

SPROSTOWANIA

Sprostowanie do rozporządzenia Komisji (UE) 2017/1154 z dnia 7 czerwca 2017 r. zmieniającego rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1151 uzupełniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów, zmieniające dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 i rozporządzenie Komisji (UE) nr 1230/2012 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 oraz dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 6)

(Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 175 z dnia 7 lipca 2017 r.)

Strona 715, załącznik II zmieniający załącznik IIIA do rozporządzenia (UE) 2017/1151, pkt 8:

zamiast: „pkt 2.3 ostatnie zdanie otrzymuje brzmienie:”;

powinno być: „pkt 2.4 ostatnie zdanie otrzymuje brzmienie:”.

Strona 727, załącznik II zmieniając załącznik IIIA do rozporządzenia (UE) 2017/1151, pkt 36:

- zamiast:
- d) w pkt 1 po tytule »Weryfikacja dynamicznych warunków przejazdu i obliczanie końcowej wartości emisji RDE metodą 1 (metodą ruchomego zakresu uśredniania)« słowa »Etap 1. Segmentacja danych i wykluczenie emisji w cyklu zimnego rozruchu (dodatek 4 pkt 4)« zastępuje się słowami: »Etap 1. Segmentacja danych«;
 - e) w pkt 3.1 po tytule »Weryfikacja dynamicznych warunków przejazdu i obliczanie końcowej wartości emisji RDE metodą 1 (metodą ruchomego zakresu uśredniania)« akapit pierwszy zdanie ostatnie otrzymuje brzmienie:
»Obliczenia opisane w niniejszym punkcie są dokonywane od punktu pierwszego (do przodu).«;
 - f) w pkt 3.1 po tytule »Weryfikacja dynamicznych warunków przejazdu i obliczanie końcowej wartości emisji RDE metodą 1 (metodą ruchomego zakresu uśredniania)« skreśla się akapit drugi tiret drugie i czwarte;
 - g) w pkt 3.2 po tytule »Weryfikacja dynamicznych warunków przejazdu i obliczanie końcowej wartości emisji RDE metodą 1 (metodą ruchomego zakresu uśredniania)« dodaje się akapit w brzmieniu:
»W przypadku pojazdów NOVC-HEV obliczanie zakresu uśredniania należy rozpocząć w momencie włączenia zapłonu i uwzględnić w nim zdarzenia podczas jazdy, w trakcie których nie ma żadnych emisji CO₂.«;
 - h) w pkt 5 po tytule »Weryfikacja dynamicznych warunków przejazdu i obliczanie końcowej wartości emisji RDE metodą 1 (metodą ruchomego zakresu uśredniania)« dodaje się akapit w brzmieniu:
»W przypadku pojazdów kategorii N2 wyposażonych zgodnie z dyrektywą 92/6/EWG w urządzenie ograniczające prędkość pojazdu do 90 km/h udział zakresów autostradowych w całym badaniu musi wynosić co najmniej 5 %.«;
 - i) w pkt 5.3 po tytule »Weryfikacja dynamicznych warunków przejazdu i obliczanie końcowej wartości emisji RDE metodą 1 (metodą ruchomego zakresu uśredniania)« dodaje się akapit w brzmieniu:
»W przypadku badania pojazdów NOVC-HEV i tylko wówczas, gdy określony wymóg minimalny 50 % nie jest spełniony, górna dodatnia tolerancja tol_1 może być zwiększana stopniowo o 1 punkt procentowy aż do osiągnięcia celu 50 % normalnych zakresów. Przy stosowaniu tej metody tol_1 nie przekracza nigdy 50 %.«;
 - j) w pkt 6.1 po tytule »Weryfikacja dynamicznych warunków przejazdu i obliczanie końcowej wartości emisji RDE metodą 1 (metodą ruchomego zakresu uśredniania)« dodaje się akapit w brzmieniu:
»Dla wszystkich zakresów uśredniania, w tym punktów danych dotyczących zimnego rozruchu, jak określono w dodatku 4 pkt 4, funkcję ważenia ustala się na 1.«;

powinno być: „36a) w dodatku 5 wprowadza się następujące zmiany:

- a) w pkt 1 słowa »Etap 1. Segmentacja danych i wykluczenie emisji w cyklu zimnego rozruchu (dodatek 4 pkt 4);« zastępuje się słowami: »Etap 1. Segmentacja danych;«;
 - b) pkt 3.1 akapit pierwszy ostatnie zdanie otrzymuje brzmienie:
»Obliczenia opisane w niniejszym punkcie są dokonywane od punktu pierwszego (do przodu).«;
 - c) skreśla się pkt 3.1 akapit drugi tiret drugie i czwarte;
 - d) w pkt 3.2 dodaje się akapit w brzmieniu:
»W przypadku pojazdów NOVC-HEV obliczanie zakresu uśredniania należy rozpocząć w momencie włączenia zapłonu i uwzględnić w nim zdarzenia podczas jazdy, w trakcie których nie ma żadnych emisji CO₂.«;
 - e) w pkt 5 po tytule »WERYFIKACJA KOMPLETNOŚCI I NORMALNOŚCI PRZEJAZDU« dodaje się akapit w brzmieniu:
»W przypadku pojazdów kategorii N2 wyposażonych zgodnie z dyrektywą 92/6/EWG w urządzenie ograniczające prędkość pojazdu do 90 km/h udział zakresów autostradowych w całym badaniu musi wynosić co najmniej 5 %.«;
 - f) w pkt 5.3 dodaje się akapit w brzmieniu:
»W przypadku badania pojazdów NOVC-HEV i tylko wówczas, gdy określony wymóg minimalny 50 % nie jest spełniony, górna dodatnia tolerancja tol_1 może być zwiększana stopniowo o 1 punkt procentowy aż do osiągnięcia celu 50 % normalnych zakresów. Przy stosowaniu tej metody tol_1 nie przekracza nigdy 50 %.«;
 - g) w pkt 6.1 dodaje się akapit w brzmieniu:
»Dla wszystkich zakresów uśredniania, w tym punktów danych dotyczących zimnego rozruchu, jak określono w dodatku 4 pkt 4, funkcję ważenia ustala się na 1.«.”.
-