KOMISIJOS REGLAMENTAS (ES) 2017/1221

2017 m. birželio 22 d.

kuriuo dėl degalų garavimo išlakų kiekio nustatymo (IV tipo bandymas) metodikos iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 692/2008

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2007 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 715/2007 dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (euro 5 ir euro 6) ir dėl transporto priemonių remonto bei priežiūros informacijos prieigos ([1]), ypač į 14 straipsnio 3 dalį,

kadangi:

(1) Reglamentu (EB) Nr. 715/2007 reikalaujama, kad naujos lengvosios transporto priemonės atitiktų tam tikras išmetalų, taip pat degalų garavimo išlakų ribines vertes. Šiam reglamentui įgyvendinti reikalingos konkrečios techninės nuostatos buvo priimtos Komisijos reglamentu (EB) Nr. 692/2008 ([2]);

(2) 2011 m. kovo mėn. Komisija įsteigė darbo grupę, į kurią įtraukė visus suinteresuotuosius subjektus, kad jie persvarstytų dabartinę degalų garavimo išlakų kiekio matavimo metodiką ir parengtų naują, visų pirma įtraukdami tokius dalykus kaip prapūtimo metodas, etanolio poveikis filtro darbinei gebai, patvarumas, degalų skvarba ir degalų pildymo išlakų kiekis;

(3) darbo grupė rėmėsi daugeliu dalykų, pateiktų dviejose Komisijos Jungtinio tyrimų centro ataskaitose „Naujos europinės degalų garavimo išlakų bandymo procedūros sąnaudų ir naudos analizė“ ir „Europinės degalų garavimo išlakų bandymo procedūros peržiūra. Pagrindinės problemos ir siūlomi sprendimai“;

(4) atlikusi analizę, darbo grupė nustatė keletą veiksmingos degalų garavimo išlakų kontrolės trūkumų, kuriuos būtina ištaisyti, siekiant užtikrinti tinkamą aplinkos apsaugos lygį. Todėl reikėtų nustatyti dvi naujas procedūras – dėl anglies filtro sendinimo ir dėl degalų sistemos pralaidumo apibrėžties pagal dabartinę tipo tvirtinimo procedūrą;

(5) į Europos benzininius degalus pridedamas etanolis turi įtakos degalų garų slėgiui, ypač purslinio maišymosi metu. Todėl, siekiant tinkamiau atsižvelgti į šiuo metu Sąjungoje naudojamus degalus, atliekant bandymus reikėtų naudoti etaloninius E10 degalus;

(6) Sąjungoje vis dar prekiaujama vienasluoksniais plastikiniais bakais, kurių skaičius, palyginti su bendru Europos automobilinių talpyklų skaičiumi, išliks nemažas iki 2030 m. Tačiau tokios talpyklos yra pralaidžios etanoliui, kuris dėl to patenka į aplinką. Todėl reikalinga speciali etanolio skvarbos išmatavimo procedūra, siekiant atsižvelgti į šį poveikį;

(7) Švedijos kelių administracijos ir „TUV Nord“ atlikti tyrimai taip pat patvirtino, kad pridėtas etanolis turi įtakos anglies filtrų patvarumui. Dėl šios priežasties turėtų būti įtraukta nauja filtro sendinimo procedūra. Tada, atliekant SHED bandymą, šis pasendintas filtras turėtų būti naudojamas bandomoje transporto priemonėje;

(8) transporto priemonėms Sąjungoje taikomi dabartiniai prapūtimo metodai nėra tinkami, ypač kalbant apie važiavimą mieste, todėl gali padidėti lėtųjų išlakų kiekis. Todėl buvo persvarstyta bandomojo važiavimo prieš SHED bandymą procedūra ir paros bandymo trukmė turėtų būti prailginta iki 48 valandų;

(9) todėl Reglamentas (EB) Nr. 692/2008 turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistas;

([1]) OL L 171, 2007 6 29, p. 1.

([2]) 2008 m. liepos 18 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 692/2008, įgyvendinantis ir iš dalies keičiantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 715/2007 dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (euro 5 ir euro 6) ir dėl transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos prieigos (OL L 199, 2008 7 28, p. 1).

(10) šiame reglamente nustatytos priemonės atitinka Variklinių transporto priemonių techninio komiteto nuomonę,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Reglamento (ES) Nr. 692/2008 pakeitimai

Reglamentas (EB) Nr. 692/2008 iš dalies keičiamas taip:

1) 2 straipsnis papildomas šiais 45–48 punktais:

„45. „degalų laikymo sistema“ – degalams laikyti naudojama įranga, įskaitant degalų baką, degalų pripildymo angą, šios angos dangtelį ir degalų siurblį;

46. „pralaidumo faktorius“ (PF) – išmetamų angliavandenilių kiekis, rodantis degalų saugyklos pralaidumą;

47. „vienasluoksnė talpykla“ – degalų bakas, pagamintas iš vieno medžiagos sluoksnio;

48. „daugiasluoksnė talpykla“ – degalų bakas, pagamintas iš ne mažiau kaip dviejų skirtingų medžiagų sluoksnių, iš kurių vienas yra nepralaidus angliavandeniliams, įskaitant etanolį.“

2) 17 straipsnyje po antros pastraipos įterpiama ši pastraipa:

„VI priedas su pakeitimais, padarytais Komisijos reglamentu (ES) 2017/1221 (*), taikomas nuo 2019 m. rugsėjo 1 d. visoms tą dieną ir vėliau užregistruotoms naujoms transporto priemonėms.

(*) OL L 174, 2017 7 7, p. 3.“

3) VI priedas pakeičiamas šio reglamento priedo tekstu.

2 straipsnis

Įsigaliojimas ir taikymas

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje 2017 m. birželio 22 d.

Komisijos vardu

Pirmininkas

Jean-Claude JUNCKER

PRIEDAS

„*VI PRIEDAS*

1. **Įvadas**

1.1. Šiame priede pateikiama 4 tipo bandymo procedūra, kurią taikant nustatomas angliavandenilių kiekis, išgaruojantis iš kibirkštinio uždegimo variklius turinčių transporto priemonių degalų sistemų.

2. **Techniniai reikalavimai**

2.1. Įvadas

Į šią procedūrą įtrauktas degalų garavimo išlakų bandymas ir du papildomi bandymai: anglies filtro sendinimo, aprašytas 5.1 punkte, ir degalų laikymo sistemos pralaidumo, aprašytas 5.2 punkte.

Degalų garavimo išlakų bandymo (1 pav.) tikslas – nustatyti angliavandenilių garų, išsiskiriančių dėl parinių temperatūros svyravimų, dėl kaitrinio degalų garavimo transporto priemonei stovint ir važiuojant mieste, kiekį.

2.2. Degalų garavimo išlakų bandymo etapai:

a) bandomasis važiavimas, įskaitant važiavimo mieste (pirmoji dalis) ir užmiestyje (antroji dalis) ciklus, po kurių turi būti du važiavimo mieste (pirmoji dalis) ciklai;

b) kaitrinio degalų garavimo nuostolių nustatymas;

c) nuostolių dėl parinių temperatūros svyravimų nustatymas.

Išmetamųjų angliavandenilių masės, susidarančios dėl kaitrinio degalų garavimo ir parinių temperatūros svyravimų, sudedamos, atsižvelgiant į pralaidumo faktorių, kad būtų gautas bendras bandymo rezultatas.

3. **Transporto priemonė ir degalai**

3.1. Transporto priemonė

3.1.1 Transporto priemonės mechaninė būklė turi būti gera, prieš bandymą transporto priemonė turi būti įvažinėta ir su ja turi būti nuvažiuota bent 3 000 km. Siekiant nustatyti degalų garavimo išlakų (išgaruojančiųjų teršalų) kiekį, užregistruojama sertifikavimo bandymams naudojamos transporto priemonės rida ir eksploatavimo trukmė. Turi būti prijungta ir per įvažinėjimo laikotarpį tinkamai veikti degalų garavimo išlakų kontrolės sistema, o įprastai naudojamfas anglies filtras (-ai) neturi būti kaip nors neįprastai valomas (-i) arba užpildomas (-i). Taikant 5.1 punkte nustatytą procedūrą sendinamas anglies filtras (-ai) turi būti prijungtas (-i) taip, kaip nurodyta 1 paveiksle.

3.2. Degalai

3.2.1. Naudojami Reglamento (EB) Nr. 692/2008 IX priede nurodyti I tipo etaloniniai E10 degalai. Šiame reglamente E10 reiškia I tipo etaloninius degalus, išskyrus tada, kai filtras yra sendinamas taip, kaip nurodyta 5.1 punkte.

4. **Garavimo išlakų bandymo įranga**

4.1. Traukos stendas (važiuoklės dinamometras)

Traukos stendas turi atitikti JT EEK taisyklės Nr. 83 4a priedo 1 priedėlio reikalavimus.

4.2. Degalų garavimo išlakų matuoklių gaubtas

Degalų garavimo išlakų matuoklių gaubtas turi atitikti JT EEK taisyklės Nr. 83 7 priedo 4.2 punkto reikalavimus.

1 pav.

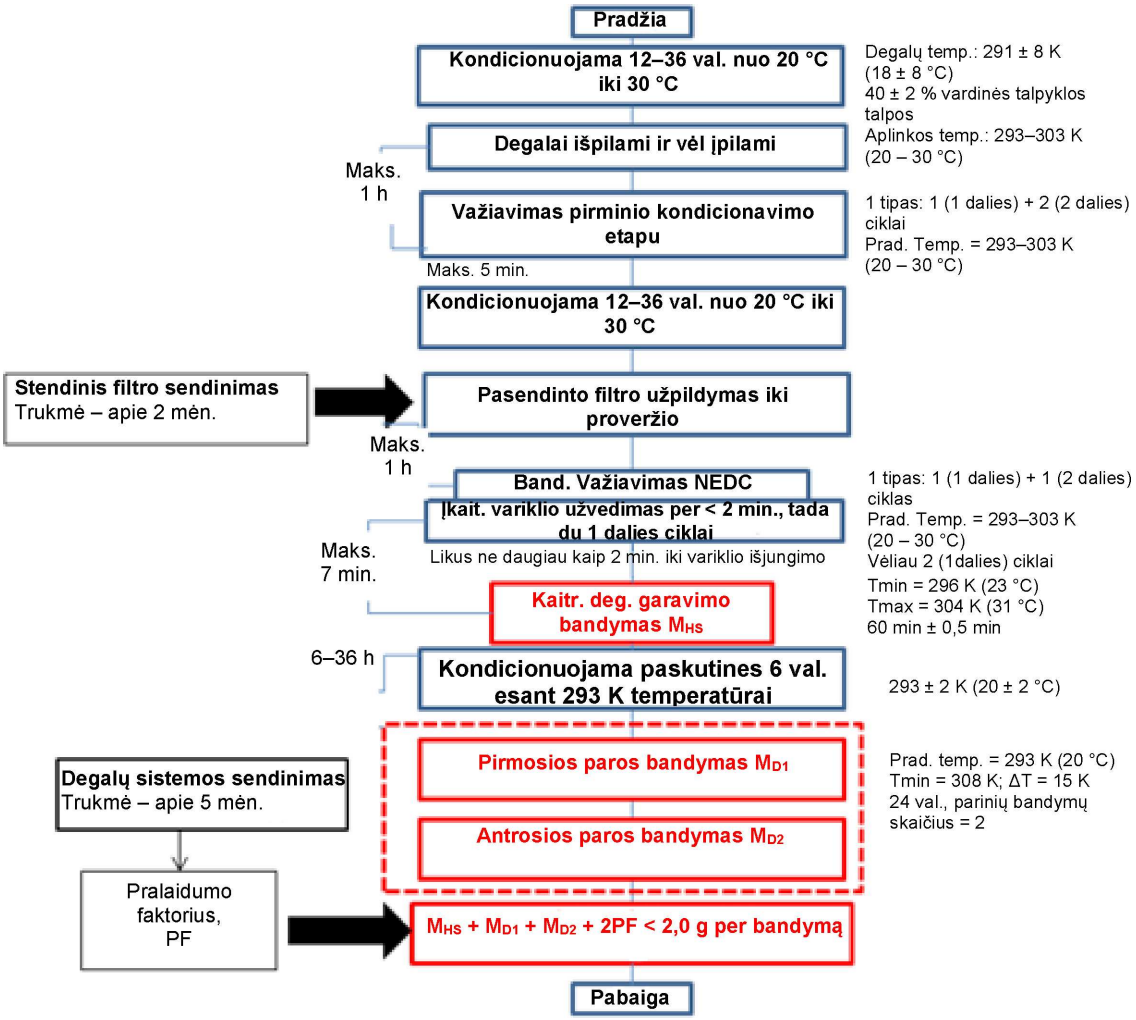
Degalų garavimo išlakų kiekio nustatymas

3 000 km įvažinėjimo laikotarpis (vengti per didelio valymo ir (arba) apkrovos)

Naudojamas pasendintas filtras (-ai)

Transporto priemonės valymas garais (jei būtina)

Foninių išmetalų (ne degalų) šaltinių poveikio mažinimas arba jų pašalinimas (jeigu susitarta)



Pastabos. 1. Degalų garavimo išlakų kontrolės šeimos (kaip nurodyta I priedo 3.2 punkte)

2. Išmetalų kiekis gali būti matuojamas per I tipo bandymo važiavimą, tačiau taip gautos vertės nenaudojamos teisės aktuose nustatytais tikslais. Teisės aktais nustatytas išmetalų bandymas atliekamas atskirai.

4.3. Analizės sistemos

Analizės sistemos turi atitikti JT EEK taisyklės Nr. 83 7 priedo 4.3 punkto reikalavimus.

4.4. Temperatūros registravimas

Temperatūros registravimas turi atitikti JT EEK taisyklės Nr. 83 7 priedo 4.5 punkto reikalavimus.

4.5. Slėgio registravimas

Slėgio registravimas turi atitikti JT EEK taisyklės Nr. 83 7 priedo 4.6 punkto reikalavimus.

4.6. Ventiliatoriai

Ventiliatoriai turi atitikti JT EEK taisyklės Nr. 83 7 priedo 4.7 punkto reikalavimus.

4.7. Dujos

Dujos turi atitikti JT EEK taisyklės Nr. 83 7 priedo 4.8 punkto reikalavimus.

4.8. Papildoma įranga

Papildoma įranga turi atitikti JT EEK taisyklės Nr. 83 7 priedo 4.9 punkto reikalavimus.

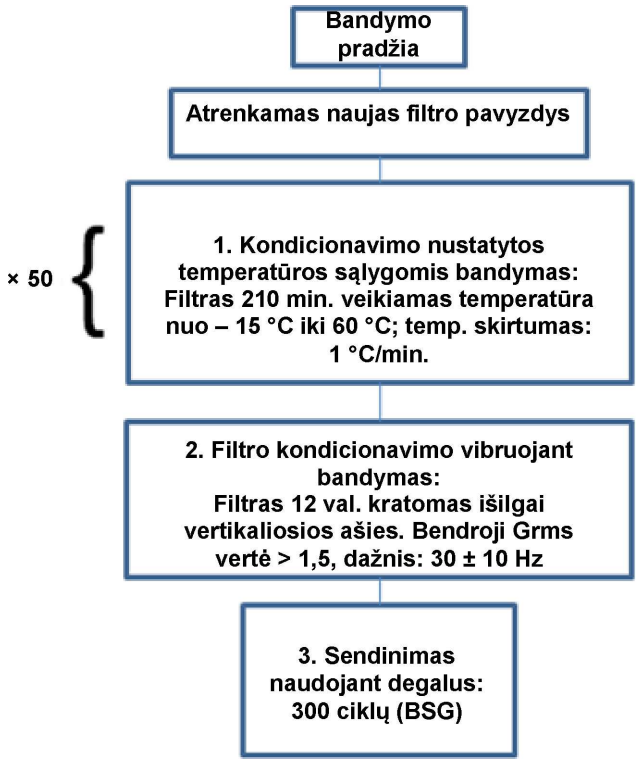
5. **Bandymų procedūra**

5.1. Stendinis filtro (-ų) sendinimas

Prieš atliekant kaitrinio degalų garavimo nuostolių ir nuostolių dėl parinių temperatūros svyravimų nustatymą, filtras (-ai) turi būti sendinamas (-i) 2 paveiksle parodyta tvarka.

2 pav.

Stendinio filtro (-ų) sendinimo procedūra



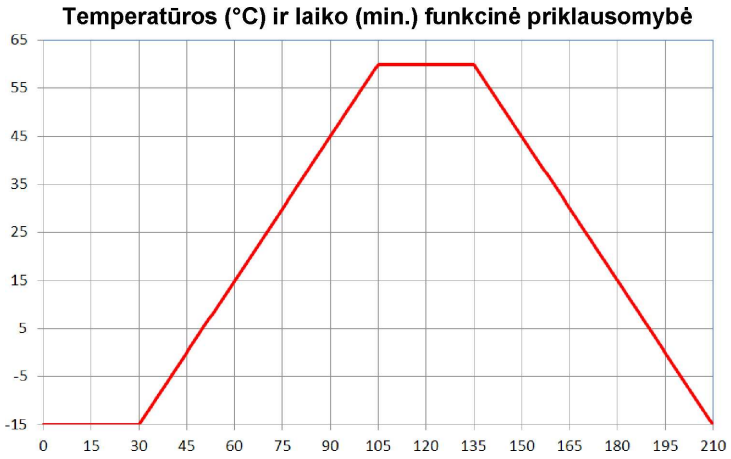
5.1.1. Kondicionavimo nustatytos temperatūros sąlygomis bandymas

Specialioje temperatūros kameroje filtras (-ai) kondicionuojamas (-i) temperatūros nuo – 15 °C iki 60 °C ciklais, taikant 30 min. trukmės stabilizavimą, esant – 15 °C temperatūrai ir 60 °C temperatūrai. Kiekvienas ciklas trunka 210 min., kaip parodyta 3 paveiksle. Temperatūros skirtumas turi būti kuo artimesnis 1 °C/min. Filtre (-uose) neturėtų būti priverstinės oro traukos.

Ciklas kartojamas 50 kartų iš eilės. Iš viso ši procedūra turi tęstis 175 valandas.

3 pav.

Kondicionavimo nustatytos temperatūros sąlygomis ciklas



5.1.2. Filtro kondicionavimo vibruojant bandymas

Atlikus sendinimo nustatytos temperatūros sąlygomis procedūrą, filtras (-ai) įrengiamas (-i) tokia pat kryptimi kaip transporto priemonėje ir kratomas (-i) išilgai vertikaliosios ašies 30 ± 10 Hz, dažniu, kai bendroji Grms vertė ([1]) > 1,5 m/sec^2. Bandymas turi tęstis 12 valandų.

5.1.3. Filtro sendinimo naudojant degalus bandymas

5.1.3.1 300 ciklų trukmės sendinimas naudojant degalus

5.1.3.1.1. Atlikus kondicionavimo nustatytos temperatūros sąlygomis bandymą ir vibracijos bandymą, filtras (-ai) sendinamas (-i) naudojant rinkoje parduodamų I tipo E10 degalų, nurodytų 5.1.3.1.1.1 punkte, ir azoto arba oro mišinį, kuriame degalų garų tūris yra 50 ± 15 % Degalų garavimo sparta turi būti 60 ± 20 g/h.

Filtras (-ai) užpildomas (-i) iki atitinkamo proveržio. Proveržis apibrėžiamas kaip taškas, kuriame bendra išgaravusiųjų angliavandenilių masė yra lygi 2 g. Užpildymas laikomas užbaigtu ir tuo atveju, jei lygiavertis koncentracijos lygis prie išleidimo angos pasiekia 3 000 ppm.

5.1.3.1.1.1. Šiam bandymui atlikti naudojami rinkoje parduodami E10 degalai turi atitikti tuos pačius reikalavimus kaip ir etaloniniai E10 degalai, būtent šiuos kriterijus:

— tankio 15 °C;

— garų slėgio (DVPE);

— distiliavimo (tik garų);

— angliavandenilių analizės (tik alkenų, aromatinių medžiagų, benzeno);

— deguonies kiekio;

— etanolio kiekio.

5.1.3.1.2. Filtras (-ai) prapučiamas (-i) JT EEK taisyklės Nr. 83 7 priedo 5.1.3.8. punkte nustatyta tvarka. Standartinės sąlygos – 273,2 K ir 101,33 kPa.

Po užpildymo filtras turi būti prapučiamas nuo 5 min. iki daugiausia 1 val.

5.1.3.1.3. 5.1.3.1.1 ir 5.1.3.1.2 punktuose nustatyti procedūros veiksmai kartojami 50 kartų, vėliau, atlikus 5 butano įpylimo ciklus, kaip aprašyta 5.1.3.1.4 punkte, išmatuojama butano sugerties geba (BSG), reiškianti aktyviosios anglies filtro gebėjimą nustatytomis sąlygomis sugerti butaną iš sauso oro ir jį atskirti. Sendinimas degalų garais turi būti tęsiamas tol, kol bus atlikta 300 ciklų. Po 300 ciklų, atlikus 5 butano įpylimo ciklus, kaip aprašyta 5.1.3.1.4 punkte, išmatuojama BSG.

([1]) Grms: efektinė vibracijos signalo vertė (rms) apskaičiuojama pakeliant kvadratu signalo dydį kiekviename taške, nustatant kvadratu pakelto dydžio vidutinę vertę, o vėliau iš vidutinės vertės ištraukiant kvadratinę šaknį. Gautas skaičius yra Grms vertė.

5.1.3.1.4. Po 50 ir 300 sendinimo naudojant degalus ciklų išmatuojama BSG. Atliekant šį matavimą, filtras užpildomas iki proveržio vadovaujantis JT EEK taisyklės Nr. 83 7 priedo 5.1.6.3 punktu. Užregistruojama BSG vertė.

Vėliau filtras (-ai) prapučiamas (-i) JT EEK taisyklės Nr. 83 7 priedo 5.1.3.8. punkte nustatyta tvarka.

Po užpildymo filtras turi būti prapučiamas nuo 5 min. iki daugiausia 1 val.

Butano įpylimo procedūra kartojama 5 kartus. Po kiekvienos butano įpylimo operacijos užregistruojama BSG vertė. Apskaičiuojamas 5 BSG verčių vidurkis ir užregistruojamas kaip BSG_{50} vertė.

Iš viso filtras (-ai) sendinamas (-i) taikant 300 ciklų naudojant degalus ir 10 butano įpylimo ciklų ir laikomas (-i) stabilizuotu (-ais).

5.1.3.2. Jeigu filtrą (-us) pateikia tiekėjai, gamintojai iš anksto praneša tipo patvirtinimo institucijoms, kad jos galėtų dalyvauti bet kuriame sendinimo procedūros etape tiekėjo patalpose.

5.1.3.3. Gamintojas pateikia tipo patvirtinimo institucijai bandymų ataskaitą, į kurią turi būti įtraukta bent ši informacija:

— aktyviosios anglies rūšis;

— užpildymo sparta;

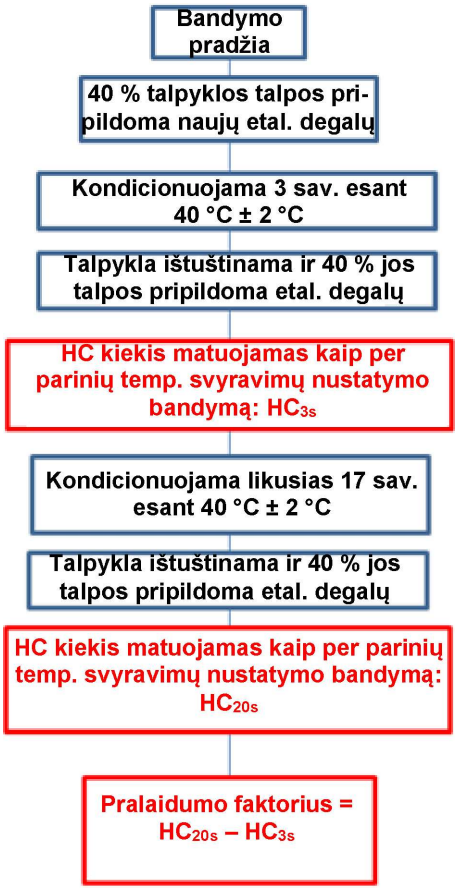
— degalų specifikacijos;

— išmatuotos BSG vertės.

5.2. Degalų sistemos pralaidumo faktoriaus nustatymas (4 pav.)

4 pav.

Pralaidumo faktoriaus nustatymas



Atrenkama ir prie įrenginio pritvirtinama tipinė konkrečios šeimos degalų laikymo sistema, tada ji 20 savaičių kondicionuojama naudojant etaloninius E10 degalus esant 40 ± 2 °C temperatūrai. Degalų laikymo sistema prie įrenginio tvirtinama tokia pat pirmine kryptimi kaip transporto priemonėje.

5.2.1. Talpykla pripildoma naujų etaloninių E10 degalų, kurių temperatūra yra 18 ± 8 °C. Pripildoma 40 ± 2 % vardinės talpyklos talpos. Tada įrenginys su degalų sistema 3 savaites laikomas nustatytoje saugioje patalpoje, kurioje temperatūra siekia 40 ± 2 °C ir yra kontroliuojama.

5.2.2. Baigiantis trečiai savaitei, talpykla ištuštinama, ir 40 ± 2 % vardinės jos talpos vėl pripildoma naujų etaloninių E10 degalų, kurių temperatūra yra 18 ± 8 °C.

Paskutines 6 valandas per 6–36 val. laikotarpį, esant 20 ± 2 °C temperatūrai, įrenginys su degalų sistema laikomas VT-SHED įrenginyje, kuriame JT EEK taisyklės Nr. 83 7 priedo 5.7 punkte aprašyta tvarka per 24 valandas atliekama nuostolių dėl parinių temperatūros svyravimų nustatymo procedūra. Degalų sistema VT-SHED įrenginyje sujungiama su išleidimo į išorę anga, kad išlakos iš talpyklos nebūtų priskaičiuotos prie prasiskverbusių išlakų. Išmatuojamas išmetamų angliavandenilių kiekis, ir ši vertė užregistruojama kaip HC_{3S}.

5.2.3. Tada įrenginys su degalų sistema vėl 17 savaičių laikomas nustatytoje saugioje patalpoje, kurioje temperatūra siekia 40 ± 2 °C ir yra kontroliuojama.

5.2.4. Baigiantis 17 savaitei, talpykla ištuštinama, ir 40 ± 2 % vardinės jos talpos vėl pripildoma naujų etaloninių degalų, kurių temperatūra yra 18 ± 8 °C.

Paskutines 6 valandas per 6–36 val. laikotarpį, esant 20 ± 2 °C temperatūrai, įrenginys su degalų sistema laikomas VT-SHED įrenginyje, kuriame JT EEK taisyklės Nr. 83 7 priedo 5.7 punkte aprašyta tvarka per 24 valandas atliekama nuostolių dėl parinių temperatūros svyravimų nustatymo procedūra. Degalų sistema VT-SHED įrenginyje sujungiama su išleidimo į išorę anga, kad išlakos iš talpyklos nebūtų priskaičiuotos prie prasiskverbusių išlakų. Išmatuojamas išmetamų angliavandenilių kiekis, ir ši vertė užregistruojama kaip HC_{20S}.

5.2.5. Pralaidumo faktorius – tai trimis skaitmenimis išreikštas HC_{20S} ir HC_{3S} verčių skirtumas gramais per 24 val.

5.2.6. Jeigu pralaidumo faktorių nustato tiekėjai, gamintojai iš anksto praneša tipo patvirtinimo institucijoms, kad jos galėtų dalyvauti bandymuose tiekėjo patalpose.

5.2.7. Gamintojas pateikia tipo patvirtinimo institucijai bandymų ataskaitą, į kurią turi būti įtraukta bent ši informacija:

a) išsamus išbandytos degalų laikymo sistemos aprašas, įskaitant informaciją apie išbandytos talpyklos rūšį, ar talpykla yra vienasluoksnė, ar daugiasluoksnė, iš kokių medžiagų pagaminta talpykla ir degalų laikymo sistema;

b) vidutinė savaitė temperatūra, kuriai esant vyko sendinimo procedūros;

c) angliavandenilių kiekis, išmatuotas trečiąją savaitę (HC_{3S});

d) angliavandenilių kiekis, išmatuotas dvidešimtąją savaitę (HC_{20S});

e) nustatytas pralaidumo faktorius (PF).

5.2.8. Nukrypstant nuo 5.2.1–5.2.7 punktų, daugiasluoksnes talpyklas naudojantys gamintojai gali nuspręsti taikyti toliau nurodytą priskirtąjį pralaidumo faktorių (PPF), užuot atlikę visą pirmiau minėtą matavimo procedūrą:

daugiasluoksnės talpyklos PPF = 120 mg/24 val.

5.2.8.1. Jeigu gamintojas nusprendžia taikyti priskirtuosius pralaidumo faktorius, gamintojas tipo patvirtinimo institucijai aiškiai nurodo talpyklos rūšį ir naudotas medžiagas.

5.3. Kaitrinio degalų garavimo nuostolių ir nuostolių dėl parinių temperatūros svyravimų matavimo seka

Transporto priemonė parengiama pagal JT EEK taisyklės Nr. 83 7 priedo 5.1.1 ir 5.1.2 punktus. Gamintojui paprašius ir gavus atsakingos institucijos patvirtinimą, prieš bandymą galima sumažinti foninių teršalų (ne degalų) šaltinių poveikį arba juos pašalinti (pvz., padangos ar transporto priemonės išdegimas, plovimo skysčio pašalinimas).

5.3.1. Kondicionavimas

Transporto priemonė laikoma kondicionavimo vietoje mažiausiai 12 valandų, bet ne ilgiau kaip 36 valandas. Šio laikotarpio pabaigoje variklio alyvos ir aušinimo skysčio temperatūra turi susilyginti su tos vietos temperatūra arba nuo jos neturi skirtis daugiau kaip ± 3 °C.

5.3.2. Degalų išleidimas ir įpylimas

Degalai išleidžiami ir įpilami pagal JT EEK taisyklės Nr. 83 7 priedo 5.1.7 punktą.

5.3.3. Važiavimas pirminio kondicionavimo etapu

Per pirmąją valandą nuo degalų išleidimo ir įpylimo transporto priemonė pastatoma ant traukos stendo, po to, vadovaujantis JT EEK taisyklės Nr. 83 4a priedo nuostatomis, su ja atliekamas vienas pirmosios dalies ir du antrosios dalies I tipo važiavimo ciklai.

Atliekant šią procedūrą išmetalų mėginiai neimami.

5.3.4. Kondicionavimas

Per pirmąsias penkias minutes nuo pirminio kondicionavimo etapo pabaigos transporto priemonė laikoma kondicionavimo vietoje mažiausiai 12 valandų, bet ne ilgiau kaip 36 valandas. Šio laikotarpio pabaigoje variklio alyvos ir aušinimo skysčio temperatūra turi susilyginti su tos vietos temperatūra arba nuo jos neturi skirtis daugiau kaip ± 3 °C.

5.3.5. Filtro proveržis

Taikant 5.1 punkte aprašytą procedūrą pasendintas filtras (-ai) užpildomas (-i) iki atitinkamo proveržio JT EEK taisyklės Nr. 83 7 priedo 5.1.4 punkte nustatyta tvarka.

5.3.6. Traukos stendo (dinamometro) bandymas

5.3.6.1. Per pirmąją valandą nuo filtro užpildymo transporto priemonė pastatoma ant traukos stendo, po to, vadovaujantis JT EEK taisyklės Nr. 83 4a priedo nuostatomis, su ja atliekamas vienas pirmosios dalies ir vienas antrosios dalies I tipo važiavimo ciklai. Tada variklis išjungiamas. Atliekant aprašytus veiksmus, išmetalų mėginius galima imti, tačiau gautų rezultatų negalima naudoti siekiant gauti tipo patvirtinimą, atsižvelgiant į išmetalų kiekį.

5.3.6.2. Baigus 5.3.6.1 punkte nurodytą I tipo bandymo važiavimą, per 2 minutes atliekamas dar vienas transporto priemonės kondicionavimo važiavimas, sudarytas iš dviejų pirmosios dalies I tipo važiavimo ciklų (įšilus varikliui). Tada variklis vėl išjungiamas. Atliekant aprašytus veiksmus, išmetalų mėginiai neimami.

5.3.7. Kaitrinis degalų garavimas

Po traukos stendo bandymo atliekamas kaitrinio degalų garavimo bandymas pagal JT EEK taisyklės Nr. 83 7 priedo 5.5 punktą. Kaitrinio degalų garavimo nuostoliai apskaičiuojami pagal JT EEK taisyklės Nr. 83 7 priedo 6 punktą ir užregistruojami kaip M_{HS}.

5.3.8. Kondicionavimas

Po kaitrinio degalų garavimo bandymo atliekamas kondicionavimas pagal JT EEK taisyklės Nr. 83 7 priedo 5.6 punktą.

5.3.9. Parinių temperatūros svyravimų nustatymo bandymas

5.3.9.1. Po kondicionavimo atliekama pirmoji nuostolių dėl parinių (per 24 val.) temperatūros svyravimų apskaičiavimo procedūra pagal JT EEK taisyklės Nr. 83 7 priedo 5.7 punktą. Nuostoliai apskaičiuojami pagal JT EEK taisyklės Nr. 83 7 priedo 6 dalies nuostatas. Gauta vertė užregistruojama kaip M_{D1}.

5.3.9.2. Po pirmosios nuostolių dėl parinių (per 24 val.) temperatūros svyravimų apskaičiavimo procedūros atliekama antroji nuostolių dėl parinių (per 24 val.) temperatūros svyravimų apskaičiavimo procedūra pagal JT EEK taisyklės Nr. 83 7 priedo 5.7 punktą. Nuostoliai apskaičiuojami pagal JT EEK taisyklės Nr. 83 7 priedo 6 dalies nuostatas. Gauta vertė užregistruojama kaip M_{D2}.

5.3.10. Apskaičiavimas

M_{HS} + M_{D1} + M_{D2} + 2PF suma turi būti mažesnė nei Reglamento (EB) Nr. 715/2007 1 priedo 3 lentelėje nurodyta riba.

5.3.11. Gamintojas pateikia tipo patvirtinimo institucijoms bandymų ataskaitą, į kurią turi būti įtraukta bent ši informacija:

a) kondicionavimo laikotarpių, įskaitant laiką ir vidutinę temperatūrą, aprašas;

b) sendinto naudojamo filtro aprašas ir tiksli sendinimo procedūros ataskaitos nuoroda;

c) vidutinė temperatūra atliekant kaitrinio garavimo bandymą;

d) atliekant kaitrinio garavimo bandymą išmatuota vertė HSL;

e) išmatuota pirmosios nuostolių dėl parinių temperatūros svyravimų apskaičiavimo procedūros vertė $DL_{1\ diena}$;

f) išmatuota antrosios nuostolių dėl parinių temperatūros svyravimų apskaičiavimo procedūros vertė $DL_{2\ diena}$;

g) galutinis garavimo išlakų bandymo rezultatas, apskaičiuotas kaip M_{HS} + M_{D1} + M_{D2} + 2PF.“