

PARANDUSED

Komisjoni 7. juuni 2017. aasta määruse (EL) 2017/1154 (millega muudetakse komisjoni määrust (EL) 2017/1151, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite heitmetega (Euro 5 ja Euro 6) ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust, ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ ning komisjoni määrust (EÜ) nr 692/2008 ja komisjoni määrust (EL) nr 1230/2012 ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 692/2008, ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 6) tegelikus liikluses tekkiva heite osas) parandus

(Euroopa Liidu Teataja L 175, 7. juuli 2017)

Leheküljel 715 II lisa (millega muudetakse määruse (EL) 2017/1151 IIIA lisa) punktis 8

asendatakse „punkti 2.3 viimast lauset muudetakse järgmiselt:“

järgmisega: „punkti 2.4 viimane lause asendatakse järgmisega:“.

Leheküljel 727 II lisa (millega muudetakse määruse (EL) 2017/1151 IIIA lisa) punktis 36

- asendatakse
- d) pealkirja „Teekonnadünaamika tingimuste kontrollimine ja lõpliku RDE heitetulemuse arvutamine meetodiga 1 (libiseva keskmistamise meetod)“ järel punktis 1 asendatakse sõnad „1. etapp. Andmete segmentimine ja külmkäivituse heitkoguste väljaarvamine (4. liite punkt 4)“ järgmisega: „1.etapp. Andmete segmentimine“;
 - e) pealkirja „Teekonnadünaamika tingimuste kontrollimine ja lõpliku RDE heitetulemuse arvutamine meetodiga 1 (libiseva keskmistamise meetod)“ järel punktis 3.1 muudetakse esimese lõigu viimast lauset järgmiselt:
„Selles punktis kirjeldatud arvutuskäiku kasutatakse alates esimesest punktist (edasisuund).“;
 - f) pealkirja „Teekonnadünaamika tingimuste kontrollimine ja lõpliku RDE heitetulemuse arvutamine meetodiga 1 (libiseva keskmistamise meetod)“ järel punktis 3.1 jäetakse välja teise lõigu teine ja neljas taane;
 - g) pealkirja „Teekonnadünaamika tingimuste kontrollimine ja lõpliku RDE heitetulemuse arvutamine meetodiga 1 (libiseva keskmistamise meetod)“ järel lisatakse punktile 3.2 järgmine lõik:
„Kui katsetatakse välise laadimiseta hübriidelektrisõidukit, algab keskmistamise akna arvutamine süüte sisselülitamisest ja hõlmab sõitu, mille jooksul CO₂ ei eraldu.“;
 - h) pealkirja „Teekonnadünaamika tingimuste kontrollimine ja lõpliku RDE heitetulemuse arvutamine meetodiga 1 (libiseva keskmistamise meetod)“ järel lisatakse punktile 5 järgmine lõik:
„N2-kategooria sõidukite puhul, millele on direktiivi 92/6/EMÜ kohaselt paigaldatud seade, mis piirab sõiduki kiirust kuni 90 km/h, peab kiirteesõidu akende arv kogu katses moodustama vähemalt 5 %.“;
 - i) pealkirja „Teekonnadünaamika tingimuste kontrollimine ja lõpliku RDE heitetulemuse arvutamine meetodiga 1 (libiseva keskmistamise meetod)“ järel lisatakse punktile 5.3 järgmine lõik:
„Välise laadimiseta hübriidelektrisõiduki katsetamisel ja ainult siis, kui ettenähtud 50 % miinimumnõue ei ole täidetud, võib ülemist positiivset lubatud hälvet tol_1 suurendada 1 protsendipunkti kaupa, kuni saavutatakse 50 % akna normaalsest sihtmärgist. Seda meetodit kasutades ei tohi tol_1 ületada kunagi 50 %.“;
 - j) pealkirja „Teekonnadünaamika tingimuste kontrollimine ja lõpliku RDE heitetulemuse arvutamine meetodiga 1 (libiseva keskmistamise meetod)“ järel lisatakse punktile 6.1 järgmine lõik:
„Kõigi keskmistamise akende puhul, mis sisaldavad 4. liite punktis 4 määratletud külmkäivituse andmepunkte, on kaalufunktsiooni väärtuseks 1.““;

järgmisega: „36a) 5. liidet muudetakse järgmiselt:

- a) punktis 1 asendatakse sõnad „1. etapp. Andmete segmentimine ja külmkäivituse heitkoguste väljaarvamine (4. liite punkt 4)“ järgmisega: „1.etapp. Andmete segmentimine“;
- b) punktis 3.1 asendatakse esimese lõigu viimane lause järgmisega:
„Selles punktis kirjeldatud arvutuskäiku kasutatakse alates esimesest punktist (edasisuund).“;
- c) punktis 3.1 jäetakse välja teise lõigu teine ja neljas taane;
- d) punktile 3.2 lisatakse järgmine lõik:
„Kui katsetatakse välise laadimiseta hübriidelektrisõidukit, algab keskmistamise akna arvutamine süüte sisselülitamisest ja hõlmab sõitu, mille jooksul CO₂ ei eraldu.“;
- e) punktis 5 lisatakse pealkirja „TEEKONNA TÄIELIKKUSE JA NORMAALSUSE KONTROLLIMINE“ järele järgmine lõik:
„N2-kategooria sõidukite puhul, millele on direktiivi 92/6/EMÜ kohaselt paigaldatud seade, mis piirab sõiduki kiirust kuni 90 km/h, peab kiirteesõidu akende arv kogu katses moodustama vähemalt 5 %.“;
- f) punktile 5.3 lisatakse järgmine lõik:
„Välise laadimiseta hübriidelektrisõiduki katsetamisel ja ainult siis, kui ettenähtud 50 % miinimumnõue ei ole täidetud, võib ülemist positiivset lubatud hälvet tol_1 suurendada 1 protsendipunkti kaupa, kuni saavutatakse 50 % akna normaalsest sihtmärgist. Seda meetodit kasutades ei tohi tol_1 ületada kunagi 50 %.“;
- g) punktile 6.1 lisatakse järgmine lõik:
„Kõigi keskmistamise akende puhul, mis sisaldavad 4. liite punktis 4 määratletud külmkäivituse andmepunkte, on kaalufunktsiooni väärtuseks 1.““

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2014. aasta direktiivi 2014/25/EL (milles käsitletakse vee-, energeetika-, transpordi- ja postiteenuste sektoris tegutsevate üksuste riigihankeid ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2004/17/EÜ) parandus

(Euroopa Liidu Teataja L 94, 28. märts 2014)

Leheküljel 283 artikli 14 sissejuhatavas lauses

asendatakse „Käesolevat direktiivi ei kohaldata selliste tegevuste suhtes, mis on seotud geograafilise piirkonna kasutamisega, mille eesmärk on:“

järgmisega: „Käesolevat direktiivi kohaldatakse selliste tegevuste suhtes, mis on seotud geograafilise piirkonna kasutamisega, mille eesmärk on:“.
