

OPRAVY

Oprava nařízení Komise (EU) 2017/1154 ze dne 7. června 2017, kterým se mění nařízení Komise (EU) 2017/1151, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, kterým se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, nařízení Komise (ES) č. 692/2008 a nařízení Komise (EU) č. 1230/2012 a zrušuje nařízení (ES) č. 692/2008 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, pokud jde o emise z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel v reálném provozu (Euro 6)

(Úřední věstník Evropské unie L 175 ze dne 7. července 2017)

Strana 715, příloha II, kterou se mění příloha IIIA nařízení (EU) 2017/1151, bod 8:

místo: „v bodě 2.3 se poslední věta mění takto:“,

má být: „v bodě 2.4 se poslední věta nahrazuje tímto:“.

Strana 727, příloha II, kterou se mění příloha IIIA nařízení (EU) 2017/1151, bod 36:

místo: „d) v bodě 1 za nadpisem „Ověření dynamických jízdních podmínek a výpočet konečných emisí v reálném provozu metodou 1 (metoda klouzavých průměrovacích okének)“ se slova „Krok 1. Segmentace údajů a vyloučení emisí při studeném startu (bod 4 dodatku 4).“ nahrazují slovy „Krok 1. Segmentace údajů.“;

e) v bodě 3.1 prvním pododstavci za nadpisem „Ověření dynamických jízdních podmínek a výpočet konečných emisí v reálném provozu metodou 1 (metoda klouzavých průměrovacích okének)“ se poslední věta mění takto:

„Výpočet popsáný v tomto bodě se provádí od prvního bodu (dopředu).“;

f) v bodě 3.1 druhém pododstavci za nadpisem „Ověření dynamických jízdních podmínek a výpočet konečných emisí v reálném provozu metodou 1 (metoda klouzavých průměrovacích okének)“ se zrušuje druhá a čtvrtá odrážka;

g) v bodě 3.2 za nadpisem „Ověření dynamických jízdních podmínek a výpočet konečných emisí v reálném provozu metodou 1 (metoda klouzavých průměrovacích okének)“ se doplňuje nový pododstavec, který zní:

„Je-li předmětem zkoušky vozidlo NOVC-HEV, začíná výpočet okénka v bodě, kdy se spínač zapalování motoru nastaví do polohy „zapnuto“, a zahrnuje jízdní události, během nichž nedochází k emisím CO₂.“;

h) v bodě 5 za nadpisem „Ověření dynamických jízdních podmínek a výpočet konečných emisí v reálném provozu metodou 1 (metoda klouzavých průměrovacích okének)“ se vkládá nový pododstavec, který zní:

„V případě vozidel kategorie N2, která jsou v souladu se směrnicí 92/6/EHS vybavena zařízením omezujícím rychlost vozidla na 90 km/h, musí podíl okének „na dálnici“ na celé zkoušce činit nejméně 5 %.“;

i) v bodě 5.3 za nadpisem „Ověření dynamických jízdních podmínek a výpočet konečných emisí v reálném provozu metodou 1 (metoda klouzavých průměrovacích okének)“ se doplňuje nový pododstavec, který zní:

„Je-li předmětem zkoušky vozidlo NOVC-HEV a pouze pokud není splněn stanovený minimální požadavek 50 %, lze horní mez přípustné odchylky tol_1 zvyšovat v krocích o jeden procentní bod, dokud není dosažen cíl normálních okének ve výši 50 %. Při použití tohoto postupu nesmí tol_1 nikdy přesáhnout 50 %.“;

j) v bodě 6.1 za nadpisem „Ověření dynamických jízdních podmínek a výpočet konečných emisí v reálném provozu metodou 1 (metoda klouzavých průměrovacích okének)“ se doplňuje nový pododstavec, který zní:

„U všech průměrovacích okének včetně datových bodů studeného startu, jak je definován v bodě 4 dodatku 4, je váhová funkce nastavena na 1.“;

má být: „36a) dodatek 5 se mění takto:

- a) v bodě 1 se slova „Krok 1. Segmentace údajů a vyloučení emisí při studeném startu (bod 4 dodatku 4).“ nahrazují slovy „Krok 1. Segmentace údajů.“;
- b) v bodě 3.1 v prvním pododstavci se poslední věta nahrazuje tímto:
„Výpočet popsany v tomto bodě se provádí od prvního bodu (dopředu).“;
- c) v bodě 3.1 v druhém pododstavci se zrušuje druhá a čtvrtá odrážka;
- d) v bodě 3.2 se doplňuje nový pododstavec, který zní:
„Je-li předmětem zkoušky vozidlo NOVC-HEV, začíná výpočet okénka v bodě, kdy se spínač zapalování motoru nastaví do polohy „zapnuto“, a zahrnuje jízdní události, během nichž nedochází k emisím CO₂.“;
- e) v bodě 5 za nadpisem „OVĚŘENÍ ÚPLNOSTI A NORMÁLNOSTI JÍZDY“ se vkládá nový pododstavec, který zní:
„V případě vozidel kategorie N2, která jsou v souladu se směrnicí 92/6/EHS vybavena zařízením omezujícím rychlost vozidla na 90 km/h, musí podíl okének „na dálnici“ na celé zkoušce činit nejméně 5 %.“;
- f) v bodě 5.3 se doplňuje nový pododstavec, který zní:
„Je-li předmětem zkoušky vozidlo NOVC-HEV a pouze pokud není splněn stanovený minimální požadavek 50 %, lze horní mez přípustné odchylky tol₁ zvyšovat v krocích o jeden procentní bod, dokud není dosažen cíl normálních okének ve výši 50 %. Při použití tohoto postupu nesmí tol₁ nikdy přesáhnout 50 %.“;
- g) v bodě 6.1 se doplňuje nový pododstavec, který zní:
„U všech průměrovacích okének včetně datových bodů studeného startu, jak je definován v bodě 4 dodatku 4, je váhová funkce nastavena na 1.“.“

Oprava Dohody o provedení ustanovení Úmluvy Organizace spojených národů o mořském právu ze dne 10. prosince 1982 o zachování a řízení tažných populací ryb a vysoce stěhovavých rybích populací

(Úřední věstník Evropských společenství L 189 ze dne 3. července 1998)

(Zvláštní vydání v češtině, kapitola 4, svazek 4, s. 5)

1. V celém textu dohody se slova „vnitrostátní svrchovanost nebo jurisdikce“ nahrazují slovy ‘národní jurisdikce’ v odpovídajícím mluvnickém tvaru.
 2. V celém textu dohody se slovo „sběr“ nahrazuje slovem „shromažďování“ v odpovídajícím mluvnickém tvaru a příslušná věta se v případě potřeby odpovídajícím způsobem mluvnicky upravuje.
-