

《载重汽车轮胎》编制说明  
(报批稿)

《载重汽车轮胎》国家标准起草工作组  
二〇二三年四月

# 《载重汽车轮胎》编制说明

## 一、工作简况

### 1. 任务来源

按照 2016 年度国务院标准化协调推进部际联席会议对国家强制性标准精简整合的部署以及《强制性标准精简工作方案》的要求，全国轮胎轮辋标准化技术委员会（以下简称全国轮标委）对相关的强制性国家标准进行了精简整合，其中《载重汽车轮胎》结论为继续有效。但近几年随着我国轮胎技术的不断发展和轮胎产品的不断升级换代，《载重汽车轮胎》现行版本已不能完全满足市场的需要，行业要求尽快修订的呼声高涨。

基于上述情况，2017 年 5 月全国轮标委向工业和信息化部、国家标准化管理委员会等上级有关部门提出了修订建议，国标委于 2019 年 4 月下达了修订计划（国标委发〔2019〕14 号《国家标准化管理委员会关于下达〈轿车轮胎〉等 44 项强制性国家标准制修订计划的通知》），项目编号为“20190072-Q-339”。2019 年 5 月，工信部科技司下发了工科函〔2019〕341 号“科技司关于转发国家标准化管理委员会下达《轿车轮胎》等 30 项强制性国家标准修订计划的函”。

### 2. 工作过程

收到国标委和工信部对载重汽车轮胎强制性国家标准修订计划的文件后，标准主起草单位与相关企业就关注度较高的强度以及滚动阻力、湿滑和噪声限值等相关问题进行沟通，并不断完善标准草案，同时成立了标准起草工作组。2019 年 10 月，全国轮标委向轮胎生产企业、检测机构、认证机构、汽车制造企业、科研院所等相关单位发函，征求对该标准的修订意见。意见较为集中，主要包括是否增加滚动阻力和湿滑限值、增加部分高层级载重汽车轮胎的最小破坏能等内容。2019 年底，全国轮标委组织相关企业，针对收到的回复意见内容进行了讨论。

2020 年，全国轮标委组织各相关单位以标准修订座谈会及工作讨论会议等多种形式，对标准修订内容进行了深入和充分地讨论，并向工信部进行了标准的修订工作情况汇报。鉴于受疫情等多方面因素影响，全国轮标委秘书处于 2021

年3月和2022年3月两次通过石化联合会向工信部提交了延期报告，最终延期至2023年5月底完成。2021年4月再次确认了由轮胎生产企业、科研院所、相关高校，认证检测机构以及汽车企业单位专家组成的起草工作组单位，并对标准修订内容进行了讨论研究进一步完善草案。2021年7月，载重汽车轮胎国家标准起草工作会议在北京召开，工业和信息化部原材料司石化化工处领导莅临会议并对标准修订工作提出了指导意见。在此次会议确定的修订原则下修改形成了征求意见稿。

工信部于2022年8月26日通过其网站面向社会公开征求意见，全国轮胎轮胎标准化技术委员会也同步向委员单位及其相关单位进行了征求意见，中国汽车工业协会也同步在其网站上转发了工信部的征求意见函，面向汽车及相关单位征求意见。国标委于2022年8月29日通过全国标准信息公共服务平台面向社会公开征求意见，截止日期为10月31日；中国橡胶工业协会轮胎分会于2022年9月26日组织国内轮胎及有关单位通过线下线上会议，对征求意见稿进行了讨论。会议内容由中国橡胶工业协会会同轮胎分会整理后，于2022年10月25日以中橡协字〔2022〕79号文上报了工信部科技司；国标委于2022年10月14日在其网站上进行了WTO/TBT通报，截止时间为2022年12月14日；中国橡胶工业协会利用2022年11月3日在杭州召开轮胎行业会议的机会，再次对标准的修订工作进行了会议征求意见。

征求意见结束后，全国轮标委秘书处汇总各方意见与主起草单位开展了研究讨论并对其进行了处理，处理意见于2022年11月10日上报了工信部原材料司；2022年11月18日，在工信部原材料司领导的主持下以视频会议的形式召开了《轿车轮胎》和《载重汽车轮胎》两项强制性国家标准征求意见处理讨论会议。参加会议的有工信部和石化联合会的领导，橡胶工业协会的领导和全国轮标委秘书人员；2022年11月22日，全国轮标委秘书处再次将标准征求意见稿发送至中国汽车工业协会进一步征求汽车行业的意见，截止日期为2022年12月10日；全国轮标委秘书处2022年12月2日向工信部原材料司提交了“轿车轮胎等两项强制性国家标准修订工作汇报”材料；为了解中国标准测试轮胎的质量性能情况，中国橡胶工业协会于2022年12月6日召开了由中国标准轮胎生产企业参加的座谈会；为进一步沟通情况，2022年12月20日全国轮标委秘书处与中国橡胶

工业协会，再次召开“轿车轮胎和载重汽车轮胎两项强制性国家标准修订工作交流会”；征求的意见中有轮胎企业提出，有内胎载重汽车轮胎的滚动阻力限值有点高，这些轮胎达不到，建议进行修改，针对这一问题，全国轮标委秘书处于2023年1月6日以轮标委[2023] 2号文再次征求了相关单位的意见。

2023年3月3日，按照工业和信息化部原材料司的相关要求，全国轮标委组织召开了《轿车轮胎》和《载重汽车轮胎》两项强制性国家标准征求意见稿处理意见及WTO/TBT通报情况沟通通报视频会议，参加此次会议的代表来自工信部、相关行业协会、轮胎和汽车生产企业、检测机构、认证部门、科研院所和大专院校。会议通报了《载重汽车轮胎》国家标准修订征求意见稿形成的过程、征求意见开展情况和后续所做的主要工作以及意见处理和TBT通报情况。基于此次会议上通报的相关内容，修改完成了该标准的送审稿。

2023年4月3日，全国轮标委汽工农分会在北京召开了2023年度标准审查会议，对《载重汽车轮胎（送审稿）》进行了审查。会议采取线上线下相结合的形式，参加审查的委员和委员代表为69人（委员总数为77人），出席率为90%，一致通过了对本标准的审查。根据审查会意见修改整理完成报批稿及相关材料于2023年4月底报批。

### 3. 起草单位及工作分工

该标准作为载重汽车轮胎 CCC 认证的依据，受到轮胎及相关行业的广泛关注，科研院所、轮胎生产企业、检测机构、认证部门以及汽车企业等都积极参与到标准的修订工作中，并充分发挥了各自的作用，保证了标准内容的科学性、合理性及可操作性。

北京橡胶工业研究设计院有限公司是我国轮胎研究历史悠久、科研能力较强的科研院所，其技术力量雄厚，在行业内具有很高的声誉，也是全国轮标委秘书处的挂靠单位。作为该标准的主要起草单位，北京橡胶工业研究设计院有限公司主要承担标准起草、验证试验协调、试验数据处理及其他相关工作；

标准参加起草单位有中策橡胶集团股份有限公司、山东玲珑轮胎股份有限公司、双钱轮胎集团有限公司、浦林成山（山东）轮胎有限公司、三角轮胎股份有限公司、四川轮胎橡胶（集团）股份有限公司、赛轮集团股份有限公司、双星集

团有限责任公司、风神轮胎股份有限公司、贵州轮胎股份有限公司、厦门正新橡胶工业有限公司、江苏通用科技股份有限公司、合肥万力轮胎有限公司、山东金宇轮胎有限公司、山东兴鸿源轮胎有限公司、山东昌丰轮胎有限公司、青岛森麒麟轮胎股份有限公司、天津万达轮胎集团有限公司、通力轮胎有限公司、安徽佳通乘用车子午线轮胎有限公司、米其林(中国)投资有限公司、韩泰轮胎有限公司、倍耐力轮胎有限公司、大陆马牌轮胎(中国)有限公司、大连固特异轮胎有限公司、普利司通(中国)投资有限公司、住友橡胶(中国)有限公司、优科豪马橡胶有限公司、黑龙江红河谷汽车测试股份有限公司、焦作市质量技术监督检验测试中心、汕头市浩大轮胎测试装备有限公司等,这些单位各尽其能,在标准验证试验中积极提供测试轮胎、测试数据,保证了验证试验数据的充分性和有效性;国家橡胶轮胎检测中心、安徽德技汽车检测技术有限公司等检测机构在该标准制定过程中主要承担了标准验证试验工作;中国质量认证中心等认证部门及上汽通用五菱汽车股份有限公司、南京依维柯汽车有限公司等汽车企业主要从载重汽车轮胎认证管理及车辆对轮胎性能要求等角度提出了诸多修订建议。

## 二、标准制定的意义

现行 GB 9744—2015 自实施以来,对规范我国载重汽车轮胎的生产,保证我国载重汽车轮胎的制造质量及其行驶安全起到了积极的作用。但是,随着轮胎市场的国际化,在我国生产的轮胎大量出口的同时,也有许多国外品牌的轮胎进口到中国,《载重汽车轮胎》现行版本 GB 9744—2015 已不能完全满足市场的需要。

此次标准的修订增加了轮胎滚动阻力限值和湿滑限值的相关要求,其中湿滑限值的增加可以进一步提高载重汽车轮胎在湿路面行驶中的安全性,滚动阻力限值的增加对于汽车节油减排具有重要意义,同时为我国能够早日实现碳达峰、碳中和目标做出轮胎行业的贡献。该标准的修订将促进我国轮胎企业转型升级和产品结构的调整,从而进一步提升中国轮胎国际竞争力。

## 三、标准编制原则和确定标准主要内容的论据

### (一) 标准编制原则

标准的制修订要体现国家意志和人们的主张,贯彻落实国家国民经济发展的

方针政策。要立足国内现实,注重听取国内轮胎及相关行业的意见,并着眼未来,远近结合,使标准真正起到规范、引领和支撑行业发展的作用。国际上没有的检测项目,我们国家可以规定;国际上有的检测项目,我们国家标准的指标可以比国际上高。根据标准实施主体的实际情况,对不同的考核项目提出差异化的实施时间。通过此次标准的修订,促进国内轮胎产品的升级换代,提高产品档次,增强国际竞争力和国际标准话语权。

**(二) 标准的主要修订内容**

本标准主要修订内容及原因和技术依据如下:

1、第3章术语与定义中增加 GB/T 39971, 牵引型轮胎、特殊用途轮胎直接引用上述标准中相关定义。在耐久试验性能部分增加了衍生型胎面崩花 (PTBC) 的相关说明。

2、按照新的强制性国家标准管理办法相关规定, 第4.1条修改了对轮胎规格、负荷指数、层级、测量轮辋、负荷能力、充气压力、最小双胎间距和允许使用轮辋的规定, 并参考已发布的 GB518 摩托车轮胎, 增加了 “注: 应符合相关行业技术文件, 是指任一参数与 GB/T 2977 不同, 不在 GB/T 2977 范围内的载重汽车轮胎”。其中相关行业技术文件是指: 中国轮胎轮辋气门嘴标准年鉴、欧洲轮胎轮辋技术组织标准手册、美国轮胎轮辋协会标准年鉴、日本机动车辆轮胎制造者协会轮胎标准年鉴和通过一定标准制修订工作程序, 由标准化专家认可并经标准化主管部门审核批准公开发布的标准化技术文件。对没在上述文件中的轮胎, 其相关技术参数经全国轮标委专家委员会审查通过后, 视同为加入中国轮胎轮辋气门嘴标准年鉴中, 并将其正式纳入下一版的中国轮胎标准年鉴中。

3、删除了 2015 版 4.3 条轮胎行驶速度与气压、负荷的对应关系, 该条在标准中是推荐性条款;

4、根据现行 GB/T 4501 中考核指标, 增加了轮辋名义直径代号<13 单胎最大额定负荷对应的气压为 451~550 的载重汽车公制系列轮胎最小破坏能、轮辋名义直径代号≤12 层级为 12PR 的微型轻型载重汽车轮胎及部分高层级的载重汽车英制系列轮胎最小破坏能、英制系列轮辋名义直径≥15 和无内胎轮辋名义直径≤17.5 层级 18 为 PR 的最小破坏能。载重汽车公制系列轮胎最小破坏能和载重汽车英制系列轮胎最小破坏能分别见下表 1 和表 2:

**表 1 载重汽车公制系列轮胎最小破坏能**

单胎负荷指数	单胎最大额定负荷对应的气压	最小破坏能 J
--------	---------------	------------

	kPa	轮辋名义直径代号 ≤13	轮辋名义直径代号 ≥13
≤121	≤250	136	294
	251~350	203	362
	351~450	271	514
	451~550	384	576
	551~650	—	644
	>650	—	712
≥122	≤550	972	
	551~650	1412	
	651~750	1695	
	751~850	2090	
	851~950	2203	

表 2 载重汽车英制系列轮胎最小破坏能

单位为焦耳

层级 (PR)	微型、轻型载重汽车轮胎			载重汽车轮胎		
	轮辋名义直径代号 ≤12	轮辋名义直径 13~14	轮辋名义直径 ≥15	有内胎	无内胎	
					轮辋名义直径 ≤17.5	轮辋名义直径 >17.5
4	136	192	294	—	294	—
6	203	271	362	768	362	576
8	271	384	514	893	514	734
10	339	514	576	1412	576	972
12	407	—	644	1785	644	1412
14	—	—	712	2282	712	1695
16	—	—	768	2599	768	2090
18	—	—	836	2825	836	2203
20	—	—	—	3051	—	2383
22	—	—	—	3220	—	2519
24	—	—	—	3390	—	2643

5、为了促进车辆节油降耗，增加了 4.6 条轮胎滚动阻力性能考核指标，指标与《汽车轮胎滚动阻力限值 and 等级》国家标准中的限值相同，具体如下表 3，数据的确定依据参见后面的试验结果验证分析：

表 3 载重汽车子午线轮胎的滚动阻力系数最大限值

轮胎类型			滚动阻力系数 */ (N/kN)	
			有内胎	无内胎
微型、轻型载重汽车轮胎	单胎负荷指数≤121	速度级别为 N 及其以上	9.0	
		速度级别为 M 及其以下	7.5	6.5
	单胎负荷指数 >121		7.5	6.5
载重汽车轮胎			7.5	6.5
*雪地轮胎其滚动阻力系数限值可增加 1.0 N/kN。				

6、为了使轮胎产品在降低滚动阻力的同时务必保证行驶安全，增加了 4.7

条载重汽车轮胎湿路面抓着性能考核指标，指标与《汽车轮胎湿路面抓着指数限值和等级》国家标准中的限值相同，具体如下表 4，数据的确定依据参见后面的试验验证结果分析：

表 4 载重汽车子午线轮胎湿路面相对抓着指数限值

轮胎类型		抓着指数 (G)	
		牵引型轮胎	其他
单胎负荷指数 $\leq 121$ 且速度级别为 N 及其以上的微型、轻型载重汽车轮胎	普通轮胎	0.85	0.95
	雪泥轮胎	0.85	0.95
	雪地轮胎	0.85	0.85
单胎负荷指数 $\leq 121$ 且速度级别为 M 及其以下的微型、轻型载重汽车轮胎或单胎负荷指数 $> 121$ 的微型、轻型载重汽车轮胎或载重汽车轮胎	普通轮胎	0.65	0.80
	雪泥轮胎	0.65	0.65
	雪地轮胎	0.65	0.65

- 7、为使判定有据可依，增加第 6 章判定原则；
- 8、第 8 章标志中对拥有电子标签的载重汽车轮胎、特殊用途轮胎、牵引型轮胎胎侧标志进行了规定，以明确具有不同性能的轮胎产品，便于对其特殊考核。
- 9、鉴于滚动阻力性能和湿路面抓着性能是新增加的强制性要求，考虑到试验场的试验容量及进行认证需要一定的时间等因素，增加了第 8 章标准的实施要求，对新生产轮胎滚动阻力性能和湿路面抓着性能的考核，给出了给予一定的过渡期限。

（三）试验结果验证分析

为确保标准中相关指标的确定有据可依，同时保证标准内容更加合理、科学，全国轮标委组织起草工作组及相关轮胎企业进行了试验验证，由于轮胎滚动阻力指标前期已进行过大量验证，较为成熟，此次验证试验主要针对轮胎湿滑性能以及载重汽车雪地轮胎耐久性能进行。具体测试结果如下：

1. 湿滑测试

（1）前期开展标准验证试验参加试验的轻型载重汽车(C2)轮胎共有 12 组。使用中国标准测试轮胎测试，测得的 C2 试验轮胎湿滑指数均达到限值要求。



表 5 轻型载重汽车轮胎湿滑性能测试结果

序号	轮胎规格	湿滑指数
1	195/70R15C 雪地	1.14
2	185/75R16C 雪地	1.08
3	215/70R15LT TR652	1.46
4	195/70R15C 8PR 104/102R（普通）	1.31
5	235/65R16C	1.38
6	175/75R16C 8PR 101/99R （雪地）	1.39
7	195/70R15C 8PR 104/102R（雪地）	1.38
8	235/65R16C 10PR 121/119R（雪地）	1.42
9	LT245/75R16 雪地胎	1.20
10	195/65R16C YS77（E）：普 通轮胎	1.39
11	185R14LT 102/100P	1.19
12	215/70R15LT SL106	1.39

参加试验的载重汽车（C3）轮胎共有 38 组，使用中国标准测试轮胎测试，测得的 C3 试验轮胎湿滑指数均达到限值要求。

表 6 载重汽车轮胎湿滑性能测试结果

序号	轮胎规格	湿滑指数
1	295/80R22.5（4 条）	1.01
2	385/65R22.5（4 条）	1.01
3	7.00R16LT118/114KTRD99（2 条）	1.08
4	11R22.5 146/143LTRD88（2 条）	1.11
5	275/70R22.5 AU609（4 条）	1.01
6	295/80R22.5 AU608（4 条）	1.12
7	12R22.5 FL185（4 条）	1.01
8	12R22.5 DL186（4 条）	1.03
9	8.25R16LT FL866	1.24
10	12R22.5 SDR800 牵引型普通轮胎（4 条）	0.95
11	13R22.5 SFR618（4 条）	1.00
12	7.50R16LT SAM02	1.17
13	295/80R22.5（4 条）	0.97
14	385/65R22.5（4 条）	0.99
15	11R22.5 144/142L CM335（2 条）	1.18
16	12R22.5 152/149L AD710A（2 条）	1.00
17	245/70R17.5 143/144J(146/146F) WTX1 （2 条）	1.11

18	245/70R19.5 141/140J WTX1	1.14
19	275/70R22.5 148/145J(152/148F) CR906 (2 条)	0.98
20	295/80R22.5 152/149K WDM1 (2 条)	1.11
21	315/70R22.5 154/150K(152/148L) ND783 (2 条)	0.99
22	215/75R17.5 GAR820 (4 条)	1.03
23	7.50R20 GAL817 (4 条)	1.10
24	315/70R22.5 PRIMEEWELL/ PSR120 (4 条)	1.08
25	315/80R22.5 GDR621 (雪地轮胎) (4 条)	0.91
26	315/70R22.5 GDR621 (雪地轮胎) (4 条)	0.89
27	385/65R22.5 BT160 (4 条)	1.00
28	11R22.5 148/145J RLB200 (4 条)	0.95
29	285/70R19.5 145/143M RLB450 (4 条)	1.05
30	10.00R20 146/143L RLB1 (4 条)	1.05
31	12R22.5 PR18 152/149 L XZE2+ (4 条)	0.85
32	295/80R22.5 PR18 152/149 M X Coach Energy Z (4 条)	1.00
33	275/70R22.5 PR18 148/145 J X Incity Z (4 条)	0.98
34	12R22.5 SP391 (4 条)	0.91
35	12R22.5 SP882 (4 条)	0.88
36	12R22.5 SP125 (4 条)	1.01
37	315/80R22.5-18PR DEAN D280 牵引型 普通轮胎 (4 条)	0.85
38	295/80R22.5 152/149M(雪地胎 (4 条))	0.95

(2) 为进一步验证标准中轮胎湿滑性能限值指标，全国轮标委于 2021 年 9~10 月开展了湿滑性能补充验证试验。试验共选取了不同规格的 15 组载重汽车轮胎，分别在盐城试验场、国家橡胶轮胎检测中心、安徽德技试验场、BV 试验场、天津摩托车所试验场共 5 家试验场开展试验。参与测试的各试验场均使用同一组国产标准测试轮胎，每个试验场测试 3 组载重汽车轮胎。测试方法按照 GB/T 35163-2017 《载重汽车轮胎湿路面相对抓着性能试验方法》。试验已全部完成，15 组载重汽车轮胎湿地抓着指数全部达到限值。

## 2、雪地轮胎耐久性能

2021 年 10 月，对载重雪地轮胎耐久性能开展了标准验证试验，选取了 3 个规格轮胎，每个规格 2 条，其中一条在转鼓表面未涂覆涂层的试验机上进行耐久

试验，另外一条在转鼓表面涂覆涂层的试验机上进行耐久试验，此次试验承担单位为国家橡胶轮胎检测中心。试验条件按照 GB/T 4501 中相关要求进行，参与试验轮胎均通过试验。

通过开展的这次标准验证试验来看，未发现未涂覆涂层的载重轮胎出现粘连转鼓或轮胎胎面花纹掉块的现象，也未发现涂覆涂层的载重轮胎耐久试验有明显的优势，且试验过程中如在转鼓上涂覆涂层，会存在一些其他问题。因此对于载重汽车雪地轮胎耐久性能试验条件将直接引用 GB/T 4501 中相关规定。

#### **四、与有关法律、行政法规和其他强制性标准的关系，配套推荐性标准的制定情况**

本标准符合现行的法律法规，与相关的强制性标准不矛盾。与其配套的规范引用的推荐性标准齐全，且基本同步修订完成或根据需要拟将进行修订。

#### **五、采用国际标准和国外先进标准的情况**

目前国际上关于载重汽车轮胎的强制性标准和法规主要有美国的 DOT/FMSS119、FMSS139 及欧洲标准 ECE54 、ECE R117 等，其中 ECE R117 中关于对轮胎滚动阻力、湿滑和通过噪声限值性能指标，目前世界上越来越多的国家进行强制性要求。该标准在修订过程中参考了欧洲及美国关于载重汽车轮胎的相关标准和法律法规，并结合我国实际国情，增加了轮胎滚动阻力和湿滑性能限值，未增加轮胎通过噪声限值。

#### **六、重大分歧意见的处理经过和依据**

在标准制定过程中，存在重大分歧的主要内容较为集中，主要在以下几个方面：

##### **1、轮胎气压与负荷问题**

对于标准规定的轮胎气压与负荷，有的企业提出，应以轮胎胎侧模刻标记为准，由企业自主决定；也有专家认为，轮胎胎侧模刻的气压和负荷都是企业依据某一标准来规定的，所以该标准中应规定具体符合的标准，包括国际认可的协会/技术组织标准。

经过讨论协调，轮胎规格、气压与负荷等应符合 GB/T 2977 或相关行业技术文件的规定，其中应符合相关行业技术文件，是指不在 GB/T 2977 范围内的载重汽车轮胎。在标准修订过程中，有二十余家轮胎生产企业建议该该章条仅保留“轮

胎规格、测量轮辋”，并经中橡协将相关意见反馈到全国轮标委秘书处。对轮胎而言，除上述两个参数外，其他参数也是轮胎设计和使用的重要参数，经审查会讨论确定，参考已发布的 GB 518 摩托车轮胎的描述，增加 “注：应符合相关行业技术文件，是指任一参数与 GB/T 2977 不同，不在 GB/T 2977 范围内的载重汽车轮胎”。

## **2、是否增加轮胎滚动阻力、湿滑和噪声限值的问题**

轮胎滚动阻力、湿滑及噪声作为轮胎标签的三项重要性能受到轮胎行业的广泛关注。其中滚动阻力主要对应汽车燃油消耗，与环保相关；湿滑主要对应轮胎在湿滑路面的制动性能，与安全相关；噪声主要对应产生噪音的分贝大小，与乘坐舒适性和噪声污染相关。目前欧洲在其法规中将滚动阻力、湿滑以及噪声限值均列入法规作为强制性要求，不同类型轮胎规定了相应的限值要求。

在此次修订过程中，对于噪声限值，各国内外相关企业意见基本一致：鉴于噪声不涉及安全以及节能且各试验场测试结果差异大，此次修订时暂不列入考核内容。

对于滚动阻力和湿滑限值，各相关企业的意见各不相同。国内轮胎企业和用户更关心轮胎的磨耗，磨耗性能是一项重要指标，建议这次修订暂不增加湿滑、滚阻和噪声的考核；有的企业提出如果非要增加的话应优先增加湿滑限值；也有企业提出湿滑和滚阻是矛盾的两个方面，增加湿滑也应增加滚阻。

另外，有单位提出该强制性标准是准入标准，是进入市场的门槛，而滚阻、湿滑和噪声是提升标准，是锦上添花，放在这该标准中不合适，应单独规定要求。

有的企业指出，标准的修订要与时俱进，应满足和引领行业的发展。轮胎湿滑、滚阻和噪声在欧洲及其他一些国家都列入了法规，且执行多年，我国经过多年的培育，现在的实施条件也已具备修订的这两项强制性标准也理应将其纳入。

经过起草工作组专家多次会议讨论，确定此次标准修订增加滚动阻力和湿滑性能考核指标，同时在标准中给出 12 个月的标准实施过渡期。

## **3、轮胎湿滑测试用标准测试轮胎的问题**

标准中没有直接提到标准测试轮胎事宜，只是在考核轮胎湿路面抓着性能

时引用的试验方法标准中提及要使用中国标准测试轮胎。标准测试轮胎，目前国际上由法国米其林和中国的三角、中策生产。我国的这两家轮胎生产企业是上市公司，企业技术力量雄厚、技术成熟，研发能力强，质量保证体系完善，在国内外具有很高的知名度。其标准测试轮胎的生产有严格的技术设计路线和生产工艺管控措施作保障，从原材料选取、加工设备的选型，到产品质量性能稳定性的跟踪以及储存、运输和使用与保养等都制定了详细的规定，所有这些保证了标准测试轮胎的质量，同国外标准测试轮胎相比性能稳定。三角和中策自主研发生产标准测试轮胎已近12年的时间，从近12年来持续的质量跟踪测试数据来看，性能稳定、可靠，使其作为轮胎湿滑性能测试的中国基准是值得信赖的。至于有企业说指标有点高，但从我们所做的验证试验来看，85%左右的产品都能到达限值的要求（编制说明中列出了测试数据），这个数据还是几年前的数据，近几年随着企业产品质量意识的不断增强和新型原材料的使用，这个比例还会有进一步的提升。此外，在这两项强标修订的这三四年的时间里，我们一直让企业做验证试验，说高的单位一直也不提供试验数据支持他们的观点，只停留在口头上。另外，我们在去企业进行调研时，有些企业的领导（如玲珑、三角、赛轮和中策等），希望标准指标要制定的高些，便于促进行业产品性能的进一步整体提升，淘汰落后产能。

前几年，我们国家陆续发布了GB/T 21910-2017《轿车轮胎湿路面相对抓着性能试验方法》、GB/T 35163-2017《载重汽车轮胎湿路面相对抓着性能试验方法》、GB/T 39971-2021《汽车轮胎湿路面相对抓着指数限值 and 等级》和GB/T40718-2021《绿色产品评价轮胎》四项系列标准，这些标准也都规定使用中国标准测试轮胎。在这些标准实施的几年时间里，也没有发现有何问题，这说明中国的标准测试轮胎是成熟的，性能稳定的，可信赖的。目前，国内轮胎湿路面相对抓着性能测试标准配套齐全，完全能够满足这两项强制性国家标准的实施要求鉴于上述的分析和既有的现实，我们坚持使用中国标准测试轮胎，敢于使用中国标准测试轮胎我们是有底气的。使用中国标准测试轮胎既有利于提升中国地位，增加国际话语权，又可增加谈判筹码，同时还能促使中国由轮胎生产大国向轮胎生产强国迈进。

针对部分企业提出的国外测试方法已经修改三版，我国现行的试验方法是采标第二版的问题，审查会议认为虽然国外测试方法在不断修订，但国外自

2012年提出限值要求以来一直未做改变，同样我们强制性国家标准中只是对限值指标提出要求，按照现有的测试方法进行验证并无问题，且我们也将按照标准制修订程序尽快启动试验方法国家标准的修订工作。此外，国外的标准测试轮胎从一诞生开始，就一直在伴随着国外测试方法的修改而使用。在此期间，国外的标准测试轮胎也没有做出任何的改变，不是说测试方法修改了原来的标准测试轮胎就不能使用了。

#### **4、检验规则和判定原则的去留问题**

检验规则和判定原则这一章，最初几稿是没有的，是2020年11月15日在北京召开讨论会时有检测机构提出后加上的，并对其叙述进行了优化。增加的理由是，如果不增加检验规则和判定原则，那么在进行市场监督时就会缺乏操作性，各方执行起来不易统一。增加检验规则和判定原则这一章也是上级有关部门的要求。根据审查会专家审查结果，最终确定保留判定原则，并删除“任意抽取一条轮胎”，“另行任意抽取一条轮胎”等描述。

#### **5、实施过渡期的问题**

关于实施日期的问题，在起草过程中大家的意见主要集中在轮胎滚动阻力和湿路面相对抓着性能上。大家主要考虑的问题是产品可能需要对产品进行调整和“CCC”认证证书换证时间来不及。其实，从以往发布标准的时间来看，标准发布时间到实施时间有一年左右的时间，如果滚动阻力和湿滑性能要求从标准实施日起12个月后执行，也就是说从标准发布到滚动阻力和湿滑性能要求开始实施有两年的时间去做准备，我们认为时间是够用的。另外，标准规定的产品性能项目和指标的要求是基于现实和对将来要达到的目标而提出的；标准是认证的依据，至于是否来得及认证，由认证机构根据标准发布情况提出具体实施方案，不是标准制定工作要考虑的选项。根据审查会议确定内容，对于轮胎滚动阻力和湿路面相对抓着性能，在标准实施日期后再给予12个月的过渡期，标准实施对象为新生产的轮胎产品。

此外，今年2月6日党中央、国务院发布了《质量强国建设纲要》。纲要中提出，要在国内开展品牌创建活动，争创国际知名品牌，打造中国精品，形成一大批质量过硬、优势明显的中国品牌，通过标准的制修订促进行业产品质量的进一步整体提升。此次标准的修订也充分体现了国家的这一意志，反映了行业的主张。这两项标准修订发布的实施将会大大提升中国轮胎产品质量性能，增

强国际地位和话语权。

七、对强制性国家标准自发布日期至实施日期之间的过渡期（以下简称过渡期）的建议及理由，包括实施强制性国家标准所需要的技术改造、成本投入、老旧产品退出市场时间等；

建议标准发布 12 个月后实施，其中滚动阻力限值和湿路面抓着指数限值给予一定的过渡期再延长 12 个月，由于轮胎滚动阻力以及湿滑试验为新增项目，且考虑到产品设计及试验周期。不同阶段标准的实施均是指的新生产的轮胎。

八、与实施强制性国家标准有关的政策措施，包括实施监督管理部门以及对违反强制性国家标准的行为进行处理的有关法律、行政法规、部门规章依据等；

本标准是强制性国家标准，实施的监督管理部门是国家市场监督管理总局及行业行政主管部门等。违反强制性国家标准的行为进行处理的依据有《中华人民共和国标准化法》、《强制性产品认证管理规定》、《产品质量监督抽查管理暂行办法》等。

本标准的发布和实施将满足我国轮胎行业和相关单位的需求，标准实施主体主要为在我国生产的轮胎企业、轮胎检测机构、认证机构及主机厂等。建议标准发布后，采取多种方式多渠道加强对该标准的宣贯，确保标准的有效实施。

该标准在发布和实施后，对引领我国轮胎行业技术进步、促进我国轮胎产品结构调整及企业转型升级都将有巨大的推动作用。

九、是否需要对外通报建议及理由

本标准强制性国家标准，本标准的内容涉及车辆行驶安全，国外产品进口到我国应满足标准要求，所以需要对外通报，并已在征求意见阶段对外进行了 TBT 通报。

十、废止现行有关标准的建议

本标准发布后代替 GB 9744—2015，GB 9744—2015 即废止。

十一、涉及专利的有关说明

本标准不涉及专利。

## 十二、强制性国家标准所涉及的产品、过程或者服务目录

本标准所涉及的产品为载重汽车轮胎。

## 十三、其他应当予以说明的事项

无