

GB 11551—2014

《汽车正面碰撞的乘员保护》

国家标准第 1 号修改单

（报批稿）

编制说明

标准起草组

2025 年 11 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	3
三、 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	4
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	4
五、 重大分歧意见的处理过程、处理意见及其依据	5
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	5
七、 与实施强制性国家标准有关的政策措施	5
八、 是否需要对外通报的建议及理由	5
九、 废止现行有关标准的建议	6
十、 涉及专利的有关说明	6
十一、 强制性国家标准所涉及的产品、过程或者服务目录	6
十二、 公平竞争审查情况说明	6
十三、 其他应当予以说明的事项说明	6

《汽车正面碰撞的乘员保护》

国家标准第1号修改单

（报批稿）

编制说明

一、工作简况

1、任务来源

GB 11551—2014《汽车正面碰撞的乘员保护》是规定车辆正面碰撞时前排外侧座椅乘员保护方面的技术要求和试验方法的强制性国家标准。

为有效推动 GB 11551—2014 标准实施，在考虑汽车产业现状的情况下，以及不同领域强制性标准之间的协调性，提升汽车低压系统蓄电池碰撞后安全性，工业和信息化部委托全国汽车标准化技术委员会（以下简称汽标委）编制 GB 11551—2014《汽车正面碰撞的乘员保护》国家标准第 1 号修改单。

2、背景和意义

GB 11551—2014《汽车正面碰撞的乘员保护》是我国汽车技术标准体系的重要组成部分，作为强制性标准，是政府加强汽车产品管理、引导和规范行业发展的重要依据，也是指导企业产品规划和研发的重要文件。我国现行的 GB 11551—2014《汽车正面碰撞的乘员保护》距今已实施 10 余年，对于我国正面碰撞时的乘员保护起到了推动作用。

为有效推动 GB 11551—2014 标准实施，在考虑汽车产业现状的情况下，以及不同领域强制性标准之间的协调性，提升汽车低压系统蓄电池碰撞后安全性，全国汽车标准化技术委员会（SAC/TC 114）组织开展了 GB 11551—2014《汽车正面碰撞的乘员保护》（修改单）的制定工作，更新安全气囊警告标签样式和内容，有助于统一市场上安全气囊标签样式，同时对低压辅助系统供电的蓄电池进行了碰撞后的安全要求。

3、主要工作过程

2023 年 7 月 26 日-27 日，车身分技术委员会召开的 GB 14166—202X《机动车乘员用安全带和约束系统》标准审查会上，企业代表及委员代表提出该标准中关于安全气囊警告标签样式及相关内容与正在制定的 GB 27887—202X《机动车儿童乘员用约束系统》和正在实施的 GB 11551—2014《汽车正面碰撞的乘员保护》的气囊标签样式不统一，易导致企业应对困难，不利于市场标签样式的统一。

2023 年 9 月-11 月，由全国汽车标准化技术委员会秘书处组织相关方，对 GB 14166、GB 27887 以及 GB 11551 等标准反馈的气囊标签样式不统一问题进行了解、讨论和协调，建议提出 GB 11551—2014《汽车正面碰撞的乘员保护》的气囊标签样式的修改单。

2024 年 4 月 10 日-4 月 11 日，按照全国汽车标准化技术委员会汽车碰撞试验及碰撞防护分技术委员会秘书处的工作安排，在广州召开了汽车碰撞安全标准研究组工作会议，充分

讨论并论证了 GB 11551—2014《汽车正面碰撞的乘员保护》的气囊标签样式，并征集汽车行业相关企业的问题和建议。

2024年5月14日-15日召开全国汽车标准化技术委员会汽车碰撞试验及碰撞防护分技术委员会2024年工作会议期间，全体委员再次审议了 GB 11551—2014《汽车正面碰撞的乘员保护》的气囊标签修改单建议，经与全国汽车标准化技术委员会秘书处确认，正式启动标准修改单编制。

2024年6月，完成《汽车正面碰撞的乘员保护》国家标准第1号修改单征求意见稿及编制说明。

2025年3月-5月，《汽车正面碰撞的乘员保护》国家标准第1号修改单进行第一次征求意见，收到来自个人及企业的6条反馈意见，完成了气囊标签的修改。

2025年6月-8月，为提升汽车低压系统蓄电池碰撞后安全性，在主管部门的指导下，结合行业讨论，《汽车正面碰撞的乘员保护》国家标准第1号修改单增加了碰撞后低压系统蓄电池防护要求，完成了第二次征求意见稿和编制说明。

2025年9月-11月，工业和信息化部装备工业一司致函公安部交通管理局、交通运输部科技司、市场监管总局标准技术管理司、国家消防救援局政策法规司，征求对《汽车正面碰撞的乘员保护》国家标准第1号修改单的意见，无不同意见。

2025年11月，根据企业反馈意见对修改单文本进行了修改和优化，形成了标准修改单送审稿。

2025年11月27日-28日，汽车碰撞试验及碰撞防护分技术委员会2025年度第三次工作会议暨标准审查会在广州召开。本次会议出席的委员及委员代表，超过委员总数的3/4，符合审查程序要求。参会委员对《汽车正面碰撞的乘员保护》国家标准第1号修改单的主要修改内容、编制说明、征求意见汇总处理情况等内容进行了详细讨论，经起草单位汇报、委员质询、起草单位回复等流程，与会委员及委员代表集中审议，出席会议委员及委员代表一致同意该标准通过审查，参加投票的委员超过全体委员的3/4，参加投票委员2/3以上赞成，且反对意见不超过参加投票委员的1/4，因此，这项标准一致审查通过。

4、主要起草单位和起草人

本标准修改单负责起草单位：中国汽车技术研究中心有限公司、比亚迪汽车工业有限公司、重庆长安汽车股份有限公司、浙江吉利控股集团有限公司、中汽研汽车检验中心（天津）有限公司、泛亚汽车技术中心有限公司、中国第一汽车股份有限公司、襄阳达安汽车检测中心有限公司等单位。

主要起草人：孙振东、戎辉、赵炳根、刘磊、彭伟强、毛溶洁、周大永、沈海东、唐洪斌、毕腾飞、朱海涛、吕晓江、李强红、刘灿灿、张山。

其中中国汽车技术研究中心有限公司、比亚迪汽车工业有限公司、重庆长安汽车股份有限公司等负责文件技术内容的研究、起草；碰撞分标委秘书处负责文件相关材料审核及流程管理；汽标委秘书处负责与车身分标委、工信部等相关部门及组织的协调工作，以及与行业

内相关单位的沟通协调工作。

二、 编制原则、强制性国家标准主要技术要求的依据及理由

1、 编制原则

结合前期调研成果，结合中国汽车产业现状以及与全国汽车标准化技术委员会车身分技术委员会、GB 14166—2024《机动车乘员用安全带和约束系统》起草组、GB 27887—2024《机动车儿童乘员用约束系统》起草组等相关方沟通的结果，同时强化汽车碰撞后低压系统蓄电池防护要求，应相关部门要求开展标准修改单的编制工作。

2、 关于标签样式修改

将标准图 1 修改为：



注1：整体尺寸至少为120 mm×60 mm或同等面积。

注2：可调整布局，但内容应准确。标签上不包含其他类型的信息，除非其布置在有明确标记的注1描述的矩形外。标签上还可放置零件号、条形码或类似标识标记，但不超过8 mm×35 mm或同等面积。

注3：确保所提供象形图的形状和方向不出现偏差，不对图1 b)和图1 c)的外观进行修改。图1 a)中最右侧（带有食指指向的手和右边有字母“i”的打开册子）的图形除外，但能清楚识别。

注4：准许较小的划线宽度、标签印制以及相关的加工差异。

a) 警告标签样式



注：符合ISO 2575:2010中Z.01规定的象形图，其外径至少为38 mm。

b) 禁止在有安全气囊保护的座椅上安装后向儿童约束系统的警告象形图



注：宽度为40 mm，高度为28 mm或按比例增大。

c) 安全气囊展开对座椅安装后向儿童约束系统造成危险的警告象形图

图1 警告标签样式和内容

3、低压系统蓄电池防护要求

增加 4.2.8 低压系统蓄电池碰撞后防护要求：“碰撞试验后，低压辅助系统供电的蓄电池应保持在安装位置且电缆线保持连接和供电，其内部化学物质不应泄漏至乘员舱，试验后 30 分钟内不应发生短路、持续冒烟、起火。若车辆按照 GB/T 20913—2007 的规定进行试验，试验后也应满足本条款要求。”

三、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

与有关法律、行政法规和其他强制性标准相互协调，无冲突。相关内容与 GB 14166—2024《机动车乘员用安全带和约束系统》和 GB 27887—2024《机动车儿童乘员用约束系统》保持一致，确保标准间协调一致。

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

本标准修改单在参考 UN R16 等最新版气囊警告标签的基础上，在保证与 GB 14166—2024《机动车乘员用安全带和约束系统》和 GB 27887—2024《机动车儿童乘员用约束系统》同步的情况下，根据我国的产业情况和管理需求，完善了气囊标签修改单型式，增加了低压

系统蓄电池碰撞后防护要求。

五、重大分歧意见的处理过程、处理意见及其依据

本标准修改单在起草过程中，无重大分歧意见。

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（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

结合行业现状和技术发展趋势以及与 GB 14166—2024《机动车乘员用安全带和约束系统》和 GB 27887—2024《机动车儿童乘员用约束系统》标准实施过渡期的相互协调，经行业研究讨论，建议修改单实施给予一定过渡期，建议自 2027 年 7 月 1 日起开始实施。

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。

对已型式批准的车型给予直至停产的过渡期。

七、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

本标准修改单的实施监管部门为工业和信息化部、国家市场监督管理总局。

工业和信息化部发布了《道路机动车辆生产企业及产品准入管理办法》（工业和信息化部令第 50 号），通过《道路机动车辆生产企业及产品公告》对道路机动车辆生产企业及产品进行准入管理。本强制性国家标准修改单将纳入该管理体系，由工业和信息化部依据相关标准及配套修改单对相关产品进行准入管理，并依法对违反强制性国家标准的行为进行处理。

《中华人民共和国标准化法》第二十五条规定：“不符合强制性标准的产品、服务，不得生产、销售、进口或者提供”；第三十六条规定“生产、销售、进口产品或者提供服务不符合强制性标准，或者企业生产的产品、提供的服务不符合其公开标准的技术要求的，依法承担民事责任”。

《中华人民共和国产品质量法》第十三条明确规定：“可能危及人体健康和人身、财产安全的工业产品，必须符合保障人体健康和人身、财产安全的国家标准、行业标准”。

工业和信息化部发布的《车辆生产企业及产品生产一致性监督管理办法》（工产业〔2010〕第 109 号）中也明确提出，“工业和信息化部通过生产一致性监督检查，确认车辆生产企业生产和销售的产品是否符合一致性要求，是否符合国家政策和管理规定以及强制性标准、法规要求”。

八、是否需要对外通报的建议及理由

本标准修改单部分技术条款与国际标准或者与有关国际标准技术要求不完全一致，同时涉及对外贸易，依据《强制性国家标准管理办法》与世界贸易组织的要求，需要进行 WTO/TBT 通报。

九、 废止现行有关标准的建议

无。

十、 涉及专利的有关说明

无。

十一、 强制性国家标准所涉及的产品、过程或者服务目录

本标准修改单涉及到 M₁ 类汽车和最大设计总质量不大于 2500kg 的 N₁ 类汽车，以及多用途货车。

十二、 公平竞争审查情况说明

本标准已完成公平竞争审查，并填写了《公平竞争审查表》。本标准起草过程中无限制或者变相限制市场准入和退出、商品要素自由流动等情况，未对经营者生产经营成本、生产经营行为造成不利影响，不存在违反《公平竞争审查条例》规定的情况，符合公平竞争审查标准。

十三、 其他应当予以说明的事项说明

无。

《汽车正面碰撞的乘员保护》
国家标准第 1 号修改单起草组
2025 年 11 月