NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2017/1221

z 22. júna 2017,

ktorým sa mení nariadenie Komisie (ES) č. 692/2008, pokiaľ ide o metodiku stanovenia emisií z odparovania (skúška typu 4)

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 z 20. júna 2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) a o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel ([1]), a najmä na jeho článok 14 ods. 3,

keďže:

(1) V nariadení (ES) č. 715/2007 sa vyžaduje, aby nové ľahké úžitkové vozidlá dodržiavali určité emisné limity vrátane limitov emisií z odparovania. Konkrétne technické ustanovenia potrebné na vykonávanie uvedeného nariadenia boli prijaté v nariadení Komisie (ES) č. 692/2008 ([2]).

(2) Komisia zriadila v marci 2011 pracovnú skupinu s účasťou všetkých zainteresovaných strán na preskúmanie existujúcej a vypracovanie novej metodiky merania emisií z odparovania, najmä pokiaľ ide o otázky stratégie preplachovania, účinku etanolu na pracovný objem nádoby, životnosti, prenikanie paliva z nádrže a emisií pri dopĺňaní paliva.

(3) Pracovná skupina vo svojej práci vychádzala z viacerých prvkov uvedených v dvoch správach, ktoré uverejnilo Spoločné výskumné centrum Komisie, s názvom „Odhad nákladov a prínosov zavedenia nového európskeho postupu skúšky emisií z odparovania“ a „Prehľad európskeho postupu skúšky emisií z odparovania: hlavné problémy a navrhované riešenia“.

(4) Pracovná skupina na základe analýzy identifikovala viaceré nedostatky, ktoré oslabujú účinnosť regulácie emisií z odparovania a ktoré je v záujme dosiahnutia vyhovujúcej úrovne ochrany životného prostredia potrebné napraviť. Preto je vhodné v rámci existujúceho postupu typového schvaľovania zaviesť dva nové postupy pre starnutie nádoby s aktívnym uhlím a na stanovenie priepustnosti palivového systému.

(5) Pridanie etanolu do európskych benzínových palív, najmä metódou splash-blending, ovplyvňuje tlak palivovej pary. Pri testovaní by sa preto malo použiť referenčné palivo E10, aby sa lepšie zohľadnilo palivo používané v súčasnosti v Únii.

(6) V Únii sa stále predávajú jednoplášťové plastové nádrže a očakáva sa, že budú významnou súčasťou európskeho vozového parku do roku 2030. Tieto nádrže však prepúšťajú etanol, ktorý tak uniká do životného prostredia. Na meranie prenikania etanolu z nádrže je preto potrebný osobitný postup, aby sa zohľadnil tento efekt.

(7) V štúdiách, ktoré vykonala Švédska správa ciest a TÜV Nord, sa preukázal aj vplyv pridávania etanolu na životnosť nádob s aktívnym uhlím. Z tohto dôvodu by sa mal doplniť nový postup pre starnutie nádoby. Nádoba po postupe starnutia by sa mala potom použiť v skúšanom vozidle počas skúšky SHED.

(8) Súčasné spôsoby preplachovania používané vo vozidlách v Únii nie sú dostatočné najmä pre jazdu v meste, preto môžu viesť k zvýšenému vypúšťaniu emisií. Z tohto dôvodu sa preskúmala skúšobná jazda pred skúškou SHED a trvanie dennej skúšky emisií by sa malo predĺžiť z 24 na 48 hodín.

(9) Nariadenie (ES) č. 692/2008 by sa preto malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť.

([1]) Ú. v. EÚ L 171, 29.6.2007, s. 1.

([2]) Nariadenie Komisie (ES) č. 692/2008 z 18. júla 2008, ktorým sa vykonáva, mení a dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 z 20. júna 2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) a o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel (Ú. v. EÚ L 199, 28.7.2008, s. 1).

(10) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom Technického výboru – motorové vozidlá,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Zmeny nariadenia (ES) č. 692/2008

Nariadenie (ES) č. 692/2008 sa mení takto:

1. V článku 2 sa dopĺňajú tieto body 45 až 48:

„45. ‚systém skladovania paliva' sú zariadenia, ktoré umožňujú skladovanie paliva, pozostávajúce z palivovej nádrže, palivového filtra, uzáveru hrdla palivovej nádrže a palivového čerpadla;

46. ‚koeficient priepustnosti (PF)' sú emisie uhľovodíkov vyjadrené priepustnosťou palivového systému;

47. ‚jednoplášťová nádr' je palivová nádrž zhotovená z jednej vrstvy materiálu;

48. ‚viacplášťová nádrž' je palivová nádrž zhotovená minimálne z dvoch vrstiev rôznych materiálov, z ktorých jeden neprepúšťa uhľovodíky vrátane etanolu."

2. V článku 17 sa za druhý pododsek vkladá tento odsek:

„Príloha VI zmenená nariadením Komisie (EÚ) 2017/1221 (*) sa uplatňuje od 1. septembra 2019 na všetky nové vozidlá zaregistrované k tomuto dátumu a po ňom.

(*) Ú. v. EÚ L 174, 7.7.2017, s. 3."

3. Príloha VI sa nahrádza textom uvedeným v prílohe k tomuto nariadeniu.

Článok 2

Nadobudnutie účinnosti a uplatňovanie

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 22. júna 2017

Za Komisiu

predseda

Jean-Claude JUNCKER

PRÍLOHA

„PRÍLOHA VI

1. **Úvod**

1.1. V tejto prílohe sa opisuje postup skúšky typu 4, ktorou sa stanovujú emisie uhľovodíkov vznikajúce odparovaním z palivových systémov vozidiel so zážihovými motormi.

2. **Technické požiadavky**

2.1. Úvod

Postup zahŕňa skúšku emisií z odparovania a ďalšie dve skúšky – skúšku starnutia nádoby s aktívnym uhlím opísanú v bode 5.1 a skúšku priepustnosti systému skladovania paliva opísanú v bode 5.2.

Skúška emisií z odparovania (obrázok 1) slúži na stanovenie uhľovodíkových emisií z odparovania v dôsledku denného kolísania teploty, odparovania pri odstavenom vozidle za tepla a počas jazdy v obci.

2.2. Skúšku emisií z odparovania tvorí:

a) skúšobná jazda vrátane jazdného cyklu v obci (časť jedna) a jazdného cyklu mimo obce (časť dva), po ktorých nasledujú dva jazdné cykly v obci (časť jedna);

b) stanovenie strát z odstaveného vozidla za tepla;

c) stanovenie denných strát.

Celkový výsledok skúšky je daný súčtom hmotností emisií uhľovodíkov pri stratách z odstaveného vozidla za tepla a pri denných stratách nádrže spolu s koeficientom priepustnosti.

3. **Vozidlo a palivo**

3.1. Vozidlo

3.1.1. Vozidlo musí byť v dobrom mechanickom stave, musí byť zabehnuté a mať pred skúškou najazdených aspoň 3 000 km. Na účely stanovenia emisií z odparovania sa zaznamená počet najazdených kilometrov a vek vozidla použitého na osvedčovanie. Pripojí sa systém na reguláciu emisií z odparovania, ktorý musí počas zábehu správne fungovať, a nádoba(-y) s aktívnym uhlím sa musí(-ia) používať normálnym spôsobom, nesmie(-ú) sa nadmerne preplachovať ani nadmerne plniť. Nádoba(-y) s aktívnym uhlím po postupe starnutia podľa bodu 5.1 sa pripojí(-a) podľa obrázka 1.

3.2. Palivo

3.2.1. Použije sa referenčné palivo E10 typu I špecifikované v prílohe IX k nariadeniu (ES) č. 692/2008. Na účely tohto nariadenia referenčné palivo E10 je referenčné palivo typu I okrem starnutia nádoby s aktívnym uhlím, ako sa uvádza v bode 5.1.

4. **Skúšobné zariadenie na skúšku odparovania**

4.1. Vozidlový dynamometer

Vozidlový dynamometer musí spĺňať požiadavky dodatku 1 k prílohe 4a k predpisu EHK OSN č. 83.

4.2. Komora na meranie emisií z odparovania

Komora na meranie emisií z odparovania musí spĺňať požiadavky bodu 4.2 prílohy 7 k predpisu EHK OSN č. 83.

Obrázok 1

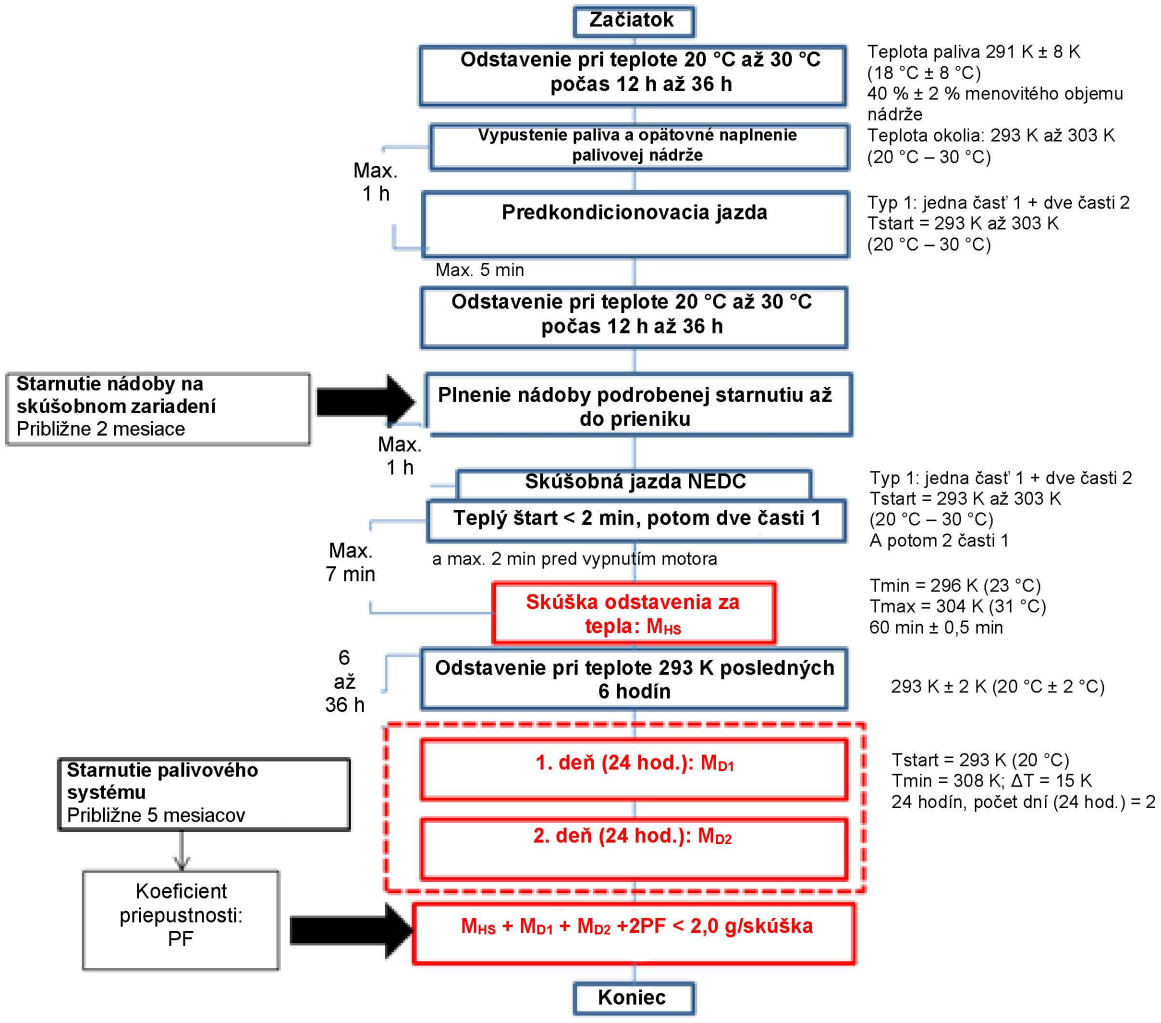
Stanovenie emisií z odparovania

Zábeh 3 000 km (bez nadmerného preplachovania/plnenia)

Použitie nádoby(nádob) s aktívnym uhlím po postupe starnutia

Očistenie vozidla parou (v prípade potreby)

Zníženie alebo odstránenie nepalivových zdrojov emisií pozadia (ak je to dohodnuté)



Poznámky: 1. Rad vozidiel podľa regulácie emisií z odparovania – podľa bodu 3.2 prílohy I.

2. Počas jazdného cyklu skúšky typu I sa môžu merať výfukové emisie, ale nepoužijú sa na účely právnych predpisov. Skúšky výfukových emisií na účely typového schválenia sa vykonávajú samostatne.

4.3. Analytické systémy

Analytické systémy musia spĺňať požiadavky bodu 4.3 prílohy 7 k predpisu EHK OSN č. 83.

4.4. Zaznamenávanie teploty

Zaznamenávanie teploty musí spĺňať požiadavky bodu 4.5 prílohy 7 k predpisu EHK OSN č. 83.

4.5. Zaznamenávanie tlaku

Zaznamenávanie tlaku musí spĺňať požiadavky bodu 4.6 prílohy 7 k predpisu EHK OSN č. 83.

4.6. Ventilátory

Ventilátory musia spĺňať požiadavky bodu 4.7 prílohy 7 k predpisu EHK OSN č. 83.

4.7. Plyny

Plyny musia spĺňať požiadavky bodu 4.8 prílohy 7 k predpisu EHK OSN č. 83.

4.8. Prídavné vybavenie

Prídavné vybavenie musí spĺňať požiadavky bodu 4.9 prílohy 7 k predpisu EHK OSN č. 83.

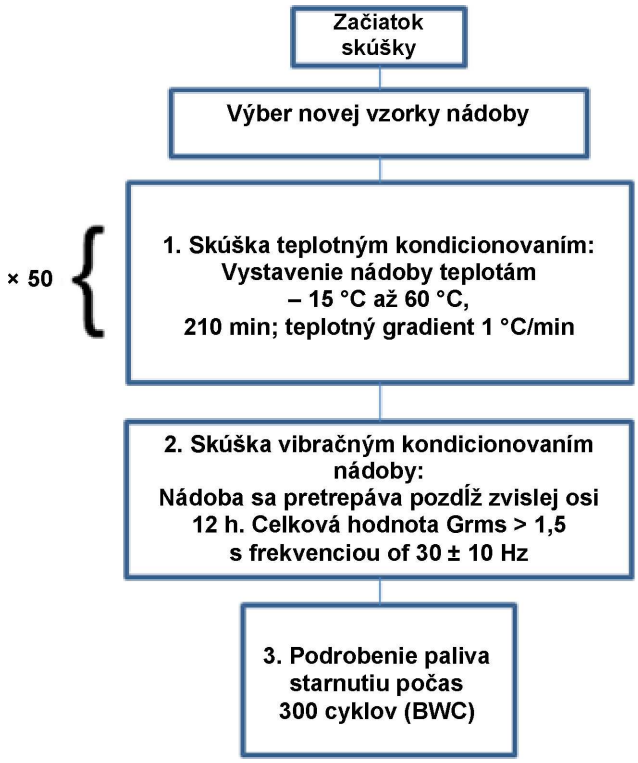
5. **Skúšobný postup**

5.1. Starnutie skúšobnej nádoby (skúšobných nádob) s aktívnym uhlím

Pred vykonaním skúšobného postupu stanovenia strát z odstaveného vozidla za tepla a denných strát nádrže sa nádoba(-y) musí(-ia) podrobiť postupu starnutia opísanému na obrázku 2.

Obrázok 2

Starnutie skúšobnej nádoby s aktívnym uhlím



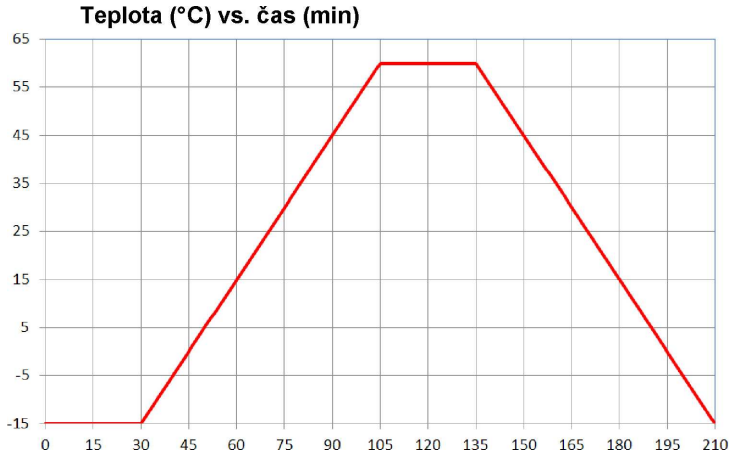
5.1.1. Skúška teplotným kondicionovaním

V osobitnej teplotnej komore sa nádoba(-y) vystaví(-ia) cyklu zmien teploty od – 15 °C do 60 °Ca 30 minút stabilizuje(-ú) pri teplote – 15 °Ca 60 °C. Každý cyklus trvá 210 minút, ako je znázornené na obrázku 3. Teplotný gradient musí byť čo najbližšie k 1 °C/min. Cez nádobu(-y) by nemal prechádzať žiadny nútený prúd vzduchu.

Tento cyklus sa opakuje 50-krát za sebou. Spolu bude tento postup trvať 175 hodín.

Obrázok 3

Cyklus teplotného kondicionovania



5.1.2. Skúška vibračným kondicionovaním nádoby

Po vykonaní postupu teplotného starnutia sa nádoba(-y) pretrepáva(-jú) pozdĺž zvislej osi, pričom nádoba(-y) je(sú) namontovaná(-é) podľa jej(ich) orientácie vo vozidle, s celkovou hodnotou Grms ([1]) > 1,5 m/sec^2 a frekvenciou 30 ± 10 Hz. Skúška trvá 12 hodín.

5.1.3. Skúška starnutia nádoby s aktívnym uhlím pôsobením paliva

5.1.3.1. Starnutie pôsobením paliva počas 300 cyklov

5.1.3.1.1. Po skúške teplotným kondicionovaním a vybračnej skúške sa nádoba(-y) podrobí(-ia) postupu starnutia pôsobením zmesi komerčného paliva E10 typu I špecifikovaného v bode 5.1.3.1.1.1 a dusíka alebo vzduchu s 50 ± 15 percentným objemom palivových pár. Miera plnenia palivovými parami sa musí udržiavať v rozsahu 60 ± 20 g/h.

Nádoba(-y) sa naplní(-ia) po príslušný prienik. Prienik sa posudzuje ako bod, pri ktorom sa kumulované množstvo emitovaných uhľovodíkov rovná 2 gramom. Alternatívne sa plnenie považuje za skončené, keď ekvivalentná úroveň koncentrácie v mieste vetracieho otvoru dosiahne 3 000 ppm.

5.1.3.1.1.1. Komerčné palivo E10 použité na túto skúšku musí spĺňať rovnaké požiadavky ako referenčné palivo E10 v týchto bodoch:

— hustota pri 15 °C,

— tlak pár (DVPE),

— destilácia (len výpary),

— analýza uhľovodíkov (len olefínov, aromatických uhľovodíkov, benzénu),

— obsah kyslíka,

— obsah etanolu.

5.1.3.1.2. Nádoba(-y) sa preplachuje(-ú) podľa postupu uvedeného v bode 5.1.3.8 prílohy 7 k predpisu EHK OSN č. 83. Štandardné podmienky sú 273,2 K a 101,33 kPa.

Nádoba sa musí prepláchnuť 5 minút až maximálne 1 hodinu od plnenia.

5.1.3.1.3. Kroky postupu stanoveného v bodoch 5.1.3.1.1 a 5.1.3.1.2 sa opakujú 50-krát, po nich nasleduje meranie pracovnej kapacity pre bután (BWC), určenej ako schopnosť nádoby s aktívnym uhlím absorbovať a desorbovať bután zo suchého vzduchu za špecifikovaných podmienok, v 5 cykloch plnenia butánom podľa opisu v bode 5.1.3.1.4. Starnutie pôsobením palivových pár bude pokračovať, až kým sa nedosiahne 300 cyklov. Po týchto 300 cykloch sa vykoná meranie BWC v 5 cykloch plnenia butánom, ako sa uvádza v bode 5.1.3.1.4.

([1]) Grms: efektívna hodnota (RMS) signálu vibrácií sa vypočíta ako druhá mocnina veľkosti signálu v každom bode, zistí sa priemerná (stredná) hodnota tejto druhej mocniny a potom sa vypočíta druhá odmocnina tejto priemernej hodnoty. Výsledné číslo je metrická hodnota Grms.

5.1.3.1.4. Po 50 a 300 cykloch starnutia pôsobením paliva sa vykoná meranie BWC. Toto meranie pozostáva z naplnenia nádoby podľa bodu 5.1.6.3 prílohy 7 k predpisu EHK OSN č. 83 až do prieniku. BWC sa zaznamená.

Potom sa nádoba(-y) prepláchne(-u) podľa postupu uvedeného v bode 5.1.3.8 prílohy 7 k predpisu EHK OSN č. 83.

Nádoba sa musí prepláchnuť 5 minút až maximálne 1 hodinu od plnenia.

Plnenie butánom sa opakuje 5-krát. Po každom kroku plnenia butánom sa zaznamená BWC. Vypočíta sa BWC_{50} ako priemer 5 hodnôt BWC a zaznamená sa.

Nádoba(-y) sa podrobí(-ia) spolu 300 cyklom starnutia pôsobením paliva + 10 cyklom starnutia pôsobením butánu, po ktorých sa považuje(-ú) za stabilizovanú(-é).

5.1.3.2. Ak nádobu(-y) poskytnú dodávatelia, výrobcovia o tom vopred informujú schvaľovacie úrady, aby mohli byť svedkom ktorejkoľvek časti skúšky starnutia v zariadeniach dodávateľa.

5.1.3.3. Výrobca predloží schvaľovaciemu úradu skúšobný protokol, ktorý bude obsahovať aspoň tieto údaje:

— druh aktívneho uhlia,

— rýchlosť plnenia,

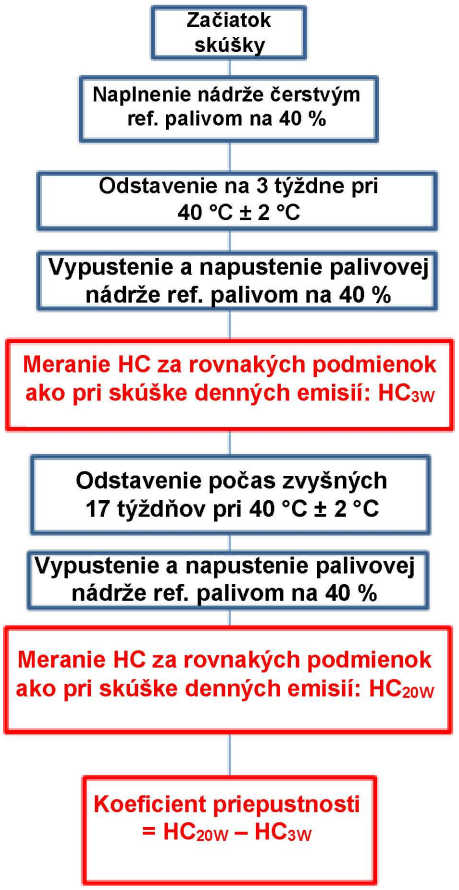
— špecifikácie palív,

— merania BWC.

5.2. Stanovenie koeficientu priepustnosti palivového systému (obrázok 4)

Obrázok 4

Stanovenie koeficientu priepustnosti



Vyberie sa vzorový systém skladovania paliva daného radu a pripevní sa k skúšobnému zariadeniu, potom sa nechá 20 týždňov odstavený s referenčným palivom E10 pri teplote 40 °C ± 2 °C. Orientácia palivového systému na skúšobnom zariadení musí byť rovnaká ako pôvodná orientácia na vozidle.

5.2.1. Nádrž sa naplní novým referenčným palivom E10 s teplotou 18 °C ± 8 °C. Nádrž sa plní na 40 % ± 2 % menovitého objemu nádrže. Potom sa skúšobné zariadenie s palivovým systémom na 3 týždne umiestni do osobitnej a zabezpečenej miestnosti s regulovanou teplotou 40 °C ± 2 °C.

5.2.2. Na konci 3. týždňa sa nádrž vypustí a znovu naplní čerstvým referenčným palivom E10 s teplotou 18 °C ± 8 °Cna 40 ± 2 % menovitého objemu nádrže.

Skúšobné zariadenie s palivovým systémom sa na 6 až 36 hodín, posledných 6 hodín pri teplote 20 °C ± 2 °C, umiestni do komory VT-SHED a vykoná sa denná 24-hodinová skúška podľa postupu opísaného v bode 5.7 prílohy 7 k predpisu EHK OSN č. 83. Palivový systém sa odvetráva mimo komory VT-SHED, aby sa vylúčila možnosť započítania emisií z odvetrania nádrže ako priepustnosti. Merajú sa emisie uhľovodíkov a hodnota sa zaznamená ako HC_{3W}.

5.2.3. Skúšobné zariadenie s palivovým systémom sa na zvyšných 17 týždňov opäť umiestni do osobitnej a zabezpečenej miestnosti s regulovanou teplotou 40 °C ± 2 °C.

5.2.4. Na konci posledného, 17. týždňa sa nádrž vypustí a znova naplní referenčným palivom s teplotou 18 °C ± 8 °Cna 40 % ± 2 % menovitého objemu nádrže.

Skúšobné zariadenie s palivovým systémom sa na 6 až 36 hodín, posledných 6 hodín pri teplote 20 °C ± 2 °C, umiestni do komory VT-SHED a vykoná sa denná 24-hodinová skúška podľa postupu opísaného v bode 5.7 prílohy 7 k predpisu EHK OSN č. 83. Palivový systém sa odvetráva mimo komory VT-SHED, aby sa vylúčila možnosť započítania emisií z odvetrania nádrže ako priepustnosti. Merajú sa emisie uhľovodíkov a hodnota sa zaznamená ako HC_{20W}.

5.2.5. Koeficient priepustnosti je rozdiel medzi HC_{20W} a HC_{3W} uvádzaný v g/24 h, s presnosťou na 3 desatinné miesta.

5.2.6. Ak koeficient priepustnosti určujú dodávatelia, výrobcovia o tom vopred informujú schvaľovacie úrady, aby mohli vykonať osobnú kontrolu v zariadeniach dodávateľa.

5.2.7. Výrobca predloží schvaľovacím úradom skúšobný protokol, ktorý bude obsahovať aspoň tieto údaje:

a) úplný opis skúšaného systému skladovania paliva vrátane informácií o type skúšanej nádrže, či je nádrž jednoplášťová alebo viacplášťová a aké druhy materiálov sú použité na nádrž a ostatné častí systému skladovania paliva;

b) týždenné stredné teploty, pri ktorých sa vykonal postup starnutia;

c) obsah uhľovodíkov nameraný v 3. týždni (HC_{3W});

d) obsah uhľovodíkov nameraný v 20. týždni (HC_{20W});

e) výsledný koeficient priepustnosti (PF).

5.2.8. Ako výnimku z ustanovení v bodoch 5.2.1 až 5.2.7 sa výrobcovia používajúci viacplášťové nádrže môžu rozhodnúť namiesto celého uvedeného postupu merania použiť tento pridelený koeficient priepustnosti (APF):

APF pre viacplášťové nádrže = 120 mg/24 h

5.2.8.1. Ak sa výrobca rozhodne použiť pridelený koeficient priepustnosti, poskytne schvaľovaciemu úradu vyhlásenie, v ktorom je jasne špecifikovaný typ nádrže, ako aj vyhlásenie o druhu použitých materiálov.

5.3. Postup merania strát z odstaveného vozidla za tepla a denných strát

Vozidlo sa pripraví v súlade s bodmi 5.1.1 a 5.1.2 prílohy 7 k predpisu EHK OSN č. 83. Na žiadosť výrobcu a so súhlasom zodpovedného orgánu sa pred skúškou môžu odstrániť alebo zredukovať iné zdroje emisií, ktorými nie je palivo (napr. prehriata pneumatika alebo vozidlo, odstránenie kvapaliny ostrekovača).

5.3.1. Odstavenie vozidla

Vozidlo sa zaparkuje minimálne na 12 hodín a maximálne na 36 hodín na mieste odstavenia. Teplota motorového oleja a chladiacej kvapaliny musí na konci tejto doby dosiahnuť teplotu okolia s povolenou odchýlkou ± 3 °C.

5.3.2. Vypustenie paliva a opätovné naplnenie

Vypustenie paliva a opätovné naplnenie sa vykonáva podľa postupu uvedeného v bode 5.1.7 prílohy 7 k predpisu EHK OSN č. 83.

5.3.3. Predkondicionovací jazdný cyklus

Do jednej hodiny po skončení vypustenia paliva a opätovného naplnenia palivovej nádrže sa vozidlo umiestni na vozidlový dynamometer a absolvuje jeden jazdný cyklus časti jedna a dva jazdné cykly časti dva skúšky typu I podľa prílohy 4a k predpisu EHK OSN č. 83.

Vzorky výfukových emisií sa počas tejto činnosti neodoberajú.

5.3.4. Odstavenie vozidla

Do piatich minút po skončení predkondicionovacej činnosti sa vozidlo zaparkuje na mieste odstavenia minimálne na 12 hodín a maximálne na 36 hodín. Teplota motorového oleja a chladiacej kvapaliny musí na konci tejto doby dosiahnuť teplotu okolia s povolenou odchýlkou ± 3 °C.

5.3.5. Prienik z nádoby

Nádoba(-y) podrobená(-é) postupu starnutia opísanému v bode 5.1 sa naplní(-ia) až do prieniku podľa postupu stanoveného v bode 5.1.4 prílohy 7 k predpisu EHK OSN č. 83.

5.3.6. Skúška na dynamometri

5.3.6.1. Do jednej hodiny po skončení plnenia nádoby sa vozidlo umiestni na vozidlový dynamometer a absolvuje jeden jazdný cyklus časti jedna a jeden jazdný cyklus časti dva skúšky typu I podľa prílohy 4a k predpisu EHK OSN č. 83. Potom sa motor vypne. Výfukové emisie sa počas tohto jazdného cyklu môžu odoberať, ale nesmú sa použiť na účely typového schválenia z hľadiska výfukových emisií.

5.3.6.2. Do dvoch minút po skončení jazdného cyklu skúšky typu I špecifikovaného v bode 5.3.6.1 vozidlo absolvuje ďalší kondicionovací jazdný cyklus, ktorý sa skladá z dvoch cyklov časti jedna (teplý štart) skúšky typu I. Potom sa motor opäť vypne. Výfukové emisie sa počas tohto jazdného cyklu nemusia odoberať.

5.3.7. Odstavenie vozidla

Po skúške na dynamometri sa vykoná skúška emisií z odparovania z odstaveného vozidla za tepla podľa bodu 5.5 prílohy 7 k predpisu EHK OSN č. 83. Výsledok strát z odstaveného vozidla za tepla sa vypočíta podľa bodu 6 prílohy 7 k predpisu EHK OSN č. 83 a zaznamená sa ako M_{HS}.

5.3.8. Odstavenie vozidla

Po skúške emisií z odparovania z odstaveného vozidla za tepla sa vozidlo odstaví podľa bodu 5.6 prílohy 7 k predpisu EHK OSN č. 83.

5.3.9. Denná skúška

5.3.9.1. Po odstavení sa vykoná prvé meranie denných strát počas 24 hodín podľa bodu 5.7 prílohy 7 k predpisu EHK OSN č. 83. Emisie sa vypočítajú podľa bodu 6 prílohy 7 k predpisu EHK OSN č. 83. Získaná hodnota sa zaznamená ako M_{D1}.

5.3.9.2. Po uplynutí prvých 24 hodín dennej skúšky sa vykoná druhé meranie denných strát počas 24 hodín podľa bodu 5.7 prílohy 7 k predpisu EHK OSN č. 83. Emisie sa vypočítajú podľa bodu 6 prílohy 7 k predpisu EHK OSN č. 83. Získaná hodnota sa zaznamená ako M_{D2}.

5.3.10. Výpočet

Výsledok M_{HS} + M_{D1} + M_{D2} + 2PF musí byť nižší ako limit stanovený v tabuľke 3 prílohy 1 k nariadeniu (ES) č. 715/2007.

5.3.11. Výrobca predloží schvaľovaciemu úradu skúšobný protokol, ktorý bude obsahovať aspoň tieto údaje:

a) opis dôb odstavenia vozidla vrátane času a stredných teplôt;

b) opis použitej nádoby podrobenej starnutiu a odkaz na presnú správu o starnutí;

c) stredná teplota počas skúšky vozidla odstaveného za tepla;

d) meranie počas skúšky vozidla odstaveného za tepla (HSL);

e) meranie za prvý deň, $DL_{1st\ day}$;

f) meranie za druhý deň, $DL_{2nd\ day}$;

g) konečný výsledok skúšky emisií z odparovania, vypočítaný ako ‚M_{HS} + M_{D1} + M_{D2} + 2PF‘.“