

企业秘密

ECE

欧洲经济委员会（ECE）汽车标准法规中文译本

排放/燃油消耗/发动机功率/燃油

EMISSION/FUEL CONSUMPTION/ENGINE POWER/FUEL

中国第一汽车集团公司技术中心

前言

迄今为止，联合国欧洲经济委员会（ECE）法规的中文译本尚没印刷本，而我国正在实施的汽车强制性标准主要依据ECE90年代初的汽车法规转化而成，目前国际上实施的ECE法规很有可能成为未来几年我国汽车强制性标准或汽车法规的主要技术要求，为了开展汽车法规的预研工作，尽可能为产品研发人员提供更多的未来标准信息，翻译并编印是非常必要的。

为此，技术中心标准化室根据新采购到2001英文版的110个ECE机动车系列法规，筛选出与汽车产品相关的11类法规，共86项，由技术中心情报部组织翻译，并由相关专业的技术及标准人员负责技术及标准校对，编印出此套ECE中文译本。

此套ECE中文译本大致包括11个方面内容：噪声、制动、排放、座椅、转向、后视镜、灯光、碰撞保护、代用燃油车辆、客车及其它杂项等。

此次翻译工作得到了一汽技术中心主任董春波等领导的大力支持，同时，相关技术校对部门积极配合，在此，表示感谢。

由于翻译、编辑水平、专业知识有限，错误和疏漏之处在所难免，恳请批评指正。

技术中心情报部、商用车部标准化室

2002年11月

目次

- REGULATION No.15 —— 关于装备点燃式发动机或压燃式发动机车辆的发动机气体污染物排放一点燃式发动机功率测量方法—车辆燃油消耗测量方法方面认证的统一规定
- REGULATION No.24 —— 关于压燃式发动机有关可见污染物排放，已认证压燃式发动机在机动车辆上安装的类型、装未认证压燃式发动机的机动车辆产生的可见污染物排放、压燃式发动机功率测量认证的统一规定
- REGULATION No.49 —— 关于对压燃式发动机（C.I.）、天然气发动机（NG）、使用液化石油气（LPG）为燃料的强制点燃式发动机（P.I.），以及装备 C.I.、NG 发动机和以 LPG 为燃料的 P.I.发动机的汽车就其发动机产生的排气污染物进行认证的统一规定
- REGULATION No.83 —— 关于车辆污染物排放和发动机燃油要求认证的统一规定
- REGULATION No.84 —— 关于装用内燃机轿车和轻型载货汽车燃料消耗量测量认证的统一规定
- REGULATION No.85 —— 用于驱动 M 类和 N 类汽车的内燃机净功率或电力驱动机构 30min 最大功率测量认证的统一规定
- REGULATION No.103 —— 关于动力驱动车辆的替代催化转化器认证的统一规定

欧洲经济委员会（ECE）汽车标准法规中文译本

REGULATION No.15

关于装备点燃式发动机或压燃式发动机车辆的 发动机气体污染物排放—点燃式发动机功率 测量方法—车辆燃油消耗测量方法方面 认证的统一规定

UNIFORM PROVISIONS CONCERNING THE APPROVAL OF VEHICLE
EQUIPPED WITH A POSITIVE-IGNITION ENGINE OR WITH A
COMPRESSION-IGNITION ENGINE WITH REGARD TO THE EMISSION OF
GASEOUS POLLUTANTS BY THE ENGINE-METHOD OF MEASURING THE
POWER OF POSITIVE-IGNITION ENGINES-METHOD OF MEASURING THE
FUEL CONSUMPTION OF VEHICLES

国家：欧洲经济委员会（E.C.E.）

源于：联合国 1970 年 3 月 20 日协议

E/ECE/324)
E/ECE/TRANS/505) Rev.1/Add.14/Rev.3/Amend.1
1984 年 6 月 1 日

联合国协议

关于轮式车辆安装及 / 或用在轮式车辆上的装备及零部件
采用统一的技术法规以及满足这些法规的认证
相互认可的条件^(*)

1958 年 3 月 20 日制订于日内瓦

附录 14：15 号法规将要增编入本协议

修正本 3——校正 1

包括 1984 年 6 月 1 日生效的 04 系列修正本的补充件

关于装备点燃式发动机或压燃式发动机车辆的发动机气体污染物排放——
点燃式发动机功率测量方法——车辆燃油消耗测量方法方面认证的统一规定

^(*) 协议的原名：

有关采用机动车辆装备及零部件认证以及认证相互认可的统一条件的协议，于 1958 年 3 月 20 日在日内瓦通过。

国家：欧洲经济委员会（E.C.E.）

源于：联合国 1970 年 3 月 20 日协议

15 号法规

关于装备点燃式发动机或压燃式发动机车辆的发动机气体污染物排放——
点燃式发动机功率测量方法——车辆燃油消耗测量方法方面认证的统一规定

目 次

法规

1	适用范围	(1)
2	定义	(1)
3	认证申请	(2)
4	认证	(3)
5	技术要求和试验	(4)
6	车辆型式的更改	(6)
7	认证扩展	(7)
8	生产一致性	(8)
9	生产不一致性的处罚	(9)
10	正式停产	(10)
11	认证试验部门和行政管理部的名称和地址	(10)
12	过渡规定	(10)

附录

由本法规未修正版本和 01、02 和 03 系列修正规定的排放限值表		(12)
附录 1	发动机的重要特性和有关试验指导的信息	(16)
附录 2	按照 15 号法规就发动机气体污染物排放方面车型认证 (认证拒绝、认证撤销或正式停产) 的通知	(22)
附录 3	认证标志的布置示例	(24)
附录 4	I 型试验 (检验车辆冷起动后在拥挤的市区行驶时污染物的平均排放)	(25)
附件 1	I 型试验用的运转循环的分解	(39)
附件 2	固定负荷曲线的底盘测功机	(41)
附件 3	车辆行驶阻力——道路测量方法——在底盘测功机上的模拟	(47)
附件 4	检查机械惯量以外的其他惯量	(55)
附件 5	气体取样系统的规定	(59)
附件 6	设备的标定方法	(72)
附件 7	系统总体检查	(82)
附件 8	污染物排放质量的计算	(83)
附录 5	II 型试验 (怠速时一氧化碳排放试验)	(92)
附录 6	III 型试验 (曲轴箱气体排放试验)	(94)
附录 7	基准燃料的技术要求	(97)
附录 8	内燃机净功率的测量方法	(101)
附录 9	机动车辆燃油消耗的“ECE”测量方法	(115)

国家：欧洲经济委员会（E.C.E.）

源于：联合国 1970 年 3 月 20 日协议

15 号法规⁽¹⁾

关于装备点燃式发动机或压燃式发动机车辆的发动机气体污染物排放—— 点燃式发动机功率测量方法——车辆燃油消耗测量方法方面认证的统一规定

1 适用范围

1.1 本法规适用于所有以点燃式发动机为动力的车辆和以压燃式发动机为动力的 N_1 类及 M_1 ⁽²⁾类车辆气体污染物的排放⁽²⁾⁽³⁾。本法规不适用于以点燃式二冲程发动机为动力的车辆、两轮机动车辆、空载质量小于 400kg 的三轮机动车辆和设计速度不超过 50km/h 的两轮或三轮机动车辆。

1.2 本法规的辅助范围

1.2.1 ECE 规程可用于测量点燃式发动机的输出功率。

1.2.2 ECE 规程可用于测量 M_1 类车辆的燃油消耗。

2 定义

本法规采用下列定义。

2.1 “车辆认证”是指就发动机气体污染物排放限值方面的车辆型式认证。

2.2 “车辆型式”是指在下列主要方面没有差异的车辆：

2.2.1 根据法规附录 4 中 5.1 条规定的基准质量确定的当量惯量；

2.2.2 本法规附录 1 中的 1 至 6 条和第 8 条及附录 2 中规定的发动机和车辆特性。

2.3 “基准质量”是指车辆“空载质量”加 100kg 后的质量；

2.3.1 “空载质量”是指运行状态的车辆在不搭载乘务员、乘客或货物，装满油箱并装载常用工具和备用轮胎时的质量。

⁽¹⁾ 本法规以前的版本（E/ECE/324/修正 1/附录 14，E/ECE/324/修正 1/附录 14/修正 1 和修正 2 及校正 1）应予以保留——见第 12 条。

⁽²⁾ 按 13 号法规所规定的定义。

⁽³⁾ 若以压燃式发动机为动力的 N_1 类车辆满足 49 号法规——“关于柴油发动机气体污染物排放方面认证的统一规定”（目前已被改造为文件 TRANS/SCI/WP29/R.195 及校正 1 的设计法规），则该型车不必满足本法规的规定。

国家：欧洲经济委员会（E.C.E.）

源于：联合国 1970 年 3 月 20 日协议

- 2.4** “发动机曲轴箱”是指发动机内部或外部的空间，以内部或外部的管道与油底壳相通，气体或蒸气可以从此通道逸出。
- 2.5** “气体污染物”是指一氧化碳、碳氢化合物（假定碳氢比为 $\text{CH}_{1.85}$ ）和氮氧化物。氮氧化物以二氧化氮（ NO_2 ）当量表示。
- 2.6** “最大总质量”是指车辆制造厂规定的技术上允许的车辆最大质量（此质量可以大于国家管理部门所允许的最大质量）。
- 2.7** “冷起动装置”是指临时加浓空气/燃料混合气，便于冷态起动发动机的装置。
- 2.8** “辅助起动装置”是指不通过加浓发动机的空气/燃油混合气，来帮助发动机起动的装置（例如：预热塞，改变喷油正时等）。

3 认证申请

气体污染物

- 3.1** 就某一车辆型式的发动机气体污染物排放限值认证的申请应由车辆制造厂或其正式指定的代表提交。
- 3.2** 申请时应提交下列文件一式三份，以及有关详细资料：
- 3.2.1** 包括附录 1 中提到的所有（除与功率测量有关的外）相关细节的发动机型式的详细说明。
- 3.2.2** 燃烧室和活塞（包括活塞环）的图纸。
- 3.2.3** 与活塞上止点相关的气门的最大升程、开启角和闭合角。
- 3.2.4** 如附录 2 所示的车辆详细说明。
- 3.3** 车辆制造厂必须提交一辆要进行型式认证的样车给负责型式认证试验技术部门，按本法规第 5 条所规定的试验进行试验。

发动机功率

- 3.4** 制造厂可以要求测量发动机的功率，为此：
- 3.4.1** 车辆制造厂应提供本法规附录 1 中（尤其与功率测量有关的）的信息。
- 3.4.2** 一台（在所有方面）与附录 1 中记录的信息相符的发动机应提交到技术部门以进行本法规附录 8 中规定的试验。
- 3.4.3** 本法规附录 8 规定的试验不应视作型式认证试验。因此，如果要求进行这些试验，就不必在进行这些试验的同时再进行本法规第 5 条所提到的试验。

国家：欧洲经济委员会（E.C.E.）

源于：联合国 1970 年 3 月 20 日协议

燃油消耗

- 3.5 车辆制造厂可以要求测量车辆的燃油消耗。为此：
- 3.5.1 车辆制造厂应提供本法规附录 1 中（尤其与功率测量有关的）的信息。
- 3.5.2 一辆（在所有方面）与附录 1 中记录的信息相符的车辆应提交到技术部门以进行本法规附录 9 中规定的试验。
- 3.5.3 本法规附录 9 规定的试验不应视作型式认证试验。因此，如果要求进行这些试验，就不必在进行这些试验的同时再进行本法规第 5 条所提到的试验。

4 认证

- 4.1 如果按照本法规提交认证的车型达到下面第 5 条和第 6 条的要求，应通过该车型的认证。
- 4.2 对每一种认证批准的型式，应授予一个认证号。该认证号的前两位数字（目前为 04，代表 1981 年 10 月 20 日生效的 04 系列修正）代表在授予认证批准时，对本法规所做的、包括最近重大技术修正在内的一系列修正的最新修正序列号。同一缔约方不得把同一认证号授予其他型式车辆。
- 4.3 按照本法规对某一车型作出的认证批准或认证拒绝均应以通知书的形式通知执行本法规的有关各方。通知书的格式应与本法规附录 2 相符。通知书还应包括由认证申请者提供的图纸和图表，图纸的尺寸不得超过 A4（210×297mm）或折叠到该尺寸，并且图纸应以适当的比例尺绘制。I 型、II 型和 III 型试验所测量的值，也应表示在附加的表格中。
- 4.3.1 当对现有法规进行修正时，例如，规定了新的限值，协议的缔约方应通知已批准的车型遵守新的规定。
- 4.4 在获得本法规车型认证批准的每一辆车上，可加一明显的国际认证标志，其构成如下：
- 4.4.1 在一圆圈中有大写字母 E，且 E 的右侧标有批准认证的国家的区别代码⁽¹⁾；
- 4.4.2 本法规号字母“R”、破折号和认证号标在 4.4.1 条所描述的圆圈的右侧。

⁽¹⁾ 1—德国，2—法国，3—意大利，4—荷兰，5—瑞典，6—比利时，7—匈牙利，8—捷克，9—西班牙，10—原南斯拉夫，11—英国，12—奥地利，13—卢森堡，14—瑞士，15—德国，16—挪威，17—芬兰，18—丹麦，19—罗马尼亚，20—波兰，21—葡萄牙。随后的代号将按批准承认关于对轮式车辆安装及/或用在轮式车辆上的装备及零部件采用统一的技术法规以及满足这些法规的认证相互认可条件的协议时间顺序指定给有关国家，所指定的代号将由联合国秘书长通知各协议国。

国家：欧洲经济委员会（E.C.E.）

源于：联合国 1970 年 3 月 20 日协议

- 4.5 如果车辆符合按协议中附加的一个或多个其他法规认证的车型，在按本法规批准认证的国家中，4.4.1 条中所述的标志不需重复。在此情况下，法规和认证号及按本法规批准认证的国家中批准认证所依据的所有法规的符号应在上面 4.4.1 条中所述的符号的右侧逐栏列出。
- 4.6 认证标志必须清晰、易认、耐久。
- 4.7 认证标志应位于制造厂车辆技术法规标牌附近或直接印在标牌上。
- 4.8 本法规附录 3 给出了认证标志布置示例。

5 技术要求和试验

5.1 总则

对于容易影响车辆气体污染物排放的部件的设计、制造和安装，必须保证车辆在正常的使用过程中，在部件受到振动的情况下，仍能达到本法规的要求。

5.2 认证试验说明

- 5.2.1 根据车辆所属的类型，车辆应进行（如下面所规定的）不同型式的试验。这些试验为：
（如果由点燃式发动机驱动）I 型、II 型和 III 型试验及（如果由压燃式发动机驱动）I 型试验。
 - 5.2.1.1 I 型试验（检验冷起动后气体污染物的平均排放）。
 - 5.2.1.1.1 本试验应在上面第 1 条提到的，最大质量不超过 3.5t 的所有车辆上进行。
 - 5.2.1.1.2 车辆应安放在装备有负荷和惯量模拟设备的测功机台架上。试验历时 13min，包括 4 个循环，在试验过程中不得中断。每一循环应包括 15 个阶段（怠速，加速，等速，减速等）。在此试验过程中，废气应被稀释并按比例采样，收集到一个或多个气袋中。试验车辆的废气必须按照下面的规定程序稀释、采样并分析。必须测量稀释后废气的总体积。
 - 5.2.1.1.3 试验应按本法规附录 4 中规定的规程进行。应采用规定的方法采集并分析气体。如果证明其他方法可以得到相同的试验结果，则该方法可以得到承认。
 - 5.2.1.1.4 按照下面 5.2.1.1.4.2 和 5.2.1.1.5 条的规定，试验应重复进行三次。对于具有给定基准质量的车辆，试验中获得的一氧化碳的质量和碳氢及氮氧化物的共同质量应小于下表所示的数值。

国家：欧洲经济委员会（E.C.E.）

源于：联合国 1970 年 3 月 20 日协议

基准质量（kg） （rw）	一氧化碳 g/test	碳氢化合物及氮氧化物的总质量 g/test
$rw \leq 1\,020$	58	19
$1\,020 < rw \leq 1\,250$	67	20.5
$1\,250 < rw \leq 1\,470$	76	22
$1\,470 < rw \leq 1\,700$	84	23.5
$1\,700 < rw \leq 1\,930$	93	25
$1\,930 < rw \leq 2\,150$	101	26.5
$2\,150 < rw \leq$	110	28

- 5.2.1.1.4.1 尽管如此，对上一条所提及的每种污染物，在所测得的三次试验结果中，至多有一次试验结果可以超过所试车辆的规定限值，但不能超过规定限值的 10%，只要三次试验结果的算术平均值低于此限值即可。不止一种污染物（即一氧化碳和碳氢及氮氧化物的总质量）超过规定限值时，不管这种情况是出现在同一次试验还是不同的试验，都是不重要的。
- 5.2.1.1.4.2 应车辆制造厂的要求，若测量一氧化碳和/或碳氢及氮氧化物的三次试验结果的算术平均值（ $\bar{x}_1$ ）降到限值的 100%到 110%之间，上面 5.2.1.1.4 条中规定的试验次数可以增加到 10 次。在此情况下，试验完成以后，试验的结果主要依赖于 10 次试验（ $\bar{x} < L$ ）所得结果的平均值。
- 5.2.1.1.5 上面 5.2.1.1.4 条中规定的试验的次数在后面规定的条件下应减少。对于本法规 5.2.1.1.4 条中提到的每一种污染物， v_1 为第一次试验的结果， v_2 为第二次试验的结果。
- 5.2.1.1.5.1 如果一氧化碳及碳氢和氮氧化物的总质量试验结果 v_1 的读数都小于或等于 0.70L，只须进行一次试验。
- 5.2.1.1.5.2 如果一氧化碳和碳氢及氮氧化物的总质量试验结果都为 $v_1 \leq 0.85L$ ，则只要其中有一种污染物 $v_1 > 0.70L$ ，必须进行第二次试验。此外，一氧化碳和碳氢及氮氧化物的总质量 v_2 读数都必须满足 $v_1 + v_2 < 1.70L$ 且 $v_2 < L$ 。

国家：欧洲经济委员会（E.C.E.）

源于：联合国 1970 年 3 月 20 日协议

5.2.1.2 II 型试验（怠速时一氧化碳排放试验）

5.2.1.2.1 除以压燃式发动机为动力的车辆外，此试验应对上面第 1 章提到的所有车辆进行。

5.2.1.2.2 发动机怠速排气中一氧化碳的体积含量不得超过 3.5%。当在与制造厂推荐的规范不相符的运行条件下，按附录 5 的规定（调整装置的结构）进行检测时，一氧化碳的最大体积含量不得超过 4.5%。

5.2.1.2.3 应按本法规附录 5 中规定的规程进行试验，以检验车辆是否满足上述最后一个要求。

5.2.1.3 III 型试验（检验曲轴箱排放）

5.2.1.3.1 本试验应对所有上面第 1 条中提到的车辆（除装备压燃式发动机的车辆外）进行。

5.2.1.3.2 发动机曲轴箱通风系统不得使曲轴箱中的任何气体排入大气。

5.2.1.3.3 应按本法规附录 6 中规定的规程进行试验，以检验车辆是否满足上述最后一个要求。

6 车辆型式的更改

6.1 车型的任何更改都应通知批准认证的认证机构。该认证部门可以采取下列措施之一：

6.1.1 认为所作的更改不会产生明显的不良影响，并且在任何条件下车辆仍满足本法规的要求。

6.1.2 要求负责认证试验的技术部门提供进一步的试验报告。

6.2 关于更改情况的认证，无论认证批准还是认证拒绝均应按上面 4.3 条规定的程序通知实施本法规的有关各方。

图 1 欧洲试验规程（见 5.2 条）鉴定认证的流程图

国家：欧洲经济委员会（E.C.E.）

源于：联合国 1970 年 3 月 20 日协议

7 认证扩展

7.1 基准质量不同的车型

7.1.1 当不同车型仅仅基准质量有区别时，已通过认证的车型在下述条件下可以扩展到其他车型：

7.1.1.1 认证可以扩展至其基准质量所对应的等效惯量为已通过型式认证的等效惯量相邻大一组惯量或相邻小一组惯量的车辆。

7.1.1.2 若待扩展车型的基准质量需要使用的等效转动惯量大于已通过认证车型的等效转动惯量，则可以认可该认证的扩展。

7.1.1.3 若待扩展车型的基准质量需要使用的等效转动惯量小于已通过认证车型的等效转动惯量，且已通过认证车型所排放的污染物满足待扩展车型规定的排放限值要求，则可以认可该认证的扩展。

7.2 总传动比不同的车型

7.2.1 当不同车型仅仅传动比有区别时，已通过认证的车型在下述条件下可以扩展到其他车型：

7.2.1.1 对于 I 型试验中所用到的每一个传动比，按下式确定其比率：

$$E = \frac{V_2 - V_1}{V_1}$$

式中：v₁ 和 v₂ 分别代表发动机转速为 1000r/min 时，已认证车型的速度和待扩展车型的速度。

7.2.2 如果每一传动比的 E ≤ 8%，则不必进行 I 型试验，可以批准认证扩展。

7.2.3 如果至少有一个传动比的 E > 8%，而且每一个传动比的 E ≤ 13%，则必须重复 I 型试验，但该试验可在制造厂选择的试验室进行，试验室应得到负责型式认证的管理部门的认可。该试验的报告需提交负责认证试验的技术部门。

7.3 基准质量和总传动比均不同的车型

若满足上面 7.1 和 7.2 条规定的所有条件，则已通过型式认证的车型可向只有基准质量和总传动比不同的车型扩展。

7.4 注释

若一种车型是按照 7.1 至 7.3 条的规定通过认证的，则这种认证不允许向其他车型扩展。

国家：欧洲经济委员会（E.C.E.）

源于：联合国 1970 年 3 月 20 日协议

8 生产一致性

- 8.1 每一辆带有本法规规定的认证标志的车辆，在影响发动机气体污染物排放的零部件和点燃式发动机输出功率排放方面，应与通过认证的车型一致。
- 8.2 为检验上面 8.1 条中规定的一致性，应对带有本法规要求的认证标志的连续生产的车辆进行足够数量的随机检验。
- 8.3 作为一般法规，车辆与认证车型的一致性应以认证表格及其附录中的说明为基础进行检验。如果必要，车辆应进行所有 5.2 条中指定的 I 型、II 型及 III 型试验或其中的一部分，或者发动机应进行附录 8 所规定的试验。
- 8.3.1 为了检验 I 型试验中检验车辆的一致性，应采用下述规程：
- 8.3.1.1 从成批生产的车辆中抽取一辆并对该车进行 5.2.1.1 条规定的试验。然而，5.2.1.1.4 条中所示的排放限值应由下述限值取代：

基准质量（rw） （kg）	一氧化碳 g/test	碳氢及氮氧化物的总质量 g/test
rw≤1 020	70	23.8
1 020<rw≤1 250	80	25.6
1 250<rw≤1 470	91	27.5
1 470<rw≤1 700	101	29.4
1 700<rw≤1 930	112	31.3
1 930<rw≤2 150	121	33.1
2 150<rw≤	132	35.0

国家：欧洲经济委员会（E.C.E.）

源于：联合国 1970 年 3 月 20 日协议

8.3.1.2 如果按照 8.3.1.1 条抽取的车辆不能满足 8.3.1.1 条中的要求，制造厂可以要求从成批生产的车辆中抽取若干辆车，包括原来抽取的那辆车进行试验。制造厂确定样车的数量 n，除原来抽取的那辆车外，其余样车每辆均应进行一次 I 型试验。对原来抽取的那辆车应以三次 I 型试验的算术平均值作为测试结果。从样车所获得的试验结果的算术平均值（ $\bar{x}$ ）应用于确定一氧化碳和碳氢及氮氧化物的总排放。如果满足下列条件，则认为该成批生产的车辆满足一致性要求。

$$\bar{x} + ks \leq L^{(1)}$$

式中：

L=8.3.1.1 条中规定的一氧化碳和碳氢及氮氧化物总排放限值；

k=根据 n 确定的统计因数，其数值见下表：

n	2	3	4	5	6	7	8	9	10
k	0.973	0.613	0.489	0.421	0.376	0.342	0.317	0.296	0.279
n	11	12	13	14	15	16	17	18	19
k	0.265	0.253	0.242	0.233	0.224	0.216	0.210	0.203	0.198

$$\text{如果 } n \geq 20 \text{ } k = \frac{0.860}{\sqrt{n}}$$

8.3.2 对从生产的系列车辆中抽取任何一辆车进行 II 型或 III 型试验，测试条件应与 5.2.1.2.2 和 5.2.1.3.2 条中规定的条件相同。

8.3.3 按照本法规附录 4 中 3.1.1 条的规定，负责生产一致性检查的技术部门经制造厂同意，可以对行驶里程少于 3000km 的车辆进行 I 型试验、II 型试验和 III 型试验。

9 生产不一致性的处罚

9.1 如果车辆未达到 8.1 条中规定的要求或车辆未通过 8.3 条中规定的试验，则可以撤销已按照本法规对该车型所作的认证批准。

9.2 如果执行本法规的协议缔约方撤销其先前批准的认证，应立即以一份在结尾处标有带签名和日期的注释——“认证撤销”的认证表格，通知执行本法规的其他缔约方。

(1) $s^2 = \sum \frac{(x - \bar{x})^2}{n - 1}$ 式中，x 为从 n 辆样车获得的试验结果中的一个结果。

国家：欧洲经济委员会（E.C.E.）

源于：联合国 1970 年 3 月 20 日协议

10 正式停产

如果认证批准书持有者完全停止已按照本法规批准的认证车型的生产，他应通知授予批准书的认证部门，认证部门接到相应通知后，应以一份在结尾处标有带签名和日期的注释——“停止生产”的认证表格，通知执行本法规的其他缔约方。

11 认证试验部门及行政管理部门的名称和地址

执行本法规的缔约方应把负责认证试验部门及行政管理部门的名称和地址通知联合国秘书处。该试验部门负责进行认证试验，行政管理部門负责授予认证并受理在其他国家发行的认证批准、认证扩展、认证拒绝或认证撤销的书面通知。

12 过渡规定

12.1 最初的未经修正的本法规的版本（E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.1/Add.14）的 5.2.1.1.4 和 7.3.1 条中的图表所给的，关于一氧化碳和碳氢的排放限制应继续适用于 1975 年 10 月 1 日之前批准的车辆认证。

12.1.1 在 1975 年 10 月 1 日之前按照本法规批准的认证应从此日起不再有效，除非批准该认证的协议缔约方通知执行本法规的其他缔约方，就一氧化碳和碳氢排放方面，该车型也满足经 01 系列修正的本法规的 5.2.1.1.4 和 8.3.1 条中的要求。

12.2 最初的未经修正的本法规的版本（E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.1/Add.14）的附录 5 和 5.2.1.2.2 条中的规定应继续适用于在 1976 年 10 月 1 日之前批准认证的车型。

12.2.1 在 1976 年 10 月 1 日之前按照本法规批准的认证应从此日起不再有效，除非批准该认证的协议缔约方通知执行本法规的其他缔约方，该车型也满足经 01 系列修正的本法规的 5.2.1.2.2 条和附录 5 中的要求。

12.3 除 12.4 条中提到的情况外，经 02 系列修正的本法规的 5.2.1.1.4 和 8.3.1 条中的表格所给的氮氧化物的排放限值⁽¹⁾，应适用于 1977 年 3 月 1 日之后批准认证的车型。

12.3.1 在 1977 年 3 月 1 日之前按照本法规批准的认证应从此日起不再有效，除非批准该认证的协议缔约方通知执行本法规的其他缔约方，就氮氧化物排放方面，该车型也满足经 02 系列修正的本法规的 5.2.1.1.4 和 8.3.1 条中的要求。

⁽¹⁾ 这些条款中所提到的表格都在下面重新列出。

国家：欧洲经济委员会（E.C.E.）

源于：联合国 1970 年 3 月 20 日协议

- 12.4** 对于除私人轿车（乘用车）之外的车辆和装备自动变速器的车辆，本法规（经 02 系列修正）的 5.2.1.1.4 和 8.3.1 条中表格所给出的并乘以因数 1.25 的氮氧化物限值应适用于 1977 年 3 月 1 日之后批准认证的车型。
- 12.4.1** 按照 12.4 条批准的认证在 1979 年 3 月 1 日之后应不再有效，除非批准该认证的协议缔约国通知执行本法规的其他缔约国，就氮氧化物方面，该车型也满足经 02 系列修正的本法规的 5.2.1.1.4 和 8.3.1 条中的要求。
- 12.5** 按照 12.6 和 12.7 条中的要求，经 03 系列修正的本法规的 5.2.1.1.4、5.2.1.2.2 和 8.3.1 条中给出的限值应适用于所有在 1979 年 10 月 1 日之后批准的认证。
- 12.5.1** 按照 12.6.1 条中的要求，1979 年 10 月 1 日之前按照此法规批准的认证从此日起不再有效，除非这些认证已按 03 系列修正的要求被批准。
- 12.6** 对于装备自动变速器的私人轿车（乘用车），经 03 系列修正的本法规的 5.2.1.1.4 和 8.3.1 条规定的氮氧化物的限值应乘以因数 1.25 以作为 1981 年 10 月 1 日之前批准认证的排放限值。
- 12.6.1** 对于装备自动变速器的乘用车，1979 年 3 月 1 日之前批准的认证应从此日起不再有效，除非以每个批准认证为基础的氮氧化物测量值低于经 02 系列修正的现有法规的 5.2.1.1 和 8.3.1 条中为相应种类规定的限值。对于 12.6 条适用的，在 1981 年 10 月 1 日之前批准的认证从此日起不再有效。
- 12.7** 对于除私人轿车（乘用车）之外的其它车辆，氮氧化物的排放限值应继续为经 02 系列修正的本法规的 5.2.1.1.4 和 8.3.1 条中所给限值乘以 1.25 所得的数值。
- 12.8** 04 系列修正适用于：
1982 年 10 月 1 日之后批准认证的新车型；
按 03 系列修正认证的，于 1985 年 10 月 1 日首次投入运行的车辆。
- 12.9** 除乘用车（设计乘员数大于 6 人的乘用车不包括在内）之外的其它车辆和 1982 年 10 月 1 日之后批准的车型，应满足本法规 5.2.1.1.4 和 8.3.1 条的表格给出的限值乘以因数 1.25 以后的碳氢及氮氧化物总排放标准。