

31994L0012

L 100/42

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK HIVATALOS LAPJA

1994.4.19.

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS

94/12/EK IRÁNYELVE

(1994. március 23.)

a gépjárművek kibocsátásai által okozott levegőszennyezés elleni intézkedésekről és a 70/220/EGK irányelv módosításáról

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 100a. cikkére,

tekintettel a Bizottság ⁽¹⁾ javaslatára,

tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság ⁽²⁾ véleményére,

a Szerződés 189b. cikkében szabályozott eljárásnak megfelelően,

mivel a belső piac keretein belül intézkedéseket kell foganatosítani; mivel a belső piac egy olyan, belső határok nélküli területet foglal magában, amelyen belül az áruk, a személyek, a szolgáltatások és a tőke szabad mozgása biztosított;

mivel az Európai Közösség a Tanács által 1973. november 22-én jóváhagyott első környezetvédelmi cselekvési programja ⁽³⁾ szerint a gépjárművek kipufogógázai által okozott levegőszennyezés elleni küzdelem legújabb tudományos eredményeit is figyelembe kell venni, és a korábban elfogadott irányelveket ennek megfelelően módosítani kell; mivel az ötödik cselekvési programban foglaltak szerint, amelynek általános megfogalmazását a Tanács 1993. február 1-jei ⁽⁴⁾ határozatában hagyta jóvá, további erőfeszítéseket kell tenni a gépjárművek jelenlegi szennyezőanyag-kibocsátási szintjének jelentős csökkentése érdekében;

mivel a gépjárművek szennyezőanyag-kibocsátásának csökkentése, valamint a gépjárművek belső piaca létrehozásának és működtetésének céljai nem valósíthatók meg hatásosan csak az egyes tagállamok által, hanem eredményesebben elérhetők a gépjárművek által okozott levegőszennyezés elleni intézkedésekre vonatkozó tagállami jogszabályok közelítése útján;

mivel általánosan elfogadott tény, hogy a Közösségben a közúti forgalom növekedése a környezet súlyos károsodásával jár; mivel több, a forgalom sűrűségének további növekedésére vonatkozó hivatalos becslés a tényleges adatok alattinak bizonyult; mivel ezen okból szükséges valamennyi gépjárműre vonatkozóan szigorú kibocsátási szabvány megalkotása;

mivel a Bizottság elfogadott egy európai programot (EPEFE) a szennyezőanyag-kibocsátás, a tüzelőanyagok és a motortechonológiák vonatkozásában; mivel e program annak biztosítására

született, hogy a jövőbeni szennyezőanyag-kibocsátásra vonatkozó irányelvi javaslatok mind a fogyasztók, mind a gazdaság számára optimális megoldással szolgáljanak; mivel a program figyelembe veszi a gépjárművek, valamint az üzemeltetésükhöz szükséges tüzelőanyagok ebben való részesedését;

mivel a gépjárművek kibocsátásai által okozott levegőszennyezés elleni intézkedésekkel foglalkozó 70/220/EGK ⁽⁵⁾ tanácsi irányelv egyike a gépjárművek és pótkocsijaik ⁽⁶⁾ típusjóváhagyására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1970. február 6-i 70/156/EGK tanácsi irányelvben megállapított típus-jóváhagyási eljárás szerinti külön irányelveknek;

mivel a 70/220/EGK irányelv meghatározza az ilyen motorok szén-monoxid- és el nem égetett szénhidrogének kibocsátása határértékeit; mivel ezeket a határértékeket először a 74/290/EGK ⁽⁷⁾ irányelv szállította lejjebb, a 77/102/EGK ⁽⁸⁾ bizottsági irányelvnek megfelelően kiegészítve a megengedett nitrogénoxid-kibocsátás határértékeivel; mivel e három szennyezőanyag-típus határértékeit a 78/665/EGK ⁽⁹⁾, a 83/351/EGK ⁽¹⁰⁾ és a 88/76/EGK ⁽¹¹⁾ bizottsági irányelv folyamatosan lejjebb szállította; és a 88/436/EGK ⁽¹²⁾ irányelv határértékeket állapított meg a dizélüzemű motorok által kibocsátott légszennyező részecskékre; mivel a 89/458/EGK ⁽¹³⁾ irányelv bevezette az 1400 cm³ hengerűrtartalom alatti személygépjárművek gáz-halmazállapotú szennyezőanyag-kibocsátásának szigorított európai szabványát; mivel ezen szabványok alkalmazása a továbbfejlesztett, városon kívüli menetciklust tartalmazó továbbfejlesztett európai vizsgálati eljárás alapján valamennyi személygépjárműre kiterjesztésre került, függetlenül a motorlökettérfogattól; mivel a 91/441/EGK ⁽¹⁴⁾ irányelv előírásokat vezetett be a párolgási emissziókra és a párolgáshoz kapcsolódó gépjárműalkatrészek tartósságára, valamint a dizélüzemű gépjárműveknek a légszennyező részecskék kibocsátására vonatkozóan szigorúbb határértékeket határozott meg; mivel a hatnál több utas szállítására alkalmas vagy 2500 kg-ot meghaladó legnagyobb tömegű személygépjárművek, könnyű haszongépjárművek és terepjárók, amelyek a 70/220/EGK irányelv hatálya alá esnek, és eddig enyhébb szabványok vonatkoztak rájuk, figyelembe véve az ezekkel a gépjárművek sajátos jellemzőit, ugyanolyan szigorú szabványok hatálya alá kerültek a 93/59/EGK irányelv révén, mint a személygépjárművek;

⁽⁵⁾ HL L 76., 1970.4.6., 1. o. A legutóbb a 93/59/EGK irányelvvél módosított irányelv (HL L 186., 1993.7.28., 21. o.)

⁽⁶⁾ HL L 42., 1970.2.23., 1. o. A legutóbb a 93/81/EGK bizottsági irányelvvél módosított irányelv (HL L 264., 1993.10.23., 49. o.)

⁽⁷⁾ HL L 159., 1974.6.15., 61. o.

⁽⁸⁾ HL L 32., 1977.2.3., 32. o.

⁽⁹⁾ HL L 223., 1978.8.14., 48. o.

⁽¹⁰⁾ HL L 197., 1983.7.20., 1. o.

⁽¹¹⁾ HL L 36., 1988.2.9., 1. o.

⁽¹²⁾ HL L 214., 1988.8.6., 1. o.

⁽¹³⁾ HL L 226., 1989.8.3., 1. o.

⁽¹⁴⁾ HL L 242., 1991.8.30., 1. o.

⁽¹⁾ HL C 56., 1993.2.26., 34. o.

⁽²⁾ HL C 201., 1993.7.26., 9. o.

⁽³⁾ HL C 112., 1973.12.20., 1. o.

⁽⁴⁾ HL C 138., 1993.5.17., 1. o.

mivel a Bizottság e téren folytatott tevékenysége bebizonyította, hogy a Közösség jelenleg rendelkezésre álló legjobb technológiai továbbfejleszthetők, a személygépjárművek meg tudnak felelni további, jelentős mértékben csökkentett szennyezőanyag-kibocsátási határértéknek; mivel a javasolt szabványokat az új gépjárműtípusok jóváhagyása, valamint a gyártás megfelelőségének ellenőrzése során egyaránt alkalmazni kell, mivel a mintavétel és a statisztikai kiértékelés megváltozott módszere megszüntette a határértékeknél alkalmazott, a 70/220/EGK irányelv korábbi változataiban még megengedett tűréseket;

mivel a gépjárművek szennyezőanyag-kibocsátása és annak szerepe az üvegházhatásért felelős gázok képződésében aggasztó méreteket öltött, és emiatt ezek, különösen a szén-dioxid-kibocsátás az 1992-ben, Rióban aláírt, a környezeti változásról szóló keretmegállapodásnak megfelelő csökkentése szükséges; mivel a szén-dioxid a fosszilis tüzelőanyagok elégetésének közvetlen terméke; mivel a szén-dioxid-kibocsátás mindenekelőtt alacsonyabb tüzelőanyag-fogyasztással csökkenthető; mivel ez a motorok és gépjárművek kialakításának, továbbá a tüzelőanyagok minőségének a javítását igényeli; mivel a Bizottság későbbi javaslatai mindezen tényezőket figyelembe fogják venni;

mivel meg kell engedni, hogy a tagállamok adókedvezményekkel segítsék olyan gépjárművek forgalomba helyezését, amelyek eleget tesznek a közösségi szinten elfogadott előírásoknak; mivel ezeknek az adókedvezményeknek összhangban kell lenniük a Szerződés rendelkezéseivel, és teljesíteniük kell bizonyos, a belső piac torzulásának elkerülése érdekében meghatározott feltételeket; mivel ezen irányelv nem érinti a tagállamoknak azt a jogát, hogy a szennyező- és egyéb anyagok kibocsátásának mértékét is figyelembe vegyék a gépjárműadók számítása során;

mivel az ezen irányelvben foglalt előzetes értesítési kötelezettség nem sérti a közösségi jog rendelkezéseiben, különösen a Szerződés 93. cikkének (3) bekezdésében foglalt értesítési kötelezettséget;

mivel a Tanács legkésőbb 1996. június 30-ig elfogadja a 2000. évtől bevezetendő követelményeit az 1994. december 31-ig a Bizottság által benyújtott javaslat alapján; mivel az a javaslat a gépjárművek szennyezőanyag-kibocsátásának lényeges csökkentését irányozza elő;

mivel a Bizottság által kezdeményezett, az érdekelt körök által 1992. szeptember 21-én és 22-én tartott széles körű konzultáció, melynek kiemelkedő eseménye a „Gépjármű-kibocsátás 2000” volt, megmutatta, hogy ennek a megközelítésnek, amelynek súlypontja a kipufogógáz-kibocsátásra helyeződik,

egyik elemének kell lennie az ezen irányelv követelményeinek teljesítésén túlmutató fejlődési szakasznak, egy sokoldalú, a közúti forgalomból származó levegőszennyezés csökkentésére irányuló, valamennyi intézkedést magában foglaló megközelítés részeként; mivel az azonosított, a szennyezést jelentősen befolyásoló jellemzők jelenleg csak felsorolás formájában mutathatók be; mivel a Bizottság megvizsgálja a környezeti, technológiai és a költség-haszonelemző szempontokat, a célból, hogy 1994. december vége előtt számszerűsített célkitűzéseket határozzon meg a 2000. évi közösségi intézkedésekre vonatkozóan;

mivel a gépjárművek által kibocsátott szennyezőanyagok mennyisége csökkentésének feltétele, hogy a Bizottság a 2000. év után alkalmazandó intézkedésekre vonatkozó javaslatainak megalkotásakor és, többek között a 4. cikk szerinti, kiegészítő műszaki intézkedések fényében olyan célokat fogalmazzon meg, amelyek a kibocsátás további jelentős csökkentéséhez vezetnek,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

A 70/220/EGK irányelv I. melléklete ezen irányelv mellékletének megfelelően módosul.

2. cikk

(1) 1994. július 1-jétől, illetve, ha ezen irányelvet az *Európai Közösségek Hivatalos Lapjában* legkésőbb 1993. december 31-ig nem hirdetik ki, akkor a megjelenés után hat hónappal a tagállamok elismerik a 70/156/EGK irányelv 4. cikke (1) bekezdésének és a 7. cikke (1) bekezdésének alkalmazásában az ezen irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelv követelményeinek való megfelelést.

(2) 1996. január 1-jét követően a tagállamok nem adhatnak ki

– a 70/156/EGK irányelv 4. cikke (1) bekezdése szerinti EK-típusjóváahagyást, vagy

– nemzeti típusjóváahagyást, kivéve ha a 70/156/EGK irányelv 8. cikke (2) bekezdésének rendelkezései kerülnek alkalmazásra,

semmilyen gépjárműtípusra a kibocsátás által okozott levegőszennyezéssel kapcsolatos okokból, ha a gépjárműtípus az ezen irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelv előírásainak nem felel meg.

(3) 1997. január 1-jétől a tagállamok:

- a 70/156/EGK irányelv alapján az új gépjárműre kiállított megfelelőségi igazolást ugyanezen irányelv 7. cikke (1) bekezdésének alkalmazásában nem tekintik többé érvényesnek, és
- megtiltják az olyan új gépjárművek bejegyzését, értékesítését vagy forgalomba helyezését, amelyekre nem adtak ki a 70/156/EGK irányelv követelményeinek megfelelő megfelelőségi igazolást, kivéve ha a 70/156/EGK irányelv 8. cikke (2) bekezdésének rendelkezéseit alkalmazzák,

a kibocsátás által okozott levegőszennyezéssel kapcsolatos okokból, ha a gépjármű az ezen irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelv előírásainak nem felel meg.

3. cikk

A tagállamok csak olyan gépjárművekre adhatnak adókedvezményt, amelyek az ezen irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelvnek megfelelnek. Az ilyen kedvezményeknek meg kell felelniük a Szerződésnek és az alábbi követelményeknek:

- a tagállamban minden piaci értékesítésre kerülő új gépjárműre alkalmazzák, amely az ezen irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelv követelményeinek előre megfelelő,
- megszűnnek azon időpontban, amelytől kezdődően a 2. cikk (3) bekezdése szerinti kibocsátási határértékeket kötelezően kell az új gépjárművekre alkalmazni,
- minden gépjárműtípus esetében jelentősen alacsonyabb összeget kell képviselniük, mint az olyan tényleges többletköltség, amely az előírt értékek betartása céljából alkalmazott műszaki megoldást és annak a gépjárműbe történő beszerelési költségét tartalmazza.

A Bizottságnak valamennyi, az első bekezdésben említett adókedvezmény bevezetésére vagy módosítására vonatkozó tervről az észrevételei megtételéhez szükséges időben tájékoztatást kell kapnia.

4. cikk

A Tanács a Szerződésben rögzített feltételek alapján legkésőbb 1996. június 30-ig határoz a gépjárművek kibocsátásai által okozott levegőszennyezés elleni közösségi intézkedések továbbfejlesztési javaslatai tárgyában, amelyet a Bizottság 1994. december 31-ig terjeszt elő. Az intézkedéseket a 2000. évtől kell alkalmazni.

A Bizottság javaslatainak alapját a következő megközelítés képezi:

- olyan intézkedésekre van szükség, amelyek hatása megfelel a Közösségben a levegőminőséggel szemben támasztott követelményeknek és az azokkal kapcsolatban álló céloknak,
- minden intézkedést költség-haszon számításnak kell megelőznie; ezen átfogó értékelés során, többek között, figyelembe kell venni, hogy
 - a közlekedés szabályozása, pl. a környezetvédelmi költségek célszerű megosztása,
 - a városi tömegközlekedés színvonalának javítása,
 - az új meghajtási rendszerek (pl. elektromos üzem), és
 - az alternatív tüzelőanyagok alkalmazása (pl. bio-tüzelőanyag) hozzájárulnak a levegő minőségének javulásához,
- a szükséges intézkedéseknek ésszerűnek kell lenniük és arányban kell állniuk a kitűzött célokkal.

Az előzőekben leírt módszereket figyelembe vevő, az ezen irányelv hatálya alá tartozó gépjárművek szennyezőanyag-kibocsátásának jelentős csökkentését célzó javaslatok különösképpen a következő elemeket tartalmazzák:

1. Az ezen irányelvben megadott követelmények továbbfejlesztése:

a következők értékelése alapján:

- a hagyományos motor- és utóégető technológia lehetőségei,
- a vizsgálati eljárások lehetséges fejlesztése, pl. hidegindítás, alacsony hőmérsékleten történő, illetve téli indítás, időjárás-szal szembeni ellenállóság (pl. a megfelelőségi vizsgálatok során), párolgási kibocsátások,
- a típusjóváhagyás területén szükséges intézkedések, szigorúbb előírások az ellenőrzések és karbantartás terén, beleértve pl. a fedélzeti diagnosztikai rendszert,
- a forgalomba helyezett gépjárművek megfelelőségi ellenőrzésének lehetősége,
- megfelelő igény:

i. egyedi HC és NO_x határérték megállapítására a kumulált érték kiegészítéseként; és

ii. az eddig nem szabályozott szennyezőanyagokra vonatkozó intézkedésekre.

2. További műszaki jellegű, külön irányelvek keretein belüli intézkedések, beleértve a következőket:

- a tüzelőanyagok minőségének javítása, ha a gépjárművek kibocsátása veszélyes anyagot (különösen, ha benzolt) tartalmaz;

– az ellenőrzési és karbantartási program követelményeinek szigorítása.

Az új irányelv tárgyát képező csökkentett határértékeket az új típusjávahagyásokra 2000. január 1-jét megelőzően nem kell alkalmazni. A Tanács határoz azon feltételekről, amelyek alapján az adókedvezmények adhatók e határértékek alapján.

5. cikk

A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek 1993. július 1-je előtt, illetve ha ezen irányelvet legkésőbb 1993. december 31-ig az *Európai Közösség Hivatalos Lapjában* nem hirdetik ki, akkor hat hónappal a közzétételt követően megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket az intézkedéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz a hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

6. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 1994. március 23-án.

az Európai Parlament részéről

az elnök

E. KLEPSCH

a Tanács részéről

az elnök

Th. PANGALOS

MELLÉKLET

A 93/59/EGK IRÁNYELV ÁLTAL MÓDOSÍTOTT 70/220/EGK IRÁNYELV MELLÉKLETEINEK MÓDOSÍTÁSAI

I. MELLÉKLET

1. A 3.1. pont helyébe a következő rendelkezés lép:

„3.1. A 70/156/EGK irányelv 3. cikkében meghatározott típusjóváahagyás iránti kérelmet az egyes gépjármű-típusokra a kipufogógáz-kibocsátás, a párolgási emissziót és a szennyezőanyag-kibocsátást csökkentő elemek tartóssága vonatkozásában a gépjármű gyártója nyújtja be.”
2. A 4. pont helyébe a következő rendelkezés lép:

„4. AZ EK-TÍPUSJÓVÁHAGYÁS MEGADÁSA

4.1. A vonatkozó követelmények teljesülése esetén az EK-típusjóváahagyást a 70/156/EGK irányelv 4. cikke (3) bekezdésében foglaltak szerint adják meg.

4.2. A IX. melléklet tartalmaz mintát az EK-típusjóváahagyási bizonyítványra vonatkozóan.”
3. 5.3.1.4. pontAz oszlopok fejléce és a táblázat első, az M kategóriájú gépjárművekre vonatkozó sora az alábbiakkal módosul:

„Gépjármű-kategória	Referenciátömeg RM (kg)	Határérték				
		Szén-monoxid-tömeg L ₁ (g/km)		Szénhidrátok és nitrogénoxidok együttes tömege L ₂ (g/km)		Részecskék tömege L ₃ (g/km)
		benzin	dízel	benzin	dízel	dízel
M ⁽²⁾	teljes	2,2	1,0	0,5	0,7 ⁽¹⁾	0,08 ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Közvetlen befecskendezésű dízelmotorokra 1999. szeptember 30-ig az L2 értéke 0,9 g/km, az L3 értéke 0,10 g/km.

⁽²⁾ Kivéve:
– a gépjármű vezetőjét beleértve hat személynél több utas szállítására alkalmas gépjárműveket,
– 2500 kg-ot meghaladó legnagyobb össztömegű gépjárműveket.”

4. A 7. pont helyébe a következő rendelkezés lép:

„7. A GYÁRTÁS MEGFELELŐSÉGE

7.1. A gyártás megfelelőségének biztosítása érdekében hozott intézkedéseknek meg kell felelniük a 70/156/EGK irányelv 10. cikkében foglalt rendelkezéseknek.

A gyártás megfelelőségét az ezen irányelv IX. mellékletében meghatározott típusjóváahagyási bizonyítványban szereplő adatok alapján kell vizsgálni.

Amennyiben a hatóság nem ért egyet a gyártó ellenőrzési eljárásával, akkor a 70/156/EGK irányelv X. melléklet 2.4.2. és 2.4.3. pontját kell alkalmazni.

7.1.1. Valamely gépjármű I. típusú vizsgálata során, ha a típusjóváahagyásra vonatkozóan egy vagy több kiterjesztés került elfogadásra, a vizsgálatot az eredeti műszaki leírásnak megfelelő gépjárművön kell elvégezni.

7.1.1.1. A gépjármű megfelelőségének ellenőrzése az I. típusú vizsgálat során

A gyártó a hatóság által választott gépjárművön a kiválasztás után semmilyen beállítást nem végez.

7.1.1.1.1. Szűrőpróbaszerűen, három gépjárművet választanak ki a sorozatgyártásból, amelyek vizsgálata e melléklet az 5.3.1. pontjában leírtak alapján történik. A romlási tényezők használata azonos. A határértékeket e melléklet 5.3.1.4.pontja határozza meg.

7.1.1.1.2. Ha a hatóság egyetért a gyártó által a 70/156/EGK irányelv X. mellékletével összhangban megállapított gyártási standard szórás értékével, akkor a vizsgálatot e melléklet 1. függeléké alapján kell végezni.

Ha a hatóság nem ért egyet a gyártó által a 70/156/EGK irányelv X. mellékletével összhangban megállapított gyártási standard szórás értékével, akkor a vizsgálatot e melléklet 2. függeléke alapján kell végezni.

- 7.1.1.1.3. A szűrőpróbák alapján akkor minősül a sorozatgyártás az előírásnak megfelelőnek, ha a vonatkozó függelékben foglalt vizsgálati szempontok alapján elfogadó döntés születik valamennyi szennyezőanyag vonatkozásában, illetve akkor az előírástól eltérőnek, ha a kibocsátott szennyezőanyagok egyike vonatkozásában a döntés elutasító.

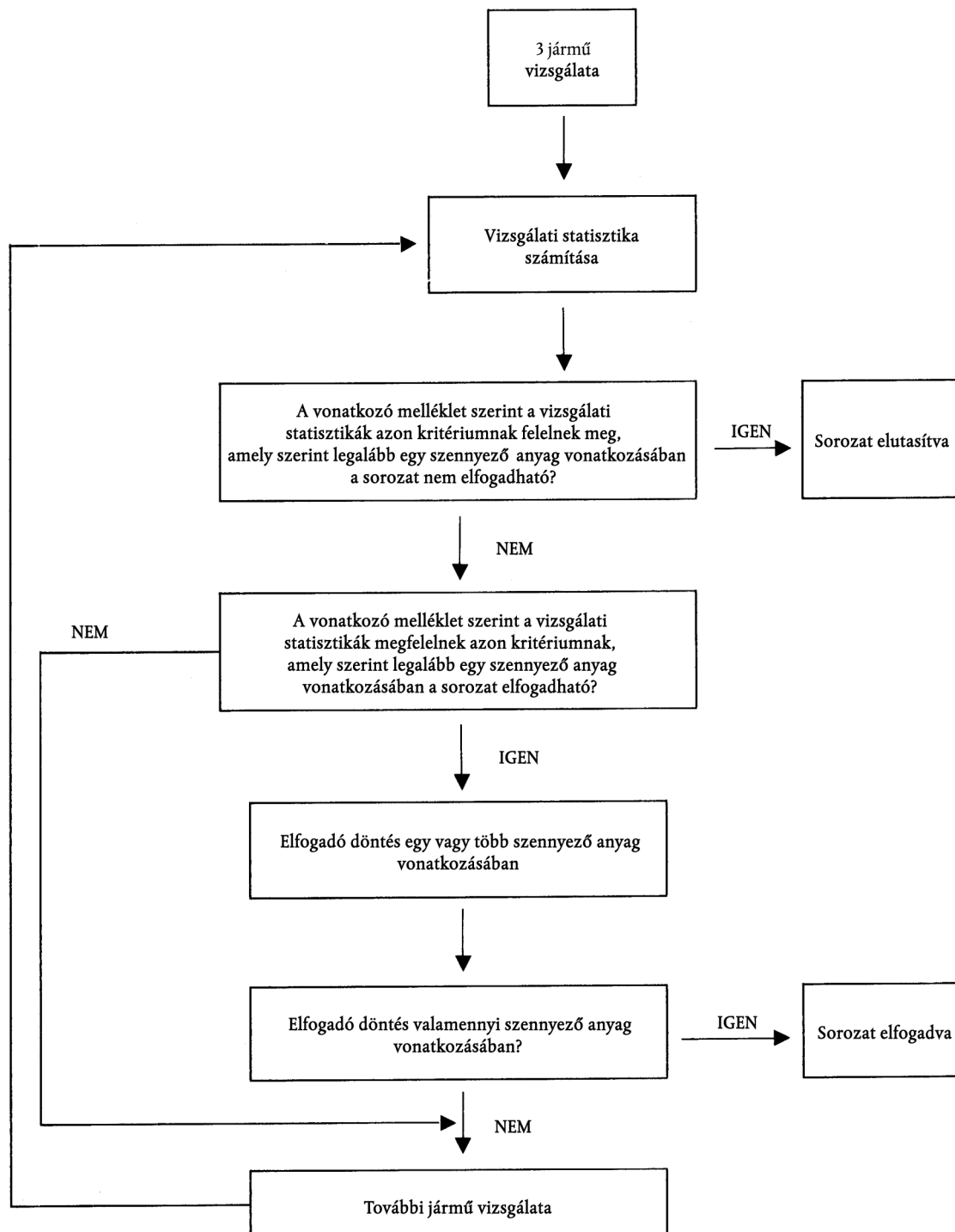
Ha valamely szennyezőanyag vonatkozásában elfogadó döntés születik, azt a későbbiekben már nem érinthetik az egyéb szennyezőanyagok értékelésére vonatkozó további vizsgálatok.

Ha az összes szennyezőanyag vonatkozásában nem születik elfogadó döntés, miközben egy szennyezőanyag elfogadható, akkor a vizsgálatot egy másik gépjárművön kell elvégezni (l. 1/7. ábra).

- 7.1.1.2. A III. melléklet 3.1.1. pontjától eltérően a vizsgálatot el kell végezni olyan gépjárműveken, amelyek közvetlenül a gyártószalagról érkeznek.

- 7.1.1.2.1. A gyártó kezdeményezésére viszont végezhető vizsgálat olyan gépjárművön, amely
- legfeljebb 3 000 kilométer futásteljesítménnyel rendelkezik, és külső gyújtású motorral van felszerelve,
 - legfeljebb 15 000 kilométer futásteljesítménnyel rendelkezik, és sűrítéses gyújtású motorral van felszerelve.

Ilyen esetekben a gyártó a gépjárművet előzőleg bejártja, miközben a gépjárművön beállítást nem végez.



1.7. ábra

7.1.1.2.2. Ha a gyártó be kívánja járatni a gépjárművet ($\gg x \ll$ km, ahol $x \leq 3\,000$ km külső gyújtású motorral és $x \leq 15\,000$ km sűrítéses gyújtású motorral felszerelt gépjárműre), akkor a következő eljárást kell alkalmazni:

- a szennyezőanyag-kibocsátást (I. típus) az első vizsgált gépjármű esetén 0 és $\gg x \ll$ km futás után kell mérni,
- a kibocsátás változási együtthatóját 0 és $\gg x \ll$ km teljesítése között, minden szennyezőanyagra a következő módon kell kiszámítani:

$$\frac{\text{kibocsátás } \gg x \ll \text{ km-nél}}{\text{kibocsátás } 0 \text{ km-nél}}$$

ez 1-nél kisebb lehet,

- a többi gépjárművet nem járatják be, de a a kibocsátás 0 km-es értékét meg kell szorozni a változási együtthatóval.

Ekkor az alábbi értékeket kell megállapítani:

- az első gépjármű $\gg x \ll$ km-nél mért értéke,
- a többi gépjármű 0 km-nél mért értéke, szorozva a változási együtthatóval.

7.1.1.2.3. A vizsgálatokhoz a kereskedelmi forgalomban kapható tüzelőanyagot kell alkalmazni. Mindazonáltal a gyártó kérésére a VIII. mellékletben meghatározott referencia-tüzelőanyagot is lehet használni.

7.1.2. III. típusú vizsgálat esetén a vizsgálatot a gyártmány megfelelőségének I. típusú COP vizsgálatához kiválasztott minden gépjárművön el kell végezni (7.1.1.1.). A 5.3.3.2. pontban megállapított előírásokat alkalmazni kell.

7.1.3. A IV. típusú vizsgálatot a VI. melléklet 7. pontja szerint kell végezni.”

1. függelék

1. E függelék határozza meg azt az eljárást, amelyet az I. típusú vizsgálatához a gyártmány megfelelőségének ellenőrzésére kell alkalmazni, ha a gyártási standard szórás elfogadható.
2. Legalább három szűrőpróbaszerű mintavételezést végeznek. Az eljárást úgy végzik, hogy a 40 %-nyi hibát tartalmazó széria vizsgálatnak való megfelelőségének valószínűsége 0,95 (a gyártó kockázata = 5 %), míg a 65 %-nyi hibát tartalmazó széria elfogadhatóságának valószínűsége 0,1 (a felhasználó kockázata = 10 %).
3. A következő eljárást kell alkalmazni valamennyi, az I. melléklet 5.3.1.4. pontjában meghatározott szennyezőanyagra (l. az 1.7. ábrát):

L = a szennyezőanyag-határérték természetes logaritmus,

x_i = a minta i -edik gépjárművén mért érték természetes logaritmus,

s = a mérések természetes logaritmusának alapulvétele után, a gyártás becsült standard szórása a szabványtól,

n = a mintavételezések száma.

4. Meg kell határozni a minták statisztikus értékét, amelynek során a határértéktől való eltérések összegét a következő egyenlet szerint kell kiszámítani:

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

5. Ezt követően:

- ha a statisztikus érték a mintanagyságnak megfelelő elfogadási küszöbértéknél nagyobb (l. a I.1.5. táblázatot), akkor az adott szennyezőanyag elfogadásra kerül,
- ha a statisztikus érték a mintanagyságnak megfelelő elutasítási küszöbértéknél kisebb (l. a I.1.5. táblázatot), akkor a szennyezőanyag elutasításra kerül; egyéb esetekben egy további gépjárművet kell vizsgálni az I. melléklet 7.1.1.1. pontja szerint és a számításokat az egy gépjárművel bővített mintanagyság alapján kell újra elvégezni.

I.1.5. TÁBLÁZAT

Vizsgált gépjárművek halmozott száma (mintanagyság)	Elfogadási küszöbérték	Elutasítási küszöbérték
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

2. függelék

1. E függelék határozza meg azt az eljárást, amelyet az I. típusú vizsgálathoz a gyártmánymegfelelési követelmények ellenőrzésére kell alkalmazni, ha a gyártó által rendelkezésre bocsátott, a gyártási standard szórásra vonatkozó bizonylatok nem kielégítőek vagy elfogadhatatlanok.
2. Legalább három szűrőpróbaszerű mintavételezést végeznek. Az eljárást úgy végzik, hogy a 40 %-nyi hibát tartalmazó széria vizsgálatnak való megfelelőségének valószínűsége 0,95 (a gyártó kockázata = 5 %), míg a 65 %-nyi hibát tartalmazó széria elfogadhatóságának valószínűsége 0,1 (a felhasználó kockázata = 10 %).
3. Az I. melléklet 5.3.1.4. pontjában meghatározott szennyezőanyagok mérései során a normál eloszlás elve érvényesül, és először természetes logaritmusukat kell kiszámítani. Az m_0 a legkisebb és m a legnagyobb mintanagyságot jelenti ($m_0 = 3$, $m = 32$), n pedig az esedékes számú mintavételezés.

4. Ha a sorozaton mért mérések természetes logaritmusai x_1, x_2, \dots, x_j és L a szennyezőanyag határértékének természetes logaritmusai, akkor a meghatározás:

$$d_j = x_j - L$$

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

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

5. Az 1.2.5. táblázat a minták számának megfelelő elfogadási (A_n) és az elutasítási (B_n) értékeket tartalmazza. A statisztikai érték a \bar{d}_n hányadosa, amely alapján a széria elfogadásának vagy elutasításának meghatározása az alábbiak szerint történik:

Ha $m_0 \leq n \leq m$:

- sorozat elfogadva, ha \bar{d}_n ,
- sorozat elutasítva, ha \bar{d}_n ,
- további mérés szükséges, ha \bar{d}_n .

6. Megjegyzés

A következő egyenletek szolgálnak az egymást követő vizsgálati statisztikai értékek kiszámításához:

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

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

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

1.2.5. TÁBLÁZAT

Legkisebb mintanagyság = 3

Mintanagyság n	Elfogadási küszöbérték A_n	Elutasítási küszöbérték 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