

附件二：

HJ

中华人民共和国环境保护行业标准

HJ XXXX-200X

车用压燃式、气体燃料点燃式发动机与汽车 车载诊断系统（OBD）技术要求

Technical specification for on-board diagnostic systems (OBD)
of compression ignition and gas fuelled positive ignition
engines of vehicles

（征求意见稿）

200X-XX-XX 发布

200X-XX-XX 实施

环 境 保 护 部 发布

目 次

前 言	1
1 适用范围.....	2
2 规范性引用文件.....	2
3 术语和定义.....	3
4 型式核准及申请.....	5
5 技术要求和试验.....	6
6 OBD 系统信息的获取	12
7 生产一致性.....	12
8 型式核准的扩展.....	12
附录 A （规范性附录） 型式核准申报材料	14
附录 B （规范性附录） 车载诊断系统 (OBD) 的型式核准试验	16
附录 C （规范性附录） 故障指示器及故障代码	21
附录 D （规范性附录） 诊断信号	23

前 言

为贯彻《中华人民共和国环境保护法》和《中华人民共和国大气污染防治法》，防治机动车污染物排放对环境的污染，改善环境空气质量，制定本标准。

本标准规定了装用压燃式发动机汽车及其压燃式发动机、装用以天然气（NG）或液化石油气（LPG）作为燃料的点燃式发动机汽车及其点燃式发动机的车载诊断系统(OBD)技术要求及试验方法。本标准是对 GB17691-2005 《车用压燃式、气体燃料点燃式发动机与汽车排气污染物排放限值及测量方法（中国 III、IV、V 阶段）》中关于车载诊断系统（OBD）的内容的补充。

本标准技术内容修改采用欧盟（EU）指令 2005/55/EEC《关于协调各成员国采取措施防治车用压燃式发动机气态污染物和颗粒物排放，以及燃用天然气或液化石油气的车用点燃式发动机气态污染物排放法律的理事会指令》，以及其修订指令 2005/78/EC、2006/51/EC 的有关车载诊断系统(OBD)的内容。

本标准为首次发布。

按照有关法律规定，本标准具有强制执行效力。

本标准由环境保护部科技标准司提出。

本标准主要起草单位：中国汽车技术研究中心、中国环境科学研究院、济南汽车检测中心。

本标准环境保护部 年 月 日批准。

本标准自 年 月 日起实施。

本标准由环境保护部解释。

车用压燃式、气体燃料点燃式发动机与汽车车载诊断系统 (OBD)技术要求

1 适用范围

本标准规定了装用压燃式发动机汽车及其压燃式发动机、装用以天然气（NG）或液化石油气（LPG）作为燃料的点燃式发动机汽车及其点燃式发动机的车载诊断系统(OBD)技术要求及试验方法。

本标准适用于设计车速大于25km/h的M₂、M₃、N₁、N₂和N₃类及总质量大于3500kg的M₁类机动车装用的压燃式(含气体燃料点燃式)发动机及其车辆的车载诊断系统(OBD)的型式核准和生产一致性检查。

若装备压燃式(含气体燃料点燃式)发动机的N₁和M₂类车辆已经按照GB18352.3—2005《轻型汽车污染物排放限值及测量方法(Ⅲ、Ⅳ)》的规定进行了车载诊断系统(OBD)型式核准,则其发动机可不按本标准进行型式核准。

2 规范性引用文件

本标准内容引用了下列文件中的条款,凡是不注日期的引用文件,其有效版本适用于本标准。

GB17691 车用压燃式、气体燃料点燃式发动机与汽车排气污染物排放限值及测量方法(中国Ⅲ、Ⅳ、Ⅴ阶段)

GB18352.3—2005《轻型汽车污染物排放限值及测量方法(Ⅲ、Ⅳ)》

HJ ××××—2008 车用压燃式、气体燃料点燃式发动机与汽车排气污染物排放控制系统耐久性技术要求

ISO 2575: 2000 道路车辆 控制指示器和信号用符号

ISO 15031-1: 2001 道路车辆 车辆与排放有关诊断用外部试验装置之间的通讯 第1部分: 通用信息

ISO/PRF TR 15031-2: 2004 道路车辆 车辆与排放有关诊断用外部试验装置之间的通讯 第2部分: 术语、定义和缩写

ISO 15031-3: 2004 道路车辆 车辆与排放有关诊断用外部试验装置之间的通讯 第3部分: 诊断连接器和相关的电路:技术要求及使用

ISO DIS 15031-4: 2004 道路车辆 车辆与排放有关诊断用外部试验装置之间的通讯 第4部分: 外部试验装置

ISO DIS 15031-5: 2004 道路车辆 车辆与排放有关诊断用外部试验装置之间的通讯 第5部分: 排放相关的诊断服务

ISO DIS 15031-6: 2004 道路车辆 车辆与排放有关诊断用外部试验装置之间的通讯 第6部分: 诊断故障代码的定义

ISO 15031-7: 2001 道路车辆 车辆与排放有关诊断用外部试验装置之间的通讯 第7部分: 数据链接安全性

ISO 15765-4: 2001 道路车辆 对控制器局域网(CAN)的诊断 第4部分:与排放有关系系统的要求

SAE J1939 推荐标准：串行控制和通讯车辆网络

SAE J1939-13 车辆外部诊断连接器

SAE J1939-73 应用层—诊断

SAE J2012 诊断故障代码的定义（等同于ISO/DIS 15031-6, 2002年4月30日）

3 术语和定义

下列术语和定义适用于本标准。GB 17691 和 HJ ××××—2008《车用压燃式、气体燃料点燃式发动机与汽车排气污染物排放控制系统耐久性技术要求》中有关术语和定义也适用于本标准。

3.1 失效策略

失效策略指下述情况：

一种辅助排放控制策略（AECS），它可使得汽车在可合理预期的正常使用条件下，排放控制相对于基础排放控制策略（BECS）效能降低；或

一种基础排放控制策略（BECS），它可区分型式核准试验和其它运行工况，在型式核准试验工况之外的工况下运行时，提供低于型式核准水平的排放控制；或

OBD 系统或一种排放控制监测策略，它可对型式核准试验工况和其它运行工况加以区分，在型式核准试验工况之外的工况下运行时，提供低于型式核准时的监测水平(及时性准确性)。

3.2 排放后处理系统

安装在发动机排气系统中的催化转化器（氧化或三效），颗粒物捕集器、deNO_x 系统、组合式降氮氧化物（deNO_x）—颗粒物捕集器系统或其它任何能降低排气污染物的装置，但不包括废气再循环（EGR）系统。

3.3 降氮氧化物（deNO_x）系统

设计用来降低氮氧化物（NO_x）的排气后处理系统。（如主动和被动的稀燃 NO_x 催化器，吸附型 NO_x 催化器以及选择性催化还原（SCR）系统）

3.4 组合式降氮氧化物—颗粒物系统

设计用来同时减少氮氧化物（NO_x）和颗粒物（PM）的排气后处理系统。

3.5 排放控制系统

指排气后处理系统、发动机系统的电控单元(EECU)、安装在发动机排气装置中为电控单元提供输入信号或接受输出信号的排放相关部件、EECU 与任何其它动力总成或汽车排放管理用控制单元之间的通讯界面（硬件或软件，如适用）。

3.6 排放控制监测系统

一个监测系统，它用来确保 NO_x 控制措施按照第 5.5 条的要求在发动机系统上正确执行。

3.7 发动机系统

发动机、排放控制系统、发动机系统电控单元(EECU)与任何其它传动系或汽车的控制单元之间的通讯界面(硬件和软件)。

3.8 排放默认模式

OBD 系统监测到排放控制策略（ECS）的故障并且故障指示器被激活的状态，这种状态下辅助排放控制策略（AECS）将被激活，不再从已失效的部件或系统获得输入信号。

3.9 取力装置

发动机驱动的输出功率装置，可为汽车上安装的辅助设备提供动力。

3.10 故障

排放控制系统的任何劣化或失效，包括电器失效。这些失效会导致排放超出第5.1.3条中OBD限值，或导致排气后处理系统由于无法达到其正常工作范围而导致排放物超出第5.1.3条OBD限值（如适用）；或OBD系统本身不能完成本标准监测要求的情况；或制造企业可把排放未超过第5.1.3条OBD限值的劣化和失效认为是故障。

3.11 严重功能性故障

所有排气后处理系统中永久的或暂时性故障。这些故障会立刻或将导致发动机系统气体或颗粒污染物排放增加，而且这种排放物的增加程度是不能由车载诊断系统(OBD)所正确估计到的。

3.12 故障指示器（malfunction indicator, 简称MI）

可视的指示器。当连接于 OBD 系统的与排放相关的任何零部件或 OBD 系统本身发生故障时，它能清楚地提示汽车的驾驶员。

3.13 OBD—发动机系族

进行OBD系统型式核准时，制造企业按第8.1条规定制造的具有共同OBD系统设计参数的一组发动机系统。

3.14 反应剂

一种介质，贮存于车载储罐内，按照排放控制系统的要求供给排气后处理系统（如需要）。

3.15 暖机循环

发动机经充分运转，使冷却液温度比发动机启动时上升至少 22K，并到达一个最低温度 343 K (70 °C)的过程；

3.16 访问

通过用于标准诊断连接的串行接口，获取所有与排放相关的 OBD 数据。包括与汽车排放有关的零部件检查、诊断、维护或修理时的所有故障代码。

3.17 缺陷

汽车车载诊断系统(OBD)中，有最多不超过 2 个独立部件或系统被车载诊断系统(OBD)间断或连续监测，而这些监测的工作特性会影响车载诊断系统(OBD)对这些部件或系统的其它方面的有效监测，或者不能逐条满足车载诊断系统(OBD)的所有要求。根据第 4.4 条的要求，可以批准型式核准、注册和销售带有这种缺陷的发动机或汽车。

3.18 劣化部件/系统

为进行 OBD 系统型式核准试验，制造企业用可控方法特制的已劣化的发动机系统或排放后处理的部件/系统。

3.19 OBD试验循环

ESC 另一版本的试验循环，与 GB17691 附录 B 附件 BA 第 BA.2.7 条规定的 ESC 循环具有相同顺序的 13 工况，但每个工况的时间减少为 60 秒。

3.20 预处理循环

为了使发动机运行稳定、使排放控制系统和 OBD 系统监测准备就绪，至少运行三个连续的 OBD 试验循环或排放试验循环。

3.21 无限制

不依靠从制造企业获得的访问码或类似设备就可进行的访问，或如果被访问的信息是非标准化的，则不需要任何独特的解码信息就可对所产生的数据进行访问。

3.22 修理信息

制造企业向授权经销商/修理厂提供的对汽车进行诊断、维护、定期监测或修理所需的所有信息。这些信息应包括维修手册、技术指南、诊断信息（如：用于测量的理论最小和最大值）、电路图、适用于某发动机型的标定软件版本号、根据车辆制造企业的规定关于电子系统的软件升级信息、对个别和特殊情况的说明、有关工具和设备的资料、数据记录信息、双向监测和试验的数据。制造企业有权不提供受知识产权和法律保护的信息，或作为制造企业/或零部件供应商的专门技术秘密，但也不应该不正当地隐瞒必要的技术信息。

4 型式核准及申请

4.1 型式核准的申请

车载诊断系统(OBD)型式核准的申请按照 GB17691 中第 4 章的规定执行，制造厂应同时提供本标准附录 A 要求的相关信息。

4.2 型式核准试验

OBD 系统型式核准试验应按附录 B 规定的程序进行。

应在发动机系族中选择一台有代表性的发动机型（见 GB17691 第 9 章）用于 OBD 系统验证试验，或可把 OBD 发动机系族内源机的 OBD 系统的试验报告提交型式核准机构，申请扩展核准,替代实测 OBD 系统验证试验。

4.3 型式核准

按照第 4.2 条的方法进行核准试验并满足第 5 章要求的发动机型/车型将给予型式核准。

4.4 存在缺陷的 OBD 系统的型式核准

4.4.1 即使 OBD 系统存在一个或者多个缺陷而不能完全满足本标准的要求，制造企业仍可向型式核准机构提出型式核准申请的请求。

4.4.2 型式核准机构考虑该请求时，应确认制造企业提出的缺陷要求是否可行或不合理。

型式核准机构应考虑制造企业提供的资料，制造企业应详细说明下列因素但不限于：技术可行性、订货交货时间和生产周期（包括发动机设计和电控单元编程逐渐采用和淘汰周期）、OBD 系统按照本标准要求的有效性以及制造企业已证明为满足本标准的各项要求所作努力，接受标准所演化出来的全部内容。

4.4.3 型式核准机构不接受完全没有诊断监测的缺陷申请。

4.4.4 型式核准机构不接受不考虑 OBD 限值的缺陷申请。

4.4.5 在确定识别缺陷的顺序时，应首先确定关于第 5.3.2.1 条，第 5.3.2.2 条，第 5.3.2.3 条，第 5.3.2.4 条和第 5.3.5 条关于 OBD 1 阶段的缺陷，和第 5.4.2.1 条，第 5.4.2.2 条，第 5.4.2.3 条，第 5.4.2.4 条和 5.3.5 条关于 OBD 2 阶段的缺陷。

4.4.6 在型式核准之前或在型式核准时，除附录 D 第 D.8.5 条规定之外，不批准任何有关第 5.3.3 条、第 5.5 条和附录 D 要求的缺陷。

4.4.7 有缺陷期

4.4.7.1 发动机机型和装用该发动机机型的汽车自型式核准之日起，两年内可携带某种缺陷；如果可充分证明为纠正某缺陷需对发动机进行重大改进且另外需要两年以上的时间，此时带有该缺陷的时间可不超过 3 年。

4.4.7.2 如果在已批准的车型上发现某种缺陷，制造企业可以申请原型式核准机构追溯批准该缺陷的存在。在这种情况下，自通知型式核准机构之日起，可携带该缺陷两年。如果能充分证明，为纠正某缺陷需对发动机进行重大改进且另外需两年以上的时间，此时带有该缺陷的时间可不超过3年。

5 技术要求和试验

5.1 OBD 系统及限值

5.1.1 国IV阶段

所有达到GB17691中第IV阶段排放水平的柴油发动机或装用柴油发动机的汽车应配备车载诊断系统(OBD), 并按照第5章中OBD1及确保NO_x排放控制措施正确工作的要求（NO_x 控制）设计、安装、生产发动机或车辆。

5.1.2 国 V 阶段

所有达到 GB17691 中第 V 阶段排放水平的柴油发动机或气体燃料发动机及装用柴油发动机或气体燃料发动机的汽车应配备车载诊断系统(OBD), 并按照第 5 章中 OBD2 及确保 NO_x 排放控制措施正确工作的要求（NO_x 控制）设计、安装、生产发动机或车辆。

对于气体燃料发动机，若不采用废气再循环(EGR)和/或降氮氧化物后处理系统，可不执行 NO_x 控制的要求。

5.1.3 OBD 限值

表 1. OBD 限值

排放阶段(GB17691)	OBD系统	限值	
		(NO _x) [g/ (kW·h)]	颗粒物(PT) [g/ (kW·h)]
IV	OBD1+NO _x 控制 ⁽¹⁾	5.0 ⁽²⁾ /7.0 ⁽³⁾	0.1
V	OBD2+NO _x 控制 ⁽¹⁾	3.5 ⁽²⁾ /7.0 ⁽³⁾	0.1
EEV	OBD2+NO _x 控制 ⁽¹⁾	3.5 ⁽²⁾ /7.0 ⁽³⁾	0.1
注: (1) 确保NO _x 控制措施正确工作要求的简称; (2) 此限值仅用于NO _x 控制限值, 当ETC试验排放值超过此限值激活故障指示器(见第5.5.3.2条); (3) ETC试验排放值超过此限值激活故障指示器并启动扭矩限制器。			

5.2 OBD 系统一般要求

5.2.1 OBD 系统的设计、结构和在汽车上的安装应保证其在发动机全寿命期内能够识别故障的种类。但型式核准机构应接受这样一种情况，即发动机使用期超过 HJXXXX—2008 中定义的相应的耐久期后，OBD 系统性能可能表现出某种程度的劣化，在 OBD 系统向驾驶员发出故障报警信号之前，排放可能超出了第 5.1.3 条中相应的 OBD 限值。

5.2.2 每次发动机起动后，如果试验条件符合诊断的要求，一系列的诊断检查应启动，并且至少完成一次。在附录 B 第 B.2 条中的试验工况下所有的诊断应都能完成。

5.2.2.1 不要求制造企业专门为了某 OBD 功能监测目的，在通常工况某部件或系统不需工作的情况下，专门激活该部件或系统使其工作。（例如，deNO_x 系统或组合式降氮氧化物-颗粒物系统的反应剂贮存罐的加热器在其非正常起作用时被激活）。

5.2.3 为监测故障，并把指示出错误故障的风险降至最低，OBD 系统可以包含测量、传感或对运行变量响应的装置（如车速，发动机转速，所选档位，温度，进气管压力或任何其它参数等）。

5.2.4 发动机检查、诊断、维修所要求的对 OBD 系统的访问应是无限制的和标准化的。所有与排放相关的故障码应与附录 D 中第 D.8.5 条规定内容一致。

5.3 OBD1 要求

5.3.1 所有柴油发动机和所有装用柴油发动机汽车的 OBD 系统，当出现的故障导致排放超出

第 5.1.3 条中相应的 OBD 限值时，应当显示排放相关部件或系统的故障，并向驾驶员提示故障的存在。

5.3.2 为满足 OBD1 的要求，OBD 系统应监测：

5.3.2.1 安装在单独壳体内催化转化器（如装有）的完全拆除，它可以是 deNOx 系统或颗粒物捕集器系统的一部分。

5.3.2.2 降氮氧化物（deNOx）系统效率的降低（如装有，仅针对氮氧化物排放）。

5.3.2.3 颗粒物捕集器效率的降低（如装有，仅针对颗粒排放）。

5.3.2.4 组合式降氮氧化物-颗粒物系统效率降低(如装有，针对氮氧化物和颗粒物排放)。

5.3.3 严重功能性故障

5.3.3.1 作为对第 5.3.2.1 条～第 5.3.2.4 条中监测 OBD 限值的替代方法，柴油发动机 OBD 系统 OBD1 可监测下列排放后处理部件的严重功能性故障：

- a) 安装在单独壳体内催化转化器（如装有），它可以是 deNOx 系统或颗粒物捕集器的一部分；
- b) deNOx 系统（如装有）；
- c) 颗粒物捕集器（如装有）；
- d) 组合式降氮氧化物—颗粒物系统（如装有）。

5.3.3.2 deNOx 系统的严重功能性故障。例如：deNOx 系统完全拆除或用一个假系统替代（人为的严重功能性故障）、deNOx 系统缺少必需的反应剂，SCR 系统电器件的故障，deNOx 系统的任何部件电故障（如传感器，执行器，反应剂定量控制装置），包括反应剂加热系统、反应剂喷射系统的故障（如：空气不供应，喷嘴堵塞，喷射泵故障）（如适用）。

5.3.3.3 颗粒物捕集器系统严重功能性故障。例如：颗粒物捕集器载体烧结或堵塞导致压差超出制造企业规定范围，任何颗粒物捕集器部件的电故障（如：传感器、执行器，定量控制装置），反应剂定量喷射系统（如喷嘴堵塞，定量喷射泵故障）的任何故障（如适用）。

5.3.4 制造企业可以向型式核准机构证明，证明某个部件或系统不需监测，即使该系统或部件完全失效或拆除，采用 ESC 循环测试时，发动机排放不会超过 OBD1 限值。但这个规定不适用 EGR、deNOx 系统、颗粒物捕集器、组合式降氮氧化物—颗粒物捕集器系统，也不适用于监测严重功能性故障的部件和系统。

5.3.5 应监测燃油喷射系统的电子、燃油计量装置和正时执行器电路连续性（即开路和短路）和总功能性故障。

5.3.6 应监测其它所有发动机或后处理系统与排放相关的、且与发动机电脑相连的部件或系统。这些部件或系统的故障会导致排气污染物排放量超出第 5.1.3 条中相应的 OBD 限值。例如至少应包括废气再循环（EGR）系统、空气质量流量或空气体积流量（和温度）、增压压力和进气歧管压力（和实现这些功能的相关传感器）的监控和控制的系统或部件、deNOx 系统的传感器和执行器、电子激活主动再生型颗粒物捕集器的传感器和执行器。

5.3.7 任何其它与电控单元连接的、与排放相关的发动机或排气后处理的部件或系统应进行电路断路监测，除非已采用其它监测方法。

5.3.8 对于装有消耗型反应剂的排气后处理系统的发动机，OBD 系统应监测：

- a) 任何必需的反应剂的缺少；
- b) 反应剂的消耗量；
- c) 反应剂给料活动。

5.4 OBD2 要求

5.4.1 所有装用柴油发动机或气体燃料发动机的汽车的 OBD 系统,当出现的故障导致排放超出第 5.1.3 条中相应的 OBD 限值时,应当显示排放相关部件或系统的故障,并向驾驶员提示故障的存在。

OBD 系统应考虑发动机系统电控单元 (EECU) 与其它动力传动或汽车电控单元之间的通讯界面 (硬件和通讯) 的交换信息时,对排放控制的正常功能的影响。OBD 系统应监测 EECU 与汽车其它部件的电控单元提供连接的媒介之间的通讯完整性 (如通讯总线等)。

5.4.2 为满足 OBD2 的要求, OBD 系统应监测:

5.4.2.1 安装在单独壳体内催化转化器 (如装有) 的效率下降,它可以是 deNOx 系统或颗粒物捕集器的一部分。

5.4.2.2 deNOx 系统效率的降低 (如装有),仅针对氮氧化物排放。

5.4.2.3 颗粒物捕集器效率的降低 (如装有),仅针对颗粒排放。

5.4.2.4 组合式降氮氧化物一颗粒物系统效率降低(如装有),针对氮氧化物和颗粒物排放。

5.4.2.5 发动机电控单元 (EECU) 与其它动力总成或汽车电气或电子系统 (如变速箱电控单元 (TECU)) 之间的通讯界面的电中断。

5.4.3 制造企业可以向型式核准机构证明,证明某个部件或系统不需监测,即使该系统或部件完全失效或拆除,采用 ETC 循环测试时,发动机排放不会超过 OBD2 限值。但这个规定不适用 EGR、deNOx 系统、颗粒物捕集器、组合式降氮氧化物一颗粒物系统。

5.4.4 应满足第 5.3.5~5.3.8 条的监测要求。

5.5 确保 NOx 控制措施正确工作的要求 (简称 NOx 控制)

5.5.1 一般要求

5.5.1.1 在型式核准中,如果发动机系统要求反应剂,制造企业应说明排气后处理系统消耗的反应剂的特性。

5.5.1.2 在型式核准中,制造企业应该向检验机构证明需要反应剂的发动机系统,在适用的排放测试循环中,氨的排放平均值不超过25ppm。

5.5.1.3 对于需要反应剂的发动机系统,安装在车辆上的每个独立的反应剂容器都应有一种取样方法能获取容器内的流体,取样点应不使用特殊的工具或设备就能得到。

5.5.2 维修保养说明要求

5.5.2.1 制造企业应该提供给新重型柴油机的所有者一份书面说明,在说明中应指出,如果发动机排放控制系统不能正常工作,故障指示器将通知驾驶员问题出现,并且车辆的操作性能也会降低。

5.5.2.2 说明书应使用非技术语言,指出正确使用和维护发动机的要求,包括消耗型反应剂的使用。

5.5.2.3 如果车辆在正常保养期间之外需要补充可消耗发应剂,说明书应根据重型车辆的类型说明反应剂消耗的近似速率。

5.5.2.4 说明书中应说明当进行强制性生产一致性检查时如何使用和补充必需的反应剂。

5.5.2.5 说明书应声明,如果车辆不使用用于减少排放污染的反应剂,可被认为是违法行为。

5.5.3 发动机系统的NOx控制

5.5.3.1 与NOx排放控制有关的发动机系统异常运转应通过放置于排气中的传感器对NOx排放水平进行监测来确定。(例如,缺少所需反应剂、不正确EGR流量、或EGR不动作等)

5.5.3.2 发动机系统应具备监测排气流中NOx排放量的措施。当NOx排放量超过GB17691表2中相应阶段NOx限值的1.5 [g/ (kW·h)], 应按照附录C第C.1.5的要求激活故障指示器 (MI)

来通知驾驶员。

5.5.3.3 此外，确定NO_x超标（第5.5.3.2条规定）原因的不可清除故障代码应储存；储存时间至少为发动机工作400天或9600小时。NO_x超标的原因，至少应明确以下几种情况（如适用）：反应剂用尽、反应剂定量给料动作中断、反应剂质量差、反应剂耗量过低、不正确EGR流量或EGR不起作用。对其它情况，允许制造企业用一个不可清除故障码“高NO_x-原因不详”指明。

5.5.3.4 如果 NO_x 排放值超过第 5.1.3 条中的 NO_x 限值 7.0 [g/ (kW·h)]时，根据第 5.5.5 条的要求，扭矩限制器将起作用并降低发动机性能，这种方式应能让汽车驾驶员明显觉察到。同时根据第 5.5.3.2 条的要求，当扭矩限制器起作用后，还应不断警示驾驶员，并按照第 5.5.3.3 条要求储存不可清除故障代码。

5.5.3.5 在发动机系统仅依靠 EGR 而不采用其它后处理系统来控制 NO_x 排放的情况下，制造企业可以采用替代方法来满足第 5.5.3.1 条对测定 NO_x 的排放水平的要求。在型式核准时，制造企业应证明，与第 5.5.3.1 条要求相比，所采用的测定 NO_x 排放水平替代方法具有等同性和足够的精确度，并能与第 5.5.3.2 条、第 5.5.3.3 条和第 5.5.3.4 条规定的方法取得相同结果。

5.5.4 反应剂控制

5.5.4.1 需要使用反应剂来满足本标准要求的，在汽车仪表盘上应有一个特定的机械或电子的指示器来通知驾驶员反应剂贮存罐内反应剂剩余量，反应剂贮量指示器应安装在尽量接近油面指示器的位置。当反应剂贮量出现以下情况之一时，显示仪表应报警：

反应剂贮量低于贮存罐的10%容量、或低于制造企业选择的高于10%的百分比；或
制造企业认为的反应剂剩余量能行驶的距离小于燃油箱内剩余燃料所能行驶的距离。

5.5.4.2 当反应剂罐中的反应剂用尽时，应按照附录C中第C.1.5的要求激活故障指示灯提示驾驶员，同时根据本标准5.5.5的要求启动扭矩限制器。

5.5.4.3 制造企业可选择第5.5.4.4条～第5.5.4.11条要求作为一个替代方法，来满足第5.5.3条的要求。

5.5.4.4 发动机系统应有一种方法，来确认液体反应剂的特性,反应剂特性由制造企业提出,并记录在车辆上。

5.5.4.5 如果反应剂贮存罐中的反应剂特性不能满足制造企业规定的最低要求，按第 5.5.4.11 条的要求执行。

5.5.4.6 发动机系统应测量反应剂消耗量的方法,并提供外部设备访问反应剂消耗量信息。

5.5.4.7 通过标准诊断器连接器的串行口应能读出发动机前48小时运行期间、或消耗至少15升反应剂的运行期间（选择两者中较长者），发动机系统的反应剂实际平均消耗量和理论上需要的反应剂平均消耗量。

5.5.4.8 为监测反应剂的消耗量，至少应监测下列发动机参数：

a) 车载反应剂罐内的反应剂液面；

b) 反应剂流量或反应剂喷入排气后处理系统位置，应从技术上保证尽可能喷射到要求的喷入点。

5.5.4.9 发动机系统在第5.5.4.7条规定的时间内，反应剂实际平均消耗量与规定消耗量差值超过50%，应启用第5.5.4.11条规定的措施。

5.5.4.10 在反应剂定量给料机构动作中断的情况下，应采取第5.5.4.11条规定的措施。这种措施在下述情况下不要求：

如果这种中断是由于发动机运行工况的需要、并由发动机ECU要求的（例如，发动机的

排放性能不需要反应剂定量给料的工况），而且发动机这种中断运行，应为制造企业已向型式核准机构递交资料并加以明确说明的工况。

5.5.4.11 监测到第 5.5.4 节中的第 5.5.4.5 条、第 5.5.4.9 条和第 5.5.4.10 条的任何故障时,应依照第 5.5.3.2 条、第 5.5.3.3 条和第 5.5.3.4 条顺序引发相同的结果。

5.5.5 防止排气后处理系统损坏的措施

5.5.5.1 发动机系统应包含一个扭矩限制器，它将警告驾驶员发动机系统运行异常或汽车正以不正确方式行驶，从而促进对故障及时采取纠正措施。

5.5.5.2 在遇上第5.5.3.4条, 第5.5.4.2条, 第5.5.4.5条、第5.5.4.9条和第5.5.4.10条的情况后，在汽车车速为零后，应激活扭矩限制器。

5.5.5.3 当扭矩限制器起作用时，无论在什么情况下，发动机扭矩不能超过下列给定值：

对于 $N_3 > 16\,000\text{ kg}$ 、 $M_1 > 7\,500\text{ kg}$ 、 M_3/III 和 $M_3/\text{B} > 7\,500\text{ kg}$ 的车辆，发动机最大扭矩的60%；

对于 $N_1, N_2, N_3 \leq 16\,000\text{ kg}$ 、 $3\,500\text{ kg} < M < 7\,500\text{ kg}$ 、 $M_2, M_3/\text{I}, M_3/\text{II}, M_3/\text{A}$ 和 $M_3/\text{B} \leq 7\,500\text{ kg}$ 的车辆，发动机最大扭矩的75%；

5.5.5.4 当发动机怠速时，如果激活扭矩限制器的条件已不复存在，则扭矩限制器应复原到未激活状态。如果不存在扭矩限制器激活得到修正的理由，扭矩限制器不应自动复原到未激活状态。

5.5.5.5 不允许使用开关或维修工具的方法使扭矩限制器回到未激活状态。

5.5.5.6 扭矩限制器不能用于军用车辆、救援车辆、救火和救护车辆，扭矩限制器的永久不激活状态只能由厂家设定，并且对发动机系族内特殊用途的发动机指定特定的身份识别。

5.5.6 排放控制监测系统的工作条件

5.5.6.1 排放控制监测系统应在保证在下述条件下正常工作：

- a) 环境温度266K-308K(-7℃~35℃)
- b) 海拔低于1600米
- c) 发动机冷却温度大于343K(70℃)

上述监测条件不适用于对反应剂罐中的反应剂存量的监测,在任何使用条件下,都应监测反应剂的存量。

5.5.6.2 当跛行回家的策略激活时,导致扭矩下降的比第5.5.5.3条规定的还要低,此时排放控制监测系统可以不工作。

5.5.6.3 如果排放默认模式起动，排放控制监测系统应按照5.5的要求保持工作。

5.5.6.4 在四个OBD测试循环中不正确的NO_x控制措施应被监测到。

5.5.6.5 ECU 中使用的在 ETC 测试循环中 NO_x 实际浓度与 NO_x 排放（[g/（kW·h）]）的对应关系的计算方法不被认为是失效策略。

5.5.6.6 如果型式核准机构根据 GB17691 中有关要求已经认可了发动机的辅助排放控制策略（AECS）。任何由于 AECS 工作引起的 NO_x 增加达到本第 5.5.3.2.条规定的 NO_x 限值水平的情况，厂家应在附录 A 第 A.3.1.7 条中提供的资料中详细说明。

5.5.7. 排放控制监测系统的失效

5.5.7.1 应监测排放控制监测系统中传感器的电故障、拆除和导致无法监测到第5.5.3.2条和第5.5.3.4条的情况而导致排放增加的故障。

例如：影响诊断能力的直接测量NO_x浓度的传感器、尿素质量传感器、监测反应剂给料动作的传感器、反应剂存量、反应剂的消耗量、EGR比率。

5.5.7.2 一旦确定排放控制监测系统存在故障，系统应立即激活故障指示器来警告驾驶员。

5.5.7.3 如果故障在发动机运行50个小时内未得到修复，按第5.5.5条的要求，扭矩限制器应被激活。

5.5.7.4 当排放控制监测系统确定故障已经不存在时，除第5.5.7.5条指明的情况外，记录该故障的故障代码可以从系统存储器内删除，并且，按照第5.5.5.4条，扭矩限制器（如适用）应复原。但若是涉及排放控制监测系统故障的故障代码，采用任何通用诊断仪都不能将其从系统存储器内清除。

5.5.7.5 按第5.5.7.1条要求，在排放控制监测系统的要件被拆除或不起作用时，应按照附录C第C.4.2条要求储存一个不可清除的故障代码并至少保留400 天或9600小时发动机运行时间。

5.6 OBD 系统的运行和监测功能的临时中断

5.6.1 OBD 系统的运行

除第5.5.6.1条中规定之外，OBD系统的设计、结构和在汽车上的安装，在如下条件工作时应满足本标准的要求。

- a) 环境温度变化范围275K-303K(2℃~30℃)
- b) 海拔低于1000米
- c) 发动机冷却温度范围343K到373K (70℃到100℃之间)

车辆的排放控制系统在上述正常条件之外运行时，OBD系统性能会表现出某种程度的降低，可能导致在OBD系统向汽车驾驶员显示故障信号之前，排放可能超出第5.1.3条规定的OBD限值，这种情况是允许的。

5.6.2 OBD 系统应不能中断，除非遇到下列一个或几个中断条件时，才允许临时中断。

5.6.2.1 如果OBD系统的监测能力受油箱低液面影响,可以中断OBD系统。当油箱的液面低于名义容量20%时，OBD系统可以中断。

5.6.2.2 在GB17691中规定的辅助排放控制策略工作期间，受到影响的OBD系统可以临时中断。

5.6.2.3 当安全或跛行回家策略被激活时，受到影响的OBD系统可以临时中断。

5.6.2.4 对于设计可安装取力装置的汽车，如果仅在取力装置被激活和汽车未被开动的情况下发生中断，受到影响的OBD系统允许中断。

5.6.2.5 发动机排气系统中的排放控制系统（即颗粒物捕集器、deNOX 系统或组合式降氮氧化物-颗粒物系统）在周期性再生期间，受到影响的OBD系统可临时中断。

5.6.2.6 当OBD系统在第5.6.1条中规定的使用条件之外工作时，如果能够证明该工作条件使OBD系统监测（包括建立的模型）能力受到限制，受到影响的OBD系统可临时中断。

5.6.3 若对某部件的评价存在安全或导致部件故障的风险，则不要求OBD系统进行这种评价。

5.7 故障指示器的激活及熄灭，故障代码的存储及清除应按附录C的规定执行。

5.8 诊断信号应按附录D的规定执行。

5.9 在汽车上安装发动机 OBD 系统，汽车上的设备应满足下列规定：

5.9.1 符合附录 C 第 C.1.1 条，第 C.1.2 条和第 C.1.5 条关于故障指示器（MI）和附加警示方式（如适用）的要求；

5.9.2 符合附录 D 第 D.8.3.1 条关于车载诊断工具使用的规定（如适用）；

5.9.3 符合附录D第D.8.6条关于与诊断工具连接接口的规定。

6 OBD 系统信息的获取

6.1 替换零部件、诊断工具和测试设备

6.1.1 型式核准或变更型式核准的申请，应同时提交 OBD 系统的相关资料。这些相关资料应使汽车配件或零部件改装的制造企业能制造出与汽车的 OBD 系统兼容且无故障的产品。同样，这些相关资料也应使诊断工具和测试设备制造企业能够为排放控制系统的诊断提供有效而准确的工具。

6.1.2 基于公正的原则，一旦接到申请，型式核准机构应将 OBD 系统相关资料提供给任何部件、诊断工具或者测试设备的制造企业。

6.1.2.1 对于备件或维修配件，只能申请涉及该部件或相关系统中部件的资料。

6.1.2.2 申请资料时，应对所需资料的发动机型号/发动机系族内的发动机型号规格准确描述。应确认所要求的资料对开发备件、改造零部件、诊断工具或测试设备是必须的。

6.2 修理信息

6.2.1 制造企业应在合理的一视同仁的收费条件下在三个月之内将维修资料（包括后续改进和补充）提供任何授权经销商或修理厂。

6.2.2 制造企业应使已合理付费的用于汽车修理、维护保养所需的技术资料易于理解，除非这些资料受知识产权或基本法律保护，或可以某种方式证明属于保密的技术，即使这种情况下，也不应隐瞒必要的技术信息。

任何从事商业性服务或维修、道路救援、汽车检测以及备件和改造配件、诊断工具和测试设备的制造或销售的人员，都具备获取这些资料的资格。

6.2.3 型式核准和在用车检查的程序中，如果发现这些规定没有遵守，型式核准机构应采取适当措施来确保维修信息的可用性。

7 生产一致性

7.1 当型式核准主管部门认为某车型的生产质量可能不满足要求时，从批量产品中随机抽取一台样机，进行附录 B 所述的试验。试验可在已运行最多不超过 100 小时的发动机上进行。

7.2 若该发动机符合了附录 B 所述试验的要求，则被认为 OBD 系统的生产一致性满足要求。

7.3 若从批量产品中所抽的发动机不能满足附录 B 所述试验的要求，应从批量产品中再随机抽取四台发动机，进行附录 B 所述试验。试验可在运行时间最多 100 小时的发动机上进行。

7.4 若抽取的四台发动机中至少有三台满足了附录 B 所述试验的要求，则被认为 OBD 系统的生产一致性满足要求。

7.5 若在检查或监督复查过程中，发现某一发动机型不能满足上述生产一致性检查要求，型式核准机构应督促制造企业采取一切必要措施，以尽快恢复生产一致性，否则应撤销该机型的型式核准。

7.6 汽车制造企业应采取生产一致性保证措施，确保每辆汽车出厂时其 OBD 系统正常运行。

8 型式核准的扩展

8.1 OBD—发动机系族的确定

8.1.1 定义为同一 OBD—发动机系族的 OBD 系统的各基本设计参数对系族内的各发动机系统应是相同的。

8.1.2 如果一组发动机系统被认为属于同一 OBD—发动机系族，下列基本参数应相同：

a) OBD 监测的方法；

b) 故障检出的方法;

这些方法已由制造企业通过相关的工程验证或其它适当的程序证明是等效的。

注：只要能满足上述准则，不属于同一发动机系族的发动机仍可属于同一 OBD—发动机系族。

8.2 如果申请扩展的发动机型与已经核准的发动机型属于第 8.1 条描述的同一 OBD—发动机系族，并且满足下列条件，则该发动机型给予扩展。

a) 发动机制造企业相同；

b) OBD 系统供应商相同。

附录 A
(规范性附录)
型式核准申报材料

制造企业在提出型式核准申请时, 应按照发动机源机和发动机系族分别对下列内容进行描述:

- A.1 故障指示器 MI 的书面描述和示意图:
- A.2 OBD 系统监督的所有部件的清单和目的:
- A.3 下列项目 (OBD 基本工作原理) 的书面说明:
 - A.3.1 柴油机/气体燃料发动机
 - A.3.1.1 柴油机/气体燃料发动机¹⁾:
 - A.3.1.2 催化器监控¹⁾:
 - A.3.1.3 降氮氧化物 (deNO_x) 系统的监控¹⁾:
 - A.3.1.4 颗粒物捕集器监控¹⁾:
 - A.3.1.5 电子燃油系统监控¹⁾:
 - A.3.1.6 OBD 系统监控的其它部件¹⁾:
 - A.3.1.7 NO_x 控制的排放控制监测系统的监测策略全面的详细的描述¹⁾:
 - A.3.1.8 ECU 使用的在 ETC 测试循环中 NO_x 浓度与 NO_x 排放 [g/ (kW·h)] 明确的对应关系的计算方法¹⁾:
- A.4 故障指示器 MI 激活准则 (固定的运转循环次数或统计方法):
- A.5 OBD 系统所用的所有输出代码和格式的清单 (每一个都要加以说明):
- A.6 严重功能性故障监测的基础参数的说明¹⁾:
- A.7 制造企业应向检测机构提供排放控制系统内影响排放的潜在故障的描述。该资料应经过检测机构和制造企业讨论并达成一致。
- A.8 扭矩限制器¹⁾
 - A.8.1 扭矩限制器激活的描述.....
 - A.8.2 全负荷曲线限制的描述.....
- A.9 当发动机电子控制单元 (EECU) 与任何其它动力系统或汽车控制单元交换信息时, 如果对排放控制系统的正常功能有影响, 提供单元之间通讯界面的描述 (硬件或通讯)¹⁾。
- A.10 防止损害和篡改发动机电子控制单元 (EECU) 的措施和 A.9 所涉及到任何接口参数的防止修改的措施。
- A.11 如果进行型式核准的扩展, 提供已核准机型的有关资料的复印件及判断能否进行扩展的数据¹⁾。
- A.12 提供发动机系族的详细资料。
- A.13 诊断接口位置描述。
- A.14 根据第 4 章的要求, 汽车制造企业应提供以下附加资料, 以确保其车载诊断系统 (OBD) 与配件、维修零件、诊断工具和检测设备的兼容性, 除非这些资料涉及知识产权或涉及制造企业或 OEM 供应商的技术机密。同时下列资料应以附件型式重复提供给 GB17691 中附录 E 型式核准证书中。

¹⁾ 划掉不适用者

A.14.1 源机OBD系统型式核准时，预处理循环的类型和次数的描述。

A.14.2 源机型式核准时，OBD 系统监测部件的 OBD 验证循环类型的描述；

A.14.3 对所有传感部件及其故障监测和 MI 激活策略（运转循环的固定次数或统计方法）的详细描述的文件。包括对 OBD 系统监测的每个部件相关的辅助参数的清单；所有使故障指示器激活的排放相关部件和与排放无关部件的全部 OBD 输出代码和格式（每个均需解释）清单，故障代码是否可删除及删除时间要求清单；针对 OBD 系统的每个故障代码扭矩限制器是否作用及作用时刻的清单。

A.14.4 对于 A.14.1~A.14.3 要求的信息，例如，可以通过下述的表格详细说明

部件	故障代码	故障代码是否可删除及删除时间	监测策略	故障监测准则	MI激活准则	二级参数	扭矩限制器作用时刻	预处理	验证试验
SCR 催化器	Pxxxx	不可删除	NOx传感器1和2信号	传感器1和2信号差值	第3循环	发动机转速， 发动机负荷， 催化器温度， 反应剂给料 动作	立即	3个OBD试验循环（3个简化ESC循环）	OBD 试验 循环 （简 化ESC 循环）

附录 B
(规范性附录)
车载诊断系统(OBD)的型式核准试验

B.1 概述

本附录描述了安装在发动机上的 OBD 系统功能检查程序。通过对发动机管理或排放控制系统中的与排放相关系统的故障的模拟来检测 OBD 系统功能。

B.1.1 劣化部件或系统

为了验证对排放控制系统或部件的失效导致尾气排放超出第 5.1.3 条中相应的 OBD 限值的有效监测, 制造企业应提供用于模拟故障的劣化部件和/或电子装置。

对于 OBD1 型式核准, 排放应采用 ESC 试验循环来测试劣化部件或装置所引起的排放不超过第 5.1.3 条中相应 OBD 限值的 20%; 对于 OBD2 型式核准, 排放应采用 ETC 试验循环来测试劣化部件或装置所引起的排放不超过第 5.1.3 条中相应 OBD 限值的 20%; 对于确保 NOx 控制措施的型式核准应采用 ETC 试验循环来测试劣化部件或装置所引起的排放不能超过第 5.1.3 条中相应 OBD 限值的 1g/(kW · h)。

B.1.1.1 如果可以确定发动机上安装劣化组件或装置后, 与 OBD 限值进行比较是不可能的(例如, 达不到确认 ETC 试验循环的统计条件), 型式核准机构在制造企业提供技术论证条件下, 可以认为该组件或装置的故障是符合要求的。

B.1.1.2 如果在发动机上安装老化的组件或装置后, 意味着试验中不能获取全负荷曲线(正常工作发动机测得的), 甚至全负荷曲线的一部分也不能获取, 型式核准机构在制造企业提供技术论证条件下, 可以认为该组件或装置的故障是符合要求的。

B.1.1.3 对某些特殊情况(例如, 跛行策略被激活, 发动机不能进行任何试验循环, 或者 EGR 阀粘连的情况等), 则不需要采用可使发动机排放超过第 5.1.3 条中规定的 OBD 值的 20% 的劣化部件或装置。这些例外情况应由制造企业形成文件并获得检测机构的认可。

B.1.2 试验原则

安装了劣化部件或装置的发动机进行试验时, 如果故障指示器(MI)被激活, 则 OBD 系统通过型式核准。如果故障指示器(MI)在低于 OBD 限值时被激活, OBD 系统也通过型式核准。

对于第 B6.3.1.6 条和第 B6.3.1.7 条中规定的故障模式的特殊情况, 以及对于严重功能性故障的监测, 则不需要采用可使发动机排放超过第 5.1.3 条中 OBD 限值的 20% 的劣化部件或装置。

B.2 试验描述

B.2.1 OBD 系统的试验包括以下阶段:

- a) 按 B.1.1 规定, 发动机管理系统或排放控制系统部件的故障模拟;
- b) 采用 B.6.2 规定的预处理循环, 对带有模拟故障的发动机进行预处理;
- c) 按 B.6.1 规定的 OBD 测试循环运行带有模拟故障的发动机;
- d) 判断 OBD 系统是否对该模拟故障作出反应, 是否以合适的方式显示故障。
- e) 按照规定运行相应的排放测试循环, 验证排放试验结果是否落在要求的限值区间内。(如适用)

B.2.1.1 如果发动机性能(例如功率曲线)受到了故障的影响, 在 OBD 测试循环不能严格按照循环要求执行的情况下, 继续完成 OBD 测试循环。

B.2.2 做为替代方法，在制造企业要求下，根据 B.6 的要求，可采用电子模拟方法模拟一个或多个部件的故障。

B.2.3 如果制造企业向型式核准机构证明，在 OBD 测试循环工况下的监测会使在实际使用中监测工况受到限制，制造企业可以提出要求，在 B6.1 规定的 OBD 测试循环之外工况下进行监测。

B.3 试验用发动机及燃料

B.3.1 发动机

试验发动机应满足 GB17691 中附录 A 中的附件 AA 的技术要求。

B.3.2 燃油

试验应使用 GB17691 中附录 C 中规定的相应基准燃料。

B.4 试验条件

试验条件应满足 GB17691 中对排放试验的要求。

B.5 试验设备

发动机测功机应满足 GB17691 中附录 B 中的要求。

B.6 OBD 测试循环

B.6.1 OBD 试验循环是一个试验时间缩短的 ESC 循环。各个工况与 ESC 试验循环的顺序相同（GB17691 标准中附录 B 附件 BA 第 BA 2.7.1 条）。发动机每个工况运行时间最多 60 秒，前 20 秒完成转速和负荷转换。每个工况中的转速应保持在 $\pm 50\text{r/min}$ 范围内，规定的扭矩应保持在试验转速下最大扭矩的 $\pm 2\%$ 内。

进行 OBD 测试循环不要求测量排气污染物。

B.6.2 预处理循环

B.6.2.1 当采用了 B.6.3 规定的故障模式之一后，发动机及其 OBD 系统应进行一个预处理循环对其进行预处理。

B.6.2.2 在制造企业的要求下并得到型式核准机构同意后，可以选择最多不超过 9 个连续 OBD 试验循环进行预处理。

B.6.3 OBD 系统试验

B.6.3.1 OBD1 或 OBD2 的验证

B.6.3.1.1 按照 B.6.2 进行预处理后，试验发动机按照 B.6.1 规定运行 OBD 试验循环。在试验结束前，在 B.6.3.1.2~B.6.3.1.7 给定的任一条件下，MI 都应激活。型式核准试验时，在故障模拟是在不同的系统或部件上的情况下，故障总数不得超过 4 项。

如果型式核准试验时，是按照 OBD—发动机系族来进行核准，申请核准的发动机不属于同一发动机系族，型式核准机构对试验中发生的故障次数，最多将增加到 OBD—发动机系族中发动机系族数的四倍。在达到故障试验的最大试验次数前，型式核准机构可以随时作出决定减少试验。

B.6.3.1.2 如果发动机装有独立催化转换器，可以是 deNO_x 系统或颗粒物捕集器的一部分，将其替换为已劣化或有缺陷的催化器，或用电子仪器模拟。（如适用）

B.6.3.1.3 如果发动机装有 deNO_x 系统（包括构成系统的任何传感器），将其替换为已劣化或有缺陷的 deNO_x 系统，或用电子仪器模拟已劣化或有缺陷的 deNO_x 系统，使其排放量超过第 5.1.3 条 OBD 限值中 NO_x 的限值。（如适用）

但是，如果发动机 OBD 系统仅监测 deNO_x 系统严重功能性故障，在 deNO_x 系统的试验中，应测试故障指示灯(MI) 在下列任何条件下是否激活，不需测试排放：

- a) 完全拆除系统或用假系统替换原系统;
- b) 缺少降 deNO_x 系统任何所需的反应剂;
- c) deNO_x 系统中部件 (如传感器、执行器、定量控制装置) 的任何电故障, 包括反应剂加热系统的任何电故障 (如适用);
- d) deNO_x 系统的反应剂供给系统故障 (如缺少空气供应、喷嘴堵塞、定量泵故障);
- e) 系统严重损坏。

B.6.3.1.4 如果发动机装有颗粒物捕集器, 整体拆除颗粒物捕集器, 或将其替换为已劣化或有缺陷的颗粒物捕集器, 使其排放量超过第 5.1.3 条 OBD 限值中颗粒物限值。(如适用)

但是, 如果对于发动机 OBD 系统仅监测颗粒物捕集器严重功能性故障, 在颗粒物捕集器系统的试验中, 应测试故障指示灯(MI)在下列任何条件是否激活, 不需测试排放。(如适用)

- a) 完全拆除颗粒物捕集器或用一个假的系统来替代;
- b) 颗粒物捕集器载体严重融化损坏;
- c) 颗粒物捕集器载体严重破裂;
- d) 任何颗粒物捕集器部件的电故障 (如传感器和执行器、定量给料控制装置);
- e) 颗粒物捕集器反应剂供给系统故障 (如喷嘴堵塞、定量给料泵故障) (如适用);
- f) 颗粒物捕集器由于堵塞而导致压力差超过制造企业规定范围。

B.6.3.1.5 如果发动机装有组合式降氮氧化物-颗粒物系统 (包括构成系统的任何传感器), 将其替换为已劣化或有缺陷的组合式降氮氧化物-颗粒物系统, 或用电子仪器模拟该系统的劣化或缺陷, 使其排放量超过第 5.1.3 条 OBD 限值中规定的 NO_x 和颗粒物的限值。(如适用)

但是, 如果发动机 OBD 系统仅监测组合式降氮氧化物-颗粒物系统的严重功能性故障, 在组合式降氮氧化物-颗粒物系统试验中, 应测试故障指示灯(MI)在下列任何条件下是否激活, 不需测试排放: (如适用)

- a) 全部拆除系统或用一个假系统来替代;
- b) 缺乏组合式降氮氧化物-颗粒物系统所需的反应剂;
- c) 任何组合式降氮氧化物-颗粒物系统部件 (如传感器、执行器、定量给料控制装置) 的电故障, 包括反应剂加热系统(如适用)。
- d) 任何组合式降氮氧化物-颗粒物系统的反应剂供给系统的故障 (如缺乏空气供给、喷嘴堵塞、定量给料泵故障);
- e) NO_x 捕集系统严重损坏;
- f) 颗粒物捕集器载体严重融化;
- g) 颗粒物捕集器载体严重破裂损坏;
- h) 由于颗粒物捕集器堵塞而导致压力差超过制造企业规定范围。

B.6.3.1.6 断开任何燃油系统电子燃油定量正时执行器, 使其排放量超过第 5.1.3 条规定的 OBD 限值。

B.6.3.1.7 断开任何其它与电控单元连接且与排放相关的发动机部件, 使其排放量超过第 5.1.3 条规定的 OBD 限值。

B.6.3.1.8 在证明符合 B.6.3.1.6 和 B.6.3.1.7 的内容要求时, 经型式核准机构同意, 生产商可以采取恰当的步骤来证明, 当断开发生时, OBD 系统将会显示故障。

B.6.3.1.9 模拟EGR流量异常或EGR不起作用的故障, 使其排放量超过第5.1.3条中相应的OBD限值中的NO_x限值。(如适用)

B.6.3.1.10 发动机电控单元 (EECU) 与其它动力总成或汽车电气或电子系统 (如变速箱电控

单元（TECU）之间的通讯界面的电中断。（如适用）

B.6.3.2 NO_x 排放控制监测系统的验证

B.6.3.2.1 作为第4章型式核准申请的一部分，根据B.6.3.2.2~B.6.3.2.7的要求，制造企业通过发动机台架试验来验证符合第5.5条内容的要求。

B.6.3.2.2 对于按照发动机系族或OBD—发动机系族的核准，如果制造企业向型式核准机构证明其排放控制监测系统在系族内是相似的，可以选择系族内一个发动机型（源机）进行排放控制监测系统的验证试验。

证明方式可以采用向型式核准机构介绍计算方法、功能分析等要素来完成。

源机在型式核准机构的同意下由制造企业进行选择。

B.6.3.2.3 排放控制监测系统的验证试验由以下三个阶段组成：

选择：由型式核准机构在制造企业提供的异常工作情况清单内选择一个排放控制监测系统的故障或一种NO_x控制措施异常工况。

确认：在发动机试验台架上运行ETC试验循环中测量NO_x排放，确认异常工况的影响程度。

验证：通过运行4个OBD试验循环，来验证系统对故障的反应（扭矩降低，报警信号等）。

B.6.3.2.3.1 对于选择阶段，制造企业应向型式核准机构提供对任何潜在的NO_x控制措施异常操作和排放控制监测系统的潜在故障的监测策略的描述，以及这些会导致扭矩限制器激活或只是报警信号激活的描述。

典型的异常工况清单，例如：反应剂用尽、导致反应剂定量给料动作中断的异常操作、反应剂品质差、导致反应剂消耗量过低的异常操作、异常EGR流量或EGR不起作用等。

型式核准机构将从清单中选择至少两个最多三个NO_x控制系统异常操作或排放控制监测系统的故障进行测试。

B.6.3.2.3.2 对于确认阶段，NO_x的排放将使用ETC测试循环进行测量。ETC试验的结果用于确认NO_x控制监测系统在验证阶段应以哪个方式起作用（扭矩降低和/或报警信号）。模拟故障的方式应使NO_x排放不超过第5.5.3.2条或第 5.5.3.4条规定的限值的1[g/（kW·h）]。

反应剂用尽的情况或用于验证排放控制监测系统的故障不需要排放确认。

确认阶段，扭矩限制器应不激活（强制关闭）。

B.6.3.2.3.3 对于验证阶段，发动机最多运行4个OBD试验循环。除了被认为是为了验证目的故障外，应无其它故障存在。

B.6.3.2.3.4 在开始B.6.3.2.3.3的试验程序之前，排放控制监测系统应为“无故障”状态。

B.6.3.2.3.5 取决于所选NO_x的排放水平，系统应激活报警信号，并且除此之外，如适用，在试验程序结束之前，应激活扭矩限制器。一旦NO_x控制监测系统正确起作用，试验程序可以停止。

B.6.3.2.4 若排放控制监测系统主要是通过位于排气系统上的传感器监测NO_x排放量，制造企业可以选择直接监测某一系统的功能进行符合性确定（例如，定量给料机构动作的中断，EGR阀门的关闭），在这种情况下，所选系统的功能性将被验证。

B.6.3.2.5 扭矩限制器对扭矩的降低（第5.5.5.3条）应按照GB/T17692标准中的发动机净功率测试方法与发动机综合性能一起核准。对于验证试验，制造企业应向型式核准机构证明，正确的扭矩限制器部分已包括在发动机ECU内的。在验证试验中不需要进行单独的扭矩测量。

B.6.3.2.6 作为B.6.3.2.3.3至B.6.3.2.3.5的替代，排放控制监测系统和扭矩限制器的验证可以采用在汽车上进行。汽车应在道路上或试验场上行驶，带有所选择的排放控制监测系统的异常工况或故障，报警信号和扭矩限制器应按照第5.5条，特别是第5.5.5.2条和第5.5.5.3条的要求

激活。

B.6.3.2.7 判断贮存在电子控制单元存储器中不可清除的故障代码是否满足第 5.5 条的要求，在验证试验结束之前应满足以下三个条件：

a) 通过 OBD 系统通用诊断仪，确认存于 OBD 系统电控单元存储器中的按照第 5.5.3.3 条确定的相应的不可清除故障代码，并且型式核准机构使用他们满意的通用诊断仪不能擦除故障代码。

b) 型式核准机构使用通用诊断仪阅读不可擦除计数器来确认在试验过程中报警信号激活后的时间记录（附录 C 第 C.4.2 条），并且通用诊断仪不能擦除故障时间记录。

c) 型式核准机构证实制造企业的设计要素，来表明该不可清除的故障信息按照附录 C 第 C.4.2 条的要求至少存储 400 天或 9600 小时的发动机运行时间。

B.6.3.2.8 制造企业应该向型式核准机构证明需要反应剂的发动机系统,在 ETC 排放测试循环中,氨的排放平均值不超过 25ppm。

附录 C
（规范性附录）
故障指示器及故障代码

C.1 故障指示器（MI）的激活

C.1.1 OBD 系统应带有一个能迅速让驾驶员觉察的故障指示器（MI）。除第 C.1.2 条情况外，故障指示器（符号或灯）除了向驾驶员指示应急模式或跛行回家程序外，只能用于指示与排放相关的故障，不得用于其它任何目的，与安全相关的信息具有最高级优先性。在所有合理照明条件下，MI 应可见。当 MI 被激活时，应显示一个符合 ISO2575（1）符号（仪表板上的灯或仪表板上的符号）。车辆不得为排放相关问题安装多个一般目的的 MI。允许使用特殊用途的独立信号装置（如制动系统、系上安全带、机油压力、维护需要或指示降氮氧化物系统缺少所需反应剂）。禁止使用红色的故障指示器。

C.1.2 故障指示器（MI）用于提示驾驶员汽车需要进行紧急维护。也可以同时在汽车仪表盘上显示适当的短信息提示需进行紧急维修。

C.1.3 对于需要一个预处理循环（即3个连续OBD测试循环）以上才能激活故障指示器（MI）的方案，制造企业应提供数据和/或者工程评估，以充分证明该监测系统能同样有效及时地监测部件的劣化。不接受需要平均10个以上OBD测试循环的才能激活MI的方案。

C.1.4 只要发动机控制进入排放默认模式工作，故障指示器(MI)应激活。如果OBD系统本身不能进行本标准规定的基本监测要求，MI也应被激活。

C.1.5 涉及第C.1中规定，故障指示器应被激活，另外也可以使用一个明显的警告模式。例如，除激活故障指示器外，加上符合ISO2575(1)规定的故障指示器（MI）闪烁方式或激活一个符号。

C.1.6 当汽车点火开关已打开而发动机尚未启动或运转时，故障指示器（MI）也应激活。发动机起动后10秒内，如果先前没有检测到故障，故障指示器（MI）应熄灭。

C.2 故障指示器熄灭

C.2.1 在三个连续的运转循环后，或在发动机运转时间为24小时内不再监测到造成MI激活的系统故障，且没有监测出其它会单独激活的MI的故障之后，MI可以解活（熄灭）。

C.2.2 如果故障指示器激活是由于deNOx系统或组合式降氮氧化物-颗粒物系统缺少反应剂，或者反应剂的使用不符合制造企业的规定，在反应剂贮存罐加满或更换了正确规格的反应剂之后，故障指示器可以恢复到激活之前的状态。

C.2.3 由于不正确的反应剂消耗量或不正确的定量给料原因导致的 MI 激活，如果第 5.5.4 条规定的情况不再存在，MI 可以转换到激活以前的状态。

C.3 故障代码的储存

OBD系统应记录代表排放控制系统状态的各种故障代码。应存储任何导致故障指示器（MI）激活的故障代码，并且尽可能确定发生故障的系统或部件的唯一性，应存储一个独立代码来指示MI的激活状态（如：MI“开”、“关”）。

应使用独立的状态代码，来区分和识别功能正常的排放控制系统和需要发动机进一步运转才能作出充分评价的排放控制系统。如果故障指示器（MI）激活是由于故障或排放默认模式情况，则应存储一个最可能发生故障区域的故障代码。

C.3.1 由于在第5.6.2条的情况下，车辆已经连续10个驾驶循环没有执行监控功能，被监控系统的就绪状态可以设置为“准备好”情况而不需要监控完成。

C.3.2 根据附录D第D.8章的规定，通过标准连接器的串行口,应能随时获得故障指示器（MI）激活时发动机的运行时间。

C.4 故障代码清除

C.4.1 如果同一故障在至少 40 个发动机暖机循环或发动机运行 100 小时（以先到为准）不再出现，OBD 系统可以清除该故障代码、发动机运行时间和冻结帧，但第 C.4.2 条的情况除外。

C.4.2 对第 5.5.3 条或第 5.5.4 条要求所产生的不可擦除的故障代码，OBD 系统应保留该故障代码和时间的记录，其保留时间至少为故障指示器激活后发动机运行 400 天或者 9600 个小时。

任何此类故障代码以及发动机在 MI 激活后的运行时间，不应通过附录 D 第 D.8.3 条规定的通用外部诊断仪或其它工具所删除。

附录 D
(规范性附录)
诊断信号

D.1 一旦检测到任何部件或系统的第一个故障,应将当时发动机工况数据的“冻结帧”储存在计算机存储器中。所存储的发动机工况应包括(但不限于)计算负荷值、发动机转速、冷却液温度、进气歧管压力(如适用),和导致这些数据被储存的故障码。制造企业应选择有利于有效维修最合适的一套工况存储冻结帧。

D.2 只要求一组冻结帧数据。对于必需的冻结帧要准确描述,并且所要求的最少冻结数据可以被符合第 D.8.3 条和第 D.8.4 条规定的通用诊断仪读取。如果引发存储状态的故障码按照附录 C 第 C.4 条的规定被清除,则同时储存的发动机状态数据也可被清除。

D.3 除所需的冻结帧数据信息外,如果电控单元具有、或通过电控单元能够被确定的信息,至少以下信号应能通过标准数据连接器的串行接口获取:故障代码、发动机冷却液温度、喷油正时、进气温度、进气歧管压力、空气流量、发动机转速、节气门位置传感器输出值、计算负荷值、车速和燃油压力。应按照第 D.8 章的规定,以标准单位提供这些信号。实际信号应能从默认值或者跛行回家信号中清晰分辨出来。

D.4 对全部排放控制系统进行的某车载评价试验,单独的状态码或准备就绪码应在电控单元存储器中储存,以正确识别起作用的排放控制系统和那些需要进一步汽车运行来完成相应诊断评价的排放控制系统。对于连续监控的不需储存准备就绪码。当车辆点火开关处于“开”和“关”的状态时,准备就绪码不应被设置成“未准备好”状态。“未准备好”状态的内部设置过程应用于全部此类码,而不是仅用于个别码。

D.5 通过 D.8 章规定的标准数据连接器的串行数据接口,应能读出汽车型式核准时车载诊断系统(OBD)的所能达到的要求(OBD1、NO_x控制、OBD2)。

D.6 通过标准诊断连接器的串行口,应能读取标定软件识别号(software calibration identification number)。标定软件识别号应以标准格式提供。

D.7 通过标准诊断连接器的串行口,应能读取车辆识别号码(VIN)。车辆识别号应以标准格式提供。

D.8 排放控制诊断系统应提供标准化的或无限制的访问,且应符合 ISO15765 或 SAEJ1939 的规定,详见以下:

D.8.1 采用 ISO15765 或 SAEJ1939 应与第 D.8.2 条到第 D.8.5 条的要求一致。

D.8.2 OBD 系统与外部试验装置之间的通讯连接应符合 ISO15765-4 或 SAEJ1939 标准系列中相关条款。

D.8.3 与 OBD 系统通讯所需的试验设备和通用诊断仪,应满足或者优于 ISO15031-4 或 SAEJ1939-73 第 5.2.2.1.条的功能性技术要求。

D.8.3.1 允许使用车载诊断设备,例如在汽车仪表板上安装可获得 OBD 系统信息的视频显示器等车载诊断工具,但被认为是利用标准诊断连接器之外的可访问 OBD 系统信息的方法。

D.8.4 应采用 ISO15031-5 或 SAEJ1939-73 第 5.2.2.1.条规定的格式和单位,提供诊断数据和双向控制信息,并且这些数据应能通过满足 ISO15031-4 或 SAEJ1939-73 第 5.2.2.1.条的通用诊断工具获得。

D.8.5 当一个故障被记录时,制造企业应采用相应的代码来识别该故障。这些故障应与 ISO15031-6 第 6.3 条与排放相关系统诊断故障码相一致。如果不能符合这些识别要求,制造

企业可以使用 ISO15031-6 中第 5.3 条和第 5.6 条规定的诊断故障代码。通过符合第 D.8.3 条规定的标准诊断设备，应访问全部故障代码。

另一种供选择的方法是，汽车制造企业可采用 SAE J2012 或 SAEJ1939-73 规定的最合适的故障代码来识别故障。

D.8.6 汽车与诊断仪间的连接器应标准化，且应满足 ISO 15031-3 或 SAEJ1939-13 的所有要求。对于 N₂、N₃、M₂ 和 M₃ 类车辆，作为上述标准中规定的连接器位置的另一种可选方法，如果满足 ISO 15031-3 全部其它要求，连接器可安装在驾驶员座椅旁的合适位置，包括驾驶室地板上。在这种情况下，连接器应能让站在车外的人员易于接近，且不应有碍于接近驾驶员座位。

连接器的安装位置应得到型式核准机构的批准，应使之易于让维修人员接近，且在汽车正常使用条件下防止意外损坏。