

UREDBA KOMISIJE (EU) 2017/1221**z dne 22. junija 2017****o spremembi Uredbe (ES) št. 692/2008 v zvezi z metodologijo za določitev emisij izhlapevanja (preskus tipa 4)****(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2007 o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil ⁽¹⁾ ter zlasti člena 14(3) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Uredba (ES) št. 715/2007 zahteva, da so nova lahka vozila skladna z določenimi mejnimi vrednostmi emisij, vključno z emisijami izhlapevanja. Posebni tehnični ukrepi, potrebni za izvajanje navedene uredbe, so bili sprejeti z Uredbo Komisije (ES) št. 692/2008 ⁽²⁾.
- (2) Komisija je marca 2011 oblikovala delovno skupino, v kateri so bile zastopane vse zainteresirane strani, in sicer za pregled obstoječe metodologije za merjenje emisij izhlapevanja in za razvoj nove metodologije, pri čemer so se obravnavali glavni vidiki strategije regeneracije, učinki etanola na delovno zmogljivost, trajnost in prepustnost posod ter njihove emisije iz njih pri oskrbi z gorivom.
- (3) Delovna skupina je svoje delo opravljala na podlagi številnih elementov iz dveh poročil, ki ju je objavilo Skupno raziskovalno središče Komisije z naslovom „Ocena stroškov in koristi uvedbe novega evropskega preskusnega postopka za emisije izhlapevanja“ in „Pregled evropskega preskusnega postopka za emisije izhlapevanja: glavni vidiki in predlagane rešitve“.
- (4) Analiza delovne skupine je odkrila številne pomanjkljivosti, ki spodkopavajo učinkovitost nadzora nad emisijami izhlapevanja in jih je potrebno odpraviti, da bi se zagotovila zadovoljiva raven varovanja okolja. Zato je ustrezno uvesti dva nova postopka za staranje posod z aktivnim ogljem in opredelitev prepustnosti gorivnega sistema v obstoječem postopku homologacije.
- (5) Dodajanje etanola v evropska bencinska goriva, zlasti pri dodajanju v pripravljen bencin, vpliva na parni tlak goriva. Pri preskušanju bi se zato moralo uporabljati referenčno gorivo E10, da bi se bolje odražala sedanja poraba goriv v Uniji.
- (6) V Uniji se še vedno prodajajo enoslojni plastični rezervoarji in pričakuje se, da bodo do leta 2030 pomemben del evropskega voznega parka. Vendar takšni rezervoarji prepuščajo etanol, ki se potem oddaja v okolje. Da bi se to upoštevalo, je potreben namenski postopek merjenja prepuščanja etanola.
- (7) Za dodajanje etanola je bilo v študijah švedske državne uprave za ceste in TÜV Nord tudi ugotovljeno, da vpliva na trajnost posod z aktivnim ogljem. Za staranje posode bi zato bilo treba dodati nov postopek. Starano posodo bi potem bilo treba uporabiti v preskusnem vozilu med preskusom SHED.
- (8) Sedanje strategije regeneracije, ki se uporabljajo v vozilih v Uniji, niso ustrezne zlasti za mestno vožnjo in zato lahko vodijo k emisijam zaradi difuzije ogljikovodikov. Zato je bila pregledana preskusna vožnja pred preskusom SHED in trajanje preskusa dnevnih emisij bi se moralo podaljšati na 48 ur.
- (9) Uredbo (ES) št. 692/2008 bi bilo zato treba ustrezno spremeniti.

⁽¹⁾ UL L 171, 29.6.2007, str. 1.

⁽²⁾ Uredba Komisije (ES) št. 692/2008 z dne 18. julija 2008 o izvajanju in spremembi Uredbe (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil (UL L 199, 28.7.2008, str. 1).

(10) Ukrepi iz te uredbe so v skladu z mnenjem Tehničnega odbora za motorna vozila –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Spremembe Uredbe (ES) št. 692/2008

Uredba (ES) št. 692/2008 se spremeni:

(1) v členu 2 se dodajo točke 45 do 48:

- „45. ‚sistem za shranjevanje goriva‘ pomeni naprave, ki omogočajo shranjevanje goriva, sestavljen pa je iz rezervoarja za gorivo, nastavka za polnjenje rezervoarja, pokrova rezervoarja in črpalke za gorivo;
- 46. ‚faktor prepustnosti (FP)‘ pomeni emisije ogljikovodikov, kot se odražajo v prepustnosti sistema za shranjevanja goriva;
- 47. ‚enoslojni rezervoar‘ pomeni rezervoar za gorivo iz enega sloja materiala;
- 48. ‚večslojni rezervoar‘ pomeni rezervoar za gorivo iz vsaj dveh različnih slojev materiala, pri čemer je eden neprepusten za ogljikovodike, vključno z etanolom.“;

(2) v členu 17 se za drugim pododstavkom vstavi naslednji odstavek:

„Priloga VI, kot je bila spremenjena z Uredbo Komisije (EU) 2017/1221 (*), se uporablja od 1. septembra 2019 za vsa nova vozila, registrirana na ta datum ali po njem.

(*) UL L 174, 7.7.2017, str. 3“;

(3) Priloga VI se nadomesti z besedilom iz Priloge k tej uredbi.

Člen 2

Začetek veljavnosti in uporaba

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 22. junija 2017

Za Komisijo
Predsednik
Jean-Claude JUNCKER

PRILOGA

„PRILOGA VI

1. Uvod

- 1.1 Ta priloga opisuje postopek za preskus tipa 4, s katerim se določijo emisije ogljikovodikov zaradi izhlapevanja iz gorivnih sistemov na vozilih z motorji s prisilnim vžigom.

2. Tehnične zahteve**2.1 Uvod**

Ta postopek obsega preskusni postopek za emisije izhlapevanja in dva dodatna preskusa, enega za staranje posode z aktivnim ogljem, kot je opisan v točki 5.1, in enega za prepustnost sistema za shranjevanja goriva, kot je opisan v točki 5.2.

Preskus emisij izhlapevanja (slika 1) je namenjen določanju emisij izhlapevanja ogljikovodikov, ki so posledica dnevnega nihanja temperature, odstavljanja segretega vozila med parkiranjem in mestne vožnje.

2.2 Preskus emisij izhlapevanja je sestavljen iz:

- a) preskusne vožnje z mestnim (del 1) in izvenmestnim (del 2) voznim ciklom, temu pa sledita dva mestna (del 1) vozna cikla;
- b) določitve izgube zaradi odstavitve segretega vozila;
- c) določitve dnevnih izgub.

Masne emisije ogljikovodikov iz izgub zaradi odstavitve segretega vozila in dnevnih izgub se združijo skupaj s faktorjem prepustnosti, da se dobi celoten rezultat za preskus.

3. Vozilo in gorivo**3.1 Vozilo**

- 3.1.1 Vozilo mora biti v dobrem tehničnem stanju in pred preskusom imeti najmanj 3 000 prevoženih kilometrov. Zaradi določitve emisij izhlapevanja se zapišejo prevoženi kilometri in starost vozila, ki se uporabi za certificiranje. Sistem za uravnavanje emisij zaradi izhlapevanja mora biti priključen in v času preskusa pravilno delovati; posode z aktivnim ogljem so bile normalno uporabljane, torej niso bile izpostavljene premočni regeneraciji ali neobičajni obremenitvi. Posode z aktivnim ogljem, starane v skladu s postopkom iz točke 5.1, se priključijo, kot je opisano v sliki 1.

3.2 Gorivo

- 3.2.1 Uporabi se referenčno gorivo tipa I E10, opredeljeno v Prilogi IX k Uredbi (ES) št. 692/2008. Za namene te uredbe referenca E10 pomeni referenčno gorivo tipa I, razen za staranje posod, kot je določeno v točki 5.1.

4. Preskusna oprema za preskus emisij zaradi izhlapevanja**4.1 Dinamometer z valji**

Dinamometer z valji izpolnjuje zahteve iz Dodatka 1 Priloge 4a k Pravilniku UN/ECE št. 83.

4.2 Prostor za merjenje emisij izhlapevanja

Prostor za merjenje emisij izhlapevanja izpolnjuje zahteve iz točke 4.2 Priloge 7 k Pravilniku UN/ECE št. 83.

Slika 1

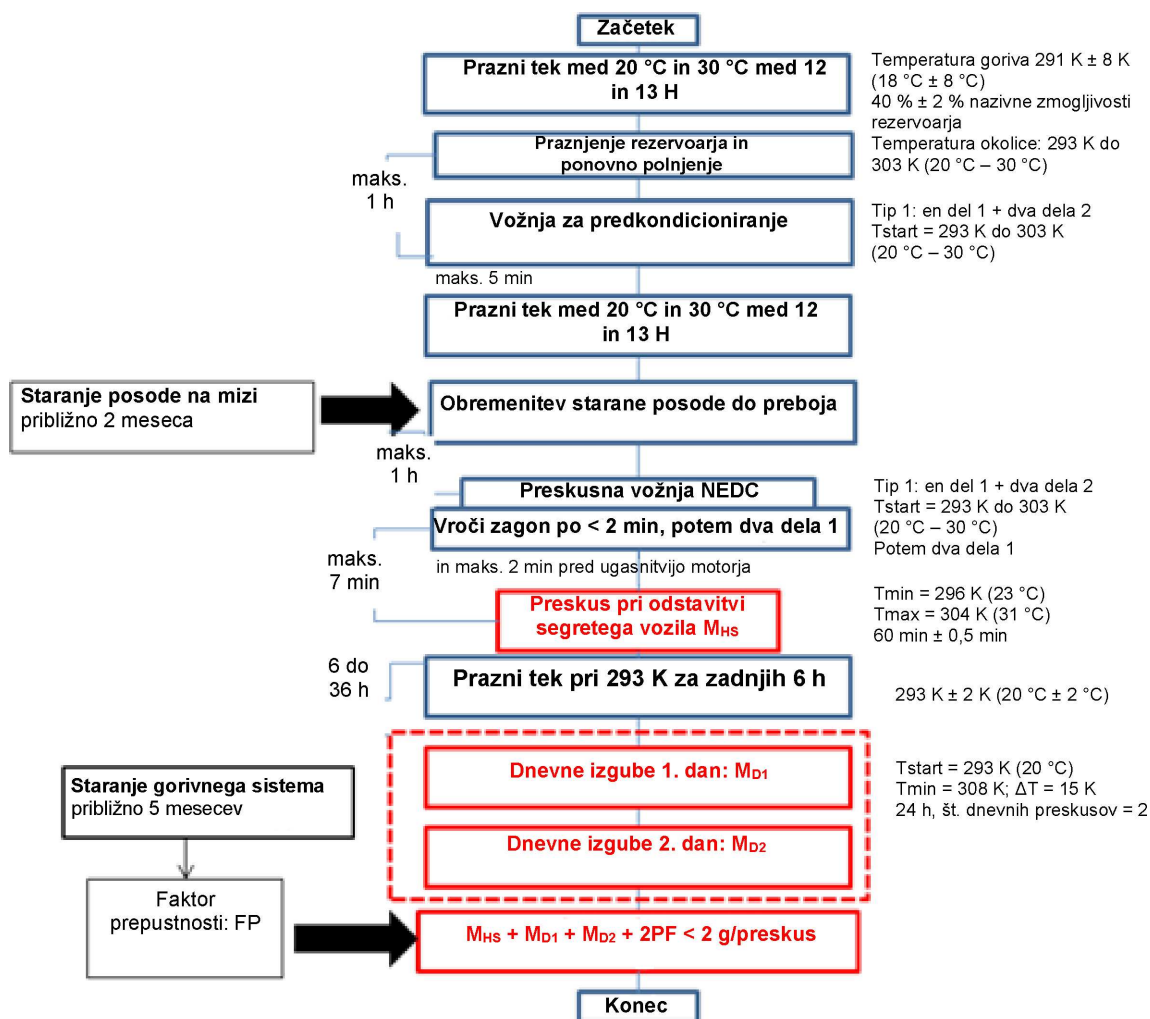
Določitev emisij izhlapevanja

Čas utekanja 3 000 km (brez odvečne regeneracije/obremenitve)

Uporaba starih posod

Čiščenje vozila s paro (če je potrebno)

Zmanjšanje ali odstranitev virov emisij iz ozadja, ki niso povezani z gorivi (če je dogovorjeno)



Opombe: 1. Uravnavanje emisij izhlapevanja – kot v točki 3.2 Priloge I

2. Emisije izpušnih plinov se lahko izmerijo med preskusno vožnjo tipa I, vendar se ne uporabljajo za zakonodajne namene. Zakonodajni preskus emisij izpušnih plinov ostane ločen.

4.3 Analizni sistemi

Analizni sistemi izpolnjujejo zahteve iz odstavka 4.3 Priloge 7 k Pravilniku UN/ECE št. 83.

4.4 Zapisovanje temperature

Zapisovanje temperature izpolnjuje zahteve iz odstavka 4.5 Priloge 7 k Pravilniku UN/ECE št. 83.

4.5 Zapisovanje tlaka

Zapisovanje tlaka izpolnjuje zahteve iz odstavka 4.6 Priloge 7 k Pravilniku UN/ECE št. 83.

4.6 Ventilatorji

Ventilatorji izpolnjujejo zahteve iz odstavka 4.7 Priloge 7 k Pravilniku UN/ECE št. 83.

4.7 Plini

Plini izpolnjujejo zahteve iz odstavka 4.8 Priloge 7 k Pravilniku UN/ECE št. 83.

4.8 Dodatna oprema

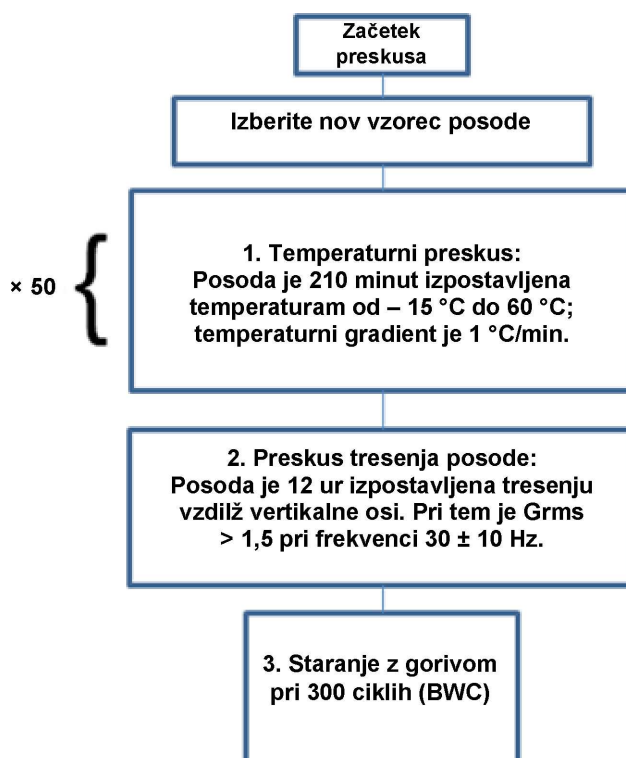
Dodatna oprema izpolnjuje zahteve iz odstavka 4.9 Priloge 7 k Pravilniku UN/ECE št. 83.

5. **Preskusni postopek**

5.1 Staranje posod na preskusni mizi

Pred preskusom pri odstavitvi segretega vozila in preskusom dnevnih izgub, je potrebno staranje posod po postopku na sliki 2.

Slika 2

Postopek staranja posod na preskusni mizi

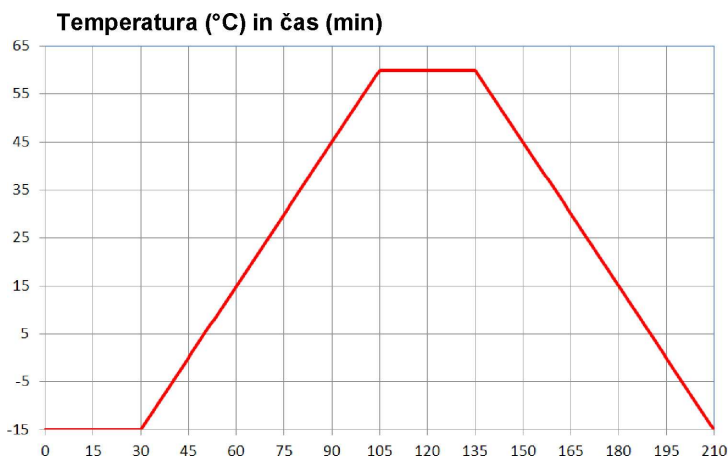
5.1.1 Temperaturni preskus

V posebni temperaturni komori so posode izpostavljene cikličnim spremembam temperature od - 15 °C do 60 °C z najmanj tridesetminutno stabilizacijo pri - 15 °C in 60 °C. Vsak cikel traja 210 minut, kot je na sliki 3. Temperaturni gradient je čim bližje 1 °C/min. Skozi posode ni prisilnega zračnega toka.

Cikel se zaporedoma ponovi 50 krat. Skupaj ta preskus traja 175 ur.

Slika 3

Temperaturni cikel



5.1.2 Preskus tresenja posode

Po postopku temperaturnega staranja se posode izpostavijo tresenju vzdolž vertikalne osi, pri čemer so posode nameščene tako kot v vozilu, kvadratni koren od G (G_{rms}) ⁽¹⁾ pa je večji od $1,5\text{m}/\text{sek}^2$ pri frekvenci 30 ± 10 Hz. Preskus traja 12 ur.

5.1.3 Preskus staranja posode z gorivom

5.1.3.1 Staranje goriva s 300 cikli

5.1.3.1.1 Po temperaturnem poskusu in poskusu tresenja se posode starajo z mešanico tržnega goriva tipa I E10, kot je določeno v točki 5.1.3.1.1.1, in dušika ali zraka s prostornino hlapov goriva 50 ± 15 %. Stopnja polnjenja hlapov goriva mora biti 60 ± 20 g/h.

Posode se obremenijo do ustreznega preboja. Preboj je trenutek, ko skupna količina oddanih ogljikovodikov doseže 2 grama. Alternativno se obremenitev lahko obravnava kot končana, ko ekvivalentna stopnja koncentracije na odprtini za zrak doseže 3 000 ppm.

5.1.3.1.1.1 Tržno gorivo E10, ki se uporablja za ta preskus, v naslednjih točkah izpolnjuje iste zahteve kot referenčno gorivo E10:

- gostota pri 15 °C;
- tlak hlapov (DVPE);
- destilacija (samo izhlapevanje)
- analiza ogljikovodikov (samo benzen, olefini, aromati);
- vsebnost kisika;
- vsebnost metanola.

5.1.3.1.2 Posode se regenerirajo v skladu s postopkom iz odstavka 5.1.3.8 Priloge 7 k Pravilniku UN/ECE št. 83. Standardni pogoji so pri 273,2 K in 101,33 kPa.

Posoda se regenerira od 5 minut do največ 1 ure po obremenitvi.

5.1.3.1.3 Koraki v postopku iz točk 5.1.3.1.1 in 5.1.3.1.2 se ponovijo 50-krat, temu pa sledi meritev delovne zmogljivosti absorpcije butana (BWC), ki pomeni zmogljivost posode z aktivnim ogljem, da absorbira in desorbira butan iz suhega zraka pod določenimi pogoji, in sicer v petih ciklih z butanom, kot je opisano v točki 5.1.3.1.4. Staranje s hlapi goriva se nadaljuje, dokler ni doseženih 300 ciklov. Po 300 ciklih se opravi meritev BWC v ciklih z butanom, kot je določeno v točki 5.1.3.1.4.

⁽¹⁾ G_{rms} : vrednost kvadratnega korena aritmetične sredine kvadratov vibracijskega signala se izračuna s kvadratom jakosti signala na vsaki točki, potem se izračuna povprečna vrednost tega kvadrata jakosti, nato pa se izračuna kvadratni koren povprečne vrednosti. Dobljeno število je vrednost G_{rms} .

5.1.3.1.4 Po 50 in 300 ciklih staranja z gorivom se opravi meritev BWC. Ta meritev obsega obremenitev posode v skladu z odstavkom 5.1.6.3 Priloge 7 k Pravilniku UN/ECE št. 83. Vrednost BWC se zapiše.

Potem se posode regenerirajo v skladu s postopkom iz odstavka 5.1.3.8 Priloge 7 k Pravilniku UN/ECE št. 83.

Posoda se regenerira od 5 minut do največ 1 ure po obremenitvi.

Korak obremenitve z butanom se ponovi petkrat. Vrednost BWC se zapiše po vsakem koraku obremenitve z butanom. Vrednost BWC_{50} se izračuna kot povprečje petih vrednosti BWC in se zapiše.

V celoti se posode starajo s 300 cikli staranja z gorivom in 10 cikli z butanom ter se obravnavajo kot stabilizirane.

5.1.3.2 Če posode zagotovijo dobavitelji, proizvajalci vnaprej obvestijo homologacijske organe, če želijo biti prisotni med katerim koli delom postopka staranja na lokaciji dobavitelja.

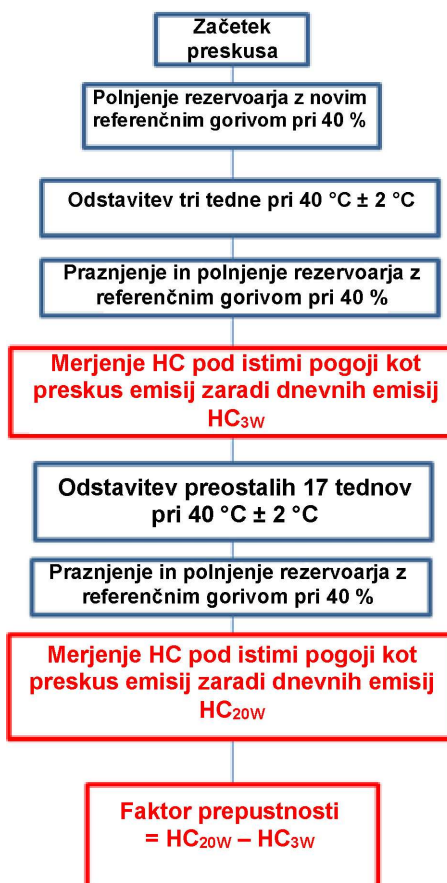
5.1.3.3 Proizvajalec organu za homologacijo predloži poročilo o preskusu z vsaj naslednjimi elementi:

- vrsta aktivnega oglja;
- stopnja obremenitve;
- specifikacije goriva;
- meritve BWC.

5.2 Določitev faktorja prepustnosti gorivnega sistema (slika 4)

Slika 4

Določitev faktorja prepustnosti



Izbere se reprezentativni sistem za shranjevanje goriva, ki se pritrdi na stojalo in za 20 tednov napolni z referenčnim gorivom E10 pri $40\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$. Sistem za shranjevanje goriva je na stojalu usmerjen podobno kot na vozilu.

5.2.1 Rezervoar se napolni s svežim referenčnim gorivom E10 pri temperaturi $18\text{ °C} \pm 8\text{ °C}$. Napolni se do $40 \pm 2\%$ nazivne zmogljivosti. Nato se stojalo, na katero je nameščen sistem za gorivo, za tri tedne postavi v poseben in varovan prostor z nadzorovano temperaturo $40\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$.

5.2.2 Na koncu tretjega tedna se rezervoar izprazni in ponovno napolni z referenčnim gorivom E10 pri temperaturi $18\text{ °C} \pm 8\text{ °C}$ do $40 \pm 2\%$ nazivne zmogljivosti.

V roku 6 do 36 ur se pri temperaturi $20\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$ stojalo s sistemom za gorivo za zadnjih 6 ur postavi v komoro VT-SHED in začne se 24-urni postopek za določanje dnevnih izgub v skladu s postopkom iz odstavka 5.7 Priloge 7 k Pravilniku UN/ECE št. 83. Sistem za gorivo se odzračuje izven komore VT-SHED, da se izloči možnost štetja emisij zaradi odzračevanja rezervoarja kot prepuščanje. Izmerijo se emisije HC, vrednost pa se zapiše kot HC_{3w} .

5.2.3 Nato se stojalo, na katero je nameščen sistem za gorivo, za preostalih 17 tednov ponovno postavi v poseben in varovan prostor z nadzorovano temperaturo $40\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$.

5.2.4 Na koncu sedemnajstega tedna se rezervoar izprazni in ponovno napolni z referenčnim gorivom pri temperaturi $18\text{ °C} \pm 8\text{ °C}$ do $40 \pm 2\%$ nazivne zmogljivosti.

V roku 6 do 36 ur se pri temperaturi $20\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$ stojalo s sistemom za gorivo za zadnjih 6 ur postavi v komoro VT-SHED in začne se 24-urni postopek za določanje dnevnih izgub v skladu s postopkom iz odstavka 5.7. Priloge 7 k Pravilniku UN/ECE št. 83. Sistem za gorivo se odzračuje izven komore VT-SHED, da se izloči možnost štetja emisij zaradi odzračevanja rezervoarja kot prepuščanje. Izmerijo se emisije HC, vrednost pa se zapiše kot HC_{20w} .

5.2.5 Faktor prepustnosti je trimestna razlika med HC_{20w} in HC_{3w} v g/24h.

5.2.6 Če faktor prepustnosti določijo dobavitelji, proizvajalci vnaprej obvestijo homologacijske organe, da želijo biti prisotni med preverjanjem na lokaciji dobavitelja.

5.2.7 Proizvajalec homologacijskemu organu predloži poročilo o preskusu z vsaj naslednjimi elementi:

- popoln opis preskušene sistema za shranjevanje goriva, vključno z informacijami o tipu rezervoarja, ki se je preskušal, ali je rezervoar enoslojen ali večslojen, ter katere vrste materialov so se uporabile za rezervoar in druge dele sistema za shranjevanje goriva;
- srednje tedenske vrednosti temperature, pri katerih je potekalo staranje;
- vrednost HC, izmerjena v 3. tednu (HC_{3w});
- vrednost HC, izmerjena v 20. tednu (HC_{20w});
- ugotovljeni faktor prepustnosti (FP).

5.2.8 Kot izjema od točk 5.2.1 do 5.2.7 se lahko proizvajalci, ki uporabljajo večslojne rezervoarje, odločijo, da bodo namesto celotnega zgornjega merilnega postopka uporabili naslednji dodeljeni faktor prepustnosti (DFP):

DFP večslojni rezervoar = 120 mg/24h

5.2.8.1 Kadar se proizvajalec odloči, da bo uporabil dodeljeni faktor prepustnosti, homologacijskemu organu predloži izjavo, v kateri je jasno opredeljen tip rezervoarja, in izjavo o uporabljenih vrstah materialov.

5.3 Vrstni red meritev pri odstavitvi segretega vozila in meritev dnevnih izgub

Vozilo se pripravi v skladu z odstavkoma 5.1.1 in 5.1.2 Priloge 7 k Pravilniku UN/ECE št. 83. Na zahtevo proizvajalca in z odobritvijo pristojnega organa se lahko viri emisij iz ozadja, ki niso povezani z gorivi, odstranijo ali zmanjšajo pred preskusom (npr. segrevanje pnevmatike ali vozila, odstranitev tekočine za čiščenje vetrobranskega stekla).

- 5.3.1 Odstavitev vozila
- Vozilo se parkira za najmanj 12 ur in največ 36 ur na območje, ki je temu namenjeno. Temperatura motornega olja in hladilne tekočine na koncu obdobja doseže temperaturo območja oz. se nahaja znotraj pasu ± 3 °C.
- 5.3.2 Črpanje goriva in ponovno polnjenje
- Črpanje goriva in ponovno polnjenje z njim poteka v skladu z odstavkom 5.1.7 Priloge 7 k Pravilniku UN/ECE št. 83.
- 5.3.3 Vožnja za predkondicioniranje
- V roku ene ure po črpanju goriva in ponovnem polnjenju z njim se vozilo postavi na dinamometer z valji, nato pa se z njim opravi vožnja skozi en vozni cikel del 1 in dva vozna cikla del 2 tipa I, in sicer v skladu s Prilogo 4a k Pravilniku UN/ECE št. 83.
- Emisije izpušnih plinov se pri tem ne vzorčijo.
- 5.3.4 Odstavitev vozila
- V petih minutah od predkondicioniranja se vozilo parkira za najmanj 12 ur in največ 36 ur na območje, ki je temu namenjeno. Temperatura motornega olja in hladilne tekočine na koncu obdobja doseže temperaturo območja oz. se nahaja znotraj pasu ± 3 °C.
- 5.3.5 Točka preboja za posodo
- Posode, starane v skladu s postopkom, opisanim v točki 5.1, se obremenijo do točke preboja v skladu s postopkom iz odstavka 5.1.4 Priloge 7 k Pravilniku UN/ECE št. 83.
- 5.3.6 Preskus na dinamometru
- 5.3.6.1 V roku ene ure po obremenitvi posode se vozilo postavi na dinamometer z valji, nato pa se z njim opravi vožnja skozi en vozni cikel del 1 in en vozni cikel del 2 tipa I, in sicer v skladu s Prilogo 4a k Pravilniku UN/ECE št. 83. Nato se motor ugasne. Pri tem je mogoče vzorčiti emisije izpušnih plinov, vendar se rezultati ne uporabijo za namen homologacije emisij izpušnih plinov.
- 5.3.6.2 V dveh minutah od zaključka preskusne vožnje tipa I iz točke 5.3.6.1 se z vozilom opravi dodatna vožnja za kondicioniranje, ki je sestavljena iz dveh preskusnih ciklov del 1 (vroč zagon) tipa I. Nato se motor ponovno ugasne. Pri tem ciklu ni treba vzorčiti emisij izpušnih plinov.
- 5.3.7 Odstavitev segretega vozila
- Po preskusu na dinamometru se opravi preskus emisij izhlapevanja na odstavljenem segretem vozilu, in sicer v skladu z odstavkom 5.5 Priloge 7 k Pravilniku UN/ECE št. 83. Izgube pri odstavitvi segretega vozila se izračunajo v skladu z odstavkom 6 Priloge 7 k Pravilniku UN/ECE št. 83 in zapišejo kot M_{HS} .
- 5.3.8 Odstavitev vozila
- Po preskusu emisij izhlapevanja na odstavljenem segretem vozilu se vozilo odstavi v skladu z odstavkom 5.6 Priloge 7 k Pravilniku UN/ECE št. 83.
- 5.3.9 Preskus dnevnih emisij
- 5.3.9.1 Po odstavitvi se opravi prva štiriindvajseturna meritev dnevnih izgub v skladu z odstavkom 5.7 Priloge 7 k Pravilniku UN/ECE št. 83. Emisije se izračunajo v skladu z odstavkom 6 Priloge 7 k Pravilniku UN/ECE št. 83. Pridobljena vrednost se zapiše kot M_{D1} .
- 5.3.9.2 Po prvi štiriindvajseturni meritvi dnevnih izgub se opravi druga štiriindvajseturna meritev dnevnih izgub v skladu z odstavkom 5.7 Priloge 7 k Pravilniku UN/ECE št. 83. Emisije se izračunajo v skladu z odstavkom 6 Priloge 7 k Pravilniku UN/ECE št. 83. Pridobljena vrednost se zapiše kot M_{D2} .

5.3.10 Izračun

Rezultat $M_{HS} + M_{D1} + M_{D2} + 2FP$ mora biti pod mejno vrednostjo, opredeljeno v tabeli 3 Priloge 1 k Uredbi (ES) št. 715/2007.

5.3.11 Proizvajalec homologacijskemu organu predloži poročilo o preskusu z vsaj naslednjimi elementi:

- a) opis obdobja odstavitve vozila, skupaj s časom in srednjimi vrednostmi temperatur;
 - b) opis uporabljene starane posode in sklic na pripadajoče poročilo o staranju;
 - c) srednja vrednost temperature med preskusom pri odstavljenem segretem vozilu;
 - d) meritev med preskusom pri odstavljenem segretem vozilu, HSL;
 - e) prva meritev dnevnih izgub, $DI_{\text{prvi dan}}$;
 - f) druga meritev dnevnih izgub, $DI_{\text{drugi dan}}$;
 - g) končni rezultat preskusa, izračunan kot „ $M_{HS} + M_{D1} + M_{D2} + 2FP$ “.
-