

**KOMISIJAS REGULA (ES) 2017/1221****(2017. gada 22. jūnijs),****ar ko attiecībā uz iztvaikošanas emisijas noteikšanas metodiku (4. tipa tests) groza Regulu (EK) Nr. 692/2008****(Dokuments attiecas uz EEZ)**

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 20. jūnija Regulu (EK) Nr. 715/2007 par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem ("Euro 5" un "Euro 6") un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai <sup>(1)</sup> un jo īpaši tās 14. panta 3. punktu,

tā kā:

- (1) Regula (EK) Nr. 715/2007 paredz, ka jauniem vieglajiem transportlīdzekļiem jāatbilst noteiktām emisijas (tostarp iztvaikošanas emisijas) robežvērtībām. Īpašos tehniskos noteikumus, ar kuriem īsteno minēto regulu, pieņēma ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 692/2008 <sup>(2)</sup>.
- (2) Komisija 2011. gada martā izveidoja darba grupu, kurā iekļāva visas ieinteresētās personas un kuras mērķis bija caurskatīt esošo iztvaikošanas emisijas mērīšanas metodiku un izstrādāt jaunu metodiku, galvenokārt pievēršoties tādiem jautājumiem kā attīrīšanas stratēģija, etanola ietekme uz aktīvās ogles kārbas darbību, ilgizturība, degvielas caurlaidība un uzpildes emisijas.
- (3) Darba grupa savu darbu balstīja uz vairākiem elementiem divos Komisijas Kopīgā pētniecības centra publicētos ziņojumos: *Estimating the Costs and Benefits of Introducing a new European Evaporative Emissions Test Procedure* un *Review of the European Test Procedure for Evaporative Emissions: Main Issues and Proposed Solutions*.
- (4) Darba grupas veiktajā analizē tika konstatētas vairākas nepilnības, kas mazina iztvaikošanas emisijas kontroles efektivitāti un kas jānovērš, lai nodrošinātu apmierinošu vides aizsardzības līmeni. Tādēļ ir lietderīgi esošajā tipa apstiprināšanas procedūrā ieviest divas jaunas procedūras, kas saistītas ar aktīvās ogles kārbas vecināšanu un degvielas sistēmas caurlaidības noteikšanu.
- (5) Etanola pievienošana Eiropas benzīna degvielās (jo īpaši, ja sajaukšanai izmanto kopsaliešanas metodi) ietekmē degvielas tvaika spiedienu. Tāpēc, lai labāk atspoguļotu Savienībā pašreiz lietoto degvielu, testēšanā kā standart-degviela būtu jāizmanto E10.
- (6) Savienībā joprojām pārdod vienslāņa plastmasas tvertnes, un sagaidāms, ka līdz 2030. gadam ar tādām būs aprīkota lielākā daļa automobiļu Eiropā. Tomēr šādas tvertnes laiž cauri etanolu, kas tādējādi tiek emitēts vidē. Tāpēc, lai ņemtu vērā šo aspektu, ir vajadzīga īpaša procedūra etanola caurlaidības izmērīšanai.
- (7) Zviedrijas Valsts ceļu pārvaldes un TUV Nord veiktos pētījumos konstatēts, ka etanola pievienošana ietekmē arī aktīvās ogles kārbas ilgizturību. Šā iemesla dēļ būtu jāievieš jauna procedūra kārbas vecināšanai. Vecinātā kārba pēc tam būtu jāuzstāda testētajamajā transportlīdzeklī un jāizmanto SHED testa laikā.
- (8) Pašreizējās attīrīšanas stratēģijas, ko izmanto Savienības transportlīdzekļos, nav atbilstošas, jo īpaši braukšanai pilsētas apstākļos, un var novest pie noplūdes emisijas palielināšanās. Šajā sakarā tika pārskatīts testa brauciens pirms SHED testa, un diennakts testa ilgums būtu jāpagarina līdz 48 stundām.
- (9) Tāpēc Regula (EK) Nr. 692/2008 būtu attiecīgi jāgroza.

<sup>(1)</sup> OV L 171, 29.6.2007., 1. lpp.

<sup>(2)</sup> Komisijas 2008. gada 18. jūlija Regula (EK) Nr. 692/2008, ar kuru īsteno un groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 715/2007 par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem ("Euro 5" un "Euro 6") un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai (OV L 199, 28.7.2008., 1. lpp.).

- (10) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi Tehniskā komiteja mehānisko transportlīdzekļu jautājumos,

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU.

*1. pants*

**Grozījumi Regulā (EK) Nr. 692/2008**

Regulu (EK) Nr. 692/2008 groza šādi:

- 1) regulas 2. pantā pievieno šādu 45. līdz 48. punktu:

- “45. “degvielas glabāšanas sistēma” ir ierīces degvielas glabāšanai, un tās ir degvielas tvertne, degvielas uzpildes atvere, uzpildes atveres vāciņš un degvielas sūkņis;
46. “caurlaidības koeficients (PF)” ir oglekļa dioksīda emisija, kas atspoguļo degvielas glabāšanas sistēmas caurlaidīgumu;
47. “vienslāņa tvertne” ir degvielas tvertne, kas veidota no viena materiāla slāņa;
48. “daudzslāņu tvertne” ir degvielas tvertne, kas veidota no vismaz divu dažādu materiālu slāņiem, no kuriem viens ir oglekļa dioksīda (tai skaitā etanola) necaurlaidīgs.”;

- 2) 17. pantā pēc otrās daļas iekļauj šādu daļu:

“VI pielikumu, kas grozīts ar Komisija Regulu (ES) 2017/1221 (\*), piemēro no 2019. gada 1. septembra visiem jauniem transportlīdzekļiem, kuri reģistrēti minētajā datumā vai vēlāk

(\*) OV L 174, 7.7.2017, 3. lpp.”;

- 3) VI pielikumu aizstāj ar šīs regulas pielikuma tekstu.

*2. pants*

**Stāšanās spēkā un piemērošana**

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2017. gada 22. jūnijā

Komisijas vārdā –  
priekšsēdētājs  
Jean-Claude JUNCKER

## PIELIKUMS

## “VI PIELIKUMS

**1. Ievads**

- 1.1. Šajā pielikumā ir aprakstīta procedūra 4. tipa testam, kurā nosaka ogleņdeņražu emisijas, kas iztvaiko no degvielas sistēmām transportlīdzekļos ar dzirksteļaidzdedzes dzinējiem.

**2. Tehniskās prasības****2.1. Ievads**

Procedūra ietver iztvaikošanas emisijas testu un divus papildu testus, no kuriem viens ir aktīvās ogles kārbas vecināšanas tests, kas aprakstīts 5.1. punktā, un otrs – degvielas glabāšanas sistēmas caurlaidīguma tests, kas aprakstīts 5.2. punktā.

Iztvaikošanas emisijas tests (1. attēls) ir paredzēts tam, lai noteiktu ogleņdeņražu iztvaikošanas emisiju, ko rada diennakts temperatūras svārstības, karstuma radītie izgarojumi transportlīdzekļa stāvēšanas laikā un braukšana pilsētas apstākļos.

**2.2. Iztvaikošanas emisijas testam ir šādi posmi:**

- a) testa brauciens, kurš ietver braukšanas ciklu pilsētas apstākļos (pirmā daļa) un ārpuspilsētas apstākļos (otrā daļa), kam seko divi braukšanas cikli pilsētas apstākļos (pirmā daļa);
- b) karstuma radītā izgarojuma zudumu noteikšana;
- c) diennakts zudumu noteikšana.

Ogleņdeņražu masas emisijas no karstuma radītā izgarojuma un diennakts zudumu posmiem summē kopā ar caurlaidības koeficientu, lai iegūtu kopējo testa rezultātu.

**3. Transportlīdzeklis un degviela****3.1. Transportlīdzeklis**

- 3.1.1. Transportlīdzeklim jābūt labā mehāniskā stāvoklī, iepriekš piestrādātam un ar vismaz 3 000 km nobraukumu pirms testa. Iztvaikošanas emisijas noteikšanai reģistrē sertifikācijai izmantotā transportlīdzekļa nobraukumu un vecumu. Iztvaikošanas emisijas kontroles sistēmai bija jābūt pievienotai un jādarbojas pareizi visā piestrādes periodā, un aktīvās ogles kārbai(-ām) bija jābūt izmantotai(-ām) normālā režīmā bez pārmērīgas attīrīšanas vai sloģošanas. Aktīvās ogles kārbai(-ām), kas vecināta(-as) atbilstoši 5.1. punktā aprakstītajai procedūrai, jābūt pievienotai(-ām), kā parādīts 1. attēlā.

**3.2. Degviela**

- 3.2.1. Izmanto I tipa E10 standartdegvielu, kas minēta Regulas (EK) Nr. 692/2008 IX pielikumā. Šajā regulā E10 standartdegviela ir I tipa standartdegviela, izņemot kārbas vecināšanai, kas aprakstīta 5.1. punktā.

**4. Testēšanas aprīkojums iztvaikošanas testam****4.1. Šasijas dinamometrs**

Šasijas dinamometram jāatbilst ANO/EEK Noteikumu Nr. 83 4.a pielikuma 1. papildinājuma prasībām.

**4.2. Iztvaikošanas emisijas mērīšanas kamera**

Iztvaikošanas emisijas mērīšanas kamerai jāatbilst ANO/EEK Noteikumu Nr. 83 7. pielikuma 4.2. punkta prasībām.

## 1. attēls

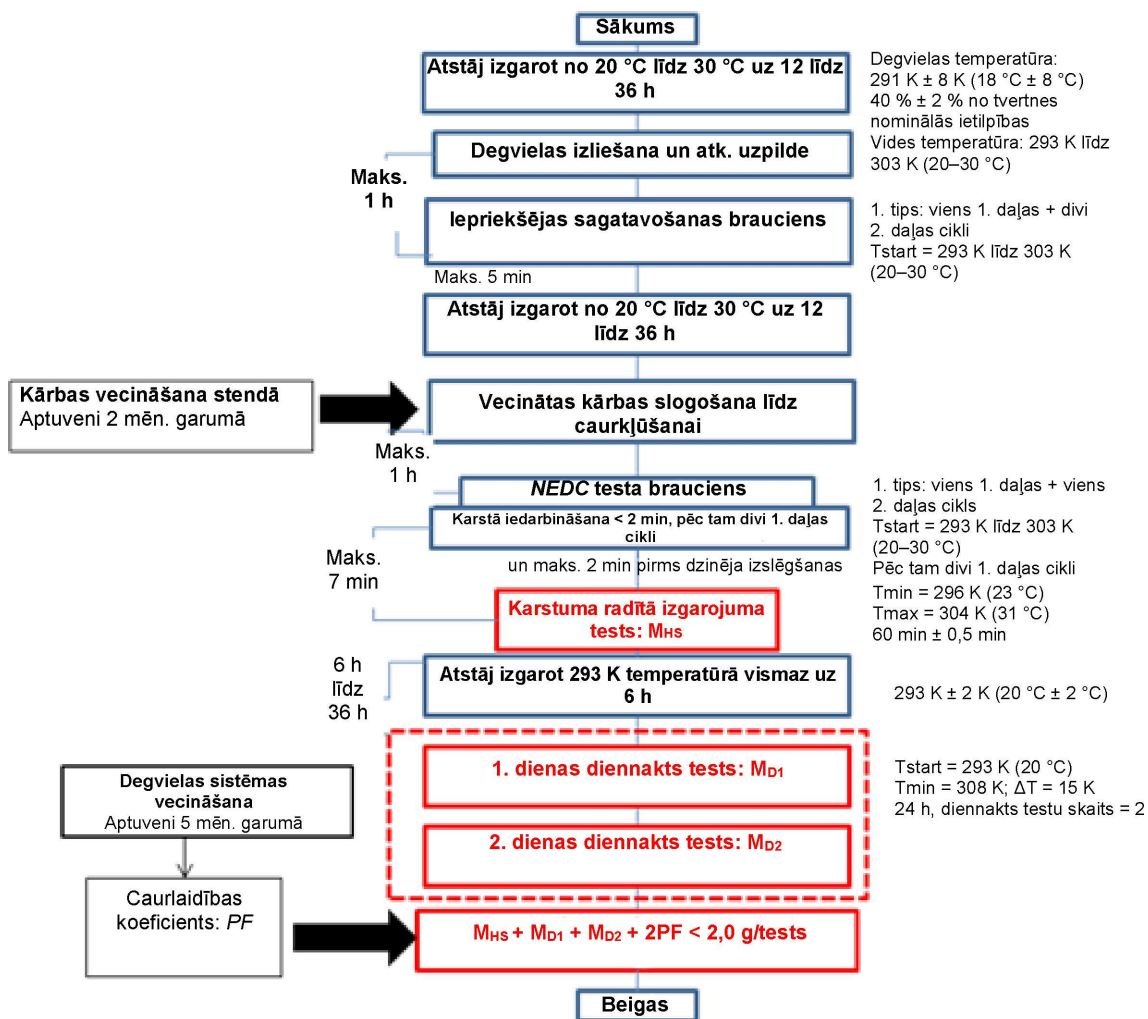
## Izvaikošanas emisijas noteikšana

3 000 km piestrādes periods (bez pārmērīgas attīrīšanas/slogošanas)

Vecinātas(-u) kārbas(-u) izmantojums

Transportlīdzekļa tīrīšana ar tvaika strūklu (ja nepieciešams)

Degvielas neradītu fona emisiju avotu samazināšana vai likvidēšana (ja saņemta piekrišana)



Piezīmes: 1. Izvaikošanas emisijas kontroles saimes – kā I pielikuma 3.2. punktā.

2. Izplūdes gāzu emisiju var mērīt I tipa testa braucienā, bet šo mērījumu neizmanto tiesību aktos paredzētiem nolūkiem. Tiesību aktos noteiktais izplūdes gāzu emisiju tests joprojām ir veicams atsevišķi.

4.3. Analītiskās sistēmas

Analītiskajām sistēmām jāatbilst ANO/EEK Noteikumu Nr. 83 7. pielikuma 4.3. punkta prasībām.

4.4. Temperatūras reģistrācija

Temperatūras reģistrācijai jāatbilst ANO/EEK Noteikumu Nr. 83 7. pielikuma 4.5. punkta prasībām.

- 4.5. Spiediena reģistrācija  
Spiediena reģistrācijai jāatbilst ANO/EEK Noteikumu Nr. 83 7. pielikuma 4.6. punkta prasībām.
- 4.6. Ventilatori  
Ventilatoriem jāatbilst ANO/EEK Noteikumu Nr. 83 7. pielikuma 4.7. punkta prasībām.
- 4.7. Gāzes  
Gāzēm jāatbilst ANO/EEK Noteikumu Nr. 83 7. pielikuma 4.8. punkta prasībām.
- 4.8. Papildu aprīkojums  
Papildu aprīkojumam jāatbilst ANO/EEK Noteikumu Nr. 83 7. pielikuma 4.9. punkta prasībām.

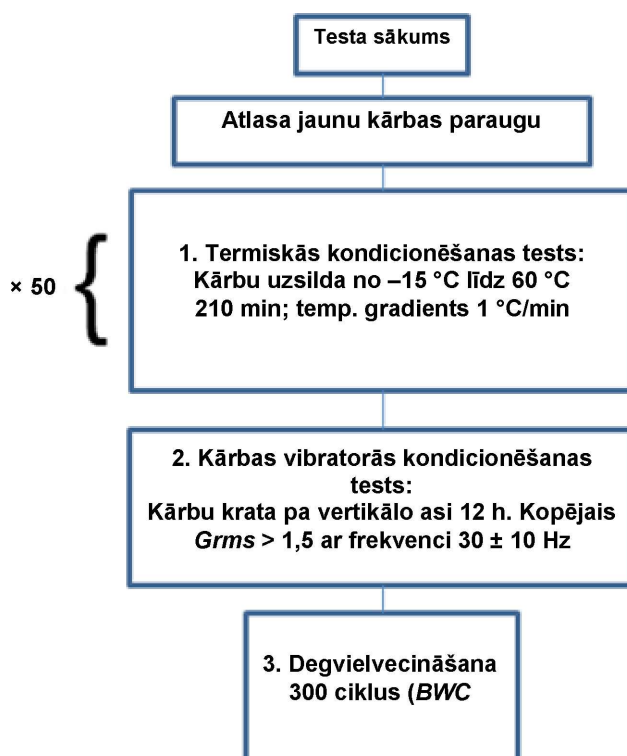
## 5. Testa procedūra

### 5.1. Kārba(-u) vecināšana stendā

Pirms izpilda karstuma radītā izgarojuma un diennakts zudumu sekvences, kārba(-as) jāvecina atbilstoši 2. attēlā aprakstītajai procedūrai.

#### 2. attēls

#### Procedūra kārba(-u) vecināšanai stendā



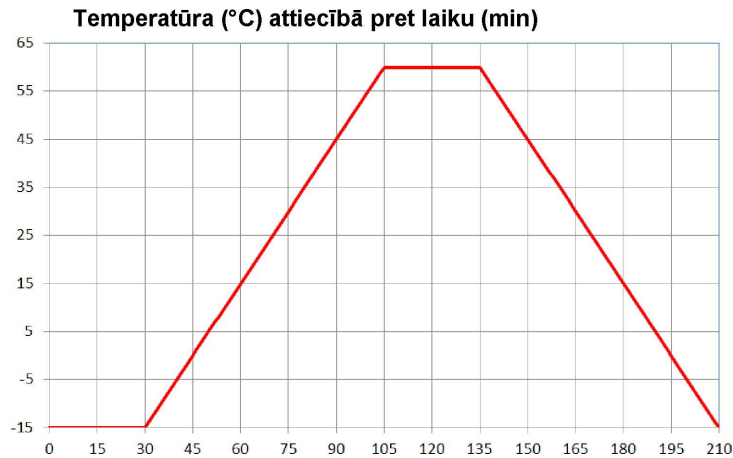
#### 5.1.1. Termiskās kondicionēšanas tests

Īpašā temperatūras kamerā kārba(-as) pakļauj cikliem temperatūrā no -15 °C līdz 60 °C ar 30 minūšu stabilizāciju -15 °C un 60 °C temperatūrā. Katrs cikls ilgst 210 minūtes, kā parādīts 3. attēlā. Temperatūras gradientam jābūt pēc iespējas tuvākām 1 °C/min. Caur kārba(-ām) nevajadzētu plūst mākslīgai gaisa plūsmai.

Ciklu atkārtoti 50 reizes pēc kārtas. Kopumā šī darbība ilgs 175 stundas.

## 3. attēls

## Termiskās kondicionēšanas cikls



## 5.1.2. Kārba vibratorās kondicionēšanas tests

Pēc termiskās vecināšanas kārba(-as) krata pa vertikālo asi, kārba(-as) uzstādot atbilstoši tās/to vērsūmam transportlīdzeklī, ar kopējo *Grms*<sup>(1)</sup> > 1,5 m/s<sup>2</sup> un frekvenci 30 ± 10 Hz. Testa ilgums ir 12 stundas.

## 5.1.3. Kārba degvielvecināšanas tests

## 5.1.3.1. Degvielvecināšana 300 ciklos

- 5.1.3.1.1. Pēc termiskās kondicionēšanas testa un vibratorā testa kārba(-as) vecina, izmantojot I tipa E10 pārdošanā esošo degvielu, kā norādīts 5.1.3.1.1.1. punktā, un slāpekli vai gaisu ar degvielas tvaiku tilpumu 50 ± 15 %. Degvielas tvaiku iepildes ātrumam jābūt 60 ± 20 g/h.

Kārba(-as) sloģo, līdz tiek sasniegts attiecīgais caurkļūšanas punkts. Caurkļūšanu uzskata par punktu, kurā kumulatīvais emitēto ogleņdeņražu daudzums ir 2 grammi. Alternatīvi, sloģošanu uzskata par pabeigtu, kad līdzvērtīgais koncentrācijas līmenis ventilācijas atverē sasniedz 3 000 ppm.

- 5.1.3.1.1.1. E10 pārdošanā esošajai degvielai, ko izmanto šajā testā, jāatbilst tām pašām prasībām kā E10 standartdegvielai šādos aspektos:

- blīvums pie 15 °C,
- tvaika spiediens (*DVPE*),
- destilācija (tikai iztvaikošana),
- ogleņdeņražu analīze (tikai olefīni, aromātiskie ogleņdeņraži, benzols),
- skābekļa saturs,
- etanola saturs.

- 5.1.3.1.2. Kārba(-as) attīra atbilstoši ANO/EEK Noteikumu Nr. 83 7. pielikuma 5.1.3.8. punktā aprakstītajai procedūrai. Standarta apstākļi ir 273,2 K un 101,33 kPa.

Kārba jāattīra 5 minūtes līdz 1 stundu pēc sloģošanas.

- 5.1.3.1.3. Šā pielikuma 5.1.3.1.1. un 5.1.3.1.2. punktā aprakstītās procedūras soļus atkārti 50 reizi, pēc kā izmēra butāna darbspēju (*BWC*), kas ir aktīvās ogles kārba spēja absorbēt un desorbēt butānu no sausa gaisa noteiktos apstākļos piecos butāna ciklos, kā aprakstīts 5.1.3.1.4. punktā. Vecināšana ar degvielas tvaiku turpinās, līdz tiek izpildīti 300 cikli. Pēc šiem 300 cikliem izmēra *BWC* piecos butāna ciklos, kā aprakstīts 5.1.3.1.4. punktā.

<sup>(1)</sup> *Grms*: vibrācijas signāla vidējo kvadrātisko (*rms*) vērtību aprēķina, kāpinot kvadrātā signāla spēcīgumu visos punktos, nosakot kvadrātā kāpinātā spēcīguma vidējo vērtību un pēc tam izvelkot kvadrātsakni no vidējās vērtības. Iegūtais skaitlis ir *Grms* mērs.

- 5.1.3.1.4. Pēc 50 un 300 degvielvecināšanas cikliem izmēra BWC. Mērījumu veic, kārbu slogojot, kā aprakstīts ANO/EEK Noteikumu Nr. 83 7. pielikuma 5.1.6.3. punktā, līdz caurkļūšanai. BWC reģistrē.

Kārbu(-as) attīra atbilstoši ANO/EEK Noteikumu Nr. 83 7. pielikuma 5.1.3.8. punktā aprakstītajai procedūrai.

Kārba jāattīra 5 minūtes līdz 1 stundu pēc slogošanas.

Butānslogošanas darbību atkārto piecas reizes. BWC reģistrē pēc katra butānslogošanas soļa.  $BWC_{50}$  aprēķina kā piecu BWC vidējo vērtību un reģistrē.

Kopumā kārbu(-as) vecina 300 degvielvecināšanas ciklos + 10 butāna ciklos, un pēc tam to/tās uzskata par stabilizētu(-ām).

- 5.1.3.2. Ja kārbu(-as) piegādā piegādātājs, ražotājs iepriekš informē tipa apstiprinātājas iestādes, lai tās piegādātāja telpās varētu novērot jebkuru vecināšanas posmu.

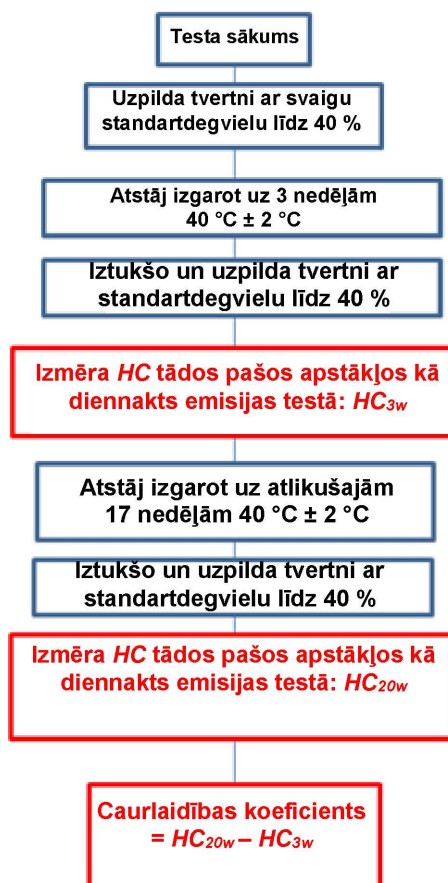
- 5.1.3.3. Ražotājs iesniedz tipa apstiprinātājam iestādēm testēšanas protokolu, kurā iekļauti vismaz šādi elementi:

- aktīvās ogles veids,
- noslogojums,
- degvielas specifikācijas,
- BWC mērījumi.

- 5.2. Degvielas sistēmas caurlaidības koeficienta noteikšana (4. attēls)

4. attēls

#### Caurlaidības koeficienta noteikšana



Atlasa saimi reprezentējošu degvielas glabāšanas sistēmu un piestiprina to pie stenda, tad uz 20 nedēļām  $40\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$  temperatūrā pakļauj izgarošanai ar E10 standartdegvielu. Degvielas glabāšanas sistēmu stendā novieto tā, lai tā būtu vērsta līdzīgi kā sākotnēji transportlīdzeklī.

5.2.1. Tvertni uzpilda ar svaigu E10 standartdegvielu  $18\text{ °C} \pm 8\text{ °C}$  temperatūrā. Tvertni uzpilda līdz  $40\% \pm 2\%$  no tvertnes nominālās ietilpības. Pēc tam stendu ar degvielas sistēmu uz 3 nedēļām novieto īpašā un drošā telpā ar regulējamu temperatūru diapazonā  $40 \pm 2\text{ °C}$ .

5.2.2. Trešās nedēļas beigās tvertni iztukšo un atkārtoti uzpilda ar svaigu E10 standartdegvielu  $18\text{ °C} \pm 8\text{ °C}$  temperatūrā  $40\% \pm 2\%$  no tvertnes nominālās ietilpības.

6 līdz 36 stundu laikā, no kurām pēdējās 6 stundas  $20\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$  temperatūrā, stendu ar degvielas sistēmu novieto VT-SHED un 24 stundas izpilda diennakts procedūru atbilstoši ANO/EEK Noteikumu Nr. 83 7. pielikuma 5.7. punktā aprakstītajai procedūrai. Degvielas sistēmas izvadu novieto ārpus VT-SHED, lai izslēgtu iespēju, ka no tvertnes izvadītās emisijas uzskata par caurlaišanu. Izmēra HC emisiju un vērtību reģistrē kā  $HC_{3W}$ .

5.2.3. Stendu ar degvielas sistēmu uz atlikušajām 17 nedēļām atkal novieto īpašā un drošā telpā ar regulējamu temperatūru  $40\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$ .

5.2.4. 17. nedēļas beigās tvertni iztukšo un atkārtoti uzpilda ar svaigu standartdegvielu  $18\text{ °C} \pm 8\text{ °C}$  temperatūrā  $40\% \pm 2\%$  no tvertnes nominālās ietilpības.

6 līdz 36 stundu laikā, no kurām pēdējās 6 stundas  $20\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$  temperatūrā, stendu ar degvielas sistēmu novieto VT-SHED un 24 stundas izpilda diennakts procedūru atbilstoši ANO/EEK Noteikumu Nr. 83 7. pielikuma 5.7. punktā aprakstītajai procedūrai. Degvielas sistēmas izvadu novieto ārpus VT-SHED, lai izslēgtu iespēju, ka no tvertnes izvadītās emisijas uzskata par caurlaišanu. HC emisijas mēra un reģistrē kā  $HC_{20W}$ .

5.2.5. Caurleidības koeficients ir starpība starp  $HC_{20W}$  un  $HC_{3W}$ , ko izsaka kā gramus 24 stundās (g/24 h) ar trīs cipariem.

5.2.6. Ja caurleidības koeficientu nosaka piegādātājs, ražotājs iepriekš informē tipa apstiprinātājas iestādes, lai būtu iespējams veikt novērošanas kontrolpārbaudi piegādātāja telpās.

5.2.7. Ražotājs iesniedz tipa apstiprinātājām iestādēm testēšanas protokolu, kurā iekļauti vismaz šādi elementi:

a) testētās degvielas glabāšanas sistēmas pilns apraksts, tostarp tāda informācija kā testētās tvertnes tips, tas, vai tvertne ir vienslāņa vai daudzslāņu, un tvertnes un citu degvielas glabāšanas sistēmas daļu izgatavošanai izmantotie materiāli;

b) vidējā temperatūra nedēļā, pie kuras veikta vecināšana;

c) 3. nedēļā izmērītā HC ( $HC_{3W}$ );

d) 20. nedēļā izmērītā HC ( $HC_{20W}$ );

e) iegūtais caurleidības koeficients (PF).

5.2.8. Atkāpjoties no 5.2.1. līdz 5.2.7. punkta, ražotāji, kuri izmanto daudzslāņu tvertnes, iepriekš aprakstītās pilnās mērīšanas procedūras vietā var izvēlēties izmantot šādu piešķirto caurleidības koeficientu (APF):

daudzslāņu tvertnes  $APF = 120\text{ mg}/24\text{ h}$ .

5.2.8.1. Ja ražotājs izvēlas izmantot piešķirto caurleidības koeficientu, tas iesniedz tipa apstiprinātājai iestādei deklarāciju, kurā skaidri norādīts tvertnes tips, kā arī deklarāciju par izmantotajiem materiāliem.

5.3. Karstuma radītā izgarojuma un diennakts zudumu mērīšanas sekvenca

Transportlīdzekli sagatavo atbilstoši ANO/EEK Noteikumu Nr. 83 7. pielikuma 5.1.1. un 5.1.2. punktā aprakstītajām prasībām. Pēc ražotāja pieprasījuma un ar atbildīgās iestādes piekrišanu pirms testēšanas var likvidēt vai samazināt degvielas neradītu fona emisiju avotus (piem., izkarsējot riepas vai transportlīdzekli augstā temperatūrā, aizvācot apskalošanas šķidrumu).



## 5.3.1. Izgarojums

Transportlīdzekli uz 12 līdz 36 stundām atstāj stāvēt izgarojumu uztveršanas zonā. Stāvēšanas perioda beigās dzinēja eļļas un dzesētāja temperatūrai jābūt vienādei ar temperatūru zonā vai diapazonā  $\pm 3$  °C.

## 5.3.2. Degvielas izliešana un atkārtota uzpilde

Degvielas izliešanu un atkārtotu uzpildi veic atbilstoši ANO/EEK Noteikumu Nr. 83 7. pielikuma 5.1.7. punktā aprakstītajai procedūrai.

## 5.3.3. Iepriekšējās sagatavošanas brauciens

Vienas stundas laikā pēc tam, kad pabeigta degvielas izliešana un atkārtota uzpilde, transportlīdzekli novieto uz šasijas dinamometra un veic I tipa testa vienu pirmās daļas un divus otrās daļas braukšanas ciklus saskaņā ar ANO/EEK Noteikumu Nr. 83 4.a pielikumu.

Izplūdes gāzu emisiju paraugi šīs darbības laikā netiek ņemti.

## 5.3.4. Izgarojums

Piecu minūšu laikā pēc tam, kad pabeigta transportlīdzekļa iepriekšēja sagatavošana, to uz 12 līdz 36 stundām atstāj stāvēt izgarojumu uztveršanas zonā. Stāvēšanas perioda beigās dzinēja eļļas un dzesētāja temperatūrai jābūt vienādei ar temperatūru zonā vai diapazonā  $\pm 3$  °C.

## 5.3.5. Kārbas caurklūšanas punkts

Kārba(-as), kas vecināta(-as) saskaņā ar 5.1. punktā aprakstīto sekvenci, sloģo līdz caurklūšanai atbilstoši ANO/EEK Noteikumu Nr. 83 7. pielikuma 5.1.4. punktā aprakstītajai procedūrai.

## 5.3.6. Dinamometra tests

5.3.6.1. Vienas stundas laikā pēc tam, kad pabeigta kārbas sloģošana, transportlīdzekli novieto uz šasijas dinamometra un veic I tipa testa vienu pirmās daļas un vienu otrās daļas braukšanas ciklu saskaņā ar ANO/EEK Noteikumu Nr. 83 4.a pielikumu. Pēc tam dzinēju izslēdz. Šīs darbības laikā var ņemt izplūdes gāzu emisijas paraugus, bet iegūtos rezultātus nedrīkst izmantot izplūdes gāzu emisijas tipa apstiprināšanai.

5.3.6.2. Divu minūšu laikā pēc tam, kad pabeigts 5.3.6.1. punktā minētais I tipa testa brauciens, veic nākamo transportlīdzekļa sagatavošanas braucienu, kas ietver I tipa testa divus pirmās daļas testa ciklus (karstā iedarbināšana). Pēc tam dzinēju atkal izslēdz. Šīs darbības laikā nav nepieciešams ņemt izplūdes gāzu emisijas paraugus.

## 5.3.7. Karstuma radītais izgarojums

Pēc dinamometra testa veic karstuma radītā izgarojuma iztvaikošanas emisijas testu atbilstoši ANO/EEK Noteikumu Nr. 83 7. pielikuma 5.5. punkta prasībām. Karstuma radītā izgarojuma zudumus aprēķina saskaņā ar ANO/EEK Noteikumu Nr. 83 7. pielikuma 6. punktu un reģistrē kā  $M_{HS}$ .

## 5.3.8. Izgarojums

Pēc karstuma radītā izgarojuma iztvaikošanas emisijas testa transportlīdzekli pakļauj izgarošanas procesam atbilstoši ANO/EEK Noteikumu Nr. 83 7. pielikuma 5.6. punkta prasībām.

## 5.3.9. Diennakts tests

5.3.9.1. Pēc izgarojuma veic diennakts zudumu pirmreizējo mērīšanu 24 stundu garumā atbilstoši ANO/EEK Noteikumu Nr. 83 7. pielikuma 5.7. punkta prasībām. Emisiju aprēķina atbilstoši ANO/EEK Noteikumu Nr. 83 7. pielikuma 6. punkta prasībām. Iegūto vērtību reģistrē kā  $M_{D1}$ .

5.3.9.2. Pēc pirmā 24 stundu diennakts testa veic diennakts zudumu otrreizējo mērīšanu 24 stundu garumā atbilstoši ANO/EEK Noteikumu Nr. 83 7. pielikuma 5.7. punkta prasībām. Emisiju aprēķina atbilstoši ANO/EEK Noteikumu Nr. 83 7. pielikuma 6. punkta prasībām. Iegūto vērtību reģistrē kā  $M_{D2}$ .

## 5.3.10. Aprēķins

Rezultātam, ko iegūst ar formulu  $M_{HS} + M_{D1} + M_{D2} + 2PF$ , jābūt mazākam par Regulas (EK) Nr. 715/2007 1. pielikuma 3. tabulā noteikto robežvērtību.

## 5.3.11. Ražotājs iesniedz tipa apstiprinātājām iestādēm testēšanas protokolu, kurā iekļauti vismaz šādi elementi:

- a) izgarošanas periodu apraksts, tostarp norādot ilgumu un vidējās temperatūras;
  - b) izmantotās vecinātās kārbas apraksts un norāde uz precīzu vecināšanas protokolu;
  - c) vidējā temperatūra karstuma radītā izgarojuma testa laikā;
  - d) karstuma radītā izgarojuma testa mērījums (*HSL*);
  - e) pirmā diennakts testa mērījums ( $DL_{1st\ day}$ );
  - f) otrā diennakts testa mērījums ( $DL_{2nd\ day}$ );
  - g) iztvaikošanas testa galarezultāts, ko aprēķina šādi:  $M_{HS} + M_{D1} + M_{D2} + 2PF$ .”
-