强制性国家标准

《车载事故紧急呼叫系统》

编制说明

标准起草项目组

2024年5月

目 次

[一、工作简况 1](#_Toc64898475)

[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](#_Toc64898476)

[三、与有关法律、行政法规和其他标准的关系 6](#_Toc64898477)

[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 7](#_Toc64898478)

[五、重大分歧意见的处理过程、处理意见及其依据 10](#_Toc64898479)

[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 10](#_Toc64898480)

[七、与实施强制性国家标准有关的政策措施 10](#_Toc64898481)

[八、是否需要对外通报的建议及理由 11](#_Toc64898482)

[九、废止现行有关标准的建议 11](#_Toc64898483)

[十、涉及专利的有关说明 11](#_Toc64898484)

[十一、强制性国家标准所涉及的产品、过程或者服务目录 11](#_Toc64898485)

[十二、其他应当予以说明的事项 11](#_Toc64898486)

《车载事故紧急呼叫系统》

（征求意见稿）

编制说明

1. 工作简况

**1、任务来源**

车载事故紧急呼叫系统（AECS）是可以通过车辆内部策略自动探测出事故的发生或由车内人员进行手动触发后，将车辆的位置及相关车辆状态信息同步发送给紧急呼叫服务平台并建立语音通话的系统。AECS可以实现道路交通事故信息精准感知、显著提升交通事故伤员救治效率，是降低我国道路交通事故伤亡后果的有效举措。同时可以健全我国道路安全体系，推动我国北斗产品在车辆中的使用，确保国家安全。

全国汽车标准化技术委员会于2017年成立了标准起草组，启动标准预研工作并支撑工信部推动标准立项。与此同时结合紧急呼叫相关卫星定位、免提通话和无线通信等支撑技术，紧密开展了配套标准研制工作。2023年4月，国家标准化管理委员会下达了强制性国家标准《车载事故紧急呼叫系统》制定计划（国标委发〔2023〕15号），计划编号为20230441-Q-339。

本项目由中华人民共和国工业和信息化部提出并归口，委托全国汽车标准化技术委员会电子与电磁兼容分技术委员会起草。标准主要起草单位包括：中国汽车技术研究中心有限公司、公安部交通管理科学研究所、国家市场监督管理总局缺陷产品管理中心、中国信息通信研究院、长城汽车股份有限公司、华为技术有限公司、中汽研汽车检验中心(天津)有限公司、襄阳达安汽车检测有限公司、远盟康健科技有限公司等80余家单位，全面覆盖了主管部门相关技术机构、整车厂、零部件供应商、测试机构、科研院所和呼叫中心运行平台等紧急呼叫产业链各相关方。

**2、主要工作过程**

预研阶段：

在工业和信息化部指导下，全国汽车标准化技术委员会电子与电磁兼容分技术委员会于2017年成立了标准起草组，启动标准预研工作并支撑工信部推动标准立项。与此同时结合紧急呼叫相关卫星定位、免提通话和无线通信等支撑技术，紧密开展了配套标准研制工作。

2018年，经过行业广泛研讨和对国外主要国家AECS系统应用调研，形成了标准立项草案，并同步规划了《车载无线通信终端》、《车载定位系统技术要求及试验方法 第1部分：卫星定位》、《道路车辆 免提通话和语音交互性能要求及试验方法》三项推荐性国家标准，作为重要的支撑性技术标准。

2019-2020年，基于标准立项草案的相关技术点展开研究和推进，完善标准立项草案并提交立项。

2021年，持续进行触发条件、语音品质、定位要求等主要标准技术点研究。同时，在国标委进行立项答辩后，按相关指导意见建议，进行了进一步的行业协调和立项材料完善，再次提交立项申请。

2022年，持续推进AECS及三项推荐性国家标准制定，同时再次参加国标委立项答辩。

立项计划下达：

2023年4月，国家标准化管理委员会下达了强制性国家标准《车载事故紧急呼叫系统》制定计划（国标委发〔2023〕15号），计划编号为20230441-Q-339。

标准起草阶段：

该强制性国家标准计划下达后，在工信部装备工业一司的总体统筹下，车载事故紧急呼叫系统（AECS）标准起草组结合前期筹备工作，进一步细致梳理了标准需求和相关技术研究进展，强化了触发条件、最小数据集（MSD）、通信方案、公共安全应答点（PSAP）、地图、测试开发、运行评测七个标准重点内容研究并组建研究组，旨在全面保障标准的科学合理性，同时为后续强标的落地实施奠定充分基础。

按照强标工作计划安排，起草组召开了多次线上、线下等不同形式的标准研讨会，通过大范围行业讨论、相关方沟通交流、全行业问卷调研等形式，推进标准制定工作。

1、2023年6月，召开车载事故紧急呼叫系统（AECS）标准起草组 2023 年第一次工作会议，介绍国内外AECS应用情况，讨论标准制定思路；AECS 标准起草组就触发条件、通信实施、通信终端、语音品质、卫星定位等相关研究组或相关标准起草组分别对其研究状态、 行业意见和后期工作计划进行了详细说明。

2、2023年6月，召开触发条件研究小组 2023 年第一次工作会议，研究组介绍了前3 年的主要研究成果和形成的初步结论、各主机厂和机构反馈的碰撞数据曲线等内容。会议确定了AECS触发条件的滑台试验方案，以及耐冲击试验的试验条件和试验方案；

3、2023年10月，召开语音品质标准起草组 2023 年第一次工作会议，会议介绍了语音品质标准起草组成立背景和研究基础，标准的制定进程以及标准相关背景噪声库和语料库建设成果，同时就标准应用数据库建设情况及标准文本内容进行了详细说明，并与与会专家进行了充分讨论，确定了AECS的语音质量客观评价指标；

4、2023年3月、6月、11月，卫星定位标准起草组召开三次工作组会议，秘书处汇报了推荐性国家标准《车载定位系统技术要 求及试验方法 第 1 部分：卫星定位》研究工作开展情况、验证试验情况、标准架构/内容 完善情况和后续工作计划；与会专家逐字逐句审议了推荐性国家标准《车载定位系统技术 要求及试验方法 第 1 部分：卫星定位》起草组草案并提出修改建议。会后标准起草组按照会议的讨论结果对标准草案进行了进一步的完善工作，确定了AECS的定位需求和北斗相关模式要求；

5、2023年12月，召开车载事故紧急呼叫系统（AECS）标准起草组 2023 年第二次工作会议（线上），讨论形成了标准工作组草案；

6、2024年3月，召开车载事故紧急呼叫系统（AECS）标准起草组 2024 年第一次工作会议，集中讨论并处理了标准草案相关意见建议，形成了具体的修改方案；同时就标准最小数据集（MSD）要求的相关问题在起草组进行了问卷收集工作；

7、2024年5月，召开车载事故紧急呼叫系统（AECS）标准起草组 2024 年第二次工作会议（线上），再次对标准进行讨论，提出具体修改建议；

8、2024年6月，按会议要求修改完善后形成标准征求意见稿，并公开征求意见。

1. 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**

本文件按照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》 的要求进行编制。

**2、项目意义**

* 实现道路交通事故信息精准感知、显著提升交通事故伤员救治效率的迫切需求

交通事故，既是对当事人的直接伤害，背后也牵动着一个或多个家庭。快速而精准的紧急救援，对降低交通事故导致的死亡率和重伤率，维护社会稳定，保障人民生活幸福有重大的意义，同时车载事故紧急呼叫系统具备众多手机等即时通讯不能比拟的优势；

* 降低我国道路交通事故伤亡后果的有效举措

造成我国道路交通事故人员死亡的因素固然有很多，但交通事故紧急救援不力亦是其中的一个重要因素。基于欧盟实施紧急救援的经验，在救援中，通过紧急呼叫实际可节省50%反应时间，预计每年交通事故伤亡人数将降至目前的一半；在医疗支出方面，可以节省15%。结合中国国情和交通事故和伤亡人员实际情况，AECS在全国普及之后，将节省更多的经济支出，产生更大的经济效益。

* 推动我国北斗产品在车辆中的使用，确保国家安全。

目前，国内车辆市场中配备的车辆卫星定位系统主要采用了GPS信息，这对于国家安全存在一定的隐患。而地理位置信息是AECS的必备信息，考虑到北斗系统的安全可控性，在AECS标准中明确要求了多模系统支持北斗优先或北斗单模，从而确保即使GPS不提供信号或提供错误信号的情况下，亦能保证车辆的安全运行，这是保障车辆安全、国家安全的根本举措。

* 健全国家道路安全体系

道路交通救援是我国国家道路交通安全体系的重要组成部分，其有效运行对保障人民群众生命财产安全、维护社会安全稳定具有重要意义。近年来，随着我国乘用车保有量的持续增高，道路交通安全运行压力日趋加大。在新形势下，建立完善的道路交通救援机制，进一步健全国家道路交通安全体系，是正确分析判断道路交通安全出现的新情况后提出的重大任务。

* 与国际法规要求相协调，避免贸易壁垒

目前，俄罗斯、欧盟等国家均已强制安装了AECS，且作为1958协定书附件UN R144，AECS法规已经颁布实施多年，除欧盟外的1958年协定书缔约方，如：土耳其、澳大利亚、乌克兰、南非、新西兰、塞浦路斯、韩国、马来西亚、泰国等亚非多国均陆续采用了该项法规，这对于我国出口产品存在贸易壁垒。

1. **主要技术内容**

本文件规定了车载事故紧急呼叫系统的技术要求和试验方法。本文件适用于M1及N1类车辆，其他车辆可参照执行。

本文件的主要技术内容包括：一般要求、位置信息要求、网络连接要求、触发要求、信息和功能要求、免提通话性能要求和耐冲击性要求。

1. 一般要求包括：

——基于AECS的定义和基本使用功能要求，标准规定AECS至少应实现手动和自动触发，并发送附录A要求的最小数据集（MSD），同时可与紧急呼叫服务平台建立语音通信的双向语音信号，在紧急呼叫进程中提供相关警示信号。以便在车辆遇到碰撞事故或车内人员需要帮助时呼叫救援；

——结合实际救援需求，给出AECS结束通话、AECS电源待机时长要求，及遇到传输失败时的处理方法和再次尝试发送相关数据或语音方案的基本要求；

——参考ECE R144、ECE R10，提出AECS的整车电磁兼容性要求和试验方法；

——结合实际使用场景，提出除维修、车展等特殊场景可暂时关闭车载事故紧急呼叫系统外，不允许通过HMI方式关闭车载事故紧急呼叫系统的要求。

1. 基于国家安全和北斗应用的实际需求，AECS位置信息要求引用同步制定的GB/T《车载定位系统技术要求及试验方法 第1部分：卫星定位》中北斗优先或北斗单模模式的功能要求、性能要求、健壮性要求、射频信号协调要求及环境要求。
2. 基于我国4G网络普及现状及2G、3G网络逐步退网的实际情况，AECS网络连接要求引用GB/T 43187-2023《车载无线通信终端》中功能要求、性能要求及车规环境要求。
3. 基于AECS的定义和基本使用功能要求，AECS触发要求包括自动触发和手动触发两部分。其中：

——自动触发部分要求，通过行业数据收集和多次会议讨论确定了前碰、侧碰、后碰、翻滚四种事故触发形态；

——手动触发部分要求车辆应配置AECS物理按钮，同时具备防止误触发的机制。

1. AECS信息和功能要求部分：

——基于AECS组成部件，提出其中关键部件的自检要求；

——基于AECS基本功能，提出碰撞后AECS应具备的功能要求，包括最小数据集（MSD）、HMI、语音通话主观评估等要求。

1. 参考ITU T P1140，对AECS的免提通话性能提出客观评价要求，该部分引用了同步制定的GB/T《道路车辆 免提通话和语音交互性能要求及试验方法》中对紧急呼叫语音质量的要求。
2. 基于AECS的实际使用场景多在严重事故发生后，标准对AECS提出耐冲击性要求，在70km/h的碰撞速度下，AECS系统应至少可发送数据（MSD）寻求救援。
3. 附录A给出了AECS发送MSD的强制类数据要求，包括车辆基本信息和呼叫发生时的位置信息、事故信息等。
4. 附录B给出了AECS触发条件的具体试验方法；附录C给出了AECS功能试验方法；附录D给出了AECS耐冲击性试验方法；附录E给出了AECS整车电磁兼容试验方法；附录F给出了AECS自检试验方法。
5. 标准起草组就标准主要技术内容进行了相关试验，主要包括AECS功能要求部分和耐冲击性要求部分，经验证标准要求设置合理，且符合国际先进水平。





1. **相关技术内容的可实现性**

车载事故紧急呼叫系统及平台覆盖范围很广，涵盖了汽车、通信、公安等多个相关行业和管理部门，需要各个相关职能部门共同协调，分工合作完成。在标准预研和制定期间，起草组与通信、公安、国家市场监督管理总局、北斗行业、汽车企业进行了充分的实施评估研究，以支撑强制性国家标准的落地实施。

——随着车联网技术的发展，前装车联网产品的渗透率在不断上升，2020年达到汽车销量的45%左右，产品技术成熟，车载端实现紧急呼叫的技术并不复杂。

——我国的4G、5G技术处于世界领先地位，随着移动通信技术的快速发展，2G、3G逐步退网，我国的移动通信网络对于车载事故紧急呼叫的语音、数据支持具有明显的优势。为支撑车载事故紧急呼叫系统（AECS）的落地实施，通信行业，已经先期开展了基于公众电信网的车载紧急报警系统系列标准的制定工作，并陆续发布，例如：YD/T 3695-2020、YD/T 3711-2020。

——北斗卫星定位系统是中国着眼于国家安全和经济社会发展需要，自主建设、独立运行的卫星定位系统，是为全球用户提供全天候、全天时、高精度的定位、定位和授时服务的国家重要空间基础设施。目前，我国北斗三号完成组网，可以为全球用户，特别是中国境内地区提供精确的定位服务。

——现阶段，汽车企业已经实现部分量产车型的AECS实际应用，例如：长城、吉利、广汽，以及部分进口、合资品牌的车型，汽车行业具备强标实施的技术和产品能力，市场也具备了实现紧急救援的社会化服务能力。远盟、安联等安全应答平台服务商已经几乎覆盖全国各核心城市，并与相关急救中心、网络医院、救援服务网络建立便捷的绿色通道，形成24小时待命的服务资源。

——目前，我国公安部门已经构建了包含管理机构、信息系统、规章制度的完整的公安交通集成指挥体系，覆盖全国各级公安交管部门，实现对城市道路、高速公路、国省道重要路段的全天候监测，建立了接警、处警、救援、事故处理全流程指挥调度系统，实现了对警情信息的快速处理。车载事故紧急呼叫报警系统标准实施后，可将该系统接入现有公安交管集成指挥平台，进一步促进交通事故警情的及时获取、快速处置，更好地提升我国道路交通安全管理效能，能够很好地支撑本标准的落地实施。同时，通过公安交通集成指挥平台与医疗救援服务的信息传递，可以对市场救援服务进行约束、监管，进一步提升市场救援服务质量。

——国家市场监督管理总局缺陷产品管理中心提出目前国内市场紧急呼叫系统没有标准，部分产品存在安全隐患，在发生事故时无法为驾乘人员提供高效精准的救援，已经出现相关缺陷召回案例，并对本标准的制定及后续实施管理、缺陷分析工作给出了相关指导意见。

1. 与有关法律、行政法规和其他标准的关系

《中华人民共和国产品质量法》、《道路交通安全法》、《中华人民共和国标准化法》、《缺陷汽车产品召回管理条例》等是本次立项标准制定的上位法依据：

——《道路交通安全法》第七条“对道路交通安全管理工作，应当加强科学研究，推广、使用先进的管理方法、技术、设备”。

——《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”。

——《中华人民共和国标准化法》第二章第十条，要求对保障人身健康和生命财产安全的技术要求，应当制定强制性国家标准。

——《缺陷汽车产品召回管理条例》第三条明确定义，缺陷是指由于设计、制造、标识等原因导致的在同一批次、型号或者类别的汽车产品中普遍存在的不符合保障人身、财产安全的国家标准、行业标准的情形或者其他危及人身、财产安全的不合理的危险。针对存在缺陷的汽车产品，汽车产品生产者应采取召回措施消除缺陷。

本标准为强制性国家标准，规定了车载紧急呼叫系统（AECS）的性能要求，适用于M1和N1类车辆，如出现违反强标的情况，将依照《道路机动车辆生产企业及产品准入管理办法》等进行监管处罚。

1. 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

**——UN R144《车载事故紧急呼叫系统》**

UN R144已经发布实施，法规对车载事故紧急呼叫系统部件、装置、系统和安装车载事故紧急呼叫系统的车辆提出了安装及认证要求，适用于M1和N1类车辆。ECE法规技术内容要求如下：

**表1 UN R114法规要求**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | 第1部分——车载紧急呼叫装置(AECD)/车载紧急呼叫部件(AECC)AECD/AECC零部件认证要求 | 第2部分——车载事故紧急呼叫系统（AECS）经过零部件认证的AECS系统安装要求 | 第3部分——整车M1/N1类车辆上的AECS系统 |
| 范围 | 可安装在M1/N1的AECD/AECC零部件 | 已认证的AECS系统在M1/N1上的安装要求 | 安装在M1/N1上的未经过零部件认证的车载事故紧急呼叫系统 |
| 豁免范围：——UN R94/R95豁免的车辆和未安装自动触发系统的车辆——在UN R94范围内的M1类，但未安装正面气囊的车辆——在UN R95范围内的N1类，但未安装侧面气囊的车辆——最大允许总质量超过3.5t的M1类车辆——装甲车辆 |
| 一般要求 | 获得触发信号后，AECD可发送数据并与PSAP建立语音连接。若发送数据失败，AECD应尝试再次发送。若发送数据成功，但语音连接失败，AECD应再次尝试建立语音连接。若出现无法建立语音连接和/或无法通过PLMN（公共陆地移动通信网络）发送数据的情况，AECD应在非易失性存储器中存储相关数据，并尝试再次发送数据和立语音连接。 | AECD应可连接到车载电气系统，以保证AECD的功能在所有模式在可用，且后备电源（已安装的情况下）可充电。AECD的安装应能接收到GNSS（全球卫星定位系统）信号，且能接入PLMN（公共陆地移动通信网络）。AECD应能在发生严重碰撞时收到触发信号。（本条应通过汽车碰撞标准R94/R95附件11进行验证） |
| 位置精度 | GNSS（全球定位定位系统）位置精度要求 |
| PLMN接入 | AECD应配备能够注册/验证并接入公共陆地移动通信网络的嵌入式硬件系统。 |
| 状态指示 | 紧急呼叫连接状态应在AECD激活后显示：系统连接中；（紧急呼叫激活，连接建立或数据传输中/已完成）传输失败（语音连接失败或数据传输失败）。当AECD出现内部故障时，应出现报警信号。 |
| 电源 | 如果AECD有后备电源，它应该支持AECD独立完成5min语音通话、60min待机和待机后能够再次进行5min语音通话。 | 在R94和/或R95碰撞试验前，AECS系统应能支持5min语音通话、60min待机和待机后能够再次进行5min语音通话，可通过实测、计算或模拟验证。在R94和/或R95碰撞试验后，AECS的电源系统应能继续向系统供电。 |
| 滑台测试 | AECD系统在滑台碰撞后应仍具有可操作性。 |  |  |
| 免提音质测试 |  | R94/95碰撞试验后声音的传送应具有最高优先级，语音的可理解程度应满足ITU-T P.1140 06/15。R94/95碰撞试验后，语音的可理解程度应按照26.6.3进行主观判定。碰撞后的免提性能应按照申请人的要求批准。然而如果申请人未选择按照法规中规定的免提通话性能评价，可适用于各缔约国的要求。 |

**——欧盟紧急呼叫系统**

2015年欧洲议会通过法令（REGULATION (EU) 2015/758），从2018年3月31日起，要求欧盟地区销售的所有乘用车和轻型商用车（M1和N1类）新车均将装配eCall系统，并将eCall系统的要求加入到2007/36/EC《建立机动车辆及其挂车，和用于这类车辆的系统、部件和单独技术单元的批准框架的指令》中。

**表2 EU eCall标准体系**

| 类型 | 2015/758 直接引用/间接引用 | 简要介绍 | 标准号 |
| --- | --- | --- | --- |
| 运行准则 | 是 | 泛欧洲eCall操作要求 | EN 16072:2011 |
| 内容 | 否（EN 16072间接引用） | 最小数据及要求（MSD） | EN 15722:2011 |
| 通信 | 是 | eCall高层应用要求 | EN16062:2011 |
| 否（EN 16072间接引用） | 数据注册步骤 | EN ISO 24978:2009 |
| 否（EN 16072间接引用） | 通用移动通信系统（UMTS），LTE,服务准则 | ETSI TS 122 101 Release 8 |
| 否（EN 16072间接引用） | 数字蜂窝电信系统(第2+代);通用流动电讯系统(UMTS);LTE;移动无线电接口层3规范;核心网络协议;阶段3 | ETSI TS 124 008 Release 8 |
| 否（EN 16072间接引用） | 数字蜂窝电信系统(第2+代);通用流动电讯系统(UMTS);eCall数据传输，带内调制解调器解决方案;一般的描述 | ETSI TS 126 267 Release 8 |
| 否（EN 16072间接引用） | 数字蜂窝电信系统(第2+代);通用流动电讯系统(UMTS);eCall数据传输，带内调制解调器解决方案;ANSI-C参考代码 | ETSI TS 126 268 Release 8 |
| 否（EN 16072间接引用） | 数字蜂窝电信系统(第2+代);通用流动电讯系统(UMTS);eCall数据传输，带内调制解调器解决方案;一致性测试 | ETSI TS 126 269 Release 8 |
| 测试 | 是 | 一致性测试 | EN 16454:2012 |
| 法案 | 是 | 立法法案 | (EU) 2017/79 |
| 运行准侧 | 是 | 第三方操作要求 | EN 16102 |

**——俄罗斯紧急呼叫系统**

俄罗斯和白俄罗斯、哈萨克斯坦三国结成海关联盟，形成统一汽车市场，并于2017年1月1日起，强制要求所有新车安装ERA-GLONASS车辆紧急呼叫系统。现有车辆用户可以选择购买ERA-GLONASS终端，由经认证的服务中心进行安装，并在系统中进行登记。ERA-GLONASS车辆紧急呼叫系统要求与eCall类似，其标准体系主要有三个方面的内容：一是ERA-GLONASS车辆紧急呼叫系统总体要求及功能要求，二是数据传输，三是测试方法。俄罗斯法规的三个阶段如下表所示：

**表3 俄罗斯标准实施阶段**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 阶段 | 内容 | 法规 | 生效时间点 |
| 阶段一 | 不带翻滚触发 | 法规要求了功能、音效、通讯、定位、环境、机械、EMC、碰撞等测试 | 2015年1月1日 |
| 阶段二 | 带翻滚触发 | 除上述功能外，还增加了翻滚检测。 | 2017年1月1日 |
| 阶段三 | 新增空中刷写 |  | 2018年11月 |

1. 重大分歧意见的处理过程、处理意见及其依据

无

1. 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

本标准建议实施日期为2027年1月1日。

(1)对于新申请车辆型式批准的车型，自本文件实施之日起第19个月开始执行;

(2)对于已获得车辆型式批准的车型，自本文件实施之日起第31个月开始执行。

1. 与实施强制性国家标准有关的政策措施

标准实施的监督管理部门为中华人民共和国工业和信息化部。若企业违反标准行为，应按照中华人民共和国工业和信息化部第50号令《道路机动车辆生产企业及产品准入许可管理办法》第七章要求进行处理。

《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”。

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》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”。

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。

1. 是否需要对外通报的建议及理由

需根据相关要求进行WTO通报

1. 废止现行有关标准的建议

无

1. 涉及专利的有关说明

无

1. 强制性国家标准所涉及的产品、过程或者服务目录

本标准涉及车载事故紧急呼叫系统。

1. 其他应当予以说明的事项

 无

《车载事故紧急呼叫系统（AECS）》起草组/项目组/工作组

2024年5月20日