

RICHTLIJN 94/12/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 23 maart 1994

met betrekking tot maatregelen tegen luchtverontreiniging door emissies van motorvoertuigen en tot wijziging van Richtlijn 70/220/EEG

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op artikel 100 A,

Gezien het voorstel van de Commissie ⁽¹⁾, Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité ⁽²⁾,

Volgens de procedure van artikel 189 B van het Verdrag,

Overwegende dat er maatregelen in het kader van de interne markt dienen te worden vastgesteld; dat de interne markt een ruimte zonder binnengrenzen omvat waarin het vrije verkeer van goederen, personen, diensten en kapitaal is gewaarborgd;

Overwegende dat het eerste actieprogramma van de Europese Gemeenschap inzake het milieu ⁽³⁾, waaraan de Raad op 22 november 1973 zijn goedkeuring heeft gehecht, uitnodigt rekening te houden met de laatste vorderingen op wetenschappelijk gebied in de strijd tegen de luchtverontreiniging door uitlaatgassen van motorvoertuigen en in deze zin de reeds vastgestelde richtlijnen aan te passen; dat overeenkomstig het vijfde actieprogramma, waarvan de strategische aanpak door de Raad bij zijn resolutie van 1 februari 1993 ⁽⁴⁾ is goedgekeurd, extra inspanningen moeten worden geleverd met het oog op een aanzienlijke verlaging van het huidige niveau van verontreiniging door uitlaatgassen van motorvoertuigen;

Overwegende dat de beoogde doelstellingen, namelijk de vermindering van verontreinigende emissies door motorvoertuigen en de totstandbrenging en werking van de interne markt voor motorvoertuigen, niet op afdoende wijze door de Lid-Staten afzonderlijk kunnen worden verwezenlijkt en derhalve beter op Gemeenschapsniveau kunnen worden verwezenlijkt door de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten met betrekking tot maatregelen tegen luchtverontreiniging door motorvoertuigen;

Overwegende dat er overeenstemming bestaat over het feit dat de ontwikkeling van het vervoer in de Gemeenschap gepaard is gegaan met een toenemende belasting van het milieu en dat een aantal officiële prognoses over de toeneming van de verkeersdichtheid tot dusver zijn overtroffen door de werkelijke ontwikkelingen; dat er derhalve voor alle motorvoertuigen strenge emissienormen moeten worden vastgesteld;

⁽¹⁾ PB nr. C 56 van 26. 2. 1993, blz. 34.

⁽²⁾ PB nr. C 201 van 26. 7. 1993, blz. 9.

⁽³⁾ PB nr. C 112 van 20. 12. 1973, blz. 1.

⁽⁴⁾ PB nr. C 138 van 17. 5. 1993, blz. 1.

Overwegende dat de Commissie een Europees programma inzake emissies, brandstoffen en motortecnologie (EPEBM) heeft opgesteld; dat dit programma ten doel heeft ervoor te zorgen dat de voorstellen voor toekomstige richtlijnen op het gebied van verontreinigende emissies gebaseerd zijn op de best mogelijke oplossingen zowel voor de consument als voor de economie; dat het zich richt op de bijdragen die kunnen worden geleverd door zowel het voertuig als door de brandstof waarmee het wordt aangedreven;

Overwegende dat Richtlijn 70/220/EEG ⁽⁵⁾ betreffende maatregelen tegen luchtverontreiniging door uitlaatgassen van motorvoertuigen, een van de bijzondere richtlijnen van de EEG-goedkeuringsprocedures is, die is ingesteld bij Richtlijn 79/156/EEG van de Raad van 6 februari 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan ⁽⁶⁾;

Overwegende dat in Richtlijn 70/220/EEG grenswaarden zijn vastgesteld voor de emissies van koolmonoxyde en onverbrande koolwaterstoffen die van motoren van deze voertuigen afkomstig zijn; dat deze grenswaarden voor de eerste maal bij Richtlijn 74/290/EEG ⁽⁷⁾ zijn verlaagd en overeenkomstig Richtlijn 77/102/EEG van de Commissie ⁽⁸⁾ zijn aangevuld met grenswaarden voor de toegestane emissie van stikstofoxiden; dat de grenswaarden voor deze drie soorten verontreinigingen achtereenvolgens zijn verlaagd bij de Richtlijnen 78/665/EEG van de Commissie ⁽⁹⁾, 83/351/EEG ⁽¹⁰⁾ en 88/76/EEG ⁽¹¹⁾; dat bij Richtlijn 88/436/EEG ⁽¹²⁾ grenswaarden voor de emissie van verontreinigende deeltjes door dieselmotoren zijn ingevoerd en bij Richtlijn 89/458/EEG ⁽¹³⁾ strengere Europese normen voor de uitstoot van verontreinigende gassen door auto's met een cilinderinhoud van minder dan 1,4 liter; dat deze normen zijn uitgebreid tot alle personenauto's, ongeacht hun cilinderinhoud, op basis van een verbeterde Europese testprocedure met een rijcyclus buiten bebouwde gebieden; dat voorschriften betreffende de verdampingsemissie en de duurzaamheid van de emissiebeperkende voertuigonderdelen alsmede strengere normen

⁽⁵⁾ PB nr. L 76 van 6. 4. 1970, blz. 1. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 93/59/EEG (PB nr. L 186 van 28. 7. 1993, blz. 21).

⁽⁶⁾ PB nr. L 42 van 23. 2. 1970, blz. 1. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 93/81/EEG van de Commissie (PB nr. L 264 van 23. 10. 1993, blz. 49).

⁽⁷⁾ PB nr. L 159 van 15. 6. 1974, blz. 61.

⁽⁸⁾ PB nr. L 32 van 3. 2. 1977, blz. 32.

⁽⁹⁾ PB nr. L 223 van 14. 8. 1978, blz. 48.

⁽¹⁰⁾ PB nr. L 197 van 20. 7. 1983, blz. 1.

⁽¹¹⁾ PB nr. L 36 van 9. 2. 1988, blz. 1.

⁽¹²⁾ PB nr. L 214 van 6. 8. 1988, blz. 1.

⁽¹³⁾ PB nr. L 226 van 3. 8. 1989, blz. 1.

voor emissies van verontreinigende deeltjes door auto's met een dieselmotor zijn ingevoerd bij Richtlijn 91/441/EEG⁽¹⁾; dat personenauto's bestemd voor het vervoer van meer dan zes passagiers of met een maximummassa van meer dan 2 500 kg, lichte bedrijfsvoertuigen en terreinvoertuigen, die onder het toepassingsgebied van Richtlijn 70/220/EEG vallen, en waarvoor tot dusver minder strenge normen golden, bij Richtlijn 93/59/EEG aan even strenge normen zijn onderworpen als die voor personenauto's, rekening houdend met de specifieke kenmerken van deze voertuigen;

Overwegende dat uit het door de Commissie op dit terrein verrichte werk is gebleken dat de beste technologieën waarover de industrie in de Gemeenschap thans beschikt verder kunnen worden geperfectioneerd zodat personenauto's aan aanzienlijk verlaagde emissiegrenswaarden kunnen voldoen; dat de voorgestelde normen zowel voor de goedkeuring van nieuwe voertuigtypen als voor de controle op de overeenstemming van de productie zullen gelden, daar de gewijzigde methode voor bemonstering en statistische beoordeling het mogelijk maakt de toleranties in de grenswaarden van vorige stadia van Richtlijn 70/220/EEG te laten vervallen;

Overwegende dat het, wegens de zorgwekkende verontreiniging door emissies van motorvoertuigen en de bijdrage hiervan tot de gassen die verantwoordelijk zijn voor het broeikas-effect, noodzakelijk is de emissies van met name CO₂ te verminderen overeenkomstig de afspraken daaromtrent die zijn neergelegd in het in juni 1992 in Rio de Janeiro ondertekende Raamverdrag inzake klimaatverandering; dat CO₂ rechtstreeks ontstaat door verbranding van koolstofhoudende brandstoffen; dat de emissie van CO₂ in de eerste plaats kan worden teruggedrongen door een vermindering van het brandstofverbruik; dat zulks verbeteringen in het ontwerp van motor en voertuig en van de kwaliteit van de brandstoffen vergt; dat al deze elementen in aanmerking zullen worden genomen in een later voorstel van de Commissie;

Overwegende dat de Lid-Staten de mogelijkheid dient te worden geboden om door middel van fiscale stimuleringsmaatregelen het in de handel brengen van voertuigen die aan de communautaire voorschriften voldoen, te bespoedigen; dat deze stimuleringsmaatregelen in overeenstemming moeten zijn met het Verdrag en aan een aantal voorwaarden moeten voldoen om verstoring van de interne markt te voorkomen; dat de bepalingen van deze richtlijn het recht van de Lid-Staten onverlet laten om emissies van verontreinigende en andere stoffen in de berekeningsgrondslag van de motorrijtuigenbelastingen te verdisconteren;

Overwegende dat de krachtens deze richtlijn opgelegde verplichting tot tijdige kennisgeving geen afbreuk doet aan verplichtingen tot voorafgaande kennisgeving die krachtens andere bepalingen van het Gemeenschapsrecht, met name artikel 93, lid 3, van het Verdrag, zijn opgelegd;

Overwegende dat de Raad uiterlijk op 30 juni 1996 de eisen voor „fase 2000” dient vast te stellen op basis van

een voorstel dat de Commissie uiterlijk op 31 december 1994 zal indienen en dat dit voorstel moet leiden tot een aanzienlijke vermindering van de emissies van motorvoertuigen;

Overwegende dat de Commissie met de belanghebbende partijen uitgebreid overleg heeft gepleegd, waarvan het hoogtepunt werd gevormd door het symposium „Auto-emissies 2000” op 21 en 22 september 1992; dat daarbij is gebleken dat de huidige aanpak, die op de emissies via de uitlaat is toegespitst, voor het stadium na de implementatie van de voorschriften van deze richtlijn slechts één aspect zal vormen in het kader van een veelzijdiger aanpak welke alle maatregelen moet omvatten die de door het wegverkeer veroorzaakte luchtverontreiniging kunnen verminderen; dat in het huidige stadium slechts een opsomming kan worden gegeven van alle parameters waarvan is vastgesteld dat zij een significante invloed op deze verontreiniging hebben; dat de Commissie zich zal belasten met het noodzakelijke onderzoek naar de technologische, milieu- en rendabiliteitsaspecten, ten einde vóór het einde van 1994 gekwantificeerde doelstellingen voor de communautaire maatregelen voor het jaar 2000 aan te geven;

Overwegende dat de beoogde vermindering van verontreinigende emissies van motorvoertuigen inhoudt dat de Commissie bij het uitwerken van de voorstellen voor maatregelen die vanaf het jaar 2000 moeten worden toegepast, en in het licht van de vaststelling van met name de in artikel 4 bedoelde aanvullende technische maatregelen, indien nodig, streefwaarden voorstelt die een aanzienlijke verdere vermindering van de emissies betekenen,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Bijlage I bij Richtlijn 70/220/EEG wordt gewijzigd overeenkomstig de bijlage bij deze richtlijn.

Artikel 2

1. Met ingang van 1 juli 1994, of, indien deze richtlijn niet uiterlijk op 31 december 1993 in het *Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen* is bekendgemaakt, zes maanden na de bekendmaking van deze richtlijn, aanvaarden de Lid-Staten de naleving van de voorschriften van Richtlijn 70/220/EEG, als gewijzigd bij deze richtlijn, voor de doeleinden van de artikelen 4, lid 1, en 7, lid 1, van Richtlijn 70/156/EEG.

2. Met ingang van 1 januari 1996 mogen de Lid-Staten, om redenen in verband met de luchtverontreiniging door emissies, niet langer voor een type voertuig

— de EEG-goedkeuring verlenen overeenkomstig artikel 4, lid 1, van Richtlijn 70/156/EEG, noch

— de nationale goedkeuring verlenen, tenzij men zich beroept op de bepalingen van artikel 8, lid 2, van Richtlijn 70/156/EEG,

⁽¹⁾ PB nr. L 242 van 30. 8. 1991, blz. 1.

indien niet aan Richtlijn 70/220/EEG, zoals gewijzigd bij deze richtlijn, is voldaan.

3. Met ingang van 1 januari 1997

- mogen de Lid-Staten certificaten van overeenstemming waarvan nieuwe voertuigen overeenkomstig Richtlijn 70/156/EEG vergezeld gaan, niet langer als geldig beschouwen voor de doeleinden van artikel 7, lid 1, van die richtlijn, en
- moeten de Lid-Staten de registratie, de verkoop en het in het verkeer brengen weigeren van nieuwe voertuigen die niet vergezeld gaan van een certificaat van overeenstemming overeenkomstig Richtlijn 70/156/EEG, tenzij een beroep is gedaan op de bepalingen van artikel 8, lid 2, van Richtlijn 70/156/EEG,

om redenen in verband met luchtverontreiniging door emissies, indien niet aan de voorschriften van Richtlijn 70/220/EEG, zoals gewijzigd bij deze richtlijn, is voldaan.

Artikel 3

De Lid-Staten mogen alleen met betrekking tot motorvoertuigen die voldoen aan Richtlijn 70/220/EEG, als gewijzigd bij deze richtlijn, fiscale stimuleringsmaatregelen treffen. Deze maatregelen dienen in overeenstemming te zijn met de bepalingen van het Verdrag en te voldoen aan de volgende voorwaarden:

- zij moeten gelden voor alle nieuwe voertuigen die in een Lid-Staat in de handel worden gebracht en die vervroegd aan de voorschriften van Richtlijn 70/220/EEG, als gewijzigd bij deze richtlijn, voldoen;
- zij vervallen zodra de in artikel 2, lid 3, bedoelde emissiegrenswaarden voor nieuwe motorvoertuigen van kracht worden;
- zij moeten voor elk type motorvoertuig een bedrag vertegenwoordigen dat lager ligt dan de extra kosten van de technische oplossingen die zijn ingevoerd om de vastgestelde waarden na te leven, en van de installatie daarvan op het voertuig.

De Commissie moet tijdig in kennis worden gesteld van het voornemen om fiscale stimuleringsmaatregelen als bedoeld in de eerste alinea in te stellen of te wijzigen, zodat zij haar opmerkingen kan maken.

Artikel 4

De Raad neemt op de in het Verdrag voorgeschreven wijze uiterlijk op 30 juni 1996 een standpunt in over de door de Commissie uiterlijk op 31 december 1994 in te dienen voorstellen voor een verdere fase van de communautaire maatregelen tegen de door de emissies van motorvoertuigen veroorzaakte luchtverontreiniging. Deze maatregelen zullen van toepassing zijn voor het tijdvak vanaf het jaar 2000.

In deze voorstellen gaat de Commissie als volgt te werk:

- de maatregelen worden zodanig opgezet dat het effect ervan beantwoordt aan de communautaire eisen inzake de luchtkwaliteitscriteria en aan de daarmee samenhangende doelstellingen;
- de kosten/baten-aspecten van elke maatregel worden geëvalueerd; in deze evaluatie wordt onder meer rekening gehouden met de bijdragen tot een verbetering van de luchtkwaliteit die kunnen worden geleverd door:
 - het verkeersbeleid, bij voorbeeld wat een passende verdeling van de milieukosten betreft;
 - de verbetering van het openbaar stadsvervoer;
 - de nieuwe aandrijvingstechnieken (b.v. elektrische tractie);
 - het gebruik van alternatieve brandstoffen (b.v. biobrandstoffen);
- de maatregelen staan in verhouding tot en sluiten aan bij de beoogde doelstellingen.

Met inachtneming van de in de tweede alinea beschreven aanpak dienen de voorstellen, die op een aanzienlijke vermindering van de emissies van verontreinigende stoffen door voertuigen in de zin van deze richtlijn zijn gericht, met name het volgende in te houden:

1. Verdere verbeteringen van de voorschriften van deze richtlijn:

- op basis van een beoordeling van
 - de mogelijkheden van de traditionele motor- en naverbrandingstechnologie;
 - mogelijke verbeteringen van de beproevingsmethode, bij voorbeeld koudstartstelsel, startstelsel bij lage of winterse temperaturen, duurzaamheid (bij voorbeeld in de conformiteitsproeven), verdampingsemissies;
 - maatregelen in het stadium van de typegoedkeuring die verband houden met verscherpte keurings- en onderhoudsvoorschriften, waaronder bij voorbeeld boorddiagnosesystemen;
 - de mogelijkheid van een controle op de overeenstemming van de voertuigen die in het verkeer zijn;
 - de eventuele behoefte aan
 - i) specifieke grenswaarden voor HC en NO_x naast een cumulatieve grenswaarde, en
 - ii) maatregelen betreffende verontreinigende stoffen waarvoor nog geen voorschriften zijn vastgesteld.

2. Aanvullende technische maatregelen in het kader van bijzondere richtlijnen, waaronder:

- verbeteringen van de brandstofkwaliteit voor zover het de emissies van gevaarlijke stoffen (met name benzeen) door voertuigen betreft;
- verscherping van de voorschriften van het keurings- en onderhoudsprogramma.

De verlaagde grenswaarden die in de nieuwe richtlijn zullen worden opgelegd, zullen voor nieuwe typegoedkeuringen niet vóór 1 januari 2000 van toepassing zijn. De voorwaarden voor het verlenen van belastingvoordelen op basis van deze grenswaarden worden door de Raad vastgesteld.

Artikel 5

De Lid-Staten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om vóór 1 juli 1994, of, indien deze richtlijn niet uiterlijk op 31 december 1993 in het *Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen* is bekendgemaakt, zes maanden na de bekendmaking ervan, aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

Wanneer de Lid-Staten deze bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar de onderhavige richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de Lid-Staten.

Artikel 6

Deze richtlijn is gericht tot de Lid-Staten.

Gedaan te Brussel, 23 maart 1994.

*Voor het
Europees Parlement*

De Voorzitter

E. KLEPSCH

Voor de Raad

De Voorzitter

Th. PANGALOS

BIJLAGE

WIJZIGINGEN VAN DE BIJLAGEN VAN RICHTLIJN 70/220/EEG ALS GEWIJZIGD BIJ
RICHTLIJN 93/59/EEG

BIJLAGE I

1. Punt 3.1 wordt vervangen door:

„3.1. De aanvraag om goedkeuring overeenkomstig artikel 3 van Richtlijn 70/156/EEG van een type motorvoertuig wat betreft de uitlaatemissies, de verdampingsemissies en de duurzaamheid van de voorzieningen tegen luchtverontreiniging wordt ingediend door de voertuigfabrikant.”.

2. Punt 4 wordt vervangen door:

„4. VERLENING VAN DE EEG-GOEDKEURING

4.1. Indien aan de toepasselijke voorschriften is voldaan, wordt EEG-goedkeuring verleend overeenkomstig artikel 4, lid 3, van Richtlijn 70/156/EEG.

4.2. In bijlage IX is een model van het EEG-goedkeuringsformulier opgenomen.”.

3. Punt 5.3.1.4

De kolomtitels en de eerste rij van de tabel voor voertuigen van categorie M worden vervangen door:

„Voertuig- categorie	Referentie- massa MR (kg)	Grenswaarden				
		Massa koolmonoxide		Gecombineerde massa kool- waterstoffen en stikstofoxiden		Deeltjesmassa
		L ₁ (g/km)		L ₂ (g/km)		L ₃ (g/km)
		benzine	diesel	benzine	diesel	diesel
M ⁽²⁾	alle	2,2	1,0	0,5	0,7 ⁽¹⁾	0,08 ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Tot en met 30 september 1999 gelden voor voertuigen met dieselmotoren met directe insputing de volgende grenswaarden: L₂ = 0,9 g/km en L₃ = 0,10 g/km.

⁽²⁾ Met uitzondering van: — voertuigen bestemd voor meer dan zes personen, inclusief de bestuurder;
— voertuigen met een maximummassa van meer dan 2 500 kg.”.

4. Punt 7 wordt vervangen door:

„7. CONFORMITEIT VAN DE PRODUKTIE

7.1. De maatregelen die worden getroffen om de conformiteit van de produktie te garanderen, moeten in overeenstemming zijn met de bepalingen van artikel 10 van Richtlijn 70/156/EEG.

De conformiteit van de produktie wordt gecontroleerd op basis van de gegevens van het goedkeuringsformulier van bijlage IX bij deze richtlijn.

Indien de controleprocedure van de fabrikant voor de bevoegde instantie niet bevredigend is, worden de punten 2.4.2 en 2.4.3 van bijlage X bij Richtlijn 70/156/EEG toegepast.

7.1.1. Indien een proef van type I moet worden uitgevoerd en een voertuigtype een of meer uitbreidingen heeft ondergaan, worden de proeven verricht op het voertuig (de voertuigen) zoals omschreven in de oorspronkelijke aanvraag om goedkeuring.

7.1.1.1. Conformiteitscontrole bij een proef van type I

Na de selectie door de bevoegde instantie mag de fabrikant geen afstellingen meer verrichten in de geselecteerde voertuigen.

7.1.1.1.1. Drie voertuigen worden aselekt uit de serie genomen en op de in punt 5.3.1 van deze bijlage beschreven wijze beproefd. De verslechteringsfactoren worden op dezelfde wijze toegepast. De grenswaarden zijn in punt 5.3.1.4 van de onderhavige bijlage vermeld.

7.1.1.1.2. Indien de door de fabrikant overeenkomstig bijlage X bij Richtlijn 70/156/EEG opgegeven standaarddeviatie van de produktie voor de bevoegde instantie bevredigend is, worden de proeven overeenkomstig aanhangsel 1 van de onderhavige bijlage uitgevoerd.

Indien de door de fabrikant overeenkomstig bijlage X bij Richtlijn 70/156/EEG opgegeven standaarddeviatie van de produktie voor de bevoegde instantie niet bevredigend is, worden de proeven overeenkomstig aanhangsel 2 van de onderhavige bijlage uitgevoerd.

- 7.1.1.1.3. De produktie van een serie wordt op basis van een steekproef van voertuigen als conform dan wel niet conform beschouwd, zodra voor alle verontreinigingen acceptatie dan wel voor een van de verontreinigingen verwerping plaatsvindt op basis van de proefcriteria van het betreffende aanhangsel.

Wanneer voor een van de verontreinigingen acceptatie plaatsvindt, wordt de beslissing hiertoe niet gewijzigd door eventuele aanvullende proeven die worden verricht om tot een beslissing inzake de overige verontreinigingen te komen.

Indien niet voor alle verontreinigingen acceptatie plaatsvindt en niet voor een verontreiniging verwerping plaatsvindt, wordt de proef met een ander voertuig herhaald (zie figuur 1.7).

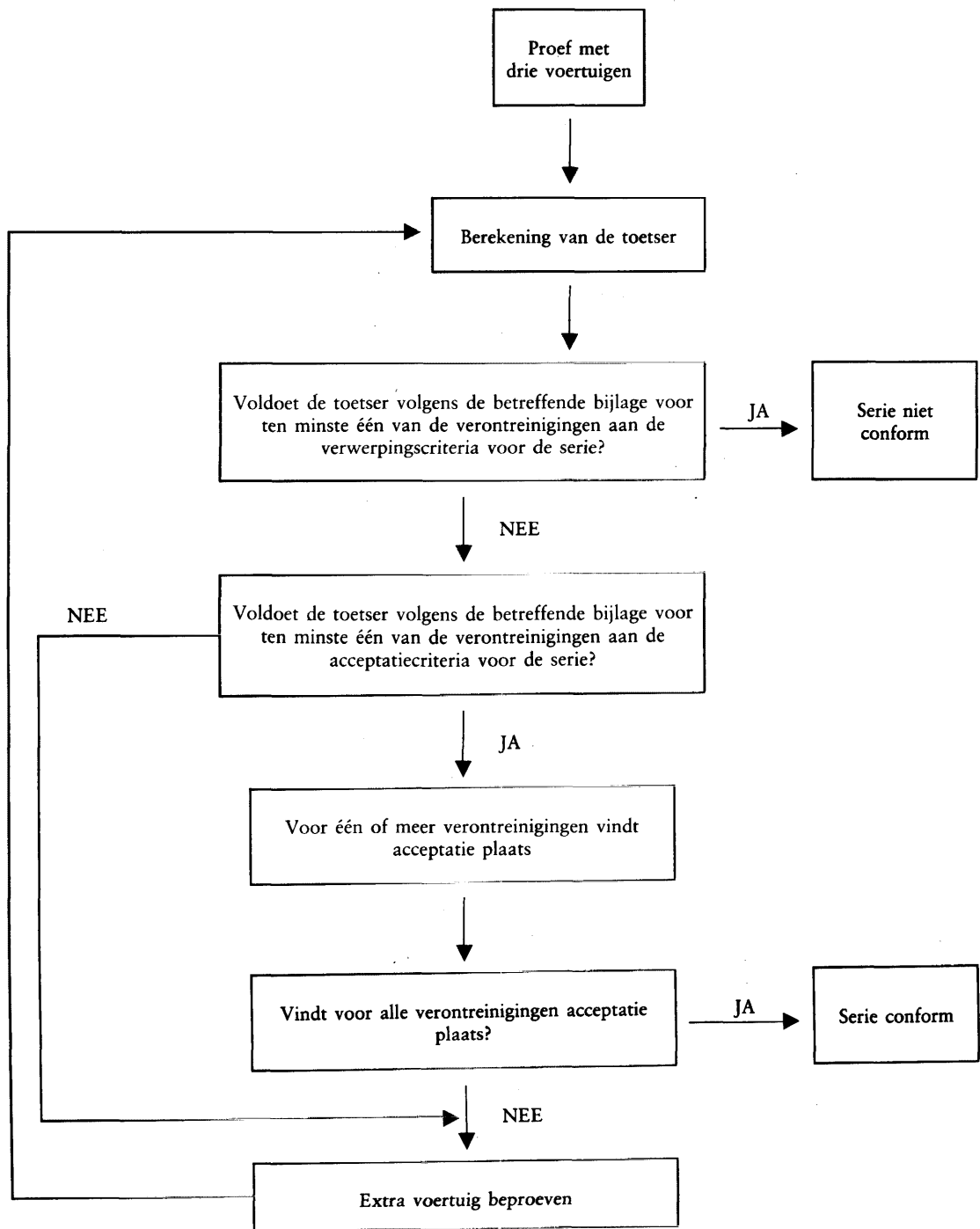
- 7.1.1.2. In afwijking van het bepaalde in punt 3.1.1 van bijlage III worden de proeven verricht met voertuigen waarmee nog niet is gereden.

- 7.1.1.2.1. Op verzoek van de fabrikant worden de proeven evenwel verricht op voertuigen die reeds zijn ingereden:

— tot maximaal 3 000 km voor voertuigen met elektrische ontsteking;

— tot maximaal 15 000 km voor voertuigen met compressieontsteking.

In dit geval wordt het inrijden verzorgd door de fabrikant, die zich ertoe verbindt geen afstellingen in het voertuig te verrichten.



Figuur 1.7

7.1.1.2.2. Indien de fabrikant het voertuig wenst in te rijden (tot x km, waarbij $x \leq 3\,000$ km voor voertuigen met elektrische ontsteking en $x \leq 15\,000$ km voor voertuigen met compressieontsteking), wordt onderstaande procedure gevolgd:

- de verontreinigingsemissies (type I) worden bij het eerste beproefde voertuig gemeten na 0 km en na x km;
- voor elk van de verontreinigingen wordt de verloopcoëfficiënt berekend op onderstaande wijze:

$$\frac{\text{emissies na } x \text{ km}}{\text{emissies na } 0 \text{ km}}$$

Deze coëfficiënt kan kleiner zijn dan 1;

- de volgende voertuigen worden niet ingereken, doch in plaats daarvan wordt de waarde van de emissie na 0 km met behulp van de verloopcoëfficiënt gecorrigeerd.

In dit geval worden de volgende waarden genomen:

- de waarden na x km voor het eerste voertuig,
- de waarden na 0 km vermenigvuldigd met de verloopcoëfficiënt voor de volgende voertuigen.

7.1.1.2.3. Al deze proeven mogen worden uitgevoerd met brandstof van handelskwaliteit. Op verzoek van de fabrikant mogen echter de in bijlage VIII beschreven referentiebrandstoffen worden gebruikt.

7.1.2. Indien een proef van type III nodig is, wordt deze verricht bij alle voor de COP-proef van type I (zie punt 7.1.1.1) geselecteerde voertuigen. Er moet worden voldaan aan de voorwaarden van punt 5.3.3.2.

7.1.3. Indien een proef van type IV nodig is, wordt deze verricht overeenkomstig punt 7 van bijlage VI.

Aanhangsel 1

1. Dit aanhangsel geeft een beschrijving van de procedure die moet worden gevolgd om na te gaan of bij de proef van type I aan de eisen betreffende de conformiteit van de produktie is voldaan wanneer de door de fabrikant opgegeven standaarddeviatie van de produktie bevredigend is.
2. Bij een minimumsteekproefomvang van 3 wordt de steekproef zo uitgevoerd dat een partij met 40 % uitval de proef met een kans van 0,95 doorstaat (risico fabrikant = 5 %), terwijl een partij met 65 % uitval de proef met een kans van 0,1 doorstaat (risico consument = 10 %).
3. Voor elk van de in punt 5.3.1.4 van bijlage I genoemde verontreinigingen wordt de volgende procedure gevolgd (zie figuur I.7):
 bij: L = de natuurlijke logaritme van de voor de verontreiniging geldende grenswaarde,
 x_i = de natuurlijke logaritme van de meetwaarde voor het i -de voertuig van de steekproef,
 s = een schatting van de standaarddeviatie voor de produktie (nadat de natuurlijke logaritme van de meetwaarden is bepaald),
 n = de momentele steekproefomvang.
4. Berekening voor de steekproef van de toetsers, die de som is van de genormaliseerde afwijkingen van de grenswaarde en als volgt is gedefinieerd:

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

5. Dan

- vindt voor de verontreiniging acceptatie plaats indien de toetsers groter is dan de in tabel I.1.5 vermelde acceptatiegrens;
- vindt voor de verontreiniging verwerping plaats indien de toetsers kleiner is dan de in tabel I.1.5 vermelde verwerpinggrens;
- wordt in de overige gevallen een extra voertuig beproefd overeenkomstig punt 7.1.1.1 van bijlage I en wordt de berekening voor de met één exemplaar uitgebreide steekproef opnieuw uitgevoerd.

TABEL I.1.5

Cumulatief aantal beproefde voertuigen (momentele steekproefomvang)	Acceptatiegrens	Verwerpinggrens
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

Aanhangsel 2

1. Dit aanhangsel geeft een beschrijving van de procedure die moet worden gevolgd om na te gaan of bij de proef van type I aan de eisen betreffende de conformiteit van de productie is voldaan wanneer de fabrikant geen of onvoldoende bewijzen levert van de standaarddeviatie van de productie.
2. Bij een minimumsteekproefomvang van 3 wordt de steekproef zo uitgevoerd dat een partij met 40 % uitval de proef met een kans van 0,95 doorstaat (risico fabrikant = 5 %), terwijl een partij met 65 % uitval de proef met een kans van 0,1 doorstaat (risico consument = 10 %).
3. De metingen van de in punt 5.3.1.4 van bijlage I bedoelde verontreinigingen worden geacht een lognormale verdeling te hebben en moeten eerst in hun natuurlijke logaritme worden omgezet. Laat m_0 en m respectievelijk de minimum- en maximumsteekproefomvang zijn ($m_0 = 3$ en $m = 32$) en n de omvang van de momentele steekproef.

4. Als x_1, x_2, \dots, x_j de natuurlijke logaritmen zijn van de reeks meetwaarden van de verontreiniging en L de natuurlijke logaritme van de grenswaarde voor de verontreiniging, dan wordt gedefinieerd:

$$d_j = x_j - L$$

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

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

5. In tabel I.2.5 staan de waarden van de acceptatiegrens (A_n) en de verwerpingsgrens (B_n) als functie van de steekproefomvang. Met de toets \bar{d}_n/v_n , wordt op onderstaande wijze bepaald of een serie geaccepteerd of verworpen wordt:

Voor $m_0 \leq n \leq m$:

- wordt de serie geaccepteerd indien $\bar{d}_n/v_n \leq A_n$;
- wordt de serie verworpen indien $\bar{d}_n/v_n \geq B_n$;
- wordt een extra voertuig beproefd indien $A_n < \bar{d}_n/v_n < B_n$.

6. *Opmerkingen*

Onderstaande recursieve formules zijn nuttig voor de berekening van de opeenvolgende waarden van de toets n :

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

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

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

TABEL I.2.5

Minimumsteekproefomvang = 3

Cumulatief aantal beproefde voertuigen (momentele steekproefomvang) n	Acceptatiegrens A_n	Verwerpingsgrens 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