

## CORRECCIÓN DE ERRORES

**Corrección de errores del Reglamento (UE) 2017/1154 de la Comisión, de 7 de junio de 2017, que modifica el Reglamento (UE) 2017/1151, que complementa el Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, modifica la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 692/2008 y (UE) n.º 1230/2012 de la Comisión y deroga el Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión y la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que concierne a las emisiones en condiciones reales de conducción procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 6)**

(Diario Oficial de la Unión Europea L 175 de 7 de julio de 2017)

En la página 715, en el anexo II, que modifica el anexo IIIA del Reglamento (UE) 2017/1151, en el punto 8:

*donde dice:* «La última frase del punto 2.3 se modifica como sigue:»,

*debe decir:* «La última frase del punto 2.4 se sustituye por el texto siguiente:».

En la página 727, en el anexo II, que modifica el anexo IIIA del Reglamento (UE) 2017/1151, en el punto 36:

*donde dice:* «d) en el punto 1 después del título “Verificación de las condiciones dinámicas del trayecto y cálculo del resultado final de las emisiones en condiciones reales de conducción con el método 1 (ventana de promediado móvil)”, el texto “Etapa 1. Segmentación de los datos y exclusión de las emisiones de arranque en frío (punto 4 del apéndice 4)” se sustituye por: “Etapa 1. Segmentación de los datos”;

e) en el punto 3.1 después del título “Verificación de las condiciones dinámicas del trayecto y cálculo del resultado final de las emisiones en condiciones reales de conducción con el método 1 (ventana de promediado móvil)”, la última frase del párrafo primero se modifica como sigue.

“El cálculo descrito en el presente punto deberá hacerse a partir del primer punto (hacia delante).”;

f) en el punto 3.1 después del título “Verificación de las condiciones dinámicas del trayecto y cálculo del resultado final de las emisiones en condiciones reales de conducción con el método 1 (ventana de promediado móvil)”, en el párrafo segundo, se suprimen los guiones segundo y cuarto;

g) en el punto 3.2 después del título “Verificación de las condiciones dinámicas del trayecto y cálculo del resultado final de las emisiones en condiciones reales de conducción con el método 1 (ventana de promediado móvil)”, se añade el siguiente párrafo:

“En caso de que se someta a ensayo un VEH-SCE, el cálculo de la ventana se iniciará en el encendido e incluirá eventos de conducción durante los que no se emita CO<sub>2</sub>.”;

h) en el punto 5 después del título “Verificación de las condiciones dinámicas del trayecto y cálculo del resultado final de las emisiones en condiciones reales de conducción con el método 1 (ventana de promediado móvil)”, se inserta el siguiente párrafo:

“En el caso de los vehículos de la categoría N2 equipados con arreglo a la Directiva 92/6/CEE con un dispositivo que limite la velocidad del vehículo a 90 km/h, la proporción de ventanas de autopista en el ensayo completo deberá ser de al menos un 5 %.”;

i) en el punto 5.3 después del título “Verificación de las condiciones dinámicas del trayecto y cálculo del resultado final de las emisiones en condiciones reales de conducción con el método 1 (ventana de promediado móvil)”, se añade el siguiente párrafo:

“Cuando se somete a ensayo un VEH-SCE, y solo si no se cumple el requisito mínimo especificado del 50 %, podrá aumentarse la tolerancia positiva superior  $tol_1$  por etapas de 1 punto porcentual hasta alcanzar el objetivo del 50 % de ventanas normales. Al utilizar este mecanismo,  $tol_1$  no deberá exceder nunca del 50 %.”;

j) en el punto 6.1 después del título “Verificación de las condiciones dinámicas del trayecto y cálculo del resultado final de las emisiones en condiciones reales de conducción con el método 1 (ventana de promediado móvil)”, se añade el siguiente párrafo:

“Por lo que respecta a todas las ventanas de promediado, incluidos los puntos de datos de arranque en frío, como se define en el punto 4 del apéndice 4, la función de ponderación es igual a 1.”.

- debe decir:* «36 bis) El apéndice 5 se modifica como sigue:
- a) en el punto 1, el texto “Etapa 1. Segmentación de los datos y exclusión de las emisiones de arranque en frío (punto 4 del apéndice 4)” se sustituye por: “Etapa 1. Segmentación de los datos”;
  - b) en el punto 3.1, en el párrafo primero, la última frase se sustituye por el texto siguiente:  
“El cálculo descrito en el presente punto deberá hacerse a partir del primer punto (hacia delante).”;
  - c) en el punto 3.1, en el párrafo segundo, se suprimen los guiones segundo y cuarto;
  - d) en el punto 3.2 se añade el siguiente párrafo:  
“En caso de que se someta a ensayo un VEH-SCE, el cálculo de la ventana se iniciará en el encendido e incluirá eventos de conducción durante los que no se emita CO<sub>2</sub>.”;
  - e) en el punto 5, tras el título “VERIFICACIÓN DE LA COMPLECIÓN Y NORMALIDAD DEL TRAYECTO” se inserta el párrafo siguiente:  
“En el caso de los vehículos de la categoría N2 equipados con arreglo a la Directiva 92/6/CEE con un dispositivo que limite la velocidad del vehículo a 90 km/h, la proporción de ventanas de autopista en el ensayo completo deberá ser de al menos un 5 %.”;
  - f) en el punto 5.3 se añade el siguiente párrafo:  
“Cuando se somete a ensayo un VEH-SCE, y solo si no se cumple el requisito mínimo especificado del 50 %, podrá aumentarse la tolerancia positiva superior  $tol_1$  por etapas de 1 punto porcentual hasta alcanzar el objetivo del 50 % de ventanas normales. Al utilizar este mecanismo,  $tol_1$  no deberá exceder nunca del 50 %.”;
  - g) en el punto 6.1 se añade el siguiente párrafo:  
“Por lo que respecta a todas las ventanas de promediado, incluidos los puntos de datos de arranque en frío, como se define en el punto 4 del apéndice 4, la función de ponderación es igual a 1.”.
-