

KOMISJONI MÄÄRUS (EL) 2017/1221,**22. juuni 2017,****millega muudetakse määrust (EÜ) nr 692/2008 kütuseaurude kindlaksmääramise meetodi (4. tüüpi katse) osas****(EMPs kohaldatav tekst)**

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2007. aasta määrust (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) heitmetega ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust, ⁽¹⁾ eriti selle artikli 14 lõiget 3,

ning arvestades järgmist:

- (1) Määruse (EÜ) nr 715/2007 kohaselt peavad uued kergveokid vastama teatavatele heite ja sealhulgas kütuseaurude piirnormidele. Selle määruse täpsed tehnilised rakendussätted võeti vastu komisjoni määrusega (EÜ) nr 692/2008 ⁽²⁾.
- (2) Selleks et vaadata läbi praegune kütuseaurude kindlaksmääramise meetod ja töötada välja uus meetod, asutas komisjon 2011. aasta märtsis kõiki sidusrühmi esindava töörühma, kes arutas peamiselt filtrite tühendamise strateegiat, etanooli mõju filtri töömahule, töökindlusele ja kütuse läbilaskvusele ning tankimisel eralduvatele heidetele.
- (3) Töörühma töö põhines mitmel elemendil, mis on esitatud komisjoni Teadusuuringute Ühiskeskuse avaldatud kahes aruandes „Estimating the Costs and Benefits of Introducing a new European Evaporative Emissions Test Procedure“ ja „Review of the European Test Procedure for Evaporative Emissions: Main Issues and Proposed Solutions“.
- (4) Töörühma analüüs osutas mitmele puudusele, mis vähendavad kütuseaurude kontrollimise tõhusust ja mis tuleb kõrvaldada, et tagada keskkonnakaitse rahuldav tase. Seepärast on asjakohane võtta praeguse tüübikinnitusemenetluse raames kasutusele kaks uut menetlust, mis hõlmavad söefiltri vanandamist ja kütusemahuti läbilaskvuse määratlemist praeguses tüübikinnitusemenetluses.
- (5) Etanooli lisamine Euroopas bensiinile, eriti kui etanooli lisatakse 10 % mahust, mõjutab kütuse aururõhku. Seepärast tuleks katsetamisel kasutada etalonkütust E10, sest see esindab paremini liidus praegu kasutatavat kütust.
- (6) Liidus müüakse endiselt ühekihilisi plastikpaake ja eelduste kohaselt on neil kuni 2030. aastani Euroopa autopargis oluline osa. Sellised paagid lasevad etanooli läbi, mis eraldub seega keskkonda. Selle mõju arvestamiseks on seepärast vaja erimenetlust etanooli läbilaskvuse mõõtmiseks.
- (7) Rootsi maanteeameti ja TUV Nordi tehtud uuringutest ilmnes, et etanooli lisamine mõjutab söefiltrite töökindlust. Seepärast tuleks filtri vanandamiseks lisada uus menetlus. SHED-katse käigus tuleks katsesõidukil kasutada vanandatud söefiltrit.
- (8) Liidu sõidukite puhul praegu kasutatavad filtrite tühendamise strateegiad ei ole piisavad, eriti linnasõidu puhul, ja see võib suurendada tühendamisel eralduvaid heiteid. Seepärast vaadati läbi enne SHED-katset tehtav katsesõit ja leiti, et ööpäevane katse tuleks pikendada 48 tunnini.
- (9) Seepärast tuleks määrust (EÜ) nr 692/2008 vastavalt muuta.

⁽¹⁾ ELTL 171, 29.6.2007, lk 1.

⁽²⁾ Komisjoni 18. juuli 2008. aasta määrus (EÜ) nr 692/2008, millega rakendatakse ja muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) heitmetega ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust (ELTL 199, 28.7.2008, lk 1).

(10) Käesoleva määrusega ettenähtud meetmed on kooskõlas mootorsõidukite tehnilise komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määruse (EÜ) nr 692/2008 muudatused

Määrust (EÜ) nr 692/2008 muudetakse järgmiselt.

1) Artiklile 2 lisatakse punktid 45–48:

- „45. „kütusemahuti“ – kütust mahutavad seadmed, mis koosnevad kütusepaagist, kütuse täiteavast, kütuse täiteava korgist ja kütusepumbast;
- 46. „läbilaskvustegur“ – süsivesinike heited, mis näitavad kütusemahuti läbilaskvust;
- 47. „ühelihiline paak“ – kütusepaak, mis on valmistatud ühest materjalikihist;
- 48. „mitmekihiline paak“ – kütusepaak, mis on valmistatud vähemalt kahest eri materjalikihist, millest üks ei lase süsivesinikke ja sealhulgas etanooli läbi.“

2) Artikli 17 teise lõigu järele lisatakse järgmine lõik:

„VI lisa, mida on muudetud komisjoni määrusega (EL) 2017/1221, (*) hakatakse kohaldama 1. septembrist 2019 kõigi nende uute sõidukite suhtes, mis registreeritakse kõnealusel kuupäeval või pärast seda.

(*) ELT L 174, 7.7.2017, lk 3.“

3) VI lisa asendatakse käesoleva määruse lisas esitatud tekstiga.

Artikkel 2

Jõustumine ja kohaldamine

Käesolev määrus jõustub kahekskümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 22. juuni 2017

Komisjoni nimel
president
Jean-Claude JUNCKER

LISA

„VI LISA

1. Sissejuhatus

- 1.1. Käesolevas lisas kirjeldatakse katse käiku 4. tüüpi katse puhul, mille abil määratakse süsivesinike heidet, mis eraldub ottomootoriga sõidukite kütusemahutitest aurumise teel.

2. Tehnilised nõuded**2.1. Sissejuhatus**

Katse käik hõlmab kütuseauru katset ja kahte täiendavat katset, millest üks on ette nähtud söefiltri vanandamise jaoks (seda on kirjeldatud punktis 5.1), ning teine kütusemahuti läbilaskvuse jaoks (seda on kirjeldatud punktis 5.2).

Kütuseauru heite katse (joonis 1) on ette nähtud ööpäevaste temperatuuride kõikumise, parkimisel kuuma mootori seismajätmise ning linnasõidul eralduvate süsivesinikuaurude määramiseks.

2.2. Kütuseauru heite katse hõlmab:

- a) katsesõitu, sh linnasisest (esimene osa) ja linnavälisest sõidutsükli (teine osa), millele järgnevad kaks linnasisest (esimene osa) sõidutsükli;
- b) kuuma mootori seismajätmisel eralduvate kütuseaurude kao määramist,
- c) ööpäevase kao määramist.

Katse koondtulemuse saamiseks liidetakse mootori seismajätmisel ja ööpäevase kao faasis tekkinud süsivesinike heite massid ja läbilaskvustegur.

3. Sõiduk ja kütus**3.1. Sõiduk**

- 3.1.1. Sõiduk peab olema tehniliselt korras, sisse sõidetud ning selle läbisõidetud kilomeetrite arv enne katset peab olema vähemalt 3 000. Kütuseaurude heite määramisel registreeritakse tüübikinnituse menetluses kasutatava sõiduki läbisõit ja vanus. Kütuseaurude kontrollisüsteem peab kogu sissesõidu aja jooksul olema nõuetekohaselt ühendatud ja toiminud ning söefiltrit (söefiltreid) peab olema tavapäraselt kasutatud, ilma tavapäratu tühjendamise või täitmiseta. Ühendatakse punkti 5.1 kohaselt vanandatud söefilter (söefiltrid), nagu on kirjeldatud joonisel 1.

3.2. Kütus

- 3.2.1. Kasutatakse määruse (EÜ) nr 692/2008 IX lisa märgitud I tüüpi katse etalonkütust E10. Käesolevas määruses tähendab etalonkütus E10 I tüüpi katse etalonkütust, v.a filtri vanandamise puhul, nagu on osutatud punktis 5.1.

4. Kütuseaurude katseseadmed**4.1. Veojõustend**

Veojõustend peab vastama ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 83 4a. lisa liites 1 ettenähtud nõuetele.

4.2. Kütuseaurude mõõtmise ruum

Kütuseaurude mõõtmise ruum peab vastama ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 83 7. lisa punktis 4.2 ettenähtud nõuetele.

Joonis 1

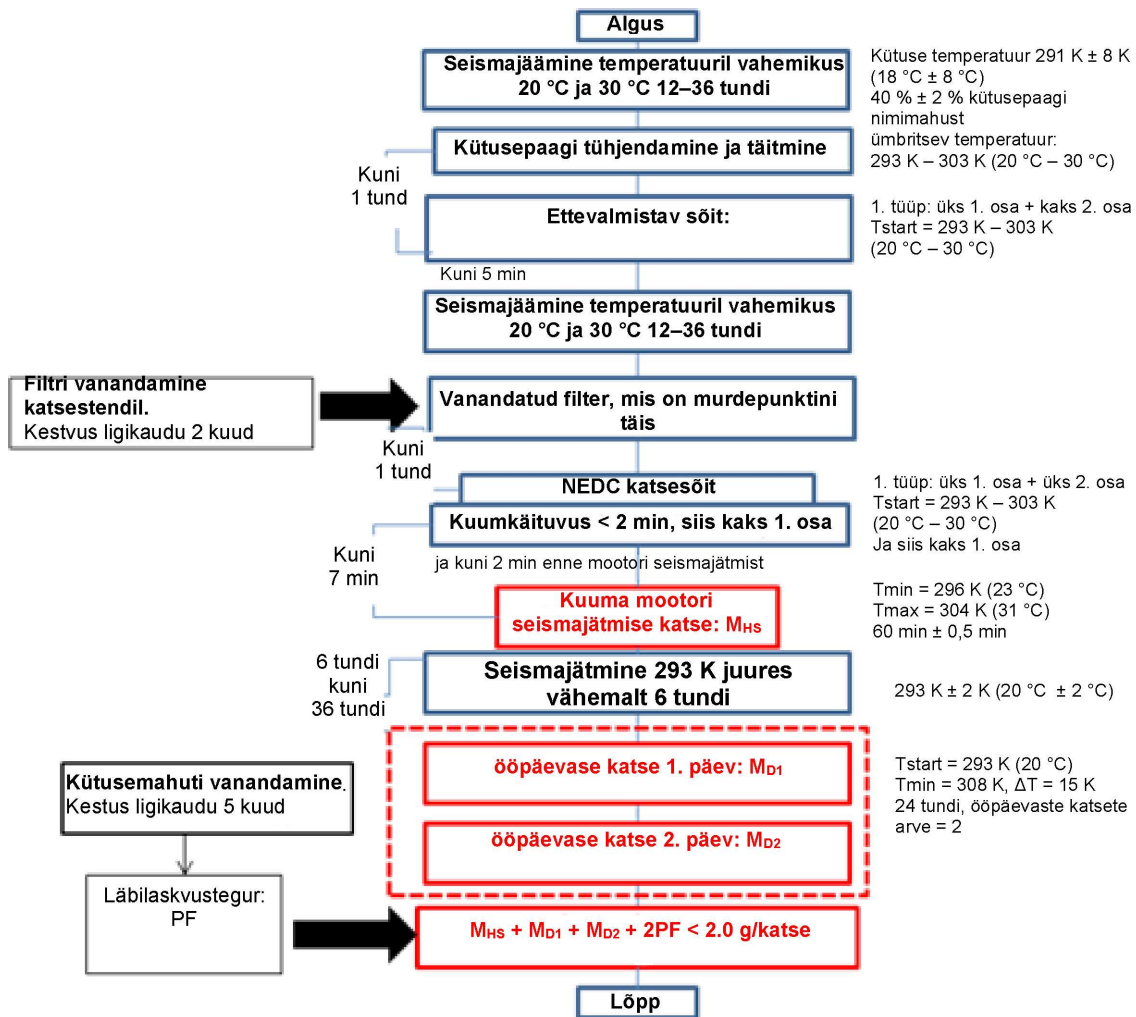
Kütuseaurude määramine

3 000 km pikkune sissesõiduperiood (ilma liigse tühjendamise/täitmiseta)

Vanandatud filtri(te) kasutamine

Sõiduki aurupesu (vajaduse korral)

Muude saasteallikate kui kütuseaurude mõju vähendamine või kõrvaldamine (kui on kokku lepitud)



Märkused: 1. Kütuseaurude kontrollimisega seotud sõidukitüüpikonnad, nagu on esitatud I lisa punktis 3.2.

2. Väljalasketoru heidet võib mõõta I tüüpi katsesõidu käigus, kuid saadud tulemusi ei kasutata õiguslikel eesmärkidel. Seadusjärgne väljalasketorust eralduvate heitgaaside mõõtmise katse tehakse eraldi.

4.3. Analüüsisüsteemid

Analüütilised süsteemid peavad vastama ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 83 7. lisa punktis 4.3 ettenähtud nõuetele.

4.4. Temperatuuri registreerimine

Temperatuuri registreerimine peab vastama ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 83 7. lisa punktis 4.5 ettenähtud nõuetele.

4.5. Rõhu registreerimine

Rõhu registreerimine peab vastama ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 83 7. lisa punktis 4.6 ettenähtud nõuetele.

4.6. Ventilaatorid

Ventilaatorid peavad vastama ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 83 7. lisa punktis 4.7 ettenähtud nõuetele.

4.7. Gaasid

Gaasid peavad vastama ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 83 7. lisa punktis 4.8 ettenähtud nõuetele.

4.8. Lisaseadmed

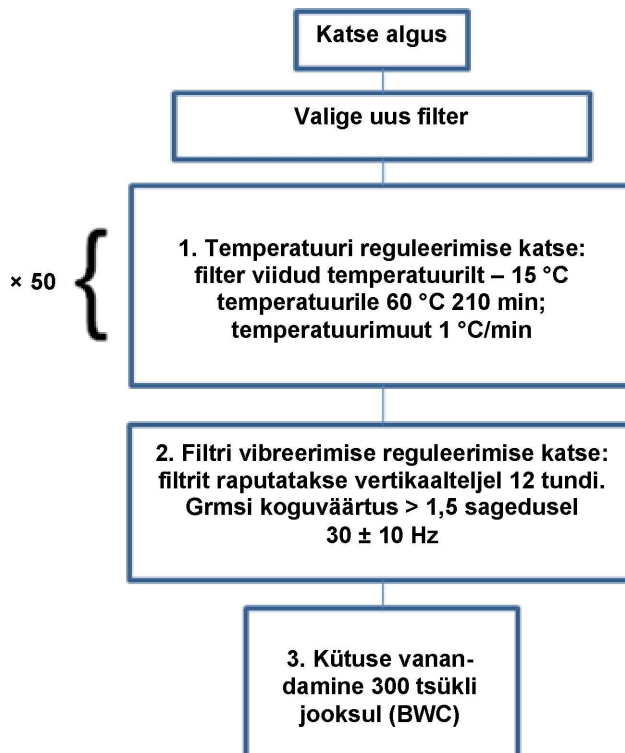
Lisaseadmed peavad vastama ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 83 7. lisa punktis 4.9 ettenähtud nõuetele.

5. **Katse käik**

5.1. Filtri(te) vanandamine katsestendil

Enne kuuma mootori seismajätmise ja ööpäevase kao faasi alustamist tuleb filtrit (filtreid) vanandada vastavalt joonisel 2 kirjeldatud korrale.

Joonis 2

Filtri vanandamine katsestendil

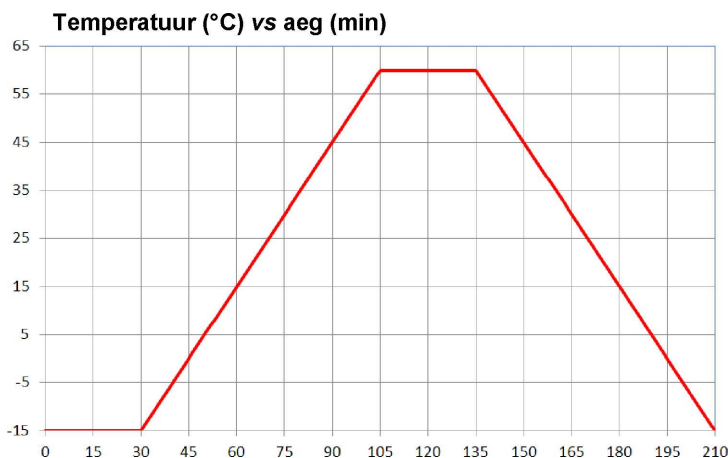
5.1.1. Temperatuuri reguleerimise katse

Filter/filtrid läbivad vastavas temperatuurikambris katsetsüklid temperatuuril – 15 °C kuni 60 °C; – 15 °C ja 60 °C juures on 30 minuti pikkune stabiliseerimise periood. Iga tsükkel kestab 210 minutit, vt joonis 3. Temperatuurimuut peab olema võimalikult lähedal 1 °C/min. Sundõhuvool ei tohi filtrit/filtreid läbida.

Katsetsüklit korratakse järjest 50 korda. Kokku kestab see 175 tundi.

Joonis 3

Temperatuuri reguleerimise tsükkel



5.1.2. Filtri vibreerimise reguleerimise katse

Pärast temperatuuriga vanandamist raputatakse filtrit/filtreid vertikaalteljel kiirendusega $G_{\text{rmsi}}^{(1)} > 1,5 \text{ m/s}^2$ ja sagedusel $30 \pm 10 \text{ Hz}$, filter/filtrid paigaldatakse nii, nagu on nende asend sõidukil. Katse kestab 12 tundi.

5.1.3. Filtri kütuse vanandamise katse

5.1.3.1. Kütuse vanandamine 300 tsükli jaoks.

5.1.3.1.1. Pärast temperatuuri reguleerimise katset ja vibratsioonikatset vanandatakse filtrit/filtreid punkti 5.1.3.1.1.1 kohase I tüübi katse jaoks kasutatava müügiloleva kütuse E10 ning lämmastiku või õhu seguga, mille kütuseauru maht on 50 ± 15 protsenti. Kütuseauruga täitmise kiirus peab olema vahemikus $60 \pm 20 \text{ g/h}$.

Filter/filtrid täidetakse vastava murdepunkti. Siinkohal määratletakse murdepunkti kui punkti, milles eralduvate süsivesinike summaarne kogus on võrdne kahe grammiga. Alternatiivina loetakse täitmine lõpetatuks, kui vastav kontsentratsioonitase tõmbeava juures jõuab $3\,000 \text{ ppm}$.

5.1.3.1.1.1. Selles katses kasutatav müügilolev kütus E10 peab vastama samadele nõuetele nagu etalonkütus E10 järgmiste näitajate osas:

- tihedus 15 °C juures
- aururõhk (DVPE)
- destillatsioon (üksnes aurud)
- süsivesinike analüüs (üksnes olefiinid, aromaatsed süsivesinikud, benseen)
- hapnikusisaldus
- etanoolisisaldus

5.1.3.1.2. Filtreid tuleb tühendada vastavalt ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 83 7. lisa punktis 5.1.3.8. ettenähtud korrale. Standardtingimused on $273,2 \text{ K}$ ja $101,33 \text{ kPa}$.

Filtrid tuleb tühendada 5 minuti kuni 1 tunni jooksul pärast täitmist.

5.1.3.1.3. Punktides 5.1.3.1.1 ja 5.1.3.1.2 kirjeldatud samme korratakse 50 korda, seejärel mõõdetakse butaani töömahtu (BWC), mis näitab aktiivsöefiltri võimet absorbeerida ja desorbeerida butaani kuivast õhust teatavatel tingimustel, 5 butaanitsükliks, nagu on kirjeldatud punktis 5.1.3.1.4. Kütuseauruga vanandatakse 300 tsükli jooksul. Pärast 300 tsükli mõõdetakse butaani töömahtu 5 butaanitsükliks, nagu on osutatud punktis 5.1.3.1.4.

⁽¹⁾ G_{rmsi} : vibratsiooni signaali ruutkeskmise (rms) arvutamiseks võetakse ruut signaali väärtusest igas punktis, leitakse ruutude keskmine väärtus ja võetakse keskmisest ruutjuur. Nii saadud väärtus on suuruse Grms ruutkeskmise väärtus.

- 5.1.3.1.4. Pärast 50 ja 300 kütusega vanandamise tsüklit mõõdetakse butaani töömahtu. Selle mõõtmise jaoks täidetakse filter vastavalt ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 83 7. lisa punktile 5.1.6.3 kuni murdepunktini. Butaani töömaht registreeritakse.

Filtrit/filtreid tuleb tühjendada vastavalt ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 83 7. lisa punktis 5.1.3.8 ettenähtud korrale.

Filtrid tuleb tühjendada 5 minuti kuni 1 tunni jooksul pärast täitmist.

Butaaniga täitmist korratakse 5 korda. Butaani töömaht registreeritakse iga kord pärast butaaniga täitmist. BWC_{50} arvutatakse 5 butaaniga täitmise korra keskmisena ja registreeritakse.

Kokku vanandatakse filtrit/filtreid 300 kütusetsükliga + 10 butaanitsükliga ja loetakse stabiliseerituks.

- 5.1.3.2. Kui filtri(d) annavad tarnijad, teavitavad tootjad eelnevalt tüübikinnitusasutusi, et nad saaksid jälgida mis tahes vanandamisetapi osa tarnija ruumides.

- 5.1.3.3. Tootja esitab tüübikinnitusasutustele katsearuande, mis sisaldab vähemalt järgmisi andmeid:

- aktiivsöe liik;
- täitmise kiirus;
- kütuse spetsifikatsioon;
- BWC mõõtmistulemused.

- 5.2. Kütusemahuti läbilaskvusteguri määramine (joonis 4).

Joonis 4

Läbilaskvusteguri kindlakstegemine



Valitakse tooteperet esindav kütusemahuti ja see paigaldatakse stendile, siis jäetakse mahuti etalonkütusega E10 seisma 20 nädalaks temperatuuril $40\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$. Kütusemahuti asend stendil peab sarnanema selle asendiga sõidukil.

5.2.1. Paak täidetakse värske etalonkütusega E10 temperatuuril $18\text{ °C} \pm 8\text{ °C}$. Paak täidetakse $40\% \pm 2\%$ ulatuses kütusepaagi nominaalmahust. Siis pannakse stend koos kütusemahutiga kolmeks nädalaks eraldi turvalisse ruumi kontrollitud temperatuuril $40\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$.

5.2.2. Kolmanda nädala lõpus paak tühjendatakse ja täidetakse $40\% \pm 2\%$ ulatuses kütusepaagi nominaalmahust värske etalonkütusega E10 temperatuuril $18\text{ °C} \pm 8\text{ °C}$.

6 kuni 36 tunni jooksul (viimased 6 tundi temperatuuril $20\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$) pannakse stend koos kütusemahutiga VT-SHED kambrisse ja viiakse läbi 24 tundi kestev ööpäevane katse vastavalt ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 83 7. lisa punktis 5.7 ettenähtud korrale. Kütusemahuti tühjendatakse VT-SHED kambrist väljaspool, et paagi tühjendamisel tekkivat heidet ei arvestataks kütuse läbilaskvusena. Mõõdetakse süsivesinike heide ja väärtus registreeritakse näitajana HC_{3w} .

5.2.3. Siis pannakse stend koos kütusemahutiga 17 nädalaks eraldi turvalisse ruumi kontrollitud temperatuuril $40\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$.

5.2.4. 17. nädala lõpus paak tühjendatakse ja täidetakse $40\% \pm 2\%$ ulatuses kütusepaagi nominaalmahust värske etalonkütusega temperatuuril $18\text{ °C} \pm 8\text{ °C}$.

6 kuni 36 tunni jooksul (viimased 6 tundi temperatuuril $20\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$) pannakse stend koos kütusemahutiga VT-SHED kambrisse ja viiakse läbi 24 tundi kestev ööpäevane katse vastavalt ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 83 7. lisa punktis 5.7 ettenähtud korrale. Kütusemahuti tühjendatakse VT-SHED kambrist väljaspool, et paagi tühjendamisel tekkivat heidet ei arvestataks kütuse läbilaskvusena. Mõõdetakse süsivesinike heide ja väärtus registreeritakse näitajana HC_{20w} .

5.2.5. Läbilaskvustegur on HC_{20w} ja HC_{3w} vahe (g ööpäevas) (kolme tüvenumbriaga).

5.2.6. Kui läbilaskvusteguri määravad tarnijad, teavitavad tootjad eelnevalt tüübikinnitusasutusi, et nad saaksid jälgida kontrolli tarnija ruumides.

5.2.7. Tootja esitab tüübikinnitusasutustele katsearuande, mis sisaldab vähemalt järgmisi elemente:

a) katsetatud kütusemahuti täielik kirjeldus, sh teave katsetatud paagi tüübi kohta, kas see koosneb ühest või mitmest kihist ja milliseid materjale paagi ja kütusemahuti muude osade valmistamiseks on kasutatud;

b) nädalased keskmised temperatuurid, mille juures vanandamine toimus;

c) HC 3. nädalal (HC_{3w});

d) HC 20. nädalal (HC_{20w});

e) saadud läbipaistvustegur (PF).

5.2.8. Erandina eespool esitatud punktidest 5.2.1–5.2.7 võivad mitmekihilisi paake kasutavad tootjad kasutada eespool osutatud täieliku mõõtmiskorra asemel järgmist etteantud läbipaistvustegurit (APF):

mitmekihilise paagi $APF = 120\text{ mg}/24\text{h}$

5.2.8.1. Kui tootja otsustab kasutada etteantud läbilaskvustegureid, esitab tootja tüübikinnitusasutusele deklaratsiooni, kus on selgelt märgitud paagi tüüp, ning deklaratsiooni kasutatud materjalide tüübi kohta.

5.3. Kuuma mootori seismajätmise ja ööpäevase kao mõõtmisjärjekord

Sõiduk valmistatakse ette vastavalt ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 83 7. lisa punktidele 5.1.1 ja 5.1.2. Tootja taotlusel ja vastutava ametiasutuse heakskiidul võidakse enne katset kõrvaldada muud saasteallikad kui kütuseaurud või neid võidakse vähendada (nt rehvi või sõiduki sooda või puhastusvedeliku eemaldamine).

- 5.3.1. Seismajätmine
- Sõiduk pargitakse vähemalt 12 tunniks ja kõige rohkem 36 tunniks seismajätmisalale. Selle perioodi lõpuks peavad mootoriõli ja jahuti temperatuurid olema jõudnud antud ala temperatuurini või ± 3 °C sellest.
- 5.3.2. Kütusepaagi tühjendamine ja täitmine
- Kütusepaagi tühjendamine ja täitmine toimub vastavalt ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 83 7. lisa punktis 5.1.7 ettenähtud korrale.
- 5.3.3. Ettevalmistav sõit
- Ühe tunni jooksul alates kütusepaagi tühjendamisest ja täitmisest pannakse sõiduk veojõustendile ja läbitakse tüübi I katse sõidutsüklite esimene osa üks kord ja teine osa kaks korda vastavalt ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 83 4a. lisale.
- Selle toimingu jooksul ei võeta väljalasketoru heite proove.
- 5.3.4. Seismajätmine
- Viie minuti jooksul pärast ettevalmistavat sõitu sõiduk pargitakse vähemalt 12 tunniks ja mitte rohkem kui 36 tunniks seismajätmisalale. Selle perioodi lõpuks peavad mootoriõli ja jahuti temperatuurid olema jõudnud antud ala temperatuurini või ± 3 °C sellest.
- 5.3.5. Filtri murdepunkt
- Punktis 5.1 kirjeldatud järjekorras vanandatud filter/filtrid täidetakse murdepunktini vastavalt ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 83 7. lisa punktis 5.1.4 ettenähtud korrale.
- 5.3.6. Katse dünamomeetril
- 5.3.6.1. Ühe tunni jooksul alates filtri täitmisest pannakse sõiduk veojõustendile ja läbitakse tüübi I katse sõidutsüklite esimene osa üks kord ja teine osa üks kord vastavalt ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 83 4a. lisale. Seejärel lülitatakse mootor välja. Selle toimingu ajal võib väljalasketoru heite proove võtta, kuid selle tulemusi ei tohi kasutada heitega seotud tüübikinnituseks.
- 5.3.6.2. Kahe minuti jooksul pärast punktis 5.3.6.1 määratletud I tüübi katsesõidu lõpuleviimist tehakse sõidukiga täiendav eelkonditsioneerimissõit, mis koosneb kahest I tüübi katsesüklist (kuumkäivitusega). Seejärel lülitatakse mootor uuesti välja. Selle toimingu jooksul ei ole tarvis võtta väljalasketoru heite proove.
- 5.3.7. Kuuma mootori seismajätmine
- Pärast katset dünamomeetril tehakse kuuma mootori seismajätmisel eralduvate kütuseaurude katse vastavalt ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 83 7. lisa punktile 5.5. Kuuma mootori seismajätmise kadu arvutatakse vastavalt ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 83 7. lisa punktile 6 ja see registreeritakse näitajana M_{HS} .
- 5.3.8. Seismajätmine
- Pärast kuuma mootori seismajätmisel eralduvate kütuseaurude katset jäetakse mootor seisma vastavalt ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 83 7. lisa punktile 5.6.
- 5.3.9. Ööpäevane katse
- 5.3.9.1. Peale mootori seismajätmist mõõdetakse ööpäevane kadu 24 tunni jooksul vastavalt ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 83 7. lisa punktile 5.7. Heide arvutatakse vastavalt ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 83 7. lisa punktile 6. Saadud väärtus registreeritakse näitajana M_{D1} .
- 5.3.9.2. Pärast esimest 24 tunni pikkust ööpäevast katset mõõdetakse ööpäevane kadu 24 tunni jooksul vastavalt ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 83 7. lisa punktile 5.7. Heide arvutatakse vastavalt ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 83 7. lisa punktile 6. Saadud väärtus registreeritakse näitajana M_{D2} .

5.3.10. Arvutamine

Summa $M_{HS} + M_{D1} + M_{D2} + 2PF$ peab olema väiksem kui määruse (EÜ) nr 715/2007 1. lisa tabelis 3 esitatud piirnorm.

5.3.11. Tootja esitab tüübikinnitusasutustele katsearuande, mis sisaldab vähemalt järgmisi andmeid:

- a) seismajätmisperioodide kirjeldus, sh aeg ja keskmised temperatuurid;
 - b) kasutatud vanandatud filtrite kirjeldus ja viide täpsele vanandamisaruandele;
 - c) keskmine temperatuur kuuma mootori seismajätmise katse ajal;
 - d) kuuma mootori seismajätmise katse käigus saadud mõõtmistulemused, HSL;
 - e) esimese ööpäevase katse käigus saadud mõõtmistulemus $DL_{1. päev}$;
 - f) teise ööpäevase katse käigus saadud mõõtmistulemus $DL_{2. päev}$;
 - g) kütuseaurude katse lõpptulemus, arvatatud „ $M_{HS} + M_{D1} + M_{D2} + 2PF$.”
-