背角度及座椅其他调整量处于制造厂规定的正常使用位置，且座椅座垫和靠背均未被压陷时，进行测量。				

表 4-3 汽车之家实测车内空间——后排座椅长度/进深非严谨横向对比

车型	前排高度	后排高度	前排宽度	后排宽度	前排腿部空间	后排腿部空间	前排椅垫进深	后排椅垫进深
上海大众全新帕萨特	950	880	1510	1520	870~1112	710~970	510	480
2015 款斯柯达 明锐	990	940	1480	1460	865~1095	620~870	500	490
全新朗逸 1.6L 豪华型	860~950	900	1440	1440	615~880	645~950	490	440
观致 31.6T 自动致臻型	870~930	900	1550	1520	720~960	660~910	470	490
新速腾 1.8TSI	970	850	1460	1450	860~1100	670~900	500	500
全新高尔夫 1.4T 旗舰版	910~960	940	1500	1455	680~920	570~810	520	510
.....								

数据来源: <http://club.autohome.com.cn/bbs/thread-c-519-39283214-1.html>

表 4-4 热门紧凑型车后排座椅宽度数据一览

车型	后排座椅宽度	车宽	座椅宽/车宽
轩逸经典	1315	1700	0.774
思域	1340	1755	0.764
明锐经典款	1340	1769	0.757
昕动	1270	1706	0.744
新明锐	1350	1814	0.744
凌派	1300	1750	0.743
凯越	1265	1725	0.733
桑塔纳	1245	1706	0.730
捷达	1240	1706	0.727
标致 307 两厢	1280	1762	0.726
昕锐	1235	1706	0.724
新一代轩逸	1270	1760	0.722
朗逸	1265	1765	0.717
卡罗拉	1270	1775	0.715
朗动	1270	1775	0.715
全新爱丽舍	1250	1748	0.715
朗行	1260	1765	0.714
骐达	1245	1760	0.707
宝来	1255	1775	0.707
英朗 GT	1282	1815	0.706
雷凌	1240	1775	0.699
昂克赛拉三厢	1250	1795	0.696
福睿斯	1270	1825	0.696
高尔夫	1250	1799	0.695
新福克斯两厢	1260	1823	0.691
2012 款新福克斯两厢	1260	1823	0.691
新福克斯三厢	1245	1823	0.683
科鲁兹掀背	1220	1797	0.679
经典福克斯两厢	1245	1840	0.677
标致 408	1230	1820	0.676
科鲁兹三厢	1180	1786	0.661
杰德	1130	1775	0.637
速腾	1125	1778	0.633

数据来源: <http://www.3haow.com/compact-auto-rear-seat-width/>

凡是妨碍到人们正常休息、学习和工作的声音，以及对人们要听的声音产生干扰的声音，都属于噪声，噪声对人的身体和心理都会造成不良的影响。车内噪声是影响汽车舒适性的主要因素之一。声压级通常用来表达噪声的声学量值，数值为待测声压有效值与参考声压值的比值取常用对数后再乘以 20，单位为分贝，记作 dB，是一个理论值；在现实中，有三种计权测量方式，即 A 声级、B 声级和 C 声级，单位分别记作 dB(A)、dB(B) 和 dB(C)，三者的主要差别是对噪声低频成分的衰减程度，A 衰减最多，B 次之，C 最少，因人耳对 2000~5000Hz 的声音最敏感，对低频则不敏感，因此，在声学测量中，A 计权声级的特性曲线最接近于人耳的听感特性，是目前世界上噪声测量中应用最广泛的一种，许多与噪声有关的国家规范都是按 A 声级作为指标的。

根据相关文献研究，人长时间处于 50~60dB 的噪声环境中，会感到嘈杂，体内分泌紊乱加剧，神经官能症和精神病的发病率升高，长时间处于 70~80dB 的噪声环境中，会感到头痛、头晕、疲劳、不舒适、食欲下降，往往觉得心情急躁，浑身软绵绵，不能持久工作。针对汽车噪声，我国现行的标准主要有《声学 汽车车内噪声测量方法》(GB/T 18697-2002)、《汽车加速行驶车外噪声限值及测量方法》(GB 1495-2002)、《客车车内噪声限值及测量方法》(GB/T 25982-2010)，其中 GB 1495 规定了 M1 类汽车加速行驶时，其车外最大噪声级不应超过 74 dB (A)；GB/T 25982 规定了新生产客车的车内噪声声压级限值（如表 4-5 所示）。此外《机动车运行安全技术条件》(GB 7258-2017) 规定“汽车（纯电动汽车、燃料电池汽车和低速汽车除外）驾驶人耳旁噪声声级应小于等于 90dB(A)”。但是对于乘用车的车内噪声，目前还没有专门的限值规定。为了使出租汽车驾驶员有一个健康的工作环境，并满足乘客对出租汽车运行舒适性的要求，结合部分车型定型试验报告上的检测数值，本标准规定车内驾驶员耳旁噪声应不大于 65dB (A)，测试方法按照 GB/T 18697 中规定的匀速行驶工况测量。(4.2.3.3)

表 4-5 各类客车车内噪声声压级限值

车辆种类		车内噪声声压级限值/dB(A)	
城市客车	前置发动机	驾驶区	86
		乘客区	86
	后（中）置发动机	驾驶区	78
		乘客区	84
其他客车	前置发动机	驾驶区	82

		乘客区	82
	后（中）置发动机	驾驶区	72
		乘客区	76
注：此表来源于《客车车内噪声限值及测量方法》（GB/T 25982-2010）			

3.3.4.2.4 燃料经济性（4.2.4）

依据现行标准和管理体系要求提出燃料消耗量限值应符合 GB 19578 的要求。
（4.2.4）

3.3.4.2.5 环保（4.2.5）

依据现行车辆排放相关标准和管理体系要求，并考虑了提前实施下一阶段排放标准地区的要求，提出污染物排放限值应符合国家及当地政府相关部门的规定。（4.2.5.1）

《乘用车内空气质量评价指南》（GB/T 27630）对车内有机物限值提出如表 4-6 的要求，该标准中同时规定检验方法执行《车内挥发性有机物和醛酮类物质采样测定方法》（HJ/T 400）的规定，本标准中采纳该标准的限值要求和检验方法。（4.2.5.2）

表 4-6 车内空气中有有机物浓度要求

单位：mg/m³

序号	项目	浓度要求
1	笨	≤0.11
2	甲苯	≤1.10
3	二甲苯	≤1.50
4	乙苯	≤1.50
5	苯乙烯	≤0.26
6	甲醛	≤0.10
7	乙醛	≤0.05
8	丙烯醛	≤0.05
注：《乘用车内空气质量评价指南》（GB/T 27630-2011）		

3.3.4.2.6 可靠性试验要求（4.2.6）

出租汽车运行工况复杂、运行时间长及运行强度大等使用特点决定了其比普通乘用车的可靠性要求应更严格。目前在汽车产品的公告制度中未对可靠性问题提出要求，针对出租汽车可靠性的检测评价缺少有效的技术手段。虽然目前国内各试验场均规定了相

应的汽车可靠性试验规范，但没有考虑到出租汽车实际使用条件。通过对出租汽车的实际运行工况进行分析，利用疲劳理论进行用户关联性研究，结合已有的试车场试验规范，采用理论分析和专家经验相结合的方法，制定了本条款。GB/T 12534—90《汽车道路试验方法通则》和 GB/T 12678—90《汽车可靠性行驶试验方法》对可靠性试验的试验条件作了明确规定，包括试验车辆的装载质量、轮胎气压、气象条件等内容，适用于该条款。

(4.2.6)

3.3.4.2.7 质量保证期要求 (4.2.7)

国家质量监督检验检疫总局《家用汽车产品修理、更换、退货责任规定》(总局令第150号)第十七条规定“家用汽车产品包修期限不低于3年或者行驶里程60000公里，以先到者为准”，该规定只适用于家用汽车产品，不适用于出租汽车。JT/T 325—2013《营运客车类型划分及等级评定》中对客车的质保期进行了规定，其中高二、高三级的客车质保期为2年或14万公里，以先达到为准，未对乘用车的质保期进行规定。本标准对当前出租汽车、家用轿车的质量保证期进行了调研，经过研讨提出了出租汽车质保的要求。

(4.2.7)

3.3.4.2.8 安全配置 (4.2.8)

主要选取了与出租汽车安全运行及乘客安全相关的配置，提出了针对性的要求。

安全带的作用是在车辆发生碰撞、侧翻等事故时，能将人束缚在座位上，同时能避免或减轻由于巨大的惯性作用使车内乘员与方向盘、挡风玻璃等发生二次碰撞对人体造成的伤害，是一种最为行之有效的汽车安全装置，因此，安全带也被视为“生命带”，《中华人民共和国道路交通安全法》第五十一条规定“机动车行驶时，驾驶人、乘坐人员应当按规定使用安全带”。《机动车乘员用安全带、约束系统、儿童约束系统和 ISOFIX 儿童约束系统》(GB 14166—2013)附录 N (规范性附录)规定，M1 类车辆前向乘坐位置对安全带最低的配置要求为三点式(腰带和肩带)，后向乘坐位置为两点式(腰带)。两点式安全带(腰带)在发生事故时，虽能将人束缚在座位上，防止被抛出车外，但不能有效保护人体上身的安全，因此，本标准提出所有座位应配置符合 GB 14166 要求的三点式(或全背带式)安全带。除此之外，虽然依据《中华人民共和国道路交通安全法》，不按规定使用安全带的驾驶人和乘坐人员将受到扣分、罚款等处罚，但现实中安全带的使用率依然不高，对于出租汽车，在行车时，驾驶员应提高安全意识按规定系好安全带，同时有责任提醒乘客系安全带，因此本标准还提出通过汽车安全带提醒装置这种技术手段来加强驾驶人和乘客的安全意识，考虑到目前的乘用车技术状况，只要求在驾驶员位

置和副驾驶位置配置符合 GB/T 24551 要求的汽车安全带提醒装置。(4.2.8.1)

为了方便驾驶员操纵和保护驾驶员与乘客安全，要求出租汽车配置中控门锁，一般中控门锁开关设在驾驶座旁边，可以同时控制全车车门关闭与开启。儿童安全门锁处于锁止状态时，车门只能从车外打开，要求出租汽车配置儿童安全门锁，是为了避免行车途中乘车儿童误开车门发生危险，同时在儿童下车时，由成人为其打开车门，也可保护儿童的安全，此外，可避免后排左侧车门下客存在的安全隐患。(4.2.8.2)

为了婴幼儿乘客的安全考虑，要求“应至少有一个后排座椅配置符合 GB 14167 规定的 ISOFIX 儿童座椅固定装置。”但不要求配置儿童座椅，因为不同身高的儿童需要使用不同规格的儿童座椅，可由乘客自行携带。(4.2.8.3)

要求“前排应配置与座椅数相同数量的安全气囊”主要是针对有的无障碍出租汽车，可能前排副驾驶位置作为存放行李的空间而不设置座椅，即不是乘客乘坐的位置，所以不强制要求配置安全气囊。2006 年我国颁布了 GB 20071-2006 《汽车侧面碰撞的乘员保护》强制性标准。同一年开始实施的 C-NCAP 评价试验也将侧面碰撞纳入评价范围，C-NCAP 评价试验将汽车的侧面安全气帘的配置纳入 C-NCAP 加分项，以提高汽车的安全性。侧面碰撞事故中，侧面气囊和气帘可以在 10ms 左右的时间内迅速充气，避免乘员与汽车部件发生二次碰撞，并在乘员和侧面气囊和气帘接触的过程中，通过排气孔将气囊中的气体排出，缓冲碰撞对乘员造成的冲击力。侧面气囊和气帘还可以在汽车发生翻滚等危险情况下对乘员的头颈部提供保护。通过 GB 20071-2006 《汽车侧面碰撞的乘员保护》侧面碰撞试验研究发现：侧面气囊和气帘能对乘员头胸部提供更好的保护。因此，基于驾乘人员的安全考虑，并考虑配置的成本投入，推荐出租汽车配备侧面安全气囊和头部安全气帘。(4.2.8.4)

汽车后排座椅头枕是汽车后部遭撞击时的重要安全防护，也可以提升乘客的舒适性，目前很多出租汽车和普通乘用车，后排座椅只有两侧座椅安装有头枕，或三个座椅都配置头枕但中间头枕高度低于两侧的情况比较普遍，在车辆发生追尾等交通事故时，不能有效的保护乘员安全，特别是乘员头颈容易受到伤害。与普通乘用车后排通常乘坐 2 人不同，出租汽车后排座椅乘坐 3 名乘客的情况较多。目前汽车座椅头枕虽属于汽车整车强制认证检测项目中的一项，属于国家强制认证的范畴，依据的标准是 GB 11550，但《汽车座椅头枕强度要求和试验方法》(GB 11550-2009)中“4.4.5”条款要求后排中间座椅或乘坐位置的头枕高度不应低于 700mm，低于对其他座椅头枕高度的要求（前排座椅要求 800mm，前排以外要求是 750mm），所以本标准提出了更加严格的要求，即要

求所有头枕的高度或经过调整后的高度应不低于 750mm。另外，驾驶员为了有更开阔的视野，一般会将后排中间位置的头枕调低，因此标准强调任何座椅在使用状态时头枕高度不应低于 750mm。(4.2.8.5)

为了防止电动窗失控导致乘客或驾驶员受伤，要求装有电动窗（包括电动天窗）的出租汽车，其控制装置应确保车窗玻璃在运动过程中能在任意位置可靠停住或遇障碍可自动下降（缩回）。(4.2.8.6)

出租汽车运营过程中突遇爆胎的现象时有发生，不但影响运营，而且若应急处置不当，将会导致更严重的后果，因此要求出租汽车应装备符合 GB 26149 的轮胎气压监测系统，预防爆胎，并推荐转向轮装备爆胎应急安全装置，加强爆胎后的应急处置。(4.2.8.7)

出租汽车连续作业时间长，尤其夜间当班时，难免有疲劳驾驶的现象，因此推荐出租汽车装备车道偏离报警系统（LDWS）、前车碰撞预警系统（FCWS）等主动安全装置。(4.2.8.8)

3.3.4.2.9 外观要求 (4.2.9)

出租汽车的外观主要依据当地行业管理部门的要求确定，本标准只对车身颜色和喷涂效果做了比较笼统的要求。目前，对巡游出租汽车和网络预约出租汽车的发展理念是要提供差异化的服务，《巡游出租汽车经营服务管理规定》对“巡游出租汽车经营服务”的定义中指出巡游出租汽车需喷涂、安装出租汽车标识。因此本标准规定车身颜色和标识应能明显区分巡游出租汽车和网络预约出租汽车，此条款也具有允许网络预约出租汽车不喷涂、安装出租汽车标识的含义。(4.2.9.1)

为了不影响行车安全，要求出租汽车内外不应粘贴、安装、放置影响驾驶员及乘客视野的物品。(4.2.9.2)

3.3.4.2 特殊要求 (4.3)

3.3.4.2.1 使用燃气作燃料的出租汽车特殊技术要求 (4.3.1)

对于燃气出租汽车，动力性相比同车型汽油车低约 5%~15%，因此本标准要求其 0~100km/h 加速时间应不大于 16s，燃油车为 14s，说明见 4.2.1 条款。(4.3.1.1)

标准要求出租汽车的燃料储存和供给系统由整车生产企业进行设计、适配，消除后续改装可能带来的安全隐患。以天然气和液化石油气为燃料的车辆，燃料供给系统由整车生产企业进行配置是行业发展的趋势，成本和安全性都更有保障。(4.3.1.2)

使用燃气作燃料的出租汽车，最大的安全隐患就是燃料泄漏，因此本标准要求车辆

应安装燃料泄漏报警装置，所有管路接头处均不应出现漏气现象。（4.3.1.3）

使用燃气作燃料的出租汽车，气体管线和管件连接处，使用时间久了以后会老化，随着车辆行驶过程中的颠簸极易造成燃气的泄露，而储气罐所处的空间小，封闭性好，稍有泄漏，燃气浓度就会很高，出租汽车座椅套与乘客衣物等纤维织物的摩擦，以及行驶过程空气中的尘埃与车身金属表面相互摩擦极易产生静电，静电火花又极易点燃泄露的燃气从而引发火灾或爆炸。所以本标准要求使用燃气作燃料的出租汽车应配备符合 JT 230 要求的导除静电装置。《汽车导静电橡胶拖地带》（JT 230-95）规定了汽车导静电橡胶拖地带的产品分类、技术要求、试验方法、检验规则以及包装、标志、运输、装卸和储存。（4.3.1.4）

3.3.4.2.2 电动出租汽车特殊技术要求（4.3.2）

纯电动汽车、插电式混合动力汽车和燃料电池汽车等新能源汽车随着其自身的技术进步和国家政策的大力推广，在我国的发展已经由导入期进入成长期。近年来，电动汽车在出租汽车行业的应用规模也显著提升。

《交通运输部关于加快推进新能源汽车在交通运输行业推广应用的实施意见》（交运发〔2015〕34号）制定了新能源汽车在交通运输行业推广应用的总体目标是至2020年，新能源汽车在交通运输行业的应用初具规模，在城市公交、出租汽车和城市物流配送等领域的总量达到30万辆；新能源汽车配套服务设施基本完备，新能源汽车运营效率和安全水平明显提升。并且强调要严格新能源汽车技术选型，要求新能源汽车必须符合国家有关技术标准，整车及关键部件（电机及其控制器、电池及管理系统、车载充电设备等）质量保证期不低于3年，并通过15000km可靠性检测；动力电池系统总质量与整车整备质量的比值不大于20%，质保期内电池容量衰减率不超过15%，整车动力电池组循环寿命达到1000次以上。优先选择续航里程长、可靠性高的新能源汽车，鼓励新能源汽车生产企业研究开发适合交通运输运营组织需要的新能源汽车专用车型。

通过调研了解到电动汽车在出租汽车行业的应用，主要在续航里程、充电时间、电池容量的衰减率、安全性等方面存在突出的问题，因此本标准主要针对这几个问题对电动出租汽车提出了特殊的技术要求。

30分钟最高车速指电动汽车能够持续行驶30分钟以上的最高平均车速（GB/T 19596-2004 电动汽车术语）。出租汽车虽然主要在城市的主干路、次干路、支路等行驶，但也不可避免地需要在快速路和高速路上行驶，比如绕城高速路和通往机场的高速路，因此，为了满足运营需求，限定纯电动出租汽车的30分钟最高车速应不低于100km/h，

此规定与《关于2016-2020年新能源汽车推广应用财政支持政策的通知》(财建[2015]134号)和《关于调整新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》(财建[2016]958号)中对纯电动乘用车的技术要求一致。(4.3.2.1)

表 4-7 新能源汽车推广应用财政支持政策文件中对纯电动乘用车的技术要求

年度	不同续驶里程 R(公里, 采用工况法测试)单车补助标准 (万元/辆)			技术要求
	100≤R<150	150≤R<250	R≥250	
2016 年	2.5	4.5	5.5	30 分钟最高车速应不低于 100km/h。
2017 年	2	3.6	4.4	1. 30 分钟最高车速不低于 100km/h。 2. 动力电池系统的质量能量密度不低于 90Wh/kg, 对高于 120Wh/kg 的按 1.1 倍给予补贴。 3. 按整车整备质量 (m) 不同, 工况条件下百公里耗电量 (Y) 应满足以下要求: m≤1000kg 时, Y≤0.014×m+0.5; 1000<m≤1600kg 时, Y≤0.012×m+2.5; m>1600kg 时, Y≤0.005×m+13.7。
2017 年规定地方财政单车补贴不超过中央财政单车补贴额的 50%。				

电动汽车的能源补给有充电模式和换电模式两种, 在出租汽车领域以充电模式为主, 随着电力改革的启动以及换电技术等方面的重大改进, 换电模式凭借其快速、安全、可靠的特点, 近年来逐步显现出拓展应用领域的竞争力。

采用充电模式的电动出租汽车, 运营期间, 出租汽车驾驶员一般利用换班、就餐休息时间为电动出租汽车进行快速充电, 为保证运营时长和收益, 并结合对行业现状的调研, 本标准要求快充时间应不大于 35 分钟 (SOC 从 30% 上升至 80%); 换电模式的换电时间远远短于充电模式的充电时间, 这是换电模式的最主要的优势条件, 采用换电模式的电动出租汽车, 换电时间是影响出租汽车运营效率的一个主要因素, 国家电网的《电动汽车电池换电站换电技术导则》(Q/GDW 486-2010) 规定乘用车电池更换时间不宜大于 5 分钟, 实际上如北汽新能源等可以在 3 分钟内完成换电, 本标准要求单次换电时间应不超过 5 分钟。(4.3.2.2)

2016 年, 受国家制造强国建设战略咨询委员会、工业和信息化部委托, 中国汽车工程学会组织逾 500 位行业专家研究编制发布的《节能与新能源汽车技术路线图》, 提出了纯电动乘用车的续驶里程发展目标是在 2020 年达到 300km、2025 年达到 400 km、2030 年达到 500 km。经调研了解到, 当前我国大中城市的出租汽车日均行驶里程在 350 公里以上, 部分城市的出租汽车日均行驶里程高达 500 公里, 纯电动出租汽车的续驶里程应

能满足运营需求。考虑到我国电动汽车发展的现实条件，本标准要求纯电动汽车的续驶里程应不小于 250km。(4.3.2.3)

《电动汽车用动力蓄电池循环寿命要求及试验方法》(GB/T 31484-2015)对电动汽车用动力蓄电池的标准循环寿命要求是：循环次数达到 500 次时放电容量应不低于初始容量的 90%，或者循环次数达到 1000 次时放电容量应不低于初始容量的 80%。但是电动汽车如果用于出租汽车运营服务，其运行时间远远高于普通用途车辆，以某出租汽车运营企业单车年平均行驶里程 16 万公里计算，日均行驶里程约 440 公里，以平均一次充电的续驶里程 220 公里计算，每天需充电至少 2 次，每年的充电次数约为 730 次，电池成本约占电动车总价的二分之一，实际使用过程中电池容量会逐渐减小，有的电池在使用了 1-2 年或充放电 2000-3000 次后电池衰减就达到 70-80%。因此本标准要求自销售者开具购车发票之日起计算，采用充电模式补充能量的电动出租汽车，动力蓄电池质量保证期应不低于 4 年或 40 万公里，并以先达到为准。(4.3.2.4)

《新能源汽车生产企业及产品准入管理规定》的新能源汽车产品专项检验项目中，要求依据《电动汽车安全要求 第 1 部分：车载可充电储能系统 (REESS)》(GB/T 18384.1-2015)、电动汽车安全要求 第 2 部分：操作安全和故障防护 (GB/T 18384.2-2015)、电动汽车安全要求 第 3 部分：人员触电防护 (GB/T 18384.3-2015) 三个标准进行电动汽车安全检验项目，本标准重申此项要求，对电动出租汽车的安全问题进行强调，此外要求混合动力电动出租汽车安全还应满足《混合动力电动汽车 安全要求》(GB/T 19751) 的要求。(4.3.2.5)

电动汽车碰撞后，电路的安全防护、高压泄放等安全要求，关系到驾驶员和乘客、以及后续进行施救人员的安全。《电动汽车碰撞后安全要求》(GB/T31498-2015)规定了带有 B 级电压电路的纯电动汽车和混合电动汽车正面碰撞和侧面碰撞后的特殊安全技术要求和试验方法。为了提高电动出租汽车的安全性，本标准引用了 GB/T 31498。B 级电压 (voltage class B) 指电路组件或电路的工作电压交流大于 30V (rms) 且小于等于 1000V (rms)，直流大于 60V 且小于等于 1500V 的电压分类。车辆带有 B 级电压电路的部分统称为高压系统。(4.3.2.6)

针对电动汽车屡屡发生起火、爆炸事故的现象，为了预防事故的发生，本标准要求电动出租汽车应能监测动力电池工作状态，当电池工作状态出现过温、欠压等异常情形时，应能通过组合仪表发出声光报警信号。目前国家正在编制动力电池安全强制性标准，初步考虑当动力电池出现热失控状态时，保证 5 分钟内电池箱外部不能爆炸；至于不能

起火的要求，尚存在争议，所以本标准对于“报警后 5 分钟内电池箱外部不能起火或爆炸”的要求暂且不提，待电池安全新国标发布后再进行引用。（4.3.2.7）

电动汽车在维修或发生整车故障等特殊情况下，若不能确保有效实现高压系统电气隔离，势必危及维修人员或驾乘者的生命及财产安全，因此应具有自动或手工切断高压动力电路系统的功能。此要求虽然在 4.11.5 和 4.11.6 引用的标准内容中包含，但此处还是要特别强调一下。（4.3.2.8）

3.3.4.2.3 无障碍出租汽车特殊技术要求（4.3.3）

对无障碍出租汽车的特殊要求主要集中在服务于行动不便人士乘车过程中的特殊需求，如车内扶手要求，国内部分无障碍设施和公交车都具备这一设施，保证车辆行驶过程中行动不便人士的自身平衡，防止发生意外，因此提出本要求；照明控制方面，借鉴英国的标准要求，从保护行动不便人士自尊及便利其操作的角度，提出应能够进行单独的控制；台阶、坡道和车门尺寸方面，从提升轮椅与行动不便人士整体上下车效率的角度，参照国标中规定的轮椅尺寸，提出了尺寸要求；车内轮椅固定位置和固定要求，是保证车辆运行过程中轮椅安全的重要内容，本标准根据轮椅尺寸，提出了车内轮椅放置位置的尺寸和外观要求，并提出了固定要求。座椅旋转式无障碍出租汽车主要通过座椅向外旋转，方便行动不便人士上下车，标准对座椅旋转的角度、控制装置、锁止功能等方面提出了要求。此外，为了增加无障碍出租汽车的辨识度，规定了无障碍出租汽车粘贴无障碍标识的要求。

3.3.4.3 其他要求（4.4）

对出租汽车行李舱容积、轮胎结构、灭火器、电路接口等提出了要求。主要参考出租汽车行李舱容积现状、行李空间需求、常用电器情况等提出相应要求。

要求行李舱应与乘客舱密闭隔离，是为了更好的区分乘坐和行李存放空间，对于使用燃气的出租汽车更重要的是考虑乘客的安全。但是后门开启式的轮椅直入式无障碍出租汽车是没有办法实现行李舱应与乘客舱密闭隔离的，所以不作要求。此外为了取放行李方便，要求行李舱内应具有照明设备，并驾驶舱内应装有行李舱开启装置。（4.4.1）

一般乘客随身携带的体积较大的行李箱包等放置于行李舱内，而轮椅直入式无障碍出租汽车一般在车厢内或副驾驶位置存放行李，因此本条款规定了轮椅直入式无障碍出租汽车的有效行李空间容积和其他出租汽车的行李舱行李空间容积。此外，燃气出租汽车的行李舱还要放置燃气储存装置，所以其行李空间容积要求低于一般出租汽车。主要查询了目前主流出租汽车车型的行李空间容积（见表 4-8），并兼顾实际使用需求和全国

范围内的普适性提出了一般出租汽车行李空间容积限值 400dm³，燃气出租汽车 300 dm³，轮椅直入式无障碍出租汽车 400dm³。（4.4.2）

表 4-8 典型出租汽车车型行李空间容积

车型	行李空间容积 (dm ³)	车型	行李空间容积 (dm ³)
新捷达	466	索纳塔8	523
新桑塔纳	466	桑塔纳3000	400
东风爱丽舍	485	新宝来	450
伊兰特	368	标致308	565
奔腾B50	450	别克君威	442
帕萨特	490	雅阁2014	512
江淮和悦	540	蒙迪欧	516
奇瑞旗云2	550	比亚迪F3	430
起亚K3	473		

欧盟、香港及中国大陆对灭火器分为 A、B、C、D、E 五类：A 类是含碳可燃固体之火警，如木、草、纸张、塑胶、橡胶；B 类是可燃液体之火警，如汽油、柴油、油、机油；C 类是可燃气体之火警，如石油气、天然气、乙炔、甲烷；D 类是可燃固体金属之火警，如镁、铜、铁、铝；E 类是通电物体之火警。出租汽车上路行驶必须配备符合要求的灭火器，一般出租汽车起火主要是 A、B、C 三类，而且由于车内空间有限，所以要求至少配备 1 具不低于 1KG 的 ABC 型便携式灭火器。另外为了灭火器能够方便和有效使用，及不会因其在车厢内滚动影响行车安全，要求灭火器应在有效期内，放置在驾驶员方便取用的位置并有效固定，因为每一辆车的空间结构不同，所以不对放置位置和固定方式再做具体要求。（4.4.3）

轮胎发生故障后，为了能够保障按计划将乘客送达目的地，要求出租汽车配备全尺寸备胎，考虑到纯电动汽车电池组的布置占用了很大空间，所以不要求纯电动出租汽车配备全尺寸备胎。（4.4.4）

为了满足驾驶员和乘客的电子设备用电需求，要求预留不少于 2 个通用串行总线接口（USB 接口）。（4.4.5）

通过综合资料比对分析、实地走访调研、专家及技术人员咨询等方式，对目前出租车应用 CAN 总线技术情况进行了详细了解。随着科技进步和社会需求发展，新上市的可用于出租运营的乘用车，车载 CAN 总线系统已逐渐成为主流配置，目前市场上运营的出租车配置 CAN 总线的比例也不在少数。因此根据乘用车生产与应用现状，结合行业发展趋势和社会需求，本标准拟要求出租车配置车载 CAN 总线系统，目的是扩展采集车辆运行状态信息，为将来行业、出租车企业管理以及提供其他社会化服务提供准确有效的信

息来源。同时考虑到不同出租车选配的车载 CAN 总线系统产品会有不同，且目前业内没有对应的出租车用车载 CAN 系统相关的行业标准、国家标准或国际标准。因此建议各出租车生产厂家选配的可确保通过接口向车载监控服务终端等车载外部设备转发用户所需的信息。在实际操作过程中，可根据具体的转发数据需求，转发通信协议的制定建议参照 SAE J1939 商用车控制系统局域网（CAN）通信协议格式，即 SAE J1939-71 和 SAE J1939-73。考虑到出租汽车上的 OBD 接口有可能发生被其他设备占用的情况，本标准拟要求配置的车载 CAN 总线系统应预留专用的 CAN 总线物理接口，以确保将来车载终端作为一个 CAN 节点能够持续有效的接入车载 CAN 总线系统。（4.14.6）

3.3.5 运营专用设备技术要求（5）

主要依据《巡游出租汽车经营服务管理规定》和《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》对运营的需求，提出出租汽车计程计价设备、顶灯、车辆卫星定位装置、应急报警装置、服务监督卡等运营专用设备技术要求。

《巡游出租汽车经营服务管理规定》：第十五条规定投入运营的巡游出租汽车车辆应当安装符合规定的计程计价设备、具有行驶记录功能的车辆卫星定位装置、应急报警装置，按照要求喷涂车身颜色和标识，设置有中、英文“出租汽车”字样的顶灯和能显示空车、暂停运营、电召等运营状态的标志，按照规定在车辆醒目位置标明运价标准、乘客须知、经营者名称和服务监督电话；第二十三条规定巡游出租汽车驾驶员提供的服务包含“按规定使用计程计价设备，执行收费标准并主动出具有效车费票据”。

《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》：第五条规定网约车平台公司应具备开展网约车经营的互联网平台和与拟开展业务相适应的信息数据交互及处理能力，具备供交通、通信、公安、税务、网信等相关监管部门依法调取查询相关网络数据信息的条件，网络服务平台数据库接入出租汽车行政主管部门监管平台；第十二条的规定：拟从事网约车经营的车辆，应安装具有行驶记录功能的车辆卫星定位装置、应急报警装置；第二十九条规定出租汽车行政主管部门应当建设和完善政府监管平台，实现与网约车平台信息共享，共享信息应当包括车辆和驾驶员基本信息、服务质量以及乘客评价信息等，出租汽车行政主管部门、公安等部门有权根据管理需要依法调取查阅管辖范围内网约车平台公司的登记、运营和交易等相关数据信息；第十九条规定网约车平台公司应当公布确定符合国家有关规定的计程计价方式。

关于出租汽车的监控预警方面，目前北京、上海、深圳的规定分别是：

（1）北京：要求车辆安装符合国家和本市相关规定的具备行驶记录功能的固定式

车载卫星定位装置和应急报警装置，能向本市有关部门监管平台和公安机关实时发送位置信息，并向公安机关实时发送报警信息。网约车平台公司是运输服务的提供者，应将相关基础信息和动态运营数据实时接入本市有关部门监管平台，实现数据信息在本市备份。

(2) 上海：要求安装符合标准的固定式车载卫星定位装置，数据信息接入行业监管平台；安装能向公安机关发送应急信息的应急报警装置。

(3) 深圳：要求安装符合国家、广东省、本市技术标准或者技术规范，具有行驶记录、车辆卫星定位、应急报警等功能的车载终端；车辆车载终端相关数据直接接入本市政府监管平台。传输至市政府监管平台的数据主要包括：驾驶员、约车人在其网络服务平台发布的信息内容、用户注册信息、身份认证信息、订单日志、上网日志、网上交易日志、车辆行驶轨迹日志等。

四、预期经济效益和社会效益分析

本标准的制定和实施，将为行业管理部门提供技术支撑，为出租汽车运营企业的车辆选型提供技术依据；并引导出租汽车生产企业生产满足行业需求的车辆。

五、采用国际标准和国外先进标准的程度，以及与国际、国外同类标准水平的对比情况

无。

六、与有关的现行法律、法规和强制性国家标准的关系

本标准与我国现行有关法律、法规和强制性国家标准不矛盾。

七、重大分歧意见的处理经过和依据

本标准在编写过程中尚未出现重大意见分歧。

八、国家标准作为强制性国家标准或推荐性国家标准的建议

按照标准计划及国家标准性质的相关规定，建议为推荐性国家标准。

九、贯彻国家标准的要求和措施建议

标准发布后，由交通运输部组织相关人员进行培训和宣贯，项目组将组织编写标准释义、积极配合贯标工作。

十、废止现行有关标准的建议

本标准与现行法律、法规和强制性标准没有冲突，无废止现行有关标准的建议。

十一、其他应予说明的事项

无。

《出租汽车运营技术条件》标准编制组

二〇一七年八月四日