

► **B**

欧盟理事会第 96/96/EC 号指令

1996 年 12 月 20 日

关于协调各成员国机动车及其挂车道路适应性试验法律的一致性

(《公报》L 46, 1997 年 2 月 17 日, p.1)

修订文件：

		《公报》	
	编号	页码	日期
► M1 1999 年 5 月 26 日《欧盟委员会第 1999/52/EC 号指令》	L142	26	1999 年 6 月 5 日
► M2 2001 年 2 月 12 日《欧盟委员会第 2001/9/EC 号指令》	L48	18	2001 年 2 月 17 日
► M3 2001 年 2 月 14 日《欧盟委员会第 2001/11/EC 号指令》	L48	20	2001 年 2 月 17 日
► M4 2003 年 4 月 3 日《欧盟委员会第 2003/27/EC 号指令》	L90	41	2003 年 4 月 8 日

勘误文件：

- **C1** 《勘误表》，《公报》L 49，1999 年 2 月 25 日，p.46 (96/96)

▼ B

欧盟理事会第 96/96/EC 号指令

1996 年 12 月 20 日

关于协调各成员国机动车及其挂车道路适应性试验法律的一致性

欧盟理事会，
根据建立欧共体的《条约》，其中第 75 条，
根据欧盟委员会的建议⁽¹⁾，
根据经济和社会委员会的意见⁽²⁾，
并以《条约》第 189 (c) 款规定的程序⁽³⁾为依据，鉴于如下事实：

- (1) 1976 年 12 月 29 日的欧盟理事会第 77/143/EEC 号指令：《关于协调各成员国机动车及其挂车道路适应性试验的法律的一致性》⁽⁴⁾ 已经过若干次重要修订，现该指令将被再次修订。为了清晰起见，应将其整合为一个单独的文本；
- (2) 在共同的交通运输政策大框架内，欧共体内部某些道路交通应对成员国运输企业在安全和竞争条件方面提供最为有利的环境；
- (3) 伴随着道路交通的增长而增加的危险和困扰给所有成员国带来了相同性质和程度的安全问题；
- (4) 目前各成员国的检测标准和方法不尽相同。由于这种局面，使得在各成员国行驶的经过检测的车辆在安全及环保性能方面存在差异；而且这种情况有可能给各成员国运输企业之间的竞争环境造成紊乱；
- (5) 因此，有必要在可行的前提下尽可能地将检测频次和强制检测的项目加以统一；
- (6) 在车辆使用寿命期内对车辆进行的检测应相对简便，快速和廉价；
- (7) 因此，用于测试附录 中所列项目的最低限度的欧共体标准以及测试方法应通过其它指令另行规定；
- (8) 作为一项过渡性措施，国家标准对于上述指令没有规定的项目仍可适用；
- (9) 上述指令所规定的标准和方法应迅速地根据技术进步加以调适。为便于将这些措施付诸实施，有必要建立一种程序，使得各成员国和欧盟委员会能够通过一个专门的委员会密切合作，根据道路适应性试验方面的技术进步对这些标准和方法做出调适；

⁽¹⁾ 《公报》No C 193, 1996 年 7 月 4 日，第 5 及 31 页。

⁽²⁾ 《公报》No C 39, 1996 年 2 月 12 日，第 24 页。

⁽³⁾ 1996 年 2 月 29 日的《欧洲议会意见》(《公报》No C 78, 1996 年 3 月 18 日，第 27 页)，1996 年 6 月 18 日《欧盟理事会共同立场》(《公报》No C 248, 1996 年 8 月 26 日，第 49 页)以及 1996 年 10 月 24 日《欧洲议会决议》(《公报》No C 247, 1996 年 11 月 18 日)

⁽⁴⁾ 《公报》No L 47, 1977 年 2 月 18 日，第 47 页，最近一次根据《欧盟委员会第 94/23/EC 号指令》修订的《指令》(《公报》No L 147, 1994 年 6 月 14 日，第 6 页)

▼ B

- (10) 在制动系统方面，由于共同体内部在设备和方法上的现存差异，对气压设定和制动力增长时间的数值等规定为时尚早；
- (11) 目前的意向是进一步修订本指令，使其内容中包括一个统一的和改进了的检测方法；
- (12) 在制定出统一的检测程序和操作步骤以前，各成员国可以根据它们目前使用的检测程序来自行判断它们的车辆是否已经满足制动要求；
- (13) 各成员国必须确保，在其各自的司法管辖区域内，系统地进行车辆道路适应性试验，并达到高标准；
- (14) 欧盟委员会应对本指令的实际应用情况加以检查，并将所发现的情况定时向欧洲议会和欧盟理事会报告；
- (15) 与车辆检测有关的各方均认识到：检测方法以及车辆是在满载、部分加载还是在空载条件下进行检测，会影响检测者对车辆制动系统道路性能试验的信任；
- (16) 给各种型号的车辆规定不同装载状态下的制动力参考值将有助于恢复这种信任；本指令提供了在这种体制下进行检测的方案，以替代对各种类型车辆的最低性能值所进行的检测；
- (17) 在制动系统方面，本指令的适用范围主要是根据《第 71/320/EEC 号指令》⁽¹⁾ 获得到零部件认证的车辆，尽管人们知道，有些类型的车辆也得到了这种认证，但它们使用的是国家标准，与本指令的要求有所不同。
- (18) 各成员国可以将制动检测的范围扩大，将本指令范围之外的车辆或检测项目包括进去；
- (19) 各成员国可对制动检测提出更高要求或增加检测的频次；
- (20) 本指令旨在通过定期进行尾气排放检测，使车辆在其使用寿命期内始终保持低排放水平，并且使那些成为主要污染源的车辆退出使用，直至它们达到良好保养状态；
- (21) 养护差或保养不足不仅对发动机造成损害，而且增加了污染和燃料消耗，导致对环境的破坏，因此发展环保型运输十分重要；
- (22) 就压燃式（柴油）发动机而言，尾气排放的烟度测量指标被认为足以表明该车辆在排放方面的保养状态；

⁽¹⁾ 1971 年 7 月 26 日欧盟理事会第 71/320/EEC 号指令：《关于协调各成员国某些类型机动车及其挂车的制动系统的相关法律的一致性》（《公报》No L 202, 1971 年 9 月 6 日，第 37 页）。最近一次根据《第 91/422/EEC 号指令》修订的《指令》（《公报》No L 233, 1991 年 8 月 22 日，第 21 页）。

▼ B

- (23) 对点燃式（汽油）发动机而言，发动机怠速运转时从排气管排出的一氧化碳的浓度测量值被认为足以显示车辆在排放方面的保养状态；
- (24) 未能按时保养的车辆在尾气排放检测中的不合格率可能相当高；
- (25) 对于某些汽油发动机车辆，如果型式认证的标准规定其必须加装诸如由氧传感器控制的三元催化净化器等先进的排放控制系统的，则定期排放检测必须比一般车辆更为严格；
- (26) 在有条件的情况下，各成员国可以将某些具有历史价值的车辆从本指令范围中排除，也可以为此类车辆制定成员国自己的标准；但是根据这项权力制定的应用标准，不应比上述有关车辆的原设计标准更高；
- (27) 当车辆制造技术中出现便于车辆在使用中进行检测的技术，以及能够更加真实地反映车辆使用情况的检测方法，本指令必须能够根据此种情况随时进行调适；
- (28) 《欧盟理事会第 92/6/EEC 号指令》⁽¹⁾ 要求对某些类别的道路车辆安装和使用限速装置；
- (29) 虽然限速装置在技术上还需要进一步发展才更便于监控，但此类装置中的某些部分可能已经在可能的情况下在道路适应性试验中经历了一系列检验；
- (30) 目前，限速装置的正常工作状态由各成员国用它们各自认为合适的方法确定。我们的目标是将来在适当的时候要把检测方法和标准统一起来。
- (31) 欧盟委员会应对限速装置在使用中的正常工作状态进行评估，并向理事会提交报告。将来对有关限速装置的规定提出任何改动建议时，均应以该报告的结论为基础；
- (32) 对出租汽车和救护车的技术要求与私用车辆的相同，因此应检测的项目也应该相同，但检测的频次可以不同；
- (33) 由于本指令预计会对有关行业造成影响，根据协调性原则，本指令规定的共同体措施在实现道路适应性试验规则的统一性，防止公路运输企业之间的不正当竞争，以及保证车辆得到应有的检测和保养方面是必要的。如果由各成员国单独行动，这些目标是无法完全实现的；
- (34) 对于将本指令转化为本国法律以及停止实施现已被废止的指令的期限，本指令对各成员国的义务要求完全相同；

⁽¹⁾ 1992 年 2 月 10 日欧盟理事会第 92/6/EEC 号指令：《关于共同体内部某些类型机动车限速装置的安装和使用》（《公报》No. L 57, 1992 年 3 月 2 日，第 27 页）

▼ B

已经采用以下指令：

第一章 总则**第一条**

1. 在各成员国注册的机动车及其挂车和半挂车应根据本指令，特别是附录 I 和 II 的要求定期进行道路适应性试验。
2. 应检测车辆的类型，其道路适应性试验的频次以及必须检测的项目见附录 I 和 II。

第二条

本指令规定的道路适应性试验应由国家、或由国家委托一家公共机构或由国家指定并直接监管的机构或组织，包括正式授权的私人机构来进行。特别是当被指定为车辆检测中心的机构同时也进行机动车维修业务的时候，各成员国必须确保车辆检测的客观性和高质量。

第三条

1. 各成员国应采取它们认为必要的措施，证明车辆已通过了至少符合本指令规定的道路适应性试验。

所采用的措施应通知其它成员国以及欧盟委员会。

2. 对于某成员国出具的关于在其领土上注册的车辆及其挂车或半挂车已通过了至少符合本指令规定的道路适应性试验的证明，各成员国应予以承认，如同这些证明是由本国出具的一样。
3. 在可行的情况下，各成员国应采用合适的程序来确定在其领土上注册的车辆的制动性能达到了本指令规定的要求。

第二章 例外及降低要求的情况**第四条**

1. 各成员国有权将武装部队、法律及治安部队和消防队车辆排除在本指令范围之外。
2. 经与欧盟委员会协商，各成员国可以将某些仅在特殊情况下运行或使用的车辆、从不或很少在公路上行驶的车辆，包括在 1960 年 1 月 1 日以前生产的具有历史价值的车辆，或暂时退出流通的车辆，排除在本指令之外或按特别规定处理。
3. 经与欧盟委员会协商，各成员国可以对被认为有历史价值的车辆另行制定自己的检测标准。

▼ B

第五条

尽管有附录 I 和 II 的规定，各成员国可以：

- 将第一次强制性道路适应性试验的日期提前，并且在适用的情况下，在注册之前对车辆进行检测；
- 缩短两次强制性检测之间的间隔时间；
- 使选装装备的检测项目成为强制检测项目；
- 增加检测项目的数量；
- 将定期检测要求扩展到其它类型的车辆；
- 制定特殊附加检测；
- 对在其领土上注册的车辆提出比附录 II 的要求更高的制动效能最低标准，并可以对有更大载荷的车辆进行检测，但此种要求不应超过该车辆原型式认证的要求。

第六条

1. 在降低附录 I 和 II 的要求方面，在 1993 年 1 月 1 日以前，各成员国可以：

- 推迟第一次强制性道路适应性试验的日期；
- 延长两次强制性道路适应性试验之间的时间间隔；
- 减少检测项目的数量；
- 对应进行强制性道路适应性试验的车辆类型进行修订；

但在上述日期之前，附录 I 第 5 节所提到的所有轻型商用车辆都应根据本指令进行道路适应性试验。

但对于截止 1988 年 7 月 28 日以前并无与本指令要求可类比的对此类车辆进行定期道路适应性试验制度的成员国，在此情况下第一段的规定可以适用至 1995 年 1 月 1 日止。

2. 对于附录 I 第 6 节所指的私用车辆，第一段的规定应适用到 1994 年 1 月 1 日止。

但对于截止 1991 年 12 月 31 日以前并无与本指令要求可类比的对此类车辆进行定期道路适应性试验制度的成员国，在此情况下第一段的规定可以适用至 1998 年 1 月 1 日止。

第三章 最终规定

第七条

1. 欧盟理事会应根据欧盟委员会有效多数成员的提议另行通过一些必要的指令，对附录 所列的检测项目的最低标准和方法做出规定。
2. 另行通过的指令中规定的标准和方法，如为适应新技术而需做任何修订，都应按照第 8 条规定的程序予以通过。

▼ B

第八条

1. 应建立一个协助欧盟委员会对机动车及其挂车道路适应性试验指令进行技术进步调适的委员会，以下简称“协作委员会”。委员会由各成员国代表组成，并由欧盟委员会的一位代表任主席。
2. 协作委员会应制定其自己的程序规则。
3. 欧盟委员会的代表应向协作委员会递交将采用的措施草案。协作委员会应在其主席根据问题的紧急程度确定的时限之内给出其意见。若欧盟委员会要求欧盟理事会采纳某项意见，该意见应由建立欧共体的《条约》的第 148 (2) 款所规定的大多数成员通过。委员会内各成员国代表的表决数应按照上述条款规定的方式加权。主席不参加表决。
4. (a) 如果所提出的措施符合协作委员会的意见，则欧盟委员会应采用这些措施。
(b) 如果所提出的措施不符合协作委员会的意见，或并未通过任何意见，欧盟委员会应及时向欧盟理事会递交一项关于要采取的措施的建议。欧盟理事会应根据合法多数进行裁决。

如果在向欧盟理事会递交建议后三个月内欧盟理事会没有进行裁决，则欧盟委员会应采用所建议的措施。

第九条

1. 欧盟委员会应在 1998 年 12 月 31 日之前向理事会递交一份关于对私用车辆进行道路适应性试验的报告，并附上其认为有必要的任何建议，特别是检测频次及检测内容。
2. 在对限速装置进行定期检测之后不超过三年，欧盟委员会应根据积累的经验确定所规定的检测是否足以发现有问题的或被人为改动的限速装置，或者有关规则是否需要修订。

第十条

A 部分附录 所列的指令自第 11 条所示日期起废止，但不影响 B 部分的附录 所规定的各成员国在转换和实施指令的期限方面的义务。

对已废止的指令的引用应被视为是对本指令的引用，并应按照附录 所列的参照表进行解读。

第十一条

1. 各成员国应于 1998 年 3 月 9 日前实施为执行本指令而制定的法律、法规和行政规定，并同时将此情况通报欧盟委员会。

▼ **B**

各成员国在采用这些规定时应说明参考了本指令，或在其正式出版物中说明参考了本指令。说明的方式由各成员国自行规定。

2. 各成员国在本指令适用领域中制定的国家法律条款，其文本应与欧盟委员会沟通。
3. 各成员国应采取必要的措施来实施本指令规定的检测体系，所采取的措施必须有效、恰当、并具有防范作用。

第十二条

本指令在《欧洲共同体公报》上发表后的第二十天生效。

第十三条

本指令针对各成员国。

▼ B

附录 I

应进行道路适应性试验的车辆类型及检测频次

车辆类型	检测频次
1、八座以上载客车辆，不含驾驶员座位	车辆开始使用之日起一年后，以后每年一次
2、最大允许质量超过 3,500kg 的货运车辆	车辆开始使用之日起一年后，以后每年一次
3、最大允许质量超过 3,500kg 的挂车和半挂车	车辆开始使用之日起一年后，以后每年一次
4、出租汽车、救护车	车辆开始使用之日起一年后，以后每年一次
5、最少具有四个车轮，通常用于在道路上运载货物，最大允许质量不超过 3,500kg 的机动车，但不包括农用拖拉机和机械	车辆开始使用之日起四年以后，以后每两年一次
6、最少具有四个车轮，用于运载乘客，座位数（不包括驾驶员座位在内）不超过 8 个的机动车	▶ C1 车辆开始使用之日起四年后，以后每两年一次 ◀

▼ B

附录

强制检测的项目

若下表所列项目与有关成员国受检车辆上强制安装的设备有关，则检测必须至少包括这些项目。

本附件所要求的检测可以目测，而不需要拆卸车辆部件。

如果车辆在下面所列的检测项目方面存在问题，则成员国的主管部门必须确定该车辆在通过另一次道路适应性试验之前的使用条件。

属于 1、2、3、4、5 和 6 类的车辆

1、制动系统

下列各项应包括在车辆制动系统的道路适应性试验中。在可行的前提下，对制动系统的检测结果必须尽可能与《71/320/EEC 号指令》⁽¹⁾的技术要求相符。

检查/检测的项目	不合格原因
1.1. 机械状态和运行情况	
1.1.1. 刹车踏板枢轴	<ul style="list-style-type: none"> - 过紧 - 轴承磨损 - 过度磨损/松动
1.1.2. 踏板状态以及制动器操作装置行程	<ul style="list-style-type: none"> - 行程过长或行程余量不足 - 制动控制不能正确释放 - 制动踏板的防滑面丢失、松动或磨秃
1.1.3. 真空泵或压缩机及储气筒	<ul style="list-style-type: none"> - 制动器积蓄空气压力/真空实现有效功能的时间过长 - 警告装置启动后（或读数表显示不安全读数时）气压/真空不足以帮助进行至少两次制动 - 漏气导致气压明显下降，或能听见漏气
1.1.4. 压力过低警告显示器或读数表	<ul style="list-style-type: none"> - 压力过低警告显示器或读数表不显示或失灵
1.1.5. 手刹控制阀	<ul style="list-style-type: none"> - 控制器破裂或损坏，过度磨损 - 控制阀失灵 - 阀轴控制不可靠或控制阀组件不可靠 - 连接松动或系统中有泄漏 - 操作不理想
1.1.6. 驻车制动、拉杆控制、驻车手制动棘轮	<ul style="list-style-type: none"> - 驻车手制动棘轮位置不正确 - 拉杆支点或棘轮机构过度磨损 - 拉杆过度摇晃，表明没有正确调节

▼ B

检查/检测的项目	不合格原因
1.1.7. 制动阀（脚阀、减荷器、调节器等）	<ul style="list-style-type: none"> - 损坏，漏气严重 - 从压缩机处大量漏油 - 安装不牢靠/不充分 - 液压制动液泄漏
1.1.8. 挂车制动耦合器	<ul style="list-style-type: none"> - 去耦抽头或自封闭阀有缺陷 - 安装不牢靠/不充分 - 过度泄漏
1.1.9. 储能器压力箱	<ul style="list-style-type: none"> - 损坏、腐蚀、泄漏 - 排放装置不起作用 - 安装不牢靠/不充分
1.1.10. 制动助力器、制动主缸（液压系统）	<ul style="list-style-type: none"> - 助力器有缺陷或失效 - 制动主缸有缺陷或泄漏 - 制动主缸不牢靠 - 制动液不足 - 制动主缸贮液罐盖丢失 - 制动液警示灯闪亮或有缺陷 - 制动液面警示装置不能正常工作
1.1.11. 刚性制动管	<ul style="list-style-type: none"> - 有失效或破裂的危险 - 从管子或连接处向耦合处泄漏 - 损坏或过度腐蚀 - 位置装错
1.1.12. 柔性制动管	<ul style="list-style-type: none"> - 有损坏或破裂危险 - 损坏、爆皮、制动管过短、扭曲 - 从软管或耦合处泄漏 - 软管在压力下胀起 - 有孔隙
1.1.13. 刹车覆盖件（摩擦衬块）	<ul style="list-style-type: none"> - 过度磨损 - 污损（机油、油脂等）
1.1.14. 制动鼓、制动盘	<ul style="list-style-type: none"> - 过度磨损、过度擦伤、裂痕、不牢固或断裂 - 污损（机油、油脂等） - 制动鼓底板或制动盘背板不牢固
1.1.15. 制动拉索、制动拉杆、制动拉杆手柄连接	<ul style="list-style-type: none"> - 制动拉索损坏、打结 - 过度磨损或腐蚀 - 制动拉索或制动拉杆连接不牢固 - 制动拉索导管有缺陷 - 制动系统的自由运动是否受到限制 - 手柄/拉杆/连接器有无不正常移动，这表明调节不正确或者磨损过度
1.1.16. 制动踏板踩踏器（包括弹簧制动器或液压车轮制动缸）	<ul style="list-style-type: none"> - 破裂或损坏 - 泄漏 - 安装不牢固/不充分 - 腐蚀过度 - 控制活塞或膜片机构行程过长 - 防尘罩丢失或严重损坏

▼ B

检查/检测的项目	不合格原因
1.1.17. 负荷感应阀	<ul style="list-style-type: none"> - 连接有缺陷 - 调节不正确 - 被卡住不能工作 - 丢失
1.1.18. 自动制动器调整臂显示	<ul style="list-style-type: none"> - 卡住或不正常移动，过度磨损或调节不正确 - 有缺陷
1.1.19. 下坡缓速系统(已安装或被要求安装)	<ul style="list-style-type: none"> - 连接或安装不牢固 - 有缺陷
1.2. 行车制动器的性能和制动效能	
1.2.1. 性能(逐步增加到最大制动力)	<ul style="list-style-type: none"> - 在一个或多个车轮上的制动力不足 - 任何一个车轮上的制动力低于同轴上的另一个车轮所记录到的最大制动力的70%。在道路上进行制动检测时，车辆从直线上偏离过多 - 制动力不能渐变(硬刹) - 任何一个车轮上的制动作用延时不正常 - 因圆盘变形或制动鼓成椭圆形而导致制动力起伏过度
1.2.2. 制动效能	<ul style="list-style-type: none"> - 与最大允许质量之间的制动比，或对于半挂车而言，如果可行的话，与其所允许的轴负载之和之间的制动比，低于如下值： - 最小制动效能： <ul style="list-style-type: none"> 1类：50%⁽²⁾ 2类：43%⁽³⁾ 3类：40%⁽⁴⁾ 4类：50% 5类：45%⁽⁵⁾ 6类：50% - 或 制动力小于车辆制造商规定的车轴制动力的参考值⁽⁶⁾。
1.3. 二级(应急)制动器的性能和制动效能(由单独系统实现)	
1.3.1. 性能	<ul style="list-style-type: none"> - 一侧制动不起作用 - 任何一个车轮上的制动力低于同轴上的另一个车轮所记录到的最大制动力的70%。 - 制动效能不能渐变(硬刹) - 自动刹车系统对挂车不起作用
1.3.2. 制动效能	<ul style="list-style-type: none"> - 对于所有类别的车辆，其根据1.2.2所定义的行车制动器性能与最大允许质量之间的制动比低于50%⁽⁷⁾或，对于半挂车而言，与允许轴负载之和之间的制动比低于50%。

▼ B

检查/检测的项目	不合格原因
1.4. 驻车制动器的性能和制动效能	
1.4.1. 性能	- 一侧制动不起作用
1.4.2. 制动效能	- 对于所有类别的车辆，与最大允许质量之间的制动比低于 16%，或对机动车而言，与车辆最大允许总质量之间的制动比低于 12%，以较大值为准。
1.5. 下坡减速制动器或排气制动系统性能	- 制动效能不能渐变（减速度器） - 有缺陷
1.6. 防抱死制动	- 防抱死警告装置失效 - 有缺陷
<p>(1) 1971 年 7 月 26 日欧盟理事会第 71/320/EEC 号指令：《关于协调各成员国某些类型机动车及其挂车制动系统的相关法律的一致性》（《公报》No L 202，1971 年 9 月 6 日第 37 页）。最近一次经《第 91/422/EEC 号指令》修订的《指令》（《公报》No L 233，1991 年 8 月 22 日第 21 页）。</p> <p>(2) 对于未安装 ABS 的 1 类车辆，或 1991 年 10 月 1 日以前（即禁止在获得欧共体部件定型认证之前先行投入流通的日期）获得定型认证的车辆：48%。经《欧盟委员会第 88/194/EEC 号指令》修订过的《第 71/320/EEC 号指令》（《公报》No L 92，1988 年 4 月 9 日第 47 页）。</p> <p>(3) 对于 1988 年以后注册的车辆，或经《欧盟委员会第 85/6474/EEC 号指令》（《公报》No L 380 1985 年 12 月 31 日第 47 页）修订的《第 71/320/EEC 号指令》通过成员国本国立法实施之日以后，以较晚者为准，注册的车辆：45%。</p> <p>(4) 对于 1988 年以后注册的，或经《欧盟委员会第 85/647/EEC 号指令》修订的《第 71/320/EEC 号指令》通过成员国本国立法实施之日以后注册的，以较晚者为准，半挂车或拉杆拖车：43%。</p> <p>(5) 对于 1988 年以后注册的，或经《欧盟委员会第 85/647/EEC 号指令》修订的《第 71/320/EEC 号指令》通过成员国本国立法实施之日以后，以较晚者为准，注册的车辆：50%。</p> <p>(6) 车轴参考值是为实现车辆给定重量施加最低规定制动力所需要的制动力（以牛顿表示）。</p> <p>(7) 对于 2 类和 5 类车辆，最低二级制动性能必须为 2.2m/s^2（因为经《欧盟委员会第 85/647/EEC 号指令》修订的《第 71/320/EEC 号指令》中未包括二级制动性能）。</p>	

属于 1、2、3 类的车辆	属于 4、5、6 类的车辆
2. 转向及转向盘	2. 转向
2.1. 机械状态 2.2. 转向盘 2.3. 转向间隙 2.4. 转向盘轴承	2.1. 机械状态 2.2. 转向间隙 2.3. 转向系统附件
3. 能见度	3. 能见度
3.1. 视野 3.2. 玻璃的状态 3.3. 后视镜 3.4. 雨刷 3.5. 风挡清洗器	3.1. 视野 3.2. 玻璃的状态 3.3. 后视镜 3.4. 雨刷 3.5. 风挡清洗器
4. 车灯、反射镜及电气设备	4. 照明设备
4.1. 远近光灯 4.1.1. 状态及操作性能 4.1.2. 同轴性 4.1.3. 开关 4.1.4. 视觉效能	4.1. 远近光灯 4.1.1. 状态及操作性能 4.1.2. 同轴性 4.1.3. 开关

▼ B

属于 1、2、3 类的车辆	属于 4、5、6 类的车辆
4.2. 侧标志灯及示廓灯 4.2.1. 状态及操作性 4.2.2. 颜色及视觉效能	4.2. 以下各项的状态及操作性、镜片状态、颜色及视觉效率： 4.2.1. 侧标志灯及尾灯 4.2.2. 制动灯 4.2.3. 转向信号灯 4.2.4. 倒车灯 4.2.5. 雾灯 4.2.6. 后牌照灯 4.2.7. 回复反射器 4.2.8. 危险警示灯
4.3. 制动灯 4.3.1. 状态及操作性 4.3.2. 颜色及视觉效能	
4.4. 转向信号灯 4.4.1. 状态及操作性 4.4.2. 颜色及视觉效能 4.4.3. 开关 4.4.4. 闪烁频率	
4.5. 前后雾灯 4.5.1. 位置 4.5.2. 状态及操作性 4.5.3. 颜色及视觉效能	
4.6. 倒车灯 4.6.1. 状态及操作性 4.6.2. 颜色及视觉效能	
4.7. 后牌照灯	
4.8. 回复反射器 - 状态及颜色	
4.9. 信号装置	
4.10. 牵引车与挂车或半挂车之间的电气连接	
4.11. 电气线束	
5. 车轴、车轮、轮胎、悬架	5. 车轴、车轮、轮胎、悬架
5.1. 车轴	5.1. 车轴
5.2. 车轮及轮胎	5.2. 车轮及轮胎
5.3. 悬架	5.3. 悬架
6. 底盘及底盘附件	6. 底盘及底盘附件
6.1. 底盘或车架及附件 6.1.1. 总体状况 6.1.2. 排气管及消音器 6.1.3. 燃油箱或管路 6.1.4. 重型卡车后部防护设施的几何特性及状态 6.1.5. 备用轮胎架 6.1.6. 牵引车与挂车和半挂车之间的耦合机构	6.1. 底盘或车架及附件 6.1.1. 总体状况 6.1.2. 排气管及消音器 6.1.3. 燃油箱或管路 6.1.4. 备用轮胎架 6.1.5. 耦合机构的牢固性（若安装）

▼ B

属于 1、2、3 类的车辆	属于 4、5、6 类的车辆
6.2. 驾驶室和车身 6.2.1. 总体状况 6.2.2. 安装情况 6.2.3. 车门及门锁 6.2.4. 地板 6.2.5. 司机座位 6.2.6. 车身踏脚板	6.2. 车身 6.2.1. 结构状态 6.2.2. 车门及门锁
7. 其它设备	7. 其它设备
7.1. 安全带	7.1. 司机座位的安装
7.2. 灭火器	7.2. 电池的安装
7.3. 锁及防盗装置	7.3. 声响报警装置
7.4. 三角警告牌	7.4. 三角警告牌
7.5. 急救箱 7.5.1. 安装的牢固性 7.5.3. 操作性	7.5. 安全带 7.5.2. 安全带的状态
7.6. 止轮块	
7.7. 声响报警装置	
7.8. 车速表	
7.9. 转速表（有无密封，密封完整情况） - 如果《EEC 第 3821/85 号指令》 ⁽¹⁾ 有要求，应检查转速表标牌的有效性 - 如果有疑问，应检查轮胎的名义周长或尺寸是否与转速表标牌上所标示的数据相吻合 - 若可行，应检查转速表的密封，并在合适的情况下，检查用来保护连接以防止欺骗性操作的装置是否完好。	
7.10. 限速装置 - 如果可能，应检查限速器是否已按《第 92/6/EEC 号指令》 ⁽²⁾ 要求安装。 - 检查限速器标牌的有效性。 - 若可行，应检查限速器的密封情况，并在合适的情况下，检查用来保护连接以防止欺骗性操作的装置是否完好。	
8. 干扰	8. 干扰
8.1. 噪音	8.1. 噪音

▼ B

- (1) 1985 年 12 月 20 日欧盟理事会《 EEC 3821/85 号条例：关于公路运输中的自记仪表》(1985 年 12 月 31 日《公报》L370 第 8 页)，最近一次经《欧盟委员会 (EC) 第 2479/95 号条例》修订(《公报》No L 256, 1995 年 10 月 26 日第 8 页)
- (2) 1992 年 2 月 10 日欧盟理事会《 92/6/EEC 号指令：关于欧共体某些类型机动车限速装置的安装和使用 》(1992 年 3 月 2 日《公报》No L 57 第 27 页)

属于第 1、2、3、4、5、6 类的车辆**8.2. 尾气排放****8.2.1. 装有点燃式 (汽油) 发动机的机动车**

- (a) 如果没有使用诸如由氧传感器控制的三元催化净化器等先进的排放控制系统控制尾气排放，则：

- 1、应对排气系统进行目测，检查其有无泄漏。
- 2、在适用的情况下，应对排气控制系统进行目测，检查应安装的装置是否已安装。

用一段合理的时间对发动机进行调整 (考虑制造商的建议)，在发动机怠速运转 (空载) 的情况下测量尾气中的一氧化碳 (CO) 含量。

尾气中允许的 CO 最大含量由车辆制造商说明。如不能得到这一数据，或如果成员国主管部门决定不以其为参考值，则 CO 含量不得超过如下标准：

- 从成员国要求车辆遵守《第 70/220/EEC 号指令》⁽¹⁾之日起到 1986 年 10 月 1 日之间注册或第一次投入使用的车辆：CO - 4.5% vol.
- 1986 年 10 月 1 日以后注册或第一次投入使用的车辆：3.5% vol.

- (b) 如果使用由氧传感器控制的三元催化净化器等先进的排放系统进行尾气排放控制：

- 1、应对排气系统进行目测，检查其有无泄漏，所有部件是否完备。
- 2、应对排气控制系统进行目测，检查应安装的装置是否已经安装。
- 3、使用第 4 节所述的或是由制造商建议并在车辆型式认证时获得批准的方法来测量尾气中 CO 含量和 λ 值以确定车辆排放系统的效能。在各项检测中，发动机均应按照车辆制造商的建议进行调整。

⁽¹⁾ 1970 年 3 月 20 日欧盟理事会《70/220/EEC 号指令：关于协调各成员国机动车尾气污染防治措施的相关法律的一致性》(1970 年 3 月 9 日《公报》No L76 第 1 页) 以及《勘误表》(1970 年 3 月 9 日《公报》No L 81 第 15 页)，最近一次经《欧洲议会和欧盟理事会第 94/12/EC 号指令》修订 (1994 年 4 月 19 日《公报》No L 100 第 42 页)。

4、排气管排放的限值

—— 在发动机怠速运转时测量：

尾气中允许的 CO 最大含量由车辆制造商说明。如果不能得到这一数据，则 CO 的最大含量不得超过 0.5% vol.。

—— 在高怠速运转时测量，发动机转速至少为 2000min⁻¹：

CO 含量：最高为 0.3% vol.，

λ 值：1±0.03，符合制造厂商的规定。

8.2.2 装备有压燃式（柴油）发动机的机动车

(a) 在自由加速过程中（空载状态下从怠速至最高速度）将档位置于空档，且离合器处于啮合状态时测量尾气烟度。

(b) 车辆的预处理：

- 1、车辆可以不经预处理而进行检测。但为安全起见，应查看确认发动机已预热，机械状态良好。
- 2、除 (d) (5) 小段规定的情况外，任何车辆如未按照如下要求进行预处理就不能判定为不合格：
- 3、发动机应充分预热，例如，用探头在油标尺测量管道中测得的机油温度应至少为 80℃，如不到这个温度也应该是正常的工作温度，或根据红外幅射水平测得的发动机缸体温度应至少为与此相等的温度。如果由于车辆造型方面的原因而使这种测量无法进行，则发动机正常工作温度应通过其它方式来确定，例如通过发动机冷却风扇测量。
- 4、排气系统应至少经过三次自由加速或与此效果相同的方式进行净化。

(c) 检测程序：

- 1、对机动车排气控制系统的相关部件进行目测，看有无泄漏。
- 2、每次自由加速度周期开始之前，发动机以及所装备的任何涡轮增压器应处于怠速状态。对于重型柴油机来说，应在释放节气门后至少等待 10 秒钟。
- 3、在起动每个自由加速度周期时，必须快速、连续地全部压下节气门踏板（在不到 1 秒钟的时间内），但不可暴踩，以便从喷射泵获得最大的输出量。
- 4、在每个自由加速周期内，发动机应达到最高速度。如果是自动变速车辆，则应达到制造厂商规定的速度，但若无法达到这一速度，则应达到最高速度的三分之二，然后再释放节气门。这种状态可以通过观察发动机的转速来检查；也可以通过在开始压下节气门及释放节气门之间等待足够长的时间来检查，对于附录 I 中列出的 1 类和 2 类车辆来说，这段时间应至少为 2 秒钟。

▼ **M1**

(d) 限值：

- 1、浓度不得超过《欧盟理事会 72/306/EEC 号指令》所规定的水平⁽²⁾。
- 2、如果这一数据无法得到，或如果成员国主管部门决定不以其为参照数据，则吸收系数限值应为以下所给数值：

最大吸收系数：

- 自然吸气式柴油发动机 = 2.5m^{-1} ;
- 涡轮增压式柴油发动机 = 3.0m^{-1}

或，如果所用的设备与欧盟定型认证设备不同，则应采用等量的数值。

- 3、1980 年 1 月 1 日以前注册或第一次投入使用的车辆不必满足这些要求。
- 4、只有在至少最后三次自由加速周期的算术平均值都超过了限值的情况下，车辆才可以被视为不合格。计算过程中，任何与已测得的平均值差距太大的读数都可以忽略，也可以是考虑到测量读数散乱因素的任何其它统计计算的结果。各成员国可以对检测次数加以限定。
- 5、为了避免不必要的检测，各成员国可以将那些在三次自由加速周期以内，或经过了第 (b) (3) 小段规定的净化程序（或同等效果的其它程序）以后，所测得的值大大超出限值的车辆判定为不合格车辆而不再对其使用第 8.2.2 (d) (4) 条的规定。

同样，为了避免不必要的检测，各成员国可以将那些在三次自由加速周期以内，或经过了第 (b) (3) 小段规定的净化程序（或同等效果的其它程序）以后，所测得的值大大低于限值的车辆判定为合格车辆而不再对其适用第 8.2.2 (d) (4) 的规定。

▼ **B**

8.2.3. 检测设备

检测车辆排放，应使用专为精确测定是否已达到所规定的或制造商所指示的限值而设计的检测设备。

8.2.4. 如果在欧盟型式认证阶段，发现某种车辆不符合本指令规定的限值，成员国可以根据制造商提供的证据为该种车辆制定更高的限值，并同时将此情况通报欧盟委员会，欧盟委员会也必须将此情况转告其它成员国。

属于 1、2、3 类的车辆	属于 4、5、6 类的车辆
8.3. 抑制无线电干扰	
9. 针对公共运输车辆的补充检测	
9.1. 紧急出口（包括砸窗玻璃用的锤子），指示紧急出口的标志	
9.2. 暖气系统	
9.3. 通风系统	
9.4. 座椅布局	
9.5. 内部照明	
10. 车辆识别	10. 车辆识别
10.1. 牌照	10.1. 牌照
10.2. 底盘号	10.2. 底盘号

附录

A 部分

废除的指令
(参见条款 10)

1976 年 12 月 29 日的欧盟理事会 77/143/EEC 号指令《关于协调各成员国机动车及其挂车道路适应性试验的相关法律的一致性》和该《指令》的修改指令：

- 《欧盟理事会 88/449/EEC 号指令》，
- 《欧盟理事会 91/225/EEC 号指令》，
- 《欧盟理事会 91/328/EEC 号指令》，
- 《欧盟理事会 92/54/EEC 号指令》，
- 《欧盟理事会 92/55/EEC 号指令》，
- 《欧盟委员会 94/23/EC 号指令》。

B 部分

指 令	最后期限	
	转 化	实 施
77/143/EEC (《公报》No L 47, 18. 2. 1977, p. 47)	1977 年 12 月 31 日	1977 年 12 月 31 日
88/449/EEC (《公报》No L 222, 12. 8. 1998, p. 10)	1990 年 7 月 28 日	1990 年 7 月 28 日
91/225/EEC (《公报》No L 103, 23. 4. 1991, p. 3)	1992 年 1 月 1 日	1992 年 1 月 1 日
91/328/EEC (《公报》No L 178, 6. 7. 1991, p. 29)	1993 年 7 月 1 日	1993 年 7 月 1 日
92/54/EEC (《公报》No L 225, 10. 8. 1992, p. 63)	1993 年 6 月 22 日	1993 年 6 月 22 日
92/55/EEC (《公报》No L 225, 10. 8. 1992, p. 68) 《附录 》 8.2.1 (a) 小节所指的车辆： 《附录 》 8.2.2 小节所指的车辆： 《附录 》 8.2.1 (b) 小节所指的车辆：	1993 年 6 月 22 日	1994 年 1 月 1 日 1996 年 1 月 1 日 1997 年 1 月 1 日
94/23/EEC (《公报》No L 147, 14. 6. 1994, p. 6)	1997 年 1 月 1 日	1997 年 1 月 1 日

附录

相关表 1
(制定条款)

本指令	77/143/EEC	88/449/EEC	91/225/EEC	91/328/EEC	92/54/EEC	92/55/EEC	94/23/EEC
条款 1 (1)	条款 1						
条款 1 (2)	条款 2 (1)						
条款 2	条款 4						
条款 3 (1)(1)	条款 5 (1)						
条款 3 (1)(2)	条款 5 (2)						
条款 3 (2)	条款 5 (3)						
条款 3 (3)							条款 2
条款 4 (1)	条款 2 (2)						
条款 4 (2)	条款 2 (3)						
条款 4 (3)							条款 4
条款 5 (缩进 1~6)	条款 3						
条款 5 (缩进 7)							
条款 6 (1)							条款 3
条款 6 (2)	条款 7 (1)	条款 1 (1)					
条款 7 (1) 和 (2)				条款 1 (1)			
条款 8 (1) 到 (4)			条款 1				
条款 9 (1)			条款 1				
条款 9 (2)				条款 3			
条款 10							

非官方译本，仅供参考，且不得复制或用于商业目的。

本指令	77/143/EEC	88/449/EEC	91/225/EEC	91/328/EEC	92/54/EEC	92/55/EEC	94/23/EEC
条款 11 (1)	条款 6	条款 2 (1)	条款 2 (1)	条款 2 (1)	条款 2 (1)	条款 2(1 到 3)	条款 5 (1)
条款 11 (2)		条款 2 (2)	条款 2 (2)	条款 2 (2)	条款 2 (2)		条款 5 (2)
条款 11 (3)							
条款 12						条款 2 (4)	
条款 13							

相关表 2

(进行道路适应性试验的车辆类型)

本指令	77/143/EEC	88/449/EEC	91/225/EEC	91/328/EEC	92/54/EEC	92/55/EEC	94/23/EEC
附表 1类 2类 3类 4类 5类 6类	附表 1类 2类 3类 4类	条款 1 (2)		条款 1 (2)			

相关表 3

(检验/试验的项目)

本指令	77/143/EEC	88/449/EEC	91/225/EEC	91/328/EEC	92/54/EEC	92/55/EEC	94/23/EEC
附表 (*)	附表						
绪言 1	绪言 1						
绪言 2							
绪言 3							
1					条款 1 (1)		
1.2					条款 1 (1)		
1.2.1					条款 1 (1)		
1.2.2							条款 1
1.3							
1.3.1					条款 1 (1)		
1.3.2							条款 1
1.4							
1.4.1					条款 1 (1)		
1.4.2							条款 1
1.5							
1.6					条款 1 (1)		
2		条款 1 (3)					
7.8							
7.9	条款 1 (3)						
(标题)							
(缩进 1—3)							
7.10							
(缩进 1—3)							
8		条款 1 (3)					
8.1							
8.2						条款 1 (1)	
8.2.4							

本指令	77/143/EEC	88/449/EEC	91/225/EEC	91/328/EEC	92/54/EEC	92/55/EEC	94/23/EEC
8.3 10.2		条款 1 (3)					
(*) N.B. : 4 类 (出租汽车和救护车) 从附录 的左栏调换到了右栏 (和 5 类和 6 类)							

欧盟委员会第 1999/52/EC 号指令

1999 年 5 月 26 日

对欧盟理事会 96/96/EC 号指令《关于协调各成员国机动车及其挂车道路适应性试验的相关法律的一致性》进行技术进步调适

(适用于欧洲经济区的文本)

欧洲共同体欧盟委员会，
根据成立欧共体的《条约》，
根据 1996 年 12 月 20 日欧盟理事会第 96/96/EC 号指令《关于协调各成员国机动车及其挂车道路适应性试验的相关法律的一致性》及其第 7 条第 (2) 款的规定，并有鉴于如下情况⁽¹⁾：

- (1) 第一个车油计划⁽²⁾认定，机动车的保养水平是在交通领域里对空气质量造成影响的一个主要因素；
- (2) 《第 96/96/EC 号指令》附录 第 8.2 节规定，应进行定期检测，以检查车辆是否得到正常保养；
- (3) 《欧盟理事会第 92/55/EEC 号指令》⁽³⁾附录 第 8.2.2 节规定，自 1996 年 1 月 1 日起，柴油车须在过渡性的“自由加速”发动机检测中进行尾气排放的烟度检测。自由加速试验中，发动机依其自己的惯性加速；
- (4) 本指令针对一项技术进行了调适，可以使柴油发动机车辆排放的道路适应性试验得到改进；
- (5) 在开发用于检测柴油发动机汽车保养状态的替换程序，特别是检测颗粒物和氮氧化物 (NO_x) 浓度的领域内还需要做更多的工作；
- (6) 本指令的规定与根据《96/96/EC 指令》第 8 条建立的“对指令：《关于机动车道路适应性试验》进行技术进步调适的委员会”的意见一致。

已经采用以下指令：

第一条

《第 96/96/EC 号指令》的修改如下：

附录 第 8.2.2 点替换为如下内容：

8.2.2 装备有压燃式 (柴油) 发动机的机动车：

- (a) 在自由加速过程中 (空载状态下从怠速至最高速度) 将档位置于空档，且离合器处于啮合状态时测量尾气烟度。

⁽¹⁾ 1997 年 2 月 17 日《公报》L46 第 1 页

⁽²⁾ 石油、汽车工业与欧盟委员会机构三方之间的一项计划，旨在开发 2000 年车辆排放和燃油质量标准。

⁽³⁾ 1992 年 8 月 10 日《公报》L225 第 68 页

(b) 车辆的预处理：

- 1、为安全起见，应对车辆进行检查以确认发动机已预热并处于良好机械状态。车辆也可以不经过预处理而进行检测。
- 2、除 (d) (5) 小段规定的情况外，任何车辆如未按照如下要求进行预处理就不能判定为不合格：
- 3、发动机应充分预热，例如，用探头在油标尺测量管道中测得的机油温度应至少为 80 °C，如不到这个温度也应该是正常的工作温度，或根据红外幅射水平测得的发动机缸体温度应至少为与此相等的温度。如果由于车辆造型方面的原因而使这种测量无法进行，则发动机正常工作温度应通过其它方式来确定，例如通过发动机冷却风扇测量。
- 4、排气系统应至少经过三次自由加速或与此效果相同的方式进行净化。

(c) 检测程序：

- 1、对机动车排气控制系统的相关部件进行目测，看有无泄漏。
- 2、每次自由加速度周期开始之前，发动机以及所装备的任何涡轮增压器应处于怠速状态。对于重型柴油机来说，应在释放节气门后至少等待 10 秒钟。
- 3、在起动每个自由加速度周期时，必须快速、连续地全部压下节气门踏板（在不到 1 秒钟的时间内），但不可暴踩，以便从喷射泵获得最大的输出量。
- 4、在每个自由加速周期内，发动机应达到最高速度。如果是自动变速车辆，则应达到制造商规定的速度，但若无法达到这一速度，则应达到最高速度的三分之二，然后再释放节气门。这种状态可以通过观察发动机的转速来检查；也可以通过在开始压下节气门及释放节气门之间等待足够长的时间来检查，对于附录 I 中列出的 1 类和 2 类车辆来说，这段时间应至少为 2 秒钟。

(d) 限值：

- 1、浓度不得超过《欧盟理事会 72/306/EEC 号指令》所规定的水平（2）。
- 2、如果这一数据无法得到，或如果成员国主管部门决定不以其为参照数据，则吸收系数限值应为以下所给数值：

最大吸收系数：

—— 自然吸气式柴油发动机 = 2.5m^{-1} ;

—— 涡轮增压式柴油发动机 = 3.0m^{-1}

或，如果所用的设备与欧盟定型认证设备不同，则应采用等量的数值。

- 3、1980 年 1 月 1 日以前注册或第一次投入使用的车辆不必满足这些要求。
- 4、只有在至少最后三次自由加速度的算术平均值都超过了限值的情况下，车辆才可以被视为不合格。计算过程中，任何与已测得的平均值差距太大的读数都可以忽略，也可以是考虑到测量读数散乱因素的任何其它统计计算的结果。各成员国可以对检测次数

加以限定。

- 5、为了避免不必要的检测，各成员国可以将那些在三次自由加速周期以内，或经过了第 (b) (3) 小段规定的净化程序（或同等效果的其它程序）以后，所测得的值大大超出限值的车辆判定为不合格车辆而不再对其使用第 8.2.2 (d) (4) 条的规定。

同样，为了避免不必要的检测，各成员国可以将那些在三次自由加速周期以内，或经过了第 (b) (3) 小段规定的净化程序（或同等效果的其它程序）以后，所测得的值大大低于限值的车辆判定为合格车辆而不再对其适用第 8.2.2 (d) (4) 的规定。

第二条

- 1、各成员国应于 2000 年 10 月 1 日以前实施为执行本指令而制定的法律、法规和行政规定，并同时将此情况通报欧盟委员会。

各成员国在采用这些规定时应说明参考了本指令，或在其正式出版物中说明参考了本指令。说明的方式由各成员国自行规定。

- 2、各成员国在本指令适用领域中制定的国家法律条款，其文本应与欧盟委员会沟通。

第三条

本指令应于其在《欧洲共同体公报》发表后的第二天生效。

第四条

本指令针对各成员国。

1999 年 5 月 26 日，于布鲁塞尔制订。

由：

欧盟委员会成员
Neil KINNOCK
为欧盟委员会制订

欧盟委员会第 2001/9/EC 号指令

2001 年 2 月 12 日

对欧盟理事会第 96/96/EC 号指令《关于协调各成员国机动车及其挂车道路适应性试验的相关法律的一致性》进行技术进步调适

(适用于欧洲经济区的文本)

欧共体欧盟委员会

依据成立欧共体的《协议》，

依据《欧盟委员会第 1999/52/EC 号指令》⁽²⁾，特别是其条款 8 修订的，1996 年 12 月 20 日欧盟理事会第 96/96/EC 号指令《关于协调各成员国机动车及其挂车道路适应性试验的相关法律的一致性》⁽¹⁾，并鉴于下述情况：

- (1) 1992 年出台的车油计划为制定 2000 年及以后的车辆排放标准和燃油质量标准提供了分析基础，以便实现以降低道路运输排放为重点的空气质量目标。汽车燃油计划把机动车辆维护标准认定为在交通领域里对空气质量造成影响的主要因素。
- (2) 《第 96/96/EC 号指令》规定了在定期检查时进行的试验，以核实汽油车和柴油车的排放仍处于可接受的限值范围内。
- (3) 需要测试装配有特定废气净化后处理系统（欧洲 1 号标准）的汽油车在发动机低速和高速运转时尾气排放中的一氧化碳含量。
- (4) 1998 年 10 月 13 日欧洲议会和欧盟委员会关于采取防止机动车排放污染空气的措施以及对《欧盟理事会第 70/220/EEC 号指令》⁽³⁾进行修订的《第 98/69/EC 号指令》要求汽油车和轻型商用车从 2000 年起使用车载诊断系统（OBD）监控使用中的车辆排气净化系统的性能。并要求新型柴油车从 2003 年开始使用 OBD 系统。
- (5) 开发能够监控和记录车辆操作过程中故障的 OBD 系统应该在将来缩小试验条件和实际操作之间的差距。
- (6) 本指令取消了汽油车的低怠速试验，因而降低了试验的复杂性。但通过监控车辆的 OBD 系统的性能增加了精确度。
- (7) 本指令提出的措施与根据《第 96/96/EC 号指令》第 8 条建立的“对指令《关于机动车及挂车道路适应性试验》进行技术进步调适的委员会”的意见一致，

已经采用以下指令：

条款 1

对《第 96/96/EC 号指令》的修订，参见本指令的《附录》。

条款 2

各成员国最迟在本指令生效 1 年后实施为执行本指令而制定的法律、法规和行政规定，并同时将此情况通报欧盟委员会。

各成员国在采用这些规定时应说明参考了本指令，或在其正式出版物中说明参考了本指令。说明的方式由各成员国自行规定。

各成员国在本指令适用领域中制定的国家法律条款，其文本应与欧盟委员会沟通。

条款 3

本指令应在《欧共同体公报》上公布后第 20 天予以实施。

条款 4

本指令针对各成员国。

2001 年 2 月 12 日，于布鲁塞尔制订。

Loya la DE PALACIO
副总干事
为欧盟委员会制订

⁽¹⁾ 《公报》 L 46, 1997 年 2 月 17 日, p. 1.

⁽²⁾ 《公报》 L 142, 1999 年 6 月 5 日, p. 26.

⁽³⁾ 《公报》 L 350, 1998 年 12 月 28 日, p. 1.

附 录

以下内容取代《第 96/96/EC 号指令》附录 的 8.2.1 (b)(4)：

“ 4. 排气管排放——限值

(a) 发动机怠速测量

废气中允许的 CO 最大含量由车辆生产商说明。如果无法获知生产商规定的含量，则 CO 最大含量不得超过 0.5% vol.。

(b) 高怠速测量，发动机转速至少为 2000 转/分：

废气中允许的 CO 最大含量是由车辆生产商说明的在高怠速运转时的含量。若无法获知生产商规定的含量，则 CO 最大含量不得超过 0.3% vol.。

空燃比 $= 1 \pm 3\%$ ，或者以生产商的技术规范为依据。

(c) 对于依据《第 98/69/EC 号指令》装配车载诊断系统 (OBD) 的机动车辆，成员国可以通过 OBD 装置的相应读数，并同时核对 OBD 系统的正常功能，来确定排放系统的正确功能，以此替代 (a) 款中规定的检测。”

欧盟委员会第 2001/11/EC 号指令

2001 年 2 月 14 日

对欧盟理事会第 96/96/EC 号指令《关于协调各成员国机动车及其挂车道路适应性试验 —— 商用车辆限速装置的性能测试 —— 的相关法律的一致性》进行技术进步调适

(适用于欧洲经济区的文本)

欧共体欧盟委员会

依据成立欧共体的《协议》，

依据《欧盟委员会第 1999/52/EC 号指令》⁽²⁾，特别是其条款 8 修订的，1996 年 12 月 20 日欧盟理事会第 96/96/EC 号指令《关于协调各成员国机动车及其挂车道路适应性试验的相关法律的一致性》⁽¹⁾，并鉴于下述情况：

- (1) 1992 年 2 月 10 日欧盟理事会《第 92/6/EEC 号指令》强制要求某些 M₃ 和 N₃ 类车辆安装道路行驶限速器 (RSL) 系统。欧盟理事会《第 92/6/EEC 号指令》出于对安全、环保和平等竞争等因素的考虑而要求在欧共体⁽³⁾ 某些特定类型的机动车上安装和使用限速装置。对该《指令》规定范围内的车辆安装限速装置的要求从 1996 年 1 月 1 日起执行。
- (2) 《第 96/96/EC 号指令》不要求对 RSL 系统的性能，即该装置有效控制车辆最大速度的能力进行检测。
- (3) 本修改《指令》要求有关部门进行确保 RSL 正确运行的检测。
- (4) 目前，检测机构可以使用通用的诊断系统对大多数限速器进行检测。对于使用此类诊断工具不易进行检测的车辆，有关部门需利用原车辆生产商提供的设备，或接受车辆生产商或销售商提供的试验证明。
- (5) 未来将对依据欧盟理事会 1998 年 9 月 24 日第 2135/98/EC 号法规(关于修订第 3821/85/EEC 号法规：道路运输记录仪器)，和 88/599/EEC 号指令(关于实施第 3820/85/EEC 号和第 3821/85/EEC⁽⁴⁾ 号法规)的要求安装新型记录仪表(数字转速表)的车辆上的限速器的性能进行定期核查。
- (6) 本指令的规定与根据《第 96/96/EC 号指令》第 8 条建立的“对指令《关于机动车及挂车道路适应性试验》进行技术进步调适的委员会”的意见一致，

已经采用以下指令：

条款 1

《第 96/96/EC 号指令》附录 的第 7.10 条增加第四款，内容如下所示：

“ — 在可行的情况下，核实限速装置的设定速度符合《第 92/6/EEC 号指令》条款 2 和 3 规定的限值，以及限速装置阻止相同条款规定的车辆超出这些预先设定的数值。”

条款 2

各成员国最迟在本指令生效 2 年后实施为执行本指令而制定的法律、法规和行政规定，并同时将此情况通报欧盟委员会。

各成员国在采用这些规定时应说明参考了本指令，或在其正式出版物中说明参考了本指令。说明的方式由各成员国自行规定。

各成员国在本指令适用领域中制定的国家法律条款，其文本应与欧盟委员会沟通。

条款 3

本指令应在《欧共体公报》上公布后第 20 天予以实施。

条款 4

本指令针对各成员国。

2001 年 2 月 14 日，于布鲁塞尔制订。

Loya la DE PALACIO
副总干事
为欧盟委员会制订

⁽¹⁾ 《公报》 L 46, 1997 年 2 月 17 日, p. 1.

⁽²⁾ 《公报》 L 142, 1999 年 6 月 5 日, p. 26.

⁽³⁾ 《公报》 L 57, 1992 年 3 月 2 日, p. 27.

⁽⁴⁾ 《公报》 L 274, 1998 年 10 月 9 日, p. 1.

欧盟委员会第 2003/27/EC 号指令

2003 年 4 月 3 日

对欧盟理事会第 96/96/EC 号指令《关于机动车废气排放检测》进行技术进步调适

(适用于欧洲经济区的文本)

欧共体欧盟委员会

依据成立欧共体的《协议》，

依据最近一次经欧盟委员会《第 2001/11/EC 号指令》⁽²⁾，特别是其条款 7(2) 修订的，1996 年 12 月 20 日欧盟理事会第 96/96/EC 号指令《关于协调各成员国机动车及其挂车道路适应性试验的相关法律的一致性》⁽¹⁾，并鉴于下述情况：

- (1) 1992 年出台的车油计划为制定 2000 年及以后的车辆排放标准和燃油质量标准提供了分析基础，以便实现以降低道路运输排放为重点的空气质量目标。汽车燃油计划把机动车辆维护标准认定为在交通领域里对空气质量造成影响的主要因素。
- (2) 《第 96/96/EC 号指令》规定了在定期检查时进行的试验，以核实汽油车和柴油车的排放仍处于可接受的限值范围内。
- (3) 欧盟委员会成立了专家工作组，并在 2000 年期间召开了碰头会议，工作组的专家来自国际机动车检测委员会 (CITA) 及其它相关组织。工作组审核了关于修改《第 96/96/EC 号指令》和 2000 年 6 月 6 日《欧洲会议和欧盟理事会第 2000/30/EC 号指令》所规定的排放试验限值的选择方案，以确定经过改善的环境优惠政策是否可以实现。《第 2000/30/EC 号指令》是关于对在欧共体内使用的商用车辆的道路适应性进行路边技术检测的指令⁽³⁾。该工作组的结论是：当前规定的限值总是高于那些进行了正常维护的车辆实际能够达到的水平。因此，当前的限值在帮助探测总排放源，即那些废气排放比经过正常维护的车辆预计的废气排放至少高出 50% 的车辆方面就不能像其应有的那样有效。
- (4) 本指令提出的措施与根据《第 96/96/EC 号指令》第 8 条建立的“对指令《关于机动车及挂车道路适应性试验》进行技术进步调适的委员会”的意见一致，

已经采用以下指令：

条款 1

对《第 96/96/EC 号指令》附录 的修订，参见本指令的《附录》。

条款 2

- 1 各成员国应最迟于 2004 年 1 月 1 日起实施为执行本指令而制定的法律、法规和行政规定，并同时将此情况通报欧盟委员会。

各成员国在采用这些规定时应说明参考了本指令，或在其正式出版物中说明参考了本指令。说明的方式由各成员国自行规定。

- 2 各成员国在本指令适用领域中制定的国家法律条款，其文本应与欧盟委员会沟通。

条款 3

本指令应在《欧共体公报》上公布后第 20 天予以实施。

条款 4

本指令针对各成员国。

2003 年 4 月 3 日，于布鲁塞尔制订。

Loya la DE PALACIO
副总干事
为欧盟委员会制订

⁽¹⁾ 《公报》L 46, 1997 年 2 月 17 日, p. 1.

⁽²⁾ 《公报》L 48, 2001 年 2 月 17 日, p. 20.

⁽³⁾ 《公报》L 203, 2000 年 8 月 10 日, p. 1.

附件

《第 96/96/EC 号指令》附录 第 7.10 条第四款替换如下：

- 在可行的情况下，检查限速装置能否防止《第 92/6/EEC 号指令》第 2 条和第 3 条所规定的那些车辆的速度超出规定值。

《第 96/96/EC 号指令》附录 第 8.2 条替换如下：

8.2 尾气排放

8.2.1. 对于装备有点燃式发动机并以汽油为燃料的机动车：

(a) 如果没有使用诸如由氧传感器控制的三元催化净化器等先进的排放控制系统控制尾气排放：

- 1、对排气系统进行目测，检查其是否完整，状态是否良好，有无泄漏。
- 2、对制造商安装的排气控制系统进行目测，检查其是否完整，状态是否良好，有无泄漏。

用一段合理的时间对发动机进行调整（考虑制造商的建议），在发动机处于怠速运转的情况下（空载）测量尾气中的一氧化碳（CO）含量。

尾气中允许的 CO 最大含量由车辆制造商说明。如果不能得到这一数据，或如果成员国主管部门决定不以其为参考值，则 CO 含量不得超过如下标准：

- (i) 从成员国要求车辆遵守《第 70/220/EEC 号指令》(*) 之日起到 1986 年 10 月 1 日之间注册或第一次投入使用的车辆：CO – 4.5% vol.
- (ii) 1986 年 10 月 1 日以后注册或投入使用的车辆：3.5% vol.

(b) 如使用由氧传感器控制的三元催化净化器等先进的排放控制系统进行尾气排放控制：

- 1). 对排气系统进行目测，检查其是否完整，状态是否良好，有无泄漏。
- 2). 对制造商安装的排气控制系统进行目测，检查其是否完整，状态是否良好，有无泄漏。
- 3). 使用第 4 节所述的或是由制造商建议并在车辆型式认证时获得批准的方法来测量尾气中 CO 含量和 λ 值以确定车辆排放系统的效能。在各项检测中，发动机均应按照车辆制造商的建议进行调整。
- 4). 排气管排放的限值

尾气中允许的 CO 最大含量由车辆制造商说明。在无法获得这一数据的情况下，CO 含量不得超过如下值：

(i) 在发动机处于怠速运转时测量：

尾气中 CO 的最大允许含量不得超过 0.5% vol。如果车辆所获得的型式认证，是基于根据《第 98/69/EC 号指令》(**) 修订过的《第 70/220/EEC 号指令》或更晚的修订本中附录 第 5.3.1.4 节的列表中第 A 行或第 B 行所示限值，则其 CO 最高含量不得超过 0.3% vol。如果无法达到根据《第 98/69/EC 号指令》修订过的《第 70/220/EEC 号指令》的同等效果，则上述规定应适用于 2002 年 7 月 1 日以后注册或第一次投入使用的车辆。

(ii) 在发动机高速空转（空载）时测量，发动机转速至少 2000min^{-1} ：

CO 含量：最高为 0.3% vol。如果车辆所获得的型式认证，是基于根据《第 98/69/EC 号指令》(**) 修订过的《第 70/220/EEC 号指令》或更晚的修订本中附录 第 5.3.1.4 节的列表中第 A 行或第 B 行所示限值，则其 CO 最高含量不得超过 0.2% vol。如果无法达到根据《第 98/69/EC 号指令》修订过的《第 70/220/EEC 号指令》的同等效果，则上述规定应适用于 2002 年 7 月 1 日以后注册或第一次投入使用的车辆。

空燃比： $\lambda=1\pm 0.03$ 或应符合制造厂商的规定。

(iii) 对于按照《第 70/220/EEC 号指令》(根据《第 98/69/EC 号指令》修订及以后各次修订的版本)的要求装配车载诊断系统 (OBD) 的机动车辆，成员国可以通过 OBD 装置的相应读数，并同时核对 OBD 系统的正常功能，来确定排放系统的正确功能，以此替代第 (i) 款所规定的检测。

8.2.2 装备有压燃式（柴油）发动机的机动车

- (a) 在自由加速过程中（空载状态下从怠速至最高速度）将档位置于空档，且离合器处于啮合状态时测量尾气烟度。
- (b) 车辆预处理：
- 1、车辆可以不经预处理而进行检测。但为安全起见，应查看确认发动机已预热，机械状态良好。
 - 2、除第 (d) (5) 小段规定的情况外，任何车辆如未按照如下要求进行预处理就不能被判定为不合格：
 - (i) 发动机应充分预热，例如，用探头在油标尺测量管道中测得的机油温度应至少为 80 ，如不到这个温度也应该是正常的工作温度，或根据红外辐射水平测得的发

动机缸体温度应至少为与此相等的温度。如果由于车辆造型方面的原因而使这种测量无法进行，则发动机正常工作温度应通过其它方式来确定，例如通过发动机冷却风扇测量。

(ii) 排气系统应至少经过三次自由加速或与此效果相同的方式进行净化。

(c) 检测程序：

- 1、对制造商安装的任何排气控制系统进行目测，看是否完整、良好、无泄漏。
- 2、每次自由加速度周期开始之前，发动机以及所装备的任何涡轮增压器应处于怠速状态。对于重型柴油车来说，应在释放节气门后至少等待 10 秒钟。
- 3、起动每个自由加速度周期时，必须快速、连续地全部压下节气门踏板（在不到 1 秒钟的时间内），但不可暴躁，以便从喷射泵获得最大的输出量。
- 4、在每个自由加速周期内，发动机应达到最高速度。如果是自动变速车辆，则应达到制造商规定的速度，但若无法达到这一速度，则应达到最高速度的三分之二，然后再释放节气门。这种状态可以通过观察发动机的转速来检查；也可以通过在开始压下节气门及释放节气门之间等待足够长的时间来检查，对于附录 1 中列出的 1 类和 2 类车辆来说，这段时间应至少为 2 秒钟。

(d) 限值：

- 1、浓度不得超过《欧盟理事会 72/306/EEC 号指令》规定的水平（***）。
- 2、如果这一数据无法得到，或如果成员国主管部门决定不以其为参照数据，则浓度水平不得超过制造商规定的水平，或以下所给的吸收系数限值：

最大吸收系数：

- 自然吸气式柴油发动机 = 2.5m^{-1} ;
- 涡轮增压式柴油发动机 = 3.0m^{-1}
- 按以下文件所给限值获得型式认证的车辆，其限值应为 1.5m^{-1} ：

- (a) 根据《第 98/69/EC 号指令》修订的《第 70/220/EEC 号指令》附录 第 5.3.1.4 节列表中的 B 行，（轻型柴油车— Euro 4）；
- (b) 根据《第 1999/96/EC 号指令》（****）修订的《第 88/77/EEC 号指令》附录 第 6.2.1 节列表中的 B1 行，（重型柴油车— Euro 4）；
- (c) 根据《第 1999/96/EC 号指令》修订的《第 88/77/EEC 号指令》附录 第 6.2.1 节列表中的 B2 行，（重型柴油车— Euro 5）；

- (d) 根据《第 1999/96/EC 号指令》修订的《第 88/77/EEC 号指令》附录 第 6.2.1 节列表中的 C 行，(重型车辆 – EEV)；

或根据《第 98/69/EC 号指令》修订的《第 70/220/EEC 号指令》后来的修订本中的限值，或根据《第 1999/96/EC 号指令》修订的《第 88/77/EEC 号指令》后来的修订本中的限值，或者，如果所用的设备与型式认证所使用的不同，则应为一个相等的数值。

如果无法与根据《第 98/69/EC 号指令》修订的《第 70/220/EEC 号指令》附录 I 第 5.3.1.4 节，或根据《第 1999/96/EC 号指令》修订的《第 88/77/EEC 号指令》附录 I 第 6.2.1 节相一致，则上述数值应适用于 2008 年 7 月 1 日以后注册或第一次投入使用的车辆。

- 3、1980 年 1 月 1 日以前注册或第一次投入使用的车辆免于这些要求。
- 4、只有在至少最后三次自由加速周期的算术平均值都超过了限值的情况下，车辆才可以被视为不合格。计算过程中，任何与已测得的平均值差距太大的读数都可以忽略，也可以是考虑到测量读数散乱因素的任何其它统计计算的结果。各成员国可以对检测次数加以限定。
- 5、为了避免不必要的检测，各成员国可以将那些在三次自由加速周期以内，或经过了第 8.2.2 (b) 2 (ii) 小段规定的净化程序（或同等效果的其它程序）以后，所测得的值大大超出限值的车辆判定为不合格车辆而不再对其使用第 8.2.2 (d) (4) 条的规定。

同样，为了避免不必要的检测，各成员国可以将那些在三次自由加速周期以内，或经过了第 8.2.2 (b) 2 (ii) 小段规定的净化程序（或同等效果的其它程序）以后，所测得的值大大低于限值的车辆判定为合格车辆而不再对其适用第 8.2.2 (d) (4) 条的规定。

8.2.3 检测设备

检测车辆排放，应使用专为精确测定是否已达到所规定的或制造商所指示的限值而设计的检测设备。

- 8.2.4 如果在欧盟型式认证阶段，发现某种车辆不符合本指令规定的限值，成员国可以根据制造商提供的证据为该种车辆制定更高的限值，并同时将此情况通报欧盟委员会，欧盟委员会也必须将此情况转告其它成员国。

(*)： 《公报》L 76，1970 年 3 月 9 日第 1 页
(**)： 《公报》L 350，1998 年 12 月 28 日第 1 页
(***)： 《公报》L 190，1972 年 8 月 20 日第 1 页
(****)： 《公报》L 44，2000 年 2 月 16 日第 1 页
