# РЕШЕНИЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2015/1132 НА КОМИСИЯТА

**от 10 юли 2015 година**

**за одобряване на функцията „движение по инерция“ на Porsche AG като иновативна технология за намаляване на емисиите на $CO_2$ от пътнически леки автомобили съгласно Регламент (ЕО) № 443/2009 на Европейския парламент и на Съвета**

**(текст от значение за ЕИП)**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 443/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. за определяне на стандарти за емисиите от нови леки пътнически автомобили като част от цялостния подход на Общността за намаляване на емисиите на $CO_2$ от лекотоварните превозни средства ([1]), и по-специално член 12, параграф 4 от него,

като има предвид, че:

(1) На 13 октомври 2014 г. производителят Porsche AG („заявителят“) подаде заявление за одобряването на „функцията движение по инерция“ (coasting function) като иновативна технология. Пълнотата на заявлението бе оценена в съответствие с член 4 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 725/2011 на Комисията ([2]). За заявлението беше установено, че е пълно, и срокът за оценка на заявлението от Комисията започна да тече от 14 октомври 2014 г., т.е. следващия ден след датата на официалното му получаване.

(2) Заявлението беше оценено в съответствие с член 12 от Регламент (ЕО) № 443/2009, Регламент за изпълнение (ЕС) № 725/2011 и Техническите указания за изготвяне на заявления за одобряване на иновативни технологии в съответствие с Регламент (ЕО) № 443/2009 („Техническите указания“) ([3]).

(3) Заявлението се отнася до функцията „движение по инерция“ на Porsche AG. Иновативната технология се изразява в стратегия за интелигентно управление на автоматична скоростна кутия, даваща възможност за режим на движение, по време на който превозното средство продължава да се движи, макар че връзката между двигателя с вътрешно горене и колелата е прекъсната (т.е. съединителят е отделен). По време на движението по инерция двигателят работи на празен ход, но е осигурено функционирането на спомагателното оборудване (напр. генератора, компресора, водната помпа). Освен това при „движение по инерция“ кинетичната и потенциалната енергия на превозното средство се използват пряко за преодоляване на съпротивлението при движение и следователно — за намаляване на разхода на гориво.

(4) Заявителят е доказал, че функцията „движение по инерция“ от вида, описан в настоящото заявление, се използва при не повече от 3 % от новите леки пътнически автомобили, регистрирани през референтната 2009 година.

(5) Съгласно критериите за допустимост, посочени в член 4, параграф 2, буква е), подточка iii) и член 9, параграф 3 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 725/2011 трябва да се докаже, че постигнатото чрез технологията намаление на емисиите на $CO_2$ не зависи от поведението на водача или от настройки или възможности за избор, които са извън контрола на заявителя. След като разгледа информацията, предоставена от заявителя, както и от други публични източници, Комисията счита, че това условие не би било изпълнено, когато функцията „движение по инерция“ може да бъде изключена и ще е необходимо ръчното ѝ повторно включване. Такъв е случаят например, когато определените от пътя/автомобила условия не позволяват движение по инерция, когато има ясно изразен наклон

([1]) ОВ L 140, 5.6.2009 г., стр. 1.
([2]) Регламент за изпълнение (ЕС) № 725/2011 на Комисията от 25 юли 2011 г. за установяване на процедура за одобрение и сертифициране на иновативни технологии за намаляване на емисиите на $CO_2$ от пътнически автомобили съгласно Регламент (ЕО) № 443/2009 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 194, 26.7.2011 г., стр. 19).
([3]) http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/guidelines_en.pdf

надолу и когато водачът натисне спирачния педал или задейства круиз контрола или спортния режим, или изключи системата стоп/старт, или използва лоста за ръчно превключване на предавките. Заявителят предостави анализ във връзка с някои от тези случаи: когато определените от пътя/автомобила условия не позволяват движение по инерция, когато водачът натисне спирачния педал или използва лоста за ръчно превключване на предавките. Други аспекти на поведението на водача на превозното средство по отношение на ръчно повторно задействане на движението по инерция не са били разгледани. Комисията прави заключението, че следва да се определят условията, за да отговаря функцията „движение по инерция“ на критериите за допустимост, посочени в регламента за изпълнение. Тези условия следва да гарантират, че водачът не може да дезактивира функцията „движение по инерция“ или, ако тази функция е дезактивирана по друг начин — например чрез стратегия за интелигентно управление на автоматичната скоростна кутия или от някакво друго устройство, тя се активира автоматично незабавно след края на събитието, предизвикало нейното дезактивиране. Предвид горепосоченото и при поставеното условие Комисията прави заключението, че информацията, предоставена в заявлението, показва, че са изпълнени условията и критериите, посочени в член 12 от Регламент (ЕО) № 443/2009 и в членове 2 и 4 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 725/2011.

(6) С цел да се определи намалението на емисиите на $CO_2$ в резултат на въвеждането на иновативната технология в превозните средства, е необходимо да се дефинира базовото превозно средство, с което да бъде сравнена ефективността на оборудваното с иновативната технология превозно средство, както е предвидено в членове 5 и 8 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 725/2011. Комисията установи, че е целесъобразно като базово превозно средство да се разглежда превозно средство с инсталирана, но дезактивирана функция „движение по инерция“. Ако дезактивирането на функцията „движение по инерция“ не е възможно, следва да се гарантира, че тази функция не действа по време на процедурата за изпитване.

(7) Заявителят е предоставил методика за изпитване по отношение на намалението на емисиите на $CO_2$ в резултат на използването на технологията „движение по инерция“. Редица коефициенти в съответните формули са получени от анализ на влиянието на поведението на водачите върху технологията „движение по инерция“. Комисията счита, че броят на пътуванията, включени в базата данни, е приемлив, за да се заключи, че иновативната технология ще доведе до намаляване на емисиите на $CO_2$. Въпреки това ще е необходимо наличието на по-голям брой надеждни данни от независими източници, включително от допълнителен анализ каква част от шофирането се извършва при подходящата работна температура на предаването на двигателя и акумулаторната батерия и каква част от времето на шофиране движението е по по-ясно изразен наклон надолу, когато функцията „движение по инерция“ е изключена, за да се намали неопределеността, свързана с дължащите се на иновативната технология намаления на емисиите на $CO_2$.

(8) Необходимо е във формулите за изчисляване на възможните намаления на емисиите на $CO_2$ да се включи коефициент на преобразуване, за да се отчете разликата между емисиите на $CO_2$ при изпитване по стандартния нов европейски цикъл на движение (NEDC) и тези при условия на изпитване по изменения NEDC на базовото превозно средство. При обсъждания с отрасъла бяха предоставени ограничени данни за съответните стойности на параметъра *c* въз основа на симулации. Те показаха различни резултати, които зависят от характеристиките на предаването и от други параметри на превозното средство. От тези данни параметърът *c* изглежда да е в диапазона 0,96 — 0,99. Заявителят не предостави убедителни доказателства за използването на определена стойност за *c*. С оглед на това е определено, че за *c* следва да се използва стойността на долната граница на установения диапазон, за да се гарантира известна сигурност относно вероятните намаления на емисиите на $CO_2$, които ще бъдат постигнати. Поради това стойността на коефициента на преобразуване *c* е определена на 0,96 (в сравнение с 0,97 в заявлението, за което не е представена обосновка).

(9) Ключов елемент за определяне на намалението на емисиите на $CO_2$ е частта от разстоянието, изминато от превозното средство, през която функцията „движение по инерция“ ще бъде активирана. Определя се коефициент на използване, който дава връзката между изминатото разстояние при условията на движение по инерция, установено от заявителя при изпитванията, и разстоянието на движение по инерция при условия на изпитване по изменения NEDC. Заявителят предложи стойност 1. Анализът на Комисията показва, че тази стойност не може да се обоснове с предоставените данни. Въз основа на данните на заявителя би се получила стойност от 0,87 за коефициента на използване. Заявителят обаче не представя достатъчно данни, за да гарантира известна сигурност, че изцяло са взети под внимание други фактори, които могат да доведат до дезактивиране на функцията „движение по инерция“. Поради това за отчитане на неопределеността се счита за целесъобразно допълнително пропорционално коригиране, в резултат на което коефициентът на използване става 0,8. Смята се, че това осигурява подходящ резерв, за да се вземе предвид тази неопределеност и да се отчете нейната статистическа значимост. Това заключение може да бъде преразгледано, ако се разполага с достатъчно количество надеждни данни от независими източници.

(10) Освен това Комисията счита, в съгласие със заявителя, че е целесъобразно да се отчетат слабостите в сегашните допускания, отнасящи се до използването на круиз контрол, чрез допълнително коригиране на коефициента на използване, тъй като при активиран круиз контрол функцията „движение по инерция“ е дезактивирана. Заявителят не е предоставил никаква информация по този аспект в своето заявление. Комисията установи, че са налични данни от изследвания в САЩ относно използването на круиз контрол. Те показват, че при наличието на круиз контрол той се използва за около половината от изминатото разстояние. Това означава, че коефициентът на

използване следва да бъде намален наполовина в случаите на наличие на круиз контрол. Заявителят потвърди това заключение и следователно коефициентът на използване се намалява наполовина на 0,4, когато за превозното средство е наличен круиз контрол. Това заключение може да бъде преразгледано, ако се разполага с достатъчно количество надеждни данни от независими източници.

(11) При тези обстоятелства Комисията счита, че методиката осигурява точни и надеждни резултати, които са възпроизводими от трета страна по отношение на превозни средства от сегмента Porsche S (автомобили спортно купе), посочен в заявлението.

(12) Освен това Комисията счита, че заявителят е доказал по задоволителен начин, че намалението на емисиите, постигнато с иновативната технология, е най-малко 1 g $CO_2$/km за превозни средства от сегмента Porsche S, посочени в заявлението.

(13) Тъй като въздействието на функцията „движение по инерция“ не е обхванато от изпитването за одобрение на типа във връзка с емисиите на $CO_2$, посочено в Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета ([1]) и Регламент (ЕО) № 692/2008 на Комисията ([2]), Комисията е удовлетворена, че въпросната функция на Porsche не е обхваната от стандартния цикъл на изпитване.

(14) Комисията установи, че докладът от проверката е изготвен от TÜV Nord и че в доклада се потвърждават констатациите, посочени в заявлението.

(15) Поради това Комисията счита, че не следва да бъдат повдигани възражения по отношение на одобряването на въпросната иновативна технология, ако се спазват посочените по-горе условия, за да се гарантират допустимостта и адаптирането на методиката.

(16) За целите на определянето на общия код за екологични иновации, който да бъде използван в съответните документи за одобрение на типа в съответствие с приложения I, VIII и IX към Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ([3]), следва да бъде посочен индивидуален код, който да бъде използван за иновативната технология, одобрена посредством настоящото решение,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

*Член 1*

1. Функцията „движение по инерция“ на Porsche AG, предназначена за използване в превозни средства от категория M1, сегмент Porsche S (спортно купе), се одобрява като иновативна технология по смисъла на член 12 от Регламент (ЕО) № 443/2009, ако по отношение на нея е изпълнено което и да е от следните условия:

а) функцията „движение по инерция“ не може да бъде дезактивирана;

б) ако функцията е била дезактивирана по друг начин, тя се активира автоматично веднага след края на събитието, предизвикало дезактивирането.

2. Намалението на емисиите на $CO_2$ в резултат от използването на функцията „движение по инерция“, посочена в параграф 1, се определя съгласно методиката, описана в приложението. За това намаление се прави разлика между превозните средства, които имат круиз контрол, и тези, които нямат такъв.

3. Индивидуалният код за екологични иновации, който следва да се вписва в документацията за одобряване на типа по отношение на одобрената с настоящото решение за изпълнение иновативна технология, е „13“.

([1]) Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 г. за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) и за достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства (ОВ L 171, 29.6.2007 г., стр. 1).

([2]) Регламент (ЕО) № 692/2008 на Комисията от 18 юли 2008 г. за прилагане и изменение на Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) и за достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства (ОВ L 199, 28.7.2008 г., стр. 1).

([3]) Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 г. за създаване на рамка за одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства (Рамкова директива) (ОВ L 263, 9.10.2007 г., стр. 1).

*Член 2*

Настоящото решение влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Съставено в Брюксел на 10 юли 2015 година.

*За Комисията*

*Председател*

Jean-Claude JUNCKER

*ПРИЛОЖЕНИЕ*

1. **МЕТОДИКА ЗА ИЗПИТВАНЕ — ВЪВЕДЕНИЕ**

С цел да се определи намалението на емисиите на $CO_2$, което може да се припише на използването на технологията „движение по инерция“ на Porsche AG, е необходимо да се установят всички долупосочени елементи:

1) изпитваните превозни средства;

2) процедурата на изпитване за определяне на изменените условия на изпитване (изменен скоростен профил на NEDC);

3) процедурата на изпитване, която трябва да се приложи за определяне на емисиите на $CO_2$ на превозното средство с екологична иновация при изменени условия на изпитване;

4) процедурата на изпитване, която трябва да се приложи за определяне на емисиите на $CO_2$ на базовото превозно средство при изменени условия на изпитване;

5) формулите за изчисляване на намалението на емисиите на $CO_2$;

6) формулите за изчисляване на статистическата грешка в намалението на емисиите на $CO_2$.

1.1. ИЗПИТВАНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА

Трябва да бъдат предоставени следните превозни средства:

а) превозно средство с екологична иновация: превозно средство с активирана иновативна технология;

б) базово превозно средство: превозно средство с дезактивирана иновативна технология. Ако дезактивирането на технологията не е възможно, следва да се гарантира, че функцията „движение по инерция“ не действа по време на процедурата за изпитване.

1.2. ПРОЦЕДУРА НА ИЗПИТВАНЕ ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ЕМИСИИТЕ НА $CO_2$ НА ПРЕВОЗНОТО СРЕДСТВО С ЕКОЛОГИЧНА ИНОВАЦИЯ ПРИ ИЗМЕНЕНИ УСЛОВИЯ НА ИЗПИТВАНЕ (ИЗМЕНЕН СКОРОСТЕН ПРОФИЛ NEDC) ($E_{MC}$)

Условия и процедура за измерване

Емисиите на $CO_2$ и разходът на гориво на превозните средства с екологична иновация трябва да се измерват в съответствие с приложение 6 към Правило № 101 на ИКЕ-ООН ([1]) (отнасящо се за метод за измерване на емисиите на въглероден диоксид и консумацията на гориво на превозните средства, задвижвани само от двигатели с вътрешно горене). Изменят се всички долупосочени процедури:

1.2.1. подготовка на превозното средство;

1.2.2. определяне на кривата на движението по инерция;

1.2.3. изготвяне на изменения скоростен профил NEDC;

1.2.4. брой на изпитванията.

([1]) http://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?qid=1435246393829&uri=CELEX:42007X0619(02)

1.2.1. **Подготовка на превозното средство**

Извършват се едно или повече пълни изпитвания NEDC за подготовка, при които иновативната технология е дезактивирана (или, когато това не е възможно, се осигурява функцията „движение по инерция“ да не действа по време на процедурата на изпитване), за да бъдат постигнати стандартните условия на изпитване в горещ цикъл на двигателя, електродвигателя и акумулаторната батерия.

1.2.2. **Определяне на кривата на движението по инерция**

Определянето на кривата на движението по инерция се извършва на едноролков динамометричен стенд в следните задължителни стъпки, както е описано:

а) с динамометричния стенд се определя съпротивлението при движение по пътя съгласно стандартните работни процедури;

б) автомобилът се привежда в работна температура чрез използване на процедурата за подготовка;

в) изпълнява се движение по инерция от 120 km/h до състояние на покой или на възможната най-ниска скорост на движение по инерция.

1.2.3. **Изготвяне на изменения скоростен профил NEDC (mNEDC)**

1.2.3.1. *Допускания*

а) Последователността на изпитване се състои от един цикъл градско движение, съставен от четири елементарни цикъла градско движение и един цикъл извънградско движение;

б) всички интервали, през които скоростта нараства линейно, са идентични с профила NEDC;

в) всички постоянни скоростни нива са идентични с профила NEDC;

г) отрицателното ускорение във фазите на забавяне е равно на това в рамките на профила NEDC;

д) допустимите отклонения за скоростта и времето са в съответствие с точка 1.4 от приложение 7 към Правило № 101 на ИКЕ на ООН.

1.2.3.2. *Ограничения*

а) Отклонението от профила по NEDC трябва да бъде сведено до минимум и за общото разстояние трябва да се спазват определените допустими отклонения съгласно NEDC.

б) Разстоянието в края на всяка фаза на отрицателно ускорение от изменения профил mNEDC трябва да е равно на разстоянието в края на всяка фаза на отрицателно ускорение от профила по NEDC.

в) За всички фази на ускорение, постоянна скорост и отрицателно ускорение се прилагат стандартните допустими отклонения съгласно NEDC.

г) По време на фазите на движение по инерция връзката с двигателя с вътрешно горене е прекъсната и не е позволено активно коригиране на кривата на скоростта на превозното средство.

1.2.3.3. *Определяне на границите на системата*

а) Долна граница за скоростта за движението по инерция;

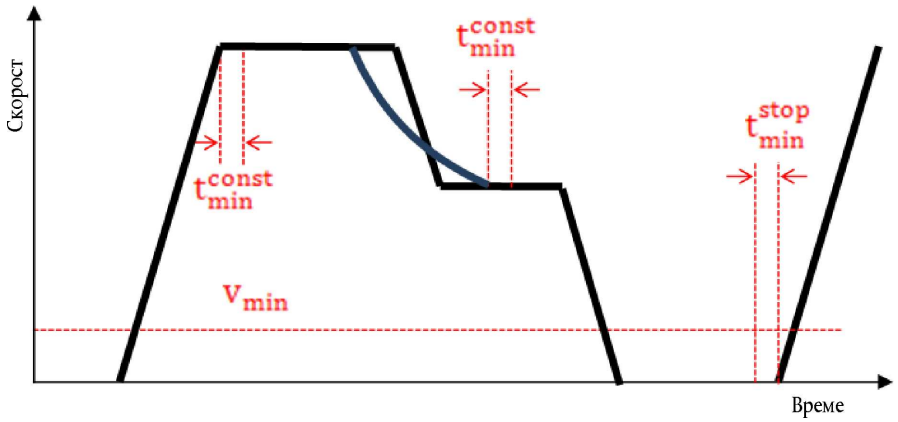
движението по инерция се прекратява при скорост 15 km/h чрез задействане на спирачката. От този момент кривата за движението по инерция е последвана от интервал, през който скоростта намалява, както е описано за профила NEDC ($v_{min}$ на фигура 1).

б) Минимално време на спиране;

минималното време след всяко забавяне на движението по инерция до спиране или до фаза на постоянна скорост е 2 секунди ($t_{min}^{stop}$ на фигура 1).

в) Минимално време за фазите на постоянна скорост;

минималното време за фазите на постоянна скорост след ускоряване или след забавяне на движението по инерция е 2 секунди ($t_{min}^{stop}$ на фигура 1). По технически причини тази стойност може да бъде увеличена.




*Фигура 1*

**Профил NEDC с граници на системата за режима на движение по инерция**

1.2.4. **Брой изпитвания**

Цялата процедура на изпитване на стенда се повтаря най-малко три пъти. Изчислява се средноаритметичната стойност на емисиите на $CO_2$ от превозното средство с екологична иновация ($E_{MC}$) и съответното стандартно отклонение на средноаритметичната стойност ($s_{E_{MC}}$).

1.3. ПРОЦЕДУРА НА ИЗПИТВАНЕ ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ЕМИСИИТЕ НА $CO_2$ НА БАЗОВОТО ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО ПРИ ИЗМЕНЕНИ УСЛОВИЯ НА ИЗПИТВАНЕ (NEDC ПРИ ТОПЪЛ СТАРТ) ($B_{TA_{hot}}$)

1.3.1. **Условия и процедура за измерване**

Емисиите на $CO_2$ и разходът на гориво на базовото превозно средство трябва да се измерват в съответствие с приложение 6 към Правило № 101 на ИКЕ-ООН („Метод за измерване на емисиите на въглероден диоксид и консумацията на гориво за превозните средства, задвижвани само от двигатели с вътрешно горене“). Изменят се и двете долупосочени процедури:

1.3.1.1. подготовка на превозното средство;

1.3.1.2. брой на изпитванията.

1.3.1.1. *Подготовка на превозното средство*

Извършват се едно или повече пълни изпитвания NEDC за подготовка, при които иновативната технология е дезактивирана (или, когато това не е възможно, се осигурява функцията „движение по инерция“ да не действа по време на процедурата на изпитване), за да бъдат постигнати стандартните условия на изпитване в горещ цикъл на двигателя, електродвигателя и акумулаторната батерия по отношение на температурата.

1.3.1.2. *Брой изпитвания*

Цялата процедура на изпитване на стенда се повтаря най-малко три пъти. Изчислява се средноаритметичната стойност на емисиите на $CO_2$ от превозното средство с екологична иновация ($B_{TA_{hot}}$) и съответното стандартно отклонение на средноаритметичната стойност ($S_{B_{TA_{hot}}}$).

1.4. ФОРМУЛИ ЗА ИЗЧИСЛЯВАНЕ НА НАМАЛЕНИЕТО НА ЕМИСИИТЕ НА $CO_2$

За изчисляване на намалението на емисиите на $CO_2$, дължащо се на екологичната иновация, се използва следната формула:

Формула 1

$$C_{CO_2} = (c \cdot B_{TA_{hot}} - E_{MC}) \cdot UF$$

където:

$C_{CO_2}$: намалението на емисиите на $CO_2$ [g $CO_2$/km];

c: коефициентът на преобразуване е 0,96;

$B_{TA_{hot}}$: средноаритметичната стойност на емисиите на $CO_2$ от базовото превозно средство при изменени условия на изпитване [g $CO_2$/km];

$E_{MC}$: средноаритметичната стойност на емисиите на $CO_2$ от превозното средство с екологична иновация при изменени условия на изпитване [g $CO_2$/km];

UF: коефициентът на използване на технологията на Porsche за движение по инерция е 0,8; тази стойност е представителна само за превозни средства от сегмента Porsche S (автомобили спортно купе); когато превозните средства имат круиз контрол, тази стойност е 0,4.

1.5. ОПРЕДЕЛЯНЕ НА СТАТИСТИЧЕСКАТА ЗНАЧИМОСТ НА РЕЗУЛТАТИТЕ

Стандартната грешка в изчислението на общото намаление на емисиите на $CO_2$ не трябва да превишава 0,5 g $CO_2$/km и се изчислява в съответствие със следната формула:

Формула 2

$$S_{C_{CO_2}} \leq 0{,}5 \text{ g } CO_2/\text{km}$$

$S_{C_{CO_2}}$: стандартна грешка в изчислението на общото намаление на емисиите на $CO_2$ [g $CO_2$/km]

В случай че това условие не е изпълнено, се вземат под внимание допълнителни усилия — например повече или по-добре извършени измервания, за да се намали неопределеността на измерванията.

Формулата за изчисляване на стандартната грешка е

Формула 3

$$S_{C_{CO_2}} = \sqrt{(c \cdot UF \cdot s_{B_{TA_{hot}}})^2 + (UF \cdot s_{E_{MC}})^2 + \left[(c \cdot B_{TA_{hot}} - E_{MC}) \cdot s_{UF}\right]^2}$$

където:

$s_{C_{CO_2}}$: стандартна грешка в изчислението на общото намаление на емисиите на $CO_2$ [g $CO_2$/km]

c: коефициентът на преобразуване е 0,96;

$B_{TA_{hot}}$: средноаритметичната стойност на емисиите на $CO_2$ от базовото превозно средство при изменени условия на изпитване [g $CO_2$/km];

$s_{B_{TA_{hot}}}$: стандартното отклонение на средноаритметичната стойност на емисиите на $CO_2$ от базовото превозно средство при изменени условия на изпитване [g $CO_2$/km];

$E_{MC}$: средноаритметичната стойност на емисиите на $CO_2$ от превозното средство с екологична иновация при изменени условия на изпитване [g $CO_2$/km];

$s_{E_{MC}}$: стандартното отклонение на средноаритметичната стойност на емисиите на $CO_2$ от превозното средство с екологична иновация при изменени условия на изпитване [g $CO_2$/km];

UF: коефициентът на използване на технологията на Porsche за движение по инерция е 0,8; тази стойност е представителна само за превозни средства от сегмента Porsche S (автомобили спортно купе); когато превозните средства имат круиз контрол, тази стойност е 0,4;

$s_{UF}$: стандартното отклонение на средноаритметичната стойност на коефициента на използване, който е 0,024.

1.6. ДОКАЗВАНЕ, ЧЕ МИНИМАЛНИЯТ ПРАГ ОТ 1 g $CO_2$/km Е ПРЕВИШЕН ПО СТАТИСТИЧЕСКИ ЗНАЧИМ НАЧИН

За да се докаже, че праговата стойност от 1,0 g $CO_2$/km е надхвърлена със статистическа значимост, се използва следната формула:

Формула 4

$$MT = 1g\,CO_2/km \leq C_{CO_2} - s_{C_{CO_2}}$$

където:

MT: минимален праг (g $CO_2$/km);

$C_{CO_2}$: намалението на емисиите на $CO_2$ [g $CO_2$/km];

$s_{C_{CO_2}}$: стандартна грешка в изчислението на общото намаление на емисиите на $CO_2$ [g $CO_2$/km].

Когато изчислените по формула 4 намаления на емисиите на $CO_2$ са под праговите стойности, посочени в член 9, параграф 1 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 725/2011, се прилага член 11, параграф 2, втора алинея от същия регламент.