

31994L0012

L 100/42

ОФИЦИАЛЕН ВЕСТНИК НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

19.4.1994

ДИРЕКТИВА 94/12/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА
от 23 март 1994 година

за мерките, които следва да се предприемат срещу замърсяването на въздуха от емисии от моторните превозни средства и за изменение на Директива 70/220/ЕИО

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаването на Европейската общност, и по-специално член 100а от него

като взеха предвид предложението на Комисията ⁽¹⁾,

като взеха предвид становището на Икономическия и социален комитет ⁽²⁾,

като действат в съответствие с процедурата, предвидена в член 189б от Договора,

като имат предвид, че следва да се предприемат мерки в рамките на вътрешния пазар; като имат предвид, че вътрешният пазар представлява пространство без вътрешни граници, в което е гарантирано свободното движение на стоки, лица, услуги и капитали;

като имат предвид, че Първата програма за действие на Европейската общност за опазване на околната среда ⁽³⁾, одобрена от Съвета на 22 ноември 1973 г., призовава да се отчитат най-новите научни постижения в борбата срещу замърсяването на атмосферата, причинявано от емисиите на газове от моторните превозни средства и съответно да се внесат изменения я към вече приетите директиви; като имат предвид, че Петата програма за действие, чийто общ подход е одобрен от Съвета с резолюцията от 1 февруари 1983 г. ⁽⁴⁾, предвижда да се положат допълнителни усилия за значително намаляване на сегашното ниво на емисии на замърсители от моторните превозни средства;

като имат предвид, че целта за намаляване нивото на замърсяващите емисии от моторните превозни средства и създаването и функционирането на вътрешния пазар за превозни средства не могат да се постигнат в достатъчна степен поотделно от държавите-членки и поради това те могат да се постигнат по-добре чрез сближаване на законодателството на държавите-членки относно мерките, които следва да се предприемат срещу замърсяването на въздуха от моторните превозни средства;

като имат предвид, че общопризнат факт е, че развитието на транспорта в Общността е довело до значителни ограничения за околната среда; като имат предвид, че някои от официалните прогнози за увеличаване на интензивността на движението по пътищата се оказаха под официално обявените данни; като имат предвид, че по тази причина следва да се определят строги стандарти за емисиите от всички моторни превозни средства;

като имат предвид, че Комисията прие Европейска програма за емисиите, горивата и технологиите на двигателите (ЕРЕФЕ); като имат предвид, че тази програма е създадена, за да се гарантира, че предложенията за бъдещи директиви относно емисиите на замърсители се стремят да намерят най-добрите решения както за потребителя, така и за икономиката; като имат предвид, че тази програма представлява част от приноса, който може да се направи както от превозните средства, така и от горивата, които ги задвижват;

като имат предвид, че Директива 70/220/ЕИО на Съвета ⁽⁵⁾, която се отнася за мерките, които следва да се предприемат срещу замърсяването на въздуха от емисии от моторните превозни средства, е една от специалните директиви на процедурата за типово одобрение, въведена с Директива 70/156/ЕИО на Съвета от 6 февруари 1970 г. за сближаване на законодателството на държавите-членки относно типовото одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета ⁽⁶⁾;

като имат предвид, че Директива 70/220/ЕИО определя пределните стойности за емисиите на въглероден окис и неизгорял въглеводород от двигателите на тези превозни средства; като имат предвид, че тези пределни стойности са понижени за първи път с Директива 74/290/ЕИО ⁽⁷⁾, в съответствие с Директива 77/102/ЕИО на Комисията ⁽⁸⁾, с пределни стойности за допустимите емисии на азотни окиси; като имат предвид, че пределните стойности за тези три типа замърсяване последователно са понижавани с Директиви 78/665/ЕИО ⁽⁹⁾, 83/351/ЕИО ⁽¹⁰⁾ и 88/76/ЕИО ⁽¹¹⁾ на Комисията; като имат предвид, че с Директива 88/436/ЕИО ⁽¹²⁾ са въведени пределни стойности за емисиите на механични замърсители от дизеловите двигатели; като имат предвид, че с Директива 89/458/ЕИО ⁽¹³⁾ са въведени по-строги европейски стандарти за емисиите на газови замърсители от моторните превозни средства до 1400 см³; като имат предвид, че въз основа на подобрената европейска процедура за изпитване, включваща извънградски цикъл на шофиране, обхватът на тези стандарти е разширен и включва всички леки автомобили, независимо от мощността на техните двигатели, и като има предвид, че

⁽¹⁾ ОВ С 56, 26.2.1993 г., стр. 34.

⁽²⁾ ОВ С 201, 26.7.1993 г., стр. 9.

⁽³⁾ ОВ С 112, 20.12.1973 г., стр. 1.

⁽⁴⁾ ОВ С 138, 17.5.1993 г., стр. 1.

⁽⁵⁾ ОВ L 76, 6.4.1970 г., стр. 1. Директива, последно изменена с Директива 93/59/ЕИО (ОВ L 186, 28.7.1993 г., стр. 21).

⁽⁶⁾ ОВ L 42, 23.2.1970 г., стр. 1. Директива, последно изменена с Директива 93/81/ЕИО на Комисията (ОВ L 264, 23.10.1993 г., стр. 49).

⁽⁷⁾ ОВ L 159, 15.6.1974 г., стр. 61.

⁽⁸⁾ ОВ L 32, 3.2.1977 г., стр. 32.

⁽⁹⁾ ОВ L 223, 14.8.1978 г., стр. 48.

⁽¹⁰⁾ ОВ L 197, 20.7.1983 г., стр. 1.

⁽¹¹⁾ ОВ L 36, 9.2.1988 г., стр. 1.

⁽¹²⁾ ОВ L 214, 6.8.1988 г., стр. 1.

⁽¹³⁾ ОВ L 226, 3.8.1989 г., стр. 1.

с Директива 91/441/ЕИО⁽¹⁾ са въведени изисквания за изпарителните емисии и за устойчивостта на свързаните с емисиите компоненти на превозното средство, както и по-строги стандарти за емисиите на механично замърсяване от моторните превозни средства, оборудвани с дизелови двигатели; като имат предвид, че леките автомобили, проектирани да превозват повече от 6 пътника или с максимална маса над 2500 кг, лекотоварните превозни средства и превозните средства с висока проходимост, включени в приложното поле на Директива 70/220/ЕИО, към които досега не са прилагани толкова строги стандарти, съгласно Директива 93/59/ЕИО сега са подложени на също толкова строги стандарти, колкото тези за леките автомобили, като се отчитат специфичните условия на тези превозни средства;

като имат предвид, че работата, извършена от Комисията в тази област, показва, че най-добрата технология, с която понастоящем разполага промишлеността на Общността, може допълнително да се усъвършенства, за да се даде възможност леките автомобили да спазват значително понижените пределни стойности за емисиите; като имат предвид, че предлаганите стандарти ще се отнасят както за одобрението на нови типове превозни средства, така и за проверките на съответствието на производството, тъй като измененият и допълнен метод за вземане на проби и статистическа оценка позволява да отпаднат разрешените допуски за пределни стойности, определени на предишните етапи на Директива 70/220/ЕИО;

като имат предвид, че в светлината на тревожното ниво на замърсяване, причинявано от емисиите от превозните средства и ролята им в образуването на газовете, предизвикващи парниковия ефект, е необходимо да се намалят емисиите, по-специално на CO₂, в съответствие с ангажимента, поет по силата на Рамковата конвенция за промяната на климата, подписана през юни 1992 г. в Рио де Жанейро; като имат предвид, че CO₂ е пряк резултат от изгарянето на горива на въглеродна основа; като имат предвид, че емисиите на CO₂ могат да се намалят главно чрез по-нисък разход на гориво; като имат предвид, че това изисква напредък в проектирането на двигатели и превозни средства и в качеството на горивата; като имат предвид, че всички тези елементи ще бъдат взети под внимание в последващо предложение на Комисията;

като имат предвид, че следва да се разреши на държавите-членки да насърчават чрез данъчни облекчения пускането на пазара на превозни средства, които отговарят на изискванията, приети на общностно равнище; като имат предвид, че тези данъчни облекчения трябва да съответстват на разпоредбите на Договора и да отговарят на определени изисквания, чиято цел е да се избягва опорочаване на условията на вътрешния пазар; като имат предвид, че разпоредбите на настоящата директива не накърняват правото на държавите-членки да включват емисиите на замърсители и други вещества в базата за изчисляване на пътните данъци за моторните превозни средства;

като имат предвид, че изискването на настоящата директива за предварително уведомяване не накърнява изискванията за уведомяване съгласно други разпоредби на общностното право, в частност член 93, параграф 3 от Договора;

като имат предвид, че най-късно до 30 юни 1996 г. Съветът следва да приеме изискванията за етапа след 2000 г. въз основа на

предложение, което Комисията ще представи най-късно до 31 декември 1994 г., и като имат предвид, че това предложение следва да е насочено към съществено намаляване на емисиите от моторните превозни средства;

като имат предвид, че Комисията проведе обширни консултации със заинтересованите страни, чиято кулминационна точка беше симпозиумът „Автомобилни емисии 2000“, състоял се на 21 и 22 септември 1992 г., който показва, че сегашният подход, който се концентрира върху емисиите на отработени газове, трябва да бъде един от елементите на етапа, следващ прилагането на изискванията на настоящата директива, като част от многоаспектен подход, включващ всички мерки за намаляване на замърсяването на въздуха, предизвикано от движението по пътищата; като имат предвид, че всички параметри, за които е установено, че имат значително въздействие върху този вид замърсяване, понастоящем могат да се представят единствено под формата на списък; като имат предвид, че Комисията ще извърши необходимия анализ на аспектите на околната среда, технологиите и ефективността на разходите с оглед преди края на декември 1994 г. да се предвидят количествено измерими цели за общностните мерки през 2000 година;

като имат предвид, че целта за намаляване нивото на замърсяващите емисии от моторните превозни средства предполага, че когато подготвя предложенията за мерки, които да се прилагат след 2000 г., и в частност в светлината на подготовката на допълнителните технически мерки, предвидени в член 4, Комисията ще представи, ако е необходимо, целеви стойности, включващи по-нататъшно съществено намаляване на емисиите,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Приложение I към Директива 70/220/ЕИО се изменя в съответствие с приложението към настоящата директива.

Член 2

1. Считано от 1 юли 1994 г. или, ако настоящата директива не бъде публикувана в *Официален вестник на Европейските общности* най-късно до 31 декември 1993 г., шест месеца след нейното публикуване, държавите-членки приемат съответствие на изискванията на Директива 70/220/ЕИО, изменена с настоящата директива, за целите на член 4, параграф 1 и член 7, параграф 1 от Директива 70/156/ЕИО.

2. Считано от 1 януари 1996 г., държавите-членки не могат да издават:

— типово одобрение на ЕИО, в съответствие с член 4, параграф 1 от Директива 70/156/ЕИО, или

— национално типово одобрение, освен ако не се позовават на разпоредбите на член 8, параграф 2 от Директива 70/156/ЕИО,

за тип превозно средство на основания, свързани със замърсяването на въздуха от емисии, ако то не отговаря на разпоредбите на Директива 70/220/ЕИО, изменена с настоящата директива.

⁽¹⁾ ОВ L 242, 30.8.1991 г., стр. 1.

3. Считано от 1 януари 1997 г., държавите-членки:

- считат удостоверенията за съответствие, които съгласно Директива 70/156/ЕИО придружават новите превозни средства, за невалидни по смисъла на член 7, параграф 1 от същата директива, и
- отказват регистрацията, продажбата и въвеждането в експлоатация на нови превозни средства, които не са придружени от сертификат за съответствие съгласно Директива 70/156/ЕИО, освен ако не се позовават на разпоредбите на член 8, параграф 2 от Директива 70/156/ЕИО,

на основания, свързани със замърсяването на въздуха от емисии, ако превозните средства не отговарят на разпоредбите на Директива 70/220/ЕИО, изменена с настоящата директива.

Член 3

Държавите-членки могат да предвиждат данъчни стимули единствено за моторни превозни средства, които отговарят на разпоредбите на Директива 70/220/ЕИО, изменена с настоящата директива. Тези стимули трябва да съответстват на разпоредбите на Договора и да отговарят на следните условия:

- да са валидни за всички нови превозни средства, които се предлагат за продажба на пазара на държава-членка, и които предварително отговарят на изискванията на Директива 70/220/ЕИО, изменена с настоящата директива,
- техният срок изтича, считано от задължителното прилагане на емисионните стойности, посочени в член 2, параграф 3, за новите моторни превозни средства,
- тяхната стойност, за всеки тип моторно превозно средство, е по-ниска от допълнителните разходи за техническите решения, въведени за осигуряване на съответствие с определените стойности и за инсталирането им на превозното средство.

Комисията се уведомява своевременно за плановете за въвеждане или за промяна на данъчните облекчения, посочени в първа алинея, за да може да представи своите възражения.

Член 4

Съветът, в съответствие с условията, предвидени в Договора, взема решение най-късно до 30 юни 1996 г., по предложенията, които Комисията ще представи най-късно до 31 декември 1994 г., за следващ етап на общностните мерки срещу замърсяването на въздуха, причинявано от емисиите от моторните превозни средства. Мерките се прилагат, считано от 2000 година.

В тези предложения Комисията използва следния подход:

- мерките са предназначени да създадат условия за спазване на изискванията на критериите на Общността за качество на въздуха и на други свързани с това цели,

- извършва се оценка на ефективността на разходите за приемане на всяка мярка; при тази глобална оценка се взема предвид, наред с другото, и приноса, който:

- управлението на пътното движение, например чрез подходящо разпределение на разходите за опазване на околната среда,
- подобряването на градския обществен транспорт,
- новите технологии за задвижване (напр., електрическа трансмисия),
- използването на алтернативни горива (напр., горива с биологичен произход),

биха могли да дадат за подобряване на качеството на въздуха,

- мерките са пропорционални и приемливи в светлината на набелязаните цели.

Предложенията, като отчитат описаната по-горе методология и с цел съществено намаляване на емисиите на замърсители по отношение на превозните средства, предмет на настоящата директива, в частност включват следните елементи:

1. Бъдещи подобрения в изискванията на настоящата директива:

Въз основа на оценката на

- потенциала на традиционния двигател и технологиите за създаване на нова генерация след двигателите с вътрешно горене,
- възможни подобрения в изпитателната процедура, напр. студено запалване, запалване при ниски или зимни температури, устойчивост (напр., при изпитанията за съответствие), изпарителни емисии,
- мерки на равнището на типово одобрение в подкрепа на повишени изисквания за проверка и поддръжка, в т. ч. например бордови диагностични системи,
- възможност за проверка на съответствието на превозни средства в движение,
- пропорционалната необходимост от:

- i) специфични пределни стойности за HC и NO_x в допълнение към една кумулативна пределна стойност, и
- ii) мерки за включване на все още нерегламентирани замърсители.

2. Допълнителни технически мерки в рамките на конкретни директиви, които включват:

- подобряване на качеството на горивата, доколкото това се отнася за емисиите на опасни вещества (по-специално бензол) от превозни средства,

— повишаване на изискванията на програмата за контрол и поддръжка.

Понижените пределни стойности, които ще бъдат предмет на новата директива, не се прилагат преди 1 януари 2000 г. за новите типови одобрения. Съветът взема решение за условията за предоставяне на данъчни облекчения въз основа на същите пределни стойности.

Член 5

Държавите-членки въвеждат в сила законите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими за да се съобразят с настоящата директива, преди 1 юли 1994 г. или, ако директивата не бъде публикувана в *Официален вестник на Европейските общности* най-късно до 31 декември 1993 г., шест месеца след нейното публикуване. Те незабавно информират Комисията за това.

Когато държавите-членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условията и редът на това позоваване се определят от държавите-членки.

Член 6

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Брюксел на 23 март 1994 година.

За Европейския парламент

Председател

E. KLEPSCH

За Съвета

Председател

Th. PANGALOS

ПРИЛОЖЕНИЕ

ИЗМЕНЕНИЯ НА ПРИЛОЖЕНИЯТА КЪМ ДИРЕКТИВА 70/220/ЕИО, ИЗМЕНЕНА С ДИРЕКТИВА 93/59/ЕИО

ПРИЛОЖЕНИЕ I

1. Точка 3.1 се изменя, както следва:

„3.1. Заявлението за типово одобрение, съгласно член 3 от Директива 70/156/ЕИО, на тип превозно средство по отношение на емисиите от изпускателната му уредба, изпарителните емисии и устойчивостта на устройствата против замърсяване, се подава от производителя на превозното средство.“

2. Точка 4 се изменя, както следва:

„4. ИЗДАВАНЕ НА ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ НА ЕО

4.1. Ако са спазени съответните изисквания, се издава типово одобрение на ЕИО, съгласно член 4, параграф 3 от Директива 70/156/ЕИО.

4.2. Образец на сертификата за типово одобрение на ЕО е даден в приложение IX.“

3. Точка 5.3.1.4 Заглавията на колоните и първият ред на таблицата за превозните средства от категория М се заменят със следното:

„Категория превозно средство	Еталонна маса MR (кг)	Пределни стойности				
		Маса на въглеродния окис L ₁ (г/км)		Комбинирана маса на въглеродородите и азотните окиси L ₂ (г/км)		Маса на механичните замърсители L ₃ (г/км)
		Бензин	Дизел	Бензин	Дизел	Дизел
М (2)	Всички	2,2	1,0	0,5	0,7 (1)	0,08 (1)

(1) За превозни средства, оборудвани с дизелови двигатели от директно инжекционен тип, стойността L₂ е 0,9 г/км, а стойността L₃ е 0,10 г/км до 30 септември 1999 г.

(2) С изключение на: — превозни средства, проектирани да превозват повече от 6 пътника, включително водача, — превозни средства с максимална маса над 2500 кг.“

4. Точка 4 се изменя, както следва:

„7. СЪОТВЕТСТВИЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО

7.1. Трябва да се предприемат мерки, които да осигуряват съответствие на производството, съгласно разпоредбите на член 10 от Директива 70/156/ЕИО.

Съответствието на производството се проверява въз основа на описанието в сертификата за типово одобрение, посочено в приложение IX към настоящата директива.

Ако органът не е удовлетворен от процедурата за проверка, използвана от производителя, се прилагат разпоредбите на точка 2.4.2 и 2.4.3 от приложение X към Директива 70/156/ЕИО.

7.1.1. В случай че трябва да се проведе изпитване тип I и типовото одобрение на превозното средство е било еднократно или неколккратно разширявано, изпитванията се извършват върху превозното средство или превозните средства, описани в първоначалното техническо досие.

7.1.1.1. Проверка на съответствието на превозното средство за изпитване тип I.

След извършване на подбор от страна на органа, производителят не може да прави никакви промени по избраните превозни средства.

7.1.1.1.1. От серията произволно се избират три превозни средства, които се изпитват, както е описано в точка 5.3.1 от настоящото приложение. Коэффициентите на влошаване се използват по същия начин. Пределните стойности са дадени в точка 5.3.1.4 от настоящото приложение.

7.1.1.1.2. Ако органът е удовлетворен от стандартното производствено отклонение, дадено от производителя, в съответствие с приложение X към Директива 70/156/ЕИО, изпитванията се провеждат съгласно допълнение 1 към настоящото приложение.

Ако органът не е удовлетворен от стандартното производствено отклонение, дадено от производителя, в съответствие с приложение X към Директива 70/156/ЕИО, изпитванията се провеждат съгласно допълнение 2 към настоящото приложение.

- 7.1.1.1.3. Приема се, че производството на дадена серия съответства или не съответства на изискванията въз основа на резултатите от изпитване на образци от превозните средства, след като е взето решение за успешно преминаване на изпитването за всички замърсители или за неуспешно преминаване на изпитването за отделен замърсител, съгласно критериите за изпитване, прилагани в съответното допълнение.

Когато е взето решение за успешно преминаване на изпитването за даден замърсител, това решение не се променя в резултат на допълнителни изпитвания, които се провеждат с цел вземане на решение за другите замърсители.

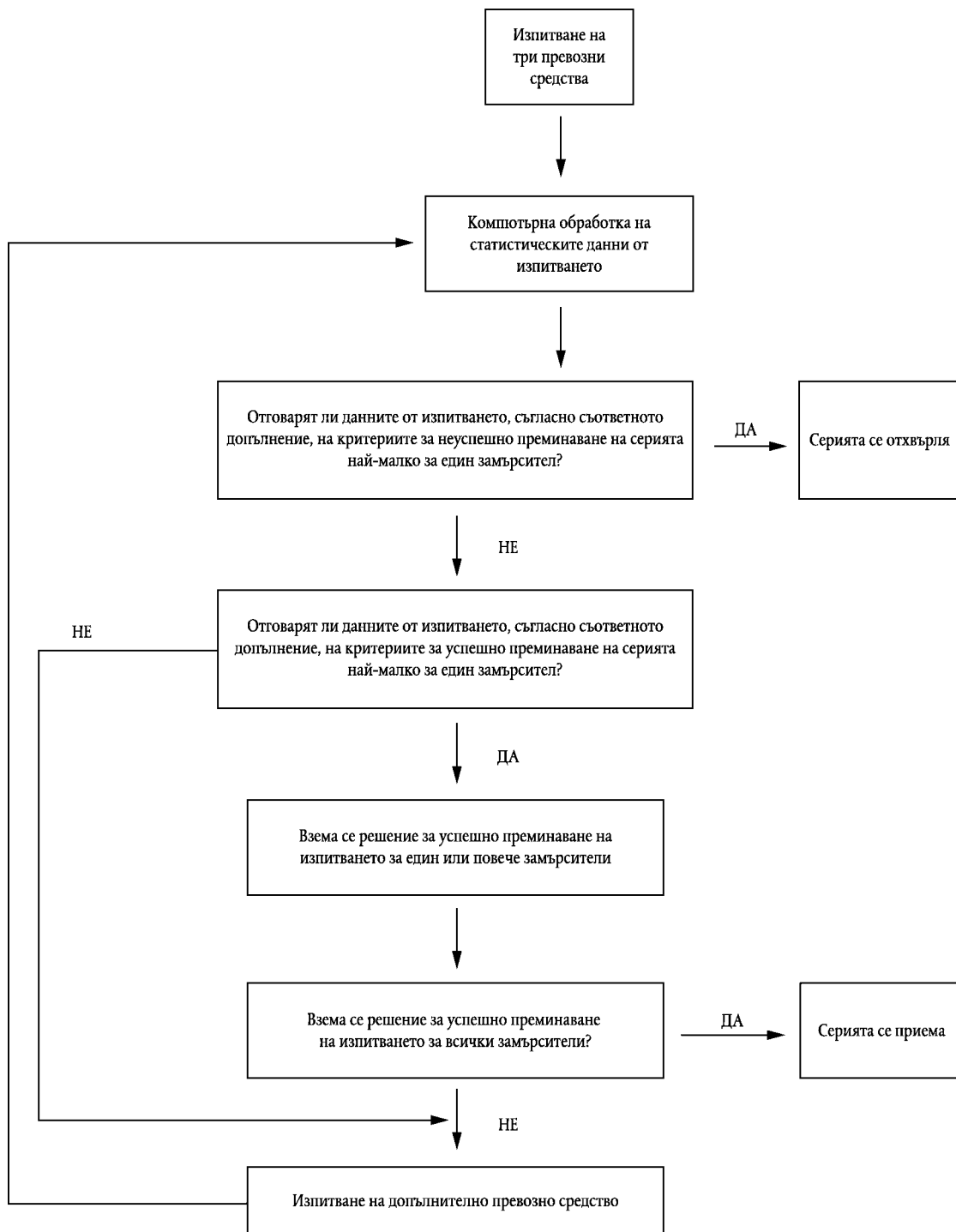
Ако не се вземе решение за успешно преминаване на изпитването за всички замърсители и решение за неуспешно преминаване на изпитването за отделен замърсител, изпитването се провежда върху друго превозно средство (виж фигура I/7).

- 7.1.1.2. Независимо от изискванията на точка 3.1.1 от приложение III, изпитванията се провеждат върху превозни средства, които идват направо от производствената линия.

- 7.1.1.2.1. Въпреки това, по искане на производителя изпитванията могат да се провеждат върху превозни средства, които са изминали:

- максимум 3000 км - за превозни средства, оборудвани с двигател с принудително запалване,
- максимум 15 000 км - за превозни средства, оборудвани с двигател с компресионно запалване.

И в двата случая процедурата за предексплоатационно изпитване се извършва от производителя, който се задължава да не прави никакви промени по тези превозни средства.



Фигура I.7

- 7.1.1.2.2. Ако производителят желае да подложи превозните средства на предексплоатационно изпитване („x“ км, където $x \leq 3000$ км за превозни средства, оборудвани с двигател с принудително запалване и $x \leq 15\,000$ км за превозни средства, оборудвани с двигател с компресионно запалване), процедурата е следната:
- замърсяващите емисии (тип I) се измерват при нула и „x“ км на първото изпитвано превозно средство,
 - за всеки от замърсителите се изчислява коефициентът на отделяне на емисии между нула и „x“ км:
- $$\frac{\text{Емисии при км}}{\text{Емисии при нула км}}$$
- Той може да бъде по-малък от 1,
- останалите превозни средства не се подлагат на предексплоатационно изпитване, но емисиите им при нула км се умножават по коефициента на отделяне.
- В такъв случай стойностите, които се вземат, са:
- стойностите при „x“ км за първото превозно средство,
 - стойностите при нула км, умножени по коефициента на отделяне за останалите превозни средства.
- 7.1.1.2.3. Всички тези изпитвания могат да се провеждат с гориво, което се предлага на пазара. Въпреки това, по искане на производителя, могат да се използват еталонните горива, описани в приложение VIII.
- 7.1.2. Ако трябва да се проведе изпитване тип III, то се провежда върху всички превозни средства, които са подбрани за изпитването за съответствие на производството тип I (7.1.1.1.1). Трябва да се спазват условията, определени в точка 5.3.3.2.
- 7.1.3. Ако трябва да се проведе изпитване тип IV, то се провежда в съответствие с точка 7 от приложение VI.“

Допълнение 1

1. Настоящото допълнение описва процедурата, която следва да се използва за проверка на съответствието на производството за изпитването тип I при задоволително отклонение от производствения стандарт на производителя.
2. При минимален брой от 3 образца, процедурата за вземане на образци се задава така че вероятността партида да премине успешно изпитването с 40 % дефектно производство да е 0,95 (риск на производителя = 5 %), а вероятността партида да бъде приета с 65 % дефектно производство да е 0,1 (риск на потребителя = 10 %).
3. За всеки от замърсителите, посочени в точка 5.3.1.4 от приложение I, се използва следната процедура (виж Фигура 1.7).

Приема се, че:

L = натуралния логаритъм на пределната стойност за замърсителя,

x_i = натуралния логаритъм на измерването за поредното превозно средство от образца,

s = приблизителна величина на стандартното производствено отклонение (след приемане на натуралния логаритъм на измерванията),

n = текущия брой образци.

4. Изчислява се статистиката за изпитването на образца, като сумата на стандартните отклонения от пределната стойност се представя количествено по следната формула:

$$\frac{1}{s} \sum_{i=1}^n (L - x_i)$$

5. След това:

- ако критерият за значимост на изпитването е по-голям от броя на образците, дадени в таблица I.1.5, за които е взето решение за успешно преминаване на изпитването, замърсителят се допуска,
- ако критерият за значимост на изпитването е по-малък от броя на образците, дадени в таблица I.1.5, за които е взето решение за неуспешно преминаване на изпитването, замърсителят не се допуска; в противен случай, съгласно точка 7.1.1.1 от приложение I, се изпитва допълнително превозно средство, а изчислението се повтаря, като образците са с един брой повече.

ТАБЛИЦА 1.1.5

Общ брой изпитвани превозни средства (текущ брой на образците)	Праг за вземане на решение за успешно преминаване на изпитването	Праг за вземане на решение за неуспешно преминаване на изпитването
3	3,327	- 4,724
4	3,261	- 4,790
5	3,195	- 4,856
6	3,129	- 4,922
7	3,063	- 4,988
8	2,997	- 5,054
9	2,931	- 5,120
10	2,865	- 5,185
11	2,799	- 5,251
12	2,733	- 5,317
13	2,667	- 5,383
14	2,601	- 5,449
15	2,535	- 5,515
16	2,469	- 5,581
17	2,403	- 5,647
18	2,337	- 5,713
19	2,271	- 5,779
20	2,205	- 5,845
21	2,139	- 5,911
22	2,073	- 5,977
23	2,007	- 6,043
24	1,941	- 6,109
25	1,875	- 6,175
26	1,809	- 6,241
27	1,743	- 6,307
28	1,677	- 6,373
29	1,611	- 6,439
30	1,545	- 6,505
31	1,479	- 6,571
32	- 2,112	- 2,112

Допълнение 2

- Настоящото допълнение описва процедурата, която следва да се използва за проверка на изискванията за съответствие на производството за изпитването тип I при незадоволителни или липсващи доказателства от производителя за стандартно производствено отклонение.
- При минимален брой от 3 образца, процедурата за вземане на образци се задава така че вероятността партида да премине успешно изпитването с 40 % дефектно производство да е 0,95 (риск на производителя = 5 %), а вероятността партида да бъде приета със 65 % дефектно производство да е 0,1 (риск на потребителя = 10 %).
- Измерванията на замърсителите, дадени в точка 5.3.1.4 от приложение I, се считат за логаритмично правилно разпределени, но първо трябва да се трансформират, като се вземат техните натурални логаритми. Нека m_0 и m да означават съответно минималния и максималния брой образци ($m_0 = 3$ и $m = 32$), а n да обозначава текущия брой образци.

4. Ако натуралните логаритми на измерванията в серията са x_1, x_2, \dots, x_n и L е натуралният логаритъм на пределната стойност, то тогава следва да се определи:

$$d_j = x_j - L$$

$$\bar{d}_n = \frac{1}{n} \sum_{j=1}^n d_j$$

$$v_n^2 = \frac{1}{n} \sum_{j=1}^n (d_j - \bar{d}_n)^2$$

5. Таблица 1.2.5 показва стойностите за вземане на решение за успешно (A_n) и неуспешно (B_n) преминаване на изпитването спрямо текущия брой образци. Критерият за значимост на изпитването е съотношението \bar{d}_n/v_n и трябва да се използва, за да се определи, дали серията е преминала успешно или неуспешно изпитването, както следва:

За $m_0 \leq n \leq m$:

— серията преминава успешно, ако $\bar{d}_n/v_n \leq A_n$

— серията не преминава успешно, ако $\bar{d}_n/v_n \leq B_n$

— прави се ново измерване, ако $A_n < \bar{d}_n/v_n < B_n$

6. *Забележки*

Следните рекурсивни формули са полезни за изчисляване на поредните стойности на критерия за значимост на изпитването:

$$\bar{d}_n = \left(1 - \frac{1}{n}\right) \bar{d}_{n-1} + \frac{1}{n} d_n$$

$$v_n^2 = \left(1 - \frac{1}{n}\right) v_{n-1}^2 + \frac{(\bar{d}_n - d_n)^2}{n-1}$$

$$(n = 2, 3, \dots; \bar{d}_1 = d_1; v_1 = 0)$$

ТАБЛИЦА 1.2.5

Минимален брой образци = 3

Брой мостри n	Праг за вземане на решение за успешно преминаване на изпитването A_n	Праг за вземане на решение за неуспешно преминаване на изпитването B_n
3	- 0,80381	16,64743
4	- 0,76339	7,68627
5	- 0,72982	4,67136
6	- 0,69962	3,25573
7	- 0,67129	2,45431
8	- 0,64406	1,94369
9	- 0,61750	1,59105
10	- 0,59135	1,33295
11	- 0,56542	1,13566
12	- 0,53960	0,97970
13	- 0,51379	0,85307
14	- 0,48791	0,74801
15	- 0,46191	0,65928
16	- 0,43573	0,58321
17	- 0,40933	0,51718
18	- 0,38266	0,45922
19	- 0,35570	0,40788
20	- 0,32840	0,36203
21	- 0,30072	0,32078
22	- 0,27263	0,28343
23	- 0,24410	0,24943
24	- 0,21509	0,21831
25	- 0,18557	0,18970
26	- 0,15550	0,16328
27	- 0,12483	0,13880
28	- 0,09354	0,11603
29	- 0,06159	0,09480
30	- 0,02892	0,07493
31	0,00449	0,05629
32	0,03876	0,03876