

附件 1

《轻型汽车污染物排放限值及测量方法 (中国第六阶段)》(GB 18352.6—2016)修改单

一、“2 规范性引用文件”修改内容如下：

增加规范性引用文件“HJ 1137—2020”

HJ 1137—2020 甲醇燃料汽车非常规污染物排放测量方法

二、“3 术语和定义”修改内容如下：

“3.23”条修改为：

污染控制装置 pollution control devices

指汽车上控制或者限制污染物排放、车载排放诊断及监控等的装置。包括但不限于三元催化器(TWC)、柴油氧化型催化器(DOC)、颗粒物捕集器(如DPF、GPF等)、选择性催化还原装置(SCR)、氨催化转化器(ASC)、稀燃NO_x捕集器(LNT)、活性炭罐、增压器、中冷器、喷油泵、喷油器、共轨管、废气再循环装置(EGR)、LPG/NG燃气喷射单元、车载诊断系统(OBD)、电子控制单元(ECU)、传感器、执行器、远程排放管理车载终端等。

“3.28”条修改为：

失效措施 defeat device

通过测量、感应或响应汽车的车速、发动机转速、变速器挡位、温度、海拔、进气歧管真空度等运行参数，(1)激活、调整、延迟

或停止某一部件的工作或排放控制系统的功能，使得汽车在正常使用条件下排放控制系统的控制效果降低；或（2）识别试验条件，激活、调整、增加某一部件的工作或排放控制系统的功能。

增加“3.41”条：

排放控制系统 emission control system

指由污染控制装置、配套控制程序和必要的连接管件、线束等组成的系统。

三、“4 污染控制要求”修改内容如下：

“4.1.5”条修改为：

自2026年7月1日起，完成型式检验的样车应在检验机构进行封存，同一车型在同期试验中采用多辆样车进行型式检验的，型式检验结束之后可任选其中一辆直接封存，封存时间自车型信息公开之日起为期1年，1年后将样车ECU封存，车型停产5年后可不再封存ECU。检验机构应做好相关封存记录。在封存备查期间，除必要的维护保养之外，不得对检验样车和ECU进行任何调整。对于进口检验样车，如因海关暂时进口相关规定无法在中国境内封存1年的，应保持封存状态直至退运，并如实记录封存情况，型式检验开始至封存结束时间不得少于1年。样车退运后将ECU封存，车型停产5年后可不再封存ECU。检验机构应对检验数据和报告长期保存（包括纸质报告和电子报告），视频数据保存2年。

增加“4.1.7”条：

4.1.7 在进行I型、II型、III型、IV型、VI型、VII型以及4.1.7.1

外的 OBD 演示试验期间,试验样车的 CAL ID 和 CVN 数据应保持一致。

4.1.7.1 OBD 演示试验中燃油系统、VVT、冷起动减排策略如需通过软件修改进行故障模拟,应该记录软件修改的内容,并记录变化后的 CAL ID 和 CVN 数据。

4.1.7.2 V 型耐久试验车辆 CAL ID 和 CVN 可以和其他检验项目试验样车不同,但耐久试验期间车辆(包含排放耐久车辆、蒸发耐久车辆、加油排放耐久车辆)的 CAL ID 和 CVN 数据应保持一致。

4.1.7.3 每次试验前后,应采用 OBD 通用扫描工具读取 CAL ID 和 CVN 数据,核对并存储记录。

四、“5 型式检验”中修改内容如下:

“5.1.2”第一段后补充以下内容:

生产企业应确保任何污染控制装置的使用,不得新增有毒有害物质的排放。

“5.1.2”第三段,“禁止使用失效措施。”后补充以下内容:

下列装置或配套控制程序,不作为失效措施:

(1) 保护发动机免遭损坏或不出事故,以及安全行驶所需要的措施;

(2) 本标准 J.2.15 规定的排放增加辅助排放控制装置;

(3) 在正常使用条件下对排放控制系统影响与本标准规定的试验中相应条件下效果相当的措施。

增加“5.1.5”条:

5.1.5 燃用甲醇燃料的轻型汽车还应符合 HJ 1137—2020 要求。

“5.3.1.4” 条 “表 3” 修改为:

表 3 I 型试验排放限值 (6b 阶段)

车辆类别	测试质量 (TM) / (kg)	限值									
		CO/ (mg/km)	THC/ (mg/km)	NMHC/ (mg/km)	NO _x / (mg/km)	N ₂ O/ (mg/km)	PM/ (mg/km)	PN ⁽¹⁾ / (个/km)	甲醛 ⁽²⁾ / (mg/km)	甲醇 ⁽²⁾ / (mg/km)	
第一类车	全部	500	50	35	35	20	3.0	6×10 ¹¹	2.5	2.5	
第二类车	I	TM≤1305	500	50	35	35	20	3.0	6×10 ¹¹	2.5	2.5
	II	1305<TM≤1760	630	65	45	45	25	3.0	6×10 ¹¹	2.5	2.5
	III	1760<TM	740	80	55	50	30	3.0	6×10 ¹¹	2.5	2.5

⁽¹⁾ 2020 年 7 月 1 日前, 汽油车过渡限值为 6.0×10¹² 个/km。
⁽²⁾ 仅适用于燃用甲醇燃料的轻型汽车。

五、“6 型式检验扩展” 中修改内容如下:

增加 “6.6” 条 (原 6.6 条编号修改为 6.7):

6.6 混合动力电动汽车型式检验扩展

自 2026 年 7 月 1 日起, 对于混合动力电动汽车的 6.1、6.3 扩展还应满足以下要求:

- 混合动力电动汽车分类 (是否有外接充电模式、发动机是否可直接驱动车辆、发动机与电机的连接方式、是否有行驶模式手动选择功能等) 相同;
- 储能装置单体规格、型号相同;
- 储能装置总成总标称电压、总标称容量相同;
- 驱动电机/发电机的规格、型号、位置、数量相同;
- 控制系统 (整车控制器、车载能源管理系统、驱动电机控制器等) 型号及供应商相同;
- 储能装置冷却型式相同。

六、“7 生产一致性”修改内容如下：

“7.2.2.2” 条最后增加：

——对于 OVC-HEV，若三辆车按照附录 R 进行试验的过程中任一试验循环下的各种污染物排放结果小于限值的 1.1 倍，且三辆车在电量保持模式下各种污染物排放结果的平均值小于限值，则判定 I 型试验生产一致性合格，否则判定为生产一致性不合格。

“7.2.3.1” 条最后增加：

磨合不应与车辆使用手册要求相矛盾，不允许生产企业外接任何设备（包括使用物理端口的连接和通过网络连接），不得对车辆进行其他影响排放控制的调整。

“7.8.4” 条最后增加：

——若三辆车中有任一车辆 VII 型试验中的 I 型底盘测功机试验结果不小于限值的 1.1 倍，则判定 VII 型试验生产一致性检查不合格。

七、“8 在用符合性”修改内容如下：

“8.4” 条修改为：

自 2026 年 7 月 1 日起，生产企业按季度信息公开的车型排放质保件有关维修技术信息应包括：授权维修站/点等来源的排放质保件质保期索赔、质保期修理信息以及维修过程中记录的 OBD 故障相关信息。

八、“附件 CC 道路载荷测量与测功机设定”修改内容如下：

增加“CC.10”条：

CC.10 三轴及以上轻型汽车试验要求

CC.10.1 底盘测功机测试方法

在型式检验时，通过固定中桥或后桥两个（侧）车轮并断开传动轴的方法进行。

CC.10.2 检验记录和备案要求

检验机构应记录型式检验过程中试验样车的驱动型式、断开传动轴和固定车轮方式、底盘测功机惯量模拟以及道路实车滑行情况，并在型式检验报告中注明。

汽车生产企业应在信息公开技术资料中明确型式检验的测试方法及评估验证情况。

九、“附录 D 实际行驶污染物排放试验（II 型试验）”中修改内容如下：

“D.3.1.5”条修改为：

RDE 测试应按 D.3.2.1 规定载荷在实际道路上行驶，测量行驶过程中的排放。

增加“D.3.1.9”条：

D.3.1.9 型式检验时，应按照 C.1.2.6.5.2 的要求采用主模式行驶。对于没有主模式的车辆，应按照与 I 型试验相同的驾驶模式行驶。

十、“附件 DB ”中修改内容如下：

增加“DB.9”条：

DB.9 PEMS 设备性能评估

DB.9.1 PEMS 设备应按照 DB.9.2 要求进行道路漂移验证，验证

周期不超过 3 个月，验证结果应满足表 DA. 2 要求。

DB. 9. 2 道路漂移验证试验应按照附录 D. 3. 2. 5 要求在市区、市郊和高速路线行驶，行驶时间应不少于 2 h。试验前应按照 DA. 3 校准分析仪零点和量距点。试验开始后，按照 DA. 5 进行一次分析仪零点漂移检查，之后每隔 30 min 重复进行一次分析仪零点漂移检查，直至试验结束。

DB. 9. 3 PEMS 设备应按照附件 DC. 2. 1 规定周期进行 PEMS 验证试验，测试结果应满足表 DC. 1 的要求。

十一、“附件 DC PEMS 和不可溯源的排气质量流量的验证”中修改内容如下：

“DC. 2. 1” 条修改为：

DC. 2. 1 PEMS 验证周期

PEMS 设备验证周期应不超过 3 个月，验证结果应满足表 DC. 1 要求。

十二、“附录 F 蒸发污染物排放试验（IV 型试验）”中修改内容如下：

“F. 6. 9. 1” 条最后增加：

在型式检验中，在进行高温底盘测功机试验循环时，应按照 C. 1. 2. 6. 5. 2 的要求采用主模式行驶。对于没有主模式的车辆，应按 I 型试验中燃料消耗量最低模式行驶。汽车生产企业应在信息公开技术资料中明确车辆在所有驾驶模式下都满足排放标准限值的评估验证情况。

十三、“附录 I 加油过程污染物排放试验（VII 型试验）”中修改内容如下：

“I.5.7” 条最后增加：

在型式检验中，在进行 I 型底盘测功机试验时，应按照 C.1.2.6.5.2 的要求采用主模式行驶。对于没有主模式的车辆，应按 I 型试验中燃料消耗量最低模式行驶。汽车生产企业应在信息公开技术资料中明确车辆在所有驾驶模式下都满足排放标准限值的评估验证情况。

增加 “I.5.7.2.2” 条：

对于 OVC-HEV，完成 I.5.7.1 规定的预处理行驶后，应立即对车辆 REESS 进行车外充电到电量最高状态。充电结束后，立即将车辆移动到环境温度为 $23^{\circ}\text{C} \pm 3^{\circ}\text{C}$ 的浸车区，浸车 12 h 至 36 h。车辆移动过程中，自身动力系统应处于关闭状态。

十四、“附录 J 车载诊断（OBD）系统”中修改内容如下：

“J.2.14” 条修改为：

辅助排放控制装置 auxiliary emission control device, AECD
AECD 表示任何用来测量温度、车速、发动机转速、变速箱、进气歧管真空度等运行参数以激活、调整、延迟或者中断排放控制系统中任何部分的工作装置或配套控制程序。

增加 “J.3.1.5.4” 条：

生产企业应将 AECD 的激活条件、退出条件、相关关联参数、日常使用频率、使用目的和理由、对排放的具体影响等信息形成 AECD

技术文件，并在信息公开技术资料中明确。

增加“J.6.6”条：

J.6.6 CAL ID 与 CVN 信息

J.6.6.1 车辆完成信息公开前，生产企业的信息公开技术资料中应明确与排放控制和 OBD 系统相关的 CAL ID 和 CVN 信息，型式检验 OBD 演示试验中因软件修改进行故障模拟导致变化的 CAL ID 和 CVN 除外。

J.6.6.2 车辆完成信息公开后，若生产企业或其授权商对控制软件调整，则更新后的软件版本应创建一个全新的 CAL ID 和 CVN，于装配新软件版本升级前在信息公开技术资料中更新补充，并补充更新后的排放和 OBD 系统仍符合本标准的评估验证情况。

十五、“附录 R 混合动力电动汽车（HEV）试验”中修改内容如下：

“R.5.2.4.7”条修改为：

根据附件 CE 确定车辆按照本附录进行的任一 I 型试验循环排放的气态污染物、颗粒物质量及颗粒物数量排放，经过劣化系数（修正值）和 K_f 修正后的结果均应符合排放限值要求。