

# 推荐性国家标准

## 《道路车辆 功能安全 第4部分：产品开发：系统层面》

### （征求意见稿）编制说明

#### 一、工作简况

##### 1、任务来源

本项目是根据国标委发【2020】37号文《国家标准化管理委员会关于下达2020年第二批推荐性国家标准计划的通知》（计划项目编号：20202510-T-339），修改采用ISO 26262-4: 2018，对GB/T 34590.4-2017《道路车辆 功能安全 第4部分：产品开发：系统层面》进行修订。

##### 2、项目背景

GB/T 34590-2017《道路车辆 功能安全》修改采用国际标准ISO 26262-2011，该项标准针对汽车电子电气安全相关系统，为避免车辆电控系统因故障而导致车辆失控、人员伤亡等事故风险，提出了电控系统在全生命周期（设计、开发、生产、运行、报废）内的功能安全要求，可有效的降低由于汽车电子电气系统的随机硬件失效和系统性失效所带来的风险，对汽车安全性的提高有重要作用。该项标准发布后，受到了国内整车、零部件企业的高度重视，并积极导入该项标准，在企业技术研发和流程体系上提出功能安全的要求。满足功能安全要求已成为保证汽车电控系统和整车安全运行的行业共识。

国际标准化组织ISO于2018年12月发布了ISO 26262-2018（共12个部分），与第1版相比，标准适用范围由乘用车扩展到除轻便摩托车之外的所有道路车辆，并新增了第11部分：半导体应用指南和第12部分：摩托车的适用性。ISO 26262第二版相较第一版，ISO结合当前汽车技术国际水平的发展情况和变化，增加了很多新的要求，也对很多具体条款进行了修订。在促进我国跟进经济全球化的步伐，与国际接轨，同时符合我国国情和技术发展水平的原则下，修改采用国际标准ISO 26262-2018的基础上，对GB/T 34590-2017系列标准进行修订，为提高国内汽车整车和零部件企业的安全和管理水平、满足相关出口要求，提升产品竞争力方面有重要的必要性和意义。

##### 3、主要工作过程

本项目任务下达后，全国汽车标准化技术委员会组织行业相关单位成立标准起草组，确定中国汽车技术研究中心有限公司为牵头单位。其他参与单位包括：比亚迪汽车工业有

限公司、耐世特汽车系统（苏州）有限公司等50余家企业。主要工作过程如下：

2019年9月~11月，项目启动预研，完成国际标准ISO 26262-4:2018《Road vehicles — Functional safety — Part 4:Product development at the system level》翻译稿，在此基础上形成立项草案。2019年11月8日，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（TC114/SC29）年会上正式提交了立项申请，并通过了委员立项投票。

2019年11月，召开起草组启动会，明确了项目分工和计划，2019年11月~2020年5月，共召开两轮共9次起草组网络会议，形成起草组草案。

2020年5月28日，召开“道路车辆功能安全标准研究制定工作组第十三次会议”网络会议，来自国内外整车生产企业、零部件供应商、汽车电子软件和硬件开发企业、检测机构和科研院所等71家单位的130名代表参加会议。会上介绍了GB/T 34590-2017标准修订进展情况，并将起草组草案发送至工作组征集修改意见。

2020年5月~11月，审核组对来自8家单位的206条修改意见进行了讨论，最后形成91条修改意见。起草组对审核组意见进行了意见收集，共收到5家单位的70条修改意见，并组织了网络会议进行讨论，最终采纳69条，不采纳2条，部分采纳20条。并于11月4日将起草组草案发送至工作组继续征集修改意见。

2020年11月~2021年1月，共收到来自4家单位的工作组意见137条，起草组共召开起草组网络会议2次，逐条进行了讨论和处理，其中采纳29条，不采纳60条，部分采纳48条。起草组根据修改意见更新并形成了社会公开征求意见稿。

#### **4、主要参加单位和起草组成员及所做的工作**

本标准由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、耐世特汽车系统（苏州）有限公司等50余家企业参与起草，在标准制定过程中，召开了多次标准草案会议、调研，查阅了国内外相关标准和资料。

## **二、国家标准编制原则和确定国家标准主要内容**

### **1、标准编制原则**

本标准编制过程中遵循以下原则：

#### 1) 规范性

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》和GB/T 20000.2-2009《标准化工作指南 第2部分：采用国际标准》的要求进行编制。

#### 2) 一致性

本标准修改采用ISO 26262-2018，与国际标准在技术内容和文本结构上保持一致，并尽量与现行有效的国家法律、法规、标准保持一致并符合国家在语言文字方面的规定。

## 2、标准主要技术内容

本标准主要由范围，规范性引用文件，通用要求，系统层面产品开发的概述，技术安全概念，系统及相关项的集成和测试，安全确认等组成，主要技术内容如下：

### 1) 范围

GB/T 34590的本部分规定了车辆在系统层面产品开发的要求，包括：

- 启动系统层面产品开发总则；
- 技术安全要求的定义；
- 技术安全概念；
- 系统架构设计；
- 相关项集成和测试；
- 安全确认；

本文件适用于安装在除轻便摩托车外的量产道路车辆上的包含一个或多个电气/电子系统的与安全相关的系统。

本文件不适用于特殊用途车辆上特定的电气/电子系统，例如，为残疾驾驶者设计的车辆。

注：其他专用的安全标准可作为本文件的补充，反之亦然。

已经完成生产发布的系统及其组件或在本文档发布日期前正在开发的系统及其组件不适用于本文件。对于在本文档发布前完成生产发布的系统及其组件进行变更时，本文件基于这些变更对安全生命周期的活动进行裁剪。未按照本文件开发的系统与按照本文件开发的系统进行集成时，需要按照本文件进行安全生命周期的裁剪。

本文件针对由安全相关的电气/电子系统的功能异常表现而引起的可能的危害，包括这些系统相互作用而引起的可能的危害。本文件不针对与触电、火灾、烟雾、热、辐射、毒性、易燃性、反应性、腐蚀性、能量释放等相关的危害和类似的危害，除非危害是直接由安全相关的电气/电子系统的功能异常表现表现而引起的。

本文件提出了安全相关的电气/电子系统进行功能安全开发的框架，该框架旨在将功能安全活动整合到企业特定的开发框架中。本文件规定了为实现产品功能安全的技术开发要求，也规定了组织应具备相应功能安全能力的开发流程要求。

本文件不针对电气/电子系统的标称性能。

### 2) 通用要求

规定了标准的一般要求、表的诠释、基于ASIL等级的要求和建议、摩托车的适用性、卡车、客车、挂车和半挂车的适用性等内容。

### 3) 系统层面产品开发的概述

提供了系统层面产品开发的概览，包括目的和总则。

### 4) 技术安全概念

规定了为实现技术安全概念的相关要求，包括：目的、总则、前提条件、支持信息、要求和建议（包括技术安全要求的定义、安全机制、系统架构设计规范和技术安全概念、安全分析及避免系统性失效、运行过程中随机硬件失效的控制措施、分配到硬件和软件、软硬件接口HSI规范、生产运行服务和报废、验证）、工作成果。

### 5) 系统及相关项的集成和测试

规定了如何开展系统及相关项的集成和测试的要求，包括：目的、总则、前提条件、支持信息、要求和建议（集成和测试策略规范、软硬件集成和测试、系统集成和测试、整车集成和测试）、工作成果。

### 6) 安全确认

规定了安全确认的要求，包括：目的、总则、前提条件、支持信息、要求和建议（安全确认的环境、安全确认的规范、安全确认的执行、评估）、工作成果。

本文件代替GB/T 34590.4-2017《道路车辆 功能安全 第4部分：产品开发：系统层面》，与GB/T 34590.4-2017相比，除结构调整和编辑性改动外，主要技术变化如下：

- 修改了标准使用范围，由“量产乘用车”扩大到“除轻便摩托车外的量产道路车辆”；
- 新增了对商用车辆的相关要求和示例、对摩托车的适应性要求等；
- 修改了第5章的内容，将原本的“启动系统层面产品开发”修改为“系统层面产品开发的概览”（见5）；
- 修改了第5章的目的（见5.1）；
- 删除了第5章本章的输入、要求和建议、工作成果等内容（见2017版的5.3、5.4、5.5）；
- 整合了2017版第6章和第7章的内容，对技术安全概念阶段的开发目的做了细化（见6.1，2017版的6.1、7.1）；
- 修改了对技术安全要求的描述，更改为对技术安全概念的描述（见6.2）；
- 修改了“技术安全要求”的定义要求（见6.4.4.1）；
- 修改了安全机制的定义要求（见6.4.2）；
- 删除了ASIL分解对应的内容（见2017版的6.4.3）；

- 新增了系统架构设计中安全分析的目的（见 6.4.4.1）；
  - 删除了模块化系统设计的属性等相关内容及表表格（见 6.4.4.6，2017 版的 7.4.3.7）
  - 修改了关于生产、服务、运行和报废的相关概念（见 6.4.8.1）；
  - 删除了系统设计的验证相关内容及表格（见 2017 版的 7.4.8）；
  - 新增了系统阶段认证的相关内容及要求（见 6.4.9.2）；
  - 修改了集成和测试的子阶段和目标（见 7.1）；
  - 删除了集成和测试策略中的“安全机制的诊断或失效覆盖的有效性”的描述（见 7.4.1.1）；
  - 修改了系统层面和整车层面关于“安全机制的诊断或失效覆盖的有效性”的内容（见表 10，表 14）；
  - 修改了安全确认的目的（见 8.1）；
  - 新增了安全确认的环境（见 8.4.1）；
  - 修改了确认的计划的描述，变更为安全确认的规范（8.4.2）；
  - 删除了相关项层面实施随机硬件失效度量的确认（见 2017 版的 9.4.3.3）；
  - 删除了功能安全评估、生产发布两个章节（见 2017 版的 10、11）
- 本部分使用重新起草法修改采用了 ISO 26262-4: 2018 《道路车辆 功能安全第4部分：产品开发：系统层面》。
- 本部分与 ISO 26262-4: 2018 的技术性差异及其原因如下：
- 关于规范性引用文件，本部分做了具有技术性差异的调整，以适应我国的技术条件，调整的情况集中反映在第 2 章“规范性引用文件”中，具体调整如下：
    - 用修改采用国际标准的 GB/T 34590.2-XXXX 代替 ISO 26262-2: 2018；
    - 用修改采用国际标准的 GB/T 34590.3-XXXX 代替 ISO 26262-3: 2018；
    - 用修改采用国际标准的 GB/T 34590.5-XXXX 代替 ISO 26262-5: 2018；
    - 用修改采用国际标准的 GB/T 34590.6-XXXX 代替 ISO 26262-6: 2018；
    - 用修改采用国际标准的 GB/T 34590.7-XXXX 代替 ISO 26262-7: 2018；
    - 用修改采用国际标准的 GB/T 34590.8-XXXX 代替 ISO 26262-8: 2018；
    - 用修改采用国际标准的 GB/T 34590.9-XXXX 代替 ISO 26262-9: 2018；
  - 修改了 5.2 中关于进行安全确认以提供与安全目标和接受准则相关的功能安全证据的要求；
  - 7.3.1 中增加了关于安全准则的表述。
  - 8.1 的列项 a) 中增加了关于安全准则的表述。

### 三、主要试验（或验证）情况分析

本标准的技术内容应在充分理解 ISO 26262 内涵的基础上，根据我国汽车行业的特点和实际情况，加入自身的理解和要求，制定出符合我国汽车电子产业发展需求的标准，提升

车辆系统或产品的可靠性，避免过当设计而增加成本以及避免因系统失效、随机硬件失效、软件故障所带来的风险，使电子系统的安全功能在各种严酷条件下保持正常运作，确保驾乘人员及路人的安全，从而提高国内车企的设计开发、流程和管理水平。

为了做好此项工作，道路车辆功能安全标准研究制定工作组广泛地收集了国内、外有关标准及资料，调研国内外整车和零部件企业以及通过开展起草组会议、工作组会议、研讨交流的形式吸取有益建议和意见，逐步完善标准草案。

#### **四、标准中涉及专利情况**

本标准不涉及专利问题。

#### **五、预期达到的社会效益、对产业发展的作用**

本标准将推动汽车行业通过建立和完善汽车电子电气产品的功能安全流程开发体系，按照标准的技术要求进行产品开发，从而提升企业的整体技术和管理水平。同时在促进我国跟进经济全球化的步伐，与国际接轨，同时符合我国国情和技术发展水平的原则下，修改采用国际标准 ISO 26262-2018 的基础上，对 GB/T 34590-2017 系列标准进行修订，为提高国内汽车整车和零部件企业的安全和管理水平、满足相关出口要求，提升产品竞争力方面有重要的必要性和意义。

#### **六、采用国际标准和国外先进标准情况**

本标准修改采用ISO国际标准：ISO 26262-4:2018《Road vehicles — Functional safety — Part 4:Product development at the system level》。

#### **七、在标准体系中的位置，与现行相关法律、法规、规章及相关标准，特别是强制性标准的协调性：**

无。

#### **八、重大分歧意见的处理经过和依据：**

无。

#### **九、标准性质的建议说明：**

由于本标准规定的是针对汽车安全的方法论要求。根据标准化法和有关规定，建议本标准的性质为推荐性国家标准。

#### **十贯彻标准的要求和措施建议（包括组织措施、技术措施、过渡办法、实施日期等）：**

无。

**十一、废止现行相关标准的建议：**

无。

**十二、其他应予说明的事项：**

无。