

GB 13057-XXXX《客车座椅及其车辆固定件的强度》

（征求意见稿）编制说明

一、工作简况

（一）任务来源

随着国民经济的高速发展，截止到2019年，国内高速公路总里程已经达到14.96万公里，各大中型城市也在积极建设城市快速道路。公路客车作为目前重要的城际和市内交通工具之一，平均行驶速度也随着路网的建设在逐年提升。目前，高速公路上对于公路客车的限速是100km/h，大部分城市快速路的限速是80km/h。这些数值已经非常接近于小型乘用车的限速范围。随着国内客车动力水平不断提升，新增的公路客车非常容易达到甚至超过道路的限速值。近年来，与公路客车相关的大部分导致群死群伤的恶性交通事故都是发生在高速公路或者城市快速路上。其中不乏客车发生正面碰撞的事故，如：连霍高速甘肃瓜州“8·26”重大道路交通事故、沪昆高速公路湘潭段“9·25”重大道路交通事故、陕西“8·10”特别重大道路交通事故等，这些事故除了人为因素之外都有一些共同的特点：1. 发生事故时车辆行驶速度均大于80km/h；2. 客车座椅均没有很好的保护住乘员；3.客车的各项被动安全指标均符合出厂时的国家标准。

现行GB13057-2014《客车座椅及其车辆固定件的强度》标准中所采用的试验速度为30km/h，故满足现行国家标准的客车座椅理论上只能保证相对速度差在30km/h以内的正面碰撞时乘员的安全。而高速公路上公路客车的最高限速是100km/h，最低限速是60km/h，速度差为40km/h，而一些城市快速路上，只规定了最高限速80km/h，理论上速度差会更大。

陕西“8·10”特别重大道路交通事故调查报告发布之后，主管部门认为目前的客车座椅标准已经不符合当前国内客车事故形态，不足以保护客车乘员的安全，并在不同场合中多次表示出希望提高客车座椅标准要求，与国际先进水平接轨。2018年1月，全国汽车标准化技术委员会客车分技术委员会于年会期间讨论并确定启动GB13057-2014《客车座椅及其车辆固定件的强度》的修订工作。

随后标委会组织部分单位进行了大量的前期研究工作，包括：1. 调研目前世界上主要的客车座椅标准，特别是欧盟、美国、澳大利亚的客车座椅相关标准。对比了这些国际上主要的客车座椅标准与国内客车座椅标准在试验方法和试验条件上的区别。2. 收集并整理相关检测机构进行的澳洲标准ADR 68/00(2006)试验的相关数据，分析符合ADR 68/00(2006)标准要求的座椅与符合现行国标GB13057-2014的座椅之间的差异。3. 走访各大主流客车企业，如郑州宇通、厦门金龙、苏州金龙、北汽福田等，了解其座椅供应商目前的技术水平。4. 对满足现行国标GB13057-2014的座椅分别按照美标FMVSS 207和澳标ADR 68/00(2006)进行动态和静态试验，掌握现阶段国内客车座椅与世界先进水平的差距。在此基础上，汽标委正式提出GB 13057-2014标准修订立项申请。

2019年11月，国家标准化管理委员会下达了GB13057-2014《客车座椅及其车辆固定件的强度》标准修订计划，计划编号为20193436-Q-339。

（二）标准编制过程

根据该标准制定工作的要求，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。

2018年1月，在客标委2017年年会期间，讨论并确定由重庆车辆

检测研究院有限公司和中国公路学会客车分会牵头，开展GB13057-2014《客车座椅及其车辆固定件的强度》的修订工作。

2018年1—3月，客标委组织开展企业交流、走访调研和试验数据分析等前期研究工作，听取整车厂根据试验、研发数据或掌握的信息从企业视角提出的对客车座椅标准修订的建议；并对满足现行国标GB13057的座椅分别按照美标FMVSS 207和澳标ADR 68/00(2006)进行动态和静态试验，掌握现阶段国内客车座椅与世界先进水平的差距。

2018年4月，客标委正式提交标准立项申请。

2018年6月，通过标准起草单位等专家讨论后，形成《关于目前客车座椅标准GB 13057修订没有与GB24406整合的说明》并提交客标委，申请GB 13057标准的单独修订。

2019年9月，在重庆召开了GB13057《客车座椅及其车辆固定件的强度》标准修订启动会暨标准组第一次会议，20余家国内主流客车企业、座椅及零部件企业、检测机构的相关专家30余位，讨论了标准的修订思路以及发表了对标准修订的意见和建议。

2019年11月，国家标准化管理委员会正式下达GB13057-2014《客车座椅及其车辆固定件的强度》标准修订计划，标准修订工作正式开展，完善验证试验及设计验证方案。

2019年12月，客标委发布《关于开展GB 13057标准修订试验验证的通知》，在标准组内部征集参与验证试验的单位和企业，最终征集到3家检测机构，8家客车企业及3家座椅企业参与到验证试验中，并确定验证试验方案。

2020年3月2日，客标委发布《关于GB 13057标准修订验证试验任务安排的通知》，正式开展验证试验。

2020年3—7月，完成验证试验、数据收集分析处理并修改标准修订稿草稿，形成第二次标准组会议标准讨论稿及其编制说明。

2020年8月，在重庆召开《客车座椅及其车辆固定件强度》第二次标准讨论会，通过讨论形成征求意见稿初稿。

2020年9月，标准组内部征求意见最终形成征求意见稿。

（三）主要起草单位和工作组成员

受工业和信息化部委托，全国汽车标准化技术委员会客车分技术委员会牵头组织本标准修订，并组织包括国内主流客车企业、座椅及零部件企业、检测机构等20余家相关单位组成标准起草组共同参与标准修订。

二、标准编制原则和主要技术内容

（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。标准在编制过程中立协调一致性、服务性、实用性、优先级的原则，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国外相关客车座椅标准的试验方法和损伤限制，并通过验证试验数据的分析汇总开展标准化研究，与现阶段我国交通运输行业的实际运行、管理保持协调一致。

2.服务性原则

我国交通行业中，客车行业 and 高速公路网都发展迅猛，但现有的客车乘员保护要求已不能满足在高速公路上发生事故时对人员的保护需求。本标准的修订能够提升国内客车乘员保护性能，满足行业管理和发展的需要，提高国内客车高速行驶状态下的安全性。

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，兼顾国内客车企业整体技术实力，在避免对行业造成过大冲击的同时，稳步提升国内客车被动安全水平。对提升国内客车行业在客车乘员保护领域的技术水平具有现实意义。

（二）前期事故调查及行业调研分析

1.前期事故调查

近年来，与公路客车相关的大部分导致群死群伤的恶性交通事故都是发生在高速公路或者城市快速路上。其中不乏客车发生正面碰撞的事故，如：连霍高速甘肃瓜州“8•26”重大道路交通事故、沪昆高速公路湘潭段“9•25”重大道路交通事故、陕西“8•10”特别重大道路交通事故等，这些事故除了人为因素之外都有一些共同的特点：1.发生事故时车辆行驶速度均大于80km/h；2. 客车座椅均没有很好的保护住乘员；3.客车的各项被动安全指标均符合出厂时的国家标准。

现行GB13057-2014《客车座椅及其车辆固定件的强度》标准中所采用的试验速度为30km/h，故满足现行国家标准的客车座椅理论上只能保证相对速度差在30km/h以内的正面碰撞时乘员的安全。而高速公路上公路客车的最高限速是100km/h，最低限速是60km/h，速度差为40km/h，而一些城市快速路上，只规定了最高限速80km/h，理论上速度差会更大。

2.前期行业调研分析

（1）调研了目前世界上主要的客车座椅标准，特别是欧盟、美国、澳大利亚的客车座椅相关标准。主要对比了这些国际上主要的客车座椅标准与国内客车座椅标准在试验方法和试验条件上的区别，如表1、表2、表3所示。

表1 各主要标准试验方法

标准	JT/T 1094/ GB 13057	欧标 ECER80	美标 FMVSS 207	澳标 ADR 68
试验方法	动态（静态补充）	静态、动态可选	静态	静态、动态可选

表2 各主要标准静态试验条件

标准	JT/T 1094/ GB 13057 适用客车	欧标 ECER80 适用客车	美标 FMVSS207 适用于所有乘用车、客 车、货车等	澳标 ADR 68 适用于客车
加力大小	5000N 每座 位	1.座椅背部载荷： 上部：1000/H1 下部：2000/H2 2. 5000N 每座位	1.I型安全带（两点式）： 下部：22249N 2.II型安全带（三点式）： 上部：13350N 下部：13350N 3.惯性载荷：座椅质量 20 倍 4.力矩：373N.m	1.座椅背部载荷： 上部：1000/H1 下部：2000/H2 2.躯干模块载荷： 上部：17.7kN 下部：8.9kN 3.惯性载荷：座椅质量 20 倍
加力位置	基准平面以上 750mm 处	1.座椅背部载荷： 上部： H1=0.70m~ 0.80m 下部： H2=0.45m~ 0.55m 2. 基准平面以上 750mm 处	1.I型安全带（两点式）： 下部：下人体模块 2.II型安全带（三点式）： 上部：上人体模块 下部：下人体模块 3.惯性载荷：质心位置 4.力矩：相对参考点	1.座椅背部载荷： 上部：H1=0.70m~0.80m 下部：H2=0.45m~0.55m 2.躯干模块载荷： 上部：上人体模块 下部：下人体模块 3.惯性载荷：质心位置或 下人体模块
加力方向	水平向前	水平向前	1.I型安全带（两点式）： 水平面 5°~15° 2.II型安全带（三点式）： 水平面 5°~15° 3.惯性载荷：水平前向 4.力矩：后向	1.座椅背部载荷： 上部：水平前向 下部：水平前向 2.躯干模块载荷： 上部：水平面 0~20° 下部：水平面 0~20° 3.惯性载荷：水平前向
加力及保持时间	至少保持 0.2s	至少保持 0.2s	30s 内达到，至少保持 10s	尽快达到，至少保持 0.2s
备注	针对车辆固 定件强度	针对客车座椅以 及车辆固定件强 度	不区分大小车型，针对客 车座椅系统以及固定件 强度	针对客车座椅系统以及 固定件强度

表3 各主要标准动态试验条件及方法对比

标准	JT/T 1094/GB 13057		欧标 ECER80		澳标 ADR 68	
试验项目	强度试验	损伤试验	强度试验	损伤试验	强度试验	损伤试验
试验速度	30km/h~32 km/h		30km/h~32 km/h		不低于 49 km/h	

假人及其位置	2个假人，后排		2个假人，后排		4个假人，前后排各2个	2个假人，后排
约束情况	不系安全带	系安全带	不系安全带	系安全带	前排系安全带，后排不系安全带	系安全带

(2) 收集并整理各单位进行澳洲标准ADR 68/00(2006)的相关数据，分析符合ADR 68/00(2006)标准要求的座椅与符合现行国标GB13057的座椅之间的差异。据统计，自2015年7月开始执行GB13057-2014动态试验至2018年3月，客车座椅的不合格率约为30%。自2017年4月开始执行JT/T 1094至2018年3月，重庆车辆检测研究院有限公司开展了140多次座椅试验，不合格率约为24%。而2019年的客车座椅不合格率已经降至不到10%，说明对于现行国标GB13057-2014大部分企业都有相应的技术实力来满足标准要求。2016年至2018年，开展的38次ADR 68/00(2006)座椅动态试验中，不合格率约为40%。从宇通、金龙、中通做过的ADR 68/00(2006)试验来看，没有一款座椅能够一次性通过，都需要多次改进后才能满足标准要求，并且能够通过试验的座椅型号也只是这些大型企业众多型号座椅中的极少数。目前很多中小型企业的技术水平还远达不到ADR 68/00(2006)的要求，因此对于整个行业来讲，与世界最先进水平还是有较大的差距。

(3) 走访各大主流客车企业，如郑州宇通、厦门金龙、苏州金龙、北汽福田等，了解其座椅供应商目前的技术水平。经调研，很多客车企业和座椅企业已经开始对满足国际先进标准做技术储备工作，但还未开发出能够满足如澳标ADR 68/00(2006)等世界先进标准的座椅。

(4) 对满足现行国标GB13057的座椅按照美标FMVSS 207进行静态试验，掌握现阶段国内客车座椅与世界先进水平的差距。试验参照美标FMVSS 207进行，测试了8款座椅，仅能达到美标FMVSS 207

规定力值的25%~65%，由此可见，现有国标双人座椅的固定件强度与美标要求的差距较大。

（三）主要技术内容变更及依据

1.范围

相较于2014年版未做修改。

2.规范性引用文件

删除了2014年版的GB11552-2009、GB24406-2012和ISO 6487，新增了GB11551-2014和GB/T 15089。理由：删除本标准中未进行引用的文件并增加本标准中新增的引用文件。

3.术语和定义

更改了“座椅形式”的定义。理由：由于座椅椅腿包含在了“座椅连接件”的定义中，故将“支撑件（即椅腿）”更改为“座椅连接件”。

更改了“固定件”的定义；删除了“连接件”的定义；增加了“座椅连接件”的定义；删除了“辅助座椅”的定义；更改了“假人”所包含的人体模型种类；更改了“座椅间距”的定义；更改了“约束隔板”的定义；。理由：“固定件”在标准中并未提及，提及更多的是“车辆固定件”，而2014年版中“固定件”的含义与我们理解的“车辆固定件”的含义相同，所以将名称改为“车辆固定件”以免含义重复；“连接件”在标准技术内容中并未提及，为避免产生歧义，将螺栓等用于连接座椅和车身的零件划归在“车辆固定件”的定义中，与车身一起考核；“座椅连接件”是和“车辆固定件”相对应名词，属于座椅的零部件，包含了椅腿和侧挂，使座椅和车辆划分更准确，避免产生歧义；为了更好的反映座椅在车辆上的实际状态对乘客的保护性能，将所有参与试验的座椅都纳入标准的评价范围，故删除“辅

助座椅”的概念，仅采用第一排座椅、第二排座椅等按照座椅试验时的位置进行区分；删除了2014年版“假人”定义中的老旧型号HYBRID II型人体模型，目的是为了确保假人损伤值评定的一致性；2014年版中“座椅间距”的定义在实际测量时会产生歧义且无法保证实际座椅间距的一致性，对假人损伤值评定的一致性产生不利影响，故对“座椅间距”的测量方法进行了修改，明确了测量位置，避免了歧义，保证假人损伤值评定的一致性；原“约束隔板”的定义中仅体现了约束功能，为更准确表达约束隔板的功能，增加了其对乘员的保护功能的描述。

4.座椅动态试验要求

更改了座椅对乘员限制作用的要求；更改了“乘坐的乘客未受严重伤害”的伤害指标；增加了“图1 约束隔板与杆接触示意图”（见图1）；增加了在进行5.3规定的试验后对座椅及假人的要求；增加了对约束假人的安全带的要求。理由：为更直观的反映试验方法，在结构上将原标准的5.1中的试验1和试验2独立出来，试验1改为5.1座椅及其车辆固定件强度动态试验，试验2改为5.2乘员保护试验，并且增加了约束隔板进行5.1和5.2试验的条件；本标准的试验方法参考了“ADR 68/00 客车碰撞乘员保护（2006）”，故乘员伤害指标也应参照ADR 68/00执行，并且增加了约束隔板进行5.2试验的条件；为方便理解，用标准中的图1说明约束隔板是否需要乘员保护试验判定的测量方法；增加了5.3组合试验的试验方法，所以对应的增加了对试验后的判定要求；安全带是关系到座椅对乘员保护性能的重要零部件，故增加了对约束假人的安全带的考核。

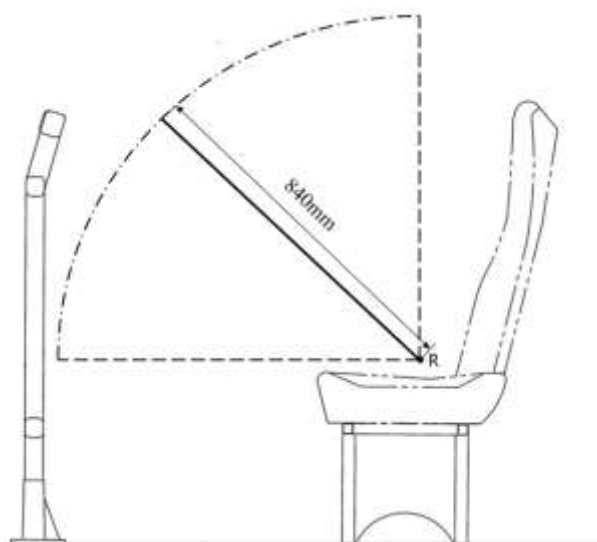


图 1 约束隔板与杆未接触示意图

5.车辆固定件要求

更改了车辆固定件要求；删除了2014年版的4.2.5。理由：2014年版的5.2为车辆固定件静态试验，而修订稿中的5.2为乘员保护试验，属于动态试验，故4.1.2.1中需要增加5.2；由于本标准参照ADR 68/00的试验方法，其试验载荷远大于GB14167的规定，故满足GB14167无法认为满足本标准4.2.1和4.2.2的要求，所以删除2014年版的4.2.5条。

6.座椅安装要求

更改了试验豁免条件。理由：由于本标准参照ADR 68/00的试验方法，其试验载荷远大于GB14167和GB11552-2009附录G的要求，故满足这两个要求无法豁免乘员保护试验，所以仅当座椅后部不会被乘客所撞击时才能豁免5.1和5.2的试验，但考核车辆固定件时，需按照实车上面的布置对最后一排和倒数第二排进行5.2规定的试验以考核末排座椅的车辆固定件是否能够承受约束在座位上的假人的载荷。

7.试验方法

更改了座椅及其车辆固定件动态试验；增加了乘员保护试验；增加了组合试验的试验方法；更改了车辆固定件静态试验。理由：2014年版中“试验1”和“试验2”的描述不直观，容易产生歧义，为试验

方法更加条例清晰，重新对试验方法进行了归类，5.1为客车座椅及其车辆固定件动态试验，其考核目的对应2014年版中的“试验1”，5.2为乘员保护试验，其考核目的对应2014年版中的“试验2”，5.4为车辆固定件静态试验，其考核目的对应2014年版中的车辆固定件试验；ADR 68/00中提供了一种可同时考核强度和损伤的三排座椅同时进行试验的方法，作为可选项引入本标准中，作为5.3组合试验能够同时代替5.1和5.2的试验；本标准为提升国内客车乘员保护水平，参照ADR 68/00的动态试验方法并结合国内实际情况，针对性的做了修改，5.1客车座椅及其车辆固定件动态试验的假人放置采用分阶段实施的方法执行，减小技术提升过大对行业的冲击。5.2乘员保护试验参照ADR 68/00中座椅强度试验方法及评价指标，相较于2014年版的“试验2”有较大幅度的提升，能够有效提升国内客车乘员保护水平。5.4车辆固定件静态试验参照ADR 68/00中第8条车辆固定件等效试验程序，并根据不同阶段的假人放置方案所导致的载荷差异明确了载荷大小。

8.附录

删除了2014年版的附录C和附录D。理由：本标准未参照UN R80，故删除2014年版的附录C和附录D。

（四）验证试验情况分析

1.乘员保护试验验证试验

标准组开展了乘员保护试验验证试验，由7家主流客车企业和3家座椅厂参与了新标准的乘员保护验证试验中，参与试验的样品均为各企业质量较好的满足现行国家标准GB13057-2014的客车座椅，共进行了8次验证试验，结果显示除头部损伤指标损伤合格率为37%外，其他损伤指标合格率均为100%。说明乘员保护试验的难度提升是合

理的，该试验能够提升国内客车的乘员保护水平。

2.座椅及其车辆固定件强度动态试验第一阶段假人放置方案验证试验

标准组开展了座椅及其车辆固定件强度动态试验第一阶段假人放置方案验证试验，由7家主流客车企业和3家座椅厂参与了该验证试验项目，参与试验的样品均为各企业质量较好的满足现行国家标准GB13057-2014的客车座椅，共进行了8次验证试验，结果显示50%的合格率。说明第一阶段假人放置方案的难度提升是合理的，能够提升国内客车的乘员保护水平。第二阶段假人配置方案由于仅有满足ADR 68/00的座椅能够符合要求，故考虑到对行业的冲击，第二阶段假人配置方案的实施时间定为第一阶段执行3年后开始执行，以给与行业充足的时间进行技术升级。

3.车辆固定件强度静态试验验证试验

标准组通过前期计算机仿真和试验的研究，得到了能够反映第一阶段配置方案和第二阶段配置方案的静态加载力值。并进行了验证试验，验证了该力值的有效性。

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

本标准是我国客车被动安全领域的重要标准；与现行相关法律、法规、规章及相关标准没有冲突或矛盾。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

目前国内外关于客车座椅及其车辆固定件强度的主要标准有国标GB 13057、交通部标准JT/T 1094、欧标ECE R80、美标FMVSS 207、澳标ADR 68/00。中国现行的标准基本都是引用欧标ECE R80的试验

方法，对比欧标ECE R80，交通部标准JT/T 1094和国标GB 13057主要取消了静态试验，仅保留动态试验，而欧标ECE R80、澳标ADR 68/00中的静态、动态被认为是等效的，可选其一。美标FMVSS 207则仅有静态试验。这些标准的静态试验主要都是针对考核座椅或者车辆固定件的强度，而动态试验则既考虑了座椅和车辆固定件的强度，也考虑了对乘员的伤害。

为提升我国客车乘员保护水平，在动态试验方法上与欧标相比有较大幅度提升的仅有澳标ADR 68/00可作为参考，故本次修订参照澳标ADR 68/00的动态试验方法，并兼顾目前国内客车技术发展水平，所以新标准采用分阶段实施的方式执行。

第一阶段实施的内容为，在试验方法不变的情况下，仅对试验条件即动态试验速度进行修改，从30km/h-32km/h提高至不小于49km/h。

考虑到国内客车企业整体技术水平，避免对行业产生较大的冲击，第一阶段实施的动态试验主要是在现行国标GB13057-2014的动态试验方法的基础上，参照澳标ADR 68/00(2006)的速度要求，把试验速度从30km/h-32km/h提高至不小于49km/h。并相应的修改了减速度的要求和假人伤害值的要求。第一阶段损伤试验已经达到了澳标ADR 68/00(2006)的水平，而强度试验则相当于澳标ADR 68/00(2006)的60%。第一阶段的持续时间为3年，该阶段的难度约为澳标ADR68的60%，从目前调研的情况来看，这个要求对于现阶段的客车座椅生产企业来说还是很有挑战的。这一阶段能够使得国内客车整体被动安全水平有一个较大幅度的提升。

第二阶段实施的内容主要是在第一阶段的基础上，把强度试验从原有的仅后排放置无约束假人变更为前排放置有约束假人且后排放置无约束假人。从而使得该标准与澳标ADR 68/00(2006)的动态试验

处于同一水平。

经过第一阶段2—3年的技术提升，实施第二阶段时对于客车行业的冲击就会比较小。也符合循序渐进的客观规律。第一阶段的强度试验方法还是仅有第二排座椅放置了无约束的假人，第二阶段则是除了第二排座椅放置无约束的假人外，第一排座椅也要放置假人，并用安全带约束在座椅上。相较于第一阶段，每个座位增加了一个75kg的假人，相当于增加了40%的能量，所以对于座椅及其固定件的强度提出了更高的要求。达到了澳标ADR68的水平。第二阶段的实施，标志着国内客车座椅标准已经与世界最先进的标准处于同一水平，能够很大程度上提升我国客车被动安全水平，减少发生客车碰撞时乘员伤亡的概率。修订后标准与同类国际/国外标准的对比见表4。

表4 修订后标准与同类国际/国外标准的对比

标准	JT/T 1094-2016 GB 13057-2014		欧标 ECER80		澳标 ADR 68/00(2006)		修订后 GB13057-XXXX			
							第一阶段		第二阶段	
试验项目	强度试验	损伤试验	强度试验	损伤试验	强度试验	损伤试验	强度试验	损伤试验	强度试验	损伤试验
试验速度	30km/h~32 km/h		30km/h~32 km/h		不低于 49 km/h		不低于 49 km/h			
假人及其位置	后排放置假人		后排放置假人		前后排均放置假人	后排放置假人	后排放置假人		前后排均放置假人	后排放置假人
约束情况	不系安全带	系安全带	不系安全带	系安全带	前排系安全带，后排不系安全带	系安全带	不系安全带	系安全带	前排系安全带，后排不系安全带	系安全带

五、重大分歧意见的处理过程、处理意见及其依据
无。

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，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

通过行业调研及验证试验的结果可知，目前国内客车行业在客车乘员保护的发展水平对满足第一阶段的要求能够在较短的时间内达到，但距离标准第二阶段要求还有较大差距，故考虑到对行业的冲击，第二阶段的实施时间建议为第一阶段执行3年后开始执行，以给与行业充足的时间进行技术升级。故建议对于新申请型式批准的车型自本文件发布之日起第7个月起按照第一阶段执行，第43个月起按照第二阶段执行。对于已获得型式批准的车型自本文件实施之日起第13个月起按照第一阶段执行，第49个月起按照第二阶段执行。在第一阶段执行期间，根据制造厂的选择，也可按照第二阶段执行。

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

本标准的实施监督管理部门为中华人民共和国工业和信息化部。

《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”。

八、是否需要对外通报的建议及理由

本标准汽车制造领域强制性国家标准，我国是WTO的签约国，且本标准涉及人身健康和生命财产安全，建议对外通报。

九、废止现行有关标准的建议

标准发布实施后，建议废止GB 13057-2014《客车座椅及其车辆固定件的强度》。

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

本标准适用于M2和M3两类中的II级、III级及B级客车用前向安装的乘客座椅，以及此类客车所有乘客座椅的车辆固定件及其座椅安装。也适用于此类客车上安装于座椅前方的约束隔板及其车辆固定件。

十二、其他应当予以说明的事项

无。