DEĊIŻJONI TA' IMPLIMENTAZZJONI TAL-KUMMISSJONI (UE) 2015/1132

tal-10 ta' Lulju 2015

dwar l-approvazzjoni tal-funzjoni tal-coasting tal-Porsche AG bħala teknoloġija innovattiva għat-tnaqqis tal-emissjonijiet tas-CO_2 mill-karozzi tal-passiġġieri skont ir-Regolament (KE) Nru 443/2009 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill

(Test b'rilevanza għaż-ŻEE)

IL-KUMMISSJONI EWROPEA,

Wara li kkunsidrat it-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea,

Wara li kkunsidrat ir-Regolament (KE) Nru 443/2009 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tat-23 ta' April 2009 li jistabbilixxi standards ta' rendiment għall-emissjonijiet minn karozzi ġodda tal-passiġġieri bħala parti mill-approċċ integrat tal-Komunità biex jitnaqqsu l-emissjonijiet ta' CO_2 minn vetturi ħfief ([1]), u b'mod partikolari l-Artikolu 12(4) tiegħu,

Billi:

(1) Il-manifattur Porsche AG ("l-Applikant") ressaq applikazzjoni għall-approvazzjoni tal-funzjoni tal-"coasting" bħala teknoloġija innovattiva fit-13 ta' Ottubru 2014. Il-kompletezza tal-applikazzjoni ġiet ivvalutata skont l-Artikolu 4 tar-Regolament ta' Implimentazzjoni tal-Kummissjoni (UE) Nru 725/2011 ([2]). Instab li l-applikazzjoni kienet kompleta u l-perjodu għall-valutazzjoni tal-applikazzjoni mill-Kummissjoni beda fl-14 ta' Ottubru 2014, l-għada tad-data tal-wasla uffiċjali tagħha.

(2) L-applikazzjoni ġiet ivvalutata skont l-Artikolu 12 tar-Regolament (KE) Nru 443/2009, skont ir-Regolament ta' Implimentazzjoni tal-Kummissjoni (UE) Nru 725/2011 u skont il-Linji Gwida Tekniċi għat-tħejjija tal-applikazzjonijiet għall-approvazzjoni ta' teknoloġiji innovattivi skont ir-Regolament (KE) Nru 443/2009 (il-"Linji Gwida Tekniċi") ([3]).

(3) L-applikazzjoni tirreferi għall-funzjoni tal-"coasting" tal-Porsche AG. It-teknoloġija innovattiva tinvolvi strateġija ta' kontroll intelliġenti ta' gearbox awtomatika li tippermeti modalità ta' sewqan li fiha l-vettura timxi filwaqt li l-magna tal-kombustjoni ma tkunx ingranata mar-roti (i.e. meta l-klaċċ ma jkunx attivat). Matul din il-modalità ta' sewqan magħrufa bħala coasting, il-magna tibqa' taħdem, avolja mhux ingranata, u l-funzjonament tal-apparat awżiljari (eż. ġeneratur, kumpressur, pompa tal-ilma) huwa żgurat. Barra minn hekk, waqt il-"coasting", l-enerġija kinetika u potenzjali tal-vettura tintuża direttament biex tingħeleb ir-reżistenza tas-sewqan u, bħala konsegwenza, sabiex jitnaqqas il-konsum tal-fjuwil.

(4) L-Applikant wera li l-funzjoni tal-coasting tat-tip deskritt f'din l-applikazzjoni ma kenitx installata f'iktar minn ta' 3 % tal-karozzi ġodda tal-passiġġieri rreġistrati fis-sena ta' referenza 2009.

(5) Il-kriterji ta' responsabbiltà speċifikati fl-Artikolu 4(2)(f)(iii) u l-Artikolu 9(3) tar-Regolament ta' Implimentazzjoni (UE) Nru 725/2011 jesiġu li jintwera li r-rendiment f'termini ta' tnaqqis tas-CO_2 tat-teknoloġija mhuwiex dipendenti fuq l-imġiba tas-sewwieq jew fuq il-konfigurazzjonijiet jew l-għażliet barra mill-kontroll tal-applikant. Wara li kkunsidrat l-informazzjoni pprovduta mill-Applikant, kif ukoll minn sorsi pubbliċi oħra, il-Kummissjoni tqis li din il-kundizzjoni ma tiġix issodisfata meta l-funzjoni tal-coasting tista' tiġi diżattivata u tkun teħtieġ riattivazzjoni manwali. Dan ikun il-każ pereżempju, meta l-kundizzjonijiet tat-triq jew tal-karozza ma jippermettux il-coasting, fejn ikun hemm inklinazzjoni qawwija għan-niżla u meta s-sewwieq imiss il-pedala tal-brejk, jew jattiva

([1]) ĠU L 140, 5.6.2009, p. 1

([2]) Ir-Regolament ta' Implimentazzjoni tal-Kummissjoni (UE) Nru 725/2011 tal-25 ta' Lulju 2011 li jistabbilixxi proċedura għall-approvazzjoni u ċ-ċertifikazzjoni ta' teknoloġiji innovattivi għat-tnaqqis tal-emissjonijiet ta' CO_2 minn karozzi tal-passiġġieri skont ir-Regolament (KE) Nru 443/2009 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill (ĠU L 194, 26.7.2011, p. 19).

([3]) http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/guidelines_en.pdf.

l-cruise control jew il-modalità ta' sewqan sportiv, jitfi s-sistema start-stop jew juża s-sistema ta' għażla manwali tal-gerijiet. L-Applikant ipprovda analiżi marbuta ma' xi whud minn dawn il-kwistjonijiet: meta l-kundizzjonijiet tat-triq jew tal-karozza ma jippermettux il-coasting, meta s-sewwieq imiss il-pedala tal-brejk jew juża s-sistema ta' għażla manwali tal-gerijiet. Aspetti oħra tal-imġiba tas-sewwieq rigward ir-riattivazzjoni manwali tal-coasting ma ġewx eżaminati. Il-Kummissjoni tikkonkludi li għandhom jiġu speċifikati l-kundizzjonijiet sabiex it-teknoloġija tal-coasting tissodisfa l-kriterji ta' responsabbiltà stipulati fir-Regolament ta' Implimentazzjoni. Dawn il-kundizzjonijiet għandhom jiżguraw li l-funzjoni tal-coasting ma tkunx tista' tiġi diżattivata mis-sewwieq, jew, meta l-funzjoni tkun diżattivata mod ieħor, eż. permezz ta' strateġija ta' kontroll intelliġenti ta' gearbox awtomatika jew bi kwalunkwe apparat ieħor, tiġi attivata awtomatikament mill-ġdid, immedjatament wara l-avveniment ta' diżattivazzjoni. Fid-dawl ta' dak li ntqal hawn fuq, soġġett għal din il-kundizzjoni, il-Kummissjoni tikkonkludi li l-informazzjoni pprovduta mill-applikant turi li l-kundizzjonijiet u l-kriterji msemmija fl-Artikolu 12 tar-Regolament (KE) Nru 443/2009 u fl-Artikoli 2 u 4 tar-Regolament ta' Implimentazzjoni (UE) Nru 725/2011 intlaħqu.

(6) Sabiex jiġi ddeterminat kemm jiġi evitat CO_2 permezz ta' din it-teknoloġija innovattiva meta vettura tiġi mgħammra biha, jinħtieġ li tiġi ddefinita l-vettura ta' referenza li magħha se tiġi mqabbla l-effiċjenza tal-vettura mgħammra bit-teknoloġija innovattiva, kif previst fl-Artikoli 5 u 8 tar-Regolament ta' Implimentazzjoni (UE) Nru 725/2011. Il-Kummissjoni hija tal-fehma li huwa xieraq li bħala vettura ta' referenza titqies vettura li jkollha l-funzjoni tal-coasting installata, imma li fuqha, din il-funzjoni tkun diżattivata. Jekk ma jkunx possibbli li tiġi diżattivata l-funzjoni tal-coasting, għandu jkun żgurat li l-funzjoni tal-coasting ma tkunx qed taħdem matul il-proċedura ta' ttestjar.

(7) L-Applikant ipprovda metodoloġija għall-ittestjar tat-tnaqqis tas-CO_2 mill-użu tat-teknoloġija tal-"coasting". Għadd ta' fatturi fil-formuli huma derivati mill-analiżi tal-influwenza tal-imġiba tas-sewwieq fuq it-teknoloġija tal-"coasting". Il-Kummissjoni tqis li l-għadd ta' vjaġġi inklużi fil-bażi tad-dejta huwa biżżejjed biex wieħed jikkonkludi li t-teknoloġija innovattiva se twassal għal tnaqqis fis-CO_2. Madankollu, biex jitnaqqsu l-inċertezzi marbuta mal-iffrankar tas-CO_2 mit-teknoloġija innovattiva, ikun meħtieġ għadd akbar ta' dejta robusta u indipendenti, li tinkludi analiżi addizzjonali ta' kemm iseħħ sewqan meta t-trażmissjoni tal-magna u l-batterija jkunu qed jitħaddmu fit-temperatura xierqa ta' ħaddim u kemm tkun il-proporzjon ta' ħin ta' sewqan fuq inklinazzjonijiet qawwija għan-niżla, meta l-funzjoni tal-coasting tkun mitfija.

(8) Fil-formuli huwa meħtieġ fattur ta' konverżjoni biex jiġi kkalkulat l-iffrankar potenzjali ta' CO_2 u b'hekk tiġi indirizzata d-differenza bejn l-emissjonijiet ta' CO_2 mit-test standard tan-NEDC u dawk fil-kundizzjonijiet modifikati tal-ittestjar tan-NEDC għall-vettura ta' referenza. F'diskussjonijiet mal-industrija ġiet ipprovduta dejta limitata dwar valuri rilevanti għall-parametru-c abbażi tas-simulazzjonijiet. Dawn urew riżultati differenti li jiddependu fuq il-karatteristiki tat-trażmissjoni u parametri oħra tal-vettura. Għal dawn id-dejta, il-parametru-c jidher li jaqa' fil-medda bejn 0,96 u 0,99. L-Applikant għadu ma pprovdiex evidenza b'saħħitha għall-użu ta' valur speċifiku għal c. Fid-dawl ta' dan, huwa determinat li għandu jintuża valur għal c fin-naħa l-baxxa tal-medda identifikata biex b'hekk tiġi pprovduta ċertezza dwar l-iffrankar probabbli ta' CO_2 li jista' jinkiseb. Il-fattur ta' konverżjoni c għalhekk huwa stabbilit għal valur ta' 0,96 (imqabbel ma' 0,97 fl-applikazzjoni, li għalih l-ebda ġustifikazzjoni ma ġiet ipprovduta).

(9) Element ewlieni fid-determinazzjoni tal-iffrankar ta' CO_2 huwa l-proporzjon tad-distanza li tivvjaġġa vettura li fih tkun attivata l-funzjoni tal-coasting. Il-fattur tal-użu huwa determinat permezz ta' osservazzjoni tad-distanza koperta f'kundizzjonijiet ta' coasting mill-applikant fit-testijiet meta mqabbla mad-distanza tal-coasting f'kundizzjonijiet modifikati tan-NEDC. L-Applikant ippropona valur ta' 1. L-analiżi tal-Kummissjoni turi li dan il-valur ma jistax jiġi ġustifikat mid-dejta pprovduta. L-użu tad-dejta tal-Applikant tirriżulta f'valur ta' 0,87 għall-fattur tal-użu. Madankollu l-Applikant ma pprovdiex biżżejjed dejta biex ikun hemm ċertezza li fatturi oħra li jirriżultaw fid-diżattivazzjoni tal-funzjoni tal-coasting tqiesu kompletament. Għalhekk jitqies li hu xieraq li l-inċertezzi jiġu indirizzati permezz ta' aġġustament proporzjonat ulterjuri, li jirriżulta f'fattur tal-użu ta' 0,8. Dan jitqies li jipprovdi marġni xierqa biex dawn l-inċertezzi jiġu indirizzati u biex jitqies is-sinifikat statistiku tagħhom. Din il-konklużjoni tista' terġa' tiġi eżaminata mill-ġdid jekk għadd suffiċjenti ta' dejta robusta u indipendenti ssir disponibbli.

(10) Barra minn hekk, u bi ftehim mal-Applikant, il-Kummissjoni jidhrilha li hu xieraq li jiġu indirizzati n-nuqqasijiet fl-assunzjonijiet attwali dwar it-ħaddim tal-cruise control billi l-fattur tal-użu jiġi aġġustat aktar peress li l-coasting jiġi diżattivat meta l-cruise control jiġi attivat. L-Applikant ma pprovda l-ebda informazzjoni f'dan ir-rigward fl-applikazzjoni tiegħu. Il-Kummissjoni identifikat li d-dejta hija disponibbli minn riċerka li saret fl-Istati Uniti dwar l-użu tal-cruise control. Din turi li, meta jkun installat, il-cruise control jintuża għal madwar nofs id-distanza vjaġġata. Dan ifisser li l-fattur tal-użu għandu jitnaqqas bin-nofs f'każijiet fejn huwa installat il-cruise

control. L-Applikant ikkonferma din il-konklużjoni u għalhekk il-fattur tal-użu jitnaqqas bin-nofs għal valur ta' 0,4 meta l-vettura tkun mgħammra bil-cruise control. Din il-konklużjoni tista' terġa' tiġi eżaminata mill-ġdid jekk għadd suffiċjenti ta' dejta robusta u indipendenti ssir disponibbli.

(11) Fuq dan l-isfond, il-Kummissjoni tqis li l-metodoloġija tagħti riżultati preċiżi u affidabbli li huma riproduċibbli minn parti terza fir-rigward tal-vetturi Porsche fis-segment S (karozzi tat-tip sport coupé) imsemmija fl-applikazzjoni.

(12) Barra min hekk, il-Kummissjoni tqis li l-Applikant wera b'mod sodisfaċenti li t-tnaqqis fl-emissjonijiet miksub mit-teknoloġija innovattiva huwa tal-anqas ta' 1 g CO_2/km għall-vetturi Porsche fis-segment S imsemmija fl-applikazzjoni.

(13) Peress li l-effetti tal-funzjoni tal-coasting mhumiex koperti mit-test tal-approvazzjoni tat-tip tal-emissjonijiet tas-CO_2 imsemmija fir-Regolament (KE) Nru 715/2007 tal-Parlament u tal-Kunsill ([1]) u r-Regolament tal-Kummissjoni (KE) Nru 692/2008 ([2]), il-Kummissjoni hija sodisfatta li l-funzjoni tal-coasting tal-Porsche mhix koperta miċ-ċiklu tat-test standard.

(14) Il-Kummissjoni rat li r-rapport ta' verifika tħejja mit-TÜV Nord u li r-rapport jappoġġa s-sejbiet imsemmija fl-applikazzjoni.

(15) Għalhekk, il-Kummissjoni ssib li m'għandhomx jitqajmu oġġezzjoni fir-rigward tal-approvazzjoni tat-teknoloġija innovattiva kkonċernata, jekk jiġu introdotti l-kundizzjonijiet speċifikati hawn fuq sabiex tiġi żgurata r-responsabbiltà, u jekk isiru l-aġġustament msemmija għall-metodoloġija.

(16) Bil-għan li jiġi ddeterminat il-kodiċi tal-eko-innovazzjoni ġenerali li għandu jintuża fid-dokumenti rilevanti tal-approvazzjoni tat-tip skont l-Annessi I, VIII u IX tad-Direttiva 2007/46/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill ([3]), għandu jiġi speċifikat il-kodiċi individwali li jrid jintuża għat-teknoloġija innovattiva approvata permezz ta' din id-Deċiżjoni,

ADOTTAT DIN ID-DEĊIŻJONI:

Artikolu 1

1. Il-funzjoni tal-coasting tal-Porsche AG, maħsuba għall-użu f'vetturi Porsche fis-segment S M1 (tat-tip sport coupé) hija approvata bħala teknoloġija innovattiva skont it-tifsira tal-Artikolu 12 tar-Regolament (KE) Nru 443/2009, bil-kundizzjoni li kwalunkwe waħda mill-kundizzjonijiet li ġejjin hija ssodisfata:

(a) l-funzjoni tal-coasting ma tkunx tista' tiġi diżattivata,

(b) jekk il-funzjoni, b'xi mod ieħor, tkun ġiet diżattivata, din terġa' tiġi attivata awtomatikament immedjatament wara l-avveniment ta' diżattivazzjoni.

2. It-tnaqqis tal-emissjonijiet tas-CO_2 mill-użu tal-funzjoni tal-coasting imsemmija fil-paragrafu 1 għandu jkun iddeterminat bl-użu tal-metodoloġija stabbilita fl-Anness. Dan it-tnaqqis huwa differenzjat bejn dawk il-vetturi li jkollhom cruise control u dawk li ma għandhomx.

3. Il-kodiċi individwali tal-eko-innovazzjoni li għandu jiddaħħal fid-dokumentazzjoni tal-approvazzjoni tat-tip li trid tintuża għat-teknoloġija innovattiva approvata permezz ta' din id-Deċiżjoni għandu jkun "13".

([1]) Regolament (KE) Nru 715/2007 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tal- 20 ta' Ġunju 2007 dwar l-approvazzjoni tat-tip ta' vetturi bil-mutur fir-rigward tal-emissjonijiet ta' vetturi ħfief għall-passiġġieri u ta' vetturi kummerċjali (Euro 5 u Euro 6) u dwar l-aċċess għal informazzjoni dwar it-tiswija u l-manutenzjoni tal-vetturi (ĠU L 171, 29.6.2007, p. 1).

([2]) Regolament tal-Kummissjoni (KE) Nru 692/2008 tat-18 ta' Lulju 2008 li jimplimenta u jemenda r-Regolament (KE) Nru 715/2007 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill dwar l-approvazzjoni tat-tip ta' vetturi bil-mutur fir-rigward tal-emissjonijiet ta' vetturi ħfief għall-passiġġieri u ta' vetturi kummerċjali (Euro 5 u Euro 6) u dwar l-aċċess għall-informazzjoni dwar it-tiswija u l-manutenzjoni tal-vettura (ĠU L 199, 28.7.2008, p. 1).

([3]) Direttiva 2007/46/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tal- 5 ta' Settembru 2007 li tistabbilixxi kwadru għall-approvazzjoni ta' vetturi bil-mutur u l-karrijiet tagħhom, u ta' sistemi, komponenti u unitajiet tekniċi separati maħsuba għal tali vetturi (Direttiva Kwadru) (ĠU L 263, 9.10.2007, p. 1).

Artikolu 2

Din id-Deċiżjoni tidħol fis-seħħ fl-għoxrin jum wara l-pubblikazzjoni tagħha f'*Il-Ġurnal Uffiċjali tal-Unjoni Ewropea*.

Magħmul fi Brussell, l-10 ta' Lulju 2015.

Għall-Kummissjoni
Il-President
Jean-Claude JUNCKER

ANNESS

1. **METODOLOĠIJA TAL-ITTESTJAR — INTRODUZZJONI**

Sabiex jiġi determinat it-tnaqqis tas-CO_2 li jista' jiġi attribwit għall-użu tat-teknoloġija tal-coasting tal-Porsche AG, ikun meħtieġ li jiġu stabbiliti dawl kollha li ġejjin:

(1) il-vetturi tal-ittestjar

(2) il-proċedura tal-ittestjar biex tiġi ddefinita l-kundizzjoni modifikata tal-ittestjar (profil tal-veloċità NEDC modifikat);

(3) il-proċedura tal-ittestjar li għandha tiġi segwita sabiex jiġi determinat it-tnaqqis tal-emissjonijiet ta' CO_2 ta' vettura eko-innovattiva taħt kundizzjonijiet tal-ittestjar modifikati;

(4) il-proċedura tal-ittestjar li għandha tiġi segwita sabiex jiġi determinat it-tnaqqis tal-emissjonijiet ta' CO_2 ta' vettura ta' referenza taħt kundizzjonijiet tal-ittestjar modifikati;

(5) il-formuli biex jiġi kkalkulat l-iffrankar tas-CO_2;

(6) il-formuli biex jiġu kkalkulati l-iżbalji statistiċi fl-iffrankar tas-CO_2.

1.1. IL-VETTURI TAL-ITTESTJAR

Għandhom jiġu pprovduti l-vetturi li ġejjin:

(a) vettura eko-innovattiva: vettura bit-teknoloġija innovattiva attivata.

(b) vettura ta' referenza: vettura bit-teknoloġija innovattiva diżattivata. Jekk ma jkunx possibbli li tiġi diżattivata t-teknoloġija, għandu jkun żgurat li l-funzjoni tal-coasting ma tkunx attivata matul il-proċedura ta' ttestjar.

1.2. IL-PROĊEDURA TAL-ITTESTJAR SABIEX JIĠU DETERMINATI L-EMISSJONIJIET TA' CO_2 TA' VETTURA EKO-INNOVATTIVA TAĦT KUNDIZZJONIJIET TAL-ITTESTJAR MODIFIKATI (PROFIL TAL-VELOĊITÀ NEDC MODIFIKAT) (E_{MC});

Kundizzjonijiet u proċedura tal-kejl

L-emissjonijiet ta' CO_2 u l-konsum tal-fjuwil ta' vetturi eko-innovattivi jridu jkunu mkejla skont l-Anness 6 tar-Regolament NU/KEE Nru 101 [1] (Metodu ta' kejl tal-emissjonijiet tad-diossidu tal-karbonju u l-konsum tal-fjuwil tal-vetturi li jaħdmu b'magna tal-kombustjoni interna biss). Il-proċeduri li ġejjin kollha għandhom jiġu modifikati:

1.2.1. Prekondizzjonament tal-vettura;

1.2.2. Id-definizzjoni ta' kurva tad-deċellerazzjoni libera (coast down);

1.2.3. Ġenerazzjoni tal-profil tal-veloċità NEDC modifikat;

1.2.4. Għadd ta' testijiet.

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

1.2.1. **Prekondizzjonament tal-vettura**

Għandhom isiru test wieħed jew aktar komplut tat-tip NEDC għall-prekondizzjonament bit-teknoloġija innovattiva diżattivata (jew, meta dan ma jkunx possibbli, għandu jiġi żgurat li l-funzjoni tal-coasting ma tkunx qed topera matul il-proċedura ta' ttestjar), biex jintlaħqu l-kundizzjonijiet għall-ittestjar sħun tal-magna, tal-mutur u tal-batterija.

1.2.2. **Id-definizzjoni tal-kurva tad-deċellerazzjoni libera (coast down);**

Id-determinazzjoni ta' kurva tad-deċellerazzjoni libera (coast down) fil-modalità tal-coasting issir fuq dinamometru b'romblu wieħed, kif deskritt fil-passi mandatorji li ġejjin:

(a) twettiq tad-determinazzjoni tat-tagħbija tat-triq fuq id-dinamometru, skont il-proċeduri operazzjonali standard;

(b) tlugħ tat-temperatura tal-karozza għat-temperatura operattiva bl-użu tal-proċedura ta' prekondizzjonament;

(c) eżekuzzjoni ta' deċelerazzjoni libera fil-modalità coasting minn 120 km/h għal waqfa totali jew għall-aktar veloċità baxxa possibbli tal-coasting.

1.2.3. **Ġenerazzjoni tal-profil tal-veloċità NEDC modifikat (mNEDC);**

1.2.3.1. *Assunzjonijiet*

(a) Is-sekwenza tat-test hija magħmula minn ċiklu urban magħmul minn erba' ċikli urbani elementari u minn ċiklu ekstraurban;

(b) Ir-rampi ta' aċċellerazzjoni kollha huma identiċi għal dawk tal-profil NEDC;

(c) Il-livelli ta' veloċità kostanti kollha huma identiċi għal dawk tal-profil NEDC;

(d) Id-deċellerazzjoni matul il-fażijiet ta' deċellerazzjoni hija ugwali għal dawk fil-profil NEDC;

(e) It-tolleranzi tal-veloċità u tal-ħin għandhom ikunu skont il-paragrafu 1.4 tal-Anness 7 tar-Regolament Nru 101 tan-NU/KEE.

1.2.3.2. *Limitazzjonijiet*

(a) Id-devjazzjoni mill-profil NEDC għandha titnaqqas kemm jista' jkun u d-distanza kumplessiva għandha tikkonforma mat-tolleranzi speċifikati tal-NEDC.

(b) Id-distanza fi tmiem kull fażi tad-deċellerazzjoni tal-profil mNEDC għandha tkun ugwali għad-distanzi fl-aħħar ta' kull fażi ta' deċellerazzjoni tal-profil NEDC.

(c) Għall-fażijiet kollha ta' aċċellerazzjoni, veloċità kostanti u deċellerazzjoni għandhom jiġu applikati t-tolleranzi standard tal-NEDC.

(d) Matul il-fażijiet tal-coasting, il-magna tal-kombustjoni interna tiġi diżakkoppjata u ma hija permessal-ebda attività ta' korrezzjoni tat-trajettorja tal-veloċità.

1.2.3.3. *Definizzjoni tal-limiti tas-sistema*

(a) Limitu ta' veloċità l-aktar baxxa għall-coasting;

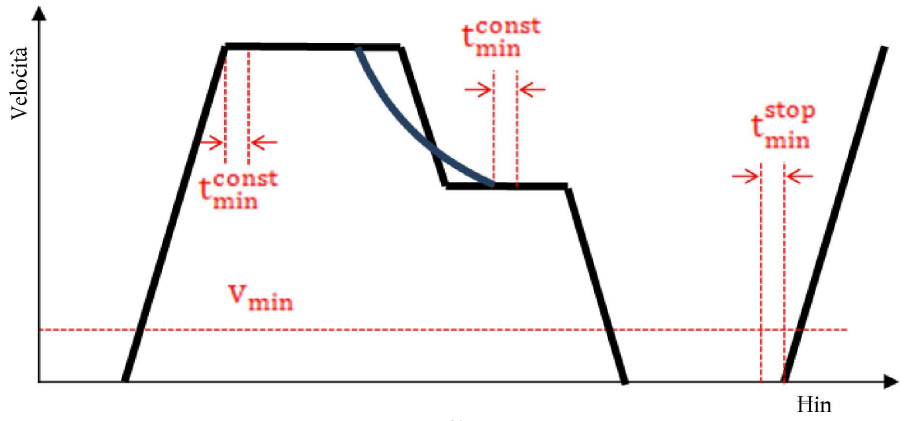
Il-modalità tal-coasting għandha tiġi diżattivata f'veloċità ta' 15 km/h permezz tal-attivazzjoni tal-brejk. F'dan il-punt, kurva ta' deċellerazzjoni libera għandha tiġi segwita minn rampa ta' deċellerazzjoni kif deskritt fil-profil NEDC (v_{min} fil-Grafika 1);

(b) Ħin minimu għat-twaqqif;

Il-ħin minimu wara kull deċellerazzjoni tal-coasting għal waqfa totali jew fażi ta' veloċità kostanti huwa ta' 2 sekondi (t_{min}^{stop} fil-Grafika 1);

(c) Ħin minimu għal fażijiet ta' veloċità kostanti;

Il-ħin minimu għal fażijiet ta' veloċità kostanti wara l-aċċellerazzjoni jew id-deċellerazzjoni tal-coasting huwa ta' 2 sekondi (t_{min}^{const} fil-Grafika 1). Għal raġunijiet tekniċi dan il-valur jista' jiżdied.



Grafika 1

Profil NEDC b'limiti tas-sistema għall-modalità tal-coasting

1.2.4. **Għadd ta' testijiet**

Il-proċedura kollha tat-test fuq il-bank tat-test għandha tiġi rrepetuta tal-anqas tliet darbiet. Għandhom jiġu kkalkulati l-medja aritmetika tal-emissjonijiet tas-CO_2 mill-vettura eko-innovattiva (E_{MC}) u d-devjazzjoni standard rispettiva tal-medja aritmetika ($s_{E_{MC}}$).

1.3. IL-PROĊEDURA TAL-ITTESTJAR SABIEX JIĠU DETERMINATI L-EMISSJONIJIET TA' CO_2 TAL-VETTURA TA' REFERENZA TAĦT KUNDIZZJONIJIET TAL-ITTESTJAR MODIFIKATI (NEDC GĦALL-ISTARTJAR SĦUN) ($B_{TA_{hot}}$)

1.3.1. **Kundizzjonijiet u proċedura tal-kejl**

l-emissjonijiet ta' CO_2 u l-konsum tal-fjuwil ta' vetturi eko-innovattivi jridu jkunu mkejla skont l-Anness 6 tar-Regolament UN/ECE Nru 101 (metodu ta' kejl tal-emissjonijiet tad-diossidu tal-karbonju u l-konsum tal-fjuwil tal-vetturi li jaħdmu b'magna ta' kombustjoni interna biss). Iż-żewġ proċeduri li ġejjin għandhom jiġu modifikati:

1.3.1.1. prekondizzjonament tal-vettura,

1.3.1.2. għadd ta' testijiet.

1.3.1.1. *Prekondizzjonament tal-vettura*

Għandhom isiru test wieħed jew aktar komplut tat-tip NEDC għall-prekondizzjonament bit-teknoloġija innovattiva diżattivata (jew, meta dan ma jkunx possibbli, għandu jiġi żgurat li l-funzjoni tal-coasting ma tkunx qed topera matul il-proċedura ta' ttestjar), biex jintlaħqu l-kundizzjonijiet għall-ittestjar sħun tal-magna, tal-mutur u tal-batterija fir-rigward tat-temperaturi.

1.3.1.2. *Għadd ta' testijiet*

Il-proċedura kollha tat-test fuq il-bank tat-test għandha tiġi rrepetuta tal-anqas tliet darbiet. Għandhom jiġu kkalkulati l-medja aritmetika tal-emissjonijiet tas-CO_2 mill-vettura eko-innovattiva ($B_{TA_{hot}}$) u d-devjazzjoni standard rispettiva tal-medja aritmetika ($S_{B_{TA_{hot}}}$).

1.4. IL-FORMOLI BIEX JIĠI KKALKULAT L-IFFRANKAR TAS-CO_2

Biex jiġi kkalkulat l-iffrankar tas-CO_2 miksub permezz tal-eko-innovazzjoni, għandha tintuża l-formula li ġejja:

Formula 1

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

fejn:

C_{CO_2}: l-iffrankar ta' CO_2 [g CO_2/km];

c: Il-parametru ta' konverżjoni huwa 0,96;

$B_{TA_{hot}}$: Il-medja aritmetika tal-emissjonijiet ta' CO_2 tal-vettura ta' referenza taħt kundizzjonijiet tal-ittestjar modifikati [g CO_2/km];

E_{MC}: Il-medja aritmetika tal-emissjonijiet ta' CO_2 tal-vettura eko-innovattiva taħt kundizzjonijiet tal-ittestjar modifikati [g CO_2/km];

UF: Il-fattur tal-użu tat-teknoloġija tal-coasting għat-teknoloġija tal-Porsche huwa ta' 0,8; dan il-valur huwa rappreżentattiv biss tas-segment S tal-Porsche (vetturi tat-tip sport coupé); meta l-vetturi jkunu mgħammra bil-cruise control, dan il-valur huwa ta' 0,4.

1.5. DETERMINAZZJONI TAS-SINIFIKAT STATISTIKU TAR-RIŻULTATI

L-iżball standard tal-iffrankar totali tas-CO_2 m'għandux jaqbeż iż-0,5 g ta' CO_2/km u għandu jiġi kkalkulat skont il-formula li ġejja:

Formula 2

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

$S_{C_{CO_2}}$: Żball standard tal-iffrankar totali tas-CO_2 [g CO_2/km].

Fil-każ li din il-limitazzjoni ma tiġix issodisfata, sforzi ulterjuri, eż. aktar kejlijiet jew kejlijiet magħmula aħjar, għandhom jitqiesu sabiex titnaqqas l-inċertezza tal-kejl.

Il-formula sabiex jiġi kkalkulat l-iżball standard hija

Formula 3

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

fejn:

$s_{C_{CO_2}}$: Żball standard tal-iffrankar totali tas-CO_2 [g CO_2/km],

c: Il-parametru ta' konverżjoni huwa 0,96;

$B_{TA_{hot}}$: Il-medja aritmetika tal-emissjonijiet ta' CO_2 tal-vettura ta' referenza taħt kundizzjonijiet tal-ittestjar modifikati [g CO_2/km];

$s_{B_{TA_{hot}}}$: Id-devjazzjoni standard tal-medja aritmetika tal-emissjonijiet ta' CO_2 tal-vettura ta' referenza taħt kundizzjonijiet tal-ittestjar modifikati [g CO_2/km];

E_{MC}: Il-medja aritmetika tal-emissjonijiet ta' CO_2 tal-vettura eko-innovattiva taħt kundizzjonijiet tal-ittestjar modifikati [g CO_2/km];

$s_{E_{MC}}$: Id-devjazzjoni standard tal-medja aritmetika tal-emissjonijiet ta' CO_2 tal-vettura eko-innovattiva taħt kundizzjonijiet tal-ittestjar modifikati [g CO_2/km];

UF: Il-fattur tal-użu tat-teknoloġija tal-coasting għat-teknoloġija tal-Porsche huwa ta' 0,8; dan il-valur huwa rappreżentattiv biss tas-segment S tal-Porsche (vetturi tat-tip sport coupé); meta l-vetturi jkunu mgħammra bil-cruise control, dan il-valur huwa ta' 0,4;

s_{UF}: Id-devjazzjoni standard tal-medja aritmetika tal-fattur tal-użu, li huwa 0,024.

1.6. PROVA LI L-LIMITU MINIMU TA' 1 g CO_2/km INQABEŻ B'MOD STATISTIKAMENT SINIFIKANTI

Sabiex jintwera li l-valur ta' limitu 1,0 g CO_2/km inqabeż b'rilevanza statistika, għandha tintuża l-formula li ġejja:

Formula 4

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

fejn:

MT: Il-livell limitu minimu [g CO_2/km];

C_{CO_2}: l-iffrankar ta' CO_2 [g CO_2/km];

$s_{C_{CO_2}}$: Żball standard tal-iffrankar totali tas-CO_2 [g CO_2/km].

Meta l-iffrankar fl-emissjonijiet tas-CO_2, bħala riżultat tal-kalkolu bl-użu tal-Formula 4, ikun taħt il-livell limitu speċifikat fl-Artikolu 9(1) tar-Regolament ta' Implimentazzjoni (UE) Nru 725/2011, għandu japplika t-tieni subparagrafu tal-Artikolu 11(2) ta' dak ir-Regolament.