

31994L0012

L 100/42

EUROPOS BENDRIJŲ OFICIALUSIS LEIDINYS

1994 4 19

**EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA 94/12/EEB****1994 m. kovo 23 d.****dėl priemonių, kurių turi būti imtasi prieš variklinių transporto priemonių keliamą taršą, ir iš dalies keičianti Direktyvą 70/220/EEB**

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 100a straipsnį,

atsižvelgdami į Komisijos pasiūlymą <sup>(1)</sup>,atsižvelgdami į Ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę <sup>(2)</sup>,

laikydami Sutarties 189b straipsnyje išdėstytos tvarkos,

kadangi yra svarbu patvirtinti vidaus rinkos tikslus atitinkančias priemones; kadangi vidaus rinka – tai vidaus sienų neturinti erdvė, kurioje užtikrintas laisvas prekių, asmenų, paslaugų ir kapitalo judėjimas;

kadangi 1973 m. lapkričio 22 d. patvirtinta pirmąją Europos Bendrijų aplinkosaugos veiksmų programa <sup>(3)</sup> raginama atsižvelgti į vėliausią mokslo pažangą kovojant su atmosferos tarša variklinių transporto priemonių išmetamosiomis dujomis ir atitinkamai pataisyti anksčiau priimtas direktyvas; kadangi penktojoje veiksmų programoje, kurios bendrąją strategiją Taryba patvirtino 1993 m. vasario 1 d. priimtoje rezoliucijoje <sup>(4)</sup>, numatyta imtis papildomų priemonių, kad būtų žymiai sumažintas dabartinis variklinių transporto priemonių išmetamų teršalų kiekis;

kadangi atskiroms valstybėms narėms sunku pakankamai sumažinti variklinių transporto priemonių išmetamų teršalų kiekį ir sukurti veikiančią transporto priemonių vidaus rinką ir tai galima veiksmingiau padaryti suderinus valstybių narių įstatymus, reglamentuojančius priemones, kurių reikia imtis prieš variklinių transporto priemonių keliamą oro taršą;

kadangi pripažįstama, kad transporto plėtra Bendrijoje labai padidino aplinkos taršą; kadangi transporto priemonių daugėjo sparčiau, nei buvo oficialiai prognozuota; kadangi todėl būtina nustatyti griežtus išmetamųjų medžiagų standartus visoms variklinėms transporto priemonėms;

kadangi Komisija patvirtino Europinę išmetamųjų medžiagų, degalų ir variklių technologijų programą (EPEFE); kadangi ši programa buvo sukurta siekiant užtikrinti, kad siūlomose di-

rektyvose dėl oro taršos būtų ieškoma geriausių sprendimų vartotojams ir ekonomikai; kadangi programa reglamentuoja variklinių transporto priemonių ir jų degalų keliamą taršą;

kadangi Direktyva 70/220/EEB <sup>(5)</sup>, kurioje nurodytos priemonės, kurių reikia imtis prieš oro taršą variklinių transporto priemonių išmetamomis medžiagomis, yra viena iš EB tipo patvirtinimo tvarkos, kuri buvo įdiegta 1970 m. vasario 6 d. Tarybos direktyva 70/156/EEB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių motorinių transporto priemonių ir jų priekabų tipo patvirtinimą, suderinimo <sup>(6)</sup>, atskirųjų direktyvų;kadangi Direktyvoje 70/220/EEB nustatytos iš tokių transporto priemonių išmetamų anglies monoksido ir nesudeginto angliavandenilio ribinės vertės; kadangi tos ribinės vertės pirmą kartą buvo sumažintos Direktyva 74/290/EEB <sup>(7)</sup> ir laikantis Komisijos direktyvos 77/102/EEB <sup>(8)</sup>, papildytos leistino azoto oksidų kiekio išmetamosiose dujose ribinėmis vertėmis; kadangi šių trijų rūšių teršalų ribinės vertės buvo vėl sumažintos Komisijos direktyvomis 78/665/EEB <sup>(9)</sup>, 83/351/EEB <sup>(10)</sup> ir 88/76/EEB <sup>(11)</sup>; kadangi Direktyva 88/436/EEB <sup>(12)</sup> buvo įvestos dyzelinių variklių išmetamų kietųjų dalelių teršalų ribinės vertės; kadangi Direktyva 89/458/EEB <sup>(13)</sup> buvo sugriežtinti automobilių su mažesniu kaip 1 400 cm<sup>3</sup> darbinio tūrio varikliais išmetamų dujinių teršalų Europos standartai; kadangi remiantis patobulinta europine bandymų tvarka, įskaitant važiavimo ne miestu ciklą ir garuojančių teršalų išmetimo ir su išmetamosiomis medžiagomis susijusių transporto priemonės komponentų reikalavimus, šie standartai buvo pradėti taikyti visiems lengviesiems automobiliams neatsižvelgiant į jų variklio darbinį tūrį ir kadangi Direktyva 91/441/EEB <sup>(14)</sup> buvo priimti sugriežtinti kietųjų dalelių teršalų standartai automobiliams su dyzeliniais varikliais; kadangi lengviesiems automobiliams, skirtiems vežti ne daugiau kaip šešis keleivius arba kurių masė yra ne didesnė kaip 2 500 kg, lengvieji krovininiai automobiliai ir visureigiai, kuriems taikoma Direktyva 70/220/EEB ir kuriems iki šiol buvo taikomi ne tokie griežti standartai, dabar, laikantis Direktyvos 93/59/EEB, taikomi tokie pat griežti standartai kaip ir lengviesiems automobiliams, atsižvelgiant į tokių transporto priemonių ypatybes;<sup>(5)</sup> OL L 76, 1970 4 6, p. 1. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Direktyva 93/59/EEB (OL L 186, 1993 7 28, p. 21).<sup>(6)</sup> OL L 42, 1970 2 23, p. 1. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Komisijos direktyva 93/81/EEB (OL L 264, 1993 10 23, p. 49).<sup>(7)</sup> OL L 159, 1974 6 15, p. 61.<sup>(8)</sup> OL L 32, 1977 2 3, p. 32.<sup>(9)</sup> OL L 223, 1978 8 14, p. 48.<sup>(10)</sup> OL L 197, 1983 7 20, p. 1.<sup>(11)</sup> OL L 36, 1988 2 9, p. 1.<sup>(12)</sup> OL L 214, 1988 8 6, p. 1.<sup>(13)</sup> OL L 226, 1989 8 3, p. 1.<sup>(14)</sup> OL L 242, 1991 8 30, p. 1.<sup>(1)</sup> OL C 56, 1993 2 26, p. 34.<sup>(2)</sup> OL C 201, 1993 7 26, p. 9.<sup>(3)</sup> OL C 112, 1973 12 20, p. 1.<sup>(4)</sup> OL C 138, 1993 5 17, p. 1.

kadangi, kaip matyti iš Komisijos šios srities atlikto darbo, šiuo metu Bendrijos pramonėje turimą geriausią technologiją galima dar tobulinti, kad lengvieji automobiliai atitiktų labai sugriežtintus išmetamų medžiagų kiekio ribojimo reikalavimus; kadangi siūlomi standartai bus taikomi tiek tvirtinančių naujų tipų transporto priemonės, tiek tikrinant produkcijos atitiktį, nes pakeistas mėginių ėmimo ir statistinio įvertinimo būdas panaikina ankstesniuose Direktyvos 70/220/EEB variantuose leistus nuokrypius nuo ribinių verčių;

kadangi, atsižvelgiant į susirūpinimą keliantį transporto priemonių išmetamų medžiagų ir dėl jų susidarančių šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, būtina sumažinti išmetamųjų medžiagų, ypač CO<sub>2</sub>, kiekį ir laikytis įsipareigojimų, prisiimtų pagal 1992 m. birželio mėnesį Rio de Žaneire pasirašytą Bendrąją klimato kaitos konvenciją; kadangi CO<sub>2</sub> yra tiesioginis degalų anglies pagrindu degimo produktas; kadangi išmetamų CO<sub>2</sub> dujų kiekį galima labai sumažinti vartojant mažiau degalų; kadangi todėl reikia tobulinti variklių ir transporto priemonių konstrukciją ir gerinti degalų kokybę; kadangi į visus šiuos dalykus bus atsižvelgta kituose Komisijos pasiūlymuose;

kadangi valstybėms narėms turi būti leista mokesčių lengvatomis skatinti kurti transporto priemones, kurios atitinka Bendrijos priimtus reikalavimus; kadangi tokios mokesčių lengvatos turi atitikti Sutarties nuostatas ir tam tikrus reikalavimus, kuriais siekiama nesutrikdyti vidaus rinkos; kadangi šios direktyvos nuostatos nepanaikina valstybių narių teisės skaičiuojant kelių eismo mokesčius variklinėms transporto priemonėms vertinti išmetamų teršalų ir kitų medžiagų kiekį;

kadangi šioje direktyvoje nustatytas išankstinio pranešimo reikalavimas nepažeidžia pranešimo reikalavimų, nustatytų kitomis Bendrijos įstatymų nuostatomis, ypač Sutarties 93 straipsnio 3 dalimi;

kadangi Taryba, remdamasi Komisijos iki 1994 m. gruodžio 31 d. turimu pateikti pasiūlymu, iki 1996 m. birželio 30 d. turi patvirtinti reikalavimus nuo 2000 m. prasidedančiam etapui ir kadangi tas Komisijos pasiūlymas labiausiai turi būti skirtas variklinių transporto priemonių išmetamoms medžiagoms;

kadangi Komisija daug konsultavosi su suinteresuotomis šalimis ir 1992 m. rugsėjo 21–22 d. surengė baigiamąjį simpoziumą „Automobilių išmetamos medžiagos 2000“; paaiškėjo, kad dabartinė metodika, kurioje didžiausias dėmesys skiriamas išme-

tamosioms medžiagoms, turi būti vienas iš šios direktyvos reikalavimų įgyvendinimo etapų ir sudaryti dalį „daugialypės“ metodikos, aprėpiančios visas kelių eismo keliamos oro taršos mažinimo priemones; kadangi visi parametrai, kurie būti išskirti kaip labai teršiantys orą, šiuo metu gali būti pateikti tik sąraše; kadangi Komisija atliks visą būtiną aplinkosaugos, technologinių ir rentabilumo aspektų analizę, kad iki 1994 m. gruodžio pabaigos nustatytų Bendrijos priemonių 2000 metams kiekybinius tikslus;

kadangi variklinių transporto priemonių išmetamų teršalų kiekio mažinimo tikslas suponuoja prielaidą, kad Komisijai teikiant savo pasiūlymus dėl priemonių, taikytinų po 2000 metų, ir atsižvelgiant, *inter alia*, į 4 straipsnyje numatytų papildomų techninių priemonių parengimą, ji prireikus nustatys tikslines vertes, pagal kurias bus toliau labai mažinamas išmetamųjų medžiagų kiekis,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

#### 1 straipsnis

Direktyvos 70/220/EEB I priedas iš dalies keičiamas pagal šios direktyvos priedą.

#### 2 straipsnis

1. Nuo 1994 m. liepos 1 d. arba, jei ši direktyva iki 1993 m. gruodžio 31 d. nebūtų paskelbta *Europos Bendrijų oficialiajame leidinyje*, praėjus šešiesiems mėnesiams nuo jos paskelbimo, valstybės narės Direktyvos 70/156/EEB 4 straipsnio 1 dalyje ir 7 straipsnio 1 dalyje nurodytais tikslais pradeda vertinti, kaip laikomasi Direktyvos 70/220/EEB reikalavimų.

2. Nuo 1996 m. sausio 1 d. valstybės narės dėl su oro tarša išmetamosiomis medžiagomis susijusių priežasčių nebegali suteikti:

— Direktyvos 70/156/EEB 4 straipsnio 1 dalyje numatyto EB tipo patvirtinimo,

— nacionalinio tipo patvirtinimo, išskyrus atvejus, kai taikomos Direktyvos 70/156/EEB 8 straipsnio 2 dalies nuostatos,

jei to tipo transporto priemonių išmetamosios medžiagos neatitinka Direktyvos 70/220/EEB su pakeitimais, padarytais šia direktyva, reikalavimų.

3. Nuo 1997 m. sausio 1 d. valstybės narės dėl su oro tarša išmetamosiomis medžiagomis susijusių prižasčių:

— naujų transporto priemonių atitikties liudijimus, išduotus laikantis Direktyvos 70/156/EEB nuostatų, laiko nebegaliojančiais tos direktyvos 7 straipsnio 1 dalyje nustatytais tikslais,

— atsisako registruoti, draudžia prekiauti ir naudoti naujas transporto priemones, kurios neturi Direktyvos 70/156/EEB nuostatas atitinkančio atitikties liudijimo, išskyrus atvejus, kai taikomos Direktyvos 70/156/EEB 8 straipsnio 2 dalies nuostatos,

jei tos transporto priemonės neatitinka Direktyvos 70/220/EEB su pakeitimais, padarytais šia direktyva, reikalavimų.

### 3 straipsnis

Valstybės narės gali priimti nuostatas dėl mokesčių lengvatų tik toms transporto priemonėms, kurios atitinka Direktyvos 70/220/EEB su pakeitimais, padarytais šia direktyva, reikalavimus. Tokios lengvatos turi atitikti Sutarties nuostatas ir tokius reikalavimus:

— jos turi būti taikomos visoms naujoms transporto priemonėms, kuriomis siūloma prekiauti valstybės narės rinkoje ir kurios jau atitinka Direktyvos 70/220/EEB su pakeitimais, padarytais šia direktyva, reikalavimus,

— jos turi nustoti galioti nuo 2 straipsnio 3 dalyje nurodytų datų, kai įsigalios privalomos naujų variklinių transporto priemonių išmetamųjų dujų vertės,

— jų dydis kiekvienam transporto priemonių tipui turi būti kur kas mažesnis už tikrąją montuotinos įrangos ir jos sumontavimo transporto priemonėje vertę.

Apie bet kokius planus įvesti ar papildyti pirmoje pastraipoje nurodytas mokesčių lengvatas Komisija informuojama prieš pakankamai laiko, kad galima būtų pateikti atsiliepimus.

### 4 straipsnis

Komisija Sutartyje nurodytomis sąlygomis iki 1996 m. birželio 30 d. priima sprendimą dėl siūlymų kitam Bendrijos priemonių prieš variklinių transporto priemonių keliamą oro taršą etapui, kurį ji pateiks iki 1994 m. gruodžio 31 d. Tos priemonės bus taikomos nuo 2000 m.

Šiuose pasiūlymuose Komisija taikys tokią metodiką:

— turi būti sukurtos priemonės, kuriomis būtų pasiekta, kad būtų vykdomi Bendrijos oro kokybės kriterijų ir susijusių tikslų reikalavimai,

— turi būti įvertintas kiekvienos priemonės rentabilumas; atliekant šį bendrąjį vertinimą turi būti visiškai įvertinta, kaip, *inter alia*:

— eismo vadyba, pvz., atitinkamai paskirsčius aplinkosaugos išlaidas,

— patobulintas miestų visuomeninis transportas,

— naujos variklių technologijos (pvz., elektros perdavimo),

— alternatyvių degalų (pvz., biologinių degalų) naudojimas galėtų gerinti oro kokybę,

— priemonės turi būti adekvačios ir pagrįstos atsižvelgiant į norimus pasiekti tikslus.

Siūlymai, atsižvelgiant į pirmiau apibūdintą metodiką, kuria siekiama labai sumažinti išmetamų teršalų kiekį iš transporto priemonių, kurioms taikoma ši direktyva, turi būti sudaryti iš tokių pagrindinių sudėtinių dalių:

1) *tolesnis šios direktyvos reikalavimų griežtinimas:*

paremtas:

— tradicinių variklių ir podegininio proceso technologijų plėtos,

— galimo bandymų tvarkos, pvz., šaltojo užvedimo, užvedimo žemoje temperatūroje arba atšiauriomis sąlygomis, patvarumo (pvz., tikrinant atitiktį), garuojančių teršalų, tobulinimo,

— priemonių, susijusių su sugriežtintais tipo patvirtinimo lygio inspektavimo ir priežiūros reikalavimais, įskaitant, pvz., įmontuotąsias diagnostikos sistemas,

— galimybės tikrinti naudojamų transporto priemonių atitiktį,

— proporcingai atitinkančio:

i) specialių HC ir NO<sub>x</sub> ribinių verčių ir bendros ribinės vertės;

ii) iki šiol nereglamentuotiems teršalams skirtų priemonių poreikio įvertinimu;

2) *papildomos techninės priemonės, numatytos specialiomis direktyvomis, įskaitant:*

— degalų kokybės, susijusios su transporto priemonių išmetamomis pavojingomis medžiagomis (ypač benzolo), gerinimą,

— inspektavimo ir priežiūros programos reikalavimų griežtinimo.

Sumažintos ribinės vertės, kurios bus nurodytos naujoje direktyvoje, suteikiant naujus tipo patvirtinimus netaikomos iki 2000 m. sausio 1 d. Taryba nustatys mokesčių lengvatų remiantis šiomis ribinėmis vertėmis suteikimo sąlygas.

*5 straipsnis*

Valstybės narės priima įstatymus ir kitus teisės aktus, kurie, įsigalioję iki 1994 m. liepos 1 d. arba, jei ši direktyva iki 1993 m. gruodžio 31 d. nebūtų paskelbta *Europos Bendrijų oficialiajame leidinyje*, praėjus šešioms mėnesiams nuo jos paskelbimo, įgyvendina šią direktyvą. Apie tai jos nedelsdamos praneša Komisijai.

Valstybės narės, tvirtindamos šias priemones, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Nuorodos darymo tvarką nustato valstybės narės.

*6 straipsnis*

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje, 1994 m. kovo 23 d.

*Europos Parlamento vardu*

*Pirmininkas*

E. KLEPSCH

*Tarybos vardu*

*Pirmininkas*

TH. PANGALOS

## PRIEDAS

## DIREKTYVOS 70/220/EEB SU PAKEITIMAIS, PADARYTAIS DIREKTYVA 93/59/EEB, PRIEDŲ PAKEITIMAI

## I PRIEDAS

1. 3.1 poskyris pakeičiamas ir išdėstomas taip:

„3.1. Paraiškas, numatytas Direktyvos 70/156/EEB 3 straipsnyje, dėl transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į pro išmetimo vamzdį išmetamas medžiagas, garuojančius teršalus ir taršą mažinančių įtaisų patvarumą pateikia gamintojas.“

2. 4 skyrius pakeičiamas ir išdėstomas taip:

„4. EB TIPO PATVIRTINIMO SUTEIKIMAS

4.1. Jei transporto priemonė atitinka taikomus reikalavimus, suteikiamas EEB tipo patvirtinimas, kaip nurodyta Direktyvos 70/156/EEB 4 straipsnio 3 dalyje.

4.2. EB tipo patvirtinimo liudijimo pavyzdys pateiktas IX priede.“

3. 5.3.1.4 papunktisSkilčių pavadinimai ir pirmoji lentelės eilutė, skirta M kategorijos transporto priemonėms, pakeičiami ir išdėstomi taip:

„Transporto priemonių kategorija	Standartinė masė RM (kg)	Ribinės vertės				
		Anglies monoksido masė L <sub>1</sub> (g/km)		Bendra angliavandenilių ir azoto oksidų masė L <sub>2</sub> (g/km)		Dalelių masė L <sub>3</sub> (g/km)
		Benzinas	Dyzelinas	Benzinas	Dyzelinas	Dyzelinas
M <sup>2</sup>	visos	2,2	1,0	0,5	0,7 <sup>1</sup>	0,08 <sup>1</sup>

(<sup>1</sup>) Transporto priemonėms su tiesioginio įpurškimo tipo dyzeliniais varikliais iki 1999 m. rugsėjo 30 d. L<sub>2</sub> vertė yra 0,9 g/km, o L<sub>3</sub> – 0,10 g/km.

(<sup>2</sup>) Išskyrus: — transporto priemonės, skirtas daugiau kaip šešiams keleiviams, įskaitant vairuotoją, vežti,  
— transporto priemonės, kurių maksimali masė yra didesnė kaip 2 500 kg.“

4. 7 skyrius pakeičiamas ir išdėstomas taip:

„7. PRODUKCIJOS ATITIKTIS

- 7.1. Būtina imtis priemonių produkcijos atitikčiai užtikrinti pagal Direktyvos 70/156/EEB 10 straipsnį.

Produkcijos atitiktis tikrinama remiantis šios direktyvos IX priede nurodytame tipo patvirtinimo liudijime pateiktu aprašymu.

Jei institucijos netenkina gamintojo audito tvarka, tuomet taikomos Direktyvos 70/156/EEB X priedo 2.4.2 ir 2.4.3 punktų nuostatos.

- 7.1.1. Jei atliktas I tipo bandymas ir transporto priemonių tipo patvirtinimas yra vieną ar daugiau kartų pratęstas, bandymai atliekami su transporto priemone (-ėmis), kuri (-ios) yra nurodyta (-os) pradinėje techninėje byloje.

- 7.1.1.1. Transporto priemonės tinkamumo I tipo bandymui tikrinimas

Institucijai pasirinkus transporto priemones, gamintojui draudžiama nors kiek jas keisti.

- 7.1.1.1.1. Iš serijos atsitiktinai parenkamos trys transporto priemonės ir išbandomos, kaip aprašyta šio priedo 5.3.1 punkte. Nusidėvėjimo koeficientai naudojami vienodai. Ribinės vertės pateiktos šio priedo 5.3.1.4 papunktyje.

- 7.1.1.1.2. Jei institucijai priimtinas laikantis Direktyvos 70/156/EEB X priedo nuostatų gamintojo nurodytas nuokrypis nuo gamybos standarto, bandymai atliekami laikantis šio priedo 1 papildymo nuostatų.

Jei institucijai laikantis Direktyvos 70/156/EEB X priedo nuostatų gamintojo nurodytas nuokrypis nuo gamybos standarto yra nepriimtinas, bandymai atliekami laikantis šio priedo 2 papildymo nuostatų.

- 7.1.1.1.3. Ar produkcijos serija atitinka, ar neatitinka reikalavimų, nusprendžiama remiantis transporto priemonių mėginių ėmimo bandymais, kai visų teršalų rezultatai yra pripažįstami tinkamais arba bent vieno teršalo rezultatai yra pripažįstami netinkamais, taikant atitinkamame papildyme nurodytus bandymų kriterijus.

Jei vieno teršalo rezultatai yra pripažinti tinkamais, to sprendimo nepakeičia jokie papildomi bandymai, kuriais nustatomas kitų teršalų rezultatų tinkamumas.

Jei visų teršalų bandymų rezultatai nepripažįstami tinkamais ir vieno teršalo rezultatai nepripažįstami netinkamais, bandymas daromas su kita transporto priemone (žr. I/7 pav.).

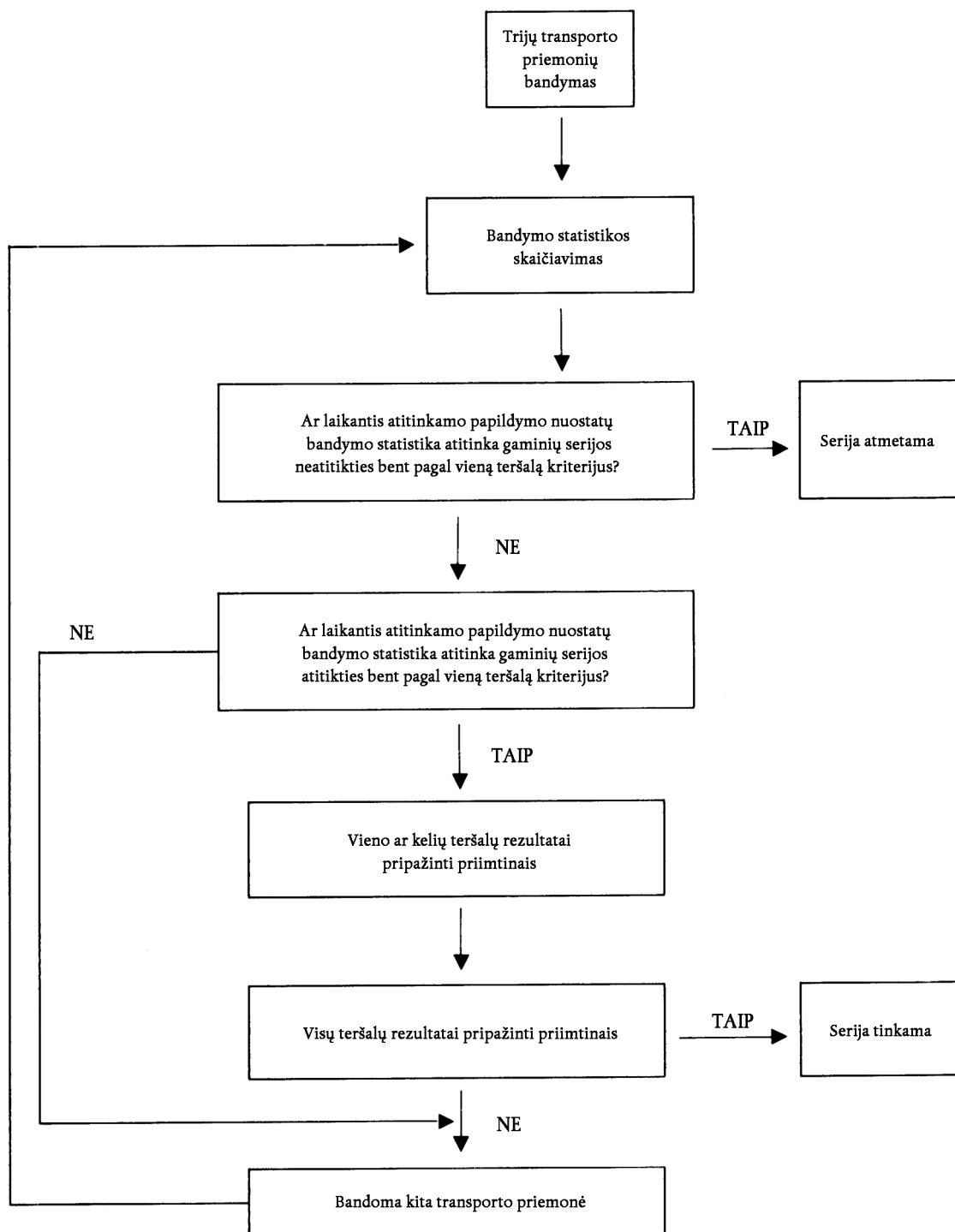
- 7.1.1.2. Nepaisant III priedo 3.1.1 punkto reikalavimų, bandymai atliekami su transporto priemonėmis, pristatomomis kai tik jos pagaminamos.

- 7.1.1.2.1. Gamintojo prašymu bandymus galima daryti su transporto priemonėmis, kuriomis yra nuvažiuota:

— ne daugiau kaip 3 000 km – transporto priemonės su priverstinio uždegimo varikliais,

— ne daugiau kaip 15 000 km – transporto priemonės su slėginio uždegimo varikliais.

Abiem atvejais transporto priemonę įvažinėja gamintojas, kuris turi išsipareigoti nė kiek jos nekeisti.



I.7 paveikslas

7.1.1.2.2. Jei gamintojas pageidauja įvažinėti transporto priemonės ( $x$  km, čia  $x \leq 3\,000$  km transporto priemonėms su priverstinio uždegimo varikliu ir  $x \leq 15\,000$  km transporto priemonėms su slėginio uždegimo varikliu), taikoma tokia metodika:

- išmetamų teršalų (I tipas) kiekis išmatuojamas pirmajai bandomai transporto priemonei nepradėjus važiuoti ir nuvažiavus  $x$  km,
- kiekvienam iš teršalų apskaičiuojamas išmetamų medžiagų išsiskyrimo raidos koeficientas nuo 0 iki  $x$  km:

$$\frac{\text{išmetamų medžiagų kiekis nuvažiavus } x \text{ km}}{\text{išmetamų medžiagų kiekis nepradėjus važiuoti;}}$$

šis koeficientas gali būti mažesnis kaip 1,

- kitos transporto priemonės neįvažinėjamos, bet išmetamų medžiagų kiekis nepradėjus važiuoti dauginamas iš korekcijos koeficiento.

Šiuo atveju imamos tokios vertės:

- pirmosios transporto priemonės vertės nuvažiavus  $x$  km,
- kitų transporto priemonių vertės nepradėjus važiuoti, padaugintos iš korekcijos koeficiento.

7.1.1.2.3. Visus šiuos bandymus galima daryti naudojant komercinius degalus. Tačiau gamintojo prašymu galima naudoti VIII priede aprašytus etaloninius degalus.

7.1.2. Jei reikia atlikti III tipo bandymą, jį reikia daryti su visomis transporto priemonėmis, pasirinktomis I tipo COP bandymui (7.1.1.1.1). Turi būti laikomasi 5.3.3.2 nustatytų reikalavimų.

7.1.3. Jei reikia atlikti IV tipo bandymą, jį reikia daryti laikantis VI priedo 7 skyriaus reikalavimų.“

#### 1 papildymas

1. Šiame papildyme aprašyta produkcijos atitikties I tipo bandymams patikrinimo tvarka, kai gamintojo nuokrypis nuo gamybos standarto yra priimtinas.
2. Kai mažiausias imties dydis yra 3, mėginių ėmimo tvarka parenkama taip, kad partijai, kurios 40 % produkcijos yra su defektais, tikimybė išlaikyti bandymą būtų 0,95 (gamintojo rizika – 5 %), o partijai, kurios 40 % produkcijos yra su defektais, tikimybė būti patvirtintai priimtina būtų 0,1 (vartotojo rizika – 10 %).
3. Kiekvienam iš I priedo 5.3.1.4 išvardytų teršalų taikoma tokia metodika (žr. I.7 pav.).

Dėmenys:

$L$  – = teršalo ribinės vertės natūralusis logaritmas,

$x_i$  – = imties  $i$ -tosios transporto priemonės matavimo rezultato natūralusis logaritmas,

$s$  – = standartinio produkcijos nuokrypio apytikrė vertė (apskaičiavus matavimo rezultatus),

$n$  – = esamosios imties numeris.

4. Apskaičiuojant standartinių nuokrypių nuo ribinių verčių sumą, apskaičiuojama mėginio bandymų statistika ir išreiškiama kaip:

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

5. Tuomet:

- jei bandymo statistika didesnė už lentelėje (I.1.5) nurodyto imties dydžio sprendimo dėl tinkamumo skaičių, teršalo rezultatai pripažįstami tinkamais,
- jei bandymo statistika mažesnė už lentelėje (I.1.5) nurodyto imties dydžio sprendimo dėl netinkamumo skaičių, teršalo rezultatai pripažįstami netinkamais; priešingu atveju pagal I priedo 7.1.1.1 papunkčio nuostatas bandoma kita transporto priemonė, o skaičiavimas pakartojamas su vienu vienetu didesne imtimi.



I.1.5 lentelė

Išbandytų transporto priemonių skaičius	Sprendimo dėl tinkamumo riba	Sprendimo dėl netinkamumo riba
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 papildymas

- Šiame papildyme aprašyta produkcijos atitikties I tipo bandymams patikrinimo tvarka, kai gamintojo pateikti nuokrypio nuo gamybos standarto įrodymai yra nepriimtini arba jų nėra.
- Kai mažiausias imties dydis yra 3, mėginių ėmimo tvarka parenkama taip, kad partijai, kurios 40 % produkcijos yra su defektais, tikimybė išlaikyti bandymą būtų 0,95 (gamintojo rizika – 5 %), o partijai, kurios 40 % produkcijos yra su defektais, tikimybė būti patvirtintai priimtina būtų 0,1 (vartotojo rizika – 10 %).
- I priedo 5.3.1.4 papunktyje nurodytų teršalų matavimo rezultatai laikomi pasiskirstę įprastu logaritminiu būdu ir iš pradžių turi būti transformuoti apskaičiuojant jų natūraliuosius logaritmus. Mažiausią ir didžiausią imties dydį pažymėkime atitinkamai  $m_0$  ir  $m$  ( $m_0 = 3$ , o  $m = 32$ ), o esamo mėginio numerį –  $n$ .

4. Jei matavimo rezultatų iš serijos natūralieji logaritmai yra  $x_1, x_2, \dots, x_n$ , o teršalo ribinės vertės natūralusis logaritmas yra  $L$ , tuomet apskaičiuojama:

$$d_j = x_j - L,$$

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

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

5. I.2.5 lentelėje pateiktos sprendimo dėl tinkamumo ( $A_n$ ) ir sprendimo dėl netinkamumo ( $B_n$ ) skaičių vertės pagal atitinkamą imties dydį. Bandymo statistika yra santykis  $\bar{d}_n$ , kuriuo nustatoma, ar serija pripažįstama tinkama, ar ne:

Kai  $m_0 \leq n \leq m$ :

- serija tinkama, jei  $\bar{d}_n$ ,
- serija netinkama, jei  $\bar{d}_n$ ,
- matuojama papildomai, jei  $\bar{d}_n$ .

#### 6. Pastabos

Bandymų statistikos paskesnės vertės gali būti apskaičiuojamos taikant tokias formules:

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

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

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

I.2.5 lentelė  
Mažiausias imties dydis – 3

Imties dydis $n$	Sprendimo dėl tinkamumo riba $A_n$	Sprendimo dėl netinkamumo riba $B_n$
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	0,03846